

## **Diffusion des textes des exposés de nos récentes réunions-débat**

Le GIR Maralpin a diffusé auprès de ses adhérents ainsi que des participants à ses dernières réunions-débat (15 mai & 19 juin) les textes des conférences qui y ont été présentées. Ces documents ont les intitulés suivants :

- **Panorama des dispositions d'urbanisme de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU)**  
par notre collègue Pierre-Paul DANNA, Docteur d'Etat en Droit et Maître de Conférences à l'Université de Nice-Sophia Antipolis  
*Synopsis* : La loi SRU, à la confluence de trois courants (nouvelle politique de la ville, adaptation des structures administratives, réforme du droit de l'urbanisme), est analysée selon cinq axes principaux : élargissement des préoccupations, réaménagement de la légalité, renforcement de la démocratie, rationalisation des procédures, mesures complémentaires d'accompagnement (nouveaux instruments fonciers, réforme des taxes et participations, certificats d'urbanisme) [11 pages].
- **Les incidences des directives communautaires récentes sur la gestion de l'eau dans les Alpes-Maritimes**  
par notre collègue Jean-Pierre PLAVINET, Maître de Conférences au Département de Sciences Economiques et Sociales de l'Institut National Agronomique Paris-Grignan, et Président de Roya Expansion Nature  
*Synopsis* : Le cadre général d'une nouvelle politique communautaire de l'eau (les facteurs d'harmonisation ; un nouvel outil de planification : le plan de gestion de district hydrographique (PGDH) ; les droits à l'information du public ; les possibilités de dérogation). L'incidence qui en résultera sur la gestion de l'eau dans les Alpes-Maritimes est illustrée à travers la mise en œuvre des PGDH et le cas du bassin transfrontalier hydrographique de la Roya, exceptionnel à la fois par sa valeur patrimoniale, son partage territorial, et son exploitation tripartite (France, Italie, principauté de Monaco) [17 pages].

**Nos autres correspondants intéressés par ces documents sont priés de nous en aviser en veillant bien en la circonstance contribuer aux frais d'envoi et de fonctionnement de notre association.**

**Important ! Les lecteurs en possession d'une adresse électronique (e-mail) sont priés de bien vouloir nous la communiquer par cette voie**

## **Nouvelles données sur le trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes** **Bilan de l'année 2000** *[cf. Planches, page 4]*

### **Effets attestés de la fermeture du tunnel du Mont Blanc**

L'Office fédéral du développement territorial (DETEC) de la Confédération helvétique a publié, en date du 16.08.01, les données statistiques complètes et officielles du trafic marchandises à travers l'ensemble des Alpes pour l'année 2000, première année de plein effet de fermeture du tunnel du Mont Blanc (à la suite du tragique accident survenu le 24 mars 1999).

La conséquence globale de cette fermeture est le report de croissance du trafic alpin global (5 %) sur la Suisse [dont le trafic a cru de 10 % (7 % sur route et 12 % par fer)] au détriment du "secteur centre" des Alpes françaises (dont le trafic global ne croît que de 1,5 %).

Ainsi, tandis que le trafic ferroviaire à Modane se relève sensiblement (de 9,2 à 9,4 Mt), le trafic routier du Fréjus dépasse à peine (25,8 Mt) celui cumulé en 1999 avec le Mont Blanc (25,7 Mt), et celui du Montgenèvre baisse nettement (de 1,6 à 1,4 Mt) [cf. Planche 1 page 4].

### **Trois spécificités du franchissement sud des Alpes (Vintimille)**

Au sud (à Vintimille) en revanche, tandis que le trafic ferroviaire s'amenuise encore (de 1 à 0,8 Mt), l'accroissement du trafic routier (5,2 %), reflète la tendance générale de l'ensemble des Alpes. L'année 2000 révèle ainsi le *net découplage* de Vintimille, tant pour la route que pour le rail, d'avec le reste du trafic alpin franco-italien.

À l'inverse, l'*intercorrélation* avec le trafic pyrénéen catalan (A 9), semble pouvoir être établie de façon flagrante, si l'on s'en tient à la seule série disponible à ce jour pour les données 2000, à savoir celle des comptages poids-lourds dont l'homologue de Vintimille est le fidèle reflet.

Dernière spécificité du trafic routier à Vintimille : son *niveau record en trafic de transit (origines et départs hors de France)*. En dépit du basculement total sur Fréjus routier du trafic du Mont Blanc, Vintimille reste, en 2000, largement en tête (avec 7,9 Mt contre 6,9 Mt au Fréjus et 3,2 Mt par fer au Mont Cenis).

Avec 61,2 % en tonnage et 51,4 % en nombre de poids lourds, Vintimille dépasse de loin, pour le transit, les niveaux des franchissements pyrénéens où culmine le Perthus (en 1999 : 54 % en tonnage, 50 % en nombre). De tels taux ne sont dépassés qu'au Brenner (du fait de sa configuration géographique exceptionnelle) [cf. Planche 2 page 4].

### **Des trafics justiciables de modes plus respectueux de l'environnement mais délaissés**

Or, ce trafic longue distance de près de 8 millions de tonnes, traversant nos régions touristiques sensibles, ressortissant de surcroît à la Convention alpine, pourrait être légitimement détourné à la fois sur le cabotage maritime et le fer, pour autant que les investissements d'infrastructures requis soient entrepris [cf. notamment notre analyse "*L'inflation du trafic maralpin de poids lourds - Sera-t-elle résistible*" dans Montagnes Méditerranéennes de décembre 1999].

A ce jour les propositions du GIR, à savoir l'augmentation de capacité de la traversée ouest de la Côte d'Azur (d'ailleurs indispensable pour sa desserte urbaine), la valorisation fret de la ligne Nice-Cuneo (afin de pallier les 45 km de voie unique subsistant sur la Riviera Ligure après mise en service le 26.09.01 de la déviation souterraine de San Remo), et la réouverture/modernisation du "shunt" à voie unique Carnoules-Gardanne (permettant de conjuguer l'acheminement de fret et d'abréger de plus d'une demi heure [à vitesse actuelle de ligne] les liaisons voyageurs entre Nice et la vallée du Rhône), ne font toujours pas l'objet de réalisations.

### **RÉFÉRENCES**

- Alpinfo 2001 – Office fédéral de développement territorial ; Berne (CH) ; 16.08.01
- Communiqué du 02/09/01 du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) ; Berne (CH)
- Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Mission observatoire des trafics pyrénéens (DRE Aquitaine, Midi-Pyrénées-Languedoc-Roussillon) ; décembre 2000 ; 68 pages
- Observatoire des trafics au travers des Pyrénées ; Trafics routiers 2000 ; Préfecture de la Région Midi-Pyrénées ; juin 2001 ; Dépliant A3