

**DTA 06
COMITÉ DE PILOTAGE INTERMODAL
QUELQUES OBSERVATIONS**

A - FONCTIONNEMENT

A.1. Organisation générale

- Absence de calendrier préétabli (déroulement imprévisible !)
- Les séances prennent généralement la forme de présentations d'études suivies de discussions.
- L'on ne dispose d'informations, *ni* sur les raisons qui ont dicté le choix des études entreprises, *ni* sur les rôles respectifs des services techniques de l'Etat et des bureaux d'étude missionnés, *ni* sur les termes de référence des études entreprises.
- Les participants ne disposent d'aucune information sur la manière selon laquelle l'étude intermodale sera élaborée (il semblerait même que sa finalisation ait déjà été entreprise !).
- Absence apparente de secrétariat (les convocations et circulaires ont été successivement paraphées par une demi douzaine de personnes différentes !).

A.2. Déroulement des réunions

Documents de travail :

- exceptionnellement adressés avant séance
- rarement en séance
- généralement adressés après la réunion

Il n'a toujours pas été donné suite à la demande pressante et réitérée des organisations d'obtenir, au préalable et dans des délais suffisants, la documentation nécessaire à la préparation des réunions.

Contributions écrites (observations)

- leur diffusion est généralement différée (une note du GIR a été diffusée avec un mois de retard)
- le sort réservé à ces contributions n'a jusqu'ici fait l'objet d'aucun commentaire.

Conduite des débats

- il n'est *jamais* rappelé les enseignements des réunions précédentes (état d'avancement des travaux), *ni* tiré de conclusions de la réunion s'achevant, *ni* esquissé de perspectives (orientations à donner à la réflexion).

Comptes-rendus écrits

- *ni* analyse, *ni* synthèse : simple relevé (sommaire et très incomplet) de quelques interventions.

B - LE CADRAGE

B.1. Les lacunes de la démarche

D'emblée, les travaux du comité de pilotage ont été cadrés sur les seuls déplacements urbains (VP et TC), sans même prise en compte des déplacements doux. Déplacements doux, déplacements longue distance, intermodalité fret de transit et de desserte urbaine, comme transfrontaliarité des déplacements et transports, n'auraient pas évoqués sans les nombreuses interventions "associatives".

Déplacements doux

Les déplacements doux (marche à pied et deux roues) [près de 40 % des déplacements selon l'enquête ménage] n'ont pas été pris en compte dans la modélisation prospective, au prétexte de l'absence projets en la matière !

Il importerait que l'Etat impose l'applicabilité de la loi sur l'air à l'ensemble de la bande littorale de la conurbation azuréeenne.

Liaisons longue distance

Leur prise en compte est indispensable pour les motifs suivants :

- l'aéroport de Nice (dont les nuisances sont incontournables) est en voie de saturation ;
- l'amélioration et l'intensification des dessertes TGV s'imposeront et pèseront sur les infrastructures ferroviaires existantes (ce qui n'a fait jusqu'ici l'objet d'aucune réflexion) et nécessiteront d'autres aménagements (valorisation de Gardanne-Carnoules).

Transit fret

Avant mise en service de la ligne ferroviaire de base Lyon-Turin, une part importante du trafic transitera par les Alpes-Maritimes ; parmi les mesures locales à prendre doivent figurer :

- la valorisation et la réouverture au trafic fret de la ligne ferroviaire Nice-Cuneo,
- l'amélioration de capacité de la ligne littorale.

Il importera de ne pas exempter les communes du balcon littoral de leur affiliation montagnarde, afin que soit légalement préservé le caractère alpin de l'A 8 (actuellement considérée comme une traversée alpine du fait de son tracé dans l'aire de la Convention alpine) et se réserver ainsi la possibilité de taxer le transit poids-lourds d'une redevance spécifique du type helvétique.

Desserte fret et intermodal urbain

Non prise en compte, tandis que :

- cours de débord et voies de desserte ferroviaires sont systématiquement abandonnées, en cours de démantèlement, ou même de cession,
- le récent plan départemental de gestion des déchets est dépourvu de volet transports.

B.2. Occultation de la problématique transfrontalière

Les Alpes-Maritimes présentent la particularité unique d'être bordée par, et également de relier deux régions italiennes (Piémont et Ligurie), et d'enserrer de surcroît une enclave d'importance économique considérable, la Principauté de Monaco. *Cette particularité n'a fait l'objet d'aucune disposition spécifique pour l'élaboration de la DTA. Il en est de même au sein du comité de pilotage où la problématique des transits et transports transfrontaliers et internationaux n'est pas prise en compte en considération.*

B.3. Les scénarios

Propositions initiales

- totalement inacceptables (dans la formulation la plus favorable aux TC, ne figuraient que le fort controversé tramway de Nice et les 25 MF devant être consacrés à la remise en état de la courte section de ligne SNCF Nice-Drap Cantaron !)
- ont motivé les interventions des associations au plus haut niveau ministériel [cf. D - Références]

Nouvelles formulations

- en conséquence de ces interventions, un scénario, improprement qualifié de "TC max", mais largement amélioré et prenant en compte la plupart des propositions associatives relatives aux TC, a été retenu par les organisateurs ;
- des objections "associatives" ont, en conséquence, été formulées (quant à quelques insuffisances et à opérations routières considérées à tort comme acquises [202 bis par exemple]) ;
- la prise en compte de ces propositions complémentaires n'est pas certaine (circuleraient sous le manteau des scénarios susceptibles de n'avoir pas l'agrément des associations [n'ont pu être obtenues copies des documents remis à la réunion organisée à la préfecture le 30.03.98 par le Président du Conseil économique et social PACA sur les déplacements et infrastructures de transport]).

Position de principe des associations

- Aux investissements des décennies passées (exclusivement routiers) doivent succéder de très importants investissements TC (rattrapage du retard), avec
- refus des prétendus "coups partis" (exemple de la 202 bis) ;
- les investissements TC devront prioritairement porter sur l'épine dorsale ferroviaire et ses trois antennes (Cannes-Grasse ; Chemins de fer de la Provence, Nice-Sospel-Breil),
- avec réexamen radical du projet de tramway niçois.

Il n'a toujours pas été donné suite aux demandes de chiffrages sur (1) les investissements routiers passés, (2) les diverses propositions de projets routiers et ferroviaires (3) les budgets envisageables pour les années à venir.

B.4. La modélisation

Elle est fondée sur les résultats de l'enquête ménage (dont la grille de questionnement n'a pas été enrichie) et reflète les comportements d'une population méconnaissant les potentialités des transports en commun. Le modèle ne prend pas en considération les paramètres coûts et stationnement, et n'a été appliqué qu'à un

scénario "TC non-max" ne prenant aucunement en compte les améliorations que pourrait apporter la mise en oeuvre d'un plan vélo et de déplacements doux

C - LES PROJETS EN DÉBAT

C.1. Autoroute A 58 (ex A 8bis)

Résultats des études en cours

L'étude SETEC a établi que l' A 8 était loin d'être saturée.

Le trafic PL qui pèse sur le débit de l'A 8 (ses effets sur la fluidité et la sécurité sont délibérément sous-estimés par ESCOTA et la DR) devra être nécessairement jugulé par les futures restrictions internationales (intégration des coûts externes, taxe de dissuasion à la traversée d'espaces sensibles, ou taxe de péréquation en faveur du transfert route/rail).

Propositions "associatives"

Entreprendre des études d'amélioration de l'autoroute existante, notamment :

- contournement de Nice (A 8 à l'Est du Var) porté de 2 + 3 voies à 2 x 3 voies
- fluidification de la traversée du fleuve Var par suppression du dangereux goulet d'étranglement constitué par le coude du CADAM.

C.2. Route nationale 202 bis

Conçue comme barreau majeur du réseau maillé d'autoroutes censé desservir la percée routière du Mercantour (rebaptisé "La Lombarde") et devant se poursuivre sous la forme édulcorée de GLAT vers Digne.

Projet à reconsidérer *radicalement* par la nécessité :

- d'établir une voie routière de desserte RD jusqu'à l'embouchure du Var,
- et dans la perspective :
- d'une dérivation, en R.G. du Var, des Chemins de fer de la Provence pour la desserte de la Zone industrielle de Carros-Gattières,
 - d'une réservation d'emprises pour la réalisation à long terme d'une percée ferroviaire (TGV et fret) Nice-Torino.

C.3. G.L.A.T. Digne-Nice et Chemins de fer de la Provence (CP)

La valorisation des CP, axe structurant d'une grande partie du haut pays et desserte périurbaine de la vallée du Var, requiert :

- le report à la gare centrale SNCF du terminus des CP (par prolongement urbain de 500 m compatible avec le futur tramway),
- la desserte de la Zone de Carros-Gattières par déviation en RD du Var.

Cette perspective justifie une remise en question du tracé de la GLAT Digne-Nice par la vallée du Var au profit d'une modernisation de la RN 85 par St Vallier et Grasse.

C.4. Tramway de Nice

Le projet, qui présente les surprenantes singularités :

- de ne desservir *ni* la gare centrale de Nice-Ville, *ni* le terminus actuel des Chemins de fer de Provence,
- de faire double emploi sur la moitié de ses parcours avec les lignes ferroviaires existantes (assurant ou susceptibles d'assurer un service similaire),

n'a pas fait l'objet d'examen par le Comité et doit être reconsidéré dans un souci d'intermodalité et de cohérence.

C.5. Infrastructures lourdes sur le moyen pays de l'ouest du département

Cannes-Grasse

L'infrastructure de la ligne Cannes-Grasse (indispensable "diamétralisation" RER de Vintimille-Cannes) semble convoitée par certains tenants de formules tram-trains (inadaptées à la conurbation et à ses besoins de déplacements rapides) et d'une *privatisation* des transports. *Une grande vigilance devra être exercée à ce sujet.*

Desserte de Sophia-Antipolis

Elle est rendue ardue par l'extrême dispersion de ce site. Proposition a été faite d'étudier une radiale de

rabattement sur l'axe ferroviaire dédiée aux seuls TC et convertible à TCSP (*un tel projet mériterait d'être mis à l'étude*).

C.6. Infrastructures ferroviaires SNCF en service

Ligne littorale

Le principe de l'établissement d'une troisième voie entre Cannes et Nice semble maintenant admis. En revanche, l'indispensable aménagement sur la section Nice-Vintimille, à savoir celui d'une troisième voie à quai à Beaulieu, serait compromis par un *projet immobilier* sur les emprises de cette gare.

A l'encontre d'une stratégie de conquête d'un marché fret combiné urbain (notamment pour le transport des déchets et l'approvisionnement des centres-villes), sur l'ensemble de la ligne, la SNCF poursuit le démantèlement et la cession de ses cours de débord et de ses emprises (installations de transport combiné à Nice-St Roch ; voies de débord notamment à Golfe Juan, à Menton ; autres emprises diverses) au gré des demandes de municipalités en quête d'espaces libres.

Ligne internationale du Col de Tende (*cf. Livre Blanc en cours d'achèvement*)

Se fondant sur les conclusions biaisées de l'étude Systra commanditée par les promoteurs de la percée routière du Mercantour, l'Équipement persiste à nier les potentialités fret de la ligne dont la valorisation s'impose (électrification et commande centralisée de Nice-Sospel-Breil et réélectrification de Vintimille-Breil-Limone).

Cette valorisation préservera la fragile vallée de la Roya d'un accroissement du trafic routier qu'il ne faudrait en rien faciliter par l'*inutile* percement d'un nouveau tunnel routier (le réalésage du tunnel actuel, solution préconisée par l'Équipement comme par les autorités italiennes, étant la solution la plus sûre, la plus économique et la plus appropriée).

D - DÉCISIONS POLITIQUES URGENTES (Propositions)

D.1. Transfrontaliarité

- Création d'un groupe de travail *ad-hoc*
- Réflexion et négociations avec la Principauté de Monaco sur notamment : (1) l'intermodalité des déplacements pendulaires dans la perspective de la mise en service de la gare souterraine ; (2) la préservation d'un raccordement ferroviaire fret pour la desserte intermodale fret de la Principauté ; (3) les débouchés routiers de la Principauté ; (4) les extensions portuaires monégasques et les perspectives d'un cabotage maritime.
- Préparation d'un projet transfrontalier de dessertes ferroviaires entre (1) le Piémont d'une part et les deux Riviéras, (2) entre les deux Riviéras par établissement de liaisons semi-directes entre (Imperia)-San Remo et Cannes (St Raphaël)

D.2. Préservation des emprises ferroviaires

En contradiction totale avec les décisions de favoriser les transferts de la route vers le rail, ainsi qu'avec les perspectives de développement du transport combiné urbain

D.3. Plan Vélo

- Elaboration d'une directive pour application de l'article 20 de la Loi sur l'air à l'ensemble de la bande côtière azurée.
- Promotion de la réalisation de l'itinéraire littoral "Véloroute Voies Vertes".

D.4. Réexamen de projets engagés

- Subordonner le financement du tramway de Nice à son insertion-intégration dans le réseau ferroviaire structurant.
- Reformuler la projet 202 bis (*dont le marché d'études hydrauliques vient d'être annulé par le T.A. de Nice pour cause de graves irrégularités*) à la lumière des conclusions de l'étude intermodale.

D.5. Loi Montagne et périmètre de la Convention alpine

- Résister à la demande pressante de déclassement des communes du "balcon littoral"

Références : L'attention du gouvernement sur ces points a été appelée par différentes démarches ainsi que par les courriers GIR Maralpin suivants :

- Mme D. VOYNET : 18.11.98 [réponse du 01.12.98 ; réf. 98120189] . 28.01.99 [réponse du 24.03.99 . réf. 9901542]
- M. J.-Cl. GAYSSOT : 16.11.98 ; 16.11.98 (à M. Yves SALESSE) ; 28.01.99 .