

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES  
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

*SECRETARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) – Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)*

---

***Autoroute A8 - Commune de Mougins***

---

**Projet de réaménagement  
de l'aire de service des Bréguières sud  
*Maître d'ouvrage : Société ESCOTA***

---

**Enquête publique avant travaux  
avec étude d'impact**

---

**OBSERVATIONS  
ET PROPOSITIONS  
DU GIR MARALPIN**

---

11 novembre 2009

---

**Projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières sud**  
***Maître d'ouvrage : Société ESCOTA***  
**Enquête publique avant travaux avec étude d'impact**

•  
**Observations et propositions du GIR Maralpin**

**OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES**

**(a) Sur le cadre et l'enveloppe de l'enquête**

Le caractère anodin de l'enquête telle qu'elle a été annoncée au public, à savoir "le réaménagement de l'aire autoroutière des Bréguières sud", occulte le fait que cette opération ne constitue qu'une part dérisoire d'un projet couvrant la totalité de la section autoroutière de l'A8 concédée à Escota comprise entre Aix-en-Provence (Péage de La Barque) et la frontière italienne.

Comme l'exige fort heureusement la transposition dans la loi française [ordonnance du 3 juin 2004] de la Directive "*Plans et Programmes*" 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001 [cf. Annexe 1], les grandes lignes de ce projet sont portées à connaissance dans le dossier d'enquête.

C'est donc à bon droit que les observations du GIR Maralpin porteront, au titre de la présente enquête publique, sur l'ensemble du projet d'une part, ainsi que sur le projet des Bréguières d'autre part.

**Annexe 1**

**Ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement (J.O. n°129 du 5 juin 2004)**

**Communiqué du conseil des ministres du 22 septembre 2004**

Le ministre de l'écologie et du développement durable a présenté un projet de loi ratifiant l'ordonnance du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Cette ordonnance a mis en œuvre le principe posé par la directive du 27 juin 2001 selon lequel tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou qui ont des effets prescriptifs à l'égard de projets de travaux ou d'aménagements doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale ainsi que d'une *information et d'une consultation du public préalables à leur adoption* [souligné par nous].

Ce dispositif permet de faire procéder à des évaluations environnementales à un *stade décisionnel situé en amont des projets* [souligné par nous] qui sont eux-mêmes soumis à étude d'impact. Les documents concernés sont, notamment, les documents d'urbanisme et certains documents de planification sectorielle relatifs aux transports, aux déchets ou à la gestion des eaux.

L'ordonnance a permis de généraliser le processus d'évaluation, d'information et de consultation du public. La nouvelle procédure rend plus homogène et lisible la prise en compte de l'environnement dans les schémas et les documents de planification.

**(b) Sur la confidentialité de l'enquête**

En préambule, le GIR Maralpin tient à élever une protestation sur les conditions dans lesquelles se sera déroulée l'enquête (du 12 octobre au 12 novembre 2009), tant sur le caractère discret de son annonce qui occulte les enjeux sur lesquels elle débouche, que sur les modalités d'accès au dossier que le maître d'ouvrage s'est refusé à porter à connaissance autrement que par le dépôt d'un unique exemplaire en mairie de Mougins [cf. Annexes 2 & 3].

## **1. OBSERVATIONS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET**

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un "programme d'extension des places poids lourds réparties sur les aires annexes de l'autoroute A8 concédée à la société ESCOTA" [cf. Planches 1 & 2].

Planches 1 & 2].

Il porte en substance sur l'ajout de 16 places de stationnement PL au détriment des VL<sup>1</sup>, et ne représente qu'une part fort minime (0,6 %) du programme d'ensemble, lequel porte sur la création de 627 places PL supplémentaires sur les aires existantes<sup>2</sup> [cf. Tableau 1] et de 1737 places sur des aires à créer<sup>3</sup> [cf. Tableau 2], soit un total de 2364 places nouvelles [p. 86/240].

### **1.1. Sur les données fournies par le maître d'ouvrage ESCOTA**

Dans sa version n° 5 de décembre 2008 du dossier, le MO invoque

- la saturation des aires de stationnement PL dont le nombre s'élève à 437, "estimant à 778 le nombre théorique à créer à d'ici à 2011" (sic) [p. 85/249] ;
- l'accroissement du trafic PL.

(a) Sur le nombre d'aires à créer

Le MO ne justifie pas l'écart considérable entre le nombre de places supplémentaires qu'elle juge nécessaire en 2011 (778) [cf. ci-avant] et celui qu'elle prévoit dans son programme (2364), soit une augmentation de 300 % !

(b) Sur les approximations et les erreurs de prévisions de trafic

Le MO énonce successivement pour croissance annuelle de trafic poids lourds les taux suivants :

en page 85/249

5 % jusqu'à 2006

4 % par an entre les années 2007 et 2011

en page 98/249

1997-2003 : + 5 %

2003-2006 : + 2,5 %

On remarquera que ces données sont incohérentes et que, de surcroît, est occultée la stagnation, sinon la baisse de trafic, notoire observée l'année passée.

### **1.2. Sur les lacunes du dossier**

---

<sup>1</sup> dont 90 places sont supprimées (réduction de 165 à 75 places)

<sup>2</sup> élément de programme portant sur l'extension de 7 aires de service et d'une aire de repos, "telles que citées dans la Décision Ministérielle du 13 octobre 2004 approuvant le dossier de demande de principe concernant l'extension de l'aire de service de Vidauban-nord, réalisé par anticipation" [p. 37/249]

<sup>3</sup> par création de deux nouvelles aires de repos et de trois aires de stockage "telles que citées dans la Décision Ministérielle du 12 juillet 2006 approuvant le synoptique des aires annexes et de stockage pour les poids lourds" [p. 37/249]

Le dossier n'accorde pas de place à une question préoccupante sur l'ensemble du tracé, celui du transport des matières dangereuses (TMD) qui concerne le transit international mais également pour une plus grande part la desserte du secteur oriental de la Région PACA [cf. Annexe 4].

EXTENSION DES AIRES EXISTANTES					
NOM AIRE	TYPE AIRE	Nombre de places PL			Nombre de places VL créées
		Actuelles	Créées	TOTAL	
Sens Aix-en-Provence / Italie					
ARC	Aire de service	25	95	120	0
ROUDAI	Aire de repos	16	155	171	0
VIDAUBAN SUD	Aire de service	25	44	69	0
BREGUIERES SUD	Aire de service	26	40	66	0
BEAUSOLEIL	Aire de service	10	16	26	18
Sens Italie / Aix-en-Provence					
ROUSSET	Aire de service	25	51	76	0
VIDAUBAN NORD	Aire de service	15	192	207	44
CANAVER	Aire de service	40	34	74	0
<b>TOTAL</b>					
		<b>182</b>	<b>627</b>	<b>809</b>	<b>62</b>

**Tableau 1**  
[p. 86/249]

*N.d.R.*  
en page 37/249, le même tableau affiche, en bas de 3ème colonne, la valeur erronée de 890

CREATION DE NOUVELLES AIRES					
NOM AIRE	TYPE AIRE	Nombre de places PL			Nombre de places VL créées
		Actuelles	Créées	TOTAL	
Sens Aix-en-Provence / Italie					
SAINT-HILAIRE	Aire de stockage	0	380	380	0
REYRAN	Aire de repos	0	125	125	5
Sens Italie / Aix-en-Provence					
CAMBARETTE NORD	Aire de stockage	0	625	625	0
PIFFORAN	Aire de stockage	0	544	544	0
LA GACHETTE	Aire de repos	0	63	63	5
<b>TOTAL</b>					
		<b>0</b>	<b>1 737</b>	<b>1 737</b>	<b>10</b>

**Tableau 2**  
[p. 86/249]

L'acheminement de ces TMD est d'autant plus problématique sur le territoire des Alpes-Maritimes où l'A8 est majoritairement en tracé urbain ou périurbain.

La Planche 3 [TMD Paca 2006] atteste l'importance de ces flux qui sont près d'atteindre les niveaux de trafic journalier les plus élevés observés en PACA :

309 au péage de Puget-sur-Argens  
258 à celui d'Antibes  
144 à l'échangeur du Paillon (Nice)  
111 au péage de la Turbie

Ainsi, aux courants de transit (dont celui particulièrement préoccupant de l'oxyde d'éthylène<sup>4</sup>) se surimposent ceux, massifs, du ravitaillement en produits pétroliers de l'ensemble de l'agglomération azurée (estimés à plus de 100 camions-citernes par jour) et de l'aéroport de Nice en carburateurs (30 par jour) lequel fait, depuis de longues années, l'objet de controverses relatives aux risques liés à leur acheminement et plus encore à leur stockage [CGPC/SIGE (2008)] [cf. Annexe 5].

À ces flux TMD, se surimposent notamment ceux des déchets quotidiennement acheminés des Alpes-Maritimes vers les Bouches-du-Rhône et dont l'importance est chiffrée à une cinquantaine de semi-remorques par jour [CCI/AE 78 (2009)] et dont une partie ressortit aux matières dangereuses.

### 1.3. Sur l'argumentaire du maître d'ouvrage ESCOTA

En conclusion de l'appréciation des impacts du programme, le MO affirme sans ambages "*qu'il n'aura pas pour effet d'augmenter le trafic (PL & VL) sur l'autoroute ; en effet il répond à une problématique existante de capacité d'accueil, de sécurité et d'exploitation*".

(a) En matière de sécurité, il a été souligné en 1.2. combien le MO se préoccupait peu des risques que font peser sur l'A8 d'importants trafics de TMD et ne prenait aucunement en compte, même à l'échéance de leur programme, des recommandations relativement à leur sécurisation incombant pourtant aux gestionnaires d'infrastructure telles qu'elles figurent dans l'Article L 551-2 du code de l'environnement [cf. Annexe 4].

(b) En matière de trafic, l'assertion du MO est totalement indéfendable, les incidents cités sont certes avérés mais relèvent de circonstances exceptionnelles. En revanche, une observation attentive du trafic révèle des processus chroniques relevant de l'écoulement pulsé du trafic résultant des régulations de trafic de fins de semaine et de jours fériés au pays voisin. On discerne chez l'exploitant ESCOTA, le souci d'estomper ces à-coups chez ses clients du transit international dont il bénéficie largement du trafic ; ainsi, la rétention tout au long du parcours aurait pour effet de fluidifier ce trafic en renforçant l'attrait.

On se doit de faire remarquer, que des résultats tout aussi efficaces pourraient être atteints en prenant des dispositions toutes autres que la réalisation de caravansérails<sup>5</sup>, notamment en faisant appel à des techniques, bien connues par ailleurs (domaine ferroviaire), de pilotage centralisé reposant sur des liaisons satellitaires (GSM).

Quoi qu'il en soit, la facilitation du trafic PL de longue distance ne doit en rien être encouragée si l'on souhaite, comme les engagements des Grenelle 1 & 2 y poussent, s'engager vers leur report modal.

### 1.4. Sur la démarche

Maladroitement travestie en réaménagement, la présente enquête publique constitue la partie émergente d'un programme de très grande ampleur se déroulant sur 200 kilomètres de développement et s'accompagnant de considérables modifications et extensions d'emprises. Un tel programme qui a, de surcroît, pour effet de modifier à son avantage la part de la route dans les transports longue distance et à faire obstacle au report modal, devrait relever, comme ce fut le cas pour le projet d'élargissement

---

<sup>4</sup> Selon Michel Sacher, Directeur du *Centre d'information du public pour la prévention des risques majeurs et la protection de l'environnement en région PACA* (Cypres), "ce trafic, qui porte sur 10 camions par nuit, ne représente que 5 % des TMD transitant en 06 mais 47 % des risques" [communication au Séminaire Transport de matières dangereuses de l'ORT-Paca du 27 octobre 2009 au CETE Méditerranée]

<sup>5</sup> sur le mésusage desquels (notamment l'entreposage) on peut se questionner [cf. TMD Paca p. 17]

autoroutier dans la Vallée du Rhône<sup>6</sup> d'un *débat public*, dont le GIR demandera la saisine par la Commission nationale du débat public.

### **Préconisations du GIR Maralpin relativement au programme**

- Ouverture d'un *débat public* sur l'opportunité d'extension des capacités de l'A8
- Réduction de l'ampleur des extensions et renoncement à la création d'aires de stockage
- Mise en place sur l'ensemble de l'arc méditerranéen d'un système contraignant de téléguidage des PL
- Aménagement d'aires réservées TMD sur toutes les aires existantes
- En complément, et dans chacun des intervalles séparant deux aires consécutives, aménagement de bandes de stationnement réservées aux TMD et faisant également office d'aires de détresse [à l'image de celles jalonnant les autoroutes italiennes] ; celles-ci permettraient à la fois de faciliter les opérations de contrôle et de minimiser les impacts d'incidents de route

## **2. OBSERVATIONS SUR LE CAS DES BRÉGUIÈRES-OUEST**

### **2.1. Un site à enjeux**

L'aire des Bréguières-Ouest constitue l'unique aire de service sur l'A8 avant celle de Beausoleil située sur le contournement de Nice, bien au delà de l'agglomération niçoise. L'ensemble de la zone, peu amène, devrait faire l'objet d'une réhabilitation paysagère valorisant cette "Porte de Nice" peu avenante en l'état.

La commune de Mougins, qui ne semble guère s'être souciée de l'aménagement de ce couloir, devrait s'y appliquer désormais. ESCOTA, pour sa part, le devrait aussi, non pas en y accumulant des PL mais en veillant à offrir, aux visiteurs et usagers des lieux, des aménités qu'ils seraient en droit d'y attendre.

### **2.2. Un dossier insuffisant**

(1) Il n'est pas acceptable de priver le dossier d'une comparaison strictement équivalente entre "état actuel" et "état futur" : en regard du "rendu d'artiste" [cf. Planche 4], ne figure qu'un plan directeur où ne sont pas représentés les espaces verts actuels (ce qui permet d'occulter aux yeux d'un observateur inattentif, leur disparition partielle [p. 68 & 69/249]).

(2) Comme indiqué plus haut [cf. 2.1.] ne figure pas l'insertion du projet dans son environnement immédiat (ce qui permet d'occulter la disparition quasi totale de l'écran de végétation bordant la face ouest de la parcelle).

(3) Il y a lieu d'être surpris de voir utiliser, en fond de montage photographique, un cliché satellite antérieur à la construction du bâtiment de services [cf. Planche de la page 99/249].

### **2.3. Un projet aberrant**

(1) Environnement

L'aménagement proposé a pour effet de réduire encore les espaces végétalisés dans un secteur déjà fortement dégradé par des délaissés et des constructions disparates qui devraient faire l'objet d'une reconquête paysagère.

---

<sup>6</sup> débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL) [du 27 mars au 26 juillet 2006]

(2) Un objectif déconcertant

L'augmentation de nombre de places PL de 26 à 42 places (+ 16) se fait au détriment des places VL dont le nombre passe de 165 à 75 (- 90).

Cette opération, coûteuse et non sans répercussions sur l'accueil des visiteurs, s'accompagne de contraintes redoutables pour les PL. En effet, presque toutes les places de stationnement PL (à l'exception de 8 d'entre elles), seront situées en secteur Ouest et ne seront accessibles désormais que par manœuvres (*stationnements en marche arrière*) et non pas comme c'est usuellement l'usage "au défilé".

L'opération sera rendue plus délicate encore par la tortuosité des accès d'entrée et du dégagement de sortie, lequel aura encore à contourner le secteur Est du parc [cf. planche 69/249].

L'ensemble de ces manœuvres ne peut être sans répercussions sur l'environnement (nuisances sonores et qualité de l'air).

(3) Un déni de la prise de compte des risques

Dernière étape possible avant l'entrée dans Nice des TMD desservant la cité et l'aéroport, l'aire des Bréguières-Sud devrait faire l'objet d'un aménagement dédié à leur attention.

L'accumulation de PL dans le cul de sac du parc Ouest fait peser un risque certain qu'aggravent les manœuvres précitées. En cas d'incident ou d'accident, l'accès de véhicules de secours ou d'intervention risque d'être dramatiquement entravé.

### **Préconisations du GIR Maralpin relativement au site des Bréguières-Ouest**

Un bilan coût/avantage de l'opération telle qu'elle est projetée est *en sa totale défaveur*.

Une solution intéressante pour, à la fois, satisfaire aux nécessités d'assurer un stationnement sécurisé pour les TMD et autoriser le stationnement de quelques PL supplémentaires, consisterait à tirer un meilleur parti de l'aire de péage d'Antibes dont la réduction devrait être rendue aisée par

- l'automatisation programmée des péages et la réduction conséquente des files d'attente et des guichets
- la réduction des vitesses désormais en œuvre sur l'autoroute et son évolution inéluctable vers "l'autoroute apaisée".

Le GIR Maralpin considère donc indispensable de reconsidérer le projet dans de toutes autres perspectives, celles

- d'améliorer à tous prix la sécurité des acheminements TMD
- d'améliorer le confort des usagers et visiteurs en leur offrant des aménités à la mesure de leurs attentes
- de revisiter l'ensemble du site et de ses abords dans un souci d'insertion paysagère

*Dossier élaboré par Claude Brulé, Pierre-Paul Danna, Pierre Desriaux et Jacques Molinari*



### **Références**

#### **TMD Paca (2006)**

Le transport de matières dangereuses en PACA - Évaluation pour une meilleure planification  
Secrétariat Permanent pour la Prévention des Risques Industriels (SPPRI) en Provence-Alpes-Côte-d'Azur [Cyprès] ; 2006 ; 190 pages

#### **CCI/AE (2009)**

Déchets : la CCI aide les entreprises à faire face

Azur Entreprises & Commerces - CCI Nice Côte d'Azur ; n° 78 ; septembre-octobre 2009 ; p. 4

## **CGPC/SIGE (2008)**

Rapport sur l'approvisionnement en carburéacteur de l'aéroport de Nice

Chauvière Jean-Yves, Legrand Henri, d'Aubreby Marc

Conseil Général des Ponts et Chaussées ; Service d'Inspection Générale de l'Environnement ;

21/04/2008 ; 42 pages

### **Planches**

#### **Planche 1**

Plan de situation du programme d'extension des places de poids lourds de l'autoroute A8 (secteur ouest) [p. 40/249]

#### **Planche 2**

Plan de situation du programme d'extension des places de poids lourds de l'autoroute A8 (secteur est) [p. 41/249]

#### **Planche 3**

Le TMD en Région PACA - Carte des flux routiers [TMD Paca (2006)]

#### **Planche 4**

Plan paysager de l'extension de l'aire des Bréguières [p. 69/249]

### **Annexes**

#### **Annexe 1**

Ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

#### **Annexe 2**

Lettre du GIR Maralpin à Benoît Brocart, Secrétaire général aux Affaires départementales, Préfecture 06, a/s enquête publique relative au projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud. Demande de mise à disposition du public de l'entièreté du dossier sous forme de CD-Rom ou de mise en ligne sur le site de la Préfecture

#### **Annexe 3**

Réponse en date du 29.10.2009 de la Préfecture des Alpes-Maritimes au courrier du GIR Maralpin en date du 13.10.2009

#### **Annexe 4**

Le transport des matières dangereuses en PACA [TMD Paca (2006) Extraits]

#### **Annexe 5**

La livraison de l'aéroport de Nice en carburéacteur [CGPC/SIGE (2008) Extrait]

---

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES  
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACI) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) – Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

Monsieur Benoît BROCARD  
Secrétaire Général  
Secrétariat général aux affaires départementales  
Préfecture des Alpes-Maritimes  
BP 1  
06286 NICE – Cedex

PLI RECOMMANDÉ AVEC A.R.

**Votre réf.** : Arrêté préfectoral du 2 septembre 2009 relatif à l'aire des Bréguières Sud

**Notre réf.** : Pref06SecretGalAffDÉpartEnquêteMougins910

**Objet** : Enquête publique relative au projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud

Menton, le 13 octobre 2009

Monsieur le Secrétaire Général,

Me référant à l'enquête publique ouverte du 12 octobre au 12 novembre inclus et portant sur le projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud dont le maître d'ouvrage est la Société ESCOTA, j'ai pris connaissance du dossier d'enquête, le lundi 12 octobre dans les locaux des services techniques de la mairie de Mougins, au titre du GIR Maralpin dont je suis le secrétaire scientifique.

Les pièces soumises à enquête appellent un grand nombre d'observations et de commentaires, tant sur la forme que sur le fond, lesquels ne peuvent être approfondis et explicités sans une réflexion collective interdisciplinaire qui ne peut être conduite sur place.

Nous vous saurions donc gré d'exiger du maître d'oeuvre, qui dispose de tous les moyens pour ce faire, de mettre à disposition du public le même dossier sous forme de CD-Rom ou à défaut de le mettre en ligne sur le site de la Préfecture des Alpes-Maritimes.

De telles dispositions, maintenant courantes dans bon nombre d'enquêtes, gagneraient d'ailleurs à être généralisées dans notre département pour toute enquête d'une telle ampleur.

Dans l'attente des suites que vous voudrez bien donner à notre requête, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de notre haute considération

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE  
DE REFLEXION MARALPIN**

49, Avenue Cernuschi  
F - 06500 MENTON

Tél. / Fax 33.04.93.35.35.17

*J. Molinari*  
Pour le GIR Maralpin  
Son secrétaire scientifique  
Jacques Molinari

Copie pour information : M. le Président du Tribunal administratif



PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES

SECRETARIAT GENERAL  
aux AFFAIRES DEPARTEMENTALES  
Bureau de l'urbanisme et de l'environnement

Nice, le 29 OCT. 2009

Chef de bureau : Paul DURANTE

Dossier suivi par :

Yannik AUBURTIN-GALLAIS

sauf le mercredi

☎ 04.93.72.29.95

✉ Lettres/Part/girmaralpin/escota?



Monsieur,

Par courrier du 15 octobre 2009, vous avez souhaité que soit assurée une mise à disposition du public du dossier d'enquête publique relatif au projet de réaménagement de l'aire des Bréguières sud sur l'autoroute A 8 sous forme de CD-Rom ou d'une mise en ligne sur le site de la préfecture des Alpes- Maritimes.

Mes services ont rapidement pris contact avec ceux de la société ESCOTA, maître d'ouvrage du projet pour leur faire part de vos propositions.

Ces derniers m'informent qu'ils ne sont pas en mesure de communiquer par ce type de support mais l'envisagent pour l'avenir.

Je crois utile de vous préciser que ce mode d'information qui correspond certes aux attentes du public et au souhait tant des services de l'Etat que des collectivités locales et maîtres d'ouvrage n'est pas encore traduit par des dispositions réglementaires. La participation du public sous la forme électronique est en cours de discussion au Parlement dans le cadre de l'examen du projet de loi n°155 portant engagement national pour l'environnement.

D'ores et déjà, mes services ont mis en œuvre la mise en ligne des avis d'enquête publique sur le site de la préfecture afin d'améliorer l'information du public.

Je vous prie de croire, monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

**M. Jacques MOLINARI**  
Secrétaire scientifique du  
GIR MARALPIN  
49 avenue Cernuschi  
06500 MENTON

Pour le Préfet,  
Le Secrétaire Général  
DACS/MARALPIN

  
Benoît BROCCART

copies : M. Jean-Claude CADIER, ESCOTA

ADRESSE POSTALE : 06286 NICE CEDEX 3 - ☎ 04 93 72 20 00  
<http://www.alpes-maritimes.pref.gouv.fr>

## Annexe 4

### **Le transport des matières dangereuses en PACA [Extraits]**

La loi réglementant le stationnement des MD prescrit, pour un arrêt compris entre deux heures et douze heures, le stationnement dans un lieu approprié à plus de 10 mètres des Établissements Recevant du Public (ERP) ainsi que de tout lieu habité. La loi impose également une distance de 10 à 50 mètres entre deux véhicules TMD en stationnement selon le type de marchandise transportée. Toutefois, aucun aménagement n'existe pour appliquer cette réglementation.

Sur les aires d'autoroute, les emplacements réservés pour les véhicules TMD n'existent pas, obligeant les conducteurs à stationner en fonction des places disponibles. De plus, en période estivale de grande affluence, il arrive que les aires d'autoroute soient saturées. Ce problème existe depuis de nombreuses années, obligeant les transporteurs à s'adapter. C'est pourquoi un certain nombre de chauffeurs s'emploient à l'avance, quitte à conduire moins de quatre heures, à trouver un emplacement « autorisé » en dehors des bretelles d'accès ou de sortie (interdites au stationnement) des aires d'autoroutes.

[TMD Paca, p. 17]

En cas de fuite d'une matière liquide sur un camion, il n'existe pas d'aire de stockage munie de bac de rétention. D'une manière générale, les routes sont sous-équipées en structures de secours.

Un point particulier pose problème en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit de la desserte de Nice (dont l'aéroport) en hydrocarbures. A ce jour les flux routiers en provenance de l'Étang de Berre et des dépôts de Puget sur Argens sont particulièrement élevés.

[TMD Paca, p. 20]

En étendant aux infrastructures de transports l'obligation de réaliser des études de danger, la loi du 30 juillet 2003 oblige les gestionnaires d'infrastructures à normaliser leurs méthodes de gestion des risques.

Parmi tous les problèmes ceux liés au stationnement sont les plus criants. Il faut signaler qu'aucun parking dédié aux poids lourds transportant des matières dangereuses n'existe en PACA alors que plusieurs régions ont avancé sur ce sujet.

Lorsque, du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, directement ou par pollution du milieu, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité administrative compétente une étude de dangers. Cette étude est mise à jour au moins tous les cinq ans par l'exploitant.

Lorsqu'il s'agit d'un ouvrage ou d'une installation faisant l'objet d'un rapport sur la sécurité ou d'un diagnostic au titre des articles L. 118-1 et suivants du code de la voirie routière, 13-1 et 13-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ou L. 155-1 du code des ports maritimes, cette étude de dangers est intégrée à ce rapport ou à ce diagnostic.

Pour les ouvrages et installations en service à la date de publication de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, cette étude est fournie, au plus tard, dans les trois années suivant l'entrée en vigueur de ladite loi.

Les modalités d'application du présent article, et notamment les catégories d'ouvrages concernés, sont déterminées, pour chaque mode de transport, par décret en Conseil d'État.

*Article L 551-2 du code de l'environnement*

[TMD Paca, p. 23]

## Annexe 5

### **La livraison de l'aéroport de Nice en carburéacteur [Extrait CGPC/SIGE (2008) § 5.2.1.]**

Comme cela a été mentionné plus haut, depuis la mise en service de l'oléoduc desservant le dépôt de Puget-sur-Argens en 1995, l'aéroport de Nice est alimenté en carburéacteur par camions à partir de ce dépôt. Cela crée un trafic de 7.000 à 8.000 camions par an (soit environ 30 camions par jour) sur un trajet de 60 km, notamment sur l'autoroute A8.

Ce mode d'approvisionnement crée les risques inhérents au transport de matières inflammables par la route et la pollution résultant d'un transport routier. Il est soumis à la réglementation applicable aux transports routiers, en particulier à celle relative au transport de matières dangereuses. Deux dispositions sont mentionnées comme des contraintes par les pétroliers : la limitation de la masse des véhicules et l'interdiction de circulation les jours fériés.

Sur ce dernier point, il convient cependant de remarquer que les contraintes d'horaire liées à l'exploitation du terminal du Puget-sur-Argens sont encore plus sévères, puisqu'elles conduisent à une interruption de l'approvisionnement de l'aéroport à des périodes où le trafic lourd n'est pas interdit sur l'autoroute. Une extension des plages horaires d'ouverture du terminal de Puget-sur-Argens complétée éventuellement par une dérogation sur l'interdiction de circuler sur le réseau routier en fin de semaine, notamment la nuit lorsque le trafic est réduit, permettrait d'améliorer la disponibilité du carburéacteur à Nice. C'est sans doute le coût de la modification des périodes d'ouverture du terminal qui a conduit les pétroliers à ne pas demander ces dérogations.

C'est notamment l'objectif de réduction des risques liés au transport de marchandises dangereuses sur l'A8 qui a conduit la Préfecture des Alpes Maritimes à souhaiter remplacer ce mode d'alimentation par un approvisionnement par voie maritime. A cet égard, deux éléments contradictoires doivent être notés : d'une part, l'alimentation de l'aéroport de Nice ne représente qu'une fraction très minoritaire du trafic d'hydrocarbures dans ce secteur (des estimations de l'ordre de 10 à 20 % ont été présentées mais elles devraient être approfondies) et le carburéacteur est moins dangereux que l'essence ; d'autre part, et en sens inverse, le trafic lié à l'aéroport constitue probablement le trafic le plus important pouvant être déplacé par une décision unique.

Le « rendement » du choix d'un autre mode d'alimentation pour l'aéroport est donc limité dans l'absolu mais relativement élevé au regard de l'objectif de réduction du transport de matières dangereuses sur l'A8 si l'on examine les différents leviers d'action disponibles localement à cet égard. En résumé, les enjeux environnementaux constatés ne semblent pas tels qu'ils imposent une modification urgente du mode de transport utilisé pour l'approvisionnement de l'aéroport, mais l'évolution à moyen terme de l'organisation de cet approvisionnement doit intégrer l'objectif de réduction des pollutions et des risques.

[pp. 15-16]

Figure 2 : plan de situation du programme d'extension des places poids lourds de l'autoroute A8

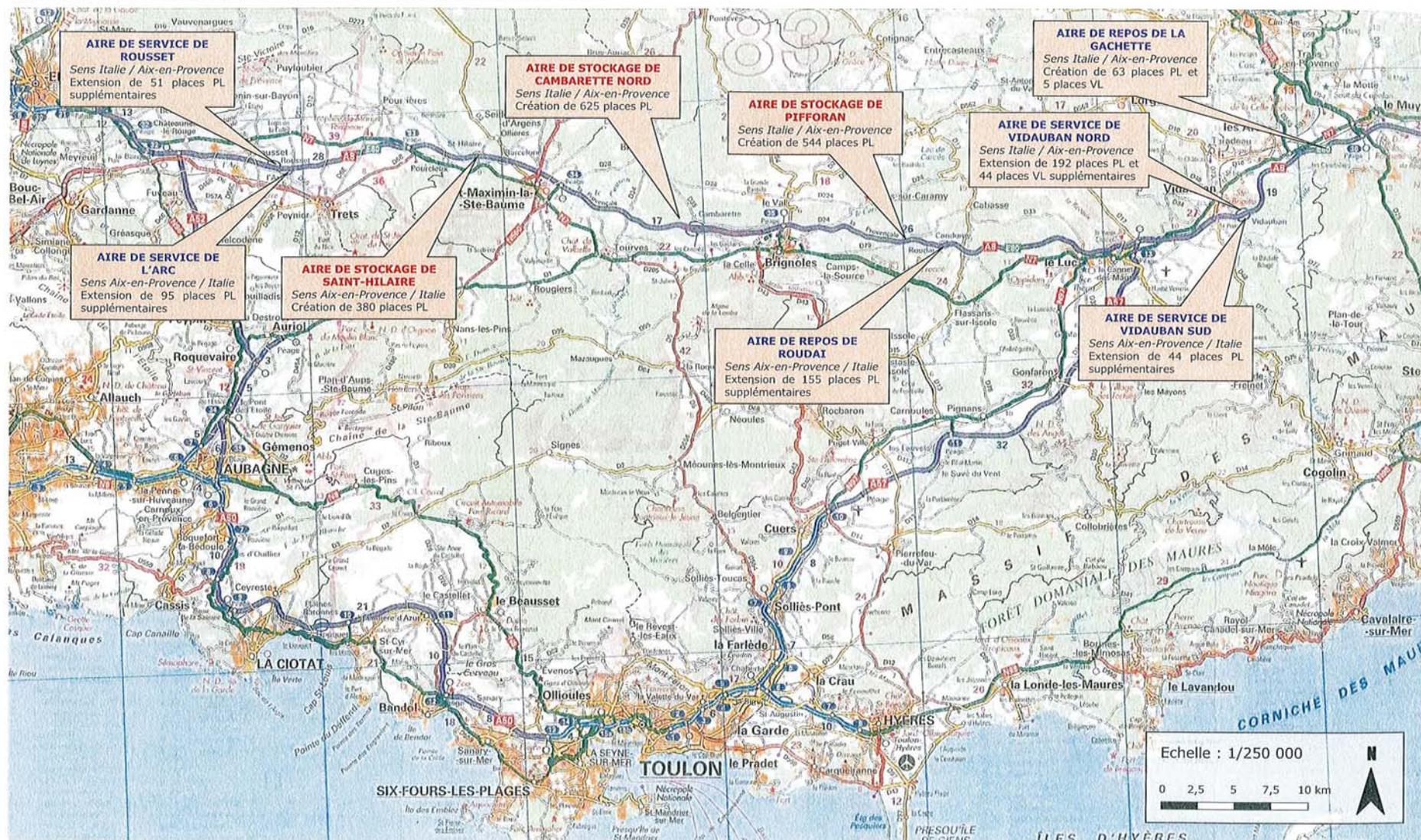


Planche 1 - Plan de situation du programme (1) [p. 40/249]

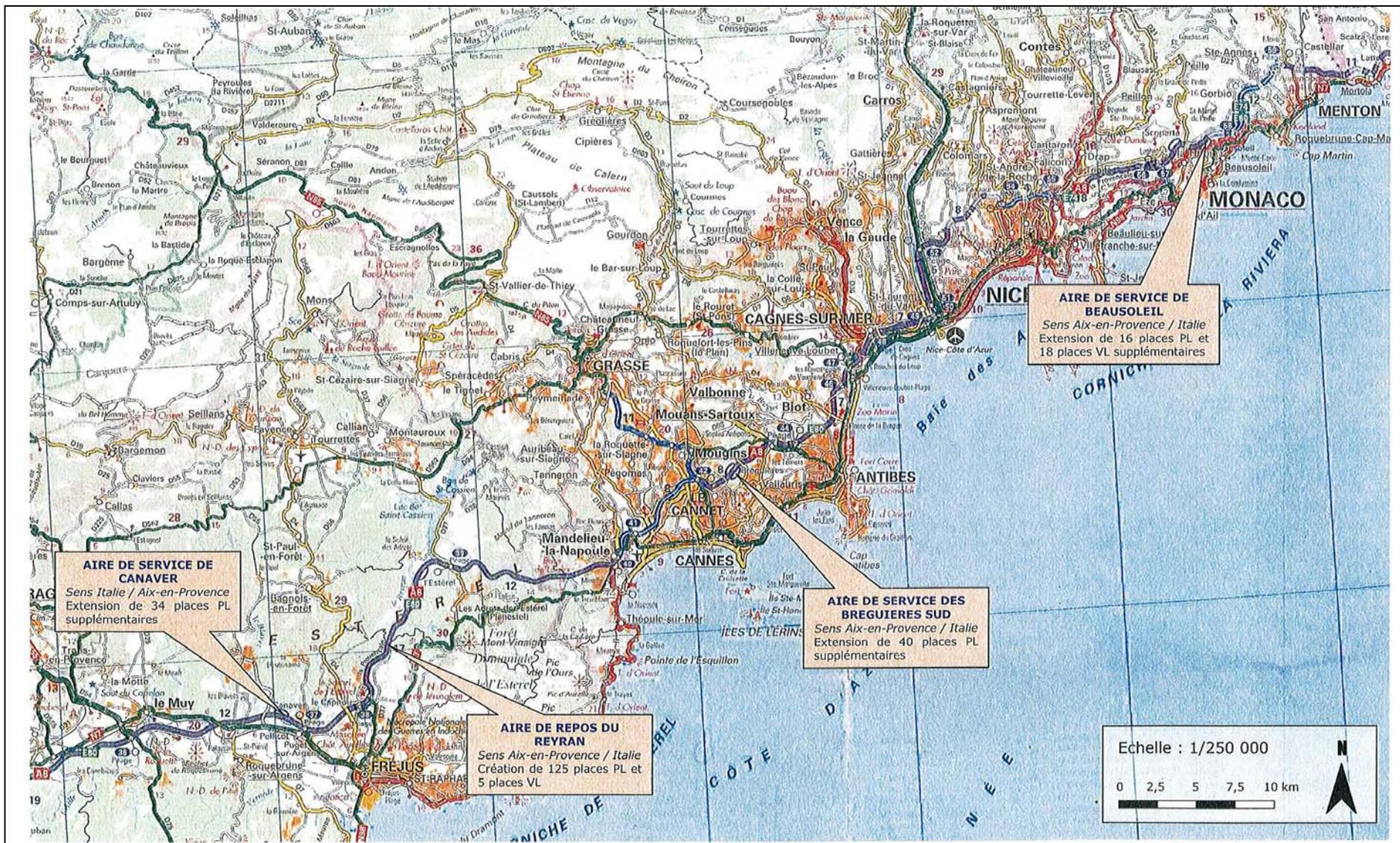


Planche 2 - Plan de situation du programme (2) [p. 41/249]

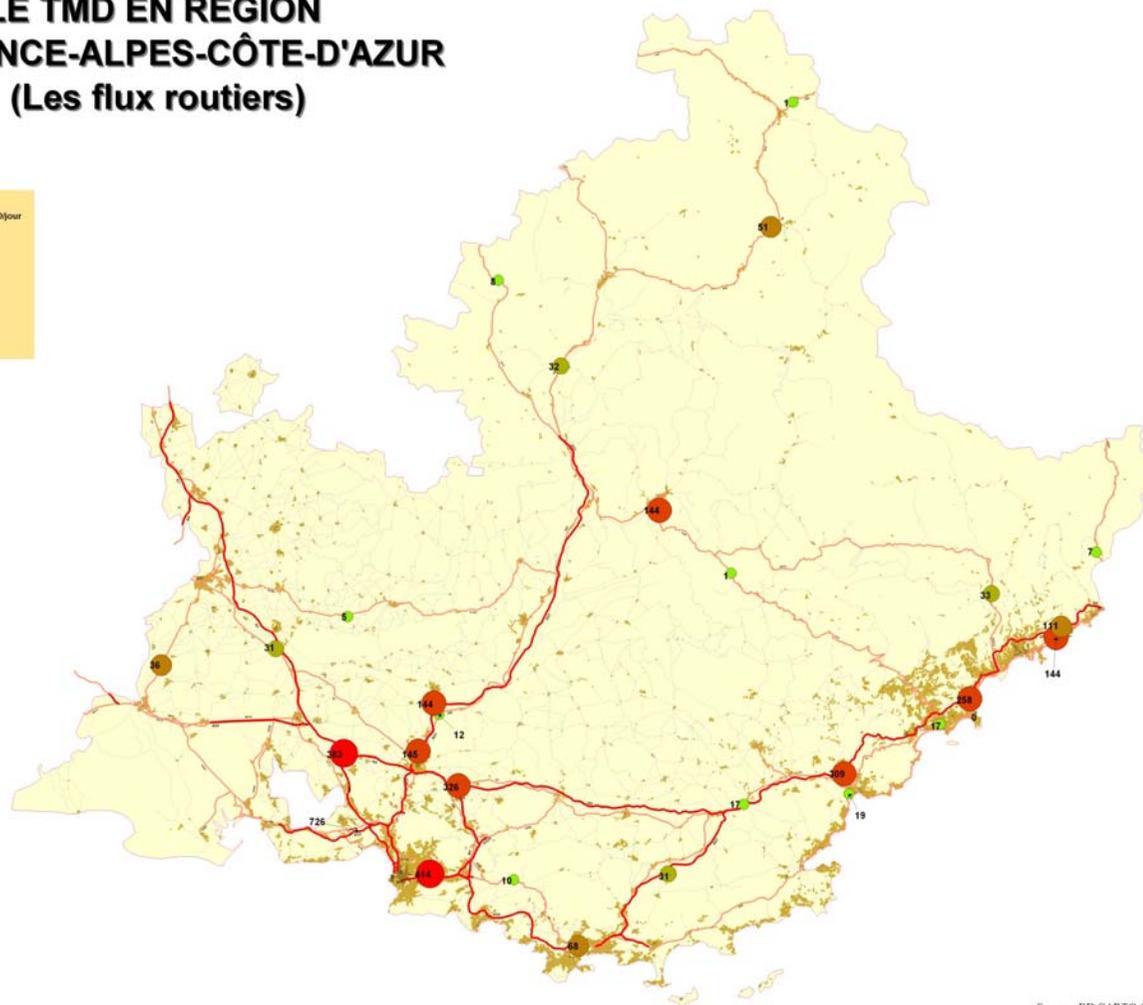
# LE TMD EN REGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR (Les flux routiers)

**LEGENDE**  
Nombre de véhicules TMD/jour

383 - 414	(2)
144 - 383	(7)
36 - 144	(4)
31 - 36	(4)
1 - 31	(10)
Autres	(43)



0 12,5 25  
Kilomètres



Source : BD CARTO®, Région PACA, Mapinfo,  
L II étendu / DRE / CETE Méditerranée  
Réalisation : Cypres octobre 2005

Planche 3 [TMD Paca (2006)]

Figure 17 : plan paysager de l'extension de l'aire de service des Bréguières Sud et coupe de principe

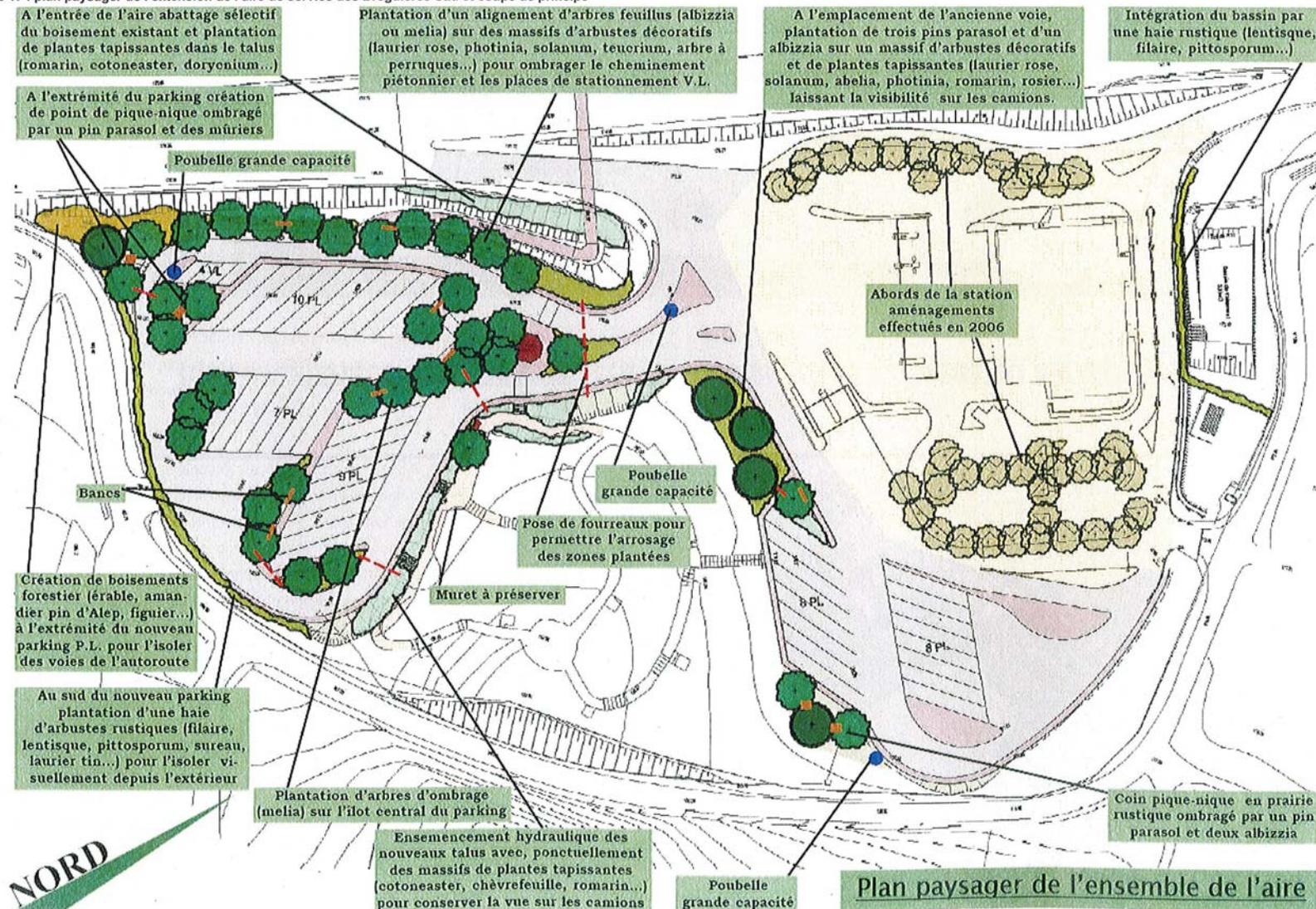


Planche 4 - Plan paysager de l'extension de l'aire des Bréguières [p. 69/249]