

**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 (DIACT) et de la COFHUAT

SECRETARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Position du GIR Maralpin
sur le projet de TCSP Antibes-Sophia Antipolis
présenté le 27 octobre 2010**

au Conseil de développement (CD) de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA)
par la Direction du Service Déplacements/Transports (SDT)

Mémoire à l'attention des membres du CD Casa

Le 27 octobre 2010, la Direction du Service Déplacements/Transports (SDT) de la CASA¹ a présenté, principalement à l'attention du Groupe de travail *Transports/Déplacements/Logement/Politique de la ville* du Conseil de développement (CD), le projet TCSP Antibes-Sophia Antipolis, en rappelant à l'occasion la concertation publique (du 2 au 26 novembre) sur le pôle d'échanges d'Antibes. La présentation qui a été faite du projet a suscité nombre d'observations et appelle de la part du GIR Maralpin les commentaires qui suivent.

Rappels sur la présentation du projet

Cette présentation a consisté en

- une justification de l'objectif (transport performant articulé sur la gare SNCF et devant conduire à Sophia)
- une présentation sommaire à petite échelle du tracé retenu (une seule diapositive) parvenant à un pôle d'échanges devant être situé à Sophia au niveau des Lucioles (?) ;
- l'annonce du parti adopté, à savoir *Bus à haut niveau de service* (BHNS), à circulation en site propre sur voies réservées sur l'axe majeur (de la Gare au pôle d'échanges), et sur voirie banalisée au delà ;
- l'évocation d'un système de transport automobile écologique qualifié de modulaire², à déployer autour du pôle d'échanges ;
- une présentation, cette fois détaillée, des dispositions de voirie adoptables tout au long du tracé pour la coexistence des circulations publiques et des voies en site propre du BHNS, ou leur éventuelle intrication.

En substance, bien que n'aient été présentés qu'un plan directeur sommaire de l'aménagement [pôle extrait du document (*non communiqué*) que l'on trouvera reproduite en **Annexe** page 5] et quelques vues d'artiste de ce dernier, il a bien semblé à l'assistance que le projet était résolument engagé, tant dans le parti présenté, que dans sa préparation, puisqu'il a été fait état par le SDT de négociations immobilières sur certaines sections du parcours urbain.

¹ représenté par sa Directrice, Mme Laurence RISTORI-MARIN, assistée de Mme Valérie GROUES, Chargée de Mission CDD

² qui reste à concevoir et à développer

Sur l'insertion du projet dans son contexte spatio-temporel

Le projet émerge à l'*Avant-projet de Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT)*³, c'est en dire son importance au plan national, importance que ne semblent pas mesurer ses concepteurs, qui ne le situent, ni à l'échelle du SCoT, ni moins encore à celle de l'InterSCoT, et qui se refusent, comme cela a été évoqué d'emblée, de l'inscrire dans la perspective de la LGV-Paca, projet structurant à l'échelle départementale et au sujet duquel la CASA n'a pas affiché de position, ni moins encore entamé de consultations, bien que la ligne doive, au mieux, traverser de part en part son territoire et, au pire, le mutiler par l'implantation d'une gare⁴.

Si l'arrimage du TCSP en gare d'Antibes, en conclusion d'une remarquable analyse du Bureau d'études CITEC⁵, comme l'orientation de son tracé, ne peuvent que recueillir un assentiment général, le questionnement subsiste sur l'insertion possible de cette antenne dans le futur dispositif de maillage à l'horizon 2040 tel qu'il a été préconisé par Yves COUSQUER, Médiateur de la République, qui l'a judicieusement fait inscrire dans la décision sur la LGV-Paca.

On peut être en effet en droit d'attendre, qu'au "barreau TCSP", puissent, à un tel horizon, s'appuyer deux autres barreaux, l'un à l'Est jusqu'à la gare de Mouans-Sartoux, l'autre vers le Nord-Est, tels qu'ils figurent d'ailleurs sur le SCoT.

Un projet qui ne s'inscrit pas dans une approche territoriale volontariste

Sur le caractère archaïque de la démarche

Certes, les concepteurs du projet ont retenu un tracé s'approchant au plus près des habitats et des commerces existants, aux fins de satisfaire au mieux aux besoins actuels, mais sans pour autant aborder, dans les meilleures conditions, la desserte de Sophia. Cette approche *opportuniste* escomptant, ainsi que cela a été dit, les initiatives privées suscitées par l'annonce d'un tracé précis⁶, va à l'encontre de la démarche opposée, *volontariste*, prônée par le CERTU⁷ et déjà mise en application par de grandes agglomérations françaises dans le cadre de "*contrat d'axes*" reposant essentiellement sur la programmation urbaine⁸.

Sur l'occultation de problématiques urbaines gravissimes

³ BRULÉ Claude. *Le Schéma national d'infrastructures de transport (SNIT) - Évocation de l'avant-projet de schéma et commentaires* - GIR Maralpin ; septembre 2010 ; 10 pages

<http://www.gir-maralpin.org/TransptsDeplacemts/SnitAvantProjet&ConcertBruleC11009.pdf>

⁴ Cette importante question avait été soulevée le 24 septembre 2009 par Jacques MOLINARI, lors de son exposé intitulé "*Problématique ferroviaire azurée et LGV-Paca - Implication de la CASA*" devant le Groupe de travail "*Transports et Déplacements*" du CD de la CASA.

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Lgv06CasaExposeGrTrCdCasaSynopsis909.pdf> (Synopsis)

<http://www.gir-maralpin.org/AmenagementTerrit/Lgv06CasaExposeGrTrCdCasaDiaporama909z.pdf> (Diapo)

⁵ présentée dans le cadre du CD le 5 décembre 2005 et dont communication n'a encore jamais pu être obtenue par le GIR Maralpin

⁶ ...et la spéculation qui l'accompagne

⁷ Le CERTU, *Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques* est chargé de conduire des études dans le domaine des réseaux urbains, des transports, de l'urbanisme et des constructions publiques, pour le compte de l'État ou au bénéfice des collectivités locales, établissements publics ou entreprises chargés de missions de service public ou des professions en cause.

⁸ "Les démarches de *chartes* et *contrats d'axe* se présentent comme des outils de mise en œuvre des objectifs du développement durable. Elles réalisent des articulations locales entre projets de transport et programmation urbaine sur la base de projets concertés. Elles ne nécessitent pas de moyens nouveaux, mais une réutilisation inventive des leviers d'action des acteurs concernés. Leur réussite dépend de trois facteurs clés : un portage politique fort pour fixer les règles de la négociation et en assurer la conduite dans la durée ; une capacité d'expertises multiples, avec notamment un noyau ou comité technique robuste et des outils de suivi permanent sur plusieurs années ; et un positionnement clair de cet outil contractuel par rapport aux procédures de débat et de légitimation démocratique, aux divers échelons de responsabilité concernés."

Articuler urbanisme et transport : chartes, contrats d'axe, etc. - Retour d'expériences
CERTU, octobre 2010 ; 68 pages ; 978-2-11-098929-1

Ainsi qu'évoqué dans la présentation, dans sa partie finale, le tracé viserait à favoriser l'extension Sud de Sophia, celui des Clausonnes (?), orientation qui serait contraire à la proposition formulée par nous⁹, celle de mettre fin à la dissémination des implantations qui constitue la source principale des difficultés de desserte par modes alternatifs.

On est davantage surpris du peu d'attentions à l'encontre des errements ayant conduit à la prolifération inorganisée des zones commerciales du secteur de La Croix Rouge/Échangeur A8 (Antibes Nord), dont les conséquences sur le devenir de la commune et de la conurbation s'avèrent désastreuses.

Ici encore, des mesures urbanistiques et des dispositions règlementaires existent, qui peuvent conduire, tant à la résorption de cette gangrène périurbaine qu'à l'optimisation d'un futur axe de transports en commun. Ces mesures s'expriment dans la transformation de centres commerciaux en déshérence en zones mixtes¹⁰.

Un choix technique contestable

Si l'on inscrit le projet dans son cadre géostratégique le plus large et dans des perspectives à long terme, ces dernières incluant la réorganisation urbanistique des verrues commerciales¹¹ et peut être aussi un recentrement de Sophia, le choix technique tel qu'il a été présenté apparaît comme à la fois dépourvu d'ambition et frappé d'archaïsme (si l'on fait abstraction du projet "futuriste" de transport modulaire, censé conférer un caractère novateur à la démarche).

Que les auteurs de l'étude¹² n'en soient pas offensés, les recommandations de celle-là ayant pu être fermement dictées par les termes de référence du contrat.

Sur le choix du mode

Tel qu'il a été présenté, à savoir *autobus à grande capacité à guidage partiel* (pour l'accostage aux stations et, éventuellement sur des secteurs tortueux du tracé) s'avère, en regard des modes guidés (Tramways, Vals, etc.), un compromis déjà complexe et coûteux, puisqu'engageant de lourds travaux d'infrastructure, tant pour dégager sa voirie propre des servitudes des canalisations souterraines publiques, que pour renforcer cette dernière afin de pallier les effets de poinçonnement.

Il présente en regard des modes guidés, nombre d'inconvénients imputables à ses emprises au sol supérieures, son attrait et sa lisibilité moindres, son impact environnemental, son coût énergétique élevé¹³.

Un tel mode, de niveau de service bien supérieur, pourrait être envisagé, pour autant que le projet soit réexaminé de manière plus ambitieuse et à plus long terme.

D'autres partis envisageables

Ainsi, dans la perspective d'un remodelage urbain et d'un futur maillage à l'échéance 2040, un tout autre mode que le BHNS s'impose, par exemple de type Val, pour surmonter aisément les contraintes topographiques, comme adopté dans d'autres configurations urbaines de même ampleur.

Parmi les avantages du transport guidé, sont notamment prépondérants celui de s'accommoder de la voie unique dans les secteurs contraints sans que le débit et la cadence de desserte ne soient affectés, et celui de l'extension *ad libitum* des plages horaires de fonctionnement, requise dans la perspective d'une reconquête urbaine d'Antibes Nord.

En ce cas, le projet peut être d'autant plus aisément phasé que subsiste la problématique de la desserte diffuse et fine du site de Sophia, laquelle pourrait s'accommoder, en premier temps, d'un pôle d'échanges situé au niveau de l'échangeur d'Antibes Nord.

⁹ Observations du GIR Maralpin formulées le 12 octobre 2007 dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de SCoT de la CASA

<http://www.gir-maralpin.org/Interventions/CasaScotEnquPublObserGir710s.pdf>

¹⁰ Ellen DUNHAM-JONES, June WILLIAMSON. *Retrofitting suburbia : urban design solutions for redesigning suburbs*. Wiley & Sons (2008)

¹¹ selon une évolution qui se fait jour ailleurs, mais aussi en France, à Meylan (38) par exemple, celle de la dénaturation vers la mixité des parcs d'activités "high-tech"

¹² lesquels seraient, selon le STD, ceux de la remarquable étude ci-avant mentionnée

¹³ même en exploitation bi-mode

Dans une telle configuration, les constituants majeurs de l'infrastructure à réaliser en première étape seraient

- le barreau TCSP Gare d'Antibes-Antibes Nord,
- le franchissement routier de l'A8 (dans une configuration compatible avec un futur prolongement du TCSP,

tandis que la desserte diffuse et fine de Sophia s'organiserait à partir du pôle d'Antibes Nord, et ce, dans des conditions de régularité remarquables du fait de son accès en voirie réservée *ad-hoc*, à savoir par son "cordon ombilical" constitué par le franchissement de l'A8.

Position du GIR Maralpin sur le projet

Un projet distant des enjeux territoriaux et urbanistiques

En l'absence d'informations sur la genèse et l'élaboration du projet, et au vu de la présentation qui en a été faite, ce dernier semble avoir été conduit sans que les enjeux stratégiques d'aménagement du territoire (à l'échelle du département, de la CASA et de Sophia) aient été suffisamment pris en compte, et sans qu'aient été définis les objectifs urbanistiques volontaristes qui s'imposent dans les secteurs considérés, tant sur l'aire de Sophia que sur celle d'Antibes-Nord¹⁴.

Un parti technique timoré

Le projet n'est, ni à l'échelle des besoins tels qu'exprimés dans le PDU de la CASA, ni de ceux qui sont en débat au niveau départemental [cf. Annexe B], et il s'inscrit moins encore dans ceux qui se dessinent dans le temps, à l'échéance 2040¹⁵. À ces échelles-là, la parti adopté (BHNS) apparaît non seulement inapproprié mais inapte, sauf remaniements substantiels, à une évolution souhaitable vers un mode guidé et entièrement respectueux de l'environnement.

Un déni de concertation et une grande frustration

Les membres du Conseil de développement ont été étonnamment tenus à l'écart de la conception et de l'évolution du projet dont la gestation et les premières études leur avaient pourtant été présentées cinq années auparavant.

Or, les nombreuses observations formulées lors de la présentation du 27 octobre 2010 témoignent indiscutablement de l'intérêt que les membres du CD attachent au projet et de l'importance des contributions qu'ils étaient en mesure d'apporter à son élaboration.

Une telle situation est d'autant plus déplorable que l'expérience des débats publics instaurés ces dernières années dans les Alpes-Maritimes a démontré l'utilité d'une concertation devant laquelle s'est dérobée la CASA, même à l'égard du Conseil de développement qu'elle a elle-même constitué à cet effet.



Comité de rédaction

Pierre DESRIAUX, Ingénieur Divisionnaire honoraire des TPE, Administrateur du GIR Maralpin
Gabriel JOURDAN, Maître de conférences à l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, administrateur du GIR Maralpin
Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin



Annexe [page 5] Sources d'information complémentaires

¹⁴ À l'heure où se dessine à l'Est (Plaine du Var) ce que pourrait être un clone de Sophia, le temps semble venu de tirer les enseignements de quarante années d'une mésaventure urbanistique fondée sur le dogme du tout automobile.

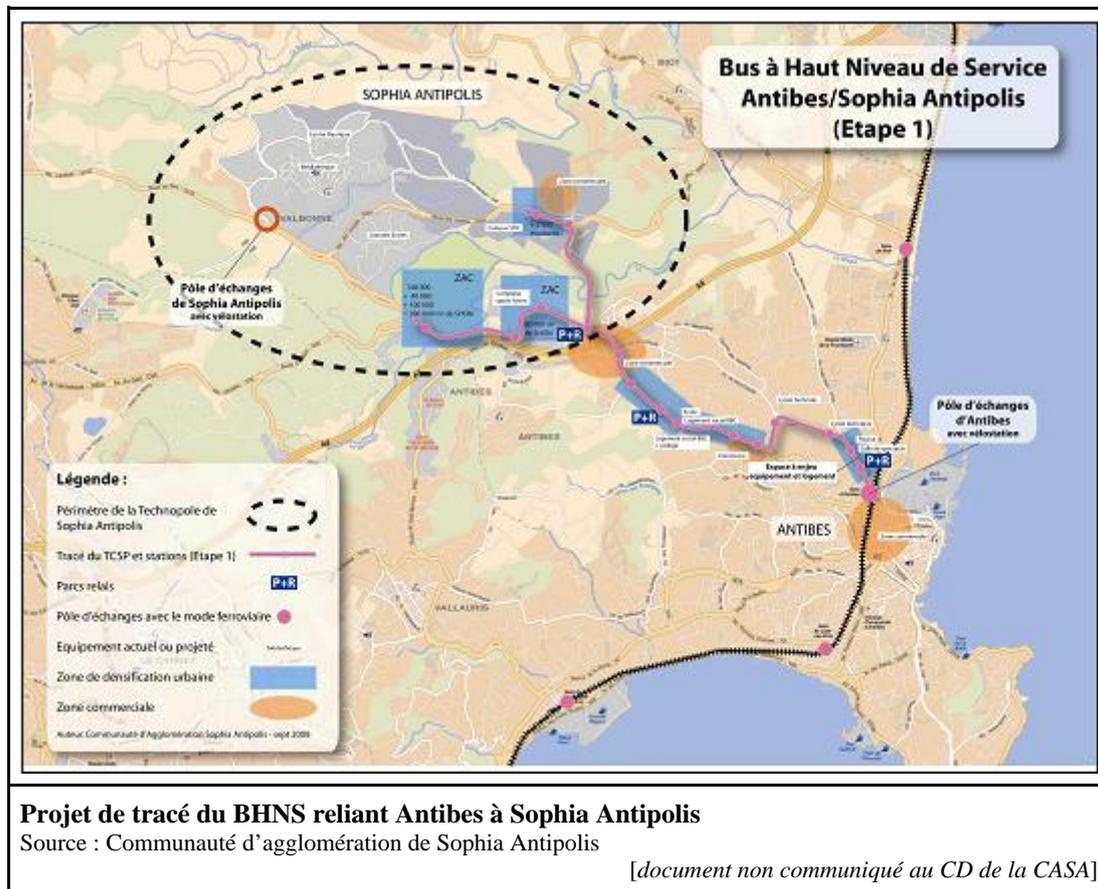
¹⁵ horizon de référence pour l'achèvement du réseau maillé de l'Arc provençal

ANNEXE

Sources d'information complémentaires

A. Dossier de synthèse BHNS par Ville, Rail et Transports

Suite à la parution du 2ème ouvrage sur les BHNS par le CERTU



Description

Situé en bordure de littoral, le territoire de la communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis doit faire face à un enjeu économique et environnemental de taille avec la présence de la technopole de Sophia Antipolis. 30 000 emplois, 5 000 étudiants, 4 000 chercheurs et 9 000 habitants sont répartis sur un vaste site construit autour de la voiture. Le projet de BHNS qui relie le pôle intermodal de la gare d'Antibes à la technopole devrait, à partir de 2015, répondre à de multiples objectifs :

- décongestionner l'axe Antibes – Sophia et favoriser le report modal
- favoriser l'accessibilité au site en transports collectifs (train + bus) depuis une vaste zone littorale
- recomposer la technopole autour des transports collectifs.

[cf. <http://www.bhns.fr/Projet-d-Antibes.html>]

B. Éléments de réflexion du CG 06 pour Groupe de travail du CERTU "BHNS Périurbains - Cars à haut niveau de service" (Lyon, 18.05.2010)

Le GIR Maralpin laisse à ses lecteurs le soin d'apprécier l'intérêt de cette communication du CG 06

[cf. <http://www.bhns.fr/IMG/pdf/Alpes-Maritimes.pdf>]