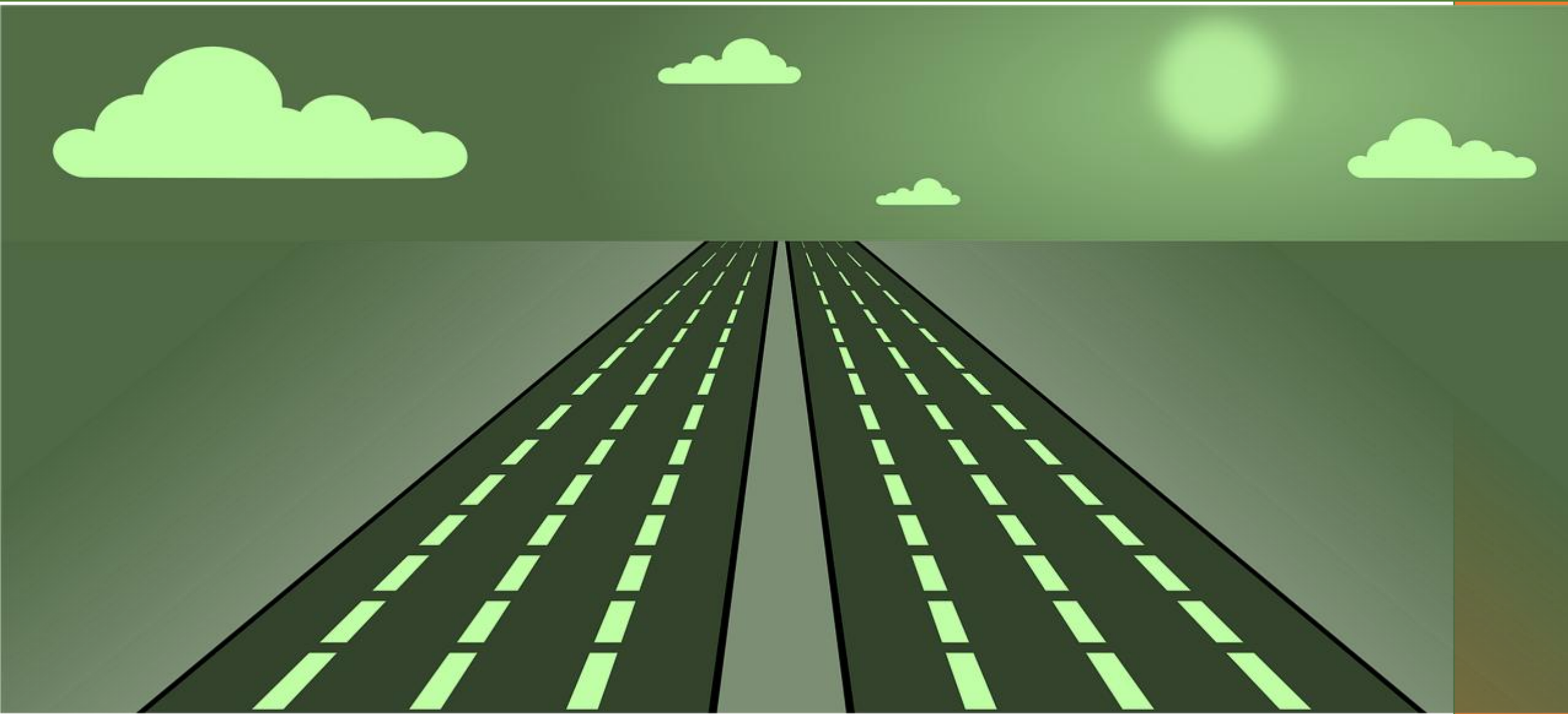




AVIS DU GROUPE DE TRAVAIL ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Le franchissement de la Brague 1 urgence, 2 opportunités

AVIS SUR LE FRANCHISSEMENT DE LA BRAGUE

2025

INTRODUCTION

Le territoire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA), en particulier les communes de la frange littorale, sont confrontées à de nombreux défis en matière d'adaptation au changement climatique, de mobilité durable et de préservation de son attractivité touristique.

La plaine de la Brague, zone à la fois naturelle, urbaine et touristique, est au cœur de ces enjeux. Elle est traversée par l'autoroute A8, élément majeur dans l'organisation du territoire des Alpes Maritimes et de la Région.

Au niveau de la CASA, cet ouvrage constitue aujourd'hui un obstacle aux écoulements naturels, et sa vulnérabilité aux inondations met en péril la sécurité des personnes et des biens. De plus, le littoral de la Brague est soumis à des risques de submersions marines importants. Les dernières simulations ont montré qu'en cas de pluies abondantes les évacuations étaient empêchées par les barrages que sont, la voie ferrée, l'autoroute et la nationale. Nous devons, d'ici à 2040, anticiper ces phénomènes et prévoir les aménagements en conséquence.

Cet avis vise à rappeler l'urgence du remplacement des buses autoroutières au niveau de la Brague, à proposer une vision d'ensemble intégrée de l'aménagement du corridor littoral CASA, et à explorer les synergies possibles avec les projets structurants à moyen et long terme comme la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LN PCA) et la requalification du trait de côte.

UNE URGENCE DEUX OPPORTUNITÉS *S'il ne fait aucun doute que l'urgence est de traiter la question des risques liés aux buses de l'autoroute, il y a l'opportunité de réfléchir pour que les solutions envisagées bénéficient également à la question ferroviaire et celle du trait de côte.*



L'URGENCE : LE FRANCHISSEMENT DE LA BRAGUE ET LE REMPLACEMENT DES BUSES

Depuis les inondations dramatiques d'octobre 2015 entre Antibes et Biot, la vulnérabilité des ouvrages existants traversant la Brague est avérée. Le secteur est exposé à des risques récurrents liés à des épisodes cévenols violents, à la montée des eaux, ainsi qu'à des embâcles (bois flottés, déchets). Le franchissement actuel de la Brague par l'autoroute A8 s'effectue au moyen de 17 buses vétustes et corrodées. En 2015, ces buses ont été totalement obstruées par les embâcles, provoquant une crue brutale, interrompant la circulation pendant deux heures et mettant en danger les usagers de l'autoroute.

Des études ont révélé que le débit des buses, au passage de la Brague est Insuffisant pour faire face aux crues futures, d'autant que les affluents tels que la Valmasque ont vu leur débit tripler en dix ans. Le risque n'est pas limité à Biot, Un petit affluent de la Brague, le vallon des Horts, franchit l'autoroute sur la commune d'Antibes, également par un système de buses.

Le remplacement de ces buses par un pont à arche unique permettant un écoulement libre s'impose. Le coût actuel estimé du pont est de 60 M€. Les études récentes montrent que le sujet n'est pas simple, le bon sol pour l'encrage de l'ouvrage se situant, d'après les derniers sondages, entre 47 et 53m de profondeur, sous des alluvions récentes. Le foncier disponible (en majorité public ou société autoroutière Escota) rend le projet réalisable.

Cette opération est urgente, non seulement pour des raisons de sécurité, mais aussi dans une optique d'aménagement durable Elle tient compte du plan de renaturation de la plaine de la Brague, porté par la CASA, avec pour objectif la restauration écologique de la Brague et de son embouchure et sa valorisation en lien avec le tourisme durable.

Pour rappel, certains services de la CASA travaillent d'ores et déjà sur le STERE et la stratégie de gestion partagée du littoral de la CASA.



1ERE OPPORTUNITÉ : SYNERGIE AVEC LA LIGNE NOUVELLE PCA ET REQUALIFICATION DU CORRIDOR D'INFRASTRUCTURES

Le projet de remplacement des buses ouvre des perspectives pour une transformation plus large du corridor de mobilité littoral, on peut distinguer 3 temps :

1. Dans le projet présenté un nouveau pont autoroutier est construit à côté de l'axe de circulation actuel.
2. Puis le nouveau tronçon d'autoroute créé assure le raccordement au réseau actuel.
3. Ainsi, le « délaissé autoroutier », laissé libre après déplacement de l'A8, peut accueillir une partie du tracé de la Ligne Nouvelle Provence Alpes Côte d'Azur (LNPCA).

Or la Ligne Nouvelle PCA, bien que jugée indispensable, tarde à voir le jour. Dans le projet SCOT CASA 2040-PCAET-PDM, le sujet est à peine évoqué, il est remis à plus longue échéance. Pourtant l'enjeu est de taille et son impact sur le territoire, sur les voies de circulation actuelles ou futures sera très fort, d'autant plus si le manque d'anticipation persiste.

Si les principales gares sont étudiées, le tracé définitif n'est pas figé. Il serait intéressant d'étudier une autre solution que le faisceau proposé actuellement, qui passe essentiellement en souterrain au Nord de Biot, dans un relief tourmenté, à travers des sols géologiques compliqués et surtout une hydrogéologie fragile par la présence d'un relief karstique, de nappes phréatiques discontinues, de circulations d'eaux souterraines, engendrant des coûts importants et surtout difficilement prévisibles.



Le projet que nous présentons prévoit un itinéraire souterrain, bien que légèrement plus long, quittant la voie actuelle après le franchissement du Loup à Villeneuve- Loubet pour s'enfoncer dans la partie basse du Dôme de Biot, sous les Hauts de Vaugrenier, parallèlement à l'autoroute, puis, sous la colline des Groules pour déboucher dans la plaine de la Brague et après franchissement sur un viaduc replongerait sous les Rastines, La Croix Rouge, Les terriers, vers le Nord d'Antibes en direction de la future gare de Sophia-Antipolis.

Une bifurcation après le passage de la Brague peut très bien conduire à la gare d'Antibes pour retrouver le tracé historique, de même qu'un maillon peut être établi entre cette première bifurcation pour permettre un bouclage d'Antibes vers Sophia, Grasse, Cannes avec le circuit TER. Ce tracé, plus long mais géologiquement plus stable, favorise également une pente adaptée au transport de fret.

Ce scénario renforcerait la cohérence du réseau ferré, tout en libérant l'emprise actuelle de la voie SNCF du bord de mer pour d'autres usages.

2EME OPPORTUNITÉ : ANTICIPER LA TRANSFORMATION DU TRAIT DE CÔTE ET REPENSER LES MOBILITÉS DURABLES

Les scientifiques prévoient que le dérèglement climatique entraîne une élévation progressive du niveau de la mer (élévation d'environ 1 m d'ici 2100). Ce phénomène aura un impact direct sur la voie ferrée actuelle et la route du bord de mer, régulièrement submergées lors des tempêtes.

Dans cette optique, plusieurs propositions ont émergé, notamment dans le cadre du projet CASAdapt et les travaux d'étudiants d'Aix-Marseille :

- Une surélévation de la voie ferrée sur pilotis pour en garantir la pérennité tout en libérant l'espace sous-jacent pour des usages touristiques ;
- Une réaffectation de la voie SNCF existante en voie routière lente avec intégration de mobilités douces (pistes cyclables, piétons).
- Tout ceci permettrait un aménagement de bord de mer de qualité avec des arbres et une végétalisation adaptée, un paysage remodelé unique avec la mer en premier plan et, l'hiver, les alpes enneigées en arrière-plan.

Dans un aménagement d'ensemble il faudrait évidemment repenser les parkings situés au nord de la RN7 et prévoir des accès piétons souterrain sous la voie, revoir l'accès aux gares déplacées, proposer des alternatives à la plage en favorisant des promenades dans le paysage de l'arrière-pays riche de ses villages, de ses artistes et artisans locaux comme de ses productions alimentaires locales enfin tout ce qui fait la richesse et l'originalité de la Côte d'Azur.

L'arrière-plage serait alors en plusieurs points la base de départ, à partir de kiosques d'information, de sensibilisation, vers des destinations d'écotourisme, de tourisme nature. De plus, en complément du « tramway métropolitain » il serait possible de Créer un "Litto-tram" (tramway côtier) sur pilotis, traversant notamment l'ancien parc de Marineland et rejoignant la gare multimodale d'Antibes.

Ces infrastructures nouvelles offriraient une alternative durable à la voiture individuelle, tout en renforçant l'attractivité touristique du littoral et de l'arrière-pays. Le trait de côte remodelé accueillerait des espaces paysagers ouverts, accessibles à pied ou à vélo, avec une végétalisation résiliente et des points de départ pour l'écotourisme vers l'arrière-pays.

Le sentier de la Brague, très prisé des randonneurs, botanistes et autres écotouristes, deviendrait un axe structurant entre Biot, Valbonne, Opio et Châteauneuf. Notre fleuve côtier, actuellement le plus pollué du département, mérite mieux. Il se doit de présenter une eau parfaitement limpide comme elle l'était il y a seulement quelques années. La création de nouvelles stations d'épuration actuellement à l'étude devraient remédier au problème.



LES PRÉCONISATIONS

1. Rétablir une sécurité en changeant les buses de l'autoroute par un pont en arche.
2. Rappeler les campagnes de nettoyage des rives de la Brague et leur fréquence pour éviter la création d'embâcle lors des phénomènes pluvieux intenses, de plus en plus fréquents à cause du dérèglement climatique.
3. Profiter du délaissé d'autoroute pour y placer la LNPCA et revoir son tracé originel.
4. Surélever la voie ferrée sur pilotis pour assurer sa pérennité et utiliser l'espace inférieur pour les mobilités douces et l'écotourisme.
5. Réaffecter la voie SNCF existante en voie routière lente avec intégration de mobilités douces (pistes cyclables, piétons).
6. Réaménager le bord de mer pour anticiper les submersions marines et favoriser l'évacuation des eaux de la Brague en réalisant les travaux dans le delta rendant au fleuve son ampleur initiale (avant l'implantation de la Siesta).
7. Créer un « litto-tram » pour faciliter les échanges entre les pôles urbains Côtiers.

CONCLUSION

Le remplacement des buses de l'autoroute constitue une priorité absolue pour la CASA. Toutefois, il doit être intégré dans une vision plus large, articulant les objectifs de sécurité, de mobilité durable, d'adaptation climatique et de développement touristique. Le CDD de la CASA recommande que ce projet serve de catalyseur à une transformation cohérente du territoire :

- ☐ sécuriser durablement la plaine de la Brague face aux crues
- ☐ favoriser la réalisation d'un tracé ferroviaire intelligent et résilient (LN-PCA)
- ☐ anticiper le recul du trait de côte et adapter les infrastructures littorales à l'élévation du niveau marin
- ☐ promouvoir un tourisme durable fondé sur les mobilités douces, la renaturation et la valorisation des richesses locales.

Ce document constitue un avis structurant qui peut nourrir les réflexions stratégiques et opérationnelles de la CASA, en concertation avec les services de l'État, les opérateurs de transport, et les acteurs locaux engagés dans la transition écologique.

