

d'actions



← L'A8

Certaines sections comme celle-ci comptent huit voies et même les bandes d'arrêts d'urgence ont été supprimées

ale, cohérente et prospective

Ceci étant, au-delà de la nécessité de ce cadre conceptuel global qui détermine les objectifs à atteindre, une première réponse appropriée aux besoins de déplacements est de conduire une politique vigoureuse de développement de la multimodalité tant au plan des échanges locaux que de transit.

Louis Nègre
maire
de Cagnes-
sur-Mer



Axe 2 : Développer une vigoureuse politique multimodale

1/ Pour le trafic local

Le tout-routier a atteint ses limites, il faut désormais avoir une vision beaucoup plus large des modes de déplacements. Notre territoire n'est qu'au début de cette « révolution » modale. Sur les 3 860 000 déplacements par jour (chiffres 1998), 97% sont internes à la bande côtière. Au vu de ces données, le potentiel de développement du transfert modal, si on le compare à d'autres conurbations européennes, est considérable.

Les transports en commun et les modes doux en constituent le socle mais il ne faut pas négliger les mesures d'accompagnement.

1.1 Accélération de l'effort en faveur des transports en commun. Ce qui a déjà été fait récemment, suite à une prise de conscience générale, n'est pas négligeable. La CANCA a créé un réseau unifié, mis en place une tarification attractive, construit la ligne 1 du tramway et vient de lancer les études des lignes 2 et 3.

Le Conseil général a défini une tarification unique pour l'ensemble des déplacements interurbains qui est la moins chère de France. Par ailleurs, il s'investit financièrement avec vigueur en faveur du chemin de fer (Cannes-Grasse, 3^e Voie, Nice-Breil, Chemins de fer de Provence). Le projet de contournement est à l'horizon 2020, mais d'ores et déjà, pour faire face aux difficul-

tés de déplacements, essentiellement sur le littoral, on peut accélérer la mise en place d'un réseau de transport en commun performant. C'est le cas de la création de la 3^e voie, avec la mise en place d'un métro de surface cadencé toutes les 10 minutes, et d'un chapelet de parrelais pour mieux desservir la côte et Sophia Antipolis. Il faut également développer la création de nouveaux transports collectifs en site propre (TCSP) dans chaque communauté d'agglomération et prévoir le plus rapidement possible pour les 500 000 habitants de l'agglomération niçoise l'extension du réseau de tramway (T2 et T3) ainsi que la modernisation de la ligne des Chemins de Fer de Provence pour en faire l'équivalent d'une 4^e ligne et disposer ainsi d'un maillage efficace jusque dans le moyen pays. Enfin, la création d'une navette maritime devra faire l'objet d'une nouvelle approche.

Un effort supplémentaire devra également être engagé en faveur des réseaux urbains et interurbains par un matériel plus confortable, plus nombreux et une augmentation du service, grâce notamment aux nouvelles technologies de l'information.

1.2 Développer une politique volontariste en faveur des modes doux. Quand on sait qu'un déplacement automobile sur 3 fait moins de 1 km, qu'un déplacement sur 2 fait moins de 3

km, quand on sait que plus d'un tiers de la population dans les Alpes-Maritimes vit sur un terrain plat, quand on sait que dans certaines villes d'Europe, y compris italiennes, la part modale du vélo est très élevée, il existe un gisement potentiel de déplacements en mode doux considérable qui n'a pas été exploité jusqu'à ce jour. (cf. *Fribourg, Ferrare...*) Le schéma directeur départemental qui prévoit d'investir 50 millions d'euros en dix ans constitue une réponse qui doit être relayée par les communautés d'agglomération. Cette politique en faveur de la multimodalité doit être accompagnée d'autres mesures également favorables aux déplacements locaux.

1.3 Adaptation du réseau routier existant. La mise à niveau du réseau routier face à l'augmentation des flux de déplacements constitue une priorité, car ces travaux vont fluidifier et améliorer sensiblement la circulation. Le Conseil général s'en est saisi en engageant, d'ores et déjà, un énorme plan de résorption des 110 points noirs des Alpes-Maritimes pour un montant de 1,02 milliard d'euros

1.4 Développer les modes innovants de déplacement. En Europe, on constate la mise en place de nouveaux modes de déplacements comme l'auto-partage, le co-voiturage, les taxis collectifs, ou les transports à la demande qui, bien qu'ayant un impact limité, concourent à une diminution d'utilisation du véhicule individuel.

1.5 Faire appel aux « systèmes de transport intelligents » (ITS). La Côte d'Azur, avec Sophia Antipolis, compte un pôle mondial de solutions communicantes sécurisées (SCS) dont font partie les « systèmes de transports intelligents ». Les Alpes-Maritimes sont donc bien placées, grâce à cette technologie de pointe, pour assurer tout à la fois une meilleure maîtrise des flux de circulation et une plus grande sécurité des déplacements. Ainsi qu'une plus grande information et, partant, une meilleure gestion par les usagers des infrastructures.

1.6 Adaptation de la ville aux transports en commun et aux modes doux. Il ne suffit pas d'augmenter l'offre dans ce domaine. Il faut aussi prendre des mesures volontaristes et courageuses pour appliquer concrètement cette nouvelle philosophie des déplacements dans la Cité et notamment un meilleur partage de la voirie en faveur de ces modes (maîtrise du stationnement, voies réservées, vitesse apaisée, zones 30, etc.). Dans ce domaine, les plans de déplacement urbain (PDU) et les plans de déplacement d'entreprise (PDE) sont les outils d'application de cette nouvelle conception des déplacements urbains.

2/ Pour le trafic d'échange et surtout de transit

Chaque année, plus de 14 millions de tonnes de marchandises empruntent déjà le corridor de transit du littoral des Alpes-Maritimes, mais l'augmentation du trafic de marchandises a été éva-



luée à + 40 % entre 2000 et 2020 ! Il est prévu que le nombre de camions passera de 3 750 à 5 300 par jour !

Il faut donc que les pouvoirs publics adoptent, en complément au transit routier traditionnel, des mesures alternatives fortes :

2.1 un scénario volontariste pour le meroutage (autoroutes de la mer). Ce scénario, soutenu par l'Europe, est sans doute une des pistes les plus prometteuses pour l'avenir. D'ores et déjà le trafic maritime (47 %) fait quasiment jeu égal avec la route (48 %). Une politique volontariste permettrait d'augmenter la part modale maritime à 60 % contre 35 % pour la route et de diminuer d'un quart (- 24 %) le transit routier par rapport à un scénario au « fil de l'eau ».

2.2 Une accélération de la construction du tunnel Lyon-Turin. Le corridor européen n°5 du fret passe par Lyon. Il n'est pas prévu de ligne mixte LGV sur le littoral PACA. La ligne actuelle, et plus encore en Italie, ne saurait répondre aux besoins futurs. Dans ces conditions, cette infrastructure entre la France et l'Italie a un rôle majeur à jouer pour redonner au rail une part modale supérieure à celle, très faible (10 %), qu'il a aujourd'hui.

2.3 Une tarification plus pénalisante pour les poids lourds. Le trafic de transit routier est d'autant plus important que les péages autoroutiers actuels dans la traversée des Alpes-Maritimes sont très faibles et ne facilitent pas le transfert modal.

Mais malgré l'éventail de ces différentes actions, comme on ne constate pas ni on ne pressent aujourd'hui de rupture de tendances, pour faire face à l'accroissement attendu des flux de circulation et assurer une desserte optimale et sécurisée des Alpes-Maritimes, on se doit donc de prévoir une nouvelle infrastructure.

D'ailleurs, les hypothèses "TC++" issues du modèle multimodal confirment la nécessité d'une nouvelle infrastructure est-ouest pour améliorer les conditions de circulation, notamment pour le trafic de transit.

C'est pourquoi, nous soutenons, parallèlement à une vigoureuse politique de multimodalité, le projet de contournement autoroutier de Nice, en nous inscrivant résolument dans une perspective de développement durable.



← Une vision héritée des années 60 Une autoroute au cœur de la ville où 20 000 personnes souffrent quotidiennement de ses nuisances.

Axe 3 : Un projet de contournement-déviation

La nécessité de cette nouvelle infrastructure s'impose à l'est pour soulager le contournement autoroutier de la ville de Nice dont les caractéristiques géométriques sont très pénalisantes. Mais seule une étude approfondie permettra de choisir sereinement entre la solution 3 (aménagement sur place) ou la solution en tunnel, du Var au Paillon. Cette dernière paraît plus optimale mais son financement comme la complexité et la dimension des échangeurs aux sorties sont à examiner de près.

A l'ouest du Var, la réalisation doit être concomitante car cette infrastructure s'avère tout aussi nécessaire. Il ne faut pas tarder car les prévisions pour 2020 annoncent dans toute cette zone une circulation « saturée » ou « critique ». De plus,

il est souhaitable qu'à partir de St-Isidore, elle desserve Sophia Antipolis qui est un pôle économique de toute première importance.

Les deux solutions soumises au débat public fluidifient la circulation de l'A8 à hauteur de Cagnes, avec une préférence pour la solution courte qui prévoit le maintien à l'identique du flux de circulation à celui de 2002. Bien sûr, la traversée de la commune devra se faire en souterrain.

Mais cette nouvelle infrastructure constitue aussi une occasion historique unique d'envisager pour la rive droite du Var et Cagnes-sur-Mer en particulier, de réparer les erreurs du passé, après la réalisation d'un contournement-déviation (et non un simple doublement de l'autoroute actuelle).

Axe 4 : La requalification des zones urbaines du littoral

Au siècle précédent, lorsque les grandes nationales dans les traversées des villes ont été asphyxiées par le flot croissant des véhicules, on s'est empressé, à juste raison, de dévier ces nationales.

De même aujourd'hui, à Strasbourg ou à Lyon, par exemple, il est prévu de transformer les autoroutes actuelles qui traversent la ville en voies urbaines dès la mise en service des déviations en cours de travaux.

Grâce à ce projet de contournement, on a donc la possibilité, sous réserve de prévoir un gabarit adapté (2x3 voies), de réaliser, selon ce même principe, un contournement qui soit une déviation. Cela permettra ensuite, à l'issue de la concession, grâce à une vision ambitieuse d'avenir, d'envisager la requalification des zones urbai-

nes du littoral des communes de Cagnes, Saint-Laurent-du-Var et Villeneuve-Loubet. Cette réalisation permettrait de diminuer sensiblement les nuisances subies quotidiennement par plus de 20 000 personnes et d'améliorer significativement l'image de la Côte d'Azur qui a beaucoup souffert de son « bétonnage ».

Dans cette optique, nous préconisons, après la fin de la concession actuelle, la mise en place d'un boulevard urbain qui conserverait 4 voies routières, mais ferait l'objet d'aménagements significatifs, comme la création d'un TCSP bi-directionnel, de voies cyclables, de création de carrefours, de stationnements et de trottoirs, accompagné d'un plan paysager, pour intégrer au sein de la ville cette infrastructure qui serait gratuite de par sa nouvelle fonction.

Conclusion

OUI à un projet global et multimodal des déplacements

OUI au projet de contournement-déviation.

OUI à une requalification des zones urbaines du littoral.

