cndp
Commission particulière
du débat public

Les cahiers d'acteurs du débat public sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 n° 31

L'UNION POUR L'ENTREPRISE DES ALPES-MARITIMES

page 2 • **Une vitalité économique et une attractivité de plus en plus pénalisées par les difficultés croissantes de circulation**
• **Une infrastructure nécessaire pour contribuer à un meilleur fonctionnement de notre territoire**

page 3 **La solution longue, la solution la plus pertinente pour répondre aux attentes**

page 4 **Conclusion...**

UPE 06 L'UNION POUR L'ENTREPRISE DES ALPES-MARITIMES

L'Union pour l'Entreprise des Alpes-Maritimes (UPE 06) défend les valeurs de l'entreprise et a vocation à fédérer le plus grand nombre d'entrepreneurs. Forte de ses 40 syndicats professionnels, elle représente plus de 9 500 entreprises sur le département et gère plus de 700 mandats électifs ou désignés. Elle abrite le MEDEF 06 et la CGPME 06.
Lieu d'informations et d'échanges, l'UPE 06 accueille les entreprises du commerce, des services et de l'industrie, quelle que soit leur taille.
Elle travaille en collaboration étroite avec la Chambre de commerce et d'industrie sur les sujets touchant à l'aménagement du territoire, la fiscalité et le développement économique.

> Contacts
UPE 06
Av. Guynemer
Cap Var C2
06700 Saint-Laurent-du-Var
Tél. 04 92 27 27 60
contact@upe06.com
www.upe06.com
www.cgpme-paca.com
www.medef06.com

> ENGAGER LE PROJET DÈS MAINTENANT >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Choisir la vitalité, l'attractivité et la sécurité

Le projet de contournement routier de Nice, au même titre que la ligne à grande vitesse (LGV-PACA), est porteur d'avenir pour le département des Alpes-Maritimes et les entreprises qui y sont installées, mais aussi pour leurs personnels et leurs clients.

En raison des enjeux économiques, sociaux et environnementaux liés au projet de contournement routier de Nice, l'Union pour l'entreprise des Alpes-Maritimes, (UPE06), se mobilise pour prendre part au débat public aux côtés de la Chambre de commerce et d'industrie et des principaux syndicats de branches professionnelles.
Notre département occupe incontestablement une position géostratégique favorable mais son ouverture sur le monde demeure fragile si les modes de transport ne sont pas modernisés et optimisés.
Tout projet permettant le développement de notre région et sa participation au développement européen doit être une priorité nationale.
Le désenclavement du département des Alpes-Maritimes est indispensable et crucial pour conforter sa dimension internationale et lui conserver sa vitalité.

Une vitalité économique et une attractivité de plus en plus pénalisées par les difficultés croissantes de circulation

Les choix de développement doivent être basés sur la consolidation de nos moteurs économiques qui sont de véritables vitrines internationales :

> le **tourisme** sous toutes ses formes : culturel, urbain, d'affaires, événementiel
• quelques chiffres clés :
> 8,4 millions de visiteurs en 2004, 60 millions de nuitées,
> 50 % de clientèle étrangère
> près de 2 millions de visiteurs d'affaires, 500 000 congressistes dont 73 % d'étrangers.

> les **pôles technologiques et le pôle arôme-parfum**
• Plusieurs secteurs sont en pointe :
> **information et télécommunication :** 900 entreprises, chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros, dont 53 % à l'export,
> **Santé et « sciences du vivant »** : 260 entreprises, chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros, dont 40 % à l'export.

> Cette dynamique sera renforcée par la démarche sur les pôles de compétitivité. **six pôles de compétitivité** ont été labellisés dans le département des Alpes-Maritimes (le pôle Mondial « solutions communicantes sécurisées », le pôle arôme senteur saveur...). L'ensemble des acteurs économiques s'implique fortement pour que l'innovation les structure encore plus et que le potentiel de compétences et de matière grise soit développé.
> Ces pôles de compétences dépendent étroitement de notre **capacité à attirer les clientèles et les entreprises européennes et internationales.**

Sur ce point, notre **aéroport, véritable porte d'entrée internationale, accompagne leur développement depuis 50 ans.**
• quelques chiffres clés :
> accueil de 9,7 millions de passagers en 2005, dont 56 % de passagers internationaux
> réseau de 98 liaisons, dont 62 européennes et 7 intercontinentales
> Bien évidemment, ces moteurs économiques sont soutenus par tout un **tissu économique d'accompagnement :** sous-traitance industrielle, industries traditionnelles, entreprises de services, tissu commercial particulièrement développé.

Cette vitalité et cette attractivité sont toutefois freinées par une double problématique structurelle, le logement et les déplacements, qui pèse déjà lourdement sur l'emploi.

> Problématique du logement
Actuellement, il s'agit du principal obstacle à l'implantation de nouvelles entreprises, mais aussi au développement et au maintien des entreprises déjà implantées.
Il est de ce point de vue nécessaire que l'ensemble des acteurs du département et en particulier les collectivités locales parfaitement conscientes de cette situation se mobilise pour trouver des solutions rapides et pérennes.

← Circuler en ville ou sur les grands axes est-ouest (RN98, RN7 et A8).
Le volume des bouchons sur l'A8 a été multiplié par 6 entre 1998 et 2003.

> problématique des déplacements
Ceci n'est pas nouveau, mais ces problèmes commencent à devenir très critiques :

• les axes Est-Ouest (RN98, RN7 et A8) sont de plus en plus encombrés par les embouteillages
• comme l'indique la DDE dans le dossier du maître d'ouvrage, le volume des bouchons sur l'A8 a été multiplié par 6 entre 1998 et 2003
• **la desserte et l'accessibilité à nos principaux pôles d'emplois et sites touristiques majeurs** deviennent de plus en plus pénibles pour les actifs et les visiteurs
• **les temps de parcours pour rejoindre l'aéroport Nice-Côte d'Azur,** sur lequel repose en grande partie notre accessibilité internationale, sont de moins en moins fiables.

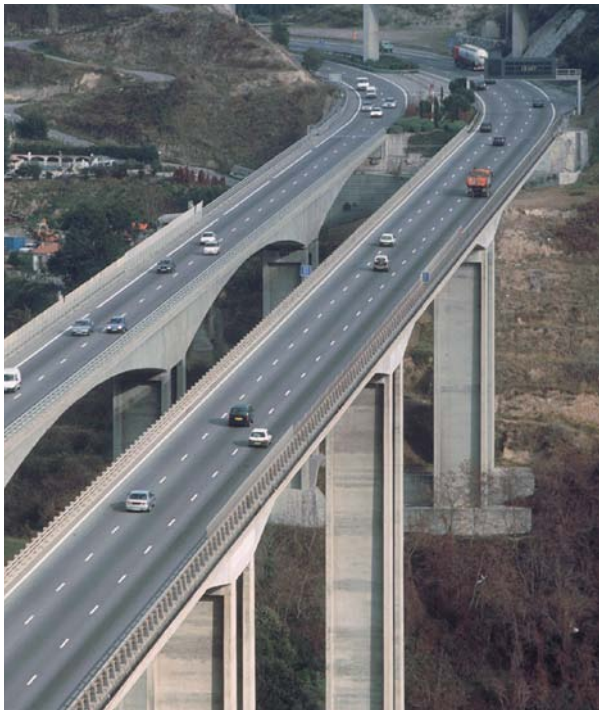
Une infrastructure nécessaire pour contribuer à un meilleur fonctionnement de notre territoire

Pour pérenniser cette attractivité et développer notre vitalité, il est indispensable de mieux circuler sur la Côte d'Azur.

C'est une nécessité pour nos actifs, c'est une exigence pour nos clientèles internationales. Il faut souligner que ces clientèles étrangères (congressistes, cadres supérieurs dans les hautes technologies...) sont souvent excédées par les problèmes de déplacements. Cela n'est pas très bon pour le climat des affaires, cela peut remettre en cause certains événements : c'est le cas notamment du départ du congrès GSM... L'impact économique peut être très fort, en se chiffrant par des pertes de plusieurs dizaines de milliers de visiteurs à fort pouvoir d'achat, qui font vivre toute notre économie.

Pour cette raison, le développement des transports en commun est absolument nécessaire...
Les forces économiques en ont fait leur priorité depuis déjà de nombreuses années. C'est normal, les entreprises financent en grande partie les transports en commun via la taxe versement transport.
Quelques chiffres sur le versement transport dans les Alpes-Maritimes :
> montant total : 55,5 millions d'euros en 2003
> un doublement du Versement Transport en dix ans (en 1992, il n'était que de 26 millions d'euros)
Si le concours des entreprises via le versement transport a sensiblement augmenté, la desserte des zones d'activités en transports en commun reste très insatisfaisante.

... Cependant, toute politique volontariste de transports en commun trouve ses limites. C'est vrai pour de nombreuses villes en France, c'est d'autant plus vrai sur la Côte d'Azur, où notre topographie, le fort développement de l'habitat individuel et l'absence de pôles de centralité dans le moyen-pays, rendent très difficile et très coûteuse une desserte performante en transports en commun hors des zones agglomérées.



Ainsi, les expertises menées ont conclu que cette politique en faveur des transports en commun ne permettra pas d'empêcher un blocage complet de l'A8 à l'horizon 2020. Un renforcement du réseau Est-Ouest s'impose donc comme une réponse au besoin de transversalité.

La solution longue : la solution la plus pertinente pour répondre aux attentes

Quelles sont les principales conditions auxquelles ce projet doit répondre ?

1. Ce projet doit s'inscrire dans un schéma multimodal de niveau départemental. Ce schéma devra prendre en compte :

> le renforcement de l'intermodalité,
> le développement des réseaux de transports en commun,
> la mise en œuvre du plan de résorption des points noirs routiers du Conseil général,
> l'essor très important du fret à l'échelle de l'arc méditerranéen et de l'Europe élargie.
La réalisation de ce schéma, qui va fixer les orientations et les priorités pour les années à venir, fait d'ailleurs partie des objectifs 2006 de l'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes (ADAAM).

2. Bien évidemment, ce projet contribuera à l'amélioration sensible des déplacements Est-Ouest et à une meilleure accessibilité des principaux pôles d'emplois du département, ainsi qu'à l'aéroport.

3. Pour préserver notre capital « paysage-cadre de vie », il doit également s'insérer de manière exemplaire dans l'environnement en se développant pour l'essentiel en tunnel.
Par rapport à ces deux dernières conditions, la solution longue, c'est-à-dire entre Nice-Est et Les Bréguières à Mougins, est la plus pertinente.

En effet, après analyse des différentes solutions :
> la solution longue permettra les meilleurs gains de temps d'accès aux pôles d'emplois (Sophia, Carros, Monaco), et, en particulier, la réalisation d'un nouvel échangeur au Nord de Sophia améliorera sensiblement la desserte de ce pôle

>elle confortera les relations entre l'Ouest et l'Est du département

> et elle aura un moindre impact sur l'environnement :
• elle délestera sur une plus grande longueur les autres axes Est-Ouest du département (A8, RN7, RN98) qui passent au cœur des villes ou en bord de mer
• elle peut être plus enterrée que la solution courte, avec donc un moindre impact sur l'environnement au passage des vallons
• elle permet une meilleure insertion dans l'environnement du nouvel échangeur de Sophia.

Conclusion

Il nous paraît absolument nécessaire de réaliser ce projet et de l'engager dès à présent pour préserver la fluidité du trafic mais aussi la sécurité des usagers.

De ce point de vue, **il faut insister sur les dangers que peut constituer une opposition de principe à tout projet routier** et notamment à celui qui nous est soumis dans le cadre de ce débat et qui poursuit un double objectif :

Objectif 1 : sécuriser les déplacements sur le tronçon Nice-Saint-Isidore-Nice-Est. Doit-on prendre le risque d'un accident majeur dans un tunnel ?

Objectif 2 : éviter la saturation du réseau routier Est-Ouest à l'horizon 2020 et améliorer la fluidité des déplacements. À cet égard, il faut réfléchir aux conséquences, en termes de pollution et de dépenses énergétiques, qu'entraînerait un rejet de ce projet. Quelles conséquences pour notre cadre de vie et donc quelles conséquences pour notre attractivité et notre vitalité économique ?