

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 N° 38



LES ALTERNATIFS DES ALPES-MARITIMES

page 2 **Un contexte en pleine évolution**
La réalité de la situation actuelle

page 3 **Des signes prometteurs**
La problématique obsolète de la DDE
La LGV-PACA, grande absente du débat

page 4 **Ce que nous préconisons**
Conclusion

► L'ENJEU : L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA QUALITÉ DE VIE DE SA POPULATION

Des travaux considérables : pour quoi ? pour qui ?

**La région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans son ensemble
et le département des Alpes-Maritimes en particulier
sont concernés par des projets de travaux d'une ampleur
considérable. Mais il faudra choisir.**

Il semble évident que toutes les infrastructures
actuellement en projet, comme la Ligne à Grande
Vitesse (LGV-PACA) et le doublement de l'A8, ne
pourront être financées dans les quinze ans à venir

comme le laisserait pourtant espérer le calendrier
proposé. Il importe donc de faire des choix, rai-
sonnables en termes de financement et efficaces
en termes de qualité de vie des habitants.

**LES ALTERNATIFS
DES ALPES-MARITIMES**



Mouvement politique Rouge et Vert - le rouge du mouvement ouvrier et le vert de l'écologie – les Alternatifs agissent pour une alternative anti-capitaliste et l'élaboration d'un nouveau projet de société basé sur les solidarités, l'écologie, le féminisme et l'autogestion. Ils sont présents dans les mouvements sociaux et les mobilisations citoyennes ainsi qu'aux élections et dans les institutions, comme point d'appui à la démocratie active et participative. Ils recherchent avec toutes et tous les solutions les plus efficaces en terme d'aménagement et les plus respectueuses de l'environnement face aux problèmes posés par le développement du département.

► **Contact**
**LES ALTERNATIFS DES
ALPES-MARITIMES**
B.P. 2016
06101 Nice cedex 2
www.alternatifs.org

DES SIGNES PROMETTEURS

Trois exemples : le succès de la ligne Cannes-Grasse, bien que mal reliée aux zones d'emploi et aux gares routières • L'impact du ticket à 1,30 euro décidé par le Conseil général • Le

constat de la croissance du trafic SNCF supérieure à celle des autres modes de transport en 2005. Par exemple encore : la prise de conscience très large de l'urgence de se doter de moyens de

transports collectifs modernes et efficaces, le concept de plan de déplacement d'entreprise, la décision de se doter d'un schéma départemental des transports, annoncée à plusieurs



LA PROBLEMATIQUE OBSOLÈTE DE LA DDE

Les projets de la DDE sont fondés sur une analyse de la situation des déplacements routiers dans leur état actuel, sans tenir véritablement compte des changements de comportement prévisibles en matière de déplacement, des aménagements qui vont être réalisés principalement en matière de transports publics, ou du moins en minorant leur impact, et sans prévoir les adaptations aux évolutions possibles des bassins d'emploi des Alpes-Maritimes.

De fait, ils offrent une solution entièrement routière à une situation qui est perçue comme figée. Ils n'ouvrent pas de perspectives pour la desserte des bassins d'emploi tels que Sophia Antipolis (à part un échangeur vers Sophia à l'horizon 2020 !) et la zone industrielle de Carros-Le Broc. Ils sont fondés sur des études de conditions de vie des ménages déjà obsolètes et prétendent pourtant apporter une solution pour dans quinze ans. Ces projets nous paraissent réducteurs et à courte vue. Nous pensons qu'il faut poser le problème de manière différente.

Les problèmes posés par les différentes propositions

Les tunnels

Les tunnels, contrairement à ce qui a été affirmé par le cabinet qui a effectué l'étude comparative des différentes solutions, n'offrent pas la sécurité qui est pourtant au cœur des critiques portées à l'autoroute actuelle : on nous propose des tunnels à deux fois deux voies avec mélange des flux, véhicules légers et poids lourds. Ceci signifie une voie pour les voitures, une voie pour les camions sauf à diminuer de façon drastique le nombre de camions, en transit. Ceci ne peut être considéré comme une solution sûre, même si des communications sont établies entre les deux chaussées pour le report du trafic en cas d'incident, car alors la deuxième chaussée passant à une voie dans chaque sens serait évidemment congestionnée.

En terme de protection de l'environnement, il n'est pas sûr qu'une "solution de traitement des

gaz d'échappement existe en 2020" (intervention de la DDE à Nikaïa, le 30 janvier 2006).

La dernière question à propos des tunnels concerne les déblais : là encore, la réponse de la DDE lors de la réunion du 30 janvier est restée vague. Leur transport créera un trafic de camions lourdement chargés venant du chantier du tunnel côté Saint-Isidore et côté Nice-est sur des routes peu faites pour le supporter, pendant des mois et des années.

Les nuisances d'un tel chantier sont sans commune mesure avec celles engendrées par un chantier d'aménagement de l'existant.

Les échangeurs

Les projets d'échangeurs complexes à Saint-Isidore et Nice-Est transformeront ces lieux en écheveaux de toboggans sans aucun respect pour le cadre de vie des habitants. A l'ouest du Var, des problèmes graves se posent de protection des nappes phréatiques, notamment au niveau de l'échangeur prévu vers Biot.

Un tunnel ne serait-il pas plus adapté pour prolonger la LGV vers l'Italie ?

LA LGV-PACA, GRANDE ABSENTE DU DÉBAT

Ainsi que nous le disons par ailleurs, le projet de doublement de l'autoroute de contournement de Nice entre en concurrence, en raison des coûts, avec celui de la LGV-PACA.

Il nous paraît tout à fait prématuré de définir une solution de contournement avant d'avoir une décision précise concernant la LGV. Réseau ferré de France et l'État ont

décidé de poursuivre les études sur la LGV, en particulier le prolongement vers l'Italie. La principauté de Monaco apporte son soutien, y compris financier, à la liaison avec l'Italie. Il avait été envisagé parmi d'autres hypothèses un passage de la LGV au nord de Nice, avec éventuellement une gare TGV au nord de Nice. Comment pourrait-on faire une

autoroute et des échangeurs indépendamment du tracé de la LGV ? Si l'on respecte les recommandations de la DDE, il est évident que la construction de la LGV est prioritaire sur celle de l'autoroute et que l'ensemble du projet de la DDE doit être repensé en fonction du tracé de la LGV dans le département.

En ce qui concerne le fret : on ne peut accepter les choix désastreux d'abandonner le transport par rail dans cette région à la géographie complexe. Il serait également illusoire et dangereux de tout subordonner au Lyon-Turin.

