

# Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement  
routier de Nice

janvier 2006 N° 8



## ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE DES ELUS COMMUNISTES ET RÉPUBLICAINS

page 2 **Des déplacements difficiles dans tout le département**

page 3 **Un schéma départemental des déplacements  
cohérent est nécessaire**

page 4 **Conclusion : il en va de l'avenir de notre département**

ASSOCIATION  
DÉPARTEMENTALE  
DES ELUS COMMUNISTES  
ET RÉPUBLICAINS

> ORGANISER AUTREMENT LES DÉPLACEMENTS DANS LES ALPES-MARITIMES >>

# L'alternative au tout routier est possible

**La situation actuelle des déplacements mérite une réponse globale**

La congestion des équipements routiers de la conurbation azurélienne est un constat partagé par tous. La directive territoriale d'aménagement (DTA) souligne que notre département est menacé d'asphyxie s'il ne s'empare pas résolument et rapidement de la question des infrastructures.

Nous refusons le projet de l'Etat, tel qu'il apparaît dans le dossier de la DDE, car il s'inscrit dans une politique du "tout routier". Destiné à répondre à la saturation de l'A8, il n'en traite pas la cause : la croissance des flux routiers, considérée comme inéluctable. Il repose sur des hypothèses d'augmentation des flux de véhicules surestimées et sur l'acceptation d'un très faible report possible sur les transports collectifs. Ce projet accompagne sans les résoudre

les difficultés de déplacements dans les Alpes-Maritimes et leurs conséquences sur la qualité de vie des Azuréens. Il n'en reste pas moins que les déplacements dans les Alpes-Maritimes posent trois grandes questions : la difficulté à se déplacer, une pollution induite élevée et une grande insécurité routière. C'est donc un problème majeur qu'il convient d'aborder de façon globale, à partir de données réalistes. L'alternative que nous proposons consiste à mettre en place, à l'échelle du département, une politique fondée sur une véritable priorité aux transports collectifs, accompagnée d'une modernisation du réseau routier, afin de répondre aux besoins actuels et futurs sans peser davantage sur un environnement déjà bien dégradé.

> Contact  
**ADECR**  
6, rue Balatchano  
06300 Nice  
adecr06@yahoo.fr

- > Des déplacements difficiles dans tout le département
- > Un schéma départemental des déplacements cohérent est nécessaire
  - Un plan ambitieux de transports collectifs
  - Une politique volontariste de feroutage et de cabotage maritime
  - Un autre type d'aménagement du territoire



**La raréfaction de l'offre en services publics**, en particulier dans le haut pays, engendre elle aussi des déplacements supplémentaires.

Les décideurs départementaux en matière de **développement économique** ont aujourd'hui deux grands projets : l'aménagement dans la basse vallée du Var d'un nouveau pôle "haute technologie et communication" et la réalisation de l'extension nord de Sophia Antipolis. Le doublement autoroutier de l'A8 à l'ouest du Var est conçu pour desservir en priorité ces deux nouveaux pôles. Cependant, les dangers de ce type de développement économique ont été soulignés par la DTA : fragilisation d'une économie sou-

mise aux aléas conjoncturels d'un seul secteur d'activité, démographie exogène importante, chômage plus important qu'ailleurs...

Le projet de Métropole Côte d'Azur et la création des pôles de compétitivité correspondent à une politique nationale de concentration des investissements publics, en particulier ceux qui concernent les transports, sur les pôles estimés concurrentiels : pour les Alpes-Maritimes la frange littorale et le moyen pays, au détriment du haut pays. Les investissements considérables envisagés pour la nouvelle infrastructure autoroutière s'inscrivent dans ce schéma d'aménagement du territoire à deux vitesses.

**Le modèle d'évolution des Alpes-Maritimes envisagé dans le dossier du maître d'ouvrage pour les quinze ans à venir est dangereux pour l'avenir du département. Il implique :**

- > L'acceptation de l'augmentation de 30 % de véhicules sur les routes dans 15 ans
- > L'acceptation de l'augmentation de 30 % du fret routier international
- > L'acceptation d'un développement indigent des transports collectifs
- > La promotion de l'extension nord de Sophia et de la basse vallée du Var, nouveaux pôles économiques orientés sur la haute technologie et les technologies de la communication.

## Un schéma départemental des déplacements cohérent est nécessaire

**Le développement des transports collectifs, la mise en sécurité et la modernisation de l'ensemble du réseau routier, la promotion du feroutage et du cabotage, un aménagement du territoire non générateur de dysfonctionnements représentent une alternative au contournement autoroutier de Nice.**

### Un plan ambitieux de développement des transports collectifs

**Réduire de façon significative les flux de véhicules sur les routes est possible.** Cela nécessite une politique volontariste de développement des transports collectifs afin de permettre de désengorger les routes, d'améliorer la qualité de l'air, mais aussi de faire face aux conséquences de la pénurie des produits pétroliers qui sévira dans quelques années.

Dans cette optique nous proposons,

- > la conception à terme d'un véritable réseau de transports collectifs, avec un maillage du moyen pays et une cohérence sur l'ensemble du département
- > une évolution des transports collectifs routiers dès maintenant
- > un réseau départemental de dessertes fines, indépendant des limites administratives, envisagé en concertation avec les habitants

> un renforcement de l'attractivité par :

- des dessertes nouvelles,
- des amplitudes horaires permettant de mieux répondre aux besoins des habitants
- des cadencements accrus aux heures de pointe
- une intermodalité encouragée par la réalisation de nombreux parkings gratuits le long des réseaux de transports collectifs, des correspondances entre les différents modes de déplacement et une tarification intermodale unique.
- une tarification attractive sur l'ensemble du département. La tarification unique à 1,30 €, mise en place par le Conseil général sur les lignes interurbaines, est à cet égard une avancée significative.

> L'adoption d'une démarche de concertation pour la réalisation des projets

Des comités de réflexion, identiques aux comités de ligne qui existent pour le ferroviaire, rassemblant décideurs, usagers et professionnels, doivent être mis en place.



