cndp
Commission particulière du débat public

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

décembre 2005 n°5

ASSOCIATION MON ÉTIQUETTE, C'EST NICE

page 2 **Résorption des points noirs de circulation**
Mise en œuvre d'un métro en surface, type RER
page 3 **Implantation rationnelle de l'autoroute de contournement**
page 4 **Transformation de l'A8 en rocade urbaine**
Traitement multiple du fret

MON ÉTIQUETTE, C'EST NICE

L'association a pour objet, notamment, « de replacer l'Homme au cœur de la cité, de veiller à la préservation du patrimoine, de favoriser le développement de la ville dans le respect de l'environnement... »

Président :
Jean Icart
Conseiller général
(Nice II)

> COMMENT VIVRE ET TRAVAILLER DANS LES ALPES-MARITIMES ? >>>>>>>>>>

Vers une logique globale et maîtrisée des déplacements pour les Alpes-Maritimes

Comment y venir et en partir ?
Comment traverser le département ?
Comment se déplacer à l'intérieur ?
Tout simplement, comment y vivre et y travailler ?

La volonté forte et légitime des communes du bord de mer d'aérer le littoral pour un meilleur cadre de vie va reporter le trafic des véhicules vers les voies intérieures.

Le projet autoroutier de contournement de Nice n'est qu'une réponse partielle à la problématique des déplacements dans les Alpes-Maritimes.

Le débat sur l'autoroute de contournement, comme celui sur la Ligne à Grande Vitesse, constitue une occasion unique pour organiser l'ensemble des déplacements des habitants et des marchandises dans le département pour le XXIe siècle.

Seule la résolution de l'intégralité des points ci-après garantira une logique globale et maîtrisée des déplacements pour les Alpes-Maritimes :

1) Résorption des points noirs de circulation
2) Mise en oeuvre d'un métro en surface, type RER
3) Implantation rationnelle de l'autoroute de contournement
4) Transformation de l'A8 en rocade urbaine
5) Traitement multiple du fret.

> Contact
Mon étiquette, c'est Nice
11, rue Tonduti-de-L'Escarène
06000 NICE
tél. 04 93 85 42 45
info@mon-etiquette-cest-nice.org
www.mon-etiquette-cest-nice.org

> COMMENT VIVRE ET TRAVAILLER DANS LES ALPES-MARITIMES ? >>>>

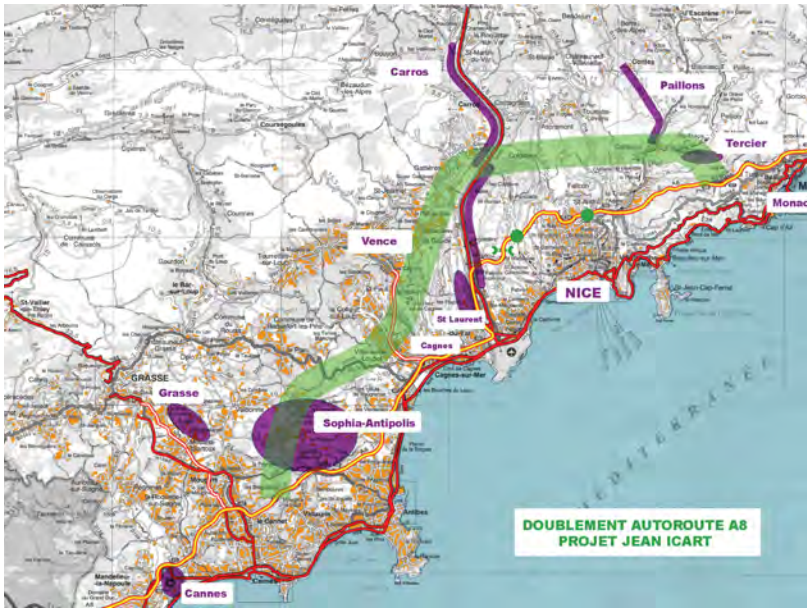
ZUR : UNE SOLUTION GLOBALE

3) Implantation rationnelle de l'autoroute de contournement

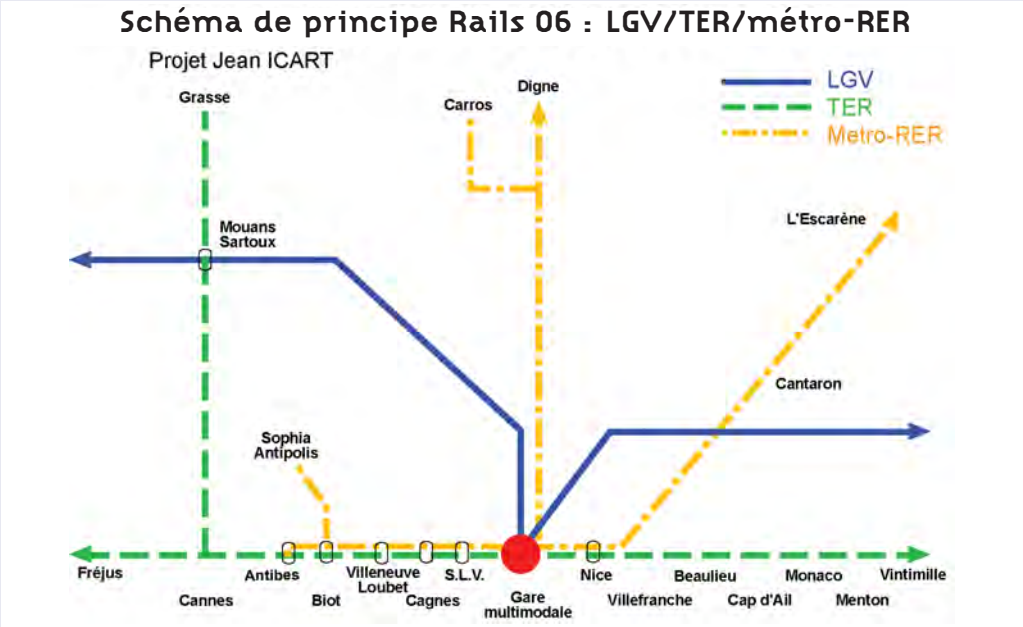
L'autoroute de contournement à construire doit être consacrée au trafic de transit interrégional et international.
Elle devra desservir les principaux pôles d'activités du département : bassin Cannes-Grasse, Sophia Antipolis, plaine du Var-Carros, Paillon, zone d'activités en projet du Plateau Tercier (La Turbie).
Les poids lourds accèderont directement à leurs lieux de chargement/déchargement avec une meilleure efficacité et un allégement du trafic.

Préservons notre capital paysage !
Le passage en tunnel à 95% permettra d'éviter les agressions de l'environnement et de l'habitat des tracés contestés (A8 bis, A58...) lors des précédents débats.

C'est donc le principe de l'hypothèse longue de la DDE qu'il faudra retenir, mais en reportant partiellement son tracé légèrement plus au nord afin de permettre de desservir directement la zone industrielle de Carros.
Cela évitera en grande partie l'encombrement de la RN 202 et de la RN 202 bis.



↑ Le projet de doublement de l'autoroute A8 de Jean Icart
Une nouvelle autoroute consacrée au trafic de transit interrégional et international desservant les principaux pôles d'activités du département.



cœur des villes, soit réservée aux seuls déplacements urbains.
La Ligne à Grande Vitesse, en partie en tunnels, doit passer plus au nord pour arriver à la gare multimodale de Saint-Augustin, pour en repartir de la même manière vers l'Italie.
La libération des voies existantes et la construction de la troisième voie, déjà engagée, permettent donc ***de réaliser à moindre coût leur adaptation au métro en surface, type RER.***

Les ***TER*** continueront à jouer leur rôle pour les transports de moyennes distances sur le réseau.

Les conditions du succès :
> création d'arrêts supplémentaires sur Nice et le trajet en général
> création de parkings à chaque station avec des capacités adaptées
> fréquence soutenue des rames en particulier aux heures de pointe
> ticket unique et forfait parking-ticket à des tarifs attractifs.

4) Transformation de l'A8 en rocade urbaine

Telle qu'elle est implantée, l'autoroute A8 est trop près de la mer et au cœur du tissu urbain. Actuellement, elle sert la circulation locale, tout en recevant le trafic de transit (totalisant plus de 200 000 véhicules/jour). Depuis Les Bréguières jusqu'à La Turbie, ***l'A8 doit être réservée aux déplacements locaux.*** L'augmentation et l'adaptation de sorties aux quartiers desservis permettra la transformation de cette voie en :

> boulevard urbain à l'ouest du Var

> périphérique autour de Nice.

Pour éviter que tout le trafic ne se rabatte sur le bord de mer il est nécessaire d'aménager de nouvelles bretelles d'accès à l'A8 requalifiée, au nord de Nice (exemple : Les Sablières, Cimiez...) et de créer un tunnel au fond de La Madeleine rejoignant le PAL (Saint-Isidore).

La construction de ***l'A8***, il y a plus de 30 ans, n'avait pu être réalisée qu'avec un financement issu du péage, dans le cadre d'une concession qui devrait se rapprocher de sa fin. Elle doit donc être restituée au domaine public, assurant ainsi la ***gratuité pour les villes riveraines.***

Seuls les poids lourds dûment autorisés à livrer localement pourront y circuler avec péage.

5) Traitement multiple du fret

Le transport des marchandises France-Italie, en particulier de celles ne concernant pas directement les Alpes-Maritimes, soit parce qu'elles ne leurs sont pas destinées, soit parce qu'elles n'y ont pas été produites, se doit d'utiliser d'autres moyens de communication que l'autoroute. Il est nécessaire de mettre en œuvre une politique cohérente et incitative pour favoriser :

> **Le transport par rail.** Actuellement, seuls 8% des 13 millions de tonnes du trafic total de marchandises avec l'Italie utilisent le rail, ce qui est notoirement insuffisant.

> **Le transport maritime.** Les autoroutes de la mer éviteront ainsi le passage et la pollution dans la bande étroite des Alpes-Maritimes.

Conclusion

POUR UNE COHERENCE MULTIMODALE

Le dédoublement de *l'A8 dans une version longue améliorée c'est-à-dire desservant toutes les zones d'activités est indispensable.* Elle contournera Nice mais aussi les villes voisines, en grande partie en tunnels, libérant le littoral du trafic des diverses formes de pollution.

Cependant *cet ouvrage ne trouvera son plein rendement que si tous les autres projets* (métro type RER, aménagement de l'A8 en boulevard et rocade urbaine avec de nombreuses bretelles d'accès, et traitement multiple du fret) sont mis en œuvre.

***Le coût de l'autoroute de contournement est élevé* mais la construction de cet ouvrage assurera, avec *la réalisation des autres projets, dont le coût est modéré* en raison des infrastructures existantes, une solution aux problèmes de circulation sur l'étroite bande côtière des Alpes-Maritimes.**

La réalisation de l'ensemble des projets :
> évitera que le fret en transit par le département ne charge la circulation avec tous les inconvénients que cela comporte
> permettra un acheminement rationnel des marchandises et des personnels, vers les zones d'activités
> évitera les points noirs de circulation en ouvrant d'autres portes d'accès bien réparties autour des villes
> favorisera l'usage des transports en commun en évitant l'usage des voitures et toutes les nuisances induites.