cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

janvier 2006 n° 12

RÉGION VERTE ASSOCIATION INTERNATIONALE DES ÉLUS ET AMIS DE L'ÉCOLOGIE

page 2 **Pourquoi encore des autoroutes ?**

page 3 **Nos propositions**

page 4 **Conclusion et suites à donner**

RÉGION VERTE
Association internationale des élus et amis de l'écologie

Région Verte a été déclarée à la sous-préfecture de Grasse le 26 décembre 1983. L'association a reçu son agrément national par arrêté ministériel du 1er décembre 1992. European Year of Environnement - label n° 7088. Depuis sa fondation, Région Verte s'est impliquée dans les problèmes de déplacements comme partie intégrante des multiples actions qu'elle a menées dans sa défense de l'environnement et de la nature.

> Contact
Région Verte (siège)
Mairie de Saint-Paul
06570 Saint-Paul-de-Vence
Région Verte (secrétariat)
27, av. de Verdun - CAP 3000
06700 Saint-Laurent-du-Var
tél. 04 93 31 57 21
fax 04 93 07 33 64
chambagri06@wanadoo.fr
Région Verte (Paris)
18, rue José Maria de Hérédia
75007 Paris
tél. 01 45 67 94 53

> PAS DE NOUVEAUX PROJETS DE TYPE A8 BIS >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Priorités aux transports collectifs

Freiné par les préjugés... et les intérêts puissants du « tout routier », l'effort pour développer les transports collectifs doit être largement augmenté et soutenu dans la durée.

Si l'on circule mal dans les Alpes-Maritimes, la responsabilité en incombe aux concepteurs et politiques qui ont réalisé le réseau routier et tout particulièrement l'autoroute A8. ce sont eux qui sont responsables de son tracé et ce n'est plus aux contribuables de payer ces erreurs. Cette situation a connu son paroxysme depuis 1988 avec le néfaste projet d'autoroute A8 bis, devenu A58. **Il a fait perdre dix-huit ans** pour améliorer vraiment la vie de tous les usagers. Aujourd'hui, en 2005-2006, l'administration ouvre, avec une constante obstination, un nouveau dossier sur un thème central : encore des autoroutes ! Dans le document de 108 pages qu'elle a réalisée, la DDE des Alpes-Maritimes (maître d'ouvrage) présente donc un long exposé sur le département, reprenant à loisir tout ce qui a été dit tant de fois sur ce sujet, notamment dans la Directive territoriale d'aménagement (DTA). En cela, il n'est en rien novateur... **Le maître d'ouvrage ressort de ses tiroirs** deux ouvrages autoroutiers en choisissant les plus longs possibles, au prétexte que «l'autoroute A8 étant saturée», jamais les transports publics ne réduiront l'usage de la voiture ! Pour le démontrer, la DDE annonce qu'elle s'appuie sur l'enquête-ménage de 1997-1998. De cette enquête, déjà obsolète, elle mélange les chiffres de déplacements à pied ou en vélo, avec ceux des transports motorisés. N'était-il pas évident que les seuls à prendre en compte étaient ces déplacements motorisés ? Dès lors qu'il s'agit d'études pour des infrastructures autoroutières, routières ou ferroviaires, que viennent faire les piétons dans cette étude ? Le projet présenté s'appuie sur un nombre quotidien de déplacements d'environ 4.000.000, alors que les transports motorisés, **seuls à prendre en compte,** ne sont que 2.000.000 ! **Donc, majoration du bon chiffre par le maître d'ouvrage : 100 % !** L'usage des transports publics aurait du être crédité de 14 % en 1998 et non pas 7 % comme l'indique le maître d'ouvrage. En outre, on sait bien que l'usage des transports publics **a augmenté fortement depuis 1998,** et que cela doit encore augmenter.

Pourquoi encore des autoroutes ?

Dans ce débat public, le maître d'ouvrage présente des solutions autoroutières prétendant régler les problèmes de circulation, alors que les autres moyens (les transports collectifs) sont cités mais déclarés inefficaces. Pour cela, le projet dit «contournement routier de Nice» devient subrepticement une nouvelle autoroute Est-Ouest **ressemblant, en tout cas, à une A58 soi-disant abandonnée...**

En ce qui concerne les trois solutions proposées, **nous rejetons catégoriquement la une et la deux pour les raisons évoquées ci-dessus**. Quant à la troisième solution dite «ASP» (aménagement sur place), le maître d'ouvrage la présente comme proposition venant d'une ***«partie du milieu associatif»*** de manière très confuse, alors qu'il s'agit d'un projet très cohérent, avec réalisation rapide et économique, présenté par Michel Vejdovsky, de l'Association des 7 communes (A7C), lors de la réunion de lancement du débat public le 7 novembre dernier. **Est-ce pour mieux le rejeter ?**

Dans le document du maître d'ouvrage, il n'est pas précisé les sites où seront entreposés les matériaux de terrassement des tunnels.

Et les urgences - disons plutôt les énormes retards - ne manquent pas ! Région Verte ne peut qu'exiger, comme elle l'a toujours fait, une volonté politique forte pour que puisse avancer le programme (non exhaustif) ci-dessous :

> Les voies ferrées

• **Le cadencement à 15 minutes toute l'année de la ligne SNCF du bord de mer, sans attendre la troisième voie.** Cela a été possible dans d'autres régions sur des réseaux à seulement deux voies. Les prétextes annoncés pour ne pas réaliser ce service sont fallacieux et nous les rejetons depuis 28 ans !

• **La réalisation de la troisième voie bien avant 2012, date annoncée.** L'avancement de ce projet ne dépend que de crédits... que l'on est prêt, pourtant, à verser généreusement au routier. Qui est responsable de la carence des transports collectifs ?

• **La ligne Cannes-Grasse.** Heureusement remise en service, cette ligne est un succès, mais elle souffre encore de dysfonctionnements à résoudre d'urgence.

• **La ligne des Chemins de Fer de Provence.** Cette ligne est une impérieuse nécessité. Il faut la moderniser et créer un passage en rive droite du Var pour la desserte de la zone d'activités de Carros. Elle doit aussi être raccordée à la gare Thiers de Nice, comme elle l'était auparavant.

• **La ligne Nice-Breil-Cunéo.** En cours d'aménagement, elle doit être modernisée pour relier Nice à Turin, en conjonction avec le train italien.

• **Le tramway de Nice.** En travaux, le tram doit être convenablement relié aux autres modes de transports collectifs (trains et bus).

• **Le métro aérien, à l'exemple de Séville, La Plagne...** Il conviendrait d'étudier la possibilité de créer une ligne aérienne sur le secteur stratégique de l'aéroport, de l'Arénas, du MIN, du CADAM, de Saint-Laurent-du-Var.

Les gares doivent, sous peine d'échec, servir de bases centrales à l'intermodalité entre tous les modes de transport. Aucune gare n'offre encore cette fonctionnalité...

↑Le transport ferroviaire
Les gares doivent devenir les plaques tournantes de l'intermodalité

> Les transports par bus

Dans le sens Est-Ouest comme Nord-Sud, on constate le développement du réseau actuel grâce aux efforts des autorités. **Les décisions récentes d'incitation par des tarifs attractifs sont positives.**

Malheureusement, les couloirs réservés aux bus ainsi qu'aux services de sécurité et aux taxis sont bien rares, sinon inexistants. Or, sans ces couloirs, les bus resteront pris dans les mêmes embouteillages que les voitures.

Urgent : la création d'une **ligne de bus en site propre, réservée aux bus du service public et aux taxis, sur la RN 98 de Villeneuve-Loubet au Port de Nice.**

↑Le développement du réseau de bus
Les décisions récentes sur les tarifs rendent ce mode de transport collectif encore plus attractif

> Les pistes cyclables

Malgré des avancées, les pistes cyclables ont un grand retard. Le projet DDE des années 1970 est toujours dans les cartons.

←L'espace pour les cyclistes
Les pistes cyclables accusent toujours un grand retard

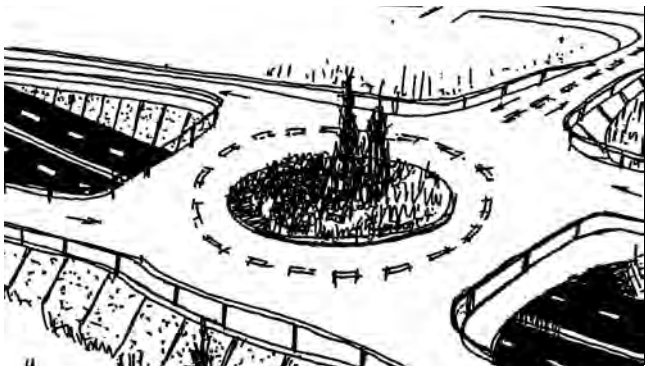
Nos propositions

Confiants dans l'efficacité des transports collectifs, nous demandons solennellement de dresser un plan des urgences pour leur développement accéléré et prioritaire.

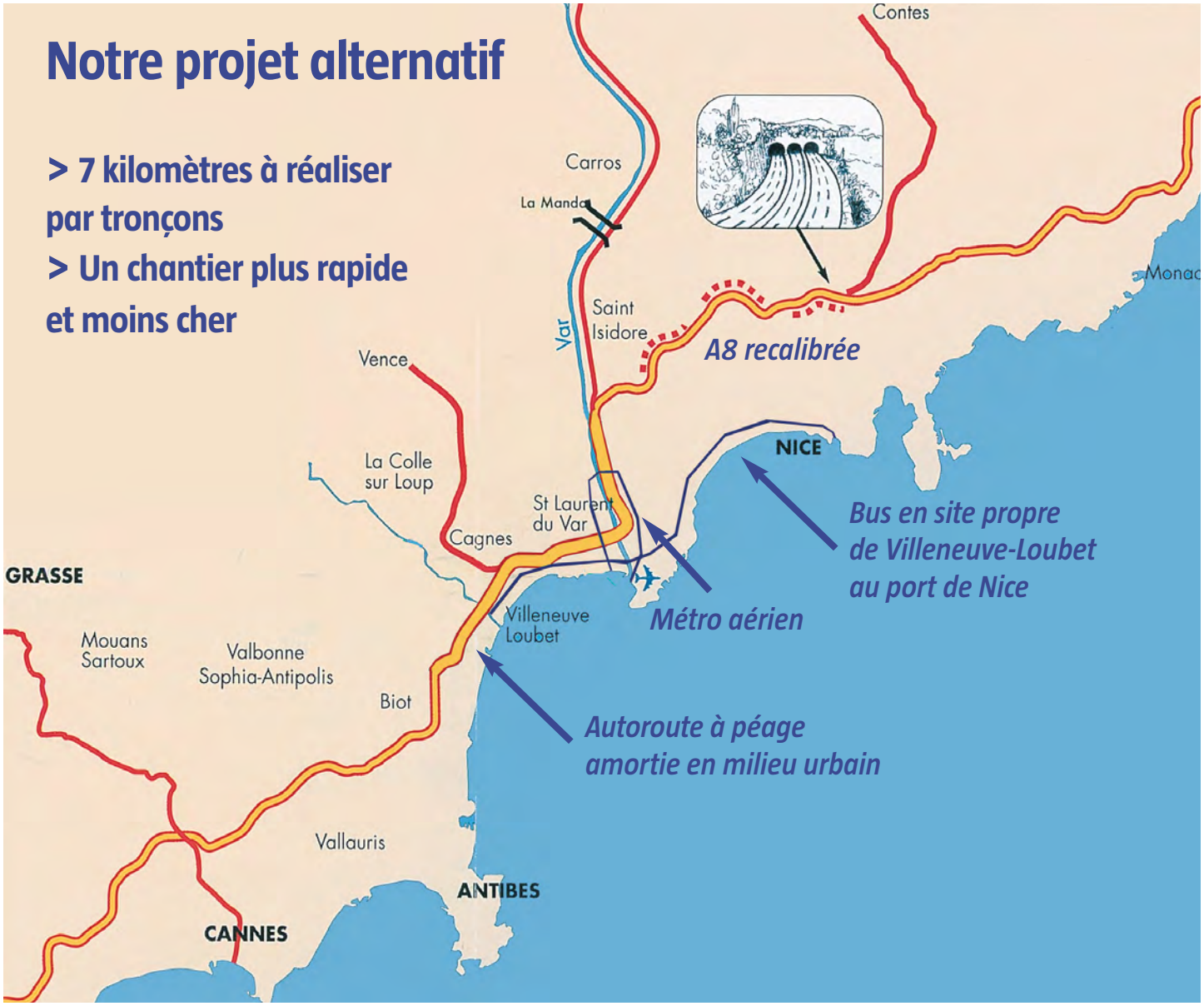
L'effort pour développer les transports collectifs doit être amplement augmenté. Il est encore freiné par les préjugés et ... les intérêts puissants du «tout routier». Les budgets consacrés aux transports collectifs sont ridicules par rapport à ceux consacrés à la route, malgré tous les inconvénients économiques, sécuritaires et environnementaux de celle-ci.

Nous demandons la priorité absolue des efforts pour le développement des transports collectifs.

Pour les routes, **en réalisant rapidement l'aménagement des «points noirs»**, programme enfin décidé par le Conseil général, on donnera la priorité à la RN 7 et la RN 98 et aux sorties et accès de l'A8.



↑Le programme de résorption des points noirs
Un exemple de carrefour à réaliser pour améliorer la fluidité du trafic



↑ Nice-centre-Aéroport-MIN
L'arrivée sur Nice se fait sur une voie

Poids lourds : augmenter le ferroutage et le merroutage
Associées aux transports publics, ces mesures apporteront aussi de grands **progrès aux déplacements des usagers. Toujours quant aux poids lourds, on peut observer, par exemple, que le MIN à Nice, prévu pour traiter les produits de l'agriculture locale, est devenu un centre de concentration et de transit des camions qui nous apportent les produits d'ailleurs.**

← Le marché d'intérêt national (MIN)
Le «MIN Fleurs» de Nice.

Pour le dénommé «projet de contournement routier de Nice», **entre Nice-est et Saint-Isidore, notre choix va à la solution N° 3,** non pas comme elle est présentée par le maître d'ouvrage, mais comme la propose **l'Association des 7 communes, c'est-à-dire un doublage, par une chaussée à trois voies, là où l'A8 actuelle est à deux voies.**
Total : 7 kilomètres à réaliser par tronçons. Un chantier plus rapide et moins cher.
En ce qui concerne l'ouest du fleuve Var, nous n'acceptons, à l'heure actuelle, aucun projet, convaincus que les mesures demandées ci-dessus seront suffisantes et qu'en tout état de cause, il faut commencer par elles.

Conclusion et suites à donner

Les projets présentés par le maître d'ouvrage, de même conception que l'A8 bis, sont à rejeter.

Nous réclamons une nouvelle étude complète, d'abord sur le programme de transports collectifs, ensuite sur les améliorations évoquées des routes existantes. La situation, non seulement locale mais mondiale, de la pollution de l'air, des conséquences sur le climat et la santé, à laquelle s'ajoutent les prix bientôt inaccessibles des carburants, nous y oblige.
Nous adhérons à la déclaration de monsieur le Ministre, président du Conseil général, Christian Estrosi, lors de la réunion d'ouverture du débat public : priorité aux transports publics et à l'aménagement des «points noirs» et pas de nouveaux projets A8 bis.
Si la directive territoriale d'aménagement (DTA) exprime la possibilité de réaliser des projets, le plan bleu(*) 2005 demande de préserver ce qu'il reste de terres agricoles, de sites et de littoral à protéger.

(*) Le plan bleu est un centre d'activités régionales du programme des Natiosn-Unies pour l'environnement/Plan d'action pour la Méditerranée (PNUE/PAM) créé, financé et piloté par les pays riverains et par la Commission européenne..