cndp
Commission particulière du débat public

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

décembre 2005 n° 2

ASSOCIATION GROUPEMENT L'ELAN

L'ELAN
Groupement des Associations pour l'environnement et la qualité de la vie à Antibes
Association Loi 1901
créée en 1993
agréée n°10584 le 20/01/1998

Ses membres

- Association de défense du Ponteil et de son environnement
- Association de protection de l'environnement secteur Croix-Rouge
- Association de défense de l'environnement Antibes-Ouest/Golfe-Juan
- Comité d'animation Avenir Antipolis-Est
- Association du quartier Michard Pélissier
- Syndicat des propriétaires pour la défense du quartier des Groules et du parc Vaugrenier
- Association du quartier des Maures et de la Constance
- Syndicat de défense du Cap d'Antibes
- Association de sauvegarde Centre-Ville/Albert Premier
- Association de défense des riverains Antibes-Ouest/Fournel-Badine

> Contact
L'ELAN
Président M. Sers
BP22
06601 ANTIBES Cedex
Tel : 04 93 65 88 87

page 2 **Une approche combinée**
page 3 **Notre proposition pour l'Ouest du Var**
page 4 **Considérations complémentaires et conclusion**

> UNE OPPORTUNITE HISTORIQUE >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Construire un transport multimode durable

Pour une résolution globale de la problématique des déplacements Est/Ouest dans le cadre d'une stratégie de développement durable

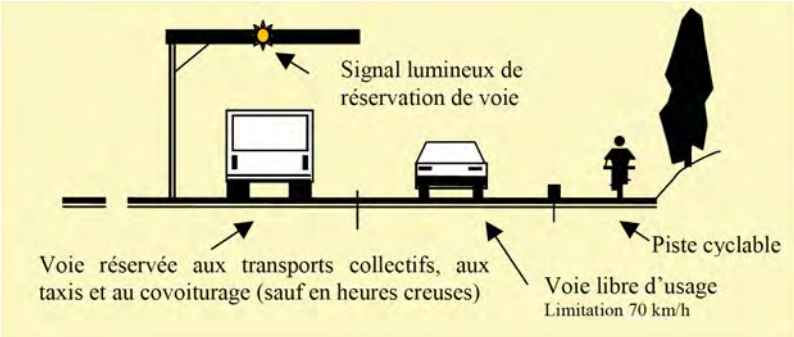
Pour sortir enfin d'une asphyxie programmée, coûteuse, qui empoisonne notre environnement, et dont les premières victimes sont les Azuréens, nos associations de défense de l'environnement ont abouti à un consensus qui nous semble un moindre mal. Il amène enfin à une vision globale et raisonnée des déplacements littoraux à l'Ouest du Var.

Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes, Villeneuve-Loubet, Biot, Antibes, Sophia, Vallauris, Cannes, Le Cannet, Mougins, Mouans-Sartoux, Grasse

Tous concernés

Une voie multimode conviviale pour les Azuréens

En complément de l'ossature ferroviaire principale, une voie multimode conviviale connectant les villes serait une réponse à la congestion actuelle.
A l'instar d'autres pays, nous proposons, lorsque le trafic augmente et avant la saturation, de réserver par signal lumineux la voie de gauche aux transports collectifs, aux taxis, aux voitures avec trois passagers (covoiturage), et aux urgences.



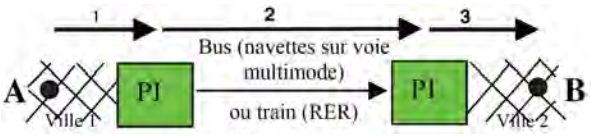
Rendre les transports collectifs attractifs et leur maillage efficace

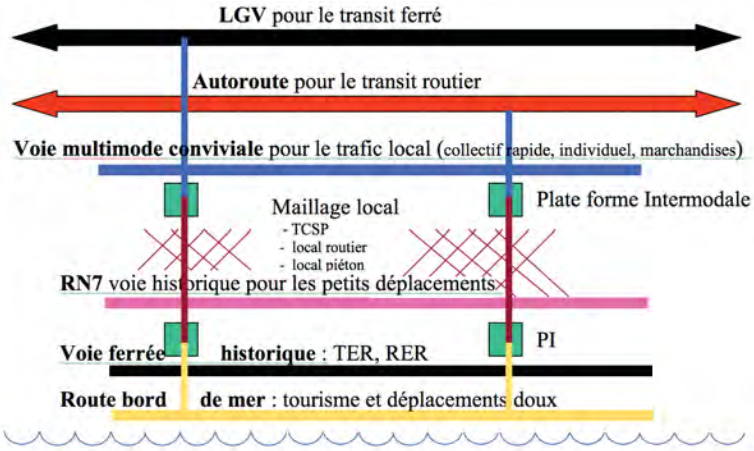
> Le train

> structure linéaire de base entre les cœurs de ville, capable d'un fort débit (RER azuréen)
> nécessite l'appoint d'un système de transport collectif de maillage de type bus ou tramway

> Le bus

Un mode puissant, souple, évolutif, économique, en complément du rail, à la condition de :
> disposer d'une voie de connexion rapide entre plateformes intermodales (PI) à chaque entrée de ville
> bénéficier d'un maillage important dans les réseaux urbains (à moins de 10 minutes d'accès à pied)
> offrir une fréquence élevée (temps d'attente limité à 10 minutes maximum)
> être rapide (véhicule circulant, désenglué des bouchons)
> offrir un tarif fortement attractif





↑ *La voie multimode conviviale (en bleu), avec des TC prioritaires, sera le complément qui manquait pour obtenir une offre complète à la problématique des déplacements entre les villes de la Côte.*

> Dans tous les cas

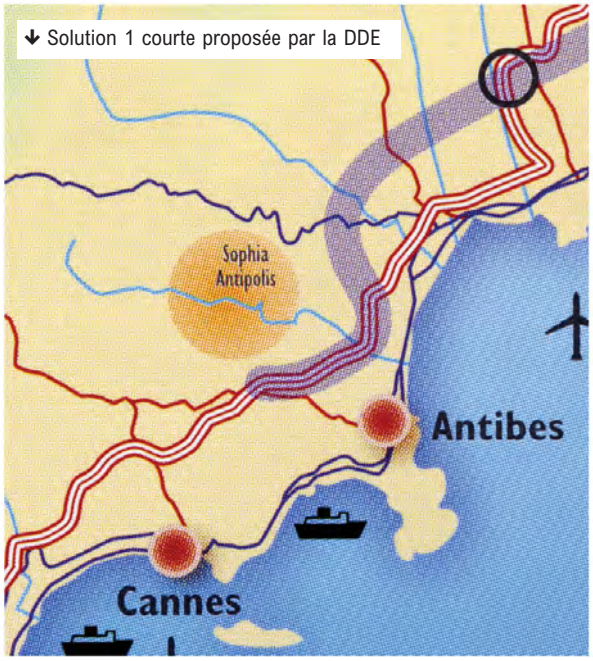
un maximum de trois moyens de transport du domicile au travail.

Notre proposition diffère des solutions de la DDE

> Ne pas compromettre la possibilité d'aménagement jusqu'à Grasse
> Pas d'élargissement de l'A8 entre Biot et Antibes, mais créer le tronçon manquant de la voie multimode

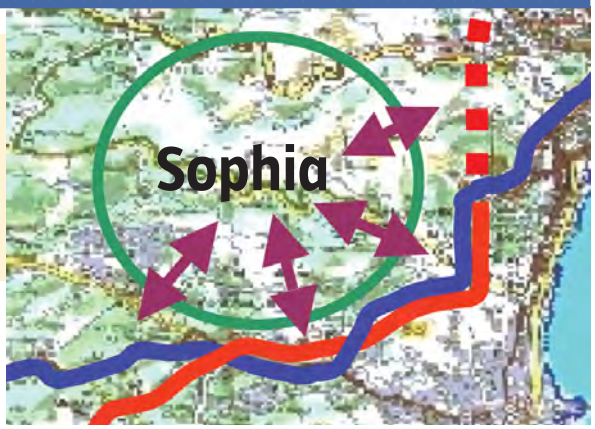
A partir de la solution 1 proposée par la DDE (ci-contre)pour obtenir une voie multimode conviviale de Nice à Grasse, partie intégrante du maillage des transports collectifs :

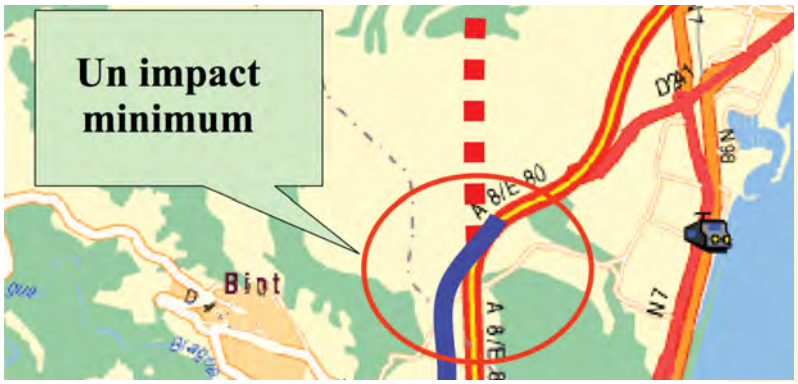
> Ne pas élargir l'autoroute A8 entre Biot et l'échangeur actuel d'Antibes (en finir avec le mélange du trafic de transit et du trafic local, et ne pas contraindre l'avenir)
> Créer le maillon manquant de la voie multimode sur ce segment (nouvelle section de voie)
> Se raccorder au maillon existant Antibes - Clausonnes (CD35) et l'aménage
> Aménager et intégrer le CD 35 entre Les Clausonnes et Mougins
> Aménager et intégrer la pénétrante Cannes-Grasse
> Aménager et libérer du trafic de transit le tronçon A8 Biot-Saint-Isidore
> Reporter ce trafic de transit sur le segment en tunnel proposé par la DDE



↓ Solution 1 courte proposée par la DDE

Notre proposition permet un accès renforcé à Sophia Antipolis →
> par intégration au projet des accès existants
> par le contournement Sud de la technopole pour ne pas « la couper en deux » et ne pas bouleverser ainsi son équilibre
> par sa desserte par une nouvelle voie multimode connectant les principales villes azuréennes





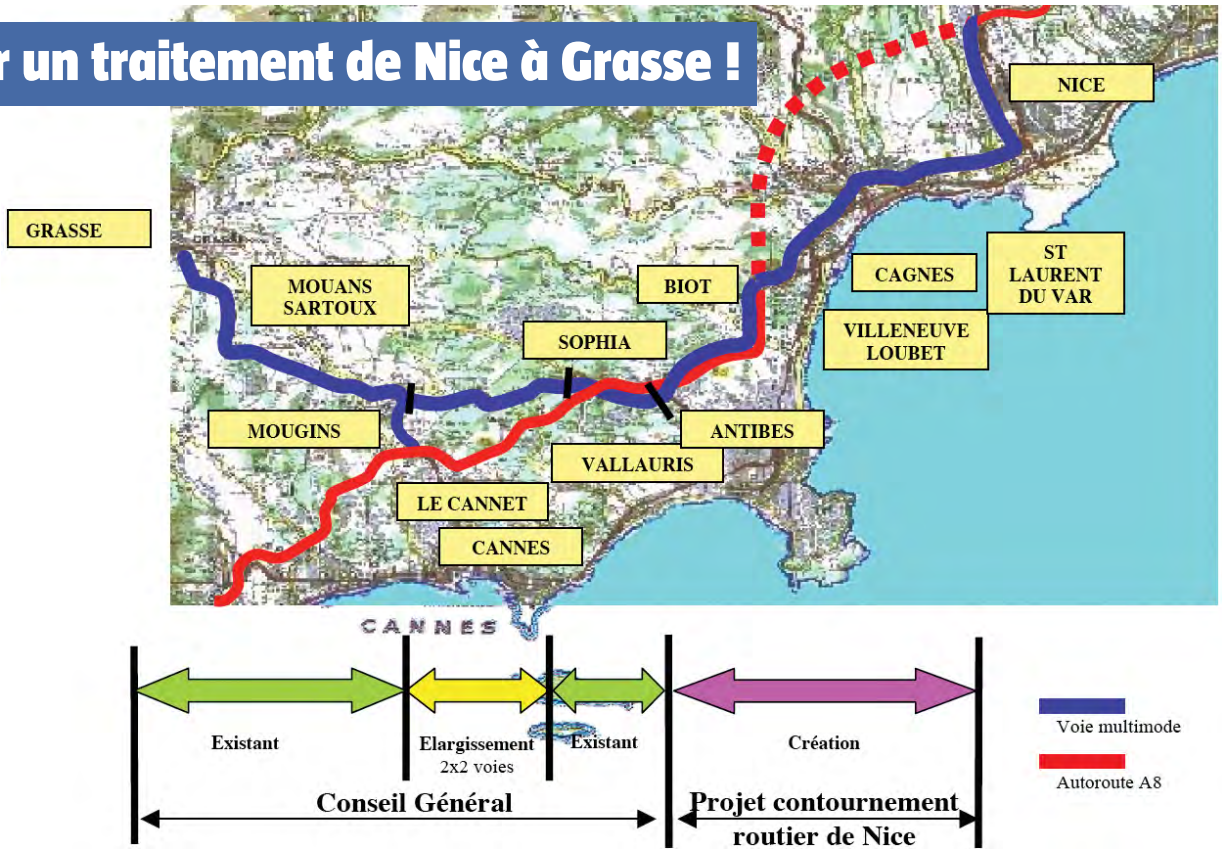
← Notre proposition s'appuie sur le report du trafic de transit de l'A8 vers la nouvelle voie enterrée. Elle permet de donner aux besoins locaux une voie requalifiée multi-mode conviviale et de rendre à l'autoroute transférée sa fonction initiale.

Notre proposition repose sur une approche combinée :

- **un accroissement fort de l'offre transports collectifs**
- **une voie entre les villes azuréennes qui ne soit pas phagocytée par le trafic de transit**
- **la mise en place d'un plan concerté de connexion des différents modes de déplacement.**

Notre proposition

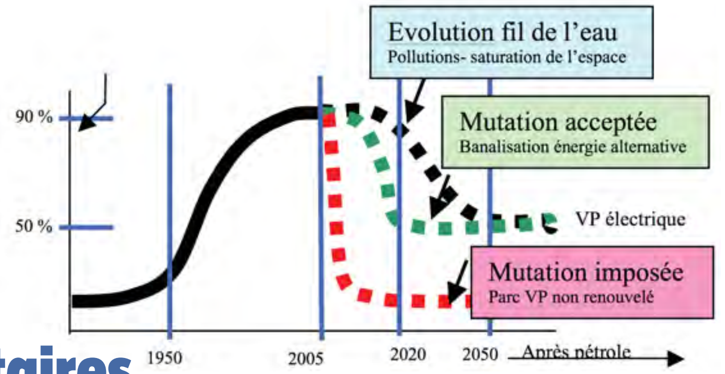
pour un traitement de Nice à Grasse !



La création d'une voie multimode conviviale, paysagère, de Nice à Grasse, libérée du trafic de transit et rendue aux Azuréens, permettrait enfin d'apporter une perspective dans un traitement durable des déplacements. Son tracé utiliserait au maximum les infrastructures existantes et limiterait les agressions environnementales. Il nécessite une concertation active entre la DDE et le Conseil général.

Une mutation progressive et choisie des mentalités
> pour un changement accepté et non imposé (libre choix)
> contre une politique qui gèlerait tout investissement
> pour ne pas accepter la fatalité

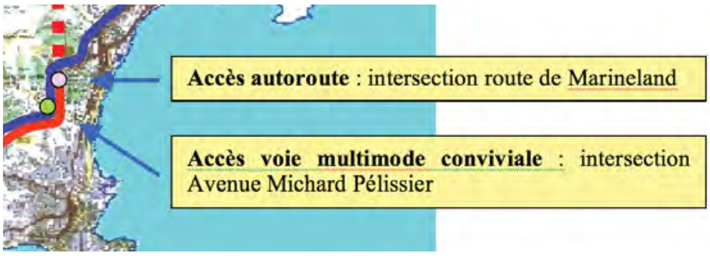
→ Part de la voiture particulière (%) dans le déplacement mécanisé des personnes suite à une mutation vers les transports collectifs (TC)



Considérations complémentaires

> Echangeur de Biot *(complément de la gare de Biot)*

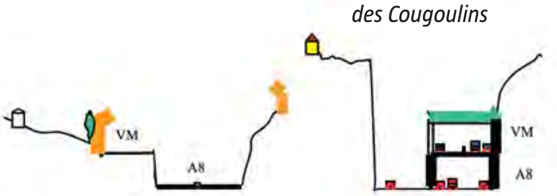
> Marineland : 1 400 000 visiteurs en 2001
> La voie multimode : une voie pour les actifs et les habitants des villes côtières.
Pourquoi ne pas positionner l'accès autoroutier sur la route de Biot prés de Marineland, et réserver l'avenue Michard Pélissier à Antibes pour un accès à la voie multimode ?



> Aménagements gagnant-gagnant

Recherche de structures améliorant l'environnement des riverains (diminution des nuisances actuelles) par des protections phoniques et paysagères adaptées et de haute qualité, de façon à ce que l'intérêt de l'aménagement supplante les inconvénients existants et apportés.

↓Exemple de voie multimode (VM) sur le tronçon Nord Antibes
Passage en encorbellement fermé sur 500 mètres au-dessus de l'A8 dans la zone des Cougoulins



Conclusion : notre projet

Dans notre réflexion, nous avons pris en compte l'évolution du passé et les perspectives du futur, dont notamment :

> le développement des transports collectifs et la mise en place d'une offre diversifiée
> les pollutions (Kyoto), la disparition inéluctable du pétrole, son remplacement par des énergies en devenir
> la révolution industrielle liée à la mutation technique de l'automobile
> le temps nécessaire à la modification des comportements humains face à cette nouvelle donne
> une évolution des besoins locaux : de la vitesse vers la fluidité, la fiabilité, la convivialité et le libre choix.

La nécessité des transports collectifs doit être intégrée de façon prioritaire au projet de «contournement routier de Nice » pour une résolution globale de la problématique des déplacements. Avec une offre attractive, les transports collectifs pourront enfin devenir une option efficace au tout voiture : réseau de bus ou de trolleys, maillage serré, tramway, RER azuréen (troisième voie ferrée, couverture partielle, requalification des Chemins de Fer de Provence)...

Il n'est pas concevable de contraindre sur tout le territoire l'usage de la voiture particulière au bénéfice des transports collectifs comme cela peut être nécessaire en centre-ville. Seul est acceptable le libre choix devant une offre diversifiée. Pour nous la Côte souffre d'un déficit en structure routière, et notamment à l'ouest du Var, où un monopole du déplacement rapide est de plus en plus mal assuré par l'autoroute, qui de fait peine à écouler le trafic local en plus du trafic de transit. Ce déficit entraîne une asphyxie dont les Azuréens font les frais au quotidien.

Sur ces bases notre réflexion a abouti au projet exposé dans ces pages, de Nice à Grasse, qui, pour sa part routière, pourrait s'appuyer sur un aménagement de la solution 1 proposée par la DDE, et sur la prise en charge du complément par le Conseil général. L'enjeu est tel qu'il nécessite une étude complémentaire entre ces deux administrations.
> il respecte les textes fondamentaux existants (DTA)
> il est ouvert prioritairement aux transports collectifs sans s'opposer à l'usage des véhicules particuliers
> il répond au problème posé et permettrait enfin un déplacement multimode et convivial
> il limite l'impact sur l'environnement et les coûts d'investissement en intégrant l'existant
> il apporte une réponse globale aux Azuréens de Nice à Grasse, par un véritable aménagement du territoire
> il peut être planifié par étapes successives.

Une solution qui ne traiterait pas jusqu'à Grasse les déplacements à l'ouest du Var serait une demie mesure que nous regretterions tous un jour