

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 N° 27



ASSOCIATION DES AMIS DE MURIEL MARLAND-MILITELLO

page 2 **Les deux zones géographiques concernées
sur chaque rive du Var**

page 4 **Conclusion**

**ASSOCIATION
DES AMIS DE MMM**



Muriel Marland-Militello est députée des Alpes-Maritimes
> Présidente du groupe d'études parlementaires sur le développement de la vie associative et le bénévolat
> Rapporteuse de deux projets de loi (budget de la culture, assistants maternels et familiaux)
> Auteur du rapport sur la formation et l'éducation artistique en milieu scolaire.

Fondée en 2002, l'association des amis de MMM s'efforce de promouvoir les valeurs républicaines et humanistes de la France. Parallèlement à la défense des énergies durables et à la protection de l'environnement, les Amis MMM se réunissent pour proposer des réformes qui favorisent la cohésion sociale, améliorent le système de santé public, soutiennent l'accès aux emplois des jeunes et des seniors, tout en défendant l'économie de marché, la promotion au mérite dans notre ville, notre département et en France.

**ASSOCIATION
DES AMIS DE MMM**
18, bd Joseph-Garnier
06000 Nice
tél. : 04 93 52 34 80
Fax : 04 93 52 19 80
mmarlandnice@wanadoo.fr

J'ai fait un rêve l'A8 devient un grand boulevard sans péage, les poids lourds disparaissent dans les tunnels...

Un débat majeur pour le département

L'état actuel des infrastructures ferroviaires

- la décision concernant la ligne à grande vitesse (LGV) est prise, grâce à la mobilisation et à l'union de tous les élus du département pour défendre ce dossier
- la CANCA a déclaré que le tramway niçois sera en service en 2007
- la troisième voie Cannes-Nice est en cours d'étude
- la ligne SNCF Cannes-Grasse fonctionne
- les améliorations des réseaux du littoral, du moyen pays et du haut pays sont programmées grâce à l'action du Conseil général.

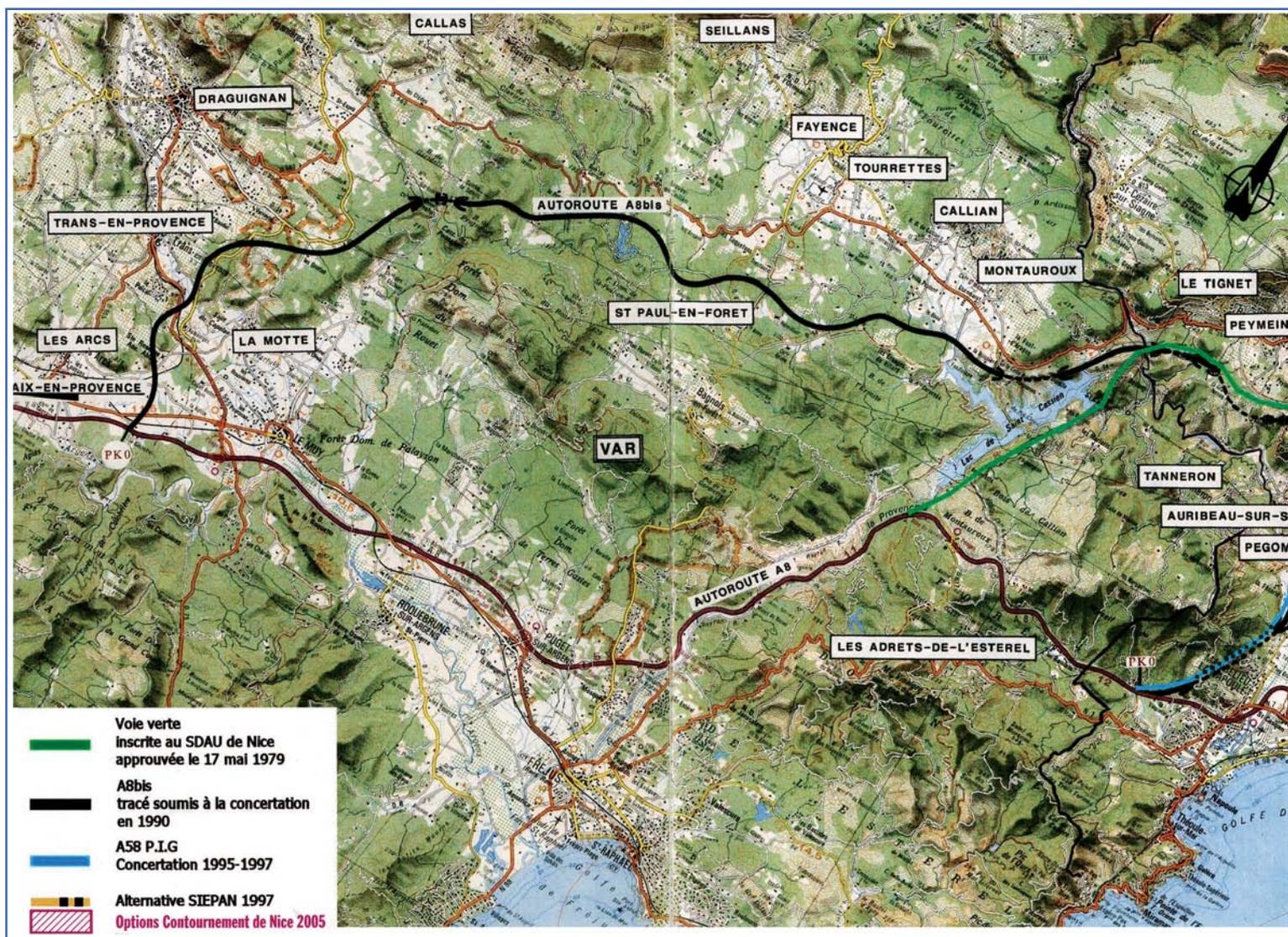
**Donc, aujourd'hui le temps est venu de traiter
enfin les bouchons routiers : 25 années d'indécision, cela suffit !**

Le projet de contournement étudié dans le cadre de la directive territoriale d'aménagement (DTA) doit proposer des solutions pour préserver toutes les possibilités ultérieures d'infrastructures routières, en particulier au moyen d'emprises préventives.

Il appartient à la population, dans le cadre du débat public, et aux élus de s'exprimer sur cet avenir, et à l'Etat, maître d'ouvrage, de prendre la décision finale. Selon nous, l'on doit favoriser la fluidité de tous les modes de locomotion. Il est illu-

soire de croire que la multiplication des transports en commun règlera tous les problèmes de circulation des poids lourds et véhicules légers. En revanche, il est indispensable de garder présent à l'esprit les paralysies économiques provoquées par les arrêts de travail dans les transports en commun. De plus, nous savons que dans un proche avenir les moteurs des véhicules, compte tenu de la pénurie prévisible de pétrole, fonctionneront avec des carburants beaucoup moins polluants, faisant appel aux énergies renouvelables.

Les deux zones géographiques co



Deux zones sont concernées par le projet :

> Une zone Ouest de Saint-Isidore à Cannes avec deux solutions proposant deux tracés en tunnel à 80 % (solution 1 et 2)

> Une zone Est de Saint-Isidore à Nice-Est avec une solution (n°3) qui n'est qu'un aménagement de l'existant en surface et une solution en tunnel à 90 %.

Les observations sur les projets présentés dépassent de loin le contournement de Nice. Le précédent projet de l'A8 bis a été rejeté à juste titre, en raison de son impact sur l'environnement. Les projets actuels présentés par la DDE, qui ont notre préférence sont ceux qui proposent le tracé enterrant les voies de circulation dans des tun-

nels à 80 % ou 90 %. En effet, ces tracés satisfont pleinement à **notre objectif capital qu'est la conservation de notre patrimoine naturel, tout en assurant la sécurité routière.**

Dans cette optique, nous ne retenons pas la solution n°3 (petits aménagements de surface) car :

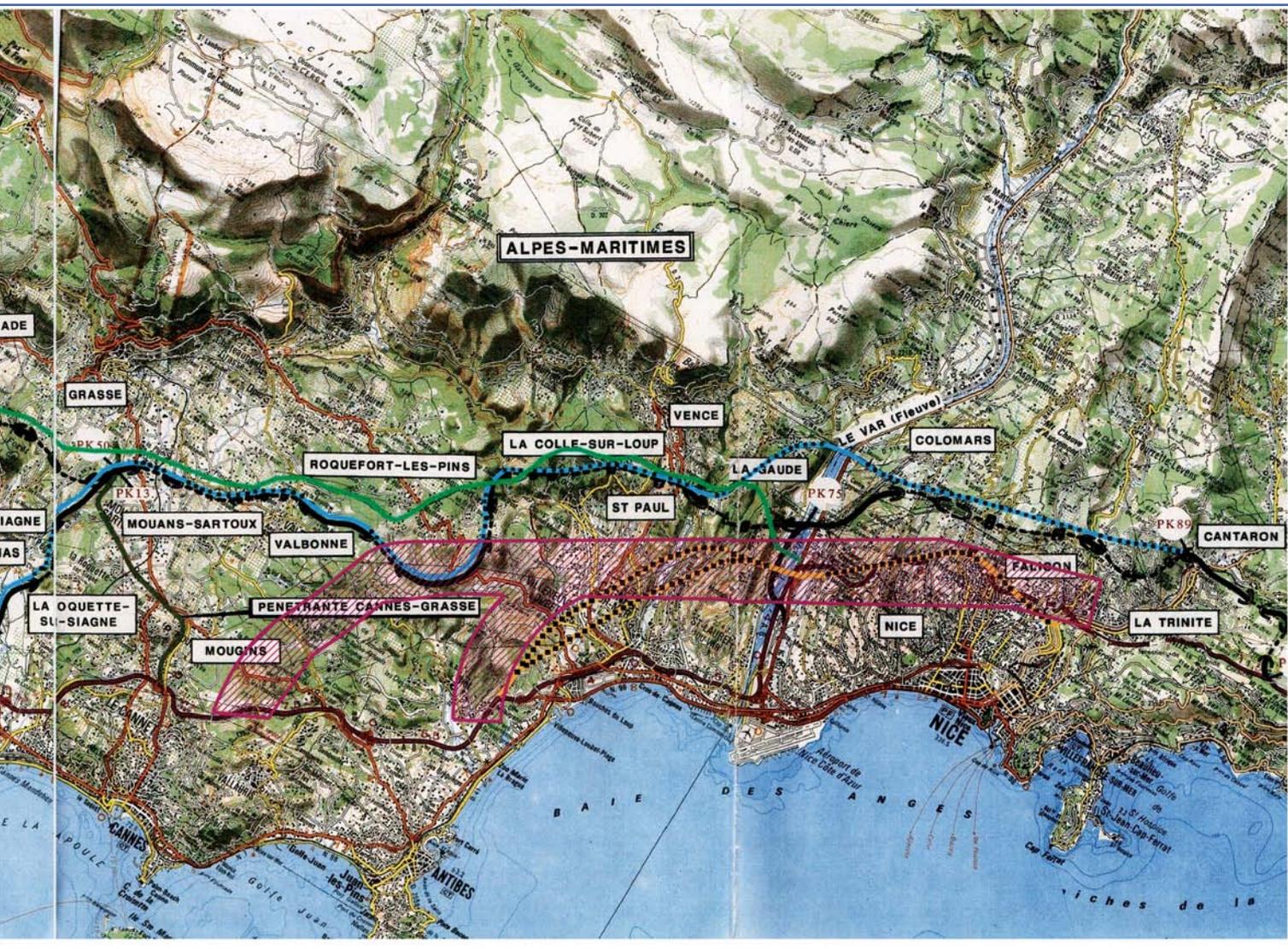
1. L'A8 serait utilisée définitivement par la totalité du trafic de transit
2. L'A8 ne pourrait donc jamais devenir gratuite
3. L'A8 ne ferait que transformer la sortie Nice Nord en « déversoir d'orage » inondé du flot des trafics internes et d'échange concentrés à St-Isidore. Les véhicules n'auraient comme débouché définitif que de s'engouffrer sur une autoroute toujours sinueuse et à fortes pentes. Nous pouvons imaginer les conséquences dramatiques qu'un acci-



« Conserver notre patrimoine culturel et assurer la sécurité routière : ce sont nos objectifs et nos priorités »

Muriel Marland-Militello

concernées sur chaque rive du Var



dent, même mineur, provoquerait suite à une remontée de bouchons dans les tunnels de sortie et ceci malgré la mise en œuvre des nouvelles mesures de sécurité.

Le choix est donc réduit aux solutions 1 et 2 qui présentent le même tracé de St-Isidore à Nice-Est.

L'autoroute A8 existante

Son tracé actuel coupe la bande côtière en deux. Cet obstacle doit être supprimé **en reclassant la voie en un grand boulevard urbain gratuit de Cannes à Nice-Est, comme pour les autres métropoles mondiales.**

Le trafic de transit et la quasi-totalité des poids lourds doivent disparaître dans les tunnels de l'autoroute de contournement avec une possibilité de

traitement des gaz d'échappement grâce aux dernières techniques de filtrage des extractions (assurément réalisables pour 2020).

Le tracé à l'Ouest du Var

Afin de répondre le plus complètement possible aux objectifs cités précédemment, **notre choix se porte sur la solution n°2 qui est la plus longue** et qui dessert parfaitement Sophia Antipolis en utilisant la carrière de La Roque. En ce qui concerne la zone industrielle de Carros, la nouvelle RN 202 bis raccordée à l'autoroute de contournement par un échangeur et des aménagements de la voie ferrée existante devraient permettre de traiter la circulation des véhicules et des personnes.

Le tracé à l'Est du Var (Nice-Nord)

Le projet d'infrastructure des échangeurs prévus à Saint-Isidore constitue le pendant routier de l'infrastructure multimodale prévue à Saint-Augustin pour la circulation ferroviaire, ce qui nous satisfait. En revanche, sa sortie prévue à Nice-Est, sur la commune de Saint-André, en supplément de la sortie existante de l'A8 actuelle, est incompatible avec le cadre de vie d'un quartier urbanisé qui supporte déjà les nuisances de l'usine d'incinération. Il nous paraît au contraire préférable de requalifier ces quartiers, de regagner des terrains en ville pour construire des logements dans un environnement plus conforme à une qualité de vie retrouvée.

Selon nous, ce projet d'échangeur est donc à abandonner.

Le rôle de la direction départementale de l'Équipement (DDE) est de soumettre à notre réflexion d'autres solutions. **Nous regrettons que des solutions en direction de La Turbie n'aient pas été proposées.** Il nous semble opportun que la DDE étudie des possibilités de desserte du Plateau Tercier.

Le budget

Quelques précisions :

> **Le financement des subventions publiques d'équilibre sera réparti** entre l'État (50% du financement) et l'ensemble des collectivités territoriales concernées (50% du financement)
> **les collectivités territoriales pourront avoir recours à un étalement** de la part qui leur reviendra grâce aux plans pluriannuels de financement. Donc, **compte tenu de l'enjeu pour**



l'avenir de nos enfants et petits-enfants, compte tenu de la forte participation de l'État, il nous apparaît que le montant de l'enveloppe finan-

cière des solutions présentées par le maître d'ouvrage ne doit pas être l'argument majeur pour se déterminer dans nos choix.

↑ Nice Est et le franchissement du Var par l'autoroute

Conclusion

> Transformons l'A8 actuelle en boulevard urbain sans péage permettant des aménagements de toute nature en fonction des espaces libérés de chaque côté de ce boulevard. Par exemple, on peut imaginer des aménagements sportifs, commerciaux, à proximité desquels de nouveaux logements seraient réalisés harmonieusement au milieu d'espaces verts. Cette perspective est actuellement impossible.

> Parallèlement, mettons en oeuvre tous les moyens de contrainte possibles pour transférer le trafic de transit et les poids lourds sur l'itinéraire de contournement (affichages, arrêtés préfectoraux...)

> N'oublions pas de revoir le tracé à l'Est pour desservir notamment le Plateau Tercier, proche de La Turbie.