

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 N° 28



CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE NICE CÔTE D'AZUR



La Chambre de Commerce et d'Industrie Nice Côte d'Azur représente les 57 000 commerçants et chefs d'entreprise du département. Acteur de premier plan du développement, de l'attractivité et de la performance économique des Alpes-Maritimes, elle agit pour l'intérêt général.

page 2 **Des freins qui pèsent sur l'économie et l'emploi**

page 3 **Une quasi-paralysie de l'A8 à l'horizon 2020
Que demandons-nous ?**

page 4 **La solution qui répond le mieux à nos priorités :
la solution longue entre Nice-Est et Les Bréguières
Conclusion**

Les bouchons freinent aussi la vie économique

Les grands axes du réseau routier azuréen sont de plus en plus encombrés ... Les embouteillages sont devenus le quotidien des entreprises, des habitants et des visiteurs des Alpes-Maritimes.

Aujourd'hui, la Côte d'Azur est en compétition avec les métropoles françaises et européennes, pour attirer les entreprises, les touristes, les congrès, les salons et créer ainsi des emplois. Mais notre vitalité économique et notre attractivité risquent d'être de plus en plus compromises si les conditions de circulation continuent à se dégrader. Bien sûr, un programme d'amélioration et d'interconnexion très volontariste des transports en commun est indispensable. Bien sûr, le plan

engagé par le Conseil général pour résorber les points noirs du réseau routier s'impose. Toutes ces actions resteront néanmoins insuffisantes à terme.

C'est pourquoi, nous demandons la réalisation du contournement routier de Nice, la réservation de ses emprises dans les documents d'urbanisme et une insertion exemplaire de son tracé dans les sites et le patrimoine azuréens.

> Contact
CCI Nice Côte d'Azur
20, bd Carabacel - BP1259
06005 Nice Cedex 1
ccinice@cote-azur.cci.fr
www.ccinice-cote-azur.com

« Les problèmes de déplacements deviennent, avec ceux du logement, l'une des préoccupations majeures des entreprises et de leurs salariés »

Dominique Estève
Président de la CCI Nice Côte d'Azur



Des freins qui pèsent sur l'économie et l'emploi

Les axes structurants du réseau routier, notamment Est-Ouest, sont de plus en plus encombrés par des embouteillages. **Le volume des bouchons sur l'A8 dans les Alpes-Maritimes a ainsi été multiplié par 6 entre 1998 et 2003.** Notre réseau routier et autoroutier est également saturé aux heures de pointe.

De plus, les incidents intervenus ces dernières années sur l'A8, paralysant le réseau, ont montré son extrême fragilité.

L'accessibilité à l'ensemble des grands pôles d'emplois, que ce soit Sophia Antipolis, Carros ou les grands centres urbains, se dégrade depuis des années. **Les problèmes de déplacements deviennent, avec ceux du logement, l'une des préoccupations majeures des entreprises et de leurs salariés.**

Ce sont des freins qui pèsent sur l'économie et l'emploi et, particulièrement, sur ses « moteurs » : les hautes technologies et le tourisme. En effet, les hautes technologies sont fortement tournées vers l'international. Des activités directement pénalisées par les difficultés de circulation, en particulier pour rejoindre l'aéroport Nice Côte d'Azur, « porte d'entrée » nationale et internationale de la Côte d'Azur.

Il en va de même pour l'industrie touristique : à titre d'exemple, l'acheminement des congressistes entre l'aéroport, leurs lieux d'hébergement et

les centres de congrès devient de plus en plus difficile et pénalise ce secteur d'activités.

Les hautes technologies

Six pôles de compétitivité labellisés dont le Pôle mondial

« Solutions Communicantes Sécurisées ».

Plusieurs secteurs sont en pointe :

> Information et Télécommunication :
900 entreprises, chiffre d'affaires de 4,3 milliards d'euros, dont 53 % à l'export.

> Santé et Sciences du Vivant :
260 entreprises, chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros, dont 40 % à l'export.



Le tourisme

> 8,4 millions de visiteurs en 2004, 60 millions de nuitées

> 50 % de la clientèle venant de l'étranger

> Près de 2 millions de visiteurs d'affaires, dont 500 000 congressistes (73 % d'étrangers).

Une quasi-paralysie de l'A8 à l'horizon 2020

Un développement indispensable des transports en commun mais qui a ses limites...

Face à cette situation, une politique volontariste pour améliorer l'offre de transports en commun et les rendre compétitifs par rapport à la voiture s'impose.

Les entreprises contribuent fortement au financement des transports urbains via la taxe versement transport (55,5 millions d'euros en 2003).

Elles demandent depuis plusieurs années pour leurs employés une amélioration de la desserte des pôles d'emplois en transports collectifs, de meilleures interconnexions entre les réseaux et la mise en place d'un billet unique pour l'ensemble des transports en commun, à l'instar de la carte Orange en région parisienne.

Cette politique volontariste permettra un rééquilibrage entre les modes de déplacements. Mais le report de trafic vers les transports collectifs restera limité, notamment en dehors des villes.

Cela s'explique par le développement des maisons individuelles depuis des décennies, la hausse du prix des logements qui oblige les actifs à résider de plus en plus dans le Moyen Pays, où l'usage de la voiture est irremplaçable. De plus, les centres commerciaux de périphérie, en fort développement sur les Alpes-Maritimes, renforcent encore les déplacements en voiture particulière.

Le transport individuel restera donc un mode prédominant, notamment en dehors des principales villes. Il est important à ce titre qu'il s'adapte aux enjeux énergétiques et environnementaux (véhicules moins consommateurs et moins polluants, développement d'énergies de substitution).

Les aménagements programmés du réseau routier

Le plan de résorption des points noirs routiers du Conseil général est essentiel pour améliorer la circulation sur la Côte d'Azur à court terme, mais à moyen terme, il ne pourra apporter des solutions à l'ensemble des besoins.

Malgré le développement des transports en commun et la mise en œuvre du plan de résorption des points noirs routiers par le Conseil général, nombre d'experts concluent à une quasi-paralysie de l'A8 à l'horizon 2020. Qui plus est, leurs analyses s'appuient sur les hypothèses de croissance modérée de la démographie et de l'emploi de la directive territoriale d'aménagement (DTA), croissance moins importante que celle constatée ces dernières années.

Le transport routier de marchandises en plein essor

Le développement important du fret routier exige une politique privilégiant le transport ferroviaire et surtout maritime. La très forte croissance attendue à l'horizon 2020 ne pourra que partiellement être absorbée par ces reports. Les flux de marchandises sur l'autoroute vont donc encore s'accroître (60% d'augmentation à Vintimille d'ici 2020).

La croissance du transport routier de marchandises va accentuer les risques liés aux problèmes de sécurité de l'A8 et donc la fragilité du réseau routier Est-Ouest.

La CCI Nice-Côte d'Azur confirme donc la nécessité de réaliser le contournement routier de Nice et de poursuivre au plus tôt les études.



Plus de deux semaines de travail perdues par an !

Sans renforcement du réseau Est-Ouest, un actif effectuant un aller-retour par jour ouvrable sur l'A8 entre Nice-Est et Mandelieu perdra en 2020, selon la DDE des Alpes-Maritimes, 75 heures supplémentaires par an sur l'autoroute par rapport à aujourd'hui.



L'urbanisme

Un habitat et une organisation territoriale difficilement compatibles avec les transports en commun

Que demandons-nous ?

> Insérer ce projet dans un schéma départemental et multimodal d'amélioration des déplacements.

Ce schéma devra intégrer le renforcement de l'intermodalité, le développement des transports en commun, la résorption des points noirs routiers et le fret.

La réalisation de ce schéma départemental figure dans les objectifs de l'Agence de déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes (ADAAM) et devra être élaborée au premier

semestre 2006.

> Améliorer la fiabilité des temps de parcours entre l'aéroport, les pôles d'emplois et les pôles touristiques majeurs.

> Insérer de façon exemplaire le projet dans les sites et l'environnement.

Le projet présente des avantages indéniables en matière d'environnement. Les embouteillages accroissent en effet la dépense énergétique et la pollution. Pour

préserver nos sites, il est essentiel de privilégier un passage en grande partie en tunnel. Il conviendra également d'apporter une attention particulière à l'insertion des échangeurs, en les intégrant dans des projets d'aménagement.

> Réserver rapidement ses emprises dans les documents d'urbanisme :

les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU).

La solution qui répond le mieux à nos priorités : la solution longue entre Nice-Est et Les Bréguières à Mougins

Pour quelles raisons ?

Elle permet :

> une meilleure fluidité des déplacements d'Est en Ouest.

Par rapport aux autres solutions, elle facilite davantage les relations économiques entre l'Est et l'Ouest du département ainsi que les déplacements touristiques. Les études du maître d'ouvrage montrent également que cette solution apporte les meilleurs gains de temps d'accès aux pôles d'emploi, que ce soit vers Sophia Antipolis, vers la zone industrielle de Carros-Le Broc ou vers Monaco.

> une amélioration de la desserte de Sophia Antipolis et de meilleures potentialités de liaisons à terme avec le bassin grassois.

La solution longue offre un nouvel accès au Nord de Sophia Antipolis, complétant l'accès Sud actuel et permet ainsi une desserte beaucoup plus performante du parc d'activités.

Elle offre également plus de possibilités de créer de meilleures liaisons avec le bassin grassois.

> une meilleure réponse au problème de fragilité du réseau routier Est-Ouest.

Cette solution propose une infrastructure différenciée sur une plus grande section.



← Cette solution correspond à la réalisation d'une nouvelle infrastructure à 2 x 2 voies, en grande partie enterrée, et comprenant deux tronçons :

> tronçon en tunnel intégral entre Nice-Est et le fleuve Var
> tronçon entre le fleuve Var et Les Bréguières à Mougins.

> un moindre impact sur l'environnement.

Elle déleste le réseau Est-Ouest sur une plus grande longueur que les autres solutions. Les reports de trafic générés soulagent d'autant les autres axes (A8, RN7, RN 98) qui passent au cœur des villes ou en bord de mer.

De plus elle peut être plus enterrée que la solution courte, avec un impact sur l'environnement plus limité au passage des vallons.

Enfin, cette solution permet une meilleure

insertion dans l'environnement du nouvel échangeur de Sophia Antipolis.

> la réalisation à court terme de l'échangeur de Biot sur l'A8.

La solution longue permet le maintien en l'état de l'échangeur de Biot à la différence de la solution courte.

On évite ainsi de retarder ce projet essentiel qui apportera un deuxième accès autoroutier à Antibes et allègera ainsi l'entrée Nord de la ville.

Conclusion

La CCI Nice Côte d'Azur demande :

> De poursuivre très rapidement les études de faisabilité de la solution longue entre Nice-Est et Les Bréguières à Mougins, afin de les prendre en compte dans l'élaboration des schémas de cohérence territoriale (SCOT)

> De réaliser, dans un délai maximum de dix ans, le tronçon Nice-Est-fleuve Var, prioritaire du fait des encombrements et des problèmes de sécurité

> De réaliser le tronçon fleuve Var-Les Bréguières dans un délai maximum de quinze ans.