

L'enclavement des Alpes-Maritimes

Notre département est dans une position d'enclavement qui obère nos capacités de développement économique. Les seules voies de jonction d'importance sont l'autoroute A8 et l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Le rail, quant à lui, pêche par l'inexistence du TGV à grande vitesse promis jusqu'à Nice. (Mais quand le sera-t-il ?).

Les voies internes de jonction sont vite saturées aux heures de déplacements professionnels et personnels. Les voies de grande circulation entre les principales villes du département accueillent les sorties des échangeurs autoroutiers ce

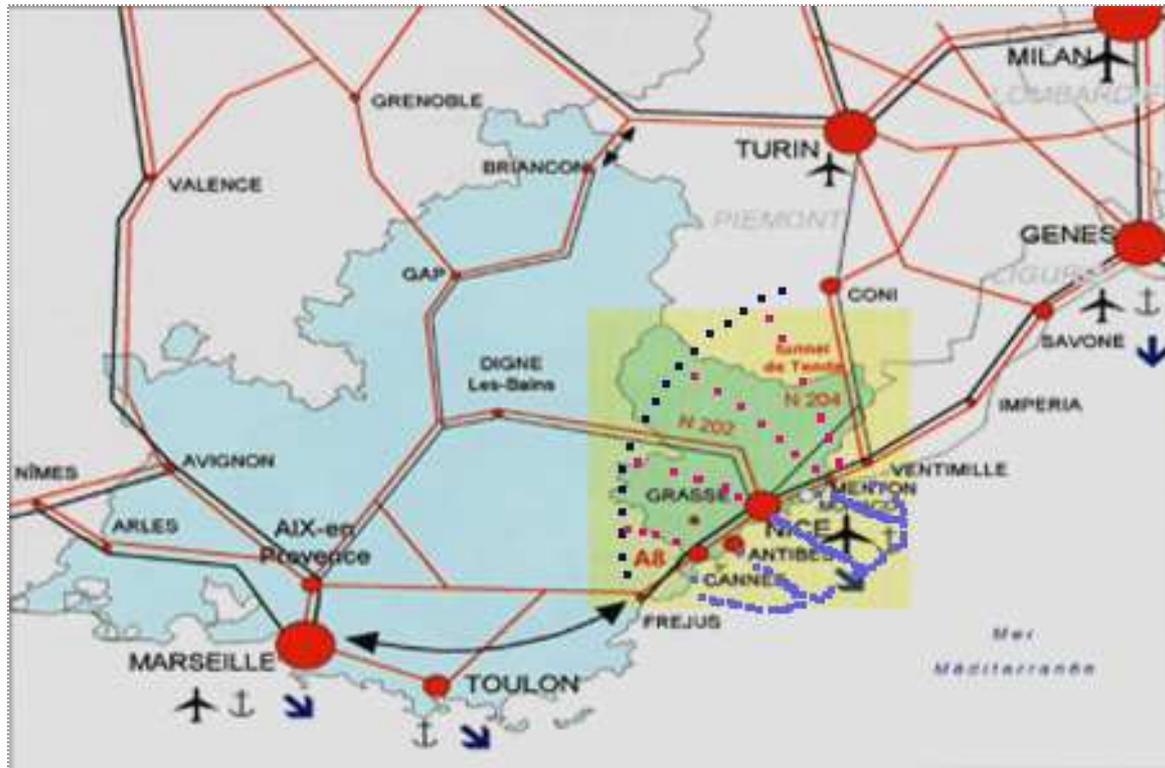
qui conduit à l'aggravation de l'asphyxie des axes routiers.

De précieuses années ont été perdues en discussions et débats interminables, rejetant tous les projets autoroutiers présentés et en dilapidant en même temps notre espace foncier sans réserver utilement des espaces propices à la création de voies de métro et de transports en commun.

Que reste-t-il de potentiellement développable ?

Un tracé autoroutier dans le moyen haut pays azuréen, un métro et des dessertes maritimes entre les principales villes.

LES PRINCIPAUX ECHANGES SUD-OUEST ET L'ITALIE



- Autoroute permettant le délestage de l'A8
- **Nouvelles voies reliant le littoral au moyen haut pays azuréen**
- **Nouvelles voies de dessertes maritimes**

Le tracé d'une nouvelle autoroute de délestage permettrait le désengorgement de l'A 8 actuelle. Effectivement, le trafic routier poids lourds et véhicules léger transitant directement entre l'Italie et le Sud ouest par l'emprunt d'une voie plus au Nord du littoral méditerranéen, l'autoroute littorale serait moins engorgée et retrouverait une meilleure fluidité de circulation

urbaine et extra-urbaine. La possibilité de nouvelles voies de liaisons entre un nouvel axe autoroutier et le bord de mer, donnerait une nouvelle dynamique offerte par la création de futures zones d'activités économiques dans le tertiaire, l'agro-pastoralisme, le télétravail, le tout s'accompagnant de nouvelles zones de vie. C'est un enjeu considérable dans une

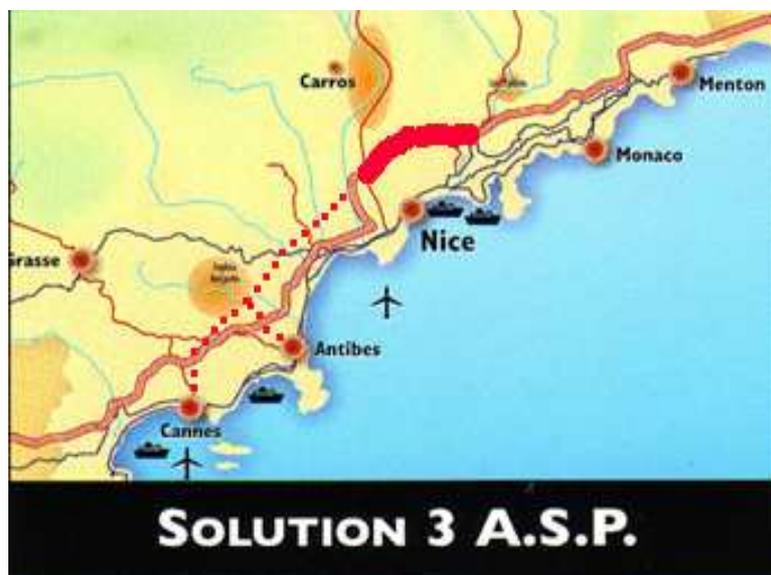
meilleure répartition de l'habitat dans les Alpes Maritimes, super concentré dans sa frange littorale.

La reprise du projet de voies de dessertes maritimes serait également une alternative intéressante aux solutions précédentes préconisées. Conjointement à ces voies maritimes, il faudrait adjoindre de nouvelles structures portuaires orientées vers la réception du trafic interne et externe, ce qui

supposerait l'aboutissement du projet d'extension du Port de Nice et la création d'un nouveau port à Cagnes-sur-Mer ainsi que les aménagements des ports d'Antibes-Juan-Les-Pins, Cannes et Menton.

Bien évidemment, à ces projets devront s'ajouter des parcs de stationnement conséquents et des liaisons de transports en commun efficaces capables de satisfaire les utilisateurs.

AMENAGEMENTS PARTIELS



Conservation du projet de la Version 3

• • • •

Création d'un tunnel souterrain-aérien alterné suivant la configuration du terrain et accueillant un métro à la place d'une voie routière

La conservation de la version 3 A.S.P de la Synthèse du dossier de débat public sur le contournement routier de Nice, est une solution intermédiaire qui nous paraît être la plus à même à pouvoir satisfaire les tenants du développement routier et les tenants du développement des transports en site propre.

L'utilisation d'un seul tunnel permettant le passage de rames de métro suffirait à véhiculer un nombre très important de passagers pour leurs besoins professionnels et personnels.

Ce métro serait une réparation au projet du tramway de Nice qui

devait initialement arriver jusqu'à Cagnes-sur-Mer.

Ces projets viendraient compléter le principe des liaisons maritimes précédemment décrites. Ainsi, le département pourrait durablement compter sur une diversification des modes de jonctions entre les différentes villes et assurer au mieux le transport des différentes populations actives et retraitées des Alpes Maritimes.

Un métro ne serait pas un doublon à la ligne de chemin de fer qui transporte prioritairement des passagers étrangers aux Alpes Maritimes.

CONCLUSIONS

Tout au long des pistes proposées au cours de ce cahier d'acteurs, nous avons privilégié la simplicité, préférant allier à la légèreté des explications des schémas reprenant très schématiquement les voies à explorer.

Nous ne souhaitons pas nous substituer aux techniciens qui ont la parfaite maîtrise des outils d'étude, de conception et de

chiffrage des ouvrages.

Il en va de même des coûts des différents agencements proposés, car ces derniers pourraient relever de différentes attributions, d'Etat, Régionaux, Départementaux, Européens, et privés.

Bien évidemment, le financement le plus conséquent concernerait l'autoroute de délestage passant par le haut moyen pays. Ce projet est le plus délicat à aborder car il devra tenir compte des zones protégées et des Parcs naturels. Dans cette optique, ce projet devrait allier des voies en surface, aériennes (viaducs) et enterrées (tunnels).

Il en est de même des voies radicales qui relieraient le littoral à cette nouvelle autoroute, et qui permettraient une meilleure répartition des zones de vie et d'activités dans le département.

Nous avons opté pour la version 3 A.S.P qui est à nos yeux la moins insécuritaire et coûteuse. Nous ne rentrerons pas dans le débat de la gratuité ou de la perception d'un péage, mais néanmoins la tarification devra être la plus incitative à une utilisation périodique.

La combinaison des déplacements routiers, des transports en commun, du métro et des voies maritimes est la seule qui répondra durablement et efficacement aux déficits chroniques de notre département. Il en va de sa bonne expansion économique et démographique.

Nous ne pensons pas que des projets exclusifs de tunnels soient des bonnes solutions dans un département promis (en regard du passé) à de fortes secousses sismiques. Les récents évènements dramatiques survenus dans des tunnels, devraient prévaloir au respect absolu du principe de précaution. Mais, partant du principe qu'il ne serait pas raisonnable de s'abstenir de tous projets enterrés du fait que le risque zéro n'existe pas, nous prenons le risque mesuré d'avancer un mètre en tunnel, recommandant toutefois des tracés en surface là où il sera possible de le faire.

Nous estimons que si seulement une des trois versions proposées venaient à se réaliser, ce serait encore une fois un gaspillage des deniers publics, car les améliorations seraient limitées dans le temps et les nouveaux ouvrages vite saturés à leurs tours. Malgré les contradicteurs d'un tracé autoroutier, seul ce dernier apportera l'oxygène indispensable et permanent pour les Alpes Maritimes.

Nous appelons les décideurs et les acteurs à en prendre vraiment conscience.