

Eze, le 30 novembre 2005

CONTRIBUTION SUR LE PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

Résumé des principales observations de Monsieur René BOUCHET sur le projet de contournement routier de Nice :

1. La première tient à l'importance du facteur temps. Toute décision, en ce domaine, ne se traduira dans les faits, au mieux, que dans 15 ou 20 ans, or, c'est en fonction des constatations actuelles que les opinions sont émises.

Dans 15 ou 20 ans, la C.E.E. se sera élargie aux pays de l'Europe centrale et de l'Europe méridionale, et la seule voie de liaison avec le Sud de la France et la péninsule ibérique demeurera l'autoroute littorale.

Il est fâcheux, à cet égard, que dans les schémas de réseaux européens, le tracé autoroutier Marseille-Turin n'ait pas été retenu. Lors de son édification, l'Empire Romain avait construit la Via Domitia (par le Mont Genève et le Val de Durance), bien avant la Via Aurélia !

2. Quelles que soient les mesures qui doivent être prises pour développer les autres moyens de transport, le trafic routier, du fait notamment des contraintes du relief, continuera à croître.

Notons, au passage, pour illustrer les blocages et les lenteurs aux changements, qu'il est aberrant qu'aucune desserte ferroviaire véritable de l'Aéroport de Nice n'ait encore été mise en place, et que le trafic ferré des conteneurs (qui constituent l'instrument type de l'intermodalité dans les moyens de transport) demeure voisin de zéro à Vintimille.

Au chapitre des regrets, on peut ajouter aussi celui qui, à la suite d'une erreur de prévision et d'une sous-estimation de trafic, a consisté à ne réaliser qu'à 2 voies, la deuxième chaussée du contournement routier de Nice.

3. Les deux principes majeurs qui doivent orienter les choix sont, à mon avis, celui de réalité et celui de précaution.

J'ai déjà parlé de celui de réalité. Il faudrait éviter, qu'à la suite d'une nouvelle erreur de prévision, ou de rêves tardant à se réaliser, la nouvelle infrastructure ne soit saturée peu après son inauguration. Peut-on raisonnablement espérer que cette dernière ait lieu avant 2020, prise comme année de référence dans les comparaisons faites, compte tenu des délais de procédure, du coût des travaux et de l'absence de réservations d'emprise dans les documents d'urbanisme ?

Au chapitre de ces précautions, il faut insister sur l'extrême fragilité d'un réseau de transports routiers, reposant sur un seul axe en voie rapide de saturation.

A-t-on imaginé la situation dans laquelle les Alpes-Maritimes se trouveraient si, à la suite, par exemple, d'un incendie de poids lourd dans un des tunnels de contournement de Nice, une des deux chaussées de l'autoroute devait être interdite à la circulation pendant un ou deux ans ?

En matière de réseaux, (Internet a été réalisé pour cela), la sécurité repose sur le maillage.

Il convient de l'organiser si l'on veut éviter un jour, qu'à la suite d'une erreur ou d'un accident (événements que les études prennent rarement en compte), Nice et le département, ne soient complètement et durablement paralysés.

Seule la solution « longue » le permet.

4. Le doublement du contournement de Nice devrait dégager, sur l'autoroute actuelle, une capacité suffisante pour qu'il soit enfin possible, entre le fond de la baie de Villefranche et le Vallon de l'Oli, d'y brancher, par un tunnel, la Basse Corniche, et de doter enfin l'agglomération niçoise, la seule de cette importance à ne pas en disposer, d'une rocade de contournement et de protection de son centre.

Les personnes qui depuis Villefranche, St Jean ou Beaulieu veulent se rendre à l'aéroport ou au-delà du Var, ne seraient plus contraintes, alors, de passer par la Promenade des Anglais.

Ce projet, qui dort depuis de nombreuses années dans les cartons, devrait en être sorti et être ajouté en dossier soumis à consultation.

5. On aura compris, au travers de ce qui précède, que ma préférence va à la solution dite « longue », dont les avantages économiques sont du même ordre de grandeur que ceux de la solution courte, et qui crée d'avantage d'emplois.

Je note, d'autre part, que les solutions présentées s'arrêtent, côté Est, au Paillon, alors que la Directive Territoriale d'Aménagement prévoyait d'étendre le contournement de Nice jusqu'à la Turbie.

Il conviendra de s'assurer que la solution retenue réserve cette possibilité, et que les documents d'urbanisme en portent mention.