

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES
ASSEMBLEE DU 02 DECEMBRE 2012 - RAPPORT N° 11
CONTRAT DE PLAN ETAT-RÉGION 2015-2020

Intervention de Jean-Raymond Vinciguerra

Nous voterons ce rapport, d'une part l'idéal qui consisterait à y retrouver tous les investissements nécessaires au département relève d'une perfection à laquelle les entreprises humaines ne peuvent pas prétendre et d'autre part les crédits y sont à peu près bien répartis. Mais j'ai bien dit « à peu près » bien répartis.

L'absence d'inscription de la dernière partie de la pénétrante Cannes-Grasse (de Perdigon à Jean-Girard) est une carence que je dois souligner et regretter très fortement.

Bien sûr nous sommes confrontés à des recours menés, entre autres, par des requérants qui s'accommodent fort bien d'être desservis par l'état actuel de réalisation de la PCG mais refusent à d'autres le bénéfice de la même desserte.

Mais enfin, tout de même, il s'agit d'un projet qui date de la fin des années cinquante, dont les emprises sont connues depuis des lustres, qui a été maintes fois revu, concerté et finalement remanié par les services départementaux, qui est donc bien connu de tous et depuis longtemps, il a abouti à une DUP qui a déjà trente mois, ce projet ne peut pas attendre le prochain CPER (en 2020).

Les flux les plus importants issus de nos quartiers ouest ne disposent pour s'écouler vers l'actuelle entrée de la PCG que de deux voies insuffisantes :

- l'ex Nationale 85, communalisée aujourd'hui et enserrée dans une urbanisation assez dense
- et une suite de routes communales de desserte locale, étroites et accidentogènes.

L'engorgement de circulation qui en découle ne doit pas durer 5 ou 6 ans de plus. La réalisation de la fin de cet équipement apportera une solution importante à la situation actuelle ;

et, pour répondre aux opposants à cet équipement qui se disent (fort hypocritement) favorables au transport collectif, la finition de la pénétrante permettra la mise en œuvre d'un élément de transport collectif qui viendra compléter les projets actuels de desserte de la gare et pourra rentrer en réseau avec une exploitation de la voie des CP en axe de TC.

Pour être complet sur ce sujet, je ne peux accepter l'argument qui consiste à dire que le coût de l'ouvrage représenterait la totalité du budget des points noirs d'une année, cet argument ne tient pas lorsque l'on sait que les travaux ne peuvent pas durer moins de trois ans, et que donc le financement sera étalé sur ces trois ans.

Je reconnais tout à fait que le département a déjà fait beaucoup sur ce projet avec l'entrée aux Castors et l'échangeur d'Emmanuel Rouquier, je ne l'oublie pas.

Mais Grasse ne peut plus attendre, je demande que l'on prenne en compte cette demande et, qu'outre les études de réalisation, on se tienne prêt à entamer les premiers travaux de réalisation dès que le Tribunal Administratif aura rendu son jugement (s'il nous est favorable, ce que je crois réaliste).

Enfin qu'on ne me dise pas non plus que l'inscription de la sortie à La Paoute constitue une compensation qui pourra être mise en œuvre rapidement, l'état de la procédure d'utilité publique ne permet pas d'envisager le début des travaux avant la fin 2018 ou 2019, il nous reste à espérer qu'il n'y ait aucun incident dans le déroulé de la procédure de DUP, sans quoi le projet de La Paoute se retrouverait hors délai du CPER.

Toutefois, convaincu de la nécessité d'être rassemblés autour de ce qui a été négocié avec l'Etat et la Région, nous voterons ce rapport en émettant la réserve que je viens d'exposer.