cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

janvier 2006 N° 13

VILLE DE CANNES

page 2 **Saturation, sécurité et accessibilité**
page 3 **Un raisonnement à court vue**
page 4 **Conclusion**

VILLE DE CANNES

L'agglomération du bassin cannois est constituée de plusieurs centres urbains à forte attractivité. Cannes est à la convergence des flux motorisés d'un bassin de mobilité concernant 500 000 déplacements/jour, selon l'enquête « Ménage » de 1999. La planification des infrastructures et des transports doit répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité des centres urbains de l'agglomération.

> LE PROJET ? UN RISQUE AGGRAVÉ DE SATURATION... >>>>>>>>>>>>>>>>>>

Entre Antibes et le Var : l'ouest oublié !

La Ville de Cannes considère que le projet de contournement routier de Nice ne constitue qu'un élément de réponse aux déplacements entre l'est et l'ouest du département. Il comporte un risque d'aggravation de la saturation de l'A8 entre Antibes et le Var. La Ville de Cannes réitère son souhait de voir s'engager sans délais les réflexions sur le secteur Ouest du département.

Le projet de contournement routier de Nice intervient dans un contexte de saturation largement dépassée de l'autoroute A8 dans la traversée du département des Alpes-Maritimes. Conformément aux orientations de la directive territoriale d'aménagement (DTA), il s'inscrit dans une perspective d'aménagement et de développement durable du territoire. Ce projet, issu de l'abandon par l'Etat du projet de l'A58, est conçu essentiellement en fonction d'un objectif de sécurité des tunnels autoroutiers au Nord de Nice.
La planification de ce type d'aménagement doit s'inscrire dans un cadre multimodal. Il doit intégrer des solutions concrètes à mettre en oeuvre pour résorber la congestion de l'autoroute A8 et améliorer la sécurité des infrastructures actuelles, notamment aux abords des points d'échanges avec les voiries urbaines.
Au regard des événements des trente dernières années, un consensus des collectivités locales du département concernant la planification de ce projet est nécessaire. Le renforcement de la capacité d'échanges dans la traversée d'Est en Ouest du département des Alpes-Maritimes est essentiel pour garantir l'accessibilité et la desserte des principaux bassins de vie et pôles de développement de la Côte d'Azur.

> Contact
Mairie de Cannes
Philippe Marie
Hôtel de Ville annexe
31, bd de la Ferrage
06400 Cannes
tél. 04 97 06 47 74
philippe.marie@ville-cannes.fr

> LE PROJET ? UN RISQUE AGGRAVÉ DE SATURATION... >>>>

Les enjeux pour l'agglomération cannoise

Un raisonnement à courte vue

Décider d'améliorer le contournement de Nice en raison d'objectifs de sécurisation et de lutte contre la saturation de certaines sections autoroutières, est une idée tout à fait recevable... Toutefois, la résolution des problèmes, prévisibles à court terme, de congestion de l'A8 entre Antibes et le département du Var ne fait pas partie intégrante du projet présenté du débat public ; tout se focalise sur le contournement de Nice de type autoroutier quels que soient les scenarii du dossier du débat public.
Pourtant, les enjeux sont identiques dans toute la traversée du département par l'A8. Vouloir segmenter la résolution des problèmes d'insuffisance de capacité autoroutière est un facteur aggravant des phénomènes de congestion sur l'A8 entre Antibes et le Var. En effet, une augmentation de la capacité routière ou autoroutière à l'Est du département va inéluctablement augmenter le volume des trafics autoroutiers sur l'Ouest du département.

C'est donc raisonner court que de limiter les scenarii d'aménagement d'infrastructures à l'Est d'Antibes :

> le renforcement de capacité de l'infrastructure routière dans le département, voire de l'Arc latin, doit être traité dans son ensemble à l'échelle de sa traversée d'Est en Ouest, et ne doit pas être limité au seul contournement de l'agglomération de Nice

> les échangeurs autoroutiers entre Mandelieu-La Napoule et Le-Cannet-Mougins provoquent déjà, à l'heure actuelle, des remontées de files préoccupantes sur l'autoroute A8. C'est un défaut de sécurité manifeste auquel il faut dès maintenant remédier.

Les aménagements autoroutiers et le plan de déplacements urbains (PDU) de Cannes-Le-Cannet-Mandelieu-La Napoule.
Ces échangeurs autoroutiers constituent de véritables nœuds où s'entrecroise un ensemble de flux appelés à fortement évoluer : c'est le cas, par exemple, au Cannet-Mougins de la sortie de l'A8 avec la pénétrante Cannes-Grasse et avec l'avenue Campon. Certains dysfonctionnements quasi permanents sur la voirie urbaine de l'agglomération de Cannes, du Cannet, et de Mandelieu-La Napoule, sont imputables au trois échangeurs routiers de Mandelieu-La Napoule, de Cannes-La Bocca et du Cannet -Mougins. Ils provoquent aussi par des difficultés croissantes d'accès à l'A8 : l'échangeur de Mandelieu-centre, comme son nom l'indique, penètre au cœur de la ville, créant des flux et des nuisances incompatibles avec le réaménagement urbain préconisé au bénéfice des transports en commun et des modes doux.

Il est donc prévu le transfert de cet échangeur au lieu dit Barbossi à l'Ouest de la commune dans le schéma directeur de l'agglomération de Grasse-Cannes-Antibes. Cela va permettre, à la fois de délester le centre ville d'un trafic de transit qui n'y a pas sa place, et à la fois d'assurer la desserte des quartiers Ouest de Mandelieu qui présentent le plus fort potentiel de développement de la commune.
Quant à l'échangeur de Cannes-La-Bocca, il dessert la plupart des zones d'activités et commerciales actuelles de Cannes et Mandelieu, et sera raccordé à court terme à la liaison intercommunale de la Siagne. Ces accès sud avec les secteurs urbanisés se font par les ronds-points fonctionnant dans des conditions très difficiles. Dans le but d'améliorer les sorties des zones d'activité, il est nécessaire de réaliser un accès direct à l'autoroute A8 depuis le rond-point des Tourrades.
Enfin, l'échangeur de Mougins sur la pénétrante Cannes-Grasse supporte un trafic très important et implique un accès direct à l'agglomération par l'avenue du Campon et le boulevard Carnot. Ce boulevard, principal axe de transport en commun doit être requalifié en boulevard urbain, le principal axe nord-sud de pénétration pour la circulation générale étant situé plus à l'ouest sur l'itinéraire Monod-Riou.
Afin de délester les accès existants et de mieux répartir les flux à destination de l'agglomération, il convient de réaliser une bretelle de sortie de l'autoroute permettant un accès direct au Nord du nouvel axe Nord-Sud Monod-Riou.
D'une manière générale, l'Etat ne peut, d'une part, imposer aux collectivités territoriales des dispositions visant une réduction de la circulation automobile en application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, du 30 décembre 1996, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), du 13 décembre 2000, et maintenir des configurations autoroutières non conformes aux objectifs poursuivis par ces mêmes collectivités territoriales dans le cadre de leur PDU.

↑ *L'échangeur de Mougins. Des remontées de files préoccupantes pour la sécurité et qui nuisent à la fluidité du trafic.*

> LE PROJET ? UN RISQUE AGGRAVÉ DE SATURATION... >>>>