

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

janvier 2006 N° 16

COMITE DE SAUVEGARDE DES SITES ET DE L'ENVIRONNEMENT DE ROQUEFORT-LES-PINS

page 2 **Le rapport Cofiroute**

page 3 **La jonction des vallons**

page 4 **Conclusion**

> CONTRE UNE NOUVELLE A8 BIS QUI AVANCE MASQUÉE >>>>>>>>>>>>

Pour une jonction des vallons

On continue de brandir la menace fantasmagique de bouchons sur la partie urbaine de l'A8 existante. En réalité, le projet présenté par le maître d'ouvrage ne vise, comme celui de l'A8 bis, qu'à établir un axe structurant pour urbaniser massivement les zones encore vierges du moyen pays. C'est la marque d'un état d'esprit obsolète accompagné d'un ahurissant gaspillage des deniers publics.

Depuis plus de vingt ans, outre les problèmes d'environnement locaux avec l'annulation du plan d'occupation des sols (POS) de Roquefort-les-Pins en 1994, le Comité de sauvegarde des sites et de l'environnement de Roquefort-les-Pins (CSSER) s'est distingué au niveau départemental par quelques actions significatives, comme les annulations du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de Cannes-Grasse-Antibes et du plan départemental des déchets (PDD).

Dans le long combat contre le projet A8 bis qui devait traverser la commune de part en part, le président du CSSER a su rassembler, depuis 1986, les élus du moyen pays, de Gattié à Grasse, pour constituer un syndicat dont il a été le secrétaire, le GEFIDA, afin de lutter contre ce projet. Un dossier accompagné d'un film, *l'Alternative*, a été produit et pourrait être une solution de compromis acceptable aujourd'hui par toutes les parties concernées par le débat public.

**« Le contournement de Nice » ?
Une nouvelle mouture de l'A8 bis qui cache
un axe structurant d'urbanisation massive
du moyen pays...**



COMITÉ
DE SAUVEGARDE
DES SITES
ET DE L'ENVIRONNEMENT
DE ROQUEFORT-LES-PINS
(CSSER)

Association loi 1901,
enregistrée le 1^{er} août 1972
sous le n° 3508

Président
Dr LMJ Gillard

> Contact
Dr L M J Gillard
Cidex 428 ter
06330 Roquefort-les-Pins
tél. 04 93 77 01 68
fax 04 93 77 13 17
csser@club.fr

Dans la longue saga de l'autoroute A8 bis, ce sont des kilos de dossiers élaborés par les ministères, les différentes équipes de la direction départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes ou par les associations que nous pourrions produire. Et tout cela, pour arriver aux mêmes conclusions qui ont abouti à son refus.

Ce projet, comme celui présenté aujourd’hui ne visait qu’à établir un axe structurant pour urbaniser massivement les zones encore vierges du moyen pays et, tout particulièrement, Roquefort-les-Pins.

Cette épopee de l'A8 BIS est très révélatrice d'un état d'esprit et d'un mode de fonctionnement obsolètes qui ont abouti à un ahurissant gaspillage des deniers publics. Les administrations, les élus ou les représentants professionnels du « tout béton » ont développé tous les arguments et leur contraire, sans distinction, à coups de millions de frais d'études, d'expertises et de contre-expertises, de colloques et autres commissions spéciales.

La menace de bouchons imaginaires

On a commencé et on continue à brandir la menace fantasmatique de bouchons sur la partie urbaine de l'A8 existante. La France entière peut le constater : c'est plutôt un long fleuve tranquille par rapport aux péri-

phériques urbains parisiens, bordelais ou toulousain. Si, à de très courts moments de la journée, on constate, au niveau de la sortie à une voie sur la promenade des Anglais et à l'aéroport de Nice, quelques ralentissements, nous en sommes à nous demander si ce n'est pas volontairement que cette sortie a été mal étudiée, pour objectiver un projet de doublement au coût encore aujourd'hui exorbitant.

L'illusoire résorption des problèmes de circulation

Le deuxième argument, tout aussi fallacieux, consiste à tenter de nous faire croire que cette A8 bis, tout comme « le contournement de Nice » dont nous débattons aujourd’hui, passant au pied des montagnes de Vence, Grasse et Carros résoudrait le problème de circulation sur la promenade des Anglais, la route littorale de Nice à Antibes et d'Antibes à Cannes. Il nous a été évidemment très facile, avec l'aide d'un bureau technique financé par les collectivités locales touchées par ce fumant projet, de démontrer qu'il n'en serait rien. Quels automobilistes auraient l'idée saugrenue d'aller se fouroyer à Roquefort-les-Pins, Valbonne, Vence pour aller d'Antibes à Cannes ?

Enfin, le dernier argument aussi incohérent que les autres, mais toujours réservé au même menu du contournement, a été le prétexte du trafic

Le rapport Cofiroute :

désengorger le littoral en préservant l'environnement

Voici le résumé du projet contenu dans le rapport Cofiroute. L'ouvrage proposé est réservé aux voitures entre Antibes et le port de Nice.

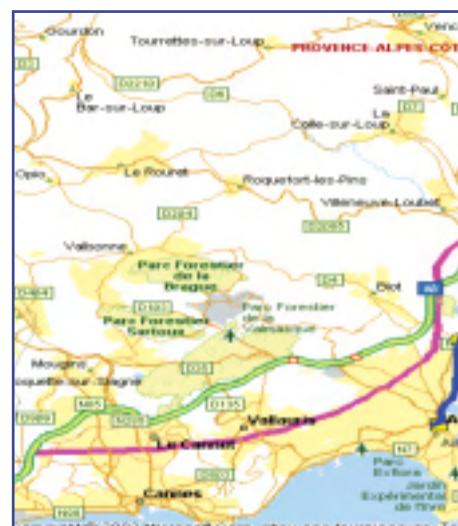
Le projet contenu dans le rapport Cofiroute est réalisé en tranchée couverte, et comporte deux chaussées superposées à deux voies par sens (voir figure ci-dessous). Les caractéristiques techniques sont celles des ouvrages souterrains réservés aux véhicules légers.

Elles s'inspirent des textes interministériels sur la sécurité, mis en place pour l'A86-ouest en Île-de-France et du guide et recommandations pour les tunnels urbains du Centre d'études des tunnels (CETU), du ministère des Transports et de l'Équipement. Les véhicules autorisés ont une hauteur inférieure à 2 m et la vitesse est limitée à 70 km/h. La ventilation est du type transversal avec renouvellement permanent de l'air du

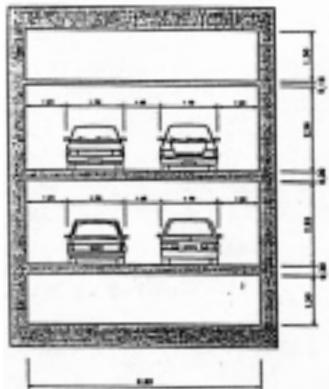
tunnel ou moyen de gaines spécifiques.

La fluidité de la circulation est assurée. Le tableau ci-dessous donne les comparatifs très significatifs avec le coût d'une autoroute de contournement du type de l'A8 bis.

> Les ouvrages sont réalisés sur des emprises publiques, notamment celles de la route littorale RN 98 à Cagnes-sur-Mer et la promenade des Anglais à Nice, ce qui réduit considérablement le coût de l'opération. Le recours à des infrastructures réservées aux voitures, grâce à la limitation à 2 m en hauteur, est un point fondamental car il peut modifier en ordre de grandeur les coûts des infrastructures et changer de ce fait totalement l'économie des projets. On peut remarquer que la structure de réseaux en lignes parallèles induit une perte d'efficacité par manque de communication entre les différents axes. Il est nécessaire de mettre entre eux des pontages plus efficaces, prévus dans le projet chiffré de Cofiroute.



↓ Coupe de la tranchée couverte



	Projet de doublement A8 bis	Projet de maillage urbain Cofiroute
A8 Bis dans les Alpes-Maritimes	15 000 MF	
Aménagement du franchissement du Var		100 MF
Aménagement de la traversée de Cagnes		1 500 MF
Aménagement de la promenade des Anglais		1 800 MF
Jonction entre l'AUS et l'A8 Est		500 MF
Jonction entre l'AUS et l'A8	(PM)	(PM)
TOTAL	>15 000 MF	3 000 MF

international ... Sauf que celui-ci, après avoir été l'objet d'étude par des commissions spéciales d'enquête, s'est révélé ne représenter que 7 % du trafic total !

Alors pourquoi cette A8 bis ou ce projet de contournement ? Après douze ans d'inutiles débats et son abandon, on nous a avoué que l'A8 bis devait être un axe structurant : doux euphémisme qui veut simplement dire qu'aux différentes sorties des différents échangeurs de ce magnifique moyen pays se prépare des opérations foncières de grande envergure, combinant la spéculation foncière au saccage de l'environnement des plus beaux sites de la Côte d'Azur. Les zones protégées deviennent, par le passage de cet axe structurant, constructibles... leur prix pouvant alors représenter cinquante à cent fois le prix d'achat initial.

Mais le plus grave dans cette histoire, c'est que vingt ans après, ces prestigieux villages et leurs habitants sont de nouveau menacés d'asphyxie par ce monstrueux clone qu'est le projet de contournement de Nice. Comme par hasard, ce projet se retrouve passer bien loin de Nice : à Valbonne, Roquefort, Vence, Saint-Paul, etc. avec d'immenses zones commerciales, industrielles et artisanales à toutes les sorties. Les routes, complètement inadaptées aux sorties des péages autoroutiers, seraient satu-

rées et le béton, là encore, détruirait le patrimoine touristique, forestier et agricole dans tous ces sites protégés.

AUJOURD'HUI COMME HIER NOUS DISONS NON aux propositions de projet n°1 et 2 qui, selon la carte présentée par la DDE, auront de lourds impacts environnementaux sur les mêmes communes touchées par le triste projet A8 bis : Valbonne, Roquefort-les-Pins, La-Colle-sur-Loup, St-Paul-de-Vence et La Gaude etc... avec, en prime, de gros échangeurs pour engendrer une urbanisation des plus beaux espaces historiques et boisés du moyen pays.

Si nous sommes dans l'ensemble favorable au projet de « l'Alternative », avec deux tubes enterrés pour le trafic international de transit et la libération de l'A8 existante en boulevard urbain de Biot à St-Isidore, nous nous devons dans un débat public, ne serait-ce que pour rentabiliser les études faites, évoquer deux autres propositions qui, à notre sens, pourraient largement contribuer au prestige de la Côte d'Azur et à la diminution de la pollution, par une meilleure fluidité des transits urbains : le rapport Cofiroute et la « jonction des vallons ». Ces propositions sont exposées ci-dessous.

La jonction des vallons : libérer le littoral, enterrer les pollutions



↑ Le projet contenu dans le rapport Cofiroute et la jonction des vallons sont représentés ici sur la même carte

Une contribution au prestige de la Côte d'Azur et à la diminution de la pollution.

Notre proposition est issue de constats dont l'évidence n'a réellement jamais été prise en compte et qui est développé dans notre ouvrage *Demain l'Ecologie**

Le projet de jonction des vallons repose sur trois grands constats :

- Constat 1 - L'engorgement du trafic est localisé au bord de mer, et c'est donc là que doit être apportée la solution
- Constat 2 - La densité urbaine ne permet plus de trouver des solutions en surface, car elles soulèvent d'innombrables protestations et procès
- Constat 3 - Le relief particulier de

notre Côte d'Azur, fait de vallons et de collines qui descendent jusqu'à la mer, concentre tous les problèmes de trafic en les repoussant vers un littoral saturé.

Descendre un vallon, prendre le littoral et remonter dans un autre vallon revient à faire trois fois la distance qui sépare le point d'arrivée du point de départ !

Il ressort clairement de ces constats que la solution ne peut être que souterraine et mixte. C'est-à-dire avec une 2 x 2 voies et un transport en commun en site propre (TCSP). La 2 x 2 voies se situerait à 2 km de la côte et partirait, comme le montre la carte ci-contre, de Mandelieu en passant par

Le-Cannet, Vallauris, le haut d'Antibes, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer, la Magdeleine, Gorbella supérieur, Pasteur-St-Roch Villefranche, Cap-d'Ail, et Beausoleil jusqu'à Menton.

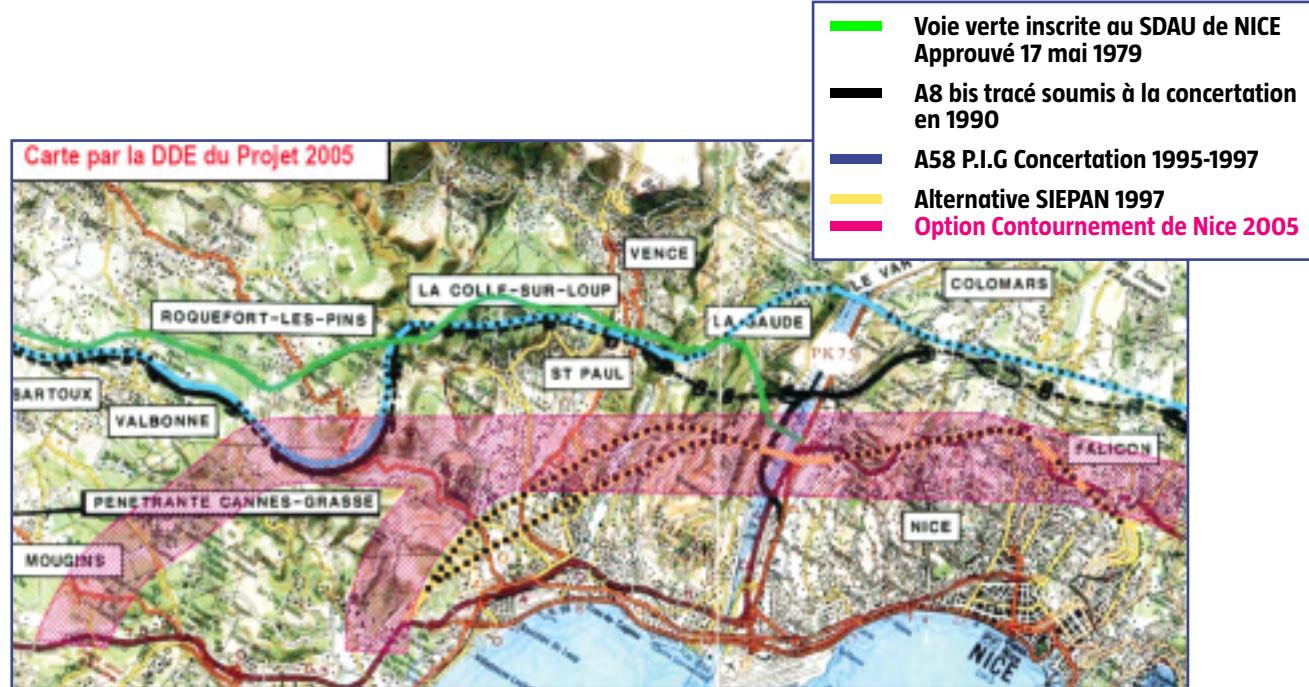
Nous proposons de l'appeler « la jonction des vallons » puisque ce sera là sa fonction essentielle.

Les avantages de cette jonction des vallons sont multiples :

- 1) elle permettra de désengorger le trafic littoral en traitant le problème là où il se trouve
- 2) elle diminuera considérablement les distances, et donc, elle facilitera la communication entre les différents centres urbains de la côte
- 3) elle réduira la pollution, grâce à la diminution des distances, à la disparition des bouchons, à la fluidité accrue du trafic et à l'épuration de l'air à l'intérieur des parties souterraines (75 % du linéaire)
- 4) elle ne provoquera aucune atteinte au paysage ni à l'urbanisme puisque 90 % de son parcours sera réalisé en souterrain ou en viaduc.



*** Demain l'Ecologie** sera adressé (contre la somme de 10€) à toute personne intéressée pour une information complète des acteurs et du public.



Conclusion

On nous propose un "CONTOURNEMENT DE NICE" passant par Vence, Gatti re, Grasse, Valbonne et Roquefort-les-Pins alors qu'aucun problème de circulation ne se pose entre ces différentes villes ou villages.

Par contre, les tunnels de Saint-Sylvestre à la plaine du Var, du Paillon à la baie de Villefranche, du Cannet à Vallauris, d'Antibes à Saint-Laurent-du-Var sont une nécessité évidente pour résoudre vraiment les problèmes de circulation, c'est-à-dire là où ils se trouvent et à un moindre coût financier et environnemental.

La jonction des vallons que nous proposons - à 2 x 2 voies avec un transport en commun en site propre (TCSP) - libérerait définitivement le trafic interurbain sur l'A8 existante et permettrait de lui rendre sa véritable fonction de voie de transit international. Pour cette raison, elle doit rester à péage.

L'Etat, qui ponctionne magistralement les automobilistes, nous doit bien de réaliser au moins une route nationale par département. Nos deux nationales RN 98 et RN 7 ne sont plus que des avenues encombrées et donc, LA JONCTION DES VALLONS doit être prise en charge par les collectivités locales, le Conseil général des Alpes-Maritimes, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'Etat. Comme les ex-nationales, cette jonction doit être entièrement GRATUITE, avec un TCSP. Ce sont donc TROIS SOLUTIONS, dont deux évaluées et expertisées par des cabinets hautement spécialisés et approuvées par de nombreux maires, que soutiendraient les associations dans leur quasi-totalité. Pour arrêter les frais et mettre un terme à cette parodie, il n'y a qu'un appel d'offres à lancer pour regagner le temps perdu.