

Selon les associations : l'A8 est mal construite

C'est devenu un lieu commun que de dire que l'A8 est une autoroute mal construite dans sa traversée des Alpes-Maritimes.

A l'Ouest, à partir de Biot, elle infléchit sa trajectoire pour traverser les zones urbanisées de Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var, s'imposant une courbe à 90° pour rejoindre Saint-Isidore le long de la vallée du Var.

> Tracé urbain, proximité immédiate du fleuve, courbes excessives : autant de contraintes imposées pour desservir la conurbation littorale.

> Le petit gabarit des routes urbaines a amené la population locale à emprunter l'autoroute pour ses déplacements quotidiens.

Dans le contournement de Nice proprement dit, les mêmes causes entraînent les mêmes effets : les rues de Nice ne suffisant pas à écouler le trafic interne à la ville, l'autoroute sert de voie de liaison entre ses quartiers Nord et de liaison rapide Est-Ouest. L'alternance de sections à trois et à deux voies ne contribue pas à assurer un écoulement normal des flux aux heures de pointe.

> Une fois ce constat fait, les alternatives proposées par les associations n'ont jamais constitué des projets de doublement mais des propositions d'aménagement d'une autoroute mal construite. Il peut être prudent de réserver des emprises pour permettre de réaliser un jour ce tracé qui correspond à un souhait réel de la population concernée. Cependant cette amélioration se place encore dans une logique de ville automobile, qui nous paraît sans avenir et que nous dénonçons.



La ville automobile

Les leçons du passé sont claires et le tableau ci-contre se passe de commentaire.

Entre 1962 et 1999, le département s'est trouvé être "irrigué" par l'A8 et a "bénéficié" de centres commerciaux comme Cap 3000, les zones commerciales d'Antibes Saint-Claude ou de Nice-Lingostière, ou encore le Parc d'activités logistiques de Bellet, tous équipements caractéristiques de la "ville automobile".

Accroissement de la population	Trafic en franchissement du fleuve Var
en 1962 : 592 000 habitants	1962 : 31 000 véhicules par jour
en 1999 : 977 000 habitants	1999 : 220 000 véhicules par jour
Evolution : x 1,65	Evolution : x 7

Source : étude CITEPA centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

Dans le même temps le préfet Olivier pouvait dénoncer en 1990 le fait que chaque logement nouveau avait consommé 1 000m² de foncier. En 1990, la préfecture des Alpes-Maritimes faisait paraître ce document qui montrait la progression de l'urbanisation dans le département. Le modèle d'une ville automobile, alimentée par une autoroute et dévoreuse d'espace foncier, devenait évident.



L'ingénieur général Lacaze (qui a présidé une mission d'experts dans le cadre du dossier A8 bis), écrivait à la fin des années 90 et dans le n° 48 de la revue *Espaces pour demain* :

« Mais c'est surtout la politique du logement pratiquée depuis vingt ans qui a aggravé les choses. L'obsession de la relance par la construction neuve a conduit à développer l'urbanisation périphérique de plus en plus loin des villes. La décentralisation de l'urbanisme a accentué

cette tendance dans un climat de concurrence croissante entre communes. Une politique routière ambitieuse mais non accompagnée d'une planification adaptée a accéléré le transfert vers les rocades et les pénétrantes des centres régionaux de grande distribution. Puis des ensembles de bureaux, des galeries commerçantes et des cinémas. Les centres anciens perdent peu à peu leur substance active et ne sauvegardent que leur fonction de musée et de loisir. »

la ville automobile, son environnement

Le total des gaz à effet de serre lié au transport en France représente 27% des émissions et 37% du CO². C'est ce secteur du transport qui présente la plus forte croissance : + 23% entre 1990 et 2003.

> La route cumule la plus forte part de ces émissions, 92%, et l'usage des véhicules individuels représente 60% des émissions de gaz à effet de serre du mode routier.

> Pour la pollution à l'ozone, en 2003, la région PACA a enregistré le record peu enviable du plus grand nombre de dépassements des seuils d'information à la population (78 fois). Le Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes viennent ensuite avec 44 alertes, soit à peine plus de la moitié du "record" de PACA.

> Les flux de pollution du littoral remontent ensuite les vallées par l'effet du régime des vents. Les milieux de montagne cumulent ainsi encore plus de pollution que le littoral.

Total des principales émissions polluantes liées à la route en France en 2003

15% des particules microscopiques	près de 150 t
25% du cuivre	plus de 40t
22% des hydrofluorocarbones	2 424 Kt eq. CO ²
26% du dioxyde de carbone	130 Mt
33,6% de l'oxyde de carbone	322 Kt
23% des composés organiques volatils	322 Kt
25% du benzène	11,75 Kt
47% des oxydes d'azote	207,4 Kt

Il ne sera bientôt plus possible de porter l'effort de limitation de l'émission des gaz à effets de serre dans le secteur des transports sur le seul plan technologique (amélioration technique des véhicules, utilisation renforcée des biocarburants). Il faudra bien en arriver à réserver les financements à des infrastructures plus sobres que la route.



La source des énergies fossiles se tarit

L'évolution à la hausse du prix du baril de pétrole est de 20% par an : **100\$ le baril, c'est pour 2008 !** Dans ces conditions, il n'est pas possible de penser l'avenir sur ce sujet en termes de continuation de la tendance et **une telle variation du prix du carburant est porteuse de ruptures.**

Les carburants de substitution, notamment le bio-carburant, sont-ils une solution ?

Produire suffisamment de bio carburant pour les besoins du pays paraît impossible :

> consacrer la quasi totalité des terres agricoles à cette production n'y suffirait pas

> et cela supposerait en outre de disposer de manière pérenne de beaucoup d'eau.

Que dit réellement la directive territoriale d'aménagement ?

La Lettre de mission interministérielle adressée au préfet en novembre 1997 stipule :

"L'étude générale intermodale... devra répondre à une double préoccupation :

- assurer une articulation satisfaisante entre l'évolution de l'urbanisation et l'offre de transports,

- organiser les déplacements urbains dans l'optique d'une réduction de l'usage de la voiture et du développement des transports en commun, en accord avec les objectifs de la Loi sur l'air."

la DTA, dans sa version finale (décembre 2002), apporte les précisions suivantes :

"Ainsi, en matière de déplacements urbains (cf. chapitre II-323 ci-après) la priorité est donnée aux actions en faveur des transports collectifs et à la valorisation des infrastructures routières existantes. Cette priorité n'exclut pas la réalisation de projets routiers qui s'avèrent nécessaires, notamment le doublement de la RN 202 dans la basse vallée du Var, et, selon un tracé à préciser, le doublement du contournement nord de Nice, de même que la liaison Est-Ouest citée précédemment (II-114, page 42), entre Nice et le nord d'Antibes."

(II-313 - Les principales infrastructures - P.54)

"En conclusion, les effets attendus de la priorité donnée aux transports en commun pourraient conduire les maîtres d'ouvrages à différer la réalisation de routes nouvelles. Toutefois, à titre de précaution, il convient d'entreprendre les études de ces routes afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme."

(II-323 - Les déplacements urbains - P. 59)

La DTA donne la priorité aux transports collectifs et à l'amélioration des routes existantes.

Elle lance une démarche où les routes nouvelles seront mises en réserve pour n'être construites que si la réalisation des priorités ne donne pas les résultats escomptés.

