

*Je suis membre de différentes associations et Groupement qui ont tous rédigé un Cahier d'Acteurs dans le cadre de ce Débat Public.*

*Je voudrais néanmoins apporter ma contribution personnelle par ce message, prenant en compte les conférences suivis de commentaires faits au cours de celles-ci, et aussi les réunions auxquelles j'ai pu assister.*

Il me semble avoir constaté un rejet quasi-unanime de la solution longue (solution 2) proposée par la DDE.

Il y a par contre une quasi unanimité pour le développement des transports en commun (TC), dont certains en site propre (TCSP), en rupture totale avec la politique et les actions menées jusqu'alors dans le département, qui ont toujours privilégié la voiture individuelle.

Le département affiche un retard considérable sur ce qui est réalisé en ce domaine en France et surtout dans certains pays Européens.

Le Ministre, et Président du Conseil Général, Christian Estrosi, lors de la réunion d'ouverture du Débat Public à Nice, a pris clairement cette position.

Le développement des TC ne peut se réaliser que par un maillage aussi dense que possible du département pour permettre l'implantation des réseaux de transports cadencés, avec des correspondances assurées dans un court délai si besoin est.

En particulier une liaison par un TCSP entre la gare d'Antibes et Sophia-Antipolis devrait être mise à l'étude le plus rapidement possible, simultanément à la réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie ferrée entre Antibes et Nice

Dans le cadre du Débat Public on ne peut raisonner que sur des principes en ce qui concerne le développement souhaité des transports collectifs en s'appuyant bien sûr sur les phénomènes de pollution de l'air générés par le trafic routier (voitures particulières et Poids Lourds), sur l'accroissement prévisible du coût du pétrole, sur le nombre d'accidents etc.. Ceci a été développé dans de nombreux Cahiers d'acteurs et je n'y reviendrai pas.

### **Une Solution autoroutière:**

Pour en revenir au Débat Public proprement dit qui a été appelé indûment "*Le contournement autoroutier de Nice*", alors que les solutions préconisées par la DDE dépassent le cadre niçois et couvrent la quasi-totalité du département.

Il conviendrait de ne pas rejeter systématiquement l'idée d'une nouvelle portion d'autoroute et d'une autoroute aménagée sur une longueur toutefois limitée.

1° En effet l'achèvement des travaux est prévu en 2020, et l'on ne peut ignorer voire exclure l'augmentation prévisibles des besoins de déplacements individuels avec des véhicules privés moins polluants fonctionnant à l'électricité ou plus tard à l'hydrogène, même avec des TC bien adaptés.

2° A l'est du Var des solutions ont été proposées pour un aménagement de l'autoroute existante qui me semblent devoir être retenues de préférence à deux nouveaux tubes autoroutiers qui ne feront que faciliter

le transit des Poids Lourds par voie autoroutière sur l'axe Italie<->Espagne.

De plus un *péage dissuasif* serait à exiger pour ces Poids Lourds permettant un report par voie maritime ou ferroviaire comme exposé ci-après.

3° En ce qui concerne l'ouest du Var, une certaine unanimité se dégage sur la solution dite courte, mais sans échangeur dans le Moyen-Pays.

Les échangeurs actuels sur l'A8 seraient alors non seulement maintenus mais aménagés à Villeneuve-Loubet, Antibes, avec un nouvel échangeur à Biot pour la desserte notamment de Sophia-Antipolis et du Moyen-Pays

L'autoroute A8 serait élargie et mise à 4 voies entre Villeneuve-Loubet et Biot, comme cela est prévu dans la solution 3 de la DDE..

4° Ainsi libérée de ses échangeurs dans le Moyen-Pays et avec la liaison autoroutière élargie à partir de Villeneuve-Loubet vers Antibes, **la solution dite courte (solution 1 de la DDE) devrait pouvoir être encore raccourcie** diminuant ainsi la longueur du tunnel.

5° Le tracé le plus au sud de " l'alternative SIPIAN " permettrait de répondre à ce souci et également d'éviter le secteur de Biot et les risques d'atteinte à l'environnement qui ont été soulignés lors de ce Débat..

6° L'autoroute A8 actuelle entre Saint-laurent du Var et Cagnes-sur-mer / Villeneuve-Loubet serait déclassée, comme le préconisent certaines associations (Association des 7 communes) pour devenir un boulevard urbain.

Les accès à ce boulevard seraient réaménagés.

### Les déblais

Le percement de tunnels routiers sur une telle longueur va générer un volume de déblais considérable. Où les mettre?

Il ne peut être question de les rejeter à la mer, comme ce fut le cas pour l'extension de la plateforme aéroportuaire de Nice. Pour des raisons financières, il convient de les stocker à proximité du lieu d'extraction, donc près de la sortie des tunnels.

Ainsi ces déblais pourraient servir à combler d'anciennes carrières du Moyen-Pays, dont l'exploitation a cessé.

Les brèches qu'elles constituent dans ce pays de collines disparaîtraient de la sorte et leur site retrouverait son aspect paysager naturel

Les SCoT en cours d'élaboration devraient prévoir la possibilité de stockage et de comblement de ces carrières, de préférence à toute autre solution inadaptée à ce paysage et à son environnement.

Le percement de tunnels ferroviaires ou routiers, tels qu'ils sont envisagés dans le cadre des deux débats publics (LGV PACA et Contournement autoroutier de Nice)

permettrait de remodeler le paysage en reconstituant des collines pour qu'elles retrouvent leur aspect d'antan.

De plus les déblais seraient ainsi stockés à proximité de leur lieu d'extraction, donc à moindre coût.

### Le transport du fret

Certes le transport du fret pourrait se faire par l'hypothétique LGV PACA si sa mixité passager/fret était décidée, mais il semble difficile de trop miser sur la liaison ferroviaire Lyon <-> Turin qui semble prioritaire pour l'Union Européenne.

Par contre il convient de **privilegier le transport par mer** (le "mer routage") et créer en Méditerranée de véritables autoroutes maritimes reliant les principaux ports existants ou à aménager le cas échéant.

Or aucune étude sérieuse et exhaustive ne semble pas avoir été faite, que ce soit au niveau européen, national ou régional.

En outre le nombre de camions ou remorques susceptibles d'être transportés sur un seul cargo est, selon diverses sources, l'équivalent de ce que peut transporter de dix trains!

En privilégiant le mer routage, nous serions pour le fret dans une **véritable démarche de rupture**.

Bien sûr un contrôle très strict de la navigation et de la pollution des cargos devra être assuré mais les moyens techniques existent et seront à l'avenir encore beaucoup plus performants.

### **Conclusions**

En résumé:

- > Pas de rejet d'une nouvelle autoroute, mais celle-ci sera réalisée:
  - en tunnel
  - aussi courte que possible
  - sur un seul tronçon entre la plaine du Var et Villeneuve-Loubet
- > Aménagement de l'autoroute actuelle en site propre
- > Pas d'échangeur avec la route D2085
- > Un nouvel échangeur complet à Biot sur l'autoroute actuelle permettant la desserte de Sophia-Antipolis et du Moyen-Pays
- > Réaménagement de l'échangeur de Villeneuve-Loubet
- > Réaménagement de l'échangeur d'Antibes
- > Déclassement de l'autoroute actuelle entre St Laurent du Var et Cagnes-sur-Mer
- > Stockage des déblais extraits des tunnels dans les carrières désaffectées du Moyen-Pays
  - > Promotion du transport du fret par voie maritime et aménagement des ports de la Côte méditerranéenne avec l'aide financière de la région, de l'Etat et de l'Union Européenne
- > Péages dissuasifs sur l'autoroute A8 pour les Poids Lourds incitant au report du transport fret par mer ou par fer (axe Lyon <->Turin)