

**Autoroute enterrée a l'ouest du Var, une illusion?**

***Cette nouvelle voie sera t elle attractive?***

Pour que l'autoroute de contournement dans sa partie ouest soit viable il faut qu'elle soit utilisée, comment le flux de véhicule et en particulier le transit sera amené à l'emprunter?

Habituellement quand il y a de longs tunnels sur un trajet, il n'y a pas d'alternative, ou alors le gain de temps entre les deux options est très important.

L'automobiliste ou le chauffeur se déplaçant par exemple d'ouest en et se présentant à l'embranchement de Vaugrenier venant d'Antibes (cas du tracé court) devra faire un choix .

Soit prendre une autoroute à l'air libre ou l'on peut voir le ciel et le paysage.  
Soit s'enterrer dans un boyau comportant 20Km de tunnels.

***Sur quelles bases se fera se fera le choix de la voie empruntée?***

Le gain de temps?

Autoroute enterrée vitesse de 100 km/h sur 20Km durée =12 minutes  
Autoroute existante vitesse de 70km/h sur 20 Km durée = 17 minutes  
gain = 5 mn.

La sécurité?

Lors d'une réunion publique j'ai entendu dire qu'il y aura un abri tous les 200 m , avec les catastrophes récentes en tunnel qui croit encore à la protection d'un abri en cas d'incendie quand la température fait fondre le béton?

Le confort de conduite?

Je ne suis pas claustrophobe, mais la conduite sur autoroute en tunnel est très stressante et je ne choisirai jamais l'option par le tunnel de même que probablement la plupart des gens en transit si le gain de temps par rapport au trajet à l'air libre est de l'ordre de 5 mn.

L'agrément du paysage traversé?

Sans commentaire.

Le coût pour l'usager?

Il faudrait que cette autoroute soit gratuite ce qui ne semble pas prévu (on parle de financement mixte public, privé)

Qui va s'engager dans le boyau pour gagner 5mn, le temps est il réellement si cher que cela?

***Pour que la nouvelle voie soit attractive il faudrait:***

- soit que la saturation de l'autoroute à l'air libre actuelle soit totale et pérenne afin que le gain de temps soit important pour compenser les désagréments pour le conducteur. (donc que personne ne prenne la nouvelle voie)
- soit que l'autoroute à l'air libre actuelle ait une vitesse limitée à 50Km/h (gain de temps 12 mn), peut on encore appeler cela une autoroute et comment justifier un péage sur une route urbaine aussi lente ?
- Soit appliquer un tarif encore plus exorbitant sur l'autoroute actuelle afin de dévier le trafic, ce qu'apprécieront les usagers et promet de beaux débats.

Il semble que la DDE est consciente du problème car en réponse à une question demandant la transformation de l'autoroute actuelle en voie urbaine gratuite, lors de la réunion publique du lundi 30 janvier, il a été répondu que ce n'était pas possible afin de dissuader les usagers de prendre cette autoroute urbaine, ce qui est une reconnaissance implicite de la non attractivité de cette nouvelle voie et donc de l'échec probable de celle-ci à remplir son rôle.

***Conclusion***

On va avoir un mécanisme d'asservissement (au sens des automatismes) du trafic de la nouvelle voie en fonction de l'attractivité dû au gain de temps qui fera que plus cette voie capte du trafic plus l'ancienne voie sera intéressante à prendre ce qui la condamne d'avance à écouler un trafic marginal, le seul levier restant sera de pratiquer un tarif exorbitant sur l'ancienne voie pour éviter la faillite de cette nouvelle voie.

***L'attractivité de l'autoroute souterraine étant proportionnelle à son échec à remplir son rôle, elle va probablement écriéter un peu le trafic local aux heures de pointes et être déserte le reste du temps.***

***L'aménagement de routes existantes et une politique d'aménagement de la ville limitant les déplacements, ferait probablement bien mieux et à bien moins cher pour l'utilisateur et le contribuable.***

***Pour les raisons évoquées ci-dessus, cette nouvelle autoroute n'est-elle pas une illusion vouée à un échec fonctionnel doublé d'un cataclysme financier.***