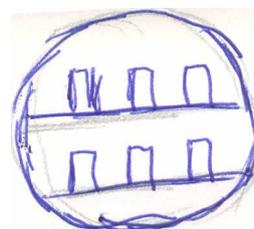
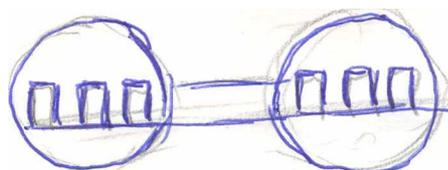


## Contournement de Nice et de l'Ouest du Var par une autoroute en grande partie en tunnel

### Suite à la réunion publique du 5 décembre 2005 à Cagnes-sur-Mer

Pour suivre l'idée de Monsieur Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, de rendre l'actuelle A8 en boulevard urbain, idée que je partage depuis longtemps, il faut que cette nouvelle autoroute soit au moins à deux fois trois voies pour absorber le flux principal est-ouest entre l'Italie et la région de Marseille et au-delà et ceci avec deux tubes en parallèle ou un gros tube à deux niveaux.



Elle doit aussi répondre aux observations des autres intervenants :

- 1) Monsieur Revel, Maire de Saint Laurent du Var qui souhaite voir son passage reporté vers le Nord, le franchissement du Var pouvant se faire à la hauteur de l'ancienne usine électrique.
- 2) Monsieur Jover désire son passage au nord de la Vanade et sans échangeur avec la D 2085 pour éviter les nappes phréatiques qui alimentent les villes de Villeneuve-Loubet et Cagnes-sur-Mer, idée partagée par Monsieur Luca, député.
- 3) Voir pourquoi et on diffère en coût la proposition de Madame Alinat avec la solution 1 dite courte de la DDE car l'écart me paraît important.
- 4) Elle doit desservir directement le parc d'activité de Sophia-Antipolis par un échangeur sur le site ce qui entraîne sa jonction avec l'A8 au niveau des Bréguières, solution 2 dite longue.

Cette autoroute doit être surtout une autoroute de transit en particulier pour les camions, mais elle doit aussi servir aux locaux pour avoir accès à l'autoroute A8, cela concerne les habitants de Saint Laurent du Var, Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet si l'actuelle autoroute est transformée en boulevard urbain des bouches du Loup au fleuve Var, aussi je préconise trois échangeurs :

- 1) Celui du parc d'activités de Sophia-Antipolis pour diffuser au plus près sur cet ensemble important en matière de déplacements (voir le péage d'Antibes).
- 2) Un échangeur à la hauteur de Cagnes-sur-Mer et la Colle-sur-Loup près du rond-point des « gendarmes d'Ouvéa » pour faciliter l'accès aux habitants de Vence, Saint Paul, la Colle et autres villes du Moyen-Pays sans avoir à traverser Cagnes-sur-Mer surtout dans le sens vers Marseille.

Pour ces deux échangeurs, l'autoroute passerait en tranchée sous le réseau routier existant.

3) Un échangeur le long du Var en liaison avec la N202 ce qui faciliterait l'accès à la zone industrielle de Carros.

Cette autoroute prendrait naissance à Antibes, au lieu-dit des Bréguières, pour se terminer à Nice-Est dans la montée vers Menton et elle aurait une longueur d'environ 28 Kms dont 23 Kms en tunnel.

La partie de l'A8 actuelle entre Nice-Est et Nice –Saint Augustin en passant par Nice-Nord et Saint Isidore deviendrait une vraie autoroute de contournement de la ville de Nice et avec la gratuité afin de désengorger la voie rapide et la Promenade des Anglais.

Si l'actuelle autoroute A8 est rendue à une circulation urbaine à deux fois deux voies, l'autre moitié pourrait en partie servir au passage du tramway ligne 2 avec un terminus compris entre le péage de Cagnes-sur-Mer et le rond point Bachaga Bonalam en centre ville.

### **EN CONCLUSION :**

D'une part, cette autoroute devrait permettre de supprimer une injustice entre les habitants de la Côte d'Azur, celle des villes où l'A8 passe en arrière des agglomérations comme Cannes, Antibes, Nice, Monaco et Menton avec des villes défigurées – le mur de Berlin de Monsieur Nègre – lorsque l'autoroute coupe la ville en deux comme Villeneuve-Loubet, Cagnes sur Mer et Saint Laurent du Var, peut être pour avoir fait plaisir à un potentat de l'époque ?

D'autre part, je pense qu'il faudrait faire les études et la réalisation de cette autoroute de contournement en parallèle et conjointement avec les études et la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) afin que celle-ci soit indépendante des voies ferrées actuelles jusqu'au plus près de la gare centrale de Nice-Thiers pour réserver ces dernières aux trains express régionaux de manière intensive, seule façon de faire venir les usagers – 7mn30 d'intervalle en heure d'affluence, 15 mn en heure creuse – et pour en faire un vrai « Metrazur », mais il faudrait avoir l'assurance d'un service minimum en cas de grève.

