

# DÉBAT PUBLIC SUR LE CONTOURNEMENT

## AUTOROUTIER DE NICE

### CONTRIBUTION DE MONSIEUR JEAN-PAUL MÉNARD

**Au moment où le débat sur le contournement autoroutier de NICE est sur le point de s'achever, je tiens à faire part de ma position au sujet de l'ensemble de ce dossier.**

**Ce débat public, auquel j'ai participé activement, est primordial et fondamental. Il engage l'avenir de notre département en matière de déplacements et de transports. Les habitants, et surtout, les usagers sont tous très concernés par ce projet proposé par l'État.**

**Ce dernier a pour objectif essentiel de répondre à des problèmes de difficultés de circulation, principalement sur l'autoroute, sur certaines sections.**

**Ce nouveau projet, malgré les dénégations, me rappelle étrangement l'A8 bis.... Il est vrai que le tracé est un peu différent, mais fondamentalement, la logique est la même.**

**Il favorise, dans sa version la plus longue, l'augmentation du trafic routier et l'étalement urbain, comme tout axe majeur traversant des territoires. Certes, il est difficile de se déplacer dans notre département.**

**L'autoroute A8 actuelle présente deux problèmes distincts à l'Est et à l'Ouest du Var, à savoir :**

**À L'EST : c'est le problème de la mixité d'usage de l'autoroute qui est posé, c'est-à-dire de l'utilisation de l'A8 par le trafic de transit ainsi que par le trafic local. À l'origine, la vocation de l'autoroute était essentiellement d'écouler le transit régional et international. Le**

choix doit, désormais, être clairement exprimé parce que les solutions à mettre en oeuvre en dépendent ;

**À L'OUEST** : c'est à nouveau la mixité du trafic local et du transit qui pose problème, mais les réponses sont toutefois différentes de l'Est, du fait de la géographie moins contraignante et de la présence d'une voie routière rapide en partie existante (pénétrante CANNES-GRASSE-ANTIBES).

En outre, il y a un fort trafic de poids lourds : il y a plus de 7 000 poids lourds par jour. Le fret routier domine largement les échanges internationaux de marchandises, notamment entre l'Espagne et l'Italie.

L'État a encouragé le mouvement en offrant au fret routier des conditions de concurrence extrêmement favorables par rapport au rail (dont le fret a diminué de plus de 13 % depuis 1985).

Depuis plus de dix ans, il y a trois fois plus de camions dans les Alpes et les Pyrénées.

C'est intolérable et il y a trop de camions dans notre région.....

Ces données parlent d'elles-mêmes et illustrent simplement, quelles que soient les références dans le temps :

- le rôle dominant du transport routier,
- la diminution du transport ferroviaire, tant en valeur absolue qu'en valeur relative.

Or, la DTA. fixe deux priorités essentielles :

- la priorité absolue au développement des transports collectifs ;
- l'amélioration du réseau routier existant.

Les grands objectifs de la DTA qui nous concernent ici sont de :

1°) Faciliter les déplacements par le développement prioritaire des transports collectifs.

**2°) Garantir un niveau de service suffisant sur les réseaux routiers et autoroutiers.**

**La DTA prévoit une démographie croissante mais modérée.**

**L'objectif serait alors de réaliser un réseau maillé de Transports Collectifs (TC-TCSP).**

**La probabilité est forte d'une croissance du trafic des marchandises du fait, d'une part de la démographie et, d'autre part de la soif de biens matériels qui se généralise (moins de pondéreux mais plus de biens de consommation) ;**

**La SNCF devra faire des efforts significatifs pour reconquérir des parts du marché aux transports routiers. Le transport ferroviaire doit reprendre sa place dans le transport du fret.**

**Or, du fait de l'effet de serre, de la pollution de l'air et du protocole de KYOTO, les transports routiers sont un facteur lourd de la dégradation constatée. La gestion au fil de l'eau n'est plus acceptable.**

**Dans ces conditions, je suis, totalement défavorable au projet du maître d'ouvrage et ce, pour plusieurs raisons :**

- **ce projet est contraire à l'aménagement du territoire ;**
- **il ne répond pas aux attentes de la population ;**
- **il favorise uniquement l'automobile et le camion ;**
- **son échéance est lointaine (horizon 2020) ;**
- **il ne respecte pas le protocole de KYOTO ;**
- **l'évaluation de son coût est incertaine.**

**Aussi, faut-il développer les transports collectifs, dont la priorité doit être maintenue, c'est-à-dire :**

**1°) augmenter la cadence des TER ;**

**2°), développer le TCSP (avoir des liaisons entre SOPHIA ANTIPOLIS et ANTIBES ;**

3°) assurer l'interconnexion entre voies ferrées et sites propres (créer des gares multimodales).

Je demande, également, une amélioration du réseau routier existant, c'est-à-dire :

- compléter l'échangeur autoroutier de CAGNES,
- réaliser immédiatement l'échangeur de BIOT vers SOPHIA,
- sécuriser la RN 98 contre les coups de mer,
- requalifier la nationale 7 entre ANTIBES et VILLENEUVE-LOUBET,
- entreprendre la réalisation de la RD 604.

La nouvelle infrastructure projetée, qualifiée de "nécessaires" est inutile et dangereuse. Elle provoquerait des nuisances et une aggravation des conditions de circulation et de stationnement dans les villes.

Les données auront changé surtout en raison de l'augmentation des prix du pétrole. Pourquoi sommes-nous arrivés dans cette situation difficile ?.

Parce que les moyens de transport sont traités séparément. Or on ne peut pas traiter séparément la LGV et le contournement de Nice.

Nous voyons bien que dans les grandes métropoles, les réseaux de transports collectifs, quand ils sont bien maillés, sont utilisés. J'en veux pour preuve le succès de la réouverture de la ligne CANNES-GRASSE.

Avant tout, il faut voir quelle est la problématique sur l'A8. Certes, elle est parfois saturée, mais les causes peuvent donner les clés des remèdes. Elle est saturée essentiellement à proximité des zones urbaines. Les bouchons se forment aux entrées et aux sorties. C'est donc sur le nombre de voitures qu'il faut agir et non sur la surface à donner à l'autoroute.

C'est pourquoi, je soutiens la proposition suivante qui a été

soumise, à savoir :

- une déviation de l'A8 entre BIOT et SAINT ISIDORE, qui permet au trafic de transit de s'évacuer directement et qui captera vers BIOT toute la circulation en provenance de l'est d'ANTIBES (le coût de ce tunnel est estimé à 700 millions d'euros) ;
- la transformation de l'autoroute en boulevard urbain ;
- l'ajout d'une troisième chaussée à trois voies, là où la chaussée est à deux voies, en viaduc ou en souterrain (ainsi, l'autoroute sera à deux fois trois voies sur tout son parcours entre SAINT ISIDORE et NICE). Le coût de ce projet est estimé entre 2 et 2,4 milliards d'euros.

En outre, il faut diminuer, de manière drastique, le nombre des camions sur l'autoroute de contournement et augmenter la capacité de transport des marchandises de la ligne ferroviaire du littoral "MARSEILLE-VINTIMILLE-GÊNES"

Si, le camion est bien adapté à la desserte locale, il doit, par contre, jouer un rôle limité sur longue distance en ce qui concerne la collecte et la distribution des marchandises.

### EN CONCLUSION

Aujourd'hui, il est absolument nécessaire et indispensable d'assurer la préservation de l'environnement qui a fait la réputation mondiale des régions touristiques afin de maintenir leur attrait et une qualité de vie incontestables.

La nouvelle autoroute de contournement de NICE n'est absolument pas nécessaire et indispensable.

Le Département des ALPES-MARITIMES souffre depuis 50 ans d'une absence totale de vision stratégique concernant l'aménagement du territoire. La situation actuelle des transports découle largement de cette carence, qui est aggravée par une géographie tourmentée et contraignante.

**Le débat public actuel doit être l'occasion de remédier à cette situation de crise et de faire enfin les choix fondamentaux qui s'imposent.**

**Peut on continuer à détruire notre environnement, à polluer la planète, à asphyxier les agglomérations par un développement anarchique et destructeur, d'un mode de transport invasif et particulièrement polluant, celui des véhicules à pétrole ?...**

**Les transports collectifs ne représentent aujourd'hui que 7% du total des déplacements (enquête ménage 1998). Est-ce acceptable ?.**

**Nous n'avons pas le droit de commettre une telle erreur.**

**Aujourd'hui, nous devons nous adapter à notre époque : la mobilité ayant augmentée, nous devons avoir des moyens de transport rapides et confortables, tout en préservant la qualité de la vie des habitants et la beauté des paysages. Des millions et des millions d'usagers attendent une amélioration, significative des transports collectifs. Maintenant, il n'est plus question, sous aucun prétexte, de revenir au chemin de fer poussif et vieillot du 18<sup>e</sup> siècle. Cela est du passé !!...**

Jean-Paul MÉNARD

Ancien Délégué pour les ALPES-MARITIMES  
du SYNDICAT NATIONAL DES USAGERS  
DES TRANSPORTS (S.N.U.T)