

Le constat de saturation future de l'A8 dans sa forme actuelle par la DDE nous semble douteux et non avéré.

Par exemple, l'affirmation figurant dans le dossier de synthèse de « section autoroutière à péage la plus circulée entre Antibes et Nice » est mensongère et scandaleuse. En effet, cette section est urbaine, et ailleurs en France des sections similaires sont largement plus encombrées, mais sont, elles, gratuites.

C'est en fait un projet dissimulé de création d'une nouvelle autoroute à péage entre Antibes et Nice, et non une route de contournement de la ville de Nice, comme le suggère l'intitulé du projet.

Les « bouchons » actuels évoqués dans le dossier de synthèse sont en fait très localisés dans le temps (ils ne sont importants que par pics aux heures de pointe), et dans l'espace (seules des portions limitées et très localisées sont concernées).

Leur cause principale n'est en aucun cas due à l'insuffisance des voies de circulation en elles-mêmes, mais indiscutablement à l'évidente incohérence de conception de la quasi-totalité des échangeurs entre Cannes et La Turbie (l'ensemble entrée/sortie Promenade des Anglais-Saint Laurent du Var couplé à un rétrécissement et un virage inacceptable à 90° en est l'exemple le plus frappant).

La présence de nombreuses barrières de retenues que constituent les péages (un non-sens en zone urbaine) est également un facteur majeur de perturbations.

Ainsi, la création d'une autoroute bis ne répondrait en rien à ces problématiques réelles qui sont la source des difficultés évoquées et qui sont passées quasiment sous silence dans les éléments de présentation du débat public.

Également, l'une des principales causes des encombrements routiers du département réside aussi dans l'absence de réelle solution alternative efficace à l'emploi de la voiture.

Il est donc impératif, évident, et indiscutablement plus urgent de développer au maximum les transports en commun (très largement en retard dans les Alpes-Maritimes) avant de penser, en dernier recours, à une éventuelle énième augmentation du réseau routier.

Les énergies humaines et financières colossales évoquées pour ce projet autoroutier démesuré dont la nécessité n'est pas démontrée doivent donc être consacrées en urgence à des modes de déplacements collectifs modernes dont l'efficacité est, elle, largement connue et indiscutable. L'inverse serait scandaleux et contraire aux souhaits des populations et élus locaux (toutes tendances politiques confondues d'ailleurs).

Tout miser sur le développement du routier est une solution archaïque, dépassée et contraire à la fois au protocole de Kyoto, à la Charte de l'Environnement, ainsi qu'à la DTA. Cela serait une énorme erreur dont les générations futures paieront le prix sans en avoir le choix, en termes de pollution, de santé, de dégradations paysagères et environnementales.

Il est également impératif d'éviter tout impact sur les quelques zones non encore construites du moyen pays qui ont une valeur biologique et paysagère inestimables et dont la préservation doit être une priorité, au vu de leur rareté. La zone de Villeneuve-Loubet /Biot est l'un des exemples les plus significatifs à cet égard. Un viaduc sur la Vallée du Loup (dont une partie est d'ailleurs classée en Parc Naturel Départemental) serait une aberration au vu de la qualité indiscutable de ses paysages et biotopes. Le massif volcanique du Terme Blanc et la zone de la Vanade, largement éprouvées par le passé (décharges, lotissements, équipements sportifs divers, etc....), devraient être intégralement protégées au vu de leur valeur patrimoniale en terme de biodiversité. La plaine du Loup au niveau de Villeneuve-Loubet est une des dernières exploitations agricoles de culture et d'élevage, et devrait, à ce titre être épargnée par tout aménagement de quelque nature que ce soit.

Enfin, et pour en revenir au détail du dossier de synthèse, il semble curieux, que la solution 3 dite « ASP » ne prévoit que des aménagements proches de l'autoroute actuelle (viaducs, tunnels et aménagement de voies), et qu'il n'a pas été envisagé de prévoir, pour cette option 3, le seul tronç commun à l'Est du Var des solutions 1 et 2 (liaison Saint Isidore/Nice Est par deux tunnels nouveaux, sans créer, donc, un nouveau tracé à l'Ouest de Nice). Cette solution pourrait alors se coupler au réaménagement des échangeurs existants et péages de l'A8 actuelle dans son ensemble. Cela serait une alternative intéressante, notamment en termes de limitation des coûts, tout en bénéficiant de conditions de sécurité optimales dont ne bénéficie pas la solution 3 ASP telle qu'elle est présentée dans le dossier de synthèse (il semble que l'on ait voulu ainsi « dévaloriser » cette solution 3 par rapport aux solutions 1 et 2).

En résumé :

Il faut :

- Réaménager en profondeur l'autoroute actuelle (sorties, échangeurs, péages, voies, etc....), ses défauts de conception étant la cause essentielle de la soi-disant saturation. Il faut mettre ce point au centre du débat, cet aspect du problème étant anormalement éludé dans le dossier de synthèse actuel.
- Développer en urgence et massivement les réseaux de transport en commun (optimisation des réseaux ferrés existants vers un fonctionnement de type « RER », création de réseaux « TCSP » notamment entre Antibes et Sophia-Antipolis par exemple, réaménagements d'horaires etc.).
- Étudier une éventuelle solution de contournement en tunnels nouveaux se limitant à la section Saint-Isidore/Nice Est telle que décrite ci-avant, après mise en oeuvre des deux solutions alternatives ci-dessus si celles ci ne sont pas suffisantes.

- Mettre en priorité la nécessité de préserver et laisser intacts les espaces naturels restants non construits dans le département, largement sinistrés dans le passé par l'urbanisation excessive (notamment au niveau routier).
- Ne pas miser sur du « tout routier » aménagement lourd, polluant et excessivement coûteux, engageant contre leur gré, pour trop longtemps et de manière irréversible nos enfants. Cela est totalement contraire à toutes les précautions élémentaires à respecter (et que l'on n'a plus maintenant le droit d'ignorer), en vue de la survie de la planète.