

Ouest de Nice : Problèmes de circulation confrontés aux solutions proposées

Problèmes de circulation vécus entre Antibes et Nice.

Nice : sens Ouest-Est :

Blocage à la sortie de l'A8 vers la Promenade des Anglais, il n'y a pas besoins d'être « X pont » en voyant comment se fait la traversée acrobatique en diagonale de la N202 conjuguée à la réduction de plusieurs voies à une seule avant cette sortie pour voir d'où vient le problème, ce n'est pas l'autoroute qui est saturée mais sa sortie.

La voie de contournement courte n'enlèvera pas un seul véhicule de cette sortie.

Villeneuve-Loubet : sens Est-Ouest :

Embouteillage quasi chronique sur la RN7 à Villeneuve-Loubet, accès galère à l'autoroute.

Les véhicules sortant de l'autoroute ou venant de Villeneuve-Loubet et Grasse, désirant aller vers Antibes, se retrouvent sur une seule voie qui doit s'insérer dans la circulation de la RN7 et en ressortir 300m plus loin pour ceux qui veulent accéder à l'autoroute.

De plus ce flux, « grâce » au rond-point, bloque les véhicules sortant de l'autoroute et de la RN 7 désirant aller vers Villeneuve-Loubet village et Grasse.

La N7 devrait comporter 3 voies dans le sens Est Ouest, au moins jusqu'à l'entrée de l'autoroute et il faudrait se préoccuper de l'aménagement de la zone commerciale développée anarchiquement un peu plus loin en direction d'Antibes.

Les voies de contournement ne régleront rien à ce problème.

Antibes sens Est-Ouest :

Sortie de l'autoroute idem : on amène tous les véhicules sur les mêmes voies et mêmes ronds-points comportant des goulots d'étranglement qui empêchent l'évacuation des flux et souvent les font se croiser.

Cela fait 20 ans que l'on attend un échangeur à Biot pour soulager Antibes et mieux desservir Sophia-Antipolis. Là aussi c'est un problème de voie d'accès à l'autoroute ne permettant pas d'évacuer le trafic.

Dans ce cas, la solution courte ne fera qu'aggraver le problème, la longue devrait améliorer la situation.

Sur le terrain on ne rencontre que des problèmes d'accès et non pas de saturation de l'autoroute, dans les trois cas ci-dessus le trajet court n'apportera strictement rien.

Sur quelles hypothèses reposent les propositions qui nous sont soumises ?

Dans le document du maître d'ouvrage on peut lire que la population va surtout se développer au nord de la zone urbanisée et que le transit est négligeable dans les problèmes de saturation.

Le transit et les problèmes de circulation à l'Ouest de Nice.

Le flux en transit est négligeable et ce n'est en aucun cas responsable des embouteillages qui se multiplient. Il suffit de prendre l'autoroute en dehors des heures de pointe pour le constater (à moins que le transit naisse spontanément aux heures de pointe).

L'embouteillage chronique à Villeneuve-Loubet se produit même le samedi et le dimanche à partir de 15h00, ce n'est que du trafic local qui ne se réglera que par une adaptation des voies.

C'est très majoritairement le trafic local qui pose problème, comment va-t-il évoluer ?

Un aspect démographique récent est sous estimé.

Le dernier recensement effectué en France et dans notre région démontre un taux de croissance démographique trois fois plus important dans les zones peu peuplées. Ceci est confirmé pour notre département par un article de Nice Matin du 8 février, où l'on peut lire que toutes les fermetures de classes se feront sur le littoral et aucune dans l'arrière pays (démographie oblige, et là où il y a des enfants, il y a des actifs).

Si ce phénomène persiste et s'amplifie, se focaliser sur la circulation parallèle à proximité du bord de mer sera un combat d'arrière garde, car les transports en commun actuellement en projet et / ou en cours de réalisation (LGV, Tramway, etc....) ont un rôle majeur sur ce parcours.

Les embouteillages risquent fort de se produire là où on ne les a pas prévus.

C'est d'un maillage réalisé de manière pragmatique dont nous risquons d'avoir besoin afin d'écouler une circulation de moins en moins parallèle au bord de mer et de plus en plus omnidirectionnelle et ceci ne peut se faire que par l'adaptation de routes existantes et la création de routes destinées en priorité au trafic local et accessoirement au transit.

On nous propose des voies destinées au transit qui n'est pas le problème.

En choisissant des voies ayant un minimum d'échangeurs c'est clairement le transit qui est visé.

Page 18 du dossier du débat public, on peut lire que l'essentiel du développement des 15 dernières années s'est concentré sur une ellipse d'axe Carros Grasse.

Au vu des dernières statistiques c'est le nord de la zone qui va le plus se développer.

L'option courte n'aura strictement aucune incidence sur les embouteillages de l'A8, l'option longue déviara une partie du trafic local entre Sophia-Antipolis et Nice St-Isidore et sera plus proche de l'axe de la zone de développement maximum, donc plus à même d'écouler du trafic local à condition d'être conçue pour cela.

Conclusions :

La solution choisie, trajet long ou aménagement devrait irriguer cet axe Carros/Nord de Sohia-Antipolis/Grasse ou bien en être le plus proche possible, plutôt que de ramener tout le trafic sur le littoral (Trajet court).

De plus, est-il raisonnable en matière de gestion des risques, d'avoir à hauteur de la Brague toutes les voies de communication RN98, RN7, autoroute, voie ferrée sur une bande de 1km de large ? Si un camion citerne transportant un produit dangereux toxique ou menaçant d'exploser se renverse, on ferme le département.

Les hypothèses de départ sont : croissance démographique au nord de la zone et problèmes de déplacement locaux. La réponse proposée dans le trajet court est : transit et voie au sud !

L'option courte n'est elle pas une réponse totalement inadaptée aux hypothèses de départ ?