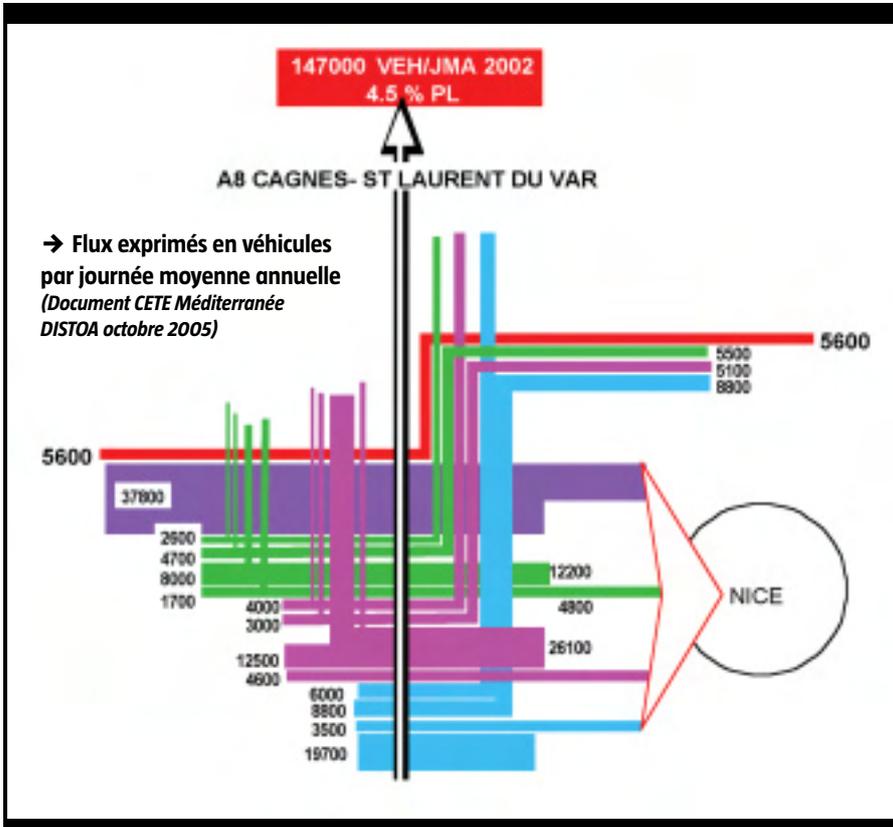


Des solutions extravagantes pour traiter un problème urbain

Autoroute A8 : une écrasante prédominance de trafics locaux et littoraux



L'analyse des flux réalisée par les services de l'État (CETE Méditerranée) révèle que, contrairement aux assertions couramment répandues, l'essentiel des flux franchissant le Var résulte du trafic local urbain littoral (19 700 sur la RN7, en bleu, et 37 800 sur l'A8, en violet) qui représente à lui seul 50 % de la totalité des flux.

Les flux intéressants des secteurs plus éloignés (moyen pays, en mauve, et littoraux Est et Ouest, en vert) représentent ensemble moins que le trafic urbain local, tandis que le trafic international de transit (en rouge) ne représente qu'une part dérisoire (5 600 soit moins de 5 %).

Les simulations de trafic pour 2020 établies à partir d'hypothèses d'ailleurs peu plausibles (lire page 2) élèveraient en moyenne ces flux de 25 % sans modifier notablement leurs proportions.

Il en résulte clairement que :

- > 1 - la réalisation d'un barreau autoroutier dévolu au transit n'est aucunement justifiée
- > 2 - de grandes potentialités de transfert modal s'offrent sur les liaisons littorales urbaines et interurbaines, allégeant d'autant les charges de trafic des grandes artères dont on peut par ailleurs accroître la capacité par une gestion appropriée (lire encadré C page 4).

L'erreur majeure du maître d'ouvrage : fonder le projet sur les gains de vitesse

Pour justifier son projet extrêmement coûteux de doublement autoroutier, le maître d'ouvrage invoque la congestion croissante et la préten- due nécessité de garantir une vitesse de traversée élevée sur toute la traversée du département.

Or c'est précisément cette vitesse qui doit être remise en cause pour les raisons qui suivent :

> 1 - Le seul passage de la vitesse de base de 110 km/h que vise la DDE des Alpes-Maritimes (atelier du 6 décembre 2005) à celle de 70 km/h, fait plus que doubler la capacité de l'autoroute (lire encadré B ci-contre).

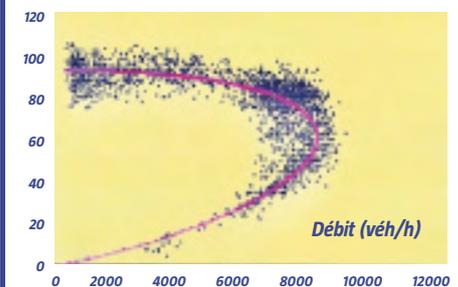
> 2 - Une telle réduction de vitesse présente une incidence insignifiante (quelques minutes seulement) sur la durée de trajets de long parcours qui ne constituent d'ailleurs qu'un modique pourcentage du trafic affectant l'A8 (voir graphique ci-dessus).

> 3 - La réduction de vitesse est le levier majeur d'une refondation du système routier et d'un réaménagement du territoire tels qu'ils font l'objet des analyses en cours sur le « chrono-aménagement du territoire » et les « autoroutes apaisées » (lire encadré C page 4).

B. Débit optimal d'une autoroute

Ce profil débit/vitesse relevé sur le tronçon commun A3-A86 est également observé sur d'autres tracs périurbains. Le débit optimal s'y observe pour des vitesses de circulation de l'ordre de 60 km/h.

[Source : S. Cohen, Revue générale des Routes, sept. 2005]



Les recommandations du rapport d'audit sur les projets autoroutiers

Le récent rapport d'audit sur « les Grands projets d'infrastructures de transport »* recommande que soit plus systématiquement intégrée, parmi les options étudiées, la solution de l'élargissement" et fait obser-

ver que "lorsque les opérations sont susceptibles de conduire à des solutions en tunnel, le recours à la concession apparaît plus difficile (et que) ces opérations risquent donc de n'être réalisées que sur finance-

ments publics, fort difficiles à dégager compte tenu des montants en jeu."

* Conseil général des Ponts et Chaussées/Inspection générale des Finances (février 2003)

