cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

février 2006 N° 36

VILLE DE NICE

page 2 **Présentation**

page 2 **L'A8 : un axe routier capital pour le territoire menacé à terme de congestion**

page 3 **Un équilibre entre le développement et la préservation des espaces naturels**

page 4 **Conclusion**

VILLE DE NICE

La ville de Nice représente près de 350 000 habitants. L'agglomération s'impose comme la ville-centre de la conurbation azuréenne de 1 million d'habitants concentrés sur la plaine côtière du département des Alpes-Maritimes. Deuxième pôle touristique de France avec plus de 4,5 millions de visiteurs annuels, la ville de Nice c'est également :

> La 5e ville de France
> Le 1er pôle d'emploi de la région azuréenne avec plus de 130 000 actifs
> Un pôle universitaire d'importance (26 000 étudiants)
> Le deuxième aéroport de France (9 millions de passagers)
> Cinq gares ferroviaires
> Le premier port français de croisières
> Un tourisme d'affaires important (deux palais des congrès)
> Une vie culturelle riche (musées, festivals, opéra, théâtre, carnaval, concerts...).

Cette situation souligne l'importance régionale économique de Nice.

> Contacts
Mairie de Nice
5, rue de l'Hôtel de Ville
06364 NICE cedex 4
tél. : 04 97 13 20 00
www.nice.fr

> POUR LA FLUIDITE ET LA SÉCURITÉ DU TRAFIC >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Une nouvelle infrastructure routière de courte distance pour décongestionner le trafic automobile

La Ville de Nice souhaite le renforcement global du réseau routier. Une nouvelle infrastructure de contournement est indispensable pour permettre le décongestionnement du trafic automobile urbain.

La Ville de Nice, la communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur et le département des Alpes-Maritimes sont menacés d'asphyxie.

La Ville de Nice souhaite le renforcement global du réseau routier sur le territoire de sa commune. Une nouvelle infrastructure de contournement est indispensable pour permettre le décongestionnement du trafic automobile urbain favorisant ainsi l'intermodalité des modes de déplacement.

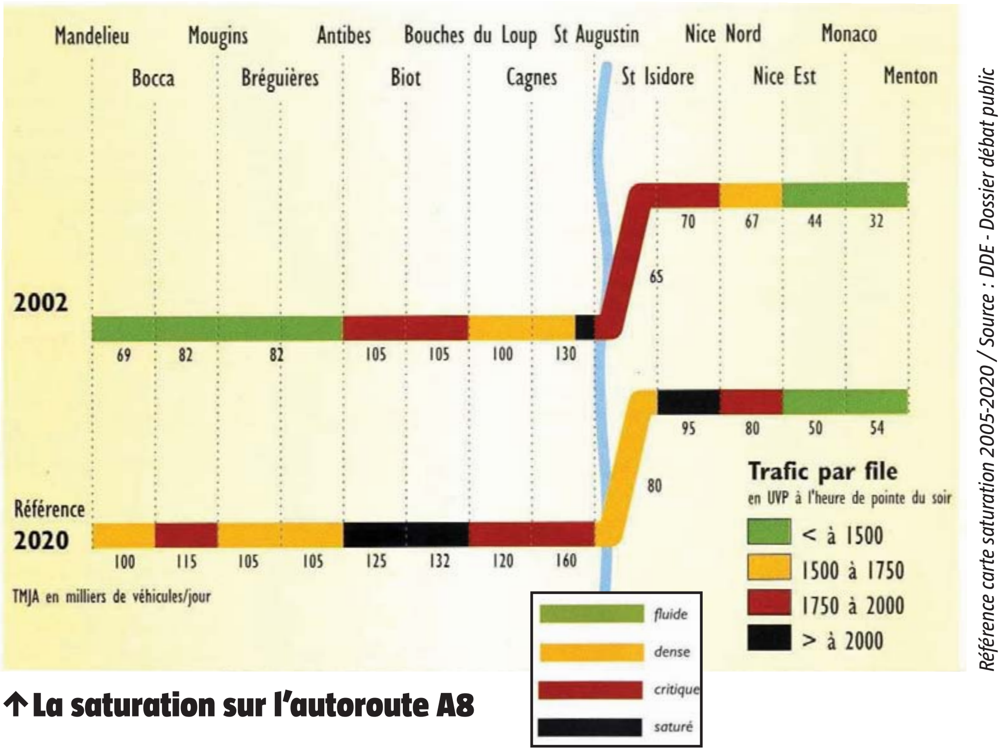
Le trafic de l'agglomération, en croissance progressive et fortement caractérisé par une prédominance des liaisons Est-Ouest, se trouve aujourd'hui confronté à de grandes restrictions de capacité, tout particulièrement au niveau de l'agglomération niçoise. Depuis quelques années, les phénomènes de saturation ont vu leur nombre et leur intensité augmenter, ce qui, en raison des ouvrages existants (tunnels, déclivité, sinuosité) induisent des conditions d'insécurité. La congestion de l'autoroute A8 et, par conséquent, de l'ensemble du réseau routier régional devrait être atteinte en 2020, si aucune mesure n'est envisagée.

Afin de maintenir la fluidité et la sécurité du trafic routier et d'éviter la congestion des transports de la région niçoise, une nouvelle infrastructure de contournement autoroutier de Nice reste nécessaire. De plus, l'autoroute A8 constitue un corridor entre Menton et l'Ouest du département qui, en cas d'interruption, obligerait les automobilistes à se reporter sur une voirie locale inadaptée.

La Ville de Nice rappelle son attachement à la réalisation rapide du projet en moins de dix ans et son soutien à une solution courte en tunnel entre la vallée du Var (Saint-Isidore) et la vallée du Paillon.

L'autoroute A8 : un axe routier capital pour le territoire menacé à terme de congestion

Le constat : L'A8 est une voie multifonctionnelle cumulant des fonctions d'itinéraire international, de transit, d'échange et de desserte locale. Sa saturation est en constante progression et la sécurité qu'elle offre reste précaire (profil irrégulier, tracé sinueux et pentu, présence de plusieurs tunnels).



↑ **La saturation sur l'autoroute A8**

La Ville de Nice attend l'amélioration des conditions de circulation, de l'accessibilité aux équipements majeurs (aéroport, port) et aux grands pôles économiques. Elle souhaite également la dissociation des trafics de transit (par la nouvelle infrastructure) et des trafics locaux.
Avec le futur contournement autoroutier, Nice va disposer à terme d'un axe routier (A8 actuelle) desservant les quartiers périphériques, permettant ainsi de délester les voies urbaines congestionnées par le trafic automobile croissant. De nouveaux espaces en centre ville obtenus par le délestage de trafic vont favoriser le développement d'une politique globale des déplacements (intermodalité et multimodalité). Cette opportunité présente l'avantage de valoriser les transports collectifs et des modes de déplacements protecteurs de l'environnement.
L'intégration économique et régionale de Nice au sein de l'Arc méditerranéen demande une amélioration de son accessibilité et de ses infrastructures de transports. De ce fait, dissocier les trafics locaux des trafics de transit régionaux réduira la dégradation des déplacements globaux et permettra de pérenniser un lien économique vital pour la région azuréenne.

Nice et son environnement

Un pôle important pour l'Arc méditerranéen, le deuxième pôle touristique de France, un pôle économique régional et la ville-centre d'une conurbanisation azuréenne riche d'1 million d'habitants

Un équilibre à trouver entre le développement économique et la préservation des espaces naturels

C'est la solution courte en tunnel qui répond le mieux, dans un premier temps aux objectifs de la ville, tant en ce qui concerne le respect de l'environnement que l'aménagement du territoire. Par ailleurs, dans les six domaines examinés ci-après, elle présente les atouts d'une réalisation plus rapide et d'un financement réaliste.

L'aménagement du territoire

Ce projet s'inscrit dans le cadre global fixé par la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes approuvée par décret du 2 décembre 2003.

La politique de transports

Ce projet propose une meilleure organisation des échanges intermodaux et établit une réflexion sur la transformation de l'A8 en voie urbaine. La saturation globale du réseau routier demande une réponse appropriée par la complémentarité de tous les projets de transports (tramway, 3e ligne ferroviaire, ligne LGV et contournement autoroutier).

Le développement économique

La séparation des trafics permet d'améliorer la desserte des zones d'activité. Le rayonnement de l'aéroport Nice-Côte d'Azur sur la région (de Turin à Saint-Raphaël) nécessite une desserte et un accès plus commode pour le développement de son activité. De plus, l'intégration de Nice dans l'Arc méditerranéen se conjugue avec l'amélioration des déplacements régionaux.

L'équilibre financier

Le projet se doit d'être équilibré au niveau financier tant sur l'opération globale que sur les aménagements routiers de maîtrise d'ouvrage locale. Par conséquent, toutes les mesures en faveur de l'équilibre des coûts demandent une analyse précise des stratégies à étudier (péage routier et tarifs usagers) afin de garantir la pérennité du nouvel axe.

L'environnement et le cadre de vie

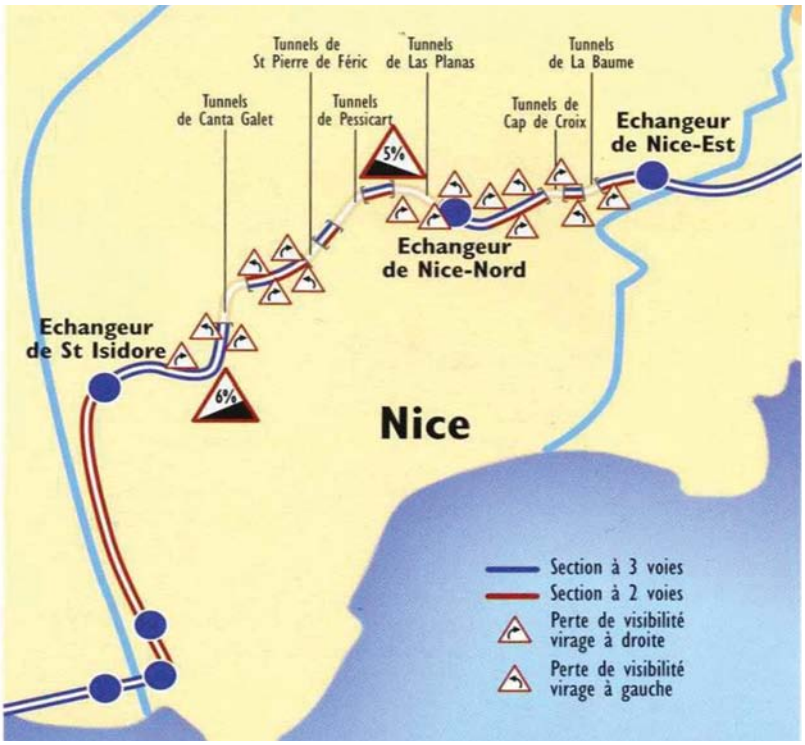
L'option en tunnel permet de réduire fortement les nuisances environnementales : bruit, impact sur le paysage, réduction des émissions de polluants. Le contournement réduit le trafic de transit régional tout en atténuant les pollutions en site urbain. La ville souhaite toutefois souligner deux points : limiter leur impact et le nombre d'échangeurs dans la zone Est du Paillon afin de préserver l'environnement et l'habitat ; envisager des limitations du trafic lié à la circulation des poids lourds. Il s'agit de garantir un programme global et cohérent entre les options retenues à l'ouest et à l'est du Var. La position du viaduc sur le Var ainsi que la zone protégée définie par Natura 2000 devront faire l'objet d'une réflexion particulière. De ce fait, un phasage en deux temps devra être envisagé pour cette réalisation à l'est et à l'ouest du Var.

La sécurité routière

Les caractéristiques actuelles de l'A8 ne permettent pas, d'une façon générale, une bonne fluidité du trafic et des conditions de sécurité optimale. Le tracé sinueux et la saturation croissante de l'autoroute demandent un renforcement des conditions de sécurité routière globale.

Des mesures immédiates

Une gestion intelligente du trafic sur l'A8 actuelle est souhaitée par une tarification dissuasive du péage pour les poids lourds aux heures de pointe, l'ajustement du tarif pour les véhicules légers (le développement d'un tarif réduit pour le covoiturage) et l'augmentation de la fréquentation des transports collectifs afin d'améliorer l'intermodalité notamment au niveau des parkings d'échanges.



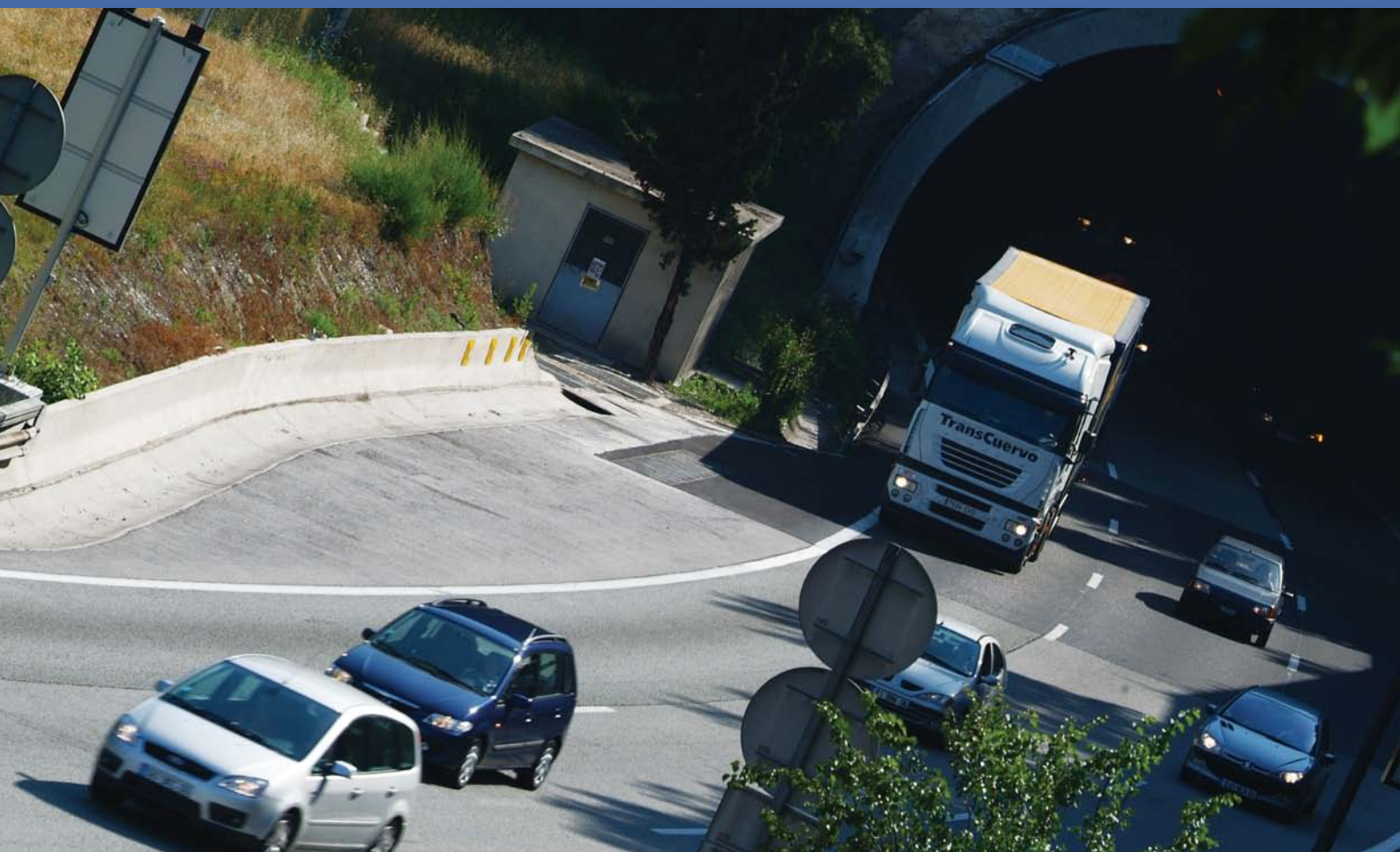
←La difficile géométrie de l'A8 au Nord de Nice. *Tracés sinueux, rampes à fortes pentes, perte de visibilité, tunnnels en pente et en courbe, changements fréquents du nombre de voies...*

Conclusion

La solution en tunnel, entre Var et Paillon dans un premier temps, est cohérente avec les objectifs de la Ville de Nice. Cette solution courte est la plus opportune en termes de fluidité de trafic ; elle améliorerait la sécurité des usagers. Au niveau environnemental, ce choix reste favorable dans la mesure où la majeure partie de l'infrastructure sera enterrée, réduisant par conséquent les nuisances, l'impact sur l'habitat, les milieux naturels et le paysage.

La Ville de Nice estime que cette solution permettrait de structurer l'aménagement du pays niçois en cohérence avec les préconisations de la DTA, tout particulièrement en termes de gestion de l'espace. Une réalisation rapide en moins de dix ans répond aux intérêts de la Ville autant qu'à ceux de la communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur.

Le coût de cette infrastructure autorisera un aménagement de qualité respectueux de l'environnement, un financement réaliste et des délais réduits.

La requalification de l'A8 actuelle permettra la desserte de quartiers périphériques niçois par de nouveaux échangeurs (Sablières...).

Des ouvrages spécifiques devront être étudiés et réalisés sur les infrastructures de Nice-Est existantes ou prévues pour protéger les riverains des nuisances.