

Les simulations de trafic de l'A8 en 2020

En l'absence de données de nature sociétale et politique, les courbes de saturation du dossier basées sur des statistiques sont logiquement les plus probables.

Par contre, elles écartent la ligne à grande vitesse (LGV-PCAC) qui, en libérant des sillons pour les TER, devrait contribuer à des reports plus importants, mais à une échéance plus lointaine.

L'A8 et le trafic de transit poids lourds

La réaction négative à l'idée de transit ne se justifie que dans le cas des poids lourds, or des solutions de transports beaucoup plus durables existent. Le problème est qu'on peut s'interroger sur leurs chances de mise en oeuvre, du moins dans un délai acceptable.

Le projet de « Magistrale Eco-Fret » (ou du Lyon-Turin) lancé par l'Union européenne pourrait faire transiter 50 millions de tonnes/an et éviter les 9 millions de tonnes prévues en 2020 à Vintimille. Toutefois, son passage en Italie soulève des questions : très vives oppositions dans le val de Suza, souhait du gouvernement de renforcer le transport routier par deux nouveaux tubes. La LGV-PACA a très peu de chances d'écouler un trafic de fret important.

Le cabotage (ou le merroutage) le long des ports méditerranéens est efficace sur le plan environnemental car il permet de diviser par cinq la dépense énergétique. Mais, il impose des conditions difficiles à satisfaire : niveau des aides financières publiques, aménagements logistiques portuaires (aujourd'hui plutôt saturés), pas de péages dissuasifs sur les parcours autoroutiers.

L'intégration des coûts externes dans le coût global du transport à l'aide d'une « redevance poids lourds aux prestations » (RPLP) devrait contribuer aux reports modaux évoqués ci-dessus, mais on peut prévoir de très fortes résistances du lobby routier.

Toutes ces solutions suffiront-elles à réduire au minimum le transit autoroutier des poids lourds ? C'est possible et indispensable, mais, à ce jour, c'est loin d'être garanti...

Les critères de choix environnementaux

Pour se prononcer sur un scénario possible, le GADSECA entend se référer à une liste de critères. Pour le moment, il retient les sept critères suivants, présentés de façon non hiérarchisée :

1. minimisation des perturbations créées par les chantiers. Il faudra préciser, par exemple, les quantités de déblais et les lieux d'évacuation...

2. bilan sur le cycle de vie en terme de gaz à effet de serre (GES) et de qualité de l'air (énergie dépensée pour la construction, meilleure fluidité pour minimiser les consommations, systèmes de dépollution dans les tunnels)

3. comparaison aux GES produits par l'ensemble des circulations dans les Alpes-Maritimes (maximiser le rapport coût/efficacité des actions de réduction des GES)

4. limitation des nuisances acoustiques pour les riverains (les moins nombreux possibles) à un seuil acceptable (protections acoustiques, tranchées)

5. préservation des milieux sensibles (paysages, éléments patrimoniaux, milieux naturels protégés..) soit, en pratique, un pourcentage maximum de parcours en tunnel

6. protection des ressources en eau (risques d'atteinte aux nappes phréatiques)

7. amélioration de la sécurité (trafic plus homogène, maîtrise des risques technologiques sur les ouvrages, tels que les inondations...)

La discussion rapide des différents scénarios proposés

En fonction des critères précédents, un avis très préliminaire peut-être donné :

> A l'est, favorable à un mixte entre la solution aménagement sur place (ASP), dont l'avantage est son coût réduit et l'inconvénient est son profil actuel non optimal, et le tracé parallèle en souterrain (avec deux tubes à faible déclivité). L'ensemble doit être sans échangeur à Saint-Isidore et sur le Paillon.

> A l'ouest, la solution 1 - si possible, même plus courte - avec un échangeur à Biot.

> La LIO Sophia-Vallée du Var paraît intéressante, mais il demeure encore trop d'inconnues sur ses caractéristiques, notamment sur les parties en souterrain et les parties à l'air libre. Elle devrait être du type multimodal afin de permettre une desserte de Sophia Antipolis par un transport collectif en site propre (TCSP). Ce projet reste à discuter.

> Pourrait-on raccorder cette LIO à la RN 202 bis au niveau de son pont sur le Var?

> A l'ouest des Alpes-Maritimes, où se concentrent les plus fortes possibilités de développement, il convient de s'interroger sur la RDO : impacts sur les sites, capacité à éviter les phénomènes de saturation...

