



**Objet :** CONTRIBUTION à :

**DEBAT PUBLIC sur le PROJET de CONTOURNEMENT ROUTIER de NICE**

Compte tenu du retard pris par les des Alpes-Maritimes en infrastructures de transport,

Compte tenu du manque de cohérence entre les grands projets,

Le CADDE 06 demande que soit établi au préalable un plan global d'aménagement des transports d'intérêt Local, National et International.

**EN EFFET,**

Département frontalier, les A.M. doivent assurer :

▪ **le transit de Fret Routier national et international**

L'A8-E80, axe de transport lourd fait partie du Corridor Européen V Lisbonne - Kiev puis l'Asie via Istanbul

Le passage à Vintimille - qu'une configuration de l'A8 moins éprouvantes pour les véhicules et un coût 10 fois moindre que par les Alpes du Nord rendent plus attractif pour les transporteurs, représente un franchissement majeur de l'Arc Alpin par le Fret Routier après le col du Brenner, avec une prévision de croissance estimée à + 25 % à l'horizon 2020.

▪ **le flux de déplacements locaux**

Dans une conurbation où la densité est identique à celle de la Région Parisienne et deux fois supérieure à la moyenne nationale, les RN7 et 98 sont confinées au rôle de simples voies de desserte urbaine, et l'absence d'axe périphérique traversant les Alpes maritimes d'Est en Ouest, entraîne un report massif des déplacements locaux sur l'A8-E80, où le cumul avec les flux de transit crée des dysfonctionnements.

Dans ce paysage, les A.M se caractérisent par :

▪ **l'incrustation du trafic de transit dans l'espace urbain** que les projets de contournement prévus après le rapport OLLIER (*Assemblée Nationale 17-12-2003*), ont pour objectif d'écarter,

▪ **l'implantation difficile des transports en commun efficaces et cohérents**

□ **pénurie de foncier**

La pénurie endémique de foncier sur la bande littorale ne permet pas la création de réseaux maillés de TC et de modes doux.

Dans cette zone urbaine dense, territoire très contraint, les projets TC actuels sont tous conçus en élargissement de voies existantes, nécessitant des aménagements lourds, expropriations, destruction de logements, dans une conurbation qui concentre plus de 90% de la population sur 10% du territoire.

□ **Projets isolés**

La création de la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur (CANCA) a invalidé la priorité au TCSP intercommunal Est-Ouest Nice-Antibes/Sophia au profit du Tram de Nice, projet Niçois intra muros.

D'autre part les projets isolés de chaque EPCI, communauté d'agglomération ou de communes, sans cohérence globale, entraînent des ruptures de charges qui entravent les changements de comportement vers le report modal.

#### □ **Projets sans cohérence**

Le nombre élevé d'AOTU, l'absence de schéma global des transports, ajoutée à la prééminence coutumière des projets d'infrastructures de transport de tous types, aboutit à des incohérences incompatibles avec les efforts d'économie de l'espace imposés par la loi SRU, par exemple :

- RFF propose de résoudre la thrombose de la Côte d'Azur avec la **création d'une 3<sup>ème</sup> voie ferrée** Antibes-Nice accolée en surface aux 2 voies historiques, destinée à supprimer la juxtaposition des convois de vitesses différentes (TGV, Fret, TER, omnibus) pour améliorer les cadences TER.
- Quelques mois plus tard, c'est le principe légitime du **doublage total de la ligne** Marseille-Vintimille avec la **création de la LGV Paca**, qui est soumis au débat et accepté, ôtant logiquement toute utilité au projet de 3<sup>ème</sup> voie.

**Mais bien au contraire**, la solution privilégiée par RFF, et conçue à l'origine en 1995 par le CG06, prévoit par mesure d'économie, de détourner la LGV souterraine de sa trajectoire normale vers St Isidore, pour se **raccorder en surface sur la 3<sup>ème</sup> voie**, provoquant inexplicablement un étranglement qui reproduit sur cette section le défaut initial de cumul des TGV, TER et omnibus.

- Ce qui amène MVA à proposer aujourd'hui, la **création d'une 4<sup>ème</sup> voie** pour rétablir les objectifs visés à l'origine par la 3<sup>ème</sup> voie, succession de projets à portée limitée, provoqués par le seul détournement du tracé LGV et qui annule totalement la mesure d'économie souhaitée,

Avec au final, une **consommation de l'espace aberrante et des nuisances intolérables** dans les cœurs des villes traversées, qui sont purement et simplement sacrifiées.

Il en va de même pour les projets routiers, et l'absence de schéma global et prospectif, est responsable de cette **fuite en avant sans aucune cohérence**, et pour lesquels les principes d'économie de l'espace, efficacité et durabilité doivent prévaloir.

#### □ **Manque d'alternatives innovantes**

Les seuls projets TC en cours, TCSP ou Tram, sont des projets routiers **en élargissement des voiries existantes**.

Or, afin d'éviter la périurbanisation et pour économiser l'espace, la loi SRU impose de « construire la ville sur la ville » provoquant des mutations profondes de l'urbanisation, mal vécues par la population (98%).

Dans ce cadre, il est donc évident que les infrastructures de transports devraient **respecter le même principe d'économie de l'espace** en zone urbaine, et **leur mise en souterrain** devenir la règle, au profit des modes doux en surface.

D'autre part, les **alternatives maritimes** de transports de proximité n'ont jamais été explorées.

#### ■ **Les effets induits sont déjà visibles**

La **qualité de l'air** est fortement altérée par la circulation routière, l'aéroport, les activités humaines en général ainsi que les températures caniculaires courantes dans la région. Les dommages parfaitement lisibles sur la végétation, notamment du Parc du Mercantour, laissent augurer des effets induits sur la santé humaine.

La dégradation de la qualité de vie dans un univers urbain où ils ne se reconnaissent plus, confirme la **désertification** des cœurs de ville (-3000 hab à Nice) et une véritable **migration des populations d'actifs** vers le Haut Pays, choix de vie arrêté malgré la contrainte de déplacements plus longs et plus coûteux, sur des axes secondaires où les TC peu rentables n'ont aucune chance d'être améliorés avant longtemps.

## Quelles solutions pour résoudre les besoins locaux et de transit ?

Le rapport OLLIER sur la planification des infrastructures de transport et les décisions qui ont suivi concernant la création de Contournements routiers, donnent à ces projets un objectif unique : « **écarter le trafic de transit de l'espace urbain** »

**Mais, en l'absence de Plan Global de gestion des déplacements, le MO n'a pu envisager qu'une solution extrême : LE DOUBLEMENT DE L'A8 d'Antibes à Nice**, qu'il annonce comme une **conception durable de la gestion des flux** avec la séparation légitime des trafics de transit et des déplacements locaux, et qui répond simplement aux objectifs des projets de contournement routiers prévus par la Planification des Infrastructures de Transports

### - EST VAR

**Le tronc commun** des solutions longue et courte à l'Est du Var prévoit de **doubler l'A8 par 2 tunnels** unidirectionnels continus entre Saint Isidore et Nice-Est, sans échangeur intermédiaire, à la différence de la solution ASP dont les 2 tunnels doublant les sections à 2x2voies de l'A8, relie les échangeurs existants, favorisant encore davantage l'afflux de déplacements locaux sur un axe normalement dédié au transit, et ce, en totale contradiction avec l'objectif initial.

Les tunnels continus du tronc commun Est Var libèrent enfin la ville de Nice du trafic longue distance, soulage le quartier Nord qui subit les nuisances des échangeurs et viaducs, et ajoute une amélioration de la qualité de l'air avec la filtration des rejets et une moindre pollution sur les eaux de ruissellement.

**L'ASP**, à l'opposé de la conception durable recherchée de gestion des flux, n'est qu'un **moyen précaire destiné à augmenter la capacité de l'A8**, de la même portée que les projets actuellement en cours, financés par le Fonds de Concours du Conseil Général à Escota (*mise à 2x3 voies Antibes-Nice, sécurisation des tunnels et refonte d'échangeurs*), qui ne résout pas les défauts de conception (courbes, rampes ...). Elle est sans comparaison avec les ambitions de la **liaison continue Saint Isidore / Nice-Est**, dont **elle remet purement et simplement en question une opportunité de réalisation future**.

L'argument éventuel de mise en place rapide pour un coût minimum, est même totalement contestable compte tenu des difficultés de réalisation sur des sections en service, auquel il faut ajouter le coût des aménagements réalisés dans le cadre du Fonds de Concours du CG06 à Escota

Cette proposition, qui, par sa portée limitée et ses effets opposés à l'objectif initial, a été refusée par tous les intervenants, **et qui est progressivement en cours de réalisation dans le cadre des Fonds de Concours du CG06 à Escota, ne justifiait pas qu'elle figure au titre des solutions proposées par le MO dans le dossier soumis au Débat Public**.

### - OUEST VAR

Comme pour la section Est-Var, la séparation des flux est résolue par le doublement de l'A8 avec la **création de 2 tunnels St Isidore-Biot ou St Isidore-Antibes Bréguières** suivant l'ambition du projet, dédiés au trafic de transit, le flux local restant concentré sur l'A8.

Toutefois, l'axe envisagé pour la traversée du Moyen Pays par les 2 solutions, courte ou longue, **ne permet pas d'éviter le franchissement aérien** des vallons du Moyen Pays et de la vallée du Loup, provoquant un impact visuel, une consommation de l'espace et des nuisances totalement **INACCEPTABLES** dans un environnement privilégié que tous les efforts doivent aboutir à préserver.

L'intérêt de la mise en tunnel continu permet de filtrer l'air vicié avant son rejet dans l'atmosphère, et d'éviter la pollution des eaux de ruissellement, ce qui représente un progrès énorme, compte tenu de la fragilité de l'environnement et de la densité de la population.

A noter que chaque émergence des tunnels au franchissement des vallons entraîne la réalisation d'ouvrages en surface qui, outre les nuisances induites, grèveront d'autant le coût final, alors que le coût d'un projet souterrain est inversement proportionnel à sa longueur (*cf. étude SETEC mise en souterrain de la 3<sup>ème</sup> voie*).

**Quant à la solution courte**, elle ajoute un véritable nœud autoroutier avec les nuisances induites et une consommation de l'espace considérable, dans un secteur où elle **porte véritablement atteinte aux zones protégées de Villeneuve Loubet**, argument réhibitoire qui éradique purement et simplement cette proposition des alternatives possibles.

**L'intérêt majeur du Corridor Européen V, ajouté à la qualité des zones à traverser**, justifient un véritable effort d'investissement, et dans ce cadre, **la seule proposition envisageable** consiste en **2 tunnels unidirectionnels à 2x3 voies** (et non 2x2) **d'Antibes-Bréguières à Nice St Isidore, infléchissant vers le Nord la trajectoire de la solution longue** selon un axe permettant d'éviter toute émergence en surface et toute atteinte souterraine au réseau de nappes phréatiques, ressource primordiale qui a toujours nécessité une gestion drastique, et que les nouvelles directives justifiées par les effets déjà visibles de la modification climatique, imposent de préserver avec sévérité.

## CONCLUSION

Si travaux d'aménagement de l'autoroute il y a, et travaux il doit y avoir, près de 50 ans après sa conception et pour lui permettre de remplir ses objectifs durant les 65ans de vie normale d'une autoroute, ils doivent répondre à 3 impératifs : **Corriger les erreurs du passé, Améliorer le présent, Préparer le futur**

Mais ce **CAP** ne pourra être réalisé avec cohérence et efficacité, en l'absence de tout **schéma global de transports**, passage obligé qui est donc le préalable indispensable à tout projet d'aménagement, y compris LGV, E80 et autres.

### Des propositions soumises au Débat Public on peut tirer les conclusions suivantes :

1. autant l'**ASP** que la **solution courte** doivent être tout simplement écartées, leurs objectifs étant en totale contradiction avec ceux recherchés et les effets induits réellement inacceptables
2. le **principe de la solution longue** en tunnel continu St Isidore / Antibes-Breguières proposée par le MO est intéressant, mais doit être amélioré :
  - porté à 2x3 voies pour faire face aux obligations nationales et internationales de la E80,
  - selon un tracé infléchi vers le Nord pour permettre la mise en tunnel continu d'une infrastructure propre, garante d'une meilleure intégration et d'un niveau de nuisances 0.
3. **Certaines analogies des projets LGV PACA et A8-E80** entre Antibes et Nice (*tracé, échéance objectifs, impact, contraintes*) justifient que ces deux projets soient rapprochés pour une **mutualisation des moyens** et une réalisation optimale (*percements, traitement des rejets, viaducs mixtes à double tablier, etc*)

**En conséquences, une étude spécifique doit être engagée en ce sens afin que les conditions de réalisation de ces deux projets soient réexaminées à la lumière de cette potentialité**

4. **Le besoin impératif de TC** notamment dans la traversée Est-Ouest de la bande littorale, nécessite la libération de foncier routier, et le nouveau tracé de l'A8-E80 doit impérativement libérer les emprises des sections déplacées, que leur situation en milieu exclusivement urbain, désigne au premier chef **pour réaliser un véritable projet de TRAVERSEE URBAINE, intégrant également la « Voie Rapide » récemment doublée**, et offrant enfin à la Côte d'Azur l'infrastructure de proximité qui lui manque, regroupant :
  - Une desserte TC fine (métro de surface, VAL ou Tram) reliant le cœur de toutes les villes du littoral d'Antibes à Nice,
  - Une voie routière de desserte urbaine,
  - une possibilité de voie dédiée aux 2 roues motorisées, afin d'éviter leur infiltration dans les flux lourds et de sécuriser ce mode de transport qui affiche une croissance fulgurante, mais paie le plus lourd tribut à l'insécurité routière,
  - une voie dédiée aux véhicules de sécurité, leur évitant de longs détours pour rallier les points d'intervention, les incidents provoquant systématiquement le blocage des axes Est-Ouest traversant le département
  - et enfin un effort d'intégration végétale, excellent rempart contre les nuisances sonores, poussières et pollutions, afin de restaurer un environnement urbain qui subit ses nuisances depuis 30 ans.

**Ces projets ambitieux**, exigent que les études globales soient engagées sans tarder pour respecter les échéances fixées à 2020 autant pour la LGV que pour l'A8-E80.

**Dans l'attente de la réalisation de ces projets**, conformes à l'intérêt international de la E80 et aux besoins locaux de déplacements, le programme, actuellement en cours, des travaux de normalisation financés sur l'A8 grâce aux Fonds de Concours à Escota par le CG06, et l'application du principe de Chrono-Aménagement du territoire avec une circulation apaisée, permettront de sécuriser et fluidifier les flux dans la traversée des Alpes-Maritimes, durant le temps nécessaire.

**A noter que**, à ce jour, aucun investissement majeur sur l'A8, qualifiée d'autre part d'autoroute la plus chère de France, ne justifie la prolongation de 12 ans de la concession qui devrait s'arrêter en 2014.

Ce sont aujourd'hui les efforts du CG06 qui permettent la réalisation de travaux importants de sécurisation et de normalisation.

A l'extrême, un nouveau projet autoroutier majeur justifierait d'être mis en concurrence pour que de véritables alternatives innovantes soient envisagées, à l'image des réalisations de nos voisins européens

Le 24 février 2006

**B.GOURMANEL**  
Vice Présidente

**J. SELVA et C. VIALATTE**  
Secrétaires