

CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE : PROPOSITIONS DE LA CCI NICE COTE D'AZUR SUR LE MONTAGE FINANCIER DU PROJET

Le département des Alpes-Maritimes connaît depuis quelques années une dynamique qui doit se concrétiser par la réalisation de projets structurants notamment en matière de transports en commun : 3^e voie SNCF, prolongement du TCSP niçois vers l'Ouest et la Plaine du Var-Carros, TCSP sur les Bassins cannois et antibois, et bien sûr la Ligne à Grande Vitesse Côte d'Azur qui répond pleinement aux besoins de notre économie ouverte à l'international

Notre Compagnie Consulaire, soutenant de longue date la priorité donnée aux transports collectifs, considère comme les principaux acteurs du 06 que des investissements routiers sont également indispensables : au travers du Plan de Résorption des points noirs du Conseil Général, et **aussi du projet du contournement routier de Nice** acté dans son principe par la DTA 06 et soumis à consultation dans le cadre du Débat public qui se clôturera le 27 février prochain.

Parmi les solutions proposées pour ce projet, qui doit en tout état de cause s'insérer dans un schéma départemental multimodal des transports, **la solution longue entre Nice Est et les Bréguières à Mougins présente un grand intérêt sur le plan des fonctionnalités ainsi qu'un moindre impact sur l'environnement** (cf. Motion CCINCA du 12 décembre 2005).

Pour autant, cette solution a suscité de fortes réactions notamment sur l'importance de son coût lié à son passage en grande partie en tunnel.

La prise en compte de l'ensemble des projets de transport, à financer dans les Alpes-Maritimes, amène la CCI Nice Côte d'Azur à proposer l'étude d'un montage qui soit susceptible de favoriser la réalisation du contournement routier de Nice en poursuivant deux objectifs :

- réduire le plus possible la subvention publique d'équilibre et donc le concours de l'Etat et des collectivités territoriales,
- respecter le calendrier de livraison de l'ouvrage à l'horizon 2020.

Ce montage repose sur l'hypothèse de la concession unique aux conditions suivantes :

- En 2012, l'Etat lance un appel d'offres de concession à l'échelon européen qui intègre :
 - d'une part, la construction du contournement routier de Nice, financé par le péage mais avec obligation d'un tarif attractif et donc sensiblement inférieur à celui de l'A8 pour capter le trafic poids lourd de transit,
 - d'autre part, la reprise de la concession à compter de 2026 de l'A8 de Mandelieu à la frontière italienne.

- Il est donc attendu de la part du concessionnaire d'adapter l'exploitation de cette concession globale et sa gestion sur une durée définie et justifiée en fonction :
 - de l'amortissement des travaux du contournement routier sur 8 ans avec livraison de l'ouvrage en 2020,
 - d'une politique tarifaire complémentaire entre l'A8 et la nouvelle voirie qui bénéficiera d'un péage incitatif pour le trafic de transit.

Cette hypothèse nécessite quelques obligations :

- d'une part, une obligation légale car cela implique une découpe en tronçon par l'Etat de la concession actuelle d'ESCOTA conduisant en 2026 à une concession circonscrite aux limites administratives du 06,
 - d'autre part, cela suppose que l'Etat accepte à compter de 2026 que les recettes des péages visées ci-dessus soit affectées au concessionnaire.
- Cette proposition paraît légitime compte tenu de la solidarité dont ont fait preuve les usagers des Alpes-Maritimes vis-à-vis de la concession actuelle d'ESCOTA.

Considérant que ce montage peut réduire sensiblement le concours financier des collectivités territoriales, la CCI Nice Côte d'Azur demande qu'il fasse l'objet d'une expertise approfondie dans le cadre des études complémentaires que doit mener le maître d'ouvrage.