



## Observations du maître d'ouvrage du projet de contournement routier de Nice sur le rapport d'expertise des solutions 4 établi par ISIS

**Page 6** : Variante proposée par « l'Alternative » :

La solution proposée par l'association A7 Cconsiste en 2 tunnels : un tube Poids Lourds (PL) à double sens et un tube véhicules légers (VL) à circulations superposées.

En première analyse, il convient d'être prudent sur la faisabilité réglementaire et technique en terme de sécurité d'un tunnel à double sens pour les poids-lourds avec un trafic prévisible supérieur à 8 000 PL / jour à l'horizon 2020 de mise en service.

**Page 7** : solution 4 - variante 2 : description à corriger : « ASP de l'Etat à l'Est et l'autoroute nouvelle en version longue à l'ouest ».

**Page 7** : « *L'analyse des fonctionnalités actuelles montre que c'est bien sur le contournement nord de Nice que la fonction transit national et international est aujourd'hui la moins affirmée (mais c'est à l'ouest que les trafics sont les plus élevés) ce qui pourrait expliquer pourquoi la solution 3 proposée par l'Etat ne présente pas, a priori, une homogénéité évidente avec les deux autres en autoroute nouvelle.* »

La fonction de transit national et international est, par définition (le trafic de transit traversant la zone d'étude de part en part), assurée de la même façon par l'A8 de part et d'autre du Var.

La solution n°3 ne s'entend que comme un aménagement minimaliste uniquement destiné à donner un surcroît de capacité à l'A8, de manière à repousser de quelques années l'échéance de saturation de l'autoroute existante et améliorer ainsi la sécurité dans les tunnels. Cette solution ne sera retenue que si les conditions de réalisation des solutions n°1 et 2 ne peuvent être réunies. En ce cas, l'Etat, maître d'ouvrage du projet,

ne s'engagera sur aucun aménagement d'infrastructures nouvelles à l'ouest du Var, ses objectifs prioritaires (sécurité des tunnels à long terme, séparation physique des trafics locaux et de transit) n'ayant pu être atteints.

**Page 7** : « Par rapport aux solutions 1 et 2, la solution 3, en effet, n'améliore en rien certains critères retenus par la DTA et donc ne répond pas à certains objectifs de l'Etat lui-même (pérenniser l'accessibilité aux grands pôles de développement azuréens par exemple). »

C'est moins la pérennisation de l'accessibilité aux grands équipements et aux pôles de développement du littoral azuréen (priorité n°3) qui est en jeu, que la garantie d'un niveau de service (sécurité : priorité n°1, fluidité : priorité n°2) adapté aux fonctionnalités d'une autoroute de liaison interurbaine supportant un trafic international qui devrait continuer de croître malgré une diversification des modes de transport.

ISIS reconnaît lui-même que : « A l'est, en revanche, l'aménagement sur place envisagé dans les solutions 3 et 4 ne permet pas (dans le sens ouest – est) de clarifier les rôles de l'autoroute actuelle ; ainsi, les objectifs de sécurité et de fluidité des trafics internationaux risquent d'être moins bien assurés dans ces solutions 3 et 4. »

Les variantes n° 1 et 2 de la solution 4 correspondent respectivement aux scénarios 4 et 7 étudiés par le maître d'ouvrage (cf fiche thématique n° 1 « Des scénarios aux solutions »). Ces scénarios n'ont pas été retenus au motif que l'Etat, maître d'ouvrage du projet, ne concevrait pas d'intervenir massivement à l'ouest du Var sans avoir prioritairement réglé les problèmes cruciaux de sécurité dans les tunnels qui se posent entre les vallées du Var et du Paillon. La variante n° 3 de la solution 4 correspond fonctionnellement, sinon dans le détail, au scénario 4 du maître d'ouvrage : court à l'ouest – ASP à l'est, scénario qui a été éliminé après présentation et discussion en comité technique préparatoire au débat public.

**Page 8** : « L'ordre de présentation des cinq critères proposés ne représente par leur classement hiérarchique. »

Au contraire, pour l'Etat, les trois objectifs affichés : sécurité, fluidité, accessibilité et desserte des pôles stratégiques sont clairement hiérarchisés selon un ordre de priorité décroissant correspondant aux responsabilités de l'Etat tout en s'inscrivant dans le cadre concerté de la DTA.

**Page 10** : « Il faut soulever cependant la difficulté d'exploitation d'un tunnel long de huit kilomètres et les mesures de sécurité qui s'imposent ».

Quelle que soit la longueur des tunnels à construire, ils respecteront les dispositions de la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national. La fiche thématique n° 7 vient compléter le dossier de débat public sur cette problématique de la sécurité dans les tunnels. Il convient de rappeler que ce sont bien 2 tunnels unidirectionnels qui sont proposés par le maître d'ouvrage. Compte tenu des niveaux de trafic attendus, ils obéiront aux normes relatives aux tunnels urbains.

Ils seront notamment équipés d'issues de secours constituées de galeries inter-tubes disposées tous les 200 mètres. Des aménagements permettant le passage des véhicules de secours d'un tube à l'autre seront également prévus tous les 800 mètres environ.

La longueur des tunnels conçus dans le respect de ces normes n'est pas discriminante du point de vue de l'exploitation et de la sécurité.

**Pages 13:** « Dans la partie est, on peut penser que la solution 4 pourrait ne constituer qu'un phasage des solutions 1 ou 2 ; dans ce cas, on pourrait rendre compatible les deux solutions. On peut même penser indépendamment de cette possibilité que la solution 4 pourrait être optimisée, c'est à dire qu'elle pourrait mieux répondre à la plupart des objectifs de l'Etat **en séparant** complètement (dans le sens ouest – est) l'autoroute actuelle et le nouveau tracé en **shuntant** le diffuseur de Nice nord. »

L'ASP à l'est du Var n'est pas un aménagement évolutif. Il ne permet pas de déboucher sur la réalisation de deux tunnels entre Nice-est et Saint Isidore dans une phase ultérieure.

L'option est-courte, commune aux solutions 1 et 2, se caractérise par :

- Deux tunnels unidirectionnels à 2 voies en tracé le plus rectiligne possible, à une altitude comprise entre 40 et 90 mètres qui permet de franchir tous les vallons en souterrain entre le Var et le Paillon.
- Un système d'échange avec la voirie locale à Saint Isidore et à Nice-est, indépendant de celui de l'A8, qui permet de gérer de façon séparée les mouvements nécessaires au trafic d'échange et ceux intéressants pour le seul trafic local.
- Un bon équilibrage des trafics entre les tunnels de l'A8 et ceux du contournement de Nice (condition d'un niveau de sécurité optimal dans les tunnels) garanti par un demi échangeur ouest à la vallée du Paillon.

Les ASP proposés dans le cadre du débat public proposent de s'affranchir du tracé de l'A8 sur une longueur plus ou moins importante.

L'ASP proposé par la DDE épouse le tracé de l'A8 sur toute sa longueur. C'est la condition de la limitation des aménagements nouveaux, donc de la modicité de son coût (estimé à 300 M€), qui constitue son principal atout.

Dans l'ASP optimisée proposée par ISIS :

- la bifurcation dans le sens ouest-est est envisagée à partir de l'extrémité est du viaduc de Magnan, c'est à dire à une altitude voisine de 200 mètres. On perd en ce cas l'intérêt d'un profil en long quasiment plat procuré par la partie est des solutions n° 1 et 2; le troisième tunnel ainsi construit serait éloigné des 2 tunnels existants ce qui ne permettrait pas de réaliser de galeries de liaison pour l'évacuation des usagers en cas d'incident.

- avec 2% maximum, de pente admissible dans les tunnels, certains vallons situés à l'est de Magnan (le vallon de Saint Pancrace et le vallon des Fleurs) ne pourront pas être franchis en souterrain. L'impact du projet sur l'environnement serait alors beaucoup plus important sur les collines niçoises;
- une amélioration des caractéristiques de l'ASP pour répondre aux objectifs d'amélioration de la sécurité et de meilleure séparation des trafics par nature conduit à chercher à dissocier au maximum le contournement de Nice de l'A8, c'est à dire à éloigner le plus possible les bifurcations l'une de l'autre... jusqu'à retomber sur la solution est-courte proposée par le maître d'ouvrage.

**Page 16 :** « *La sécurité sera améliorée même sans projet (il n'a pas été nécessaire de multiplier brusquement les projets autoroutiers pour faire passer le nombre de morts en France au dessous de 5 000) mais un jour viendra où les mesures d'amélioration des tunnels et des sorties sur diffuseurs auront produit tous leurs effets et où le seul facteur de croissance de l'insécurité sera la croissance du trafic (même ralentie) qui rendra, de surcroît, l'accès des secours plus difficile ; le mieux relatif, à cette époque, ne sera plus suffisant.* »

Un bureau d'études spécialisé dans les études de trafic ne peut pas laisser croire que la sécurité sera améliorée même sans projet. La limitation des vitesses à 90 km/h déjà effective avec un dispositif de contrôle sanction automatisé (radar) dans le tunnel de Las Planas, les travaux en cours de mise en sécurité des tunnels, l'amélioration des échangeurs pour assurer la fluidité notamment à Nice-nord et à Nice-est sont trois mesures qui permettront d'améliorer le niveau de sécurité dans les tunnels à court terme, mais qui ne suffiront pas à long terme.

A partir d'un certain niveau de trafic dans cette section, il conviendra de mettre en place des restrictions d'accès pour garantir la sécurité dans les tunnels (cf p 55 du dossier de débat public) si le projet de contournement de Nice n'est pas réalisé.

**Page 17 :** « *En priorité, il faut améliorer le contournement est de Nice (solution 4) puis le contournement ouest (Antibes – Nice) en solution courte puis en solution longue (mais comme elles s'excluent l'une l'autre, il vaut mieux proposer une solution longue qui préserve l'avenir qu'une courte qui risque, à terme, de demander un prolongement vers l'ouest, et une diffusion de l'urbanisme au nord ouest de Villeneuve-Loubet) puis, enfin, une éventuelle 2<sup>ème</sup> phase du contournement est.* »

ISIS propose au final de réaliser la solution 2 du maître d'ouvrage après avoir aménagé sur place l'A8 à l'est du Var. Ceci représenterait au total un investissement de 2 700 M€, puisque la solution ASP à l'est du Var ne peut techniquement constituer une première phase de la solution est-courte. En effet, et contrairement à ce qui est écrit en page 21 : « *Il nous paraît cependant que l'élargissement prévu (sur la voie ouest – est) entre St Isidore et Nice est devrait s'écarter un peu du tracé actuel de A8, pour éviter le diffuseur de Nice Nord, ce qui revient à la rapprocher, pour cette seule partie et dans le seul sens ouest – est, des variantes 1 ou 2 (voir le croquis ci-après), il n'est pas concevable de créer un tunnel ouest-est de shunt de l'échangeur de Nice-nord sans disposer d'un ouvrage parallèle permettant une communication des deux tubes tous les 200 m pour les piétons et tous les 800 m pour les véhicules de secours comme le*

a a 26/4/06 15:22

Supprimé: 10/03/2006

a a 26/4/06 15:22

Supprimé: 6

stipule la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national.

Le phasage proposé n'apparaît ni techniquement, ni financièrement réaliste. **La solution n°4 ne peut en aucun cas préfigurer la mise en œuvre des solutions n°1 et 2 à l'est du Var.**

Dans le cadre des études de faisabilité qui ont été réalisées pour la préparation du débat public, la phase chantiers des différentes solutions proposées n'a pas été étudiée.

**Page 31** : « Une question préalable concerne le transport des matières dangereuses, il est autorisé pendant la nuit d'après la DDE dans les tunnels actuels. »

La circulation des véhicules transportant de l'oxyde d'éthylène, qui présente un danger particulier, n'est autorisée sur A 8 que la nuit de 22 h à 6 h, période de plus faible trafic, depuis juin 2003. En outre, une solution de transport intermodal de l'oxyde d'éthylène entre Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) et Milan, en Italie, permettant de basculer l'intégralité du trafic transitant par l'A 8 sur le rail, est en cours d'étude. Dès sa mise en œuvre effective qui devrait intervenir en 2006, les transports d'oxyde d'éthylène par l'A 8 seront interdits dans le département des Alpes-Maritimes.

**Page 32** : « La DDE admet que la partie de l'A8 entre St Isidore et Nice Est n'a pas de problème majeur de capacité à l'horizon étudié, et que le tracé neuf a été proposé avec souci majeur de répondre aux besoins de sécurité de cette partie ».

La section Saint Isidore - Nice-est a un problème majeur de capacité à l'horizon étudié contrairement à ce que laisse entendre l'expertise (cf. carte page 54 du dossier de débat public).

**Page 32** : « Pour la partie ouest, la DDE n'a pas proposé de requalifier l'A8 existante en boulevard urbain, car le problème de rachat de péage se poserait si c'était le cas. L'état envisage d'ailleurs de faire financer en partie le projet de contournement par la recette de péage encaissée, ce qui est tout à fait justifiable compte tenu du montant du projet. »

La requalification de l'A8 à l'ouest du Var en boulevard urbain telle qu'elle a été proposée pendant le débat public ne peut pas être retenue pour trois types de raisons:

- Il ne peut être question de surdimensionner le contournement de Nice à deux fois 3 voies. Nous proposons une 2 fois 2 voies pour le transit et une réduction de la capacité de 2 fois 4 à 2 fois 3 voies pour le local sur l'A8 ce qui permettra de réserver une voie dans chaque sens aux transports en commun.
- Il n'est pas envisageable de rendre l'A8 gratuite pour les raisons suivantes :
  1. sans péage, les concours publics nécessaires au financement du contournement de Nice seraient beaucoup plus élevés, privant d'autant les

collectivités locales des fonds nécessaires au financement des projets de transports en commun alternatifs à la route, ainsi que des autres projets ;

2. la gratuité de l'autoroute irait à l'encontre d'une incitation à utiliser les transports collectifs ;
3. une différence de coût des trajets autoroutiers jouerait à l'encontre de l'objectif de meilleure répartition des trafics entre le contournement de Nice et l'autoroute A8, qui constitue un des facteurs majeurs de l'amélioration de la sécurité sur l'autoroute.

- Pour des raisons géométriques : l'A8 est en surplomb de la ville dans Cagnes/Mer et en contrebas dans Saint-Laurent-du-Var ce qui rendrait sa transformation en boulevard urbain techniquement très difficile.

Le débat public a permis de poser la question du devenir de l'A8. Même si les propositions faites pendant le débat public ne peuvent pas être retenues, la DDE est prête à engager des études pour donner à cette portion de l'A8 un caractère plus urbain et permettre le développement des transports collectifs. Une fiche thématique a été préparée sur cette question.

En ce qui concerne les montages financiers envisageables, aucune précision ne peut être apportée au-delà de ce qui figure dans la fiche thématique n° 5 sur les modes de financement. La concession conjointe de l'A8 et du contournement de Nice n'est en tout cas pas envisageable avant 2027, date d'échéance de la concession de l'A8 actuellement détenue par ESCOTA.

**Page 32 :** « *Les impacts de TC sont en cours d'évaluation avec l'INRETS.* »

Il s'agit en fait de l'évaluation des projections de déplacements issues de nouveaux jeux d'hypothèses favorables à l'usage des transports collectifs, pilotée par la CPDP dans le cadre d'un atelier dit « TC++ » qui s'est réuni les 30 novembre et 12 décembre 2005 ainsi que le 31 janvier 2006. La conclusion des travaux de cet atelier a fait l'objet de la publication par la CPDP d'un cahier d'atelier.

**Page 34 :** « *Annexe 6 – les trois solutions présentées par l'Etat au débat public* »

Il conviendrait de mentionner dans la description des solutions 1 et 2 que le projet de contournement de Nice comprendrait un demi-échangeur ouest à Nice-est. Cette précision est importante en terme de sécurisation des tunnels autoroutiers. La bonne répartition des trafics entre l'A8 et le contournement de Nice conditionne le maintien du niveau du trafic en-deçà des seuils de saturation dans chacun des ouvrages.

Un phasage des bretelles de cet échangeur est possible en fonction des niveaux de trafics attendus.

|