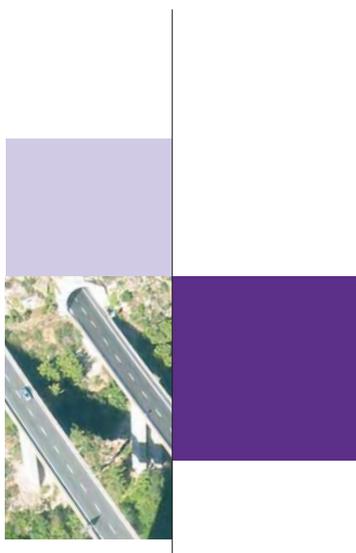


Quel contournement de Nice ?

	4.1 Les objectifs de l'Etat	58
	>> Les finalités du projet	
	>> Les conditions de réalisation du projet	
	>> Les principes du projet	
	4.2 Les hypothèses envisagées et les simulations de trafic	60
	>> A l'origine 6 options élémentaires ont été envisagées	
	>> Plusieurs séries de scénarios déclinent les options de base	
	4.3 Les solutions soumises au débat public	64
	>> Les solutions présentées au débat	
	>> Les caractéristiques des solutions soumises au débat	





>> Malgré le développement des solutions alternatives, une partie importante de la croissance attendue des échanges continuera à passer par la route et à transiter par l'autoroute A8.

La question du contournement de l'agglomération azurée est donc posée. Les parties précédentes ont apporté les éléments de connaissance pour éclairer le débat sur l'opportunité du projet.

La nécessité d'une nouvelle infrastructure de contournement de Nice avait déjà été mise en évidence par l'étude intermodale préparant la mise au point de la Directive Territoriale d'Aménagement. En application de celle-ci l'Etat présente donc un projet.

Autant sa conviction est faite sur l'opportunité, autant le maître d'ouvrage attend du débat des éclaircissements sur la nature de l'ouvrage à réaliser. Sa position s'est affinée avec la concertation qui a précédé la mise au point du présent dossier et qui a débouché en définitive sur trois solutions bien définies.

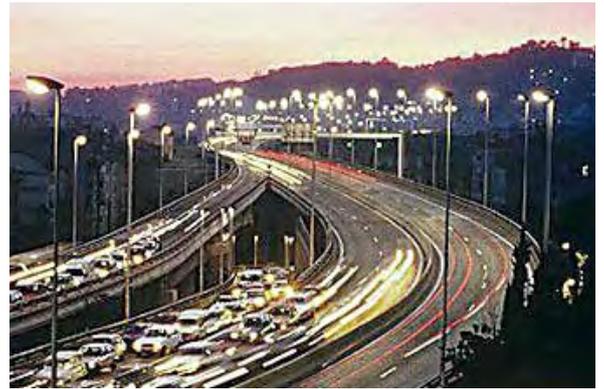
Cette partie du dossier présente les trois partis d'aménagement envisagés et les fonctionnalités d'une telle infrastructure. La partie suivante se concentrera sur les principaux enjeux et les conditions de son insertion dans les territoires concernés.



Les objectifs de l'Etat

Les prévisions de trafic ainsi que les analyses des possibilités offertes par les modes de transport alternatifs et les infrastructures existantes ont conduit à envisager la réalisation d'un contournement routier de Nice.

Conformément à la DTA et aux plans de déplacements urbains des collectivités azuréennes, les différents partis d'aménagement devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte les orientations suivantes présentées en trois objectifs et quatre conditions de réalisation.



Les finalités du projet

- > L'objectif prioritaire est l'amélioration de la sécurité des infrastructures routières.
Celle-ci se décline selon trois angles : la sécurité routière proprement dite, la sécurité dans les tunnels par rapport aux transports de marchandises et de matières dangereuses, et enfin l'acheminement des secours en cas de catastrophe majeure.
- > Il s'agit ensuite de prévenir la dégradation des conditions de déplacement sur l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération niçoise.
- > Il convient enfin de pérenniser l'accessibilité aux grands équipements (port, aéroport) et aux pôles de développement du littoral azuréen.

Les conditions de réalisation du projet

Elles sont définies comme suit :

- > Le projet respectera les priorités d'aménagement du territoire exprimées par la DTA. L'amélioration de la desserte des pôles d'activité devra éviter de multiplier les échangeurs qui pourraient aboutir à un développement périurbain non maîtrisé.
- > Le projet devra veiller à ne pas concurrencer les importants efforts faits en terme d'amélioration de l'offre de transports en commun, et à ne pas encourager les déplacements automobiles individuels domicile/travail. Il s'agit bien de résoudre un problème localisé de l'autoroute A8 et non d'augmenter les possibilités d'échanges.
- > Au-delà de la question globale des déplacements, le respect de l'environnement, marqué par des milieux naturels et des paysages particulièrement riches et sensibles, sera au cœur de la conception des ouvrages, ce qui conduit le maître d'ouvrage à envisager d'emblée des solutions principalement souterraines.
- > Le projet devra à la fois être financièrement réaliste et faire l'objet d'un partenariat cohérent avec ses fonctionnalités finales.

Les principes du projet

Plusieurs solutions sont envisageables pour renforcer l'armature routière est/ouest conformément au diagnostic porté sur les déplacements.

Dans les conclusions relatives à ce point, la Directive Territoriale d'Aménagement distingue deux aspects selon que l'on se trouve à l'est ou à l'ouest du fleuve Var.

Extrait de la DTA

« C'est pourquoi, afin de préserver un niveau de service satisfaisant sur cet axe, il convient, en tenant compte de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999, de renforcer l'armature principale routière et autoroutière par un dispositif qui nécessite :

> D'augmenter les capacités autoroutières de l'autoroute A8 dans le secteur du contournement de Nice, dont les caractéristiques médiocres posent dès aujourd'hui des problèmes de sécurité. A cet effet est retenu le principe d'une infrastructure nouvelle, au nord, ou à proximité, de l'autoroute A8.

> De prévoir le principe d'une liaison est-ouest entre la rive gauche du Var et le secteur nord d'Antibes, ayant notamment pour fonction de renforcer les capacités de franchissement du Var, de contribuer à délester l'autoroute A8, à améliorer particulièrement l'accessibilité au parc d'activités de Sophia-Antipolis et à ses extensions ainsi qu'à absorber une partie du trafic local urbain.»



L'environnement doit être au cœur de la conception de l'ouvrage. Ici, les coteaux d'AOC du vin de Bellet dont le périmètre s'étire de part et d'autre de l'A8 actuelle.

Les projets antérieurs

L'idée d'un doublement de l'autoroute A8 entre le département du Var et l'Italie est apparue dans les années 1970 et le principe de ce doublement avait été progressivement inscrit dans les différents schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des Alpes-Maritimes.

Le principe de cette liaison avait également été inscrit dans les documents de planification nationaux, notamment le schéma directeur routier national.

Le projet initial visait à relier le département du Var à l'Italie, en doublant l'autoroute A8 actuelle par une nouvelle infrastructure autoroutière traversant et desservant le Moyen-Pays. La longueur de certaines variantes de ce projet avoisinait 100 km.

Ce premier projet autoroutier de doublement de l'autoroute Estérel Côte d'Azur connu sous le nom « A8 bis voie verte » visait à répondre aux prévisions de saturation de l'infrastructure existante entre Cannes et Nice. Il était ainsi envisagé de réaliser une autoroute doublant l'A8 actuelle de la commune des Arcs dans le Var à l'Est de Nice par une autoroute traversant et desservant le Moyen-Pays.

Une trentaine d'associations avaient alors réagi et s'étaient fédérées en créant « la coordination contre l'A8 bis ». Cette coordination s'était insurgée contre ce qu'elle considérait comme un sacrifice du Moyen-Pays pour régler un problème de circulation du littoral et elle affirmait comme certain le fait que l'autoroute accélérerait l'urbanisation. En 1992, une structure composée d'élus et d'associations s'organisa: le GEFIDA « groupe d'étude et de financement de l'Alternative ». Ce groupement réalisa une contre étude et proposa la construction d'une alternative de moindre envergure que le projet A8 bis qui consistait en une liaison autoroutière souterraine entre St Isidore et Biot.

Plus récemment l'A7C, Association de défense des 7 communes contre le projet A8bis, a proposé une solution d'aménagement sur place visant à donner à l'A8 une capacité constante de 2x3 voies entre la Vallée du Paillon et le Var.

Aujourd'hui, suite aux réflexions préalables à l'élaboration de la DTA, le projet de contournement routier de Nice tel qu'il est présenté dans ce dossier de débat public se démarque des projets antérieurs par ses ambitions plus limitées et par la recherche d'une parfaite cohérence avec les projets de transports collectifs dans le cadre d'une démarche de développement durable du territoire.

4.1

Les objectifs de l'Etat

4.2

Les hypothèses envisagées et les simulations de trafic.

4.3

Les solutions soumises au débat public



Les hypothèses envisagées et les simulations de trafic

A l'origine, 6 options envisagées

Au regard du diagnostic précédent relatif aux conditions de circulation et de sécurité sur L'A8 au droit de l'agglomération niçoise, il ressort que les solutions à rechercher doivent répondre à une double problématique dont la vallée du Var constitue le pivot :

> à l'ouest du Var, la perspective d'une congestion forte de la section d'A8 comprise entre l'échangeur d'Antibes et la vallée du Var et située dans le tissu urbain très dense de la bande littorale

> à l'est du Var, la nécessité de remédier à une perspective de saturation et d'augmenter le niveau de sécurité de la section d'A8 comprise entre les vallées du Var (Saint-Isidore) et du Paillon (Nice-Est), section marquée par une géométrie difficile dans un contexte topographique accidenté et urbain dense.

L'État a recherché pour chacun de ces secteurs des solutions appropriées en s'inscrivant dans le cadre défini par la DTA. Aussi bien à l'est qu'à l'ouest du Var, trois types de réponses a priori adaptées ont été évaluées.





La traversée du Var (ici, le nouveau pont sur la RN202bis) constituera la rotule du projet.

3 options à l'est du fleuve Var

A l'est du Var, le projet de contournement de Nice vise à retrouver une infrastructure autoroutière de transit suffisamment fluide et sûre pour une liaison internationale essentielle au trafic entre la France et l'Italie. La réponse la plus évidente semble se trouver dans la réalisation d'une nouvelle infrastructure doublant l'A8 sur une section plus ou moins longue. Néanmoins, la possibilité d'un aménagement sur place de l'autoroute actuelle par construction d'une nouvelle chaussée à proximité mérite également d'être étudiée.

Ainsi, trois options contrastées sont possibles à l'est du Var :

- > Une solution autoroutière « longue » dédoublant l'A8 du fleuve Var au secteur de La Turbie,
- > Une solution autoroutière « courte » dédoublant l'A8 du fleuve Var à la vallée du Paillon,
- > Une solution « aménagement sur place » permettant de renforcer l'actuelle autoroute A8 entre Saint Isidore et Nice-Est.

Afin de préserver la fonction de transit et de ne pas induire d'urbanisation incontrôlée, le nombre des échangeurs devrait, dans le cas d'une nouvelle infrastructure, être réduit au strict minimum et les fonctions locales seraient assurées par l'actuelle autoroute A8 qui aurait une vocation urbaine et pourrait accepter un nouvel échangeur au Vallon des Sablières (La Mantéga) entre Saint Isidore et Nice - Nord.

3 options à l'ouest du fleuve Var

Conformément aux orientations de la DTA, deux pistes de solutions ont été recherchées :

- > soit un doublement de l'autoroute actuelle par une nouvelle infrastructure autoroutière destinée principalement aux trafics d'échanges et de transit, l'A8 actuelle devenant davantage dédiée aux déplacements internes à l'agglomération
- > soit, au contraire, la création d'une nouvelle liaison routière intercommunale visant à décharger l'autoroute actuelle d'une partie de son trafic local.

Compte tenu des contraintes environnementales et urbaines très fortes, trois solutions ont ainsi été envisagées :

- > solution autoroutière « longue » évitant la totalité de la section congestionnée de l'A8, du secteur des Bréguières de Mougins à celui de Saint-Isidore
- > solution autoroutière « courte » constituée d'une partie d'élargissement à 2x4 voies de l'A8 lorsque le tissu urbain le permet, entre Antibes et Vaugrenier, complétée d'un contournement autoroutier neuf entre Vaugrenier et la Vallée du Var pour éviter les secteurs d'urbanisation dense de Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var
- > liaison routière intercommunale ouest entre le secteur de Sophia-Antipolis et la vallée du Var (LIO).

La solution d'aménagement sur place de l'A8 entre Antibes et St-Laurent-du-Var a été examinée. Elle se heurte, à l'est de l'échangeur de Villeneuve-Loubet, à la mitoyenneté de la voie ferrée littorale dont l'élargissement est programmé à court terme ainsi qu'à la proximité du tissu urbain cagnois qui rend inenvisageable un élargissement de cette section de l'A8.



L'enjeu : pérenniser la desserte des lieux d'activités.

4.1
Les objectifs de l'Etat

4.2
Les hypothèses
envisagées et les
simulations de trafic.

4.3
Les solutions
soumises au
débat public

Plusieurs séries de scénarios déclinent les options de base

Les comités techniques et de pilotage qui ont précédé la mise au point du dossier de débat public ont souhaité disposer d'une analyse des scénarios obtenus en combinant les différentes options.

12 scénarios de base

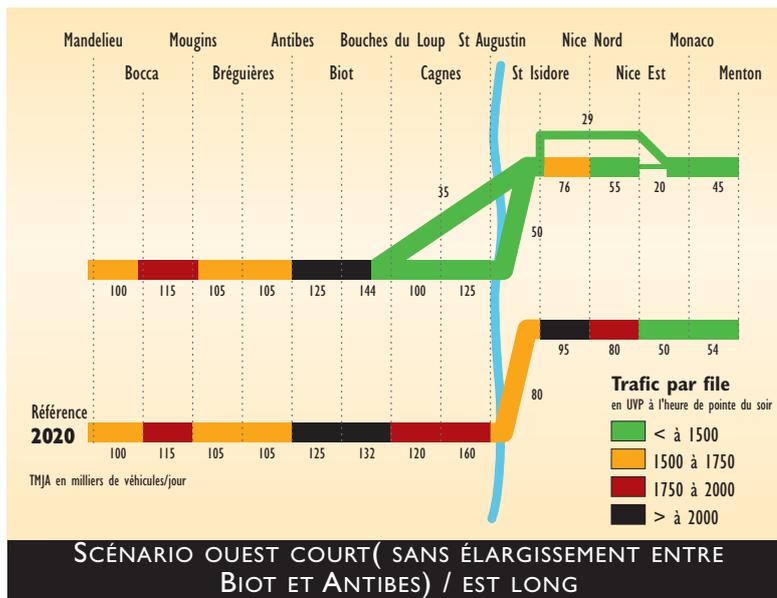
C'est ainsi qu'ont été imaginés 12 scénarios de base. Les 3 options de l'est seules, ou combinées avec chaque option de l'ouest.

Ces 12 scénarios consistent à créer une bifurcation de l'autoroute A8 aux deux extrémités du contournement et un échangeur complet dans la vallée du Var à Saint Isidore pour une bonne articulation avec les axes nord/sud constitués par les RN 202 et 202 bis.

12 scénarios supplémentaires testés

A l'issue de cette première série de tests, pour une analyse approfondie des fonctionnalités, des scénarios supplémentaires ont été examinés en introduisant des paramètres supplémentaires (positions différentes des échangeurs, contraintes d'affectation de trafic, voiries complémentaires).

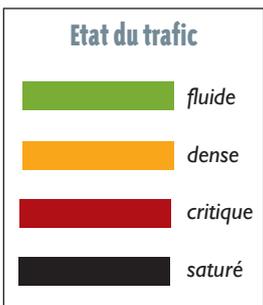
L'ensemble de ces scénarios se décline par des diagrammes similaires aux deux présentés ci-après et qui illustrent les propos de la page suivante.



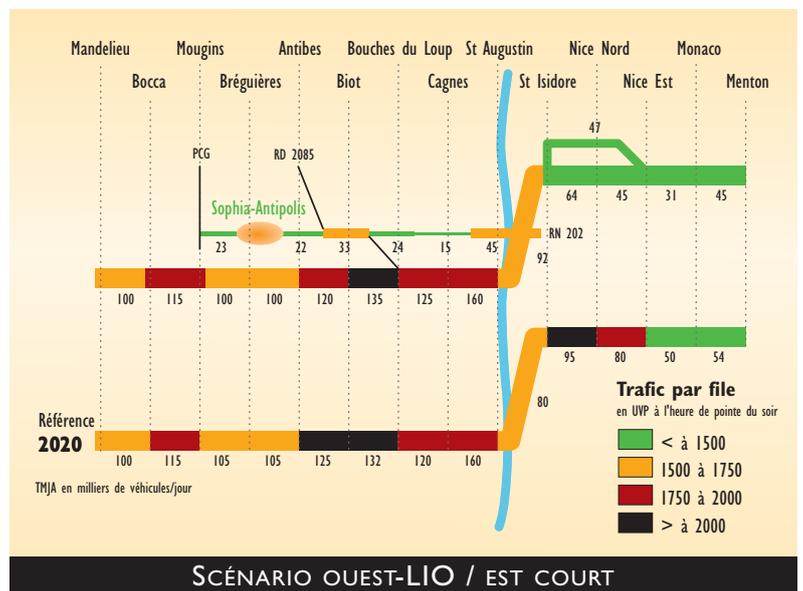
Dans ce schéma, le diagramme du haut représente les résultats de la simulation à l'horizon 2020 pour le scénario combinant l'option courte à l'ouest (mais sans mise à 2 fois 4 voies de la section Biot-Antibes) et l'option longue à l'est.

A l'ouest, il montre le maintien d'une zone de forte saturation (code noir) entre le débranchement de Biot et Antibes qui justifie l'élargissement de l'A8.

A l'est, il montre le faible trafic entre Nice Est et La Turbie qui à contrario justifie l'abandon de l'option longue. Le diagramme du bas représente la situation prévisible en 2020, sans contournement. (cf. mode d'emploi page 54)



Le diagramme du haut représente les résultats pour le scénario ouest LIO, Liaison intercommunale de l'ouest. A l'ouest, il montre le maintien d'une zone de forte saturation (code noir) entre Biot et les Bouches du Loup. La solution LIO ne permet pas un délestage suffisant de l'A8 mais capterait par contre un trafic important sur le réseau secondaire, particulièrement dans le secteur de Villeneuve-Loubet et au niveau de la traversée du Var.



Analyse et sélection des scénarios

Afin de déterminer quelles solutions globales permettraient de satisfaire à l'ensemble de la problématique de contournement de Nice, ces options ont été combinées entre elles au travers de multiples scénarios. Les études de déplacements menées sur tous ces scénarios ont permis de dégager quelques conclusions majeures relatives à l'efficacité fonctionnelle des aménagements envisagés :

> A l'est du Var, l'option « longue », ne présente pas d'avantage significatif en termes fonctionnels. En effet, elle conduit à dédoubler l'autoroute A 8 jusqu'à la Turbie, dans sa section à 2x3 voies pourtant encore éloignée du seuil de congestion et dont le trafic résiduel deviendrait alors très faible. Cette option coûteuse à la fois sur le plan environnemental, compte tenu de la longueur développée de sections à l'air libre, et sur le plan financier ne paraît donc pas devoir être davantage approfondie.

> A l'ouest du Var, les études de déplacements ont montré que la solution de type LIO ne constituait pas une réponse pertinente. En effet, bien qu'intéressante une quantité non négligeable de déplacements potentiels, elle ne permet de délester l'A8 que de façon tout à fait marginale. Malgré un coût de construction élevé (proche du milliard d'euros) elle serait, compte tenu de la multiplicité des échanges à prévoir pour assurer ses fonctionnalités de desserte fine des territoires traversés, majoritairement réalisée à l'air libre. Elle aurait un impact environnemental forcément important et donc difficilement acceptable. Ne répondant manifestement pas à la problématique posée cette solution doit être écartée à ce stade.

Ces deux dernières options ne pouvant être retenues, le projet de contournement de Nice doit être trouvé dans la combinaison :

> à l'ouest du Var d'une solution autoroutière courte ou longue

> avec à l'est du Var la solution autoroutière courte.

A l'est, l'option d'aménagement sur place, d'un intérêt fonctionnel limité, présente en revanche l'avantage d'un coût de construction sensiblement moindre qui pourrait se justifier dans un contexte de forte pénurie budgétaire. C'est la raison pour laquelle au stade du présent débat, par esprit de cohérence, cette option n'a pas été combinée avec les options ouest du Var, et ce bien qu'elle soit compatible avec elles sur le plan technique.

Ainsi, en définitive, trois solutions contrastées sont portées au présent débat, dont deux répondent bien aux objectifs de l'Etat et une option minimaliste permettant, pour un investissement modique, de différer l'échéance de saturation de la section Saint Isidore-Nice Est.



L'outil des simulations: le modèle multimodal de trafic local TRIPS

L'outil utilisé pour faire les prévisions de trafics nécessaires à l'étude du projet est le modèle multimodal de trafic local TRIPS. Ce modèle tient compte des effets possibles de l'évolution de tous les modes de transports.

Il s'agit d'un modèle de comportement mis au point en commun avec l'agence des déplacements des Alpes-Maritimes, le conseil général et la DDE. Il est calibré à partir des observations de l'enquête ménage réalisée en 1998 et repose sur :

> Un découpage fin de la Bande Côtière des Alpes-Maritimes en 565 zones, hérité de l'étude intermodale «Blanchet»

> Des hypothèses de croissance démographique et du nombre d'emplois actualisées et cohérentes avec celles prises en compte par les collectivités locales pour l'élaboration de leurs documents de planification urbaine de moyen et long terme.

> Un réseau de référence 2020 incluant tous les projets de transports en commun, de transports ferroviaires, de routes et d'aménagements de l'A8. Ce réseau a été construit collégialement avec les communautés d'agglomérations, le conseil général, l'agence de déplacements des Alpes-Maritimes et les autorités organisatrices de transports.

> Le choix de 2020 comme année de projection pour les études de trafic (le même que celui retenu par RFF pour ses études préparatoires au débat public sur la LGV PACA). Il correspond à la durée moyenne de réalisation d'un grand projet d'infrastructure routière.

Ce modèle permet de comprendre le fonctionnement des transports et de mesurer les conséquences des diverses hypothèses d'évolution ou d'aménagement. Les résultats de la modélisation permettent d'estimer la répartition des trafics entre les infrastructures principales, le réseau routier secondaire et les transports en commun et de les traduire en données d'utilisation de l'A8 et du contournement de Nice à l'heure de pointe du soir.

Avertissement :

Par définition, un modèle est «calé» avec des données mesurées (qui constituent l'état initial) auxquelles on applique des hypothèses d'évolution. Les scénarios de «rupture» ne sont pas, par essence, modélisables. Par contre on peut «forcer le modèle» pour évaluer les résultats d'inflexions fortes.

4.1
Les objectifs de l'Etat

4.2
Les hypothèses
envisagées et les
simulations de trafic.

4.3
Les solutions
soumises au
débat public



Les solutions soumises au débat public

En définitive, après comparaison des résultats du modèle pour les différents scénarios, il ressort deux solutions qui répondent bien aux objectifs de l'Etat tels qu'exprimés dans la DTA et rappelés au début de cette partie et une troisième, qui bien que moins satisfaisante, ne peut être écartée du débat.

Les solutions présentées au débat

La solution 1: le tracé court

Il s'agit du dédoublement de l'A8 entre Biot et Le Paillon, c'est-à-dire la combinaison des options courtes à l'est comme à l'ouest du Var. Pour être cohérente et pleinement efficace, cette solution comprend aussi l'élargissement (mise à 2 fois 4 voies) de l'A8 entre Antibes et Biot.

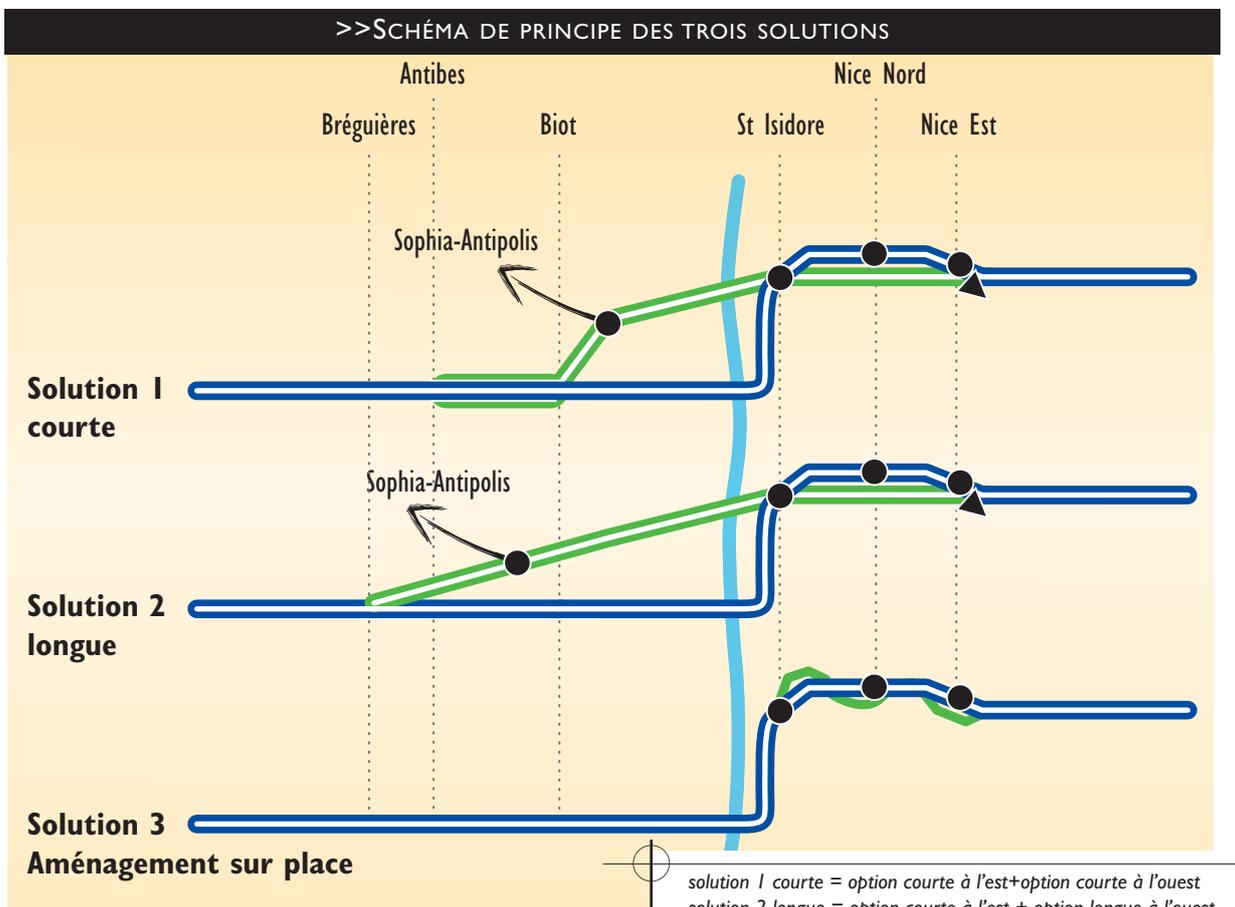
La solution 2: le tracé long

Il s'agit du dédoublement de l'A8 entre Les Bréguières et Le Paillon c'est-à-dire la combinaison des options courte à l'est et longue à l'ouest du Var.

La solution 3 : L'aménagement sur place de l'existant entre St Isidore et Nice Est

Il s'agit de l'option aménagement sur place à l'est du Var seule. Bien que ne répondant pas parfaitement aux objectifs, cette solution a été étudiée à partir des propositions d'une partie du milieu associatif. Elle a fait l'objet de concertation avec les responsables locaux. Elle apparaît comme une alternative à la proposition de l'Etat à l'est du Var et à ce titre est soumise au débat.

>> SCHEMA DE PRINCIPE DES TROIS SOLUTIONS



Les caractéristiques des solutions soumises au débat

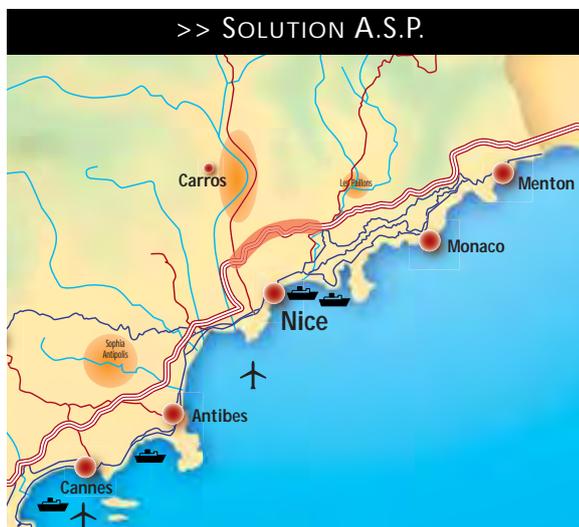
L'option « courte » à l'est du Var, tronç commun des solutions courte et longue proposées par l'Etat

Il s'agirait de deux tunnels unidirectionnels à deux voies de circulation par sens reliant directement Saint Isidore au Paillon par un tracé le plus rectiligne possible, proche du tracé actuel de l'A8. La nouvelle infrastructure sera calée à une altitude très en dessous de l'A8 qui culmine à 215m au niveau du tunnel de Féric. Un demi-échangeur, orienté vers l'ouest, serait créé à Nice Est pour la desserte - notamment par les poids lourds - de la vallée du Paillon et du Port de Nice. Cela permettrait aussi d'équilibrer les trafics entre le contournement de Nice et l'A8 de manière à garantir sur chaque infrastructure un niveau de circulation le plus loin possible de la saturation. C'est la condition d'une sécurité optimale dans les tunnels.

Par sa géométrie plus propice le contournement de Nice serait l'itinéraire privilégié du transit et des poids lourds. Longueur du nouvel ouvrage : environ 9 km dont 8 km de tunnel et 1 km de viaduc.

Avertissement:

Le niveau des études ne permet pas de calculer avec précision les longueurs d'ouvrage qui sont données ici et qui doivent être considérées comme des ordres de grandeur.



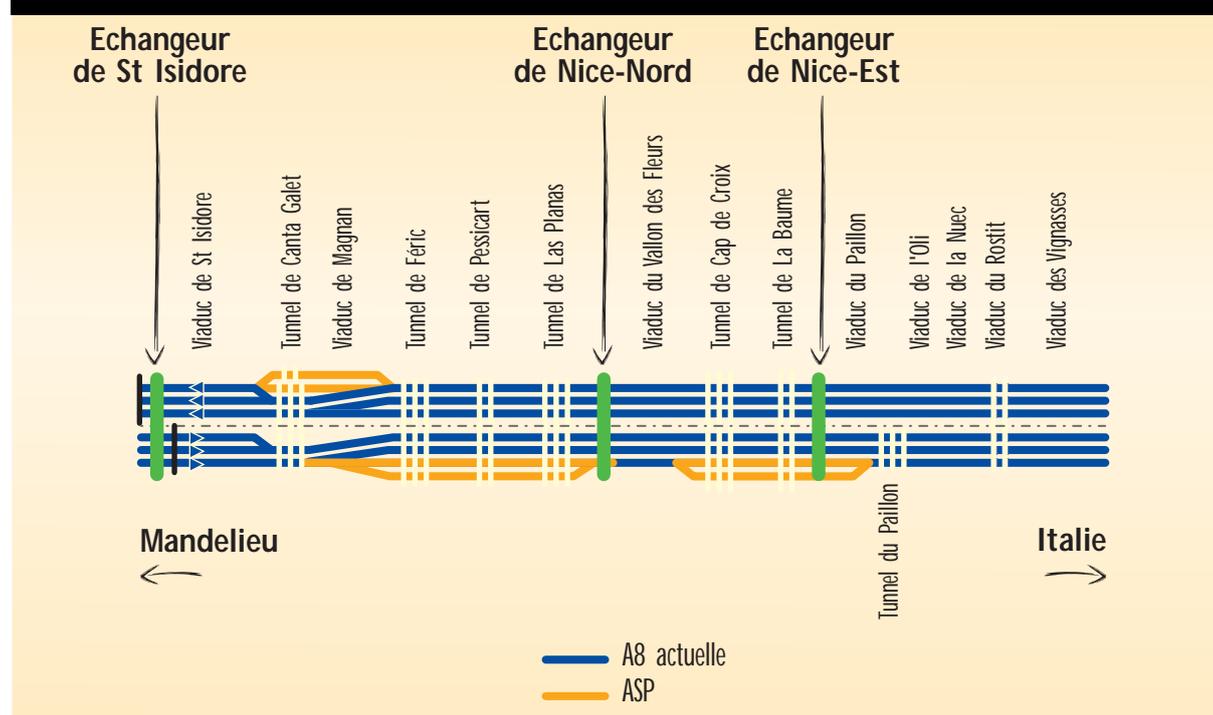
L'option « A.S.P. » aménagement sur place à l'est du Var

Les viaducs et tunnels n'étant pas élargissables, il s'agirait de créer de nouveaux ouvrages à deux voies (viaducs et tunnels) proches de l'autoroute actuelle.

Ainsi seraient ajoutées 2 voies au sud de l'A8 (sens vers l'Italie) entre le viaduc de Magnan et Nice Nord, puis entre Nice Nord et Nice Est sur environ 6km.

De même au nord (sens Italie vers le Var), il serait procédé à l'ajout de 2 voies entre le tunnel de Féric et le vallon de Crémat (2km). Les échangeurs actuels seraient conservés.

>> SCHÉMA DE PRINCIPE DE L'A.S.P.



>> SOLUTION COURTE

*L'option « courte » à l'ouest du Var*

Il s'agirait de franchir le Var au droit de Saint Isidore et de relier Saint Isidore à Biot par deux tunnels unidirectionnels à deux voies de circulation par sens. Le tracé ferait un léger crochet vers le nord pour éviter des couches géologiques peu propices à ce genre d'ouvrage. Un échangeur serait créé à l'est de Sophia-Antipolis.

Le dispositif serait complété par l'élargissement à 2x4 voies de l'A8 depuis le débranchement du contournement de Nice jusqu'à la barrière de péage d'Antibes.

Il sera nécessaire que la conception de l'échangeur à Biot prenne en compte l'éventuel débranchement de l'option courte pour qu'il y ait une compatibilité entre les deux ouvrages, et notamment une distance suffisante pour permettre les entrecroisements en toute sécurité. Longueur du nouvel ouvrage: environ 16 km dont 12 km de tunnel et 1 km de viaduc.

rappel :

solution 1 courte= option courte à l'est+option courte à l'ouest
 solution 2 longue = option courte à l'est + option longue à l'ouest
 solution ASP = option aménagement sur place à l'est

L'option «longue» à l'ouest du Var

Il s'agirait de deux tunnels unidirectionnels à deux voies de circulation par sens reliant Saint Isidore aux Bréguières à l'ouest d'Antibes. Le tracé comprendrait un échangeur au nord-est de Sophia-Antipolis.

Longueur du nouvel ouvrage: environ 19 km dont 16 km de tunnel et 1 km de viaduc.

>> SOLUTION LONGUE

*Les caractéristiques autoroutières communes aux solutions 1 et 2*

Le profil en travers serait limité à 2x2 voies, ce qui est suffisant pour répondre aux besoins des trafics de transit et d'échange. Il ne conviendrait pas de surdimensionner la capacité autoroutière au risque d'engendrer un « appel d'air » pour la circulation automobile individuelle.

La vitesse autorisée sur le contournement de Nice serait limitée à 110 km/h, ce qui, conjugué aux effets directs sur la sécurité routière, permettrait de réduire les emprises nécessaires aux bifurcations et échanges à Nice Est, Saint Isidore, Sophia-Antipolis, Vaugrenier ou les Bréguières ainsi que les rayons des courbes imposés pour la visibilité.





Un nombre volontairement limité d'échangeurs

Les échangeurs ont un rôle déterminant dans le fonctionnement et la vocation d'une autoroute, mais aussi dans le devenir des territoires desservis. Si l'on souhaite que l'infrastructure ait une fonction exclusive de transit, les échangeurs doivent être limités aux entrées et aux sorties des axes que l'on souhaite mettre en connexion directe. Si, au contraire, elle doit assurer une fonction de desserte régionale ou locale, elle doit intégrer des points de diffusion destinés à desservir des territoires stratégiques. Le projet préconise de limiter à trois (Nice Est, St Isidore et Sophia-Antipolis) le nombre d'échangeurs ou demi-échangeur pour les solutions courte et longue, pour trois raisons au moins :

- > Ne pas surcharger le contournement de Nice avec du trafic local.
- > Permettre le trafic d'échange entre les différentes vallées et pôles d'activités ce qui nécessite un demi-échangeur à Nice-Est.
- > Améliorer la desserte par l'est de Sophia-Antipolis par un nouvel échangeur.

Dans la solution A.S.P. aucun échangeur nouveau n'est prévu.

4.1
Les objectifs de l'Etat

4.2
Les hypothèses envisagées et les simulations de trafic.

4.3
Les solutions soumises au débat public

Ce qu'il faut retenir :

Pour assurer la sécurité, prévenir la dégradation des conditions de déplacement sur l'arc méditerranéen et pérenniser les conditions d'accès aux zones économiques des Alpes-Maritimes, l'Etat, dans le cadre de la mise en œuvre des orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement et après avoir testé de multiples scénarios, présente trois solutions pour un projet de contournement de Nice.

Ces trois solutions consistent à dédoubler l'autoroute existante sur une plus ou moins grande longueur.

La solution 1, dite solution courte, prévoit un dédoublement en souterrain de Vaugrenier à Nice Est avec deux échangeurs situés à l'est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est, complété par une mise à 2 fois 4 voies de l'A8 entre Antibes et Biot.

La solution 2, dite solution longue, prévoit un dédoublement en souterrain des Bréguières à l'ouest d'Antibes jusqu'à Nice Est avec deux échangeurs situés au nord-est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est.

La solution 3, dite d'aménagement sur place, prévoit un dédoublement non continu par des ouvrages à 2 voies implantés parallèlement à l'autoroute existante dans les zones où elle n'a actuellement que 2 voies en conservant les échangeurs existants de St Isidore, Nice-Nord et Nice-Est.