



Ingénierie
du Trafic
et des
Systèmes
d'exploitation



Contournement de Nice : Analyse d'une solution alternative



Expertise complémentaire

Référence : 0G5146AG

Date de version : 27/02/2006

Version : 6

Objectifs et contexte de l'expertise.....	3
Objectifs.....	3
Processus mis en oeuvre.....	3
Analyse des enjeux et des projets.....	4
Analyse des enjeux.....	4
Analyse des fonctionnalités actuelles.....	5
Les projets étudiés.....	6
Les fonctionnalités des projets examinés.....	7
L'analyse multicritères.....	8
Choix des critères.....	8
La sécurité.....	9
La fluidité.....	10
Accessibilité des grands pôles.....	11
Coût et efficience.....	12
<i>Coût</i>	12
<i>Phasage</i>	13
Environnement et urbanisme.....	15
Synthèse – justification du contournement.....	16
Recommandations.....	18
Généralités.....	18
Prise en compte des objectifs nationaux.....	18
Les mesures d'accompagnement.....	19
Les éléments de conclusion.....	21
Annexes.....	23
Liste des documents consultés.....	23
Annexe 1 - Extraits de la DTA des Alpes Maritimes.....	24
Annexe 2 - Calcul des fonctionnalités.....	26
Annexe 3 - Synthèse des critères.....	28
Annexe 4 - Exemple d'interaction Urbanisme - Déplacements.....	29
Annexe 5 – Compte rendu de la journée du 19 janvier.....	30
<i>Liste des participants</i>	30
<i>La visite sur le terrain</i>	30
<i>La présentation du projet de l'Etat par la DDE</i>	31
<i>Préalable</i>	32
<i>Transports collectifs et modes alternatifs</i>	33
<i>Etudes de l'état</i>	33
<i>Les critères</i>	33
Annexe 6 – les trois solutions présentées par l'Etat au débat public.....	34
Annexe 7 – la solution proposée par l'A7C.....	37



Objectifs et contexte de l'expertise

Objectifs

Le Contournement routier de Nice est actuellement l'objet d'une procédure de Débat Public qui doit s'achever fin février 2006.

Le projet présenté au Débat par le Maître d'Ouvrage, la DDE des Alpes Maritimes, synthétise en trois projets distincts un ensemble de 24 solutions préalablement étudiées. Les trois projets soumis au Débat n'ont pas pu refléter la totalité des options possibles. Une quatrième option fait l'objet d'une analyse complémentaire.

Dans le cadre du débat public, un atelier technique a travaillé sur des nouveaux jeux d'hypothèses portant sur un développement plus volontariste des transports collectifs. Les conclusions de cet atelier mettent en évidence les effets encourageants d'un tel développement, néanmoins les reports modaux demeurent insuffisants à une amélioration significative de la situation de saturation de l'A8.

Dans ce contexte, l'expertise consiste :

- D'une part, à mener les analyses de manière homogène avec les processus d'évaluation déjà pris en compte dans les documents soumis au Débat Public afin de rapprocher les problématiques dans un même cadre d'évaluation ;
- D'autre part, à apprécier l'impact général d'une politique de transport collectif encore plus volontariste.

Processus mis en oeuvre

Cette expertise s'appuie sur la lecture critique des documents présentés par le Maître d'ouvrage ainsi que ceux fournis au consultant par les Associations.

Elle comporte également les éléments visuels de la situation observée un jour de semaine de début 2006 sur l'autoroute A8 dans sa partie comprise entre Antibes et Nice Est.

Elle s'appuie également sur les informations transmises d'une part, par la DDE lors de la visite du site le 19/01/2006 et, d'autre part par les associations rencontrées à Nice le même jour.



Analyse des enjeux et des projets

Analyse des enjeux

Cette partie de l'étude consiste à dégager les grands objectifs de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) sur laquelle un consensus général a permis de fixer le cadre d'une véritable perspective d'aménagement durable du littoral azuréen.

Trois objectifs généraux visent à renforcer la place des Alpes Maritimes sur l'arc méditerranéen, malgré les fragilités identifiées :

- Le premier objectif est de conforter le positionnement des Alpes Maritimes :
 - en améliorant la qualité des liaisons (rôle de l'aéroport, du port, des relations ferroviaires, des liaisons autoroutières ouest – est), notamment avec l'Italie. La DTA affirme **la nécessité d'augmenter les capacités de l'autoroute A8 dans le secteur du contournement de Nice, et de renforcer les capacités du franchissement du Var et l'accessibilité au parc de Sophia-Antipolis.**
 - en confortant les pôles d'excellence à deux niveaux :
 - + la diversification de l'offre touristique par la valorisation du patrimoine culturel et la protection du cadre naturel,
 - + les hautes technologies, l'enseignement et la recherche pour pérenniser le développement de Sophia-Antipolis et de l'Université de Nice ;
- Le deuxième objectif consiste à préserver et valoriser l'environnement, notamment en limitant la consommation de sites paysagers par l'urbanisation ;
- Le troisième objectif est la maîtrise du développement :
 - en renforçant l'espace déjà urbanisé,
 - en palliant les déséquilibres sociaux et spatiaux par la maîtrise foncière et l'intermodalité des déplacements.

On trouve en annexe1 des extraits d'orientations de la DTA concernant les grandes liaisons routières et autoroutières du département des Alpes Maritimes.

Selon l'Etat, le contournement de Nice s'inscrit bien dans ce cadre, notamment pour accompagner les projets d'aménagement des deux secteurs stratégiques pour l'avenir des Alpes Maritimes :

- la basse vallée du Var et
- le parc d'activités de Sophia-Antipolis.



Analyse des enjeux et des projets (suite)

Analyse des fonctionnalités actuelles

La **justification** de réaliser une nouvelle infrastructure **d'intérêt national**, c'est-à-dire dont la maîtrise d'ouvrage relève, par nature, des services de l'Etat **ne peut se trouver dans une simple addition de trafics** de toutes natures utilisant cette infrastructure.

Il faut connaître avec suffisamment de précision les trafics pour lesquels le niveau de service à apporter est celui d'une **autoroute interurbaine** d'intérêt national (et international) et les distinguer des autres (**trafics locaux**), ceux pour lesquels le niveau de service actuel ne devrait pas être amélioré autrement que par une modification profonde des habitudes locales, c'est-à-dire par un fort report modal.

Il y a donc lieu de définir les fonctionnalités de l'infrastructure nouvelle et par voie de conséquence aussi celle de l'autoroute actuelle.

A cet effet, l'Etat mentionne trois finalités à son projet :

- Son objectif prioritaire est d'améliorer la **sécurité** sur les infrastructures routières ;
- Il juge nécessaire en second lieu de **prévenir** les conditions de dégradation des déplacements sur l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération niçoise ;
- Il cherche enfin à **pérenniser l'accessibilité** aux grands équipements (port, aéroport) et aux pôles de développement du littoral azuréen.

Ces objectifs sont évidemment conformes aux priorités de la **Directive Territoriale d'Aménagement** même s'ils n'apparaissent pas exactement dans le même ordre de priorité dans les documents écrits.

Et c'est évidemment en fonction des fonctionnalités attribuées à chaque tronçon d'infrastructure que doit pouvoir se juger le **degré de priorité**.

On peut annoncer que pour une autoroute interurbaine d'intérêt national et, ici, international, la fonctionnalité principale est de fournir un très bon niveau de service aux trafics nationaux et internationaux.

La fonctionnalité **interurbaine** de l'autoroute est bien **plus affirmée à l'ouest** qu'à l'est et est beaucoup **plus forte pour les PL** que pour les VL (voir en annexe 2 les détails du calcul) en raison de l'importance de l'agglomération de Nice située à l'Est.

Entre **St Isidore et Nice est**, l'autoroute a une **fonction urbaine** pour les **VL** encore plus forte bien que les trafics soient nettement moins élevés qu'à Antibes : elle permet, à l'est de St Isidore en effet, de faire communiquer directement entre eux les quartiers de Nice et les vallées du moyen pays en évitant le passage par le centre de l'agglomération.

En revanche, pour les **PL**, la **fonction interurbaine** nationale et surtout internationale est **partout prédominante** aussi bien à l'est qu'à l'ouest du fleuve Var.



Analyse des enjeux et des projets (suite)

Les projets étudiés

Les projets étudiés jusqu'à ce jour peuvent être présentés en séparant la partie ouest (à l'ouest du Var) de la partie est (à l'Est du Var).

Sur la partie ouest, deux solutions sont proposées :

- Solution courte : autoroute nouvelle entre Saint Isidore et Biot avec un point d'échange sur la RD 2085 pour la desserte de Sophia-Antipolis,
- Solution longue : autoroute nouvelle entre Saint Isidore et les Bréguières avec un point d'échange à la Roque pour desservir Sophia-Antipolis.

Les deux variantes proposées par la DDE (longue et courte) consistent en deux tubes unidirectionnels à deux voies de circulation par sens.

La variante proposée par « l'Alternative » concerne uniquement la solution courte, la déviation souterraine prévoit deux tunnels, un « poids lourds » et un autre « véhicules légers » :

- un tube Poids lourds (PL) à double sens, sans échange intermédiaire qui permettra de détourner l'essentiel du trafic des poids lourds et le grand transit.
- un tube véhicules légers (VL) à circulations superposées. Une issue dans la vallée du Malvan permettra de désengorger Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet en offrant un accès direct sur l'A8 aux véhicules de la zone Gagnes –Vence.

Sur la partie Est entre le Var et Nice Est, deux solutions sont envisageables :

- autoroute nouvelle avec un tunnel de 8 km et un viaduc de 1 km sans point d'échangeur intermédiaire,
- ASP avec maintien des échanges existants.

Deux variantes de l'Aménagement Sur Place (ASP) sont présentées :

- l'ASP proposé par la DDE : en élargissant la partie à 2 voies par l'extérieur pour arriver à 4 voies dans le sens concerné lorsqu'il y a deux voies dans un sens;
- l'ASP proposé par « l'Alternative » consiste à créer une infrastructure nouvelle à 3 voies dans le sens concerné et à réserver la partie existante de l'A8 pour des besoins de secours et d'entretien.

Les deux ASP présentent des fonctionnalités comparables.

Il nous semble pertinent d'ajouter une solution supplémentaire, pouvant présenter plusieurs variantes, aux trois solutions présentées dans le dossier du débat public.



Analyse des enjeux et des projets (suite)

Les fonctionnalités des projets examinés

Quatre possibilités de solution sont examinées, selon la nomenclature du Débat public :

- **solution 1** (dite **courte** : autoroute nouvelle remplaçant l'A8 actuelle de Biot à Nice Est et l'élargissant d'Antibes à Biot) ;
- **solution 2** (dite **longue** : autoroute nouvelle des Bréguières à Nice Est) ;
- **solution 3** (aménagement sur place de A8 entre St Isidore et Nice Est proposée par l'Etat) ;
- **solution 4** combinant l'ASP à l'est et une des deux solutions à l'Ouest qui pourrait se décliner en 3 variantes suivantes :
 - variante 1 – ASP de l'Etat à l'Est et l'autoroute nouvelle en version courte à l'Ouest,
 - Variante 2 – ASP de l'Etat à l'Est et l'autoroute nouvelle en version longue à l'Est,
 - Variante 3 – solution de l'A7C.

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.

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).

Il semble donc légitime d'examiner aussi la solution 4, car c'est bien à l'ouest que se joue **l'avenir du département** (les pôles de développement à favoriser y sont prédominants) et c'est là que la fonction « nationale » de l'autoroute A8 actuelle est la plus représentée.

Les solutions 1,2 et 4, présentent, toutes les trois, les mêmes fonctionnalités à l'ouest avec cependant de meilleures opportunités de requalification éventuelle de l'autoroute A8 actuelle et une meilleure desserte du parc de Sophia-Antipolis dans la solution 2 et la variante 2 de la solution 4.

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.

Il y a lieu aussi de considérer que, si les fonctionnalités « nationales » doivent pouvoir être assurées par l'Etat avec une nouvelle infrastructure, les fonctions locales deviendront très largement prédominantes sur l'infrastructure actuelle (l'A8) sur tout son parcours entre Antibes et Nice Est (solutions 1 et 2) ou sur sa partie Antibes - St Isidore (solutions 3 et 4).



L'analyse multicritères

Choix des critères

L'analyse des documents examinés a permis de synthétiser les critères en 5 thèmes approuvés par les organismes rencontrés :

La **sécurité** est le critère principal que l'Etat met en avant dans sa démarche.

La **fluidité** du trafic doit être analysée de manière plus sélective : pour l'Etat et les acteurs économiques, l'essentiel reste le critère d'accessibilité aux pôles stratégiques ; l'aspect fluidité ne concerne que les itinéraires nationaux ce qui peut impliquer qu'une liaison nationale soit maintenue vers ces pôles (notamment Sophia-Antipolis, la basse vallée du Var et l'aéroport). Pour simplifier l'analyse, nous ne considérerons que la fluidité des itinéraires de transit, les autres étant traités dans le critère accessibilité aux grands pôles.

Enfin, la fluidité des itinéraires locaux n'est pas retenue comme critère car il s'agit de politique essentiellement locale qui doit se définir en fonction d'objectifs de reports modaux pouvant être favorisés par des mesures spécifiques.

L'**accessibilité** et la **desserte des pôles stratégiques** constituent donc un critère important qui intègre l'aspect fluidité sur les itinéraires de raccordement. Les grands pôles stratégiques sont Sophia-Antipolis et la basse vallée du Var qui se développe du nord du contournement (extension de la ZI de Carros) à la mer (aéroport) : leur accessibilité sera examinée sur les itinéraires routiers, leur desserte en transport collectif ne faisant pas l'objet de ce débat sauf dans la mesure où il faudra favoriser la fluidité des autocars déjà nombreux à desservir l'aéroport.

Le **coût** et l'**efficacité des projets** constituent le critère suivant car il devient très difficile de financer des projets d'infrastructure et d'assurer leur rentabilité.

Enfin, le critère **urbanisme** et **environnement** doit être considéré car on sait que l'impact des infrastructures de transport sur les paysages et le développement urbain et péri – urbain doit être maîtrisé.

L'ordre de présentation ne représente pas l'ordre de hiérarchie de ces critères.



L'analyse multicritères (suite)

La sécurité

L'insécurité relative de l'autoroute A8 dans la traversée de Nice réside dans la conjonction de plusieurs facteurs présentés dans le document de l'Etat. Elle restera **le critère prédominant** malgré différentes mesures de mise aux normes des tunnels anciens qui doivent être prises pour améliorer la situation, (notamment à Nice Nord en coordination avec les travaux du tramway).

L'un de ces facteurs est lié à la **juxtaposition de trafics très hétérogènes** (PL internationaux et VL locaux, par exemple) et à de **fortes déclivités** de l'itinéraire. Même si la situation actuelle a tendance à s'améliorer, la croissance et le mélange des trafics resteront une source d'insécurité principalement au niveau des **diffuseurs** de sortie situés au voisinage de **tunnels** ou de **courbes**. L'autre source d'insécurité vient de l'hétérogénéité du profil en travers du tronçon, passage de 2 voies à 3 voies générant des mouvements de conflit.

Ainsi, on peut dire que, à cet égard, les solutions 1 et 2 présentent plus de garanties à l'est que les solutions 3 et 4. **Il faut soulever cependant la difficulté d'exploitation d'un tunnel long de 8 km et les mesures de sécurité qui s'imposent.**

A l'ouest, les solutions 2 et 4 en version longue sont, très légèrement plus favorables que les solutions 1 et 4 en version courte dans la mesure où elles séparent, sur un linéaire un peu plus long, les trafics nationaux et locaux, avant que ces derniers deviennent prédominants (à l'est d'Antibes), là où le profil plan de l'autoroute actuelle est **moins sinueux**.

A l'est, les solutions 3 et 4 présentent, en effet, le gros inconvénient de **ne pas améliorer l'état du tracé actuel** au niveau de la sécurité. L'**alternance** entre tronçons en viaducs et tronçons en tunnels est une source d'insécurité pour les usagers de l'autoroute soumis à de brusques variations de **luminosité** d'une part (craignant souvent l'effet de contraste entre la **pénombre** et l'**éblouissement** éventuel), et, d'autre part, aux **phénomènes de paroi** qui les conduisent à essayer de se guider par rapport au centre de la chaussée au lieu de se laisser guider par les lignes de rive. Ce phénomène est accentué par l'importance du trafic PL qui représente pour les VL une crainte supplémentaire de ne pas bien maîtriser leur véhicule dans les courbes des tunnels et des viaducs (notamment en cas de vent et déplacements d'air aux sorties des tunnels).

L'amélioration de ces conditions pourrait cependant être apportée **en rectifiant le tracé des tronçons** du sens ouest – est où il sera nécessaire de doubler la plate-forme actuelle, les voies actuelles restant affectées au trafic local (et interdites aux PL); le tracé rectifié pourrait **minimiser les alternances** entre tronçons en tunnel et tronçons en viaduc et être réservé au trafic PL et au trafic VL national.



L'analyse multicritères (suite)

La fluidité

C'est incontestablement **la solution 2** qui apporte les meilleurs gains pour les trafics nationaux et internationaux. La solution 1 présente l'inconvénient de se décrocher tardivement de A8 car le tronçon concerné draine aujourd'hui un trafic supplémentaire de 20 000 véhicules par jour par rapport à celui duquel se décroche la solution 2.

A l'Est, les trafics sont moindres et le critère fluidité est plus lié aux caractéristiques réduites à 2 voies par sens et au profil en long. L'autoroute A8 constitue **l'exemple unique** en France d'autoroute à péage à 2 voies + 3 voies pour un trafic journalier moyen annuel de 75 000 véh/jour ; les solutions 3 et 4 permettent de supprimer cette anomalie sans toutefois atteindre la fluidité permise pour les solutions 1 et 2.

Il ne paraît pas nécessaire d'insister sur les conséquences quotidiennes de ces niveaux de trafic, dès que le moindre incident survient. Toute solution, et même la solution 3, ne pourra que retarder la dégradation continue des conditions de fluidité de cette portion d'autoroute transfrontalière.

Notons que nous n'examinons pas dans ce critère la capacité du réseau local à supporter un afflux de trafic supplémentaire drainé par des caractéristiques devenant, sur l'autoroute, brusquement très favorables.



L'analyse multicritères (suite)

Accessibilité des grands pôles

Deux grands secteurs font l'objet de cette analyse :

o Le pôle de Sophia-Antipolis

Son accessibilité actuelle n'est pas son meilleur critère de réussite malgré sa proximité de l'aéroport et des grandes villes de la côte. La concentration de la plupart de ses accès sur les diffuseurs d'Antibes (est et ouest) ne permet plus un accès facile surtout en venant de Nice.

Toutes les solutions envisagées, à l'exception de la solution 3 et de la solution 4 version « Association », sont très **favorables** à la desserte de Sophia-Antipolis qui souffre cependant de l'absence d'une meilleure desserte par transport collectif (TC) ; on peut penser que la solution 2 (et la 4 version longue) pourrait permettre de favoriser (en garantissant le temps de parcours sur l'ancienne A8) une bonne desserte TC routière (bus) vers l'aéroport et en rabattement vers les gares SNCF de Biot, Villeneuve Loubet ou Cagnes sur mer.

o La basse vallée du Var

C'est le secteur côtier qui va subir les plus **profondes mutations** au cours des prochaines décennies : réalisation de la RN202 bis, nouveaux franchissements du Var, croissance du trafic aéroportuaire et, sur le plan des transports, création d'un **pôle multimodal** d'échanges. Il est donc fondamental d'y permettre une excellente accessibilité tous modes et de faciliter les transferts modaux de manière à limiter au maximum l'usage des véhicules particuliers dans la bande desservie par les services ferroviaires régionaux et locaux. L'intermodalité consiste à rapprocher les modes collectifs entre eux mais aussi à créer des espaces (parkings) pour laisser les véhicules particuliers là ils peuvent stationner et transférer leurs occupants se dirigeant vers les secteurs où la desserte collective est la meilleure. C'est bien le cas du pôle de Nice St Augustin, proche de l'aéroport, de la future gare TGV et des **connexions** TCSP de Nice et SNCF (TER).

Une véritable gare routière cohabite déjà avec des parkings dans l'enceinte aéroportuaire ; avec l'**unification tarifaire** récemment mise en œuvre par le Conseil Général des Alpes-Maritimes, le **transport par autocar** va jouer un rôle de plus en plus **fondamental** dans le département, notamment pour les habitants des communes éloignées des lignes SNCF ou des TCSP en agglomération. Encore faut-il donner aux autocars des infrastructures ou des couloirs fonctionnels adaptés à leur rôle et les ambitions qu'on leur attribue.

La **bonne desserte routière** est aussi pour la basse vallée du Var et les équipements qui l'animent, un point fondamental de la politique multimodale engagée.

Dans ce cadre là, à l'exception de la solution 3, les autres solutions sont à peu près équivalentes, avec, cependant, une préférence pour les solutions 1 et 2 qui permettraient de **requalifier** complètement l'ancienne A8 (de Nice Est à St Isidore et St Augustin) pour en faire une voie purement urbaine sur laquelle des mesures favorables aux TC inter-quartiers (et inter-vallées) du type grande ceinture seraient prises.



L'analyse multicritères (suite)

Coût et efficacité

C'est évidemment le critère déterminant qui rendra possible d'effectuer le choix définitif d'une solution réaliste.

Coût En se basant sur les coûts fournis par le dossier de l'Etat, et pour permettre une comparaison avec les autres solutions, le tableau ci-dessous récapitule les estimations pour les différentes solutions (voir en annexes 6 et 7 pour une description détaillée).

Les variantes 1 et 2 de la solution 4 feraient **économiser** 0,6 milliard d'Euros par rapport aux solutions 1 ou 2. La variante 3 de la solution 4 présente un coût sensiblement plus élevé que ceux des variantes 1 et 2.

Il y a donc lieu de comparer :

- à l'ouest, une solution longue et une solution courte qui se différencient par un montant de 0,4 milliards d'Euros ;
- à l'est une solution d'aménagement « sur place » (solution 4) et une solution complète (solutions 1 ou 2) qui se différencient par un montant de 0,6 milliards d'Euros.

Sachant que les possibilités de financement ne peuvent être que très difficilement envisagées sans recours à un **phasage** de l'opération, il faut ajouter les questions suivantes :

- vaut-il mieux commencer par l'est ou par l'ouest ?
- quelles sont les solutions les mieux compatibles avec un phasage (longitudinal et/ou transversal) de l'opération ?

Solution	Ouest	Est	Estimation du coût total
Solution 1	1100 M€	900 M€	2 000 M€TTC
Solution 2	1500 M€	900 M€	2 400 M€TTC
Solution 3 (ASP de l'Etat)	0 M€	300 M€	300 M€TTC (pas de phasage fonctionnel)
Solution 4 – variante 1 (courte à l'Ouest)	1100 M€	300 M€	1 400 M€TTC (phasage fonctionnel)
Solution 4 – variante 2 (longue à l'Ouest)	1500 M€	300 M€	1 800 M€TTC (phasage fonctionnel)
Solution 4 – variante 3 (A7C)	700 M€ 1400 M€	500 M€ 500 M€	1 200 M€HT avec un seul tube à l'Ouest 1 900 M€HT avec 2 tubes à l'Ouest (phasage fonctionnel)



L'analyse multicritères (suite)

Coût et efficacité (suite)

Phasage Est ou Ouest

Vis à vis des accessibilités aux pôles stratégiques tous situés à l'ouest, il semble plus efficace de commencer par l'ouest mais, si les trafics sont plus élevés à l'ouest, le devenir de la basse vallée du Var va impliquer des aménagements locaux importants qui pourraient faciliter l'écoulement du transit (notamment entre St Laurent et St Augustin). La situation devrait également s'améliorer sur les **transports collectifs** locaux **entre Nice et Antibes**. En revanche, sur les flux inter-vallées entre le Var et le Paillon, et les niveaux de trafic (75 000 véh/jour deux sens) pour une autoroute à 2 voies (sur un sens), il n'y a pratiquement pas d'amélioration à attendre (sauf aménagements de sécurité ponctuels à Nice nord et dans les tunnels) et les mesures en faveur des transports collectifs y auront moins d'effet. Car, en ce qui concerne les TC, le schéma « site propre » de l'agglomération niçoise restera toujours essentiellement axé sur les flux est-ouest, ce qui le rendra moins efficace pour les liaisons entre les branches de chaque vallée (malgré les antennes T1 ou T3, aucun axe intervallée Var/Paillon direct n'est prévu dans l'étude MVA).

Il nous semble donc plus prioritaire de **commencer par la partie est** du projet.

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**. De plus, le schéma actuel de transport collectif inter-vallées devrait être amélioré par création de lignes routières internes utilisant l'autoroute « urbaine » nord comme le font d'ailleurs déjà certains autocars interurbains desservant l'aéroport et aussi en ouvrant la ligne SNCF de la vallée du Paillon (Breil – L'Escarène – Nice) vers l'ouest (St Augustin, Antibes), comme cela s'est fait pour la ligne Grasse – Cannes qui offre des dessertes directes vers l'est de Nice (Monaco, Menton).



L'analyse multicritères (suite)

Coût et efficacité (suite)

Dans la partie ouest, il n'existe pas de possibilités de phasage mutuel entre les solutions 1 et 2 ; en revanche, la solution 1 (courte) peut être phasée, l'élargissement entre Antibes et Biot pouvant être anticipé.

Il existe divers modes de **financement** des travaux ; sans détailler les processus possibles de partenariat public/privé, il sera possible d'envisager d'utiliser les ressources du **péage** actuel pour constituer, dans le cadre d'une politique d'investissement commune de l'Etat et des collectivités locales, une **source de financement** pouvant être destinée à la fois à la nouvelle infrastructure d'intérêt national et international et à la politique locale de gestion des déplacements locaux. La requalification éventuelle de l'autoroute A8 actuelle pourrait ainsi s'inscrire dans une démarche plus globale dans laquelle la **tarification de l'usage** des véhicules particuliers même pour les trajets courts (tarification urbaine) compléterait l'ensemble des actions en faveur du transfert modal au même titre qu'une politique volontariste de tarification du **stationnement** en agglomération.



L'analyse multicritères (suite)

Environnement et urbanisme

Sur la partie **est**, la nouvelle infrastructure étant très proche, à peu près parallèle à l'ancienne et ne présentant aucun nouveau point d'échange, son impact restera limité, mais les **nuisances** actuelles supportées par les riverains (bruit, pollution) **devraient croître** avec le niveau de trafic

Toutefois les solutions 3 et 4 risquent de drainer un flux encore plus important sur le diffuseur de Nice Nord à proximité duquel se trouvera le terminus du tramway, et créer des nuisances qu'un **passage souterrain pourrait diminuer**.

A l'ouest, un seul point d'échange nouveau est prévu dans toutes les solutions (sauf la 3 bien sûr). Il est probable que celui prévu à la Roque (solution 2) plus proche de Sophia-Antipolis que celui de la Vanade (qui nécessite de créer une liaison nouvelle plus longue à partir de la RD2085) sera plus favorable au respect de l'environnement. Il permettrait aussi, du point de vue de l'urbanisme, de **densifier** les secteurs de Sophia-Antipolis déjà urbanisés. La **solution 1** (courte) du fait de son relatif éloignement de Sophia-Antipolis, risque, à l'inverse, de **favoriser la pression foncière à l'ouest de Villeneuve Loubet** en direction de Sophia-Antipolis, de **Roquefort et Grasse**. La solution 4 version « Association » présente le même inconvénient.

Toutes les solutions, à l'exception de la solution 3, seraient favorables, à divers degrés, aux riverains de Villeneuve Loubet, Cagnes et St Laurent, dans la mesure où elles participeront mieux à la modération des niveaux de trafic, et particulièrement du trafic PL, au voisinage des quartiers les plus urbanisés.



L'analyse multicritères (suite)

Synthèse – justification du contournement

Sur la base des critères examinés, la réponse sur la justification du contournement doit être **nuancée** ou posée de différentes manières.

Les résultats issus de l'atelier technique portant sur un scénario très volontariste en faveur des transports collectifs montrent que malgré l'intérêt considérable en terme du report modal, la baisse de trafic sur l'A8 ne suffirait pas à obtenir une décongestion satisfaisante.

Sans aller jusqu'à poser la question inverse, une autre formulation pourrait être : Est-ce que l'un des projets examinés permet à l'Etat de mieux répondre aux objectifs de la DTA et à ceux qu'il s'assigne ?

La difficulté réside à définir le terme « **mieux** ».

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.

La **fluidité** du trafic d'intérêt national et international nécessitera, elle aussi, d'être améliorée principalement dans la traversée de Nice (**entre Nice ouest et Nice est**). Le trafic PL est aujourd'hui du même ordre que celui des deux tunnels savoyards réunis et des mesures de même nature sont prises pour éviter le passage des matières dangereuses en cours de journée. En revanche le trafic routier international VL est beaucoup plus élevé que celui des tunnels savoyards. Le **positionnement des Alpes-Maritimes** sur l'arc méditerranéen serait fortement amoindri si le passage par Nice devait conduire à fuir le risque de s'y trouver **paralysé**. Ce risque existe mais doit être relativisé et c'est plutôt sa **conjonction** avec le risque d'insécurité qui posera le problème.

Les accès aux **grands pôles stratégiques** s'amélioreront aussi par la politique de transport collectif. Un élément important de cette politique réside dans les complémentarités entre modes et le rôle fondamental des dessertes par autocar pour affiner les dessertes ferroviaires là où elles atteignent leurs limites. De même, les pôles multimodaux futurs devront être accessibles par tous les modes de transport, y compris les autocars et les véhicules particuliers.

Le **prix à payer** pour ajuster ces objectifs aux **réalités économiques** et environnementales est-il justifié ? C'est une autre formulation de la question à résoudre.

Les calculs économiques peuvent toujours le prouver mais il est plus raisonnable de chercher auparavant les optimisations possibles aussi bien en termes de **compromis techniques** que de **compromis financiers**.



L'analyse multicritères (suite)

Synthèse – justification du contournement (suite)

Nous arrivons donc à conclure **qu'à l'exception de la solution 3, tous les projets envisagés peuvent répondre aux objectifs poursuivis** mais qu'en raison de contraintes techniques (normes et respect de l'environnement) et financières diverses, chacun répond à un **optimum dans le temps**.

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^{ème} phase du contournement est**.

Ainsi, l'avenir lointain et incertain serait **préservé sans que le futur plus proche soit figé** aux immobilismes.



Recommandations

Généralités

Sans préjuger du choix final, il nous apparaît que la **solution 4** peut constituer la base de travail des options futures mais qu'elle présente des opportunités nouvelles et devrait s'accompagner de **propositions concrètes complémentaires** au moins dans trois directions :

- La prise en compte d'une **gestion coordonnée des flux nationaux et des flux locaux**, la maîtrise d'ouvrage des infrastructures devant correspondre à peu près aux fonctionnalités principales qu'elles assurent, il est nécessaire de prévoir un centre unique de gestion du trafic sur l'agglomération niçoise ;
- La **gestion coordonnée des déplacements tous modes** d'intérêt départemental afin de promouvoir la pratique intermodale ;
- L'identification précise des **projets de transport collectif** pouvant se substituer aux fonctions locales remplies aujourd'hui par l'autoroute (du fait de l'insuffisance des transports collectifs pour les liaisons intervallées urbaines).

Prise en compte des objectifs nationaux

Malgré la **multiplicité** des projets nationaux et internationaux pour limiter la croissance des flux routiers de PL et même de voyageurs, il est illusoire d'espérer que d'ici 2020, ils trouveront tous leur financement et permettront de réduire très fortement les trafics routiers. En revanche, il est certain que les fortes croissances observées jusqu'au milieu des années 1990 pour les VL mais qui perdurent encore pour le **trafic international PL** (comme vient de le montrer l'enquête aux frontières réalisée en 2004) vont se stabiliser.

Les projets pouvant interférer sur les trafics internationaux traversant les Alpes-Maritimes sont encore très conditionnels principalement au niveau de leur financement. Le plus intéressant, puisqu'il est déjà entré dans une phase opérationnelle, est celui permettant le transfert des PL sur la mer entre **Toulon et Civita Vecchia**. Il sera peut-être un jour complété par une liaison entre Gênes et Barcelone, mais le transfert modal probable sera limité.

De même la liaison ferroviaire Lyon – Turin permettra d'accroître la part de ferrotage et donc de détourner une part de PL de l'actuelle A8.

Même les projets **suisses** risquent d'être retardés et leur ampleur réduite du fait des besoins de financement et c'est aujourd'hui en Suisse que, malgré la tarification introduite, la croissance du trafic PL routier est la plus forte.

Quant au **TGV**, son arrivée à Nice entraînera une modification des habitudes de rabattement vers les gares à créer ; de plus, son prolongement vers l'Italie ne semble pas être aujourd'hui la priorité des autorités administratives italiennes.



Recommandations (suite)

Prise en compte des objectifs nationaux (suite)

Dans ces conditions, il ne semble pas possible pour une région disposant d'**atouts** comme la Côte d'Azur, de jouer la carte de la saturation et de l'insécurité des infrastructures routières. En revanche, il est certain que les investissements à consentir doivent rester conformes aux objectifs déjà clairement énoncés, **ceux de la DTA**.

Mais c'est par une meilleure **maîtrise des flux routiers locaux** qu'il faut parvenir à l'harmonie souhaitée et non par une pénalisation des flux internationaux VL qui concourent à l'image et au **dynamisme** de la région.

Il est donc indispensable de :

- **garantir fluidité et sécurité** à tous les trafics routiers traversant ou attirés par la Côte d'Azur ;
- **faciliter au maximum les reports modaux** pour les flux locaux, même pour ceux éloignés des gares SNCF et des lignes de TCSP.

Les mesures d'accompagnement

La principale mesure à prendre consiste à assurer une **bonne gestion des flux locaux**, pour que ceux-ci ne participent plus à l'accroissement de la dégradation des conditions de sécurité et d'accessibilité des flux nationaux et internationaux dans l'aire littorale.

La gestion et la maîtrise de ces flux locaux font donc partie du Débat Public et la question de la **gestion des infrastructures** qui les accueille aujourd'hui mérite donc d'être soulevée.

Le mélange des trafics sur une infrastructure peut être toléré si les flux pour lesquels elle a été conçue restent prédominants. Nous ne sommes plus dans cette situation à Nice où l'autoroute A8 (reliant A7 à l'Italie) supporte à **70% du trafic local (VL)** mélangé à du trafic lourd PL.

Plus les trafics seront séparés physiquement, plus la fluidité et la sécurité pourront être améliorées et plus il sera facile de jouer sur la congestion des flux locaux routiers pour les inciter au report modal.

Mais ce schéma plus ou moins théorique doit pouvoir s'inscrire dans une **démarche progressive** permettant de n'engager que les crédits pouvant être mobilisés. Il y a donc lieu de commencer, à notre avis, là où la **situation** est la **plus critique** en prenant les mesures minimum mais compatibles avec un objectif final consistant à gérer séparément flux locaux et nationaux.

Cette gestion séparée à terme pourrait aboutir à requalifier l'autoroute A8 actuelle là où les trafics nationaux seraient réduits aux portions terminales de leur parcours national ou international.



Recommandations (suite)

Les mesures d'accompagnement (suite)

Cette gestion séparée pourrait notamment permettre d'envisager de créer là où la demande resterait forte des **voies réservées aux autocars, bus, taxis**, voire aux véhicules occupés par 3 passagers et plus.

Cette gestion pourrait même être intégrée à une **gestion** de l'ensemble des **déplacements** de l'aire azurienne où l'autoroute actuelle « déclassée » pourrait être considérée partiellement comme un axe de **transport collectif** permettant des rabattements faciles sur les pôles d'échanges multimodaux, les gares SNCF, les stations de transport en site propre, et suppléant aussi parfois les insuffisances du réseau. collectif. Cette véritable **politique des déplacements locaux** trouvera sa pleine efficacité avec la limitation des urbanisations futures aux seuls secteurs à densifier, déjà occupés, et notamment les secteurs stratégiques de Sophia-Antipolis et de la basse vallée du Var.



Recommandations (suite)

Les éléments de conclusion

Tous les acteurs consultés sont unanimes pour juger **nécessaire** d'améliorer la **sécurité** sur l'autoroute A8 principalement au nord est de Nice et d'améliorer la **fluidité** du trafic interurbain dans la traversée de la zone littorale. Ils sont aussi conscients de la nécessité d'améliorer la desserte des **pôles stratégiques** encore en développement à l'ouest de Nice et à Sophia Antipolis.

Les principes d'urbanisme retenus dans le cadre de la DTA prônent une densification de ces secteurs déjà urbanisés comme la basse vallée du Var et où se situent la zone de Carros, l'aéroport et le futur pôle intermodal avec gare TGV. Il est vital pour tous de favoriser la desserte **y compris routière** de ces symboles du **dynamisme local**.

Le principe d'un nouveau contournement de Nice n'est donc pas remis en cause pour la grande majorité des acteurs. Les divergences résultent principalement des **articulations** entre les politiques locales, des impacts du futur contournement sur les volontés affichées et du montant **d'investissement à immobiliser**.

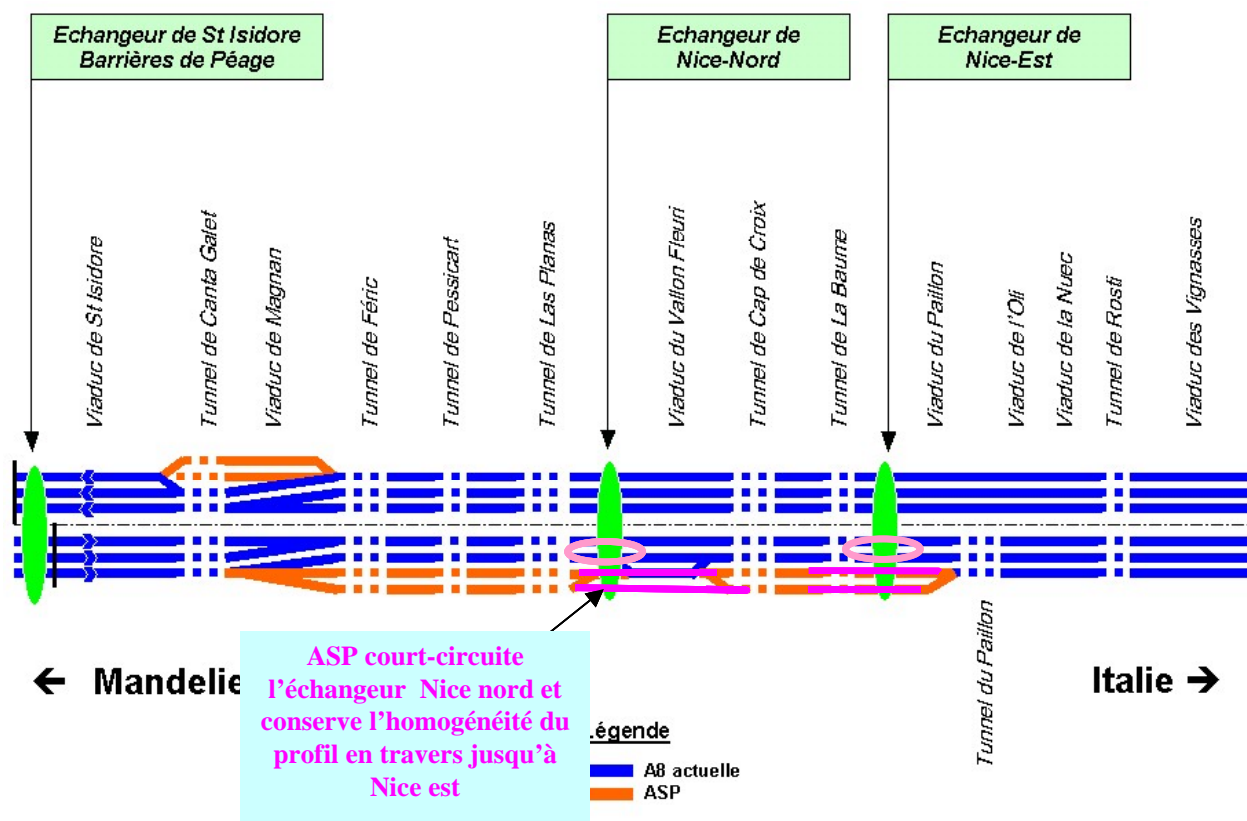
Dans ces conditions, il semble tout à fait préférable d'envisager une solution qui soit à la fois conforme aux objectifs généraux mais qui, aussi, permette **de limiter** les capacités financières à réunir.

La solution 4, moyennant quelques adaptations, nous semble le compromis réunissant la plupart des objectifs dans un **souci de phasage** éventuel d'un programme plus large ; s'il s'avère, dans l'avenir que les modifications de comportement vers les transports collectifs, ne sont pas à l'échelle des efforts consentis, elle pourra, en effet, être complétée tout en conservant, au moins pendant les phases d'évolution du projet, un usage mixte de l'infrastructure actuelle, cette mixité n'étant pas forcément incompatible avec une **gestion prioritaire des flux collectifs** sur certains de ses tronçons.

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).

On pourrait ainsi **éviter les nuisances nouvelles** au nord de Nice et mieux séparer flux nationaux (dont PL) et locaux dans ces tronçons au relief tourmenté et, en conséquence, **diminuer les risques d'insécurité** dus aux successions tunnels – viaducs.





Annexes

Liste des documents consultés

- Dossier de débat public sur le contournement routier de Nice, DDE des Alpes Maritimes, septembre 2005
- Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes, Préfecture des Alpes Maritimes, décembre 2003
- Déviation de l'A8 de Biot à St Isidore et recalibrage de l'A8 de St Isidore à Nice est – étude de faisabilité, Arcadis pour le compte de l'A7C et GEFIDA, novembre 2004
- Comment éviter une deuxième autoroute sur la Côte d'Azur – l'Alternative, GEFIDA, non-daté
- Contournement de Nice – synthèse du diagnostic de l'autoroute A8 dans les Alpes Maritimes, DDE des Alpes Maritimes, octobre 2005
- Enquête sur les déplacements des ménages de la Côte d'Azur 1998, Agence des déplacements des Alpes Maritimes
- Contournement de Nice entre Antibes et la Turbie – aménagement sur place de l'autoroute A8 – faisabilité géométrique, CETE Méditerranée, novembre 2004
- Contournement de Nice – scénario « TC++ », MVA, janvier 2006



Chapitre « II-114 – assurer les grandes liaisons routières et autoroutières »
de la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes Maritimes :

liaison Est – ouest

La saturation des axes routiers du littoral explique la croissance très élevée du trafic de l'A8 depuis 1980, bien supérieure à celle des routes nationales parallèles. Cette croissance traduit l'utilisation de cette autoroute pour des déplacements majoritairement locaux, notamment autour de Nice. Les réserves de capacité dont dispose encore aujourd'hui l'A8 s'amenuisent, conduisant à une saturation qui ne permettra plus d'assurer un écoulement convenable sur cet axe majeur du trafic transalpin et interrégional.

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 '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.

Une étude globale définira, à court terme, le tracé, la localisation des points d'échanges et l'insertion dans l'environnement de ces infrastructures.

- De définir et de mettre e, œuvre une stratégie de gestion et d'exploitation de l'autoroute A8, permettant de maintenir un niveau de service qui répond à ses fonctions principales : assurer le transit et permettre l'accès aux grands pôles urbains et économiques du département dans des conditions satisfaisantes de sécurité. A cet égard la réalisation d'échangeurs nouveaux sera très strictement limitée. Ainsi, à l'exception de l'échangeur de Biot, elle ne pourra être envisagée, sur les sections chargées de l'A8, que si un développement sensible de l'offre de transport permet de retrouver et de garantir durablement au trafic de transit sur l'A8 des conditions de fluidité et de sécurité satisfaisantes.



Annexes (suite)

Annexe 1 - Extraits de la DTA des Alpes Maritimes (suite)

Liaison Nord – Sud

Les relations avec les Alpes du nord françaises et italiennes sont assurées par les routes nationales 85, 202 et 204 qui permettent également de desservir le Haut-Pays. Les itinéraires RN 202 et RN 204 sont de grandes liaisons d'aménagement du territoire qui doivent être améliorées pour assurer des conditions de sécurité et de confort satisfaisants. La fonction touristique première de la RN85 est confirmée.

La saturation de la RN 202 à l'entrée de l'agglomération niçoise liée à l'effet cumulatif des fonctions de déplacements locaux, d'échanges et de transit, nécessite la déviation de cet axe entre Baus Roux et Saint-Isidore par une liaison rapide en rive droite du Var. La création de cette infrastructure permettra de dissocier les différents besoins en déplacements et améliorera la sécurité sur ces axes Nord-Sud.

Le confortement des liaisons avec le Piémont (Turin) et la Lombardie (Milan) est aussi un enjeu prioritaire, l'horizon de la DTA qui implique l'amélioration qualitative de la RN 204 tant en matière de confort que de sécurité. A cet effet, et au-delà des travaux urgents de mise en sécurité du tunnel de Tende actuel, il apparaît indispensable de réaliser un nouvel ouvrage de franchissement et de poursuivre les aménagements de l'itinéraire. Toutes les dispositions seront prises pour éviter qu'un trafic de poids lourds international ne s'implante dans la vallée de la Roya : d'autres itinéraires dont le bouclage reste à assurer, par les percées alpines du nord et par les lignes ferroviaires.

Par ailleurs, afin de favoriser les échanges entre l'Italie et la région PACA, les réflexions se poursuivront en particulier sur le développement ferroviaire, le cabotage maritime et sur les déplacements des véhicules légers, dans le respect, notamment, de la convention alpine.

Chapitre « III-11 – Orientations générales et cartographie »

3 – les principales infrastructures de transport

Dans la carte hors texte n° I : « L Bande Côtière », sont localisés les aéroports, ports de commerce, voies ferrées ainsi que les lignes projetées pour les transports en commun en site propre.

En matière de routes, sont représentés : l'autoroute A8, sont doublement dans la section de contournement de Nice, le principe d'une liaison Est-Ouest entre Nice et le nord d'Antibes ainsi que les principales pénétrantes et voies existantes et en projet, qui assurent une fonction structurante à l'échelle de l'agglomération.

Comme cela est indiqué en introduction de la directive, en matière de projet de lignes de transport en commun et de routes, c'est le principe de liaison qui doit être pris en considération : le tracé de ces infrastructures sera précisé, soit dans le cadre des documents de planification et d'urbanisme, soit dans le cadre des procédures propres à leur réalisation.

Par ailleurs, d'autres infrastructures, compatibles avec les orientations de la DTA et relevant de la compétence des collectivités locales pourront, évidemment, figurer dans les documents d'urbanisme (SCOT, PLU).



Annexes (suite)

Annexe 2 - Calcul des fonctionnalités

Les trafics internationaux peuvent être mesurés à la frontière italienne : environ 25 000 véh/jour (dont 5 000 PL) qui peuvent croître et être écoulés sans trop de difficultés par une 2x2 voies pendant encore de longues années malgré un relief tourmenté ; l'Etat n'envisage d'ailleurs pas de modifier le profil de l'autoroute A8 à l'est de Nice.

A l'ouest des Alpes-Maritimes (limite du département du Var), les trafics interdépartementaux sont d'environ 60 000 véh/jour (dont 7 500 PL) ; ce trafic est relativement élevé mais il n'est pas prévu de futurs élargissements.

A l'est d'Antibes, le trafic atteint 110 000 véh/j (dont 8 000 PL) ; le trafic est de 75 000 véh/jour entre St Isidore et Nice Nord.

Hypothèses :

Transit international

- Tout le trafic PL de la section la Turbie – Roquebrune est du trafic de transit international ; il est d'environ 4 000 PL.
- 80% du trafic VL à la frontière vient (ou va) au minimum jusqu'à Antibes ; il est de 18 000 véh/j ; le transit à Nice est donc d'environ 15 000 VL.

Le transit international à Nice est donc de 19 000 véh/jour (15 000 VL + 4 000 PL).

Echange national

Il est égal à la différence entre le transit (19 000 véh/j) et le flux mesuré (60 000 véh/j : 53 000 VL + 7 000 PL) entre Fréjus et les Adrets, soit de 45 000 VL et 3 000 PL.

Cet échange se répartit à raison de :

- 30% environ entre Mandelieu et Antibes, soit 13 000 VL et 900 PL ;
- 20% environ entre Villeneuve Loubet et St Laurent, soit 9 000 VL et 600 PL ;
- 40% environ entre Nice Ouest et Nice Nord, soit 18 000 VL et 1 200 PL ;
- 10% environ entre Nice nord et Nice Est, soit 4 000VL et 300PL.



Annexes (suite)

Annexe 2 - Calcul des fonctionnalités (suite)

Trafic « national »

Section Antibes Nice (trafic total : 110 000 dont 102 000 VL et 8 000 PL).
Le trafic national représente :

- *pour les VL* : 15 000 (transit) + 31 000 (échange national) = 46 000 VL (**45%** du trafic VL de la section Antibes – Bouches du Loup).
- *pour les PL* : 4 500 (transit) + 1 500 (échange national) = 5 500 PL (**65%** du trafic PL)

Section Nice St Isidore – Nice Nord (trafic total : 73 000 dont 68 000 VL et 7 000 PL).

- *Pour les VL* : 15 000 (transit) + 4 000 (échange) = 19 000 (presque 30% du trafic VL).
- *Pour les PL* : 4 500 (transit) + 300 (échange) = 4 800 (presque 70% du trafic PL).



Annexes (suite)

Annexe 3 - Synthèse des critères

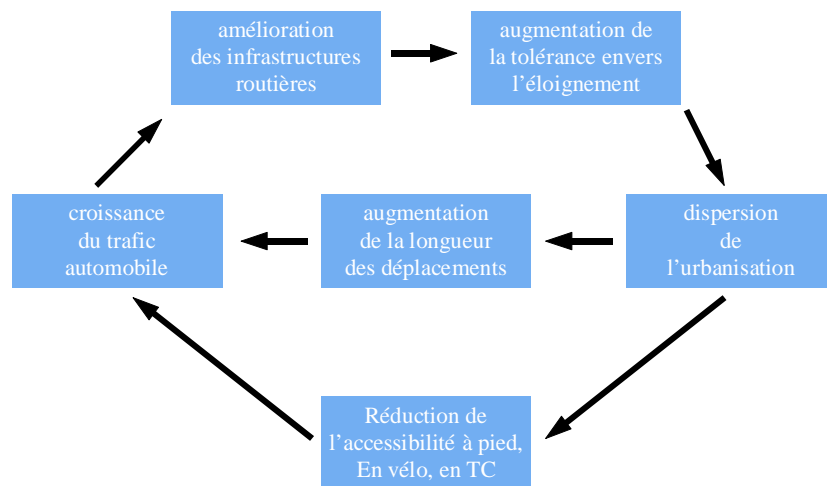
Solution	Sécurité	Fluidité	Accessibilité	Coût et efficacité	Environnement et urbanisme
Solution 1	XXXX	XXX	XXX	XX	XXX
Solution 2	XXXX	XXXX	XXXX	X	XXXX
Solution 3	X	X	X	XXXX	X
Solution 4 – V1 (courte à l'ouest)	XX	XX	XX	XXX	XX
Solution 4 – V2 (longue à l'ouest)	XX	XXX	XXX	XX	XX
Solution 4 – V3 (A7C)	XX	XX	XX	X	XX



Annexes (suite)

Annexe 4 - Exemple d'interaction Urbanisme - Déplacements

Illustration des effets de la péri-urbanisation



Annexes (suite)

Annexe 5 – Compte rendu de la journée du 19 janvier

La matinée a été consacrée à la visite sur le terrain et la présentation des solutions de l'état.

L'après-midi est consacré à la rencontre avec les élus et représentants associatifs dans les locaux du Conseil Général des Alpes Maritimes.

Liste des participants

P. Prudhomme/ C. Zhang (matin à la DDE)

JF. Knecht, C. Alinat, JR. Vinciguerra, M. Vedjovski, V. Lemarchand (après-midi au Conseil Général 06)

La visite sur le terrain

L'autoroute A8 entre Nice centre et Nice est une portion sinueuse en pente et en tunnels successifs. La pente atteint à des endroits à près de 5% voire plus. Une voie lente est aménagée dans le sens montant.

La partie entre Nice centre et Nice nord est à péage, en revanche celle entre Nice nord et Nice est hors péage, de même pour la partie entre Nice centre et St Laurent du Var.

Les multiples virages sont très prononcés, y compris dans des tunnels ; ce qui fait diminuer la capacité théorique pour une autoroute normale. La capacité estimée est de l'ordre de 1500 à 1600 véh/h par voie.

Une des singularités de cette portion d'autoroute est l'urbanisation à proximité, notamment à l'échangeur de Nice nord, où la sortie depuis l'ouest après un virage présente de risque potentiel de sécurité à cause de remontées de bouchons dans le tunnel.

Les contraintes du site nécessitent de travaux lourds dès qu'on envisage le moindre élargissement de la chaussée actuelle, en viaduc ou en tunnel.

L'amélioration d'évacuation du trafic en aval de la sortie Nice nord paraît nécessaire pour éviter ou limiter cette remontée de bouchon dans le tunnel, quel que soit la solution proposée.

La signalisation existante pourrait être améliorée afin d'informer davantage les usagers des difficultés à rencontrer.



Annexes (suite)

Annexe 5 – Compte rendu de la journée du 19 janvier (suite)

La présentation du projet de l'Etat par la DDE

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

Pour la partie entre St Isidore et Nice est, deux solutions sont proposées par l'état :

- Solution en tracé neuf : tunnel en 2x2 voies qui se trouverait sous l'actuelle A8, pas de connexion avec les échangeurs Nice nord et Nice est ;
- Solution ASP dans laquelle les échanges actuels sont conservés.

La solution ASP de l'Etat présente à peu près les mêmes fonctionnalités que celle de l'A7C, en revanche, la configuration est légèrement différente :

- La solution de l'état propose un doublement des portions actuelles en 2 voies, ce qui fait 4 voies dans le sens élargis (3 voies dans le sens inverse). Ce doublement se ferait par l'extérieur de la partie existante avec deux chaussées distinctes, donc le transit circule à droite et les trafics locaux à gauche. Le schéma est conçu de manière à éviter l'entrecroisement à la hauteur des échangeurs, ce qui suppose une anticipation de la part des usagers.
- Dans la solution A7C, une configuration en 2x3 voies continue est proposée, les portions existantes en 2 voies seront utilisées comme galerie de secours (qui semble intéressant, mais la pertinence fonctionnelle reste à examiner en détail). On ne sépare pas les différents trafics.

Pour la partie ouest entre St Isidore et l'A8, l'état propose deux variantes :

- Solution courte : qui rejoint l'A8 à la hauteur de Vaugrenier, avec un point d'échange envisagé sur la RD2085. Cette variante présente l'inconvénient de ne pas répondre au besoin de capacité entre l'échangeur de Biot et le contournement ;
- Solution longue : qui arrive à la hauteur des Bréguières, elle présente l'avantage de bien répondre aux problèmes de saturation, en revanche, coûte sensiblement plus chère par rapport à la solution courte. Un point d'échange est prévu à la place de la carrière de la Roque pour la desserte de Sophia-Antipolis via une antenne qui serait aménagée par le département.

La DDE n'a pas souhaité présenter les détails des variantes étudiées, notamment les tracés. Donc pas d'infos détaillées sur les difficultés techniques de chaque solution.

On peut supposer que ces difficultés ont été étudiées avec soin pour assurer la faisabilité technique de chaque variante.



Annexes (suite)

Annexe 5 – Compte rendu de la journée du 19 janvier (suite)

Concernant les résultats de l'étude de trafic, la DDE souligne que les hypothèses très optimistes en faveur des transports collectifs ont été adoptées, de ce fait, les reports modaux devraient être sur-estimés par rapport à ce qui pourrait se produire.

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.

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.

Les impacts de TC sont en cours d'évaluation avec l'INRETS.

Préalable La rencontre avec des élus et l'association A7C a eu lieu dans les locaux du Conseil Général des Alpes Maritimes.

Les élus présents estiment que la CPDP ne leur a pas montré le cahier des charges, et estiment que la CPDP ne répond pas en totalité à leur demande d'expertise. La CPDP n'a pas de vision globale car le projet de contournement de Nice ne doit pas être traité uniquement en regardant le projet routier, il faut privilégier les transports collectifs en respectant les orientations de la DTA.

L'état est dans une logique spirale : plus on réalise de routes, plus on aspire le trafic automobile, plus on dégrade l'environnement.

Ils citent l'exemple de succès du transport départemental avec un ticket unique de 1,3€



Annexes (suite)

Annexe 5 – Compte rendu de la journée du 19 janvier (suite)

Transports collectifs et modes alternatifs

Les transports collectifs devraient être traités en priorité, il faut être volontariste car la CANCA est en retard par rapport à d'autres agglomérations.

Le département a des atouts considérables en tourisme et richesses environnementales, il faut donc à tout prix les conserver.

Quant au transport des marchandises, il faudrait « institutionnaliser » les trafics de transit, c'est ce qui se fait en Suisse et en Autriche.

Etudes de l'état

Les chiffres semblent exagérés car les travaux de tramway provoquent des reports sur l'A8, la croissance devrait être moins forte que celle annoncée par la DDE s'il n'y avait pas de travaux de tramway.

Le déclassement de l'A8 est nécessaire en cas de réalisation du doublement de l'A8. l'état n'est pas du tout dans cet esprit.

Ce que demandent les élus est :

- Partie est : en ASP entre St Isidore et Nice est
- Partie ouest : il faut procéder en étape, si c'est vraiment nécessaire compte tenu de la demande, on peut créer une infra en tracé neuf de la solution courte, accompagné d'une requalification de l'A8 actuelle. Pas de logique de doublement de l'A8.

L'Etat n'a pas étudié la mise place d'un système de gestion de trafic en temps réel pour améliorer la circulation sur l'agglomération, ce système coûterait nettement moins cher que le projet de contournement.

Les critères

D'accord sur les 5 critères listés par le bureau d'études

- Sécurité
- Fluidité
- Accessibilité et desserte de gros pôles d'activités
- Coût et efficience
- Environnement et urbanisme



Annexes (suite)

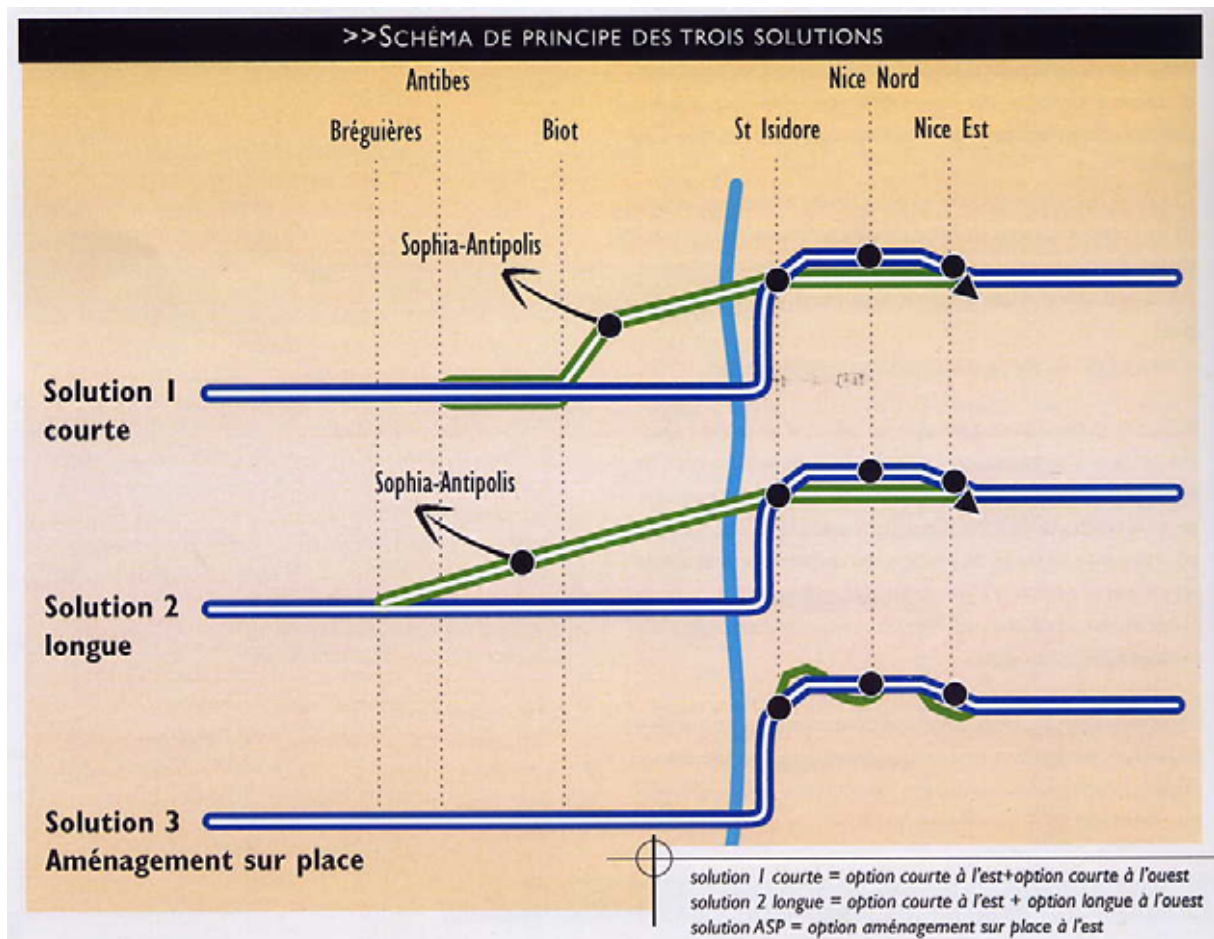
Annexe 6 – les trois solutions présentées par l'Etat au débat public

Les trois solutions présentées par l'Etat au débat public sont :

- Solution 1 courte : en projet neuf entre Nice Est et Biot (les Vaugreniers) avec un seul échangeur sur la RD 2085 pour la desserte de Sophia-Antipolis, la configuration du projet se présente en 2x2 voies. La partie entre Antibes et Biot ferait l'objet d'un élargissement en 2x4 voies contre 2x3 voies actuellement ;
- Solution 2 longue : également en projet neuf mais entre Nice Est et les Bréguières avec un échangeur sur la RD 2085 pour la desserte de Sophia-Antipolis, cette solution ne prévoit pas d'élargissement de l'A8 ;
- Solution 3 ASP : uniquement sur la partie entre Nice Est et St Isidore par un doublement des parties actuelles à 2voies (pour les porter à 4 voies), les échangeurs actuels sont maintenus.

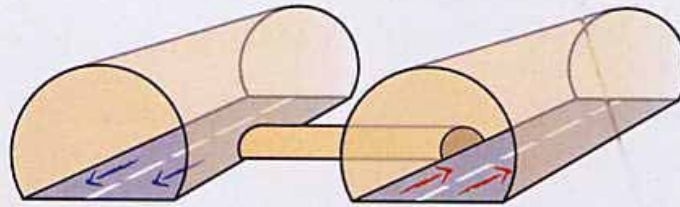
Les coûts respectifs fournis par la DDE pour ces 3 solutions sont :

- Solution 1 courte : 2 000 M€ dont 900 M€ pour la partie à l'Est du Var,
- Solution 2 longue : 2 400 M€, la partie à l'Est du Var est identique,
- Solution 3 ASP : 300 M€



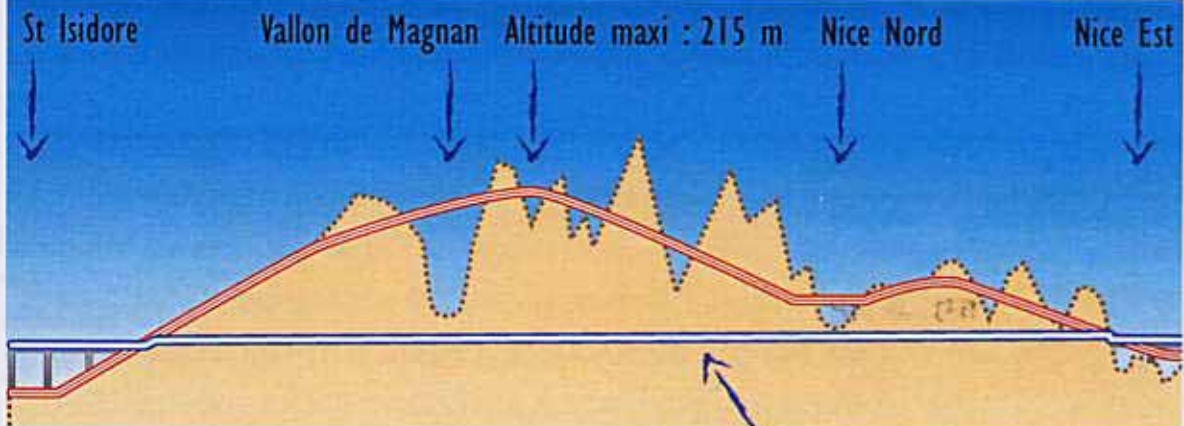
>> SECURITE DANS LES TUNNELS:
PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Schéma de principe des tunnels projetés



La séparation des sens de circulation est un élément essentiel du renforcement de la sécurité dans les tunnels. D'autres mesures viennent en complément, comme les galeries de liaison entre tunnels, les issues de secours, les détections de chaleur, la vidéosurveillance. La majorité de ces dispositions seront mises en oeuvre sur les tunnels existants de l'A8 au nord de Nice.

>> COMPARISON DES PROFILS EN LONG

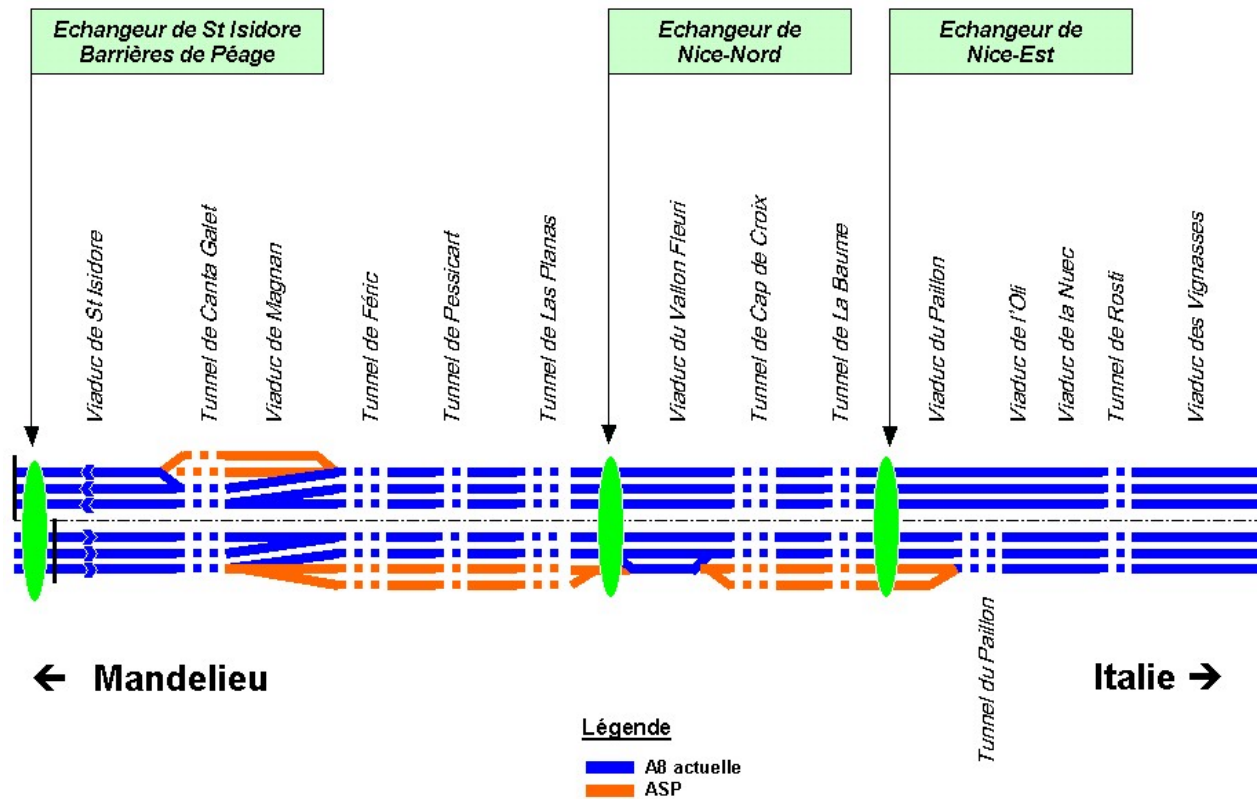


Altitude moyenne 40 à 50 m

- Terrain naturel
- Autoroute actuelle
- Principe du projet de contournement de Nice - Option courte à l'est

Le profil en long quasi-horizontale et le tracé optimisé sans courbe importante du tunnel projeté apporterait des améliorations sensibles à la sécurité, particulièrement vis à vis des poids lourds.

Schéma ASP de l'Etat



Annexes (suite)

Annexe 7 – la solution proposée par l'A7C

La solution proposée est présentée sur la page suivante.

Elle consiste à :

- Créer une déviation souterraine de l'A8, depuis Biot jusqu'à Saint-Isidore, permettra d'assurer une liaison directe pour le transit vers Nice-Est et l'Italie, et inversement ;
- Augmenter les capacités autoroutières de l'A8 entre St Isidore et Nice Est par des aménagements sur place.

La partie Ouest entre le Var et Biot

La déviation souterraine prévoit deux tunnels-tubes, un « poids lourds » et un autre « véhicules légers », qui se raccordent à l'A8 au niveau de Biot d'une part, et Saint-Isidore d'autre part.

- un tube Poids lourds (PL) à double sens, sans échange intermédiaire qui permettra de détourner l'essentiel du trafic poids lourds et le grand transit.
- Un tube véhicules légers (VL) à circulations superposées. Une issue dans la vallée du Malvan permettra de désengorger Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet en offrant un accès direct sur l'A8 aux véhicules de la zone Gagnes –Vence.

Les échanges sont prévus aux extrémités du tronçon. Une liaison avec la RN7 au niveau de Biot contribuera à délester le littoral saturé.

L'estimation financière s'élève à 700 M€HT par tube, soit un coût global de 1,400 Mds€HT.

La partie Est entre le Var et Nice Est

La solution consiste à recalibrer sur place la liaison St Isidore et Nice Est afin d'obtenir une configuration homogène en 2x3 voies sur toute la longueur du contournement, les échangeurs actuels sont maintenus.

Ce recalibrage comprend :

- La réalisation de cinq tunnels autoroutiers à trois voies pour une longueur cumulée d'environ 3 200 m ;
- Et la réalisation d'un viaduc de 500 m et de deux plus courts de 125 et 200 m ;
- La création de chaussée autoroutière d'environ 3 000m.

L'ancienne chaussée à 2 voies pourrait être utilisée pour les besoins de secours ou de délestage.

Le coût de cet aménagement est estimé à 500 M€



