



CONTOURNEMENT DE NICE

Préparation du débat public

Note de synthèse des travaux préparatoires

Introduction

Suite au Comité de pilotage du 20 novembre 2003 qui a validé la méthode de travail partenariale proposée par le maître d'ouvrage pour la préparation du débat public sur le projet de contournement de Nice, le Comité technique s'est réuni à 5 reprises entre février et novembre 2004. Le raisonnement proposé par le Comité technique pour la conduite des études préparatoires au débat public est le suivant :

- 1. il s'agit d'abord d'établir l'opportunité du projet en mettant en évidence l'importance des besoins de déplacements à satisfaire en 2020, dans un contexte de maîtrise du développement du territoire et de multimodalité croissante pour les déplacements.*

Pour ce faire, le Comité technique a utilisé pour les études de trafic un modèle multimodal de déplacements paramétré avec les hypothèses de croissance maîtrisée de la DTA, et a construit un réseau de référence qui prend en compte l'ensemble des projets routiers (Etat, ESCOTA, Conseil Général, collectivités locales) et de transports collectifs (ferroviaire, tramway, restructuration des réseaux urbains et interurbains) susceptibles d'être réalisés par les différents maîtres d'ouvrage à l'horizon 2020.

Les différentes simulations réalisées mettent en évidence un accroissement moyen de 30 % du nombre de déplacements automobiles à l'horizon 2020. Bien que relativement modéré (les projections de croissance de la demande de transport établies par la Direction des affaires économiques et internationales du Ministère de l'Équipement tablent sur un accroissement de 41 % de la circulation sur l'ensemble des réseaux routiers en 2025), cet accroissement du trafic routier aboutit à la saturation complète, c'est à dire synonyme de bouchons récurrents à l'heure de pointe du soir des sections Antibes – Villeneuve-Loubet et St Isidore – Nice-nord de l'A8.

L'analyse de la problématique sécurité, essentielle pour l'Etat en charge du réseau autoroutier, démontre que la saturation est un facteur de risque aggravant tant pour ce qui concerne la fréquence des accidents que leur gravité potentielle, particulièrement dans les tunnels qui jalonnent l'A8 entre Var et Paillon.

- 2. *il s'agit ensuite d'évaluer au plus juste la valeur des différents types de réponses susceptibles d'être apportées à cette problématique de croissance des besoins de déplacements est-ouest.***

L'analyse des perspectives de report de trafic d'échange et de transit de voyageurs et de marchandises vers les modes maritime et ferroviaire met en évidence les limites de ces alternatives modales. Quant aux reports modaux susceptibles d'être générés par le développement des TC pour les déplacements locaux, ils sont pris en compte à la source par le modèle multimodal de déplacements. Malgré un développement volontariste des modes alternatifs à la route, les projections de trafic à l'horizon 2020 montrent que l'autoroute continuera à assurer l'essentiel des déplacements est-ouest dans le département.

- 3. *la nécessité du recours à un projet de contournement de Nice démontrée (l'opportunité est justifiée), il reste à analyser les différentes solutions susceptibles d'être proposées sous l'angle d'une réponse fonctionnelle à des besoins de service clairement identifiés et à les évaluer au regard des principaux critères et enjeux d'acceptabilité.***

C'est l'objet des parties III, IV et V de cette note qui soumet à un examen avantages/inconvénients 24 scénarios issus des 6 options élémentaires présentées lors du 1^{er} Comité de pilotage pour aboutir à la proposition de 3 solutions possibles susceptibles d'être portées au débat public.

I. Les objectifs de l'Etat par rapport au projet de contournement routier de Nice

La réalisation d'un contournement autoroutier de Nice permet à l'Etat de répondre aux objectifs suivants :

- *prévenir la dégradation des conditions de déplacement sur l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération niçoise (trafic de transit) et préserver l'accessibilité des grands équipements (port, aéroport, pôle d'échange de Saint Augustin) et des principaux pôles de développement du littoral azuréen (trafic d'échange).*
- *améliorer la sécurité des infrastructures routières en combinant trois approches : la sécurité routière proprement dite, mais également la sécurité dans les tunnels s'agissant plus particulièrement du trafic poids-lourd et du transport de matières dangereuses, enfin l'accès rapide et l'intervention des secours en cas de catastrophe majeure. Chacune de ces trois orientations suppose une analyse fine du couple fluidité / sécurité.*

Ces objectifs devront rester compatibles avec les orientations prises par ailleurs, en veillant notamment à respecter les priorités d'aménagement du territoire telles qu'exprimées dans la DTA :

- *améliorer la desserte des pôles d'activité,*

- *ne pas concurrencer la politique volontariste mise en œuvre parallèlement pour améliorer l'offre de transports collectifs ; cela implique notamment de ne pas encourager les déplacements automobiles individuels domicile / travail par l'amélioration significative du niveau de service sur l'ensemble du réseau routier structurant,*
- *préserver le moyen-pays des méfaits de la périurbanisation,*
- *veiller au respect de l'environnement et des milieux naturels, particulièrement riches et sensibles dans la zone d'étude.*

Enfin, le projet devra rester financièrement réaliste et garantir des modalités de financement qui soient cohérentes avec les fonctionnalités finales de l'ouvrage.

II. Les études préparatoires, leurs enseignements et les approfondissements prévus

De février à novembre 2004, 5 Comités techniques ont permis d'avancer collectivement dans l'approche de la problématique et dans la recherche de scénarios à mettre au débat. Ces Comités techniques ont donné lieu à :

1. la mise au point du modèle multimodal* de trafic local TRIPS (cf annexe n°1)

- un découpage de la bande côtière des Alpes-Maritimes en 565 zones, hérité de l'étude intermodale « Blanchet » qui a constitué le volet transport des études d'élaboration de la DTA ;
- des hypothèses de croissance démographique et du nombre d'emplois actualisées par le bureau d'études MVA en charge des études socio-économiques et validées par l'expert local producteur des bases de données initiales du modèle (C. Labro). Ces hypothèses sont 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 TC, de TER, de routes et d'aménagements de l'A8, construit collégialement avec les communautés d'agglomérations, le Conseil Général, l'Agence de Déplacements des Alpes-Maritimes et les AOTU. Le projet de LGV PACA, qui fera l'objet d'un débat public début 2005, ne présente pas encore de caractéristiques suffisamment définies pour pouvoir être modélisé dans le modèle multimodal TRIPS. Ce projet ne figure donc pas dans le réseau de référence 2020.
- le choix de 2020 comme année de projection pour les études de trafic est cohérent avec l'horizon retenu par RFF pour ses études de trafic préparatoires au débat public sur la LGV PACA. Il correspond de plus à la durée moyenne de réalisation d'un grand projet d'infrastructure routière qui est de 15 ans.

* les reports modaux susceptibles d'être engendrés par le développement prévu des TC dans la bande côtière des Alpes-Maritimes sont intégrés à la source par les matrices de choix de mode et d'affectation de trafic du modèle.

2. un diagnostic trafic de l'A8 (cf annexe n°2)

- mise en évidence de la pertinence de l'aire d'étude retenue, les zones soumises à saturation en 2002 s'étendant en continu d'Antibes à Nice-Est
- des perspectives de dégradation de la situation importantes à l'horizon 2020, aboutissant à des situations récurrentes de blocage à l'heure de pointe du soir des sections Antibes – Bouches du Loup et St Isidore – Nice-nord ;
- des parts de trafic PL de 8 à 15% sur l'aire d'étude, qui atteignent 20% à la frontière italienne, le trafic oscillant entre 4000 et 8000 PL/j selon les sections ;
- un problème ponctuel autour de Cannes lié aux insuffisances du réseau routier local et qui doit être résolu en complément du contournement de Nice.

3. un diagnostic sécurité de l'A8

➤ sécurité routière (cf annexe n°3)

Les zones d'accumulation d'accidents repérées par ESCOTA sur l'autoroute A8 dans les Alpes-Maritimes entre 1998 et 2002 mettent en évidence la conjonction de 3 facteurs explicatifs :

- la charge en trafic de l'autoroute, en limite de saturation entre Antibes et Nice-Est ;
- des caractéristiques géométriques difficiles (rampes et pentes de fort pourcentage, courbes de faible rayon), particulièrement à l'Est du Var, combinées avec des profils en travers variables ;
- la superposition de trafics de nature différente (transit / local) sur une infrastructure au profil en travers inconstant et aux échangeurs nombreux et rapprochés qui expliquent des problèmes d'entrecroisement et plus généralement de lisibilité de l'infrastructure.

➤ sécurité des tunnels

Le CETU, sollicité pour produire un avis d'expert sur la problématique particulière de la sécurité des tunnels, souligne d'emblée que les aménagements proposés par ESCOTA pour mettre en conformité les tunnels de l'A8 avec la circulaire n° 2000-63 du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national ne dispensent pas de prévoir des aménagements complémentaires pour faire face aux perspectives de croissance du trafic autoroutier à long terme. En effet, les travaux programmés par ESCOTA sont destinés à garantir un niveau de sécurité conforme aux exigences de la circulaire pour un trafic estimé en 2010. Au-delà de cette échéance, le maintien d'un niveau de sécurité compatible avec un trafic plus important, obligera à recourir à des aménagements complémentaires, de nature à faire décroître le risque de saturation récurrente des tunnels de l'A8.

Parmi les autres points développés par le CETU, il convient de retenir que :

- la sécurité dans les tunnels est directement fonction de la saturation; même si la congestion peut aboutir à rendre les accidents plus bénins en raison d'une vitesse de circulation réduite, la population exposée au risque de catastrophe (par exemple, incendie de PL de forte puissance) sera toujours supérieure dans une infrastructure saturée à ce qu'elle serait dans des conditions de circulation fluides ;
- il faudrait chercher à reporter au maximum les trafics PL sur une nouvelle infrastructure fluide ; l'A8, avec des trafics essentiellement VL, pourrait présenter une situation acceptable ;
- si cette séparation des flux par nature de trafic est difficile, il faudrait rechercher une répartition équilibrée des trafics entre les 2 infrastructures de manière à rester le plus loin possible de la saturation sur chacune des infrastructures ;
- la longueur de tunnels conçus selon la circulaire n° 2000-63 n'est pas discriminante; il n'y a pas lieu de chercher à faire émerger le plus possible le nouveau tracé pour des raisons de sécurité.

➤ **sécurité civile**

L'A8 constitue l'un des principaux axes de déplacements est-ouest à travers l'agglomération de Nice. Cette situation de fragilité potentielle du système de déplacements appelle la recherche de solutions permettant l'accès des secours en cas de catastrophe majeure interdisant l'usage de l'A8 sur le contournement nord de Nice.

4. les hypothèses de report modal des trafics d'échange et de transit de voyageurs et de marchandises

La politique des transports de l'Etat privilégie le report des trafics routiers vers les modes ferroviaire et maritime. Cette politique est partagée par les collectivités compétentes en la matière.

➤ **pour les voyageurs**

▪ *vers le fer*

Selon les études de trafic réalisées par RFF en préparation du débat public sur la LGV PACA, les reports de trafic voyageurs de la route vers le mode ferroviaire peuvent être évalués aux niveaux suivants :

- route vers TGV PACA : report inférieur à 1% du trafic prévu sur l'A8 à l'horizon 2020 ;
- route vers TER, par libération de sillons sur la ligne traditionnelle : de 2 à 7% du trafic prévu sur l'A8 en 2020 ;
- route vers TER GV, c'est à dire TER empruntant la LGV : de 1 à 2,5% du trafic prévu sur l'A8 en 2020.

L'impact des différents projets susceptibles d'engendrer un report de la route vers le fer varie de - 3,3% à - 10% à l'horizon 2020. Ces chiffres sont à comparer à la progression de trafic attendue sur l'autoroute A8 à cet horizon (+ 30 à + 50% sur les différentes sections de l'autoroute comprises entre Mougins et La Turbie, + 45% en moyenne dans les Alpes-Maritimes).

- *vers la mer*

Les reports de trafic routier vers le mode maritime ne sont pas quantifiables au stade actuel de développement des projets de navettes maritimes interurbaines. Les premières expériences tentées visent plus la captation d'une clientèle touristique saisonnière que la résolution des problèmes de congestion qui affectent l'A8 aux heures de pointe du matin et du soir.

- **pour les marchandises**

- *vers le fer*

Si la LGV PACA était mixte, hypothèse non retenue à l'heure actuelle, les reports de trafic de la route vers le fer pourraient être de l'ordre de 0,3 à 0,6%, donc non significatifs par rapport aux perspectives d'accroissement du trafic PL à Vintimille à l'horizon 2020 qui ressortent à + 65% selon l'étude SYSTRA de juillet 2003 sur les déplacements dans les Alpes du Sud.

Les sillons libérés sur la voie ferrée traditionnelle seront très majoritairement utilisés pour l'augmentation du cadencement des TER et le développement du fret ferroviaire.

- *vers la mer*

Le trafic susceptible d'être assuré par la voie maritime à l'heure actuelle ressort, sur la base d'un service France-Italie avec 2 navires et un taux de remplissage maximal de 70%, à 37 500 remorques/an. Ce chiffre est à comparer aux 1 100 000 PL comptabilisés sur l'A8 à Vintimille en 2000. On évalue à 10%, soit un triplement de la part du mode maritime sur les liaisons France-Italie, le report modal maximal imaginable à l'horizon 2020. Cela supposera une politique volontariste pour relancer des liaisons de type Fos – Savone alors que le projet lancé en 2003 vient d'être arrêté faute d'avoir pu trouver les conditions d'une viabilité économique.

Conclusion voyageurs et fret: Ces perspectives de report de trafic qui ressortent au maximum à 10% d'un trafic PL dont la croissance à l'horizon 2020 est évaluée à + 65%, et à 10% d'un trafic total sur A8 en progression moyenne attendue de + 25% ne sont pas négligeables dans le sens où elles participent à une diversification des modes de transport appelée par la promotion d'une politique de développement durable des territoires. Ces estimations de reports montrent la nécessité d'étudier des solutions routières ou autoroutières pour satisfaire, dans de bonnes conditions de circulation et de sécurité, la demande de trafic de transit marchandises à l'horizon 2020.

5. le projet et l'environnement

Un environnement très sensible de par les contraintes du milieu physique, la richesse du milieu naturel et la densité et la diversité des occupations humaines :

- **milieu physique :**
 - une fragilité quantitative et qualitative de la ressource en eau potable,
 - des risques d'inondations importants,

- **milieu naturel :**
 - un objectif général de préservation des espaces non encore urbanisés,
 - beaucoup de protections réglementaires de type APPB, pSIC et ZICO,
 - des protections foncières des parcs départementaux (Valmasque, Vaugrenier, Justice, Grande Corniche) qui jouent un rôle important d'espace récréatif dans une agglomération littorale densément urbanisée,

- **milieu humain :**
 - une zone d'étude très habitée, donc fortement sensible aux impacts du projet sur l'acoustique et la qualité de l'air,
 - des paysages et un patrimoine de grande qualité et fortement protégés (nombreux monuments et sites inscrits et classés),
 - quelques périmètres AOC (olives de Nice, vins de Bellet) à préserver.

En terme d'évaluation de l'impact environnemental de différentes options, il ressort de l'étude SCETAURROUTE que l'importance des contraintes recensées au niveau de l'état initial n'exclut pas l'intégration d'une infrastructure pour laquelle la topographie imposera le recours à des tracés largement souterrains. Néanmoins, à l'Est comme à l'ouest du Var, une différence notable peut être faite entre les versions courtes, proches du littoral densément urbanisé, nécessairement majoritairement souterraines, et les versions longues, situées plus au nord, traversant des zones naturelles sensibles telles que le vallon de Laghet à l'Est ou le secteur de la Valmasque à l'ouest.

III. les études de trafic : des scénarios aux solutions à mettre au débat

Compte tenu des problématiques distinctes entre l'Est (sécurité dans les tunnels) et l'ouest ainsi que de l'engagement de l'Etat à améliorer la sécurité sur le contournement nord de Nice, il est apparu indispensable de découper le contournement de Nice en 2 parties séparées par la vallée du Var :

- une partie Est s'étendant du Var jusqu'à la Turbie,
- une partie ouest s'étendant du Var jusqu'au secteur des Bréguières au nord-ouest d'Antibes.

1. au départ, 6 options élémentaires :

- 3 options à l'Est : longue, courte, aménagement sur place (ASP)
- 3 options à l'ouest : longue, courte, liaison intercommunale ouest (LIO)

2. ... puis 12 scénarios permettant d'assurer le trafic de transit, qui combinent ces options de part et d'autre du Var... (cf annexe n°4):

- 1, 2, 3 : aménagements à l'Est du Var uniquement pour répondre à l'objectif premier de l'Etat de sécurisation de l'A8 au nord de Nice en améliorant les caractéristiques géométriques de l'itinéraire dédié au transit (pentes, rampes, courbes, tunnels, profil en travers inconstant) ;
- 4,5,6 : l'option ouest courte combinée avec les 3 options à l'Est du Var ;
- 7, 8, 9 : l'option ouest longue combinée avec les 3 options à l'Est du Var ;
- 10, 11, 12 : l'option LIO combinée avec les 3 options à l'Est du Var.

Ces 12 scénarios ont été analysés par rapport aux objectifs de l'Etat en termes de sécurité et de fluidité du trafic de transit. Ils 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. Un échange au Paillon est prévu pour assurer un meilleur équilibrage des trafics sur les deux infrastructures (cf § II.3 sur la sécurité des tunnels), et desservir le port de Nice et les zones industrielles de l'Est niçois.

Les simulations ont été faites sans contrainte d'affectation de trafic (l'utilisateur choisit librement son itinéraire).

Une analyse de ces 12 scénarios a permis de tirer les conclusions suivantes:

- La problématique saturation de l'A8 se situe bien principalement sur la section Antibes – Nice Est. On prévoit cependant une situation critique sur la section La Bocca – Mougins, qui pourrait s'étendre jusqu'aux Bréguières dans le cas de la mise en œuvre de solutions longues à l'ouest du Var (scénarios 7, 8 et 9).
- Sous la réserve de prévoir des échanges fluides entre actuelles et futures infrastructures dans la plaine du Var (au droit ou au voisinage immédiat de Saint-Isidore), l'Est et l'ouest du Var fonctionnent de façon quasiment indépendante : on obtient des résultats similaires quelles que soient les combinaisons d'options qu'on effectue. L'implantation d'un échangeur dans la plaine du Var fait donc partie du cahier des charges de la nouvelle infrastructure. Il permettra un phasage du contournement si nécessaire.
- Plus on allonge le contournement de Nice, moins il se charge en trafic puisqu'il n'intéresse plus alors que le trafic de transit. Ceci est particulièrement vrai à l'Est.
- Dans les versions longues à l'Est du Var, on n'a plus qu'un très faible trafic résiduel sur l'A8 entre Nice-Est et La Turbie : la solution longue à l'Est du Var ne se justifie pas du point de vue des trafics.
- Les nouvelles infrastructures à l'ouest du Var tendent à charger encore plus l'autoroute actuelle au delà du point de déviation. Elles imposent soit un élargissement à 2x4 voies de l'A8 quand cela est possible, par exemple, entre la bifurcation de Biot et l'échangeur d'Antibes, soit de compléter les nouvelles infrastructures autoroutières par une RDO (réseau de desserte ouest de Sophia-Antipolis consistant en la réalisation d'un raccordement à 2x2 voies de la pénétrante Cannes-Grasse au giratoire des Bouillides, porte ouest de la technopole).

- La LIO seule est d'une très faible utilité en matière de délestage de l'A8 à l'ouest du Var. Par contre, une liaison entre la PCG et Sophia-Antipolis s'avère très utile en complément d'une nouvelle infrastructure autoroutière à l'Ouest du Var.

3. ...12 nouveaux scénarios intégrant des échanges susceptibles de répondre à une demande locale, ainsi que des aménagements routiers complémentaires destinés à renforcer le délestage de l'A8 à l'ouest du Var, avec des tests sur la répartition des trafics VL et PL (cf annexe n°5)

- 2.1 : solution courte à l'Est sans échange à Nice-Est
- 3.2 : solution longue à l'Est avec échange au Paillon
- 5.2 : solution courte à l'ouest sans échange ; A8 élargi à 2x4 voies entre bifurcation de Biot et Antibes
- 5.3 : solution courte à l'ouest avec échange à la RD 2085 et A8 élargi à 2x4 voies entre bifurcation de Biot et Antibes
- 5.4 : solution courte à l'ouest avec RDO; A8 conservé à 2x3 voies entre bifurcation de Biot et Antibes
- 5.5 : solution courte à l'ouest réservée aux VL sans échange ; A8 élargi à 2x4 voies entre bifurcation de Biot et Antibes (test)
- 8.2 : solution longue à l'ouest avec échange à la RD 2085
- 8.3 : solution longue à l'ouest avec échange à Sophia-Antipolis
- 8.4 : solution longue à l'ouest avec échange au prolongement de la RD 604
- 8.5 : solution longue à l'ouest avec échange à la RD 2085 et à Sophia-Antipolis
- 8.6 : solution longue à l'ouest avec RDO
- 8.7 : solution longue à l'ouest avec échange à la RD 2085 et à Sophia-Antipolis réservée aux VL (test)

4. la sélection des scénarios permettant un délestage de l'A8 et une amélioration de la sécurité de l'itinéraire entre Var et Paillon

- **à l'Est du Var**
 - l'option longue (scénarios 3, 6, 9) est écartée du fait qu'elle ne résout pas les problèmes de saturation entre Nice-Nord et St Isidore. De plus, elle n'est pas justifiée en terme de trafic à l'Est du Paillon ;
 - la solution ASP (cf annexe n°6) n'est pas satisfaisante du point de vue de l'amélioration de la sécurité pour le trafic de transit au nord de Nice car elle n'améliore pas significativement les caractéristiques géométriques du contournement. La capacité de l'autoroute est augmentée pour être portée à 2x3 voies en continu, mais cette option ne peut être considérée que comme une solution dégradée en termes de fluidité et de sécurité dont le principal intérêt réside dans la modicité du coût. Les scénarios 4, 7 et 10 ont été écartés. Cette solution peut être améliorée, moyennant une augmentation significative de son coût.
- **à l'ouest du Var**
 - les solutions courtes 5.1 et 5.4 sont éliminées du fait de l'insuffisance de capacité de l'A8 à 2x3 voies entre la bifurcation de Biot et Antibes. La solution 5.5, qui n'est à considérer que comme un test de répartition des

trafics VL et PL entre la nouvelle infrastructure et l'A8, capte peu de trafic PL et maintient un niveau de trafic critique sur l'A8 entre la bifurcation et l'échangeur de Biot ;

- les solutions longues 8.1 à 8.5 et 8.7 créent un problème de saturation entre Mougins et les Bréguières qui implique le recours à des aménagements routiers complémentaires à l'ouest de Sophia-Antipolis ;
- la LIO (11) ne déleste pas suffisamment l'A8 entre Antibes et le pont sur le Var.

5. les solutions qui pourraient être présentées au débat public sont donc :

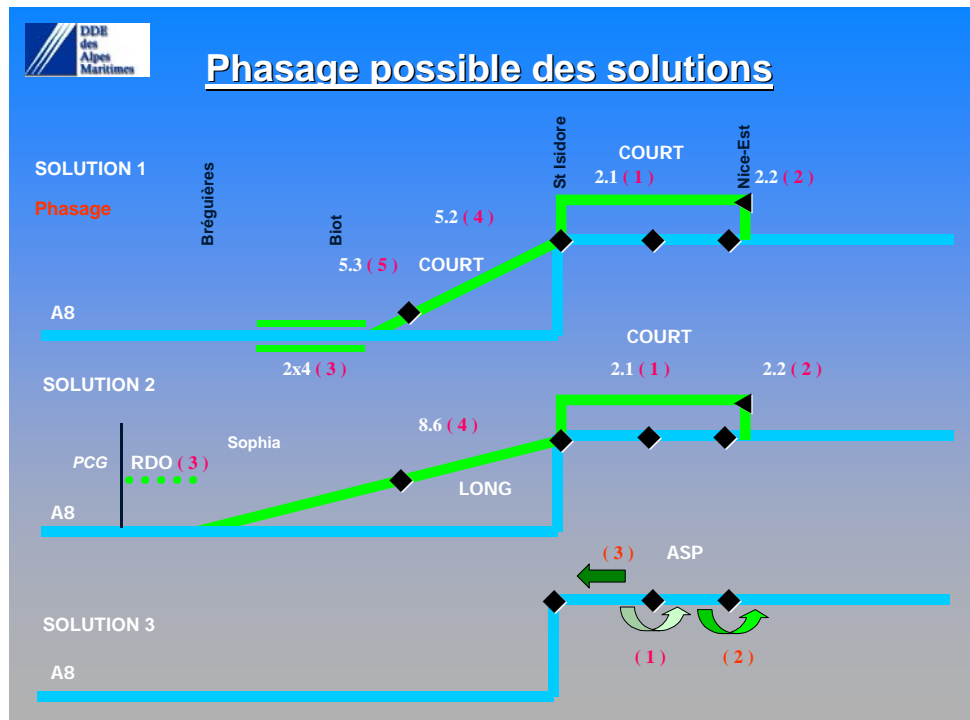
- **à l'Est du Var**

- la solution courte sans échange (2.1)
- la solution courte avec échange (2.2)
- l'ASP (1)

- **à l'ouest du Var**

- la solution courte avec mise à 2x4 voies de l'A8 entre la bifurcation de Biot et Antibes sans échange (5.2)
- la solution courte avec mise à 2x4 voies de l'A8 entre la bifurcation de Biot et Antibes avec échange à la RD 2085 (5.3)
- la solution longue avec liaison routière pénétrante Cannes-Grasse - Sophia (8.6)

6. ces 6 solutions peuvent être ramenées à 3 familles de projet phasable dans le temps :



- solution 1 : la solution courte à l'Est – courte à l'ouest avec mise à 2x4 voies de l'A8 entre Biot et Antibes répond bien en terme de délestage de l'A8 en minimisant les impacts environnementaux du projet,
- solution 2 : la solution courte à l'Est – longue à l'ouest avec RDO est satisfaisante en terme de séparation des trafics locaux et de transit ainsi que du point de vue de l'amélioration de la desserte de Sophia-Antipolis,
- solution 3: la solution ASP à l'Est du Var constitue une hypothèse minimale qui ne répond que de façon incomplète aux principaux objectifs du projet.

IV. analyse de la réponse des solutions aux objectifs du projet

1. *prévenir la dégradation des conditions de déplacement sur l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération niçoise*

- solutions 1 et 2 : elles délestent de façon satisfaisante l'A8 dans ses sections les plus chargées, à savoir entre Antibes et Nice-Est
- solution 3 : le renforcement de capacité de l'A8 permet d'éviter la saturation à court terme entre St Isidore et Nice-Est, mais la réserve de capacité est moindre et les trafics de nature différente (transit, échange, local) ne sont pas séparés

2. *améliorer la sécurité des infrastructures routières*

- solutions 1 et 2 : ces solutions assurent une bonne séparation des trafics de transit et locaux. Elles répondent bien à l'objectif du point de vue des 3 approches suivantes : la sécurité routière, la sécurité dans les tunnels, la sécurité civile au sens de permettre l'accès rapide et l'intervention des secours en cas de catastrophe majeure :
 - sécurité routière : ces solutions permettent d'améliorer les caractéristiques géométriques du contournement de Nice à l'Est du Var . A l'Est, comme à l'ouest, elles réduisent les conditions de saturation et, partant, les conflits d'usage entre trafics de natures différentes ;
 - sécurité des tunnels : ces solutions réduisent le trafic sur l'A8 qui est maintenu en deçà du trafic de référence pris pour la mise en conformité des tunnels existants avec la circulaire n° 2000-63. Elles permettent une répartition équivalente du trafic sur l'A8 et sur la nouvelle infrastructure, chacun des deux itinéraires restant le plus loin possible de la saturation ;
 - sécurité civile : le doublement de l'itinéraire à l'Est du Var par une nouvelle infrastructure permet de bénéficier d'une solution de rechange en cas de catastrophe majeure.
- solution 3 : cette solution, étroitement liée au tracé de l'A8, ne permet qu'une faible amélioration des caractéristiques géométriques du contournement à l'Est du Var ; le gain de sécurité qu'elle apporte, a priori

inférieur aux solutions 1 et 2 du fait de l'absence de nouvel itinéraire indépendant, reste à quantifier plus précisément.

3. améliorer la desserte des pôles d'activité

- solution 1 : cette solution améliore l'accès aux principaux pôles d'activité que sont :
 - la basse vallée du Var avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur et le pôle multimodal de St Augustin ;
 - Sophia-Antipolis, par la création d'un échangeur avec la RD 2085 qui dessert l'Est de la technopole ;
 - le port de Nice et les sites industriels de la vallée du Paillon, par la création d'un échange direct avec la pénétrante du Paillon.
- solution 2 : cette solution répond de façon similaire à la solution 1 à l'amélioration de l'accès à la basse vallée du Var et à la vallée du Paillon. Pour ce qui est de Sophia-Antipolis, la création d'un échangeur avec la RD 2085 permettra une meilleure desserte de la technopole par l'Est. A l'ouest, que l'on réalise ou pas un échangeur au cœur de Sophia, il faudra améliorer l'accessibilité depuis la pénétrante Cannes-Grasse, ce qui conduit à prévoir le principe d'une route de desserte occidentale (RDO).
- solution 3 : cette solution n'améliore pas la desserte de Sophia-Antipolis et de la basse vallée du Var. La desserte de la vallée du Paillon n'est pas non plus renforcée.

4. ne pas concurrencer la politique volontariste mise en œuvre parallèlement pour améliorer l'offre de transports collectifs, et préserver le moyen-pays des méfaits de la périurbanisation

- solutions 1 et 2 : ces solutions dissocient les trafics locaux et de transit en limitant le nombre d'échanges intermédiaires, en dehors de celui de la plaine du Var, à un échangeur à l'ouest et un échangeur à l'Est.
- solution 3 : cet aménagement minimal ne prévoit pas de nouvel échangeur. Par nature, cette solution répond donc convenablement à cet objectif.

5. veiller au respect de l'environnement et des milieux naturels

- solution 1 : cette solution est courte et « discrète » puisque largement enterrée à l'ouest comme à l'Est du Var. D'autre part, l'élargissement de l'A8 à 2x4 voies entre Antibes et Biot répond à un souci de « minimisation » globale des impacts à l'ouest du Var (air, bruit, paysage, milieu naturel) par renforcement d'un ouvrage existant plutôt que par création d'une infrastructure nouvelle dans un environnement jusqu'ici préservé. L'insertion des 3 échangeurs promet d'être délicate.
- solution 2 : cette solution est équivalente à la précédente à l'Est du Var. Elle est moins favorable à l'ouest puisque plus longue et moins enterrée, et

doublée d'un aménagement routier à 2x2 voies entre la PCG et Sophia-Antipolis.

- solution 3 : cette solution est a priori plus pénalisante à l'Est du Var puisque nécessairement moins enterrée. Pas de nouvel impact à prévoir sur les vallées du Var et du Paillon puisque cette solution fonctionne avec les échangeurs existants. Pas d'impact à l'ouest du Var si ce n'est un impact humain négatif du fait de la non résolution d'un problème majeur de fonctionnement de l'A8.

V. les estimations financières

- Des estimations chiffrées des 6 options évaluées en première approche à partir de ratios et de caractéristiques géométriques simplifiées:

Ouest Var		Est Var	
LIO	750 à 900 M€	ASP*	200 à 300 M€
court	700 à 900 M€	court	700 à 750 M€
long	950 à 1100 M€	long	1000 à 1100 M€

- Pour les 3 solutions ci-dessus présentées, l'estimation globale du coût ressort à :

- solution 1

Élargissement d'A8 à 2x4 voies	Ouest courte	Est courte	Total
100 M€	700 à 900 M€	700 à 750 M€	1500 à 1750 M€

- solution 2

Liaison PCG – Sophia-Antipolis	Ouest longue	Est courte	Total
150 M€	950 à 1100 M€	700 à 750 M€	1800 à 2000 M€

- solution 3

Ouest Var	Est ASP	Total
-	200 à 300 M€	200 à 300 M€

En complément de ces estimations financières, la DDE étudie avec le CETE les trafics escomptés en fonction des différentes solutions et des coûts de péage respectifs entre l'ancienne et la nouvelle infrastructure, pour pouvoir déterminer un niveau de recettes sur une durée de concession. La différence entre le coût du projet et le niveau de recettes estimé détermine la participation publique nécessaire au bouclage de l'opération.

* chiffrage de l'option minimale consistant à homogénéiser la capacité de l'A8 entre St Isidore et Nice-Est à 3 voies par sens

VI les approfondissements techniques

Des approfondissements sont en cours pour :

- vérifier la faisabilité de l'élargissement de l'A8 à 2x4 voies entre Antibes et Biot qui conditionne la validité de l'option ouest courte,
- vérifier la faisabilité d'un ½ échange entre le contournement de Nice et la pénétrante du Paillon à Nice-Est,
- vérifier la possibilité d'organiser un échange direct complet entre A8 et le contournement de Nice dans le secteur de St Isidore,
- quantifier les gains de sécurité respectifs entre les différents scénarios dans une approche globale intégrant l'A8 actuelle et les nouvelles infrastructures,
- coordonner nos solutions avec les variantes de tracé qui résulteront du débat public sur la LGV PACA,
- évaluer l'impact de mesures d'exploitation particulières pour les trafics PL et VL sur l'A8 et les nouvelles infrastructures proposées.

Conclusion

A l'issue du 2^{ème} Comité de pilotage, la concertation se poursuivra, en liaison avec le président de la CPDP, par :

- la réunion du Comité de suivi regroupant les associations et les chambres consulaires,
- la poursuite des entretiens individualisés avec les élus.

Parallèlement, la Direction des Routes du Ministère de l'Equipement va mettre en place un Comité de pilotage interministériel au niveau national.

Le calendrier prévisionnel du débat public pourrait être le suivant :

- 6 mois de préparation du débat public (jusqu'en juillet 2005),
- 4 mois de débat public à compter de septembre 2005
- 2 mois pour la rédaction du bilan de la concertation par la CNDP,
- décision du maître d'ouvrage dans les 3 mois (printemps 2006).

Sous réserve d'une décision de l'Etat, le calendrier opérationnel pourrait être le suivant :

- 2007-2009 : études d'avant projet (fuseau des 1000 m, bande des 300 m),
- 2010 : enquête d'utilité publique,
- 2011 : choix du concessionnaire,
- 2012 : démarrage des travaux à l'Est du Var,
- 2015 : démarrage des travaux à l'ouest du Var,
- 2018 : mise en service de la section St-Isidore – Nice-Est,
- 2020 : mise en service de la section à l'ouest du Var.