



# Le projet de contournement routier de Nice cherche à résoudre deux problèmes :

**1. Un problème de sécurité** dans le contournement Nord de Nice en raison de la cohabitation entre les trafics des voitures et des poids lourds sur une autoroute chargée aux mauvaises caractéristiques géométriques. Ce problème justifie en lui-même des aménagements de sécurisation (solution 3 du dossier du débat public : élargissement sur place et sécurisation des tunnels pour un coût estimé à 300 millions d'euros).

**2. Un problème de saturation** qui pénalise notamment l'écoulement du transit et les déplacements vers Sophia Antipolis, l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur, les espaces de développement de la Vallée du Var et Nice. Ce problème motive le projet d'une nouvelle autoroute dédoublant l'A8 sur ses tronçons les plus chargés entre Sophia Antipolis et Nice-Est (solutions 1 et 2 du dossier de débat public).

Pour éclairer le choix sur l'opportunité de cette nouvelle autoroute - dont le coût est estimé entre 2 et 2,4 milliards d'euros - il est important de comprendre les causes de la hausse du trafic sur l'A8 et d'examiner les solutions alternatives envisageables.

## 1. La croissance du trafic sur l'A8 reflète les évolutions du territoire azuréen

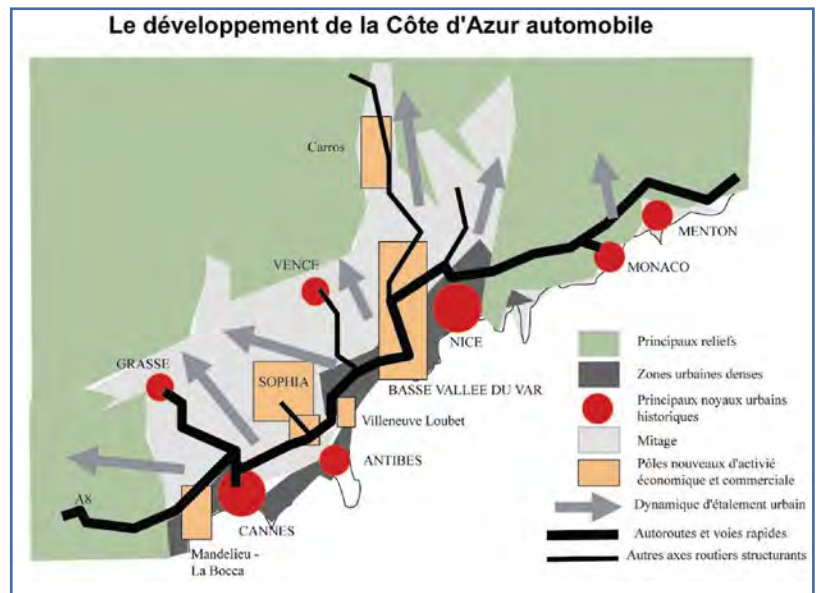
### Le passage de la ville pédestre à la ville automobile transforme la Côte d'Azur

A partir des années 1960, le moyen pays et les parties collinaires des communes littorales deviennent très convoitées car, grâce à la généralisation de l'automobile, ces espaces sont désormais facilement accessibles. Ils passent alors d'une économie agricole à une économie centrée sur la valorisation de la rente foncière.

Les agriculteurs vendent leurs terres puisque c'est plus rentable que de continuer à les exploiter. Tout un système économique se développe autour de la construction. Cette coalition d'acteurs parvient à prendre le contrôle des municipalités ou à se faire entendre lors de l'élaboration des plans d'urbanisme communaux.

Il en résulte un « mitage » généralisé de l'espace, c'est-à-dire le développement d'un habitat individuel diffus sur grandes parcelles. Entre 1970 et 2000, la surface urbanisée a été multipliée par 2,4, passant de 166 à 400 km<sup>2</sup>. Sur la même période, la population n'a été multipliée que par 1,4. Il en résulte une pénurie foncière qui alimente la crise actuelle du logement.

Parallèlement, de nouveaux pôles d'activités économiques et commerciales se développent autour des grandes infrastructures routières : zones d'activités et



centres commerciaux de Mandelieu et de Cannes-La Bocca, technopole de Sophia Antipolis et zone commerciale d'Antibes-Nord, zone d'activités et centres commerciaux de Villeneuve-Loubet, basse vallée du Var (aéroport, CADAM, Arénas, centres commerciaux CAP 3000, Lingostière et Saint-Isidore, zone industrielle de Carros-Le Broc).

Le réseau routier azuréen s'est largement développé au cours des quarante dernières années. Inversement, les transports collectifs n'ont bénéficié d'aucun investissement structurant jusqu'au début des années 2000. Ainsi, en 1999, le budget consacré aux transports collectifs sur la Côte d'Azur (vente de billets, produit de la taxe transport payée par les entreprises et subventions publiques) représentait 170 € par habitant contre 366 € par habitant en moyenne nationale.

### Une déconnexion croissante entre lieu de travail et lieu d'habitat

En 1999, 53% des actifs de la conurbation azuréenne vivent et travaillent dans leur commune. Ce taux est en baisse constante - il était de 61% en 1990 et de 67% en 1982 - ce qui alimente la hausse du trafic.

Entre 1999 et 2004, 90% des 42 000 emplois salariés privés créés dans la conurbation se sont localisés dans dix grands pôles d'emplois qui concentraient déjà 88% de l'emploi total en 1999 (Nice, Sophia Antipolis, Cannes, Monaco, Grasse, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer, Menton, Carros et Villeneuve-Loubet).

Par contre, le développement de l'habitat (résidences principales) se localise essentiellement en dehors des pôles d'emplois, d'autant plus que la concurrence des résidences secondaires est forte sur le littoral.

La crise actuelle du logement renforce cette logique d'allongement des migrations domicile-travail. Dans un contexte de pénurie et de hausse très élevée des prix immobiliers, les ménages sont de plus en plus contraints d'accepter un

logement éloigné de leur lieu de travail, ce qui alimente l'étalement urbain vers le haut pays des Alpes-Maritimes et vers l'Est du département du Var, facilement accessibles grâce à la RN 202 et à l'autoroute A8.

## 2. Agir à la source des problèmes et optimiser la capacité des infrastructures routières existantes

### **Circuler en voiture : oui, mais pas forcément à 120 km/h !**

Jusqu'à maintenant, on a cherché à garantir la fluidité du trafic à des vitesses élevées (120 km/h) ce qui implique la création de nouvelles infrastructures. Au regard des difficultés à les financer, l'alternative consiste à optimiser la capacité des infrastructures existantes en jouant sur le concept de fluidité lente.

En milieu urbain, la saturation d'une autoroute se manifeste rarement par un arrêt complet du trafic mais plutôt par de forts ralentissements. L'idée est alors de limiter la vitesse de circulation entre 50 et 70 km/h sur les sections les plus chargées et de réaliser les aménagements nécessaires (élargissements, restructuration des échangeurs) pour garantir la fluidité du trafic à cette vitesse limitée.

Un tel aménagement est en cours d'étude à Grenoble. Il pénalise peu le trafic de longue distance : rouler à 60 km/h au lieu de 120 km/h sur 20 km ne fait perdre que 10 minutes sur un trajet de plusieurs heures. Il est surtout

beaucoup moins coûteux, ce qui permet de dégager des moyens nécessaires au développement des transports collectifs et au renouvellement urbain.

### **Inciter à l'usage des modes alternatifs**

Cette incitation en faveur des modes alternatifs passe par des transports collectifs rapides, la limitation du stationnement au lieu de travail et l'amélioration des cheminements piétons. La conurbation dispose d'un atout formidable : sa structure linéaire articulée autour des voies ferrées.

780 000 Azuréens vivent dans une commune desservie par le rail. Malgré le desserrement de la population et des activités, l'essentiel des zones urbaines et des pôles d'emplois se situent à proximité d'une gare, à l'exception notable de Sophia Antipolis. C'est pourquoi le développement des dessertes ferroviaires doit être une priorité absolue, pour atteindre un niveau de service comparable à celui du RER parisien.

Les projets de TCSP (transports collectifs en site propre) des agglomérations de Cannes, Sophia Antipolis et Nice compléteront le réseau ferré. Sophia Antipolis sera notamment relié à la gare d'Antibes.

Pour induire un report modal significatif, le développement des transports collectifs doit être accompagné par une réduction de l'offre de stationnement dans les pôles d'emplois.

De nombreuses enquêtes soulignent que si les employés sont assurés d'avoir une place de stationnement gratuite à proximité de leur lieu de travail, ils choisissent presque systématiquement la voiture quel que soit le niveau de service offert par les transports collectifs. Si ce n'est pas le cas, ils choisissent majoritairement les transports en commun.

L'usage des transports collectifs dépend enfin de la qualité des cheminements piétons autour des arrêts. Ainsi, la gare de Nice-Saint-Augustin ne capte qu'une faible part des déplacements à destination de l'aéroport, de l'Arénas et du CADAM, en raison de la difficulté à parcourir à pied les quelques centaines de mètres depuis la gare.

## *Une saturation « interne »*

La saturation de l'A8 s'explique essentiellement par les déplacements internes à la conurbation azurélienne. La « synthèse du diagnostic de l'A8 »\* souligne que la charge et la hausse du trafic sont liées essentiellement aux déplacements internes à la conurbation azurélienne et à son aire d'influence immédiate (Est Varois).

Ainsi, le niveau de trafic 2004 se situe entre 65 000 et 150 000 véhicules/jour entre Les Adrets et Nice-Est. Inversement, il est de 23 200 véhicules/jour à la frontière italienne et de 37 900 véhicules/jour entre Brignoles et Le-Cannet-des-Maures (section la moins

chargée entre Nice et Aix-en-Provence). De même, la hausse annuelle du trafic journalier moyen sur la période 1988-2004 se situe entre + 1 650 et + 4 000 véhicules/jour entre Les Adrets et Nice-Est. Inversement, elle est de + 780 véhicules/jour à la frontière italienne et de + 900 véhicules/jour entre Brignoles et Le-Cannet-des-Maures.

Cela illustre les conséquences du passage de la ville pédestre à la ville automobile sur la saturation de l'A8.

(\* ) Disponible sur le site de la CPDP [www.debatpublic-pcrnice.org](http://www.debatpublic-pcrnice.org)

