cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 n° 25

ADAAM AGENCE D'URBANISME DES ALPES-MARITIMES

pages 1 & 2 **Un constat préoccupant**

page 3 **Le consensus des décideurs sur l'opportunité du projet**
Les solutions proposées

page 4 **Conclusion**

ADAAM
AGENCE DE DÉPLACEMENTS ET D'AMÉNAGEMENT DES ALPES-MARITIMES

Président : **Louis Nègre**

Les membres de l'Agence
> le Conseil général des Alpes-Maritimes,
> la communauté d'agglomération Nice-Côte d'Azur
> la communauté d'agglomération Sophia Antipolis
> la communauté d'agglomération Pôle Azur Provence
> la commune de Cannes
> la commune du Cannet
> la commune de Mandelieu-La Napoule
> la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur
> la Chambre d'agriculture
> la Chambre de métiers
> l'Université de Sophia Antipolis
> l'État

> Contact
ADAAM
AGENCE D'URBANISME 06
455, promenade des Anglais
Arenas-Immeuble Arenice
06200 Nice
tél. : 04 93 72 69 30
info@adam06.asso.fr
www.adam06.asso.fr

> VOLONTÉ PARTAGÉE DES COLLECTIVITÉS >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Consensus des décideurs locaux sur l'opportunité

L'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes, en collaboration avec l'ensemble de ses partenaires, s'attache au développement d'une politique multimodale et anticipatrice en matière de déplacements. Dans le contexte du débat public, l'ADAAM a souhaité exprimer la position commune des décideurs locaux qui sont tous partenaires de l'agence, sur l'opportunité du projet de contournement routier de Nice.

Un constat préoccupant pour notre territoire

Département excentré à l'extrême sud de l'hexagone et frontalier avec l'Italie, enclavé entre la mer et un relief très contraint, les Alpes-Maritimes sont un territoire exceptionnel et singulier, où s'est développée, sur l'étroite bande littorale, une véritable conurbation polycentrique comptant 982 000 habitants (1) avec une très forte densité de population, 883 habitants/km² (2).
Les Alpes-Maritimes ont fondé leur croissance économique et leur notoriété sur la qualité exceptionnelle de son environnement, le développement des hautes technologies, ainsi que le tourisme sous toutes ses formes (culturel, urbain, d'affaires, événementiel...).
Le département représente chaque année la destination privilégiée de 8,7 millions de touristes (3). Mais les Alpes-Maritimes comportent également plusieurs pôles de compétitivité dont un de niveau mondial.
Ce développement, fortement ouvert sur l'extérieur, est cependant pénalisé par la saturation des « portes d'entrées » de notre territoire que sont l'autoroute A8, le réseau ferré et l'aéroport Nice-Côte d'Azur.

Un site complexe et une situation exceptionnelle

Saturation de la totalité des infrastructures existantes sur la bande littorale

Actuellement le seuil de saturation des infrastructures est inacceptable pour la conurbation azuréenne : tant par la route, que le fer ou les airs, la bande littorale des Alpes-Maritimes souffre d'un réel handicap qui fragilise ses perspectives de développement économique, son attractivité ainsi que la qualité de vie de ses habitants.

La saturation des infrastructures routières est d'autant plus pénalisante qu'elle engendre une congestion du trafic autoroutier et routier aux heures de pointe. La presse évoque périodiquement *« les embouteillages monstres de l'A8 »* ainsi qu'une insécurité permanente pour les utilisateurs.

↑Embouteillage sur l'A8

> L'autoroute A8 traversant le département constitue un vrai lien structurant avec le reste de la France et de l'Europe. Elle supporte à la fois un lourd trafic fret de transit international en forte progression et une importante fréquentation locale qui fragilisent cette infrastructure et porte atteinte à ses fonctions.

> Depuis l'électrification de la **ligne littorale,** créée en 1866, aucun investissement majeur n'a été réalisé sur la voie ferroviaire. Avec des performances très médiocres, elle est aujourd'hui totalement saturée, interdisant un développement adapté des services TER.

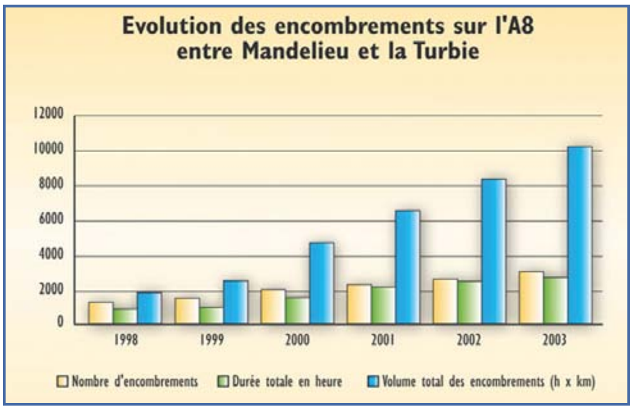
> L'aéroport international Nice Côte d'Azur est la seule infrastructure permettant une très bonne accessibilité de la Côte d'Azur. Premier aéroport français après Paris, il constitue l'outil majeur de l'activité touristique, première activité économique du département, mais il sera limité dans son développement à moyen terme.

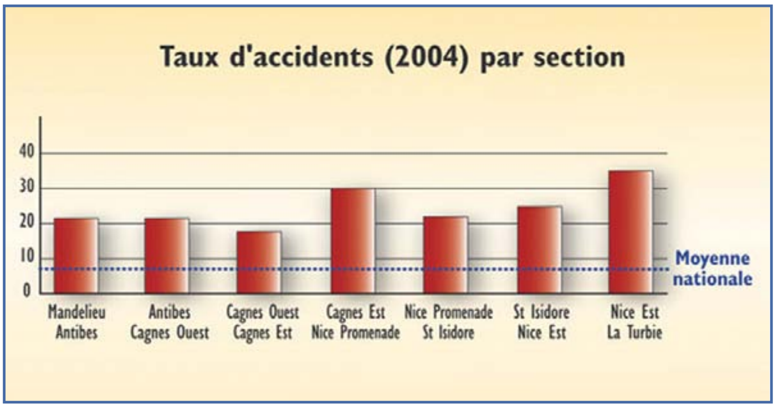
> Il en est de même de **l'aéroport de Cannes**, premier aéroport d'affaires après Paris.

> Enfin, la voie maritime reste peu utilisée malgré les dessertes sur la Corse et les projets de **navettes maritimes** envisagés par le Conseil général.

Saturation de l'A8

Un diagnostic inquiétant pour l'avenir de notre département :
> Les déplacements effectués au sein de la conurbation azuréenne sont majoritairement intra-urbains, d'est en ouest.
> Les Alpes-Maritimes supportent également un couloir de transit international avec 1,2 million de passages de poids lourds à Vintimille en 2004. En raison de son positionnement stratégique international, le département des Alpes-Maritimes demeure l'unique point de passage pour les flux de trafic routier de l'arc méditerranéen.
Si la tendance constatée actuellement continue, il faut prévoir une augmentation de 50% du trafic routier sur l'A8, en 2020. L'A8 constitue la première liaison est-ouest en terme de débit, cumulant trafic local et de transit. En effet, faute d'infrastructure routière adaptée, l'A8 accueille une part sans cesse plus large de trafics locaux qui représentent plus de 80% des flux totaux au niveau de la traversée du fleuve Var et 72% dans le secteur de Sophia Antipolis.





Source : DDE 06, 2006

Dangerosité de l'A8

> Le passage de l'A8 en zones urbaines engendre d'importantes nuisances : pollution de l'air, sonore, visuelle ainsi que des risques élevés pour les riverains en raison du transport de matières dangereuses (incendie, catastrophes écologiques).
> La géométrie du tracé, le nombre important de sorties, la disposition de certaines d'entre elles ainsi que la faible longueur des voies de décélération sont les facteurs principaux du grand nombre d'accidents sur l'autoroute A8.

> En conclusion, le constat qui vient d'être présenté confirme que la situation actuelle des déplacements dans notre département est très préoccupante.

Le consensus des décideurs locaux sur l'opportunité du projet de contournement routier de Nice

Un projet inscrit dans les documents d'urbanisme

> Le contournement routier de Nice a été inscrit parmi les projets prioritaires de l'Etat dans les schémas multimodaux de services collectifs de transports adoptés par décret du 18 avril 2002 ainsi qu'au **comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003.**

> Le projet s'inscrit également dans le cadre de la **directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes (DTA)** et entre dans un des objectifs de cette directive qui est de conforter le positionnement des Alpes-Maritimes en améliorant la qualité de ses relations par des moyens de transports appropriés. Ainsi pour améliorer la qualité des déplacements, tant internes qu'externes du département, la DTA préconise une organisation intermodale forte des transports.

La motion du Conseil général des Alpes-Maritimes

Dés le 11 mars 2005, le Conseil général des Alpes-Maritimes a approuvé, à l'unanimité, une motion donnant un avis **favorable sur l'opportunité du projet de contournement routier de Nice.** Extrait de la motion du Conseil général :*« Approuve le principe de réalisation du projet de contournement routier de Nice »*

L' unanimité des décideurs locaux sur l'opportunité du projet

L'Agence d'urbanisme 06, en tant qu'outil technique au service des collectivités, a organisé une réflexion commune avec l'ensemble de ses partenaires afin d'aboutir à une position cohérente entre les souhaits de chacun et les besoins de notre territoire. Le constat de notre territoire, les prévisions de croissance des déplacements ainsi que les besoins de la population de notre département ont conduit les décideurs locaux, après concertation, à donner **un avis favorable à l'opportunité d'un contournement routier de Nice**, tout en proposant parallèlement un développement accéléré des transports collectifs et de la multimodalité.

Les solutions proposées

Le développement des transports collectifs et de la multimodalité

D'ores et déjà conscients du problème, de nombreux projets d'infrastructures de transports ont été réalisés ou sont en cours de réalisation dans les Alpes-Maritimes :

> résorption des 110 points noirs routiers du Conseil général
> construction de la troisième voie ferrée entre Antibes et Nice
> rénovation de la ligne Nice-Breil-Cunéo
> construction du réseau de transports collectifs en site propre (TCSP) de la CANCA , de la CASA, Cannes, Sillages...
> réouverture de la ligne SNCF Cannes-Grasse
> réalisation de la LGV PACA
> réalisation du schéma départemental cyclable
> réalisation des pôles multimodaux (Nice-Saint-Augustin, Antibes, Grasse, Cagnes-sur-Mer).

Au-delà de ces efforts, déjà importants, **les partenaires de l'Agence d'urbanisme proposent une première solution, qui s'appuie sur le développement soutenu des transports collectifs et de la multimodalité.**

Ces modes de déplacements sont respectueux de l'environnement, du cadre de vie et économes en énergie (transports ferroviaires, transports collectifs, modes doux, parcs relais, pôles d'échanges multimodaux, cabotage...). Leur potentiel de développement est considérable dans les Alpes-Maritimes. En conséquence, dans le cadre de la réflexion commune, il est donc ressorti un très fort consensus sur le développement accéléré des transports en commun (TER, bus, tramway, co-voiturage, cabotage...) et de la multimodalité (développement des modes doux, parcs relais, ferroutage, merroutage...).

De surcroît, au cours du débat public, cette réflexion a pu être complétée par une étude approfondie dite « TC++ », portant sur l'impact d'un scénario très volontariste en faveur des transports collectifs.
Mais, bien que prenant en compte le scénario maximal en faveur des transports collectifs (réseau de transports en commun de 220 km, augmentation de la pénibilité pour le stationnement urbain...), cette étude démontre que le trafic routier demeurerait malheureusement très dense sur les parties du réseau concernées par le contournement.

Dans ces conditions, et au vu des résultats limités du scénario « TC++ », il apparaît nécessaire d'envisager également la solution du contournement routier de Nice qui s'avère complémentaire avec la première solution.

Le contournement routier de Nice

A l'est
Une position consensuelle apparaît sur **l'urgence d'un traitement de l'A8 au droit de Nice.** La dangerosité et la saturation de l'A8 dans cette section **rendent indispensable une intervention le plus rapidement possible,** soit sous la forme de type dite ASP (aménagement sur place) ou sous la forme de tunnels continus.

A l'ouest
Dans l'immédiat, il doit être envisagé de réaliser des aménagements ponctuels, comme à titre d'exemple :
> l'échangeur de Biot complet
> la résorption des points noirs routiers du Conseil général
> l'aménagement de la RN98
> programmation de la liaison RD4 - RD2085
> mise à 2x3 voies entre Saint-Isidore et Saint-Laurent-du-Var
> amélioration de l'échangeur de Saint-Laurent-du-Var
> aménagements des échangeurs au droit de la traversée du bassin cannois.

Parallèlement, pour résoudre les problématiques de l'A8 dans la section ouest du département, il apparaît indispensable que l'Etat affine les études. Ceci, afin de mieux cerner la réalisation de cette infrastructure, de ses fonctions et de prolonger la réflexion aux limites du département du Var, dans un cadre multimodal.

Conclusion

L'Agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes est favorable sur le principe de l'opportunité du contournement routier de Nice.

Elle accorde au traitement de **la partie est du fleuve Var, une priorité incontestable.**
Néanmoins, tant à l'est qu'à l'ouest du fleuve Var, la définition des aménagements à mettre en œuvre doit faire l'objet d'études complémentaires, en relation directe avec les fonctionnalités recherchées.

L'agence d'urbanisme des Alpes maritimes regrette que le temps imparti au cours du débat public n'ait pas permis de s'interroger davantage sur deux aspects essentiels du projet, que sont :

> Le contexte environnemental à moyen et long terme (pic pétrolier, réchauffement climatique...)
> Les modalités de financement qui demeurent fondamentales pour l'avenir de ce dossier. Sur ce dernier point, il est important de préciser qu'aujourd'hui les textes récents (4), notamment sur les partenariats publics privés, offrent des pistes de travail qui permettraient d'envisager le financement de cette opération sans obérer la réalisation des autres infrastructures lourdes (3e voie littorale , tramway, LGV...) toutes aussi nécessaires.

En définitive, les objectifs recherchés par les partenaires de l'ADAAM sont :
> améliorer les déplacements de personnes et de marchandises
> fluidifier les trafics et augmenter leur sécurité
> favoriser une politique multimodale des déplacements à l'échelle départementale notamment par le **développement des transports collectifs**
> permettre une meilleure répartition des trafics entre véhicules légers et poids lourds.

(1) Recensement de population INSEE 1999 : population totale du département des Alpes-Maritimes (1 011 326 habitants)
(2) Source : INSEE (DTA des Alpes-Maritimes)
(3) Comité régional du tourisme, 2003
(4) Article L1414-1 du code général des collectivités territoriales, inséré par ordonnance nº 2004-559 du 17 juin 2004 art. 14 *Journal officiel* du 19 juin 2004.