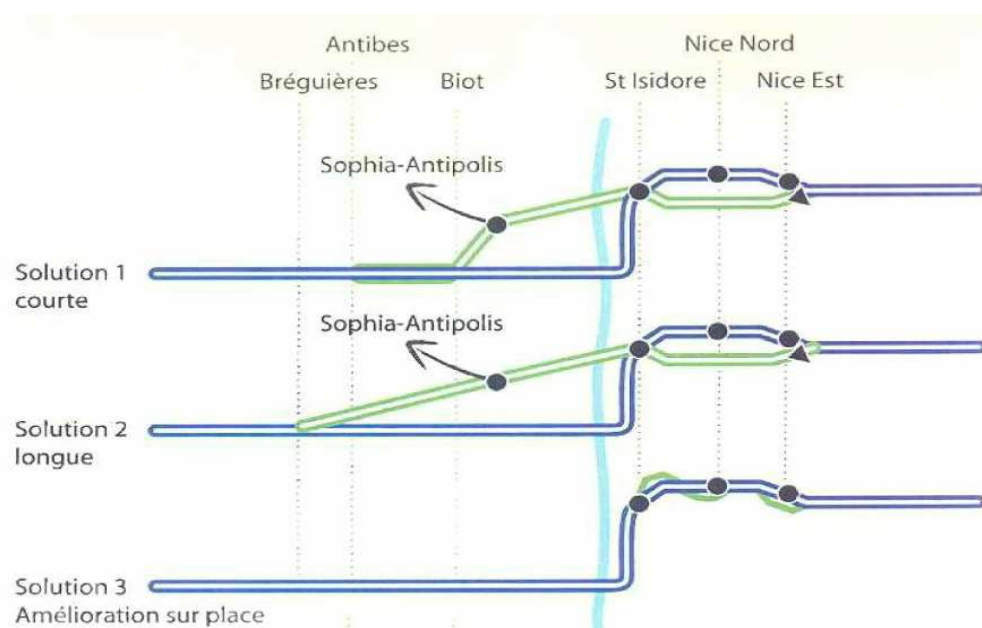


## Des options insuffisantes

Les documents préparatoires au débat public sur le contournement routier de Nice proposent, pour répondre à l'augmentation prévisible du trafic autoroutier entre Antibes et Nice-Est, et à partir des conclusions de la Direction Départementale de l'Équipement, trois scénarii :

- Le premier dit (cf. dossier de débat public sur le contournement routier de Nice) : solution 1 courte,
- Le deuxième : solution 2 longue
- Le troisième : solution ASP (élargissement sur place du tronçon St-Isidore-Nice Est strict).



A partir de la présentation de ces trois scénarii retenus par la DDE parmi, disent-ils plus de 20 options possibles, il apparaît clairement que l'option 3 est volontairement rendue inopérante du fait qu'elle néglige la rive Ouest du Var et tout converge alors pour que les débats privilégient les options 1 et 2.

## Que dit la DTA 06 :

« **Liaisons 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 d'Antibes, ayant notamment pour fonction de renforcer les capacités de franchissement du Var, de contribuer à délester l'autoroute A8, à améliorer particulièrement l'accessibilité au parc d'activités de Sophia-Antipolis et à ses extensions ainsi qu'à absorber une partie du trafic local urbain.  
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 en oeuvre une stratégie de gestion et d'exploitation de l'autoroute A8, permettant de maintenir un niveau de service qui réponde 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.»*

Dans ce cadre de la DTA, les options 1 et 2 de la DDE ne nous semblent pas pertinentes.

## **Un schéma départemental articulant transports collectifs, déplacements doux et automobile**

L'extension autoroutière doit s'insérer dans un schéma départemental articulant notamment :

- Le chemin de fer de Provence, ses aménagements prévus et ses éventuelles extensions.
- Le/les tramway.
- L'extension des TER et de leurs fréquences.
- La Ligne à Grande Vitesse.
- Du « merroutage », notamment entre l'Espagne, la France et l'Italie afin de délester l'autoroute d'une partie du trafic poids lourds.
- De l'aménagement de la 3<sup>ème</sup> voie littorale.
- D'un maillage Grasse - Sophia Antipolis – Nice.

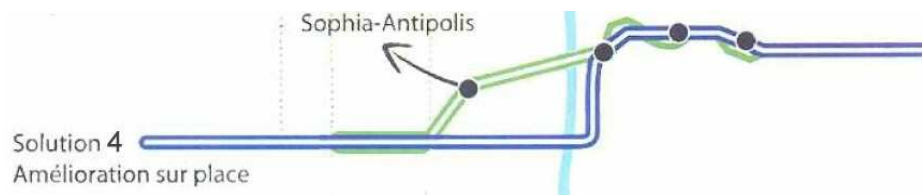
Ce schéma, privilégiant la multimodalité, doit s'articuler avec, notamment :

- Une politique de tarification
- Des parkings de dissuasion
- Une articulation déplacements collectifs- déplacements « doux ».

Dès lors, une étude complémentaire portant sur l'insertion du contournement autoroutier dans un schéma général des déplacements du département nous apparaît nécessaire.

## Une Solution 4

Il manque aux propositions de la DDE au moins une option, que nous pourrions appeler « Solution 4 » :



Nous avons demandé, dès les rencontres préalables au débat public, que toutes ces options figurent parmi les scénarii proposés. Ces demandes, reprises par de nombreux intervenants, n'ont pas pu aboutir.

Cette option aurait pour avantage principal d'être compatible avec :

- le renchérissement du prix de l'essence d'ici 2015,
- une politique volontariste privilégiant les transports en commun dans le cadre d'un schéma territorial des déplacements.

Le seul argument opposable à cette solution est celui de la sécurité du fait des rampes fortes de l'autoroute actuel à l'arrière de Nice. Les avantages dans le domaine de la sécurité de la solution en sous-sol et en pente faible de la DDE est largement contredite par un parcours en tunnel de 8 km d'un seul tenant. Un incendie aurait alors des conséquences catastrophiques, tant dans le nombre des victimes que dans la durée d'indisponibilité de l'infrastructure.

## Les coûts et les financements

Les coûts prévisionnels de ces différentes solutions ouvrent sur une fourchette large :

- Solution 1 : 2 milliards d'€
- Solution 2 : 2 milliards 400 millions d'€
- Solution 3 : 300 millions d'€
- Solution 4 : 1 milliard et 300 millions d'€

La solution 4 permettrait donc un économie comprise entre 700 millions et 1 milliard et cent millions d'€ par rapport aux solutions 1 et 2.

Rappelons, à titre illustratif, que la première tranche du tramway de Nice (Nord-Sud est) est estimée à moins de 500 millions d'€. et que, 700 millions représentent 10% du coût de la LGV Marseille-Nice.