

Analyse socio-économique et financière



6.1 L'étude socio-économique, la rentabilité des diverses solutions.....88

- >> L'évaluation pourquoi ?
- >> L'évaluation comment ?
- >> L'impact sur l'emploi



6.2 Le coût des diverses solutions.....90

6.3 Le financement du projet.....92

- >> Le principe de la concession
- >> La possibilité de réaliser le projet en plusieurs phases





Calculer un coût socio-économique revient à combiner des prévisions de trafic et des coûts approchés pour la collectivité. Les premiers calculs sur les indicateurs socio-économiques donnent des valeurs intéressantes pour comparer les solutions entre-elles.



L'étude socio-économique, la rentabilité des diverses solutions

La question de l'analyse socio-économique d'un projet comme celui du contournement de Nice impose quelques précisions.



L'évaluation pourquoi ?

L'évaluation socio-économique d'un projet consiste à recenser - pour la collectivité - l'ensemble de ses avantages (gains de temps, confort de conduite, amélioration de la sécurité routière...) et de ses inconvénients (pollution, émissions des gaz à effet de serre, bruit...) pendant la durée de vie de cet investissement. Il s'agit ensuite de réaliser une évaluation monétaire de ces effets, lorsqu'ils sont mesurables et de les comparer aux coûts de réalisation et d'entretien.

Bien qu'approximatif, le coût socio-économique est une donnée importante puisqu'il donne une vision de l'utilité sociale, environnementale et économique d'un projet et permet de comparer les solutions entre elles par rapport aux avantages et aux inconvénients qui sont quantifiables et monétarisables.

Le rapport Boiteux

L'évaluation socio-économique repose sur des calculs effectués selon une méthodologie rigoureuse, mise au point sous l'égide du Commissariat général au plan et régulièrement améliorée en fonction de l'évolution des connaissances (Rapport Boiteux de Juin 2001). Outre la méthode, ce rapport fixe les valeurs monétaires d'un grand nombre de paramètres. Le maître d'ouvrage a donc cherché à évaluer les effets socio-économiques des diverses solutions.

A ce stade, il ne peut s'agir cependant que d'une première estimation, dans la mesure où le chiffrage d'un ouvrage souterrain dépend du tracé précis et des caractéristiques fines du sous-sol rencontré, données peu connues pour l'instant.

Une autre limite du calcul socio-économique réside dans le fait que des effets tels que l'impact sur les paysages, les milieux naturels, les ressources en eau ou l'urbanisme des territoires traversés ou l'amélioration de la sécurité des tunnels et de la sécurité civile, qui concourent également à l'utilité socio-économique du projet ne peuvent être monétarisés et donc ne sont pas pris en compte dans les calculs réalisés.

Nota

L'étude socio économique a été réalisée par le bureau d'étude MVA. Elle s'appuie sur des chiffres calculés par le Centre d'étude technique de l'équipement (CETE) d'Aix en Provence sur la base de l'instruction cadre du 3 octobre 1995. L'étude prend donc comme année de référence 1995 et comme taux d'actualisation 8%.

Cette instruction cadre a été remplacée par une nouvelle instruction cadre le 25 mars 2004 et un rapport du commissariat général du plan de mai 2005 (à la suite duquel une révision de l'instruction cadre du 25 mars 2004 est en cours). Ces nouveaux textes n'ont pas pu être pris en compte à la date des études.

Le taux d'actualisation a été porté à 4%.

Les chiffres relatifs à la rentabilité de l'opération n'en seraient que meilleurs.

L'évaluation comment ?

A partir des prévisions de trafic et des coûts approchés des trois solutions, le maître d'ouvrage a cherché à évaluer les effets économiques des différents projets selon la méthode décrite ci-contre.

Le résultat se traduit par un montant appelé somme actualisée des avantages nets c'est-à-dire le montant cumulé des gains et des pertes sur la durée de vie de l'équipement.

Les projets n'étant pas arrêtés de manière précise, il faut prendre ces chiffres avec prudence. Ils ont une valeur d'ordre de grandeur.

	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Somme actualisée des avantages nets en millions d'euros	566	558	141

Ainsi, à l'horizon 2020, les trois solutions présentent des avantages élevés, voire très élevés.

Le même calcul effectué pour chaque année de vie du contournement permet, en actualisant les avantages annuels, de calculer le bénéfice socio-économique associé à chaque solution (avantages annuels nets capitalisés et actualisés, diminués du coût d'investissement du projet).

En prenant en compte le taux d'actualisation de 8 % (fixé par le Commissariat au Plan) les bénéfices actualisés associés aux 3 solutions ressortent à :

	Solution 1	Solution 2	Solution 3
Bénéfice actualisé en millions d'euros	305	252	93

Les trois solutions présentent donc un bénéfice socio-économique pour la collectivité nationale.

>> Rappel :

solution 1 courte
solution 2 longue
solution 3 aménagement sur place



>> Définition

Le bénéfice actualisé permet d'établir un bilan économique du projet sur sa durée de vie prévisible. Il est obtenu en additionnant l'ensemble des montants provenant des effets positifs du projet diminué de ceux provenant de ses inconvénients et des coûts de construction, d'entretien et d'exploitation.

Cet indicateur donne un aperçu du résultat économique de la construction de l'infrastructure pour la collectivité, en se rappelant que tous les effets ne sont pas chiffrables par une valeur monétaire.

Bénéfice actualisé = Coûts des avantages - coûts des inconvénients - coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation.

Le bénéfice actualisé du tableau ci-contre représente le cumul de ces coûts sur la durée de vie de l'équipement, soit ici 30 ans.

6.1
L'étude socio-économique, la rentabilité des diverses solutions

6.2
Le coût des diverses solutions

6.3
Le financement du projet

Indicateurs	Solution1	Solution2	Solution3
Emplois directs liés au chantier	11.024	12.503	1.905
Emplois directs liés aux fournitures	6.013	6.820	1.039
Emplois indirects liés aux fournitures	5.193	5.890	897
Emplois indirects liés aux salaires dépensés	7.289	8.267	1.259
Emplois liés à la taxe professionnelle	159	181	28
Total	29.679	33.661	5.128

unité: nombre d'emplois x an créés par le projet
source: étude MVA



Impact sur l'emploi

La construction, l'entretien et l'exploitation d'une grande infrastructure routière ont des répercussions sur l'emploi. L'objet est donc ici d'évaluer les impacts économiques du projet, en terme d'emplois directs et indirects, sur la base de la circulaire n°98-99 du 20 octobre 1998 relative aux méthodes d'évaluation économique des investissements routiers.

En ce qui concerne les sections concédées inférieures à 50 km, l'analyse des effets de l'entretien et de l'exploitation concerne les emplois de péages et les autres emplois du concessionnaire. Bien que non négligeables, ces éléments sont faibles, compte tenu de la structure déjà existante. L'analyse n'est donc réalisée que sur les effets de la construction.

La réalisation d'un chantier autoroutier ne sollicite pas uniquement les ressources locales, l'analyse porte sur l'effet global en terme d'emploi. Les résultats sont exprimés en nombre d'emplois x ans (nombre d'emplois sur la durée totale du chantier). En effet, un emploi déplacé pendant la durée du chantier n'est pas, à l'échelle nationale, un emploi créé. L'embauche d'un chômeur local sur le chantier constitue un emploi créé pendant une durée limitée. A l'inverse, le recours aux employés des entreprises locales ne représente pas à l'échelle locale un emploi créé, mais ce recours peut éviter un licenciement.

Le coût des diverses solutions



Ces trois solutions, à péage, consistent à doubler l'autoroute existante sur une plus ou moins grande longueur.

La solution 1, dite solution courte, prévoit un doublement en souterrain de Vaugrenier à Nice Est avec deux échangeurs à l'est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est, complété par une mise à deux fois quatre voies de l'A8 entre Antibes et Biot.

La solution 2, dite solution longue, prévoit un doublement en souterrain des Bréguières à l'ouest d'Antibes jusqu'à Nice Est avec deux échangeurs au nord-est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice-Est.

La solution 3, dite d'aménagement sur place, prévoit un doublement non continu par des ouvrages à deux voies implantés parallèlement à l'autoroute existante dans les zones où elle n'a que deux voies.

Les coûts ont été estimés de la manière suivante:

> à partir d'études de faisabilité géométrique et d'études géotechniques

> par l'utilisation de ratios pour les ouvrages en tunnels, ouvrages viaducs et parties en terrassement sur la base d'ouvrages comparables réalisés en France.

	option courte à l'est	option courte à l'ouest	option longue à l'ouest	aménagement sur place
longueur totale	9 km	16 km	19 km	8 km
longueur tunnels	8km	12 km	16 km	3 km
longueur viaducs	1km	1 km	1 km	2 km
coût TTC	900M€	1100 M€	1500 M€	300 M€

Coûts des solutions				Coût total
solution 1 courte	900M€	1100 M€		2 000 M€
solution 2 longue	900M€		1500 M€	2 400 M€
solution 3 ASP				300 M€

*solution 1 courte = option courte à l'est+option courte à l'ouest
solution 2 longue = option courte à l'est + option longue à l'ouest
solution ASP = option aménagement sur place à l'est*

Pour les 3 solutions présentées, l'estimation globale du coût TTC - valeur 2005 est de:



> **Solution 1**
courte :

2 000 M€

> **Solution 2**
longue :

2 400 M€

> **Solution 3**
Aménagement sur place :

300 M€



Le financement du projet

Le contournement de Nice a vocation à être concédé (soumis à la perception du péage). Une éventuelle «subvention d'équilibre» viendrait compléter ce financement.



Le contournement de Nice a vocation à être concédé (c'est à dire soumis à la perception de péage) afin de mobiliser rapidement les ressources importantes qui sont nécessaires à sa réalisation. Des modes de financements innovants, comme le contrat de partenariat* (voir page ci-contre), ne sont pas à exclure. Les réflexions sur une éventuelle application au domaine routier sont en cours.

Le principe de la concession

La concession est une délégation de service public : l'Etat confie à une société concessionnaire le financement, la conception, la construction et l'exploitation d'une infrastructure à ses risques et périls et pour une durée déterminée. En contrepartie, le concessionnaire perçoit un péage. Les obligations de l'Etat et de la société concessionnaire sont fixées par contrat.

Dans l'hypothèse où le principe d'une autoroute concédée est arrêté, le choix d'une société concessionnaire se fera après une mise en concurrence à l'échelon européen.

Les recettes, provenant essentiellement du péage, ne permettent pas toujours de couvrir l'ensemble des investissements réalisés par la société d'autoroute. Une contribution publique, appelée " subvention publique d'équilibre " peut être, le cas échéant, nécessaire pour assurer l'équilibre financier de la concession. Le contournement de Nice, au moins pour ses solutions courte et longue, risque d'entrer dans ce cas de figure en raison du coût relativement élevé des ouvrages souterrains.

Cette subvention sera cofinancée à parts égales par l'État et les collectivités territoriales concernées.

Son montant dépendra notamment du choix de la solution retenue, de son phasage éventuel, des niveaux de trafic et du tarif du péage.

La possibilité de réaliser le projet en plusieurs phases

L'échangeur de Saint Isidore apparaît clairement comme une rotule qui peut permettre une réalisation des travaux en plusieurs tranches fonctionnelles dont la réalisation peut être assurée en fonction des capacités financières disponibles et des priorités qui se dégageront du débat public. Cet étalement dans le temps des travaux est aussi une des possibilités pour limiter l'appel à des fonds publics.

L'Etat, dans le cadre de la DTA., s'est engagé à réaliser la partie est du contournement de Nice qui constitue la priorité en terme de sécurité. Cependant les déplacements doivent faire l'objet d'une approche globale. C'est l'objet du présent débat public à l'issue duquel l'Etat prendra position sur la maîtrise d'ouvrage du projet de contournement de Nice.

* Le contrat de partenariat

Il s'agit d'un nouveau type de contrat créé par ordonnance du 17 juin 2004. Dans ce cadre, l'Etat confie à un tiers, pour une durée proportionnelle à l'objet du contrat, une mission globale relative au financement, à la réalisation et à l'exploitation de l'infrastructure. Le co-contractant perçoit une sorte de loyer de l'Etat pendant toute la durée du contrat. Cette rémunération peut être assujettie à des objectifs de performance. Dans ce dispositif, c'est a priori le contribuable qui paie le prix du service, mais il n'est pas exclu qu'un péage puisse être mis en oeuvre pour faire supporter, du moins partiellement, le coût de l'ouvrage à l'utilisateur. L'application de ce dispositif aux infrastructures routières est en cours d'expertise. L'article 2 de l'ordonnance du 17 juin 2004 qui définit ce type de contrat précise en effet que «les contrats de partenariat ne peuvent être conclus que pour la réalisation de projets pour lesquels une évaluation (...) montre ou bien que, compte tenu de la complexité du projet, la personne publique n'est pas objectivement en mesure de définir seule et à l'avance les moyens techniques pouvant répondre à ses besoins ou d'établir le montage financier ou juridique du projet, ou bien que le projet présente un caractère d'urgence...»



6.1
L'étude socio-économique, la rentabilité des diverses solutions

6.2
Le coût des diverses solutions

6.3
Le financement du projet

Ce qu'il faut retenir :

Les trois solutions ont des coûts d'investissements très différents dans un rapport presque de 1 à 8. Mais le service rendu n'est pas le même et les réponses apportées aux problèmes de sécurité non plus. Le bénéfice socio-économique attendu est environ 3 fois plus important pour les solutions courte ou longue que pour la solution d'aménagement sur place.

Face aux questions de rentabilité socio-économique, le projet apparaît, quelle que soit la solution retenue, comme un investissement intéressant et utile à la collectivité. Il convient aussi de rapprocher ces critères des autres éléments d'analyse non quantifiables afin de déterminer un choix.

Entre imaginer d'autres solutions, réaliser le projet par étapes ou rechercher une formule innovante de financement, la palette des possibles est largement ouverte. C'est l'un des enjeux du débat que d'apporter des éléments au maître d'ouvrage pour orienter son choix.

Partie

7

Synthèse



7.1 Résumé du dossier.....	98
7.2 Les suites du débat public	104
7.3 Lexique, glossaire, bibliographie des études	106



A pair of scales of justice is shown against a blue background. The scales are made of metal and wood, with two pans hanging from a central beam. The scales are slightly tilted, with the right pan being lower than the left. The background is a gradient of blue, with a white diagonal line running from the bottom left corner towards the top right.

Le quotidien vécu par des centaines de milliers d'azuréens est la perte de temps dans les embouteillages matin et soir aux entrées de Nice. Comment y remédier?

La réponse n'est ni simple, ni unique.

Le dossier de débat public aborde ce sujet par une démarche en quatre temps:

- > D'abord comprendre, poser un diagnostic, élucider les causes, imaginer les évolutions possibles.
- > Ensuite, se fixer ou rappeler les objectifs. L'Etat a les siens, en vertu de ses compétences et de son rôle dans l'organisation de la société.
- > Puis décrire, proposer des solutions, celles qui sont l'enjeu de ce débat.
- > Enfin vérifier l'adéquation entre les objectifs et les solutions, comparer selon divers critères.

Viendra ensuite le dernier temps, celui de clore le débat et d'arrêter un choix.



Résumé du dossier



Le débat

L'Etat est le maître d'ouvrage d'un projet de contournement de Nice. Ce projet entre dans le champ d'application de la loi de démocratie de proximité. Un débat public, procédure codifiée par les textes, est donc organisé par la Commission Nationale du Débat Public, qui a désigné pour la circonstance une Commission Particulière du Débat Public.

Le débat doit porter sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.

La Directive Territoriale d'Aménagement

Le diagnostic

Le territoire du département des Alpes-Maritimes, et plus spécialement sa bande côtière, fait l'objet d'une rude concurrence dans l'usage du foncier, entre les grandes infrastructures, les espaces indispensables au développement économique et à l'habitat et les zones naturelles particulièrement riches sur le plan de la faune et de la flore. Quels arbitrages doit-on faire dans le futur?

L'urbanisme et l'aménagement du territoire sont des compétences partagées entre l'Etat, les collectivités territoriales, les acteurs économiques. C'est pourquoi une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), document d'orientation de l'aménagement du territoire a été élaborée pour fixer un cadre au développement futur. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de contournement de Nice.

Le diagnostic a mis en évidence un territoire occupant une situation privilégiée sur l'arc méditerranéen mais contraint par le relief. Son environnement exceptionnel est menacé essentiellement par une consommation trop rapide de l'espace que révèlent les déséquilibres de son fonctionnement interne. Bien que le département soit doté d'atouts économiques considérables son développement reste fragile.

Les objectifs de l'Etat à travers la DTA

Refusant le scénario inacceptable du simple prolongement des tendances actuelles, la DTA, après une longue période d'études et précédée par une large concertation, a fixé le cadre d'un développement maîtrisé du territoire azuréen sur les plans économique, démographique, environnemental et urbain. Elle a arrêté un objectif d'une croissance démographique modérée (+ 0,6 à + 0,7 % par an), ralentie par rapport aux années 80 - 90, pour atteindre 1.186.000 habitants à l'horizon 2020/2025, croissance à mieux équilibrer entre le littoral et le Moyen-Pays.

Au moyen de politiques d'orientation, elle précise les objectifs pour préparer l'avenir des Alpes-Maritimes :

- > Préserver et valoriser un cadre de vie exceptionnel
- > Maintenir et développer des activités agricoles dans l'ensemble de la bande côtière
- > Assurer une accessibilité et une interconnexion des pôles de développement économique
- > Faciliter les déplacements par un développement prioritaire des transports collectifs
- > Garantir un niveau de service suffisant sur les réseaux routier et autoroutier.

Le décret 2003/1169, approuvant la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, a été l'aboutissement d'un long processus de concertation initié dès 1997 et englobant une phase prolongée d'enquête publique.

Les déplacements

Le diagnostic

Depuis les années 70, on constate une croissance sensible de la mobilité, véritable phénomène de société. Celle-ci est liée à l'élévation générale du niveau de vie comme au mode de développement des villes.

Cette mobilité concerne à la fois les personnes et les biens. En assurant la liberté de circulation, l'Union Européenne a accéléré la croissance des échanges. Cela a fait naître une logique de transport dans laquelle la part de la route est devenue largement prépondérante. Pour relier les villes de l'espace européen, automobiles et camions empruntent désormais à longueur d'année de grands axes routiers, dont certains arrivent à saturation.

Au cœur d'une conurbation d'un million d'habitants à la mobilité la plus forte de France du fait du contexte géographique et de l'organisation urbaine, l'autoroute A8 est l'unique armature autour de laquelle s'organise l'ensemble des déplacements des Alpes-Maritimes qui constituent aussi l'un des principaux points de passages vers l'Italie.

Fortement influencé par sa configuration géographique particulière, le département des Alpes-Maritimes a connu une concentration de son développement sur le littoral. La Bande Côtière qui ne représente que le quart du département en superficie regroupe la quasi-totalité de sa population et de ses emplois.

Complexité des réseaux, multiplicité des autorités organisatrices, poids de la géographie qui rend difficile leur organisation, les transports collectifs ne représentent que 9% des déplacements mécanisés. L'organisation du territoire, la périurbanisation et l'absence de transports en commun performants ont favorisé le développement des déplacements en voitures particulières.

Cette spécificité engendre des difficultés de déplacement à l'intérieur d'un tissu urbain dense et devenu continu au fil du temps car un nombre limité d'axes doit supporter des flux très élevés de déplacements internes à l'agglomération azurienne. Le diagnostic de la situation actuelle met en évidence une fragilité globale du réseau de transport, individuel et collectif.

Dans ce contexte, la route reste le moyen de déplacement privilégié tant pour les personnes que pour les marchandises. Mais en raison du niveau de saturation du réseau routier, tout incident même mineur a une très forte répercussion sur le fonctionnement global de l'agglomération azurienne.



7.1
Résumé du dossier

7.2
Les suites
du débat public

7.3
Lexique, glossaire,
bibliographie

L'analyse des besoins

Un développement économique et urbanistique maîtrisé tel que décrit par la DTA permettra de limiter l'augmentation des déplacements. Cependant l'analyse des perspectives d'évolution du territoire et des déplacements dans l'agglomération azurée montre l'impérieuse nécessité de développer une offre multimodale afin d'éviter une congestion du système de transports.

Le développement volontariste des modes de transports alternatifs à la route est aujourd'hui au cœur des politiques publiques tant au niveau national et européen que local, départemental ou régional. Les modes ferroviaires ou maritimes, les transports en commun vont connaître des investissements importants qui leur permettront de retrouver une part plus importante de l'usage.

Les différents acteurs responsables des transports publics se sont d'ores et déjà engagés vigoureusement dans l'amélioration du niveau de service offert par les transports collectifs et le développement de systèmes alternatifs à la route. Des réflexions sont en cours pour aller davantage dans ce sens. Cette priorité se met en œuvre à travers les projets des différentes autorités organisatrices de transports ou collectivités maîtres d'ouvrage dont les plus importantes, au plan local, sont la mise en œuvre d'un réseau de tramway à l'échelle de toute la Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur et le renforcement des services de transports ferroviaires régionaux avec la création d'une troisième voie ferrée littorale. Cette priorité se met en œuvre aussi au plan national avec le développement du fret maritime et des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV PACA, Liaison Lyon Turin, etc).

Cependant, malgré le développement des solutions alternatives, une partie importante de la croissance attendue des échanges continuera de passer par la route et de transiter par l'autoroute A8.

Bien qu'infléchi, l'usage du mode routier va continuer de croître aggravant une situation déjà très tendue sur le plan de la saturation des réseaux avec des conséquences potentiellement graves en terme de sécurité.

Pour éviter le blocage du dispositif de transport de l'agglomération azurée et assurer un fonctionnement fluide et sécurisé de l'arc méditerranéen une nouvelle infrastructure de contournement de Nice apparaît indispensable.

La question du contournement de l'agglomération azurée est donc posée.

Le contournement de Nice, une des réponses aux besoins identifiés

La nécessité d'une nouvelle infrastructure de contournement de Nice avait déjà été mise en évidence par l'étude intermodale préparant la mise au point de la Directive Territoriale d'Aménagement. En application de cette dernière l'Etat présente donc un projet.

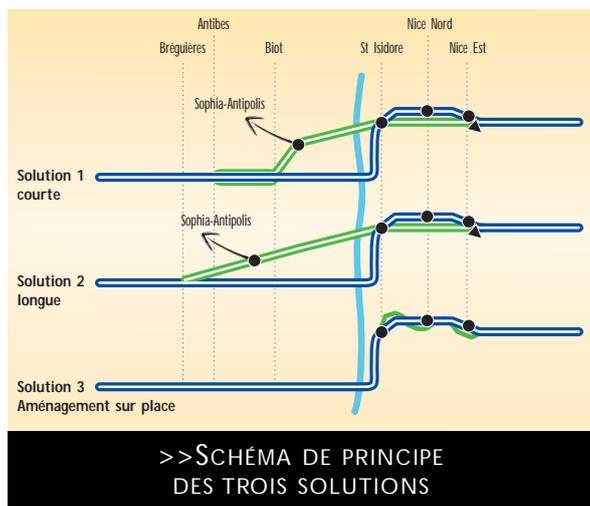
Autant sa conviction est faite sur l'opportunité, autant le maître d'ouvrage attend du débat des éclaircissements sur la nature de l'ouvrage à réaliser. Sa position s'est affinée avec la concertation qui a précédé la mise au point du présent dossier, lequel soumet, en définitive, trois solutions bien définies. Les prévisions de trafic ainsi que les analyses des possibilités des modes de transport alternatifs et des infrastructures existantes ont conduit à envisager la réalisation d'un contournement autoroutier de Nice à péage. Les différents partis d'aménagement devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte les orientations suivantes présentées en trois objectifs et quatre conditions de réalisation.

Les objectifs

- > organiser la sécurité du triple point de vue de la sécurité routière, de la sécurité des tunnels et de la sécurité civile
- > prévenir la dégradation des conditions de trafic sur l'arc méditerranéen
- > pérenniser l'accessibilité aux grands pôles de développement économique.

Les conditions

- > Les efforts importants réalisés pour le développement des solutions alternatives à la voiture particulière ne doivent pas être mis en difficulté par le projet
- > Les risques de périurbanisation du Moyen-Pays ne doivent pas être aggravés
- > Le respect de l'environnement doit être au cœur de la conception des ouvrages
- > Le projet doit être financièrement réaliste et faire l'objet d'un partenariat.



Les propositions

Après le test de multiples scénarios, trois solutions pour un projet de contournement de Nice sont soumises au débat. Ces trois solutions, à péage, consistent à dédoubler l'autoroute existante sur une plus ou moins grande longueur.

- > **La solution 1**, dite solution courte, prévoit un dédoublement en souterrain de Vaugrenier à l'est de Biot à Nice-Est. Deux échangeurs à l'est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est seraient aménagés. L'ensemble serait complété par une mise à deux fois quatre voies de l'A8 entre Antibes et Biot.
- > **La solution 2**, dite solution longue, prévoit un dédoublement en souterrain des Bréguières à l'ouest d'Antibes jusqu'à Nice Est. Deux échangeurs au nord est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est seraient aménagés.
- > **La solution 3**, dite d'aménagement sur place, prévoit un dédoublement non continu par des ouvrages à deux voies implantés parallèlement à l'autoroute existante dans les zones où elle n'a que deux voies.



La vérification et les comparaisons

Après avoir délimité trois solutions possibles pour le contournement de Nice il convient de les analyser et de les comparer sous l'angle du respect des objectifs initiaux de l'Etat, puis de vérifier qu'elles remplissent les conditions mises pour leur réalisation.

Les effets attendus des trois solutions sont passés au crible d'une analyse selon plusieurs critères : sécurité, trafic, qualité des dessertes, réponses aux enjeux environnementaux, perspectives ouvertes.

Les trois solutions ne sont pas équivalentes et répondent plus ou moins bien aux objectifs.

L'aménagement sur place est une solution routière minimaliste dont l'ambition limitée est de régler le problème (ponctuel mais majeur) de la saturation de la zone la plus délicate en terme de sécurité dans les tunnels.

Les autres solutions répondent aux objectifs fixés tout en respectant les contraintes environnementales.

Les trois solutions ont des coûts très différents dans un rapport presque de 1 à 8. Mais le service rendu n'est pas le même et les réponses apportées aux problèmes de sécurité non plus. Le bénéfice attendu est environ trois fois plus important pour les solutions courte ou longue que pour la solution d'aménagement sur place.

Face aux questions de rentabilité socio-économique, le projet apparaît, quelle que soit la solution, comme un investissement intéressant et utile à la collectivité. Il convient aussi de rapprocher ces critères des autres éléments d'analyse non quantifiables afin de déterminer un choix.

Pour les 3 solutions présentées, l'estimation globale du coût TTC - valeur 2005 est de:

> Solution 1 courte :	> Solution 2 longue :	> Solution 3 Aménagement sur place :
2 000 M€	2 400 M€	300 M€

Entre imaginer d'autres solutions, réaliser le projet par étapes ou rechercher une formule innovante de financement, la palette des possibles est largement ouverte.

C'est l'un des enjeux du débat que d'apporter des éléments au maître d'ouvrage pour orienter son choix.

7.1
Résumé du dossier

7.2
Les suites
du débat public

7.3
Lexique, glossaire,
bibliographie

	Avantages	Inconvénients
L'option courte à l'est du Var	<p>Bonne capacité supplémentaire offerte.</p> <p>Permet d'améliorer notablement la sécurité par la séparation des trafics et par le maintien d'un niveau de trafic dans les tunnels loin au-dessous du seuil de saturation.</p> <p>Meilleures caractéristiques géométriques pour les poids lourds.</p> <p>Permet de dédier l'A8 à une fonction plus urbaine avec un éventuel échangeur supplémentaire au val-lon des Sablières.</p> <p>Moindre impact sur les collines niçoises, tracé presque entièrement souterrain.</p> <p>Travaux hors circulation.</p>	<p>Impacts (limités) aux bifurcations et échanges à Nice Est et Saint Isidore.</p> <p>La nécessité d'un demi échangeur ouest en rive gauche du Paillon conduit à accroître les nuisances subies par le quartier des Liserons.</p>
L'ASP aménagement sur place	<p>Economique. Coût le plus faible</p> <p>Fonctionne sans création de nouveaux échangeurs.</p>	<p>N'offre qu'une faible augmentation de capacité à court terme.</p> <p>Pour la sécurité, n'améliore ni le tracé en plan, ni le profil en long de l'itinéraire. Le profil en travers restera variable et potentiellement dangereux.</p> <p>Limitation de capacité dans la rampe de Crémat (montée à 6%). La voie de droite restera, comme aujourd'hui, une voie de véhicules lents.</p> <p>Fortes perturbations sur l'itinéraire pendant les travaux.</p> <p>La construction de nouveaux ouvrages à l'air libre accolés à l'A8 accroît les nuisances subies par les riverains.</p>
L'option courte à l'ouest du Var	<p>Fort délestage de l'A8 entre Saint Isidore et Biot.</p> <p>Solution très enterrée donc avec peu d'impacts sur le paysage.</p> <p>Solution minimale se démarquant bien des solutions antérieures.</p> <p>Améliore la desserte de Sophia-Antipolis par l'est.</p>	<p>Contraintes à imposer au futur échangeur de Biot pour qu'il soit compatible avec l'ouvrage de bifurcation.</p> <p>Impose une mise à deux fois quatre voies entre Biot et Antibes</p>
L'option longue à l'ouest du Var	<p>Déleste un peu moins bien l'A8 mais sur une section plus longue.</p> <p>Dessert bien Sophia-Antipolis par le nord-est.</p> <p>Ménage mieux l'avenir pour les trafics de transit et de desserte des grands pôles économiques.</p> <p>Apporte la meilleure amélioration de service aux usagers.</p>	<p>Solution plus chère et plus difficile à équilibrer financièrement en raison des moindres prévisions de trafic.</p>

Tableau de synthèse de l'évaluation des solutions

Thèmes	Critères	Solution courte	Solution longue	ASP
Sécurité	Sécurité des tunnels			
	Sécurité routière			
	Possibilité d'itinéraire de secours			
Fluidité de la circulation	Trafic local			
	Ecoulement du transit est-ouest			
Aménagement du territoire	Accessibilité aux principaux pôles			
Dynamique urbaine	Développement des T.C.			
	Maillage du réseau routier			
Service rendu aux usagers	Accessibilité emplois/équipements			
	Temps de parcours			
Impact environnemental	Paysage			
	Consommation énergétique			
	Emission de bruit			
Bilan socio-économique	Coût d'investissement			
	Niveau du bénéfice actualisé			
	Impact sur l'emploi			

très favorable

favorable

mitigé

défavorable

Thèmes	Critères	Solution courte	Solution longue	ASP
Sécurité	Sécurité des tunnels			
	Sécurité routière			
	Possibilité d'itinéraire de secours			
Fluidité de la circulation	Trafic local			
	Ecoulement du transit est-ouest			
Aménagement du territoire	Accessibilité aux principaux pôles			
Dynamique urbaine	Développement des T.C.			
	Maillage du réseau routier			
Service rendu aux usagers	Accessibilité emplois/équipements			
	Temps de parcours			
Impact environnemental	Paysage			
	Consommation énergétique			
	Emission de bruit			
Bilan socio-économique	Coût d'investissement			
	Niveau du bénéfice actualisé			
	Impact sur l'emploi			

Les techniciens ont établi leur grille d'évaluation. Maintenant, remplissez votre propre grille.

7.1
Résumé du dossier

7.2
Les suites
du débat public

7.3
Lexique, glossaire,
bibliographie



Les suites du débat public



Un compte rendu et un bilan du débat public

A la fin du débat public, le président de la CPDP dispose de 2 mois pour élaborer un compte rendu des débats à partir duquel le président de la CNDP dresse le bilan du débat public. Tous deux ne se prononcent pas sur le fond du projet mais portent une appréciation sur le déroulement du débat. Le compte rendu et le bilan seront joints au dossier d'enquête publique.

La décision du Ministre

La loi a fixé à trois mois à partir de la remise du bilan de la CNDP le délai dont dispose ensuite le maître d'ouvrage, en l'occurrence dans ce cas, le Ministre de l'équipement et des transports, pour prendre une décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet. Cette décision sera publiée au Journal officiel de la République Française.

A court terme :
le temps du débat



La poursuite du projet... si l'opportunité est confirmée

Si l'opportunité du projet est confirmée, le maître d'ouvrage sera conduit à lancer les études et les concertations nécessaires à la recherche des différents tracés. Les échanges au cours du débat permettront d'apporter un éclairage sur l'élaboration des cahiers des charges des études ultérieures. La CNDP veillera à la bonne information du public tout au long de l'élaboration et de la réalisation du projet.

En effet, une des principales modifications aux textes antérieurs apportées par la loi du 27 février 2002 réside dans le fait que, désormais, la CNDP doit être associée aux phases suivantes en cas de poursuite du projet.

Des concertations locales seront organisées lors de la mise au point du fuseau à l'intérieur duquel s'inscrira le tracé définitif. Ensuite, une nouvelle phase d'information et de concertation aura lieu lors de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Tout au long des études pré-opérationnelles, le maître d'ouvrage informera le public de l'avancement des procédures et du projet.

Ce n'est qu'à l'issue de ces procédures que sera arrêté le projet qui sera mis en chantier pour une mise en service programmée à l'horizon 2020.

Ce qu'il faut retenir :

A l'issue des 4 mois de débat public, la CNDP établit dans les 2 mois un bilan du débat.

L'Etat, représenté par le ministre des transports et de l'équipement, dispose alors de 3 mois pour faire connaître sa décision. Si celui-ci confirme la volonté de réaliser le projet, commence alors une nouvelle phase d'études et de concertation pour une mise en service possible du contournement de Nice à l'horizon 2020.

A long terme :
le temps de la réalisation
éventuelle.



7.1
Résumé du dossier

7.2
Les suites
du débat public

7.3
Lexique, glossaire,
bibliographie





Lexique, glossaire, bibliographie



Abréviations

ADAM : Agence des déplacements des Alpes-Maritimes, devenue Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes.

AOC : Appellation d'origine contrôlée.

AUS : Autoroute urbaine sud

CANCA : Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur

CETE : Centre d'études techniques de l'équipement.

CETU : Centre d'étude des tunnels

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

CNDP : Commission nationale du débat public.

CPDP : Commission particulière du débat public.

CPER : Contrat de plan Etat-Région (le XIIIème CPER couvre la période 2000-2006).

DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

DDE : Direction départementale de l'équipement.

DIREN : Direction régionale de l'environnement.

DRE : Direction régionale de l'équipement.

DTA : Directive territoriale d'aménagement.

LGV : Ligne à grande vitesse.

PDU : Plan des déplacements urbains.

PL : Poids lourds.

PLH : Programme local de l'habitat

POS/PLU : Plans d'occupation des sols / Plans locaux d'urbanisme.

RFF : Réseau Ferré de France.

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

TCSP : Transports en commun en site propre

TER : Trains express régionaux.

TGV : Trains à grande vitesse.

TMJA : Trafic moyen journalier annuel.

UVP : Unité de voiture particulière.

ZICO : Zone importante pour la conservation des oiseaux.

ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

Pour en savoir plus:

Ces études ont servi de base à la rédaction de ce document. Elles sont consultables auprès de la DDE des Alpes-Maritimes (mission contournement de Nice) et de la CPDP.



Bibliographie des études

- > Etude intermodale de mars 2000 dite étude Blanchet
- > Directive territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes
- > Etude environnementale préliminaire (par SCETAUROUTE)
- > Mise à jour de l'étude intermodale (par le bureau d'étude M.V.A.)
- > Diagnostic socio-économique (par le bureau d'étude M.V.A.)
- > Analyse socio-économique des différentes solutions (par le bureau d'étude M.V.A.)
- > Analyse de la sécurité routière de l'autoroute A8 (Sté SETEF)

Lexique

Autorité Organisatrice des transports : Collectivité territoriale ou établissement public de coopération intercommunale en charge de l'organisation des transports sur son territoire de compétence.

Bande Côtière : Schématiquement, le département des Alpes-Maritimes est composé du Haut-Pays, 87 communes de montagne (30.000 habitants environ) et de la Bande Côtière qui regroupe les 76 communes urbaines (environ 1 million d'habitants et seulement 25% du territoire). Au sein de la Bande Côtière, on distingue le Littoral (16 communes) et le Moyen-Pays (60 communes) carte page 16.

Cabotage maritime : Navigation maritime commerciale sur courte distance, entre ports d'un même pays ou non, ayant une façade maritime fermée limitrophe de l'Europe (par opposition aux transports intercontinentaux à longue distance).

Coupure verte d'urbanisation : Dispositif prévu par la loi littoral pour éviter la continuité des zones bâties entre agglomérations proches.

Débit horaire à saturation (véh/heure) : Seuil à partir duquel le trafic routier est très fortement dégradé. A partir de ce seuil, la vitesse moyenne de circulation est fortement ralentie par rapport au niveau de service normal.

Développement durable : Développement qui permet de répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs propres besoins. Désigne un type de développement qui respecte un équilibre entre les dimensions sociale, économique, écologique, culturelle et territoriale.

Directive territoriale d'aménagement : Document qui fixe sur certaines parties du territoire les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages.

Enquête ménage : Etude par sondage approfondi des habitudes de déplacements de la population d'un bassin de vie.

Equipement logistique : Equipement qui participe à la manutention, au stockage et au transport des marchandises (concept de chaîne logistique).

Etat initial : Dans un modèle mathématique, se dit de la situation de départ, dont les données ont été mesurées.

Ferroutage : Voir « Transport combiné ».

Mitage : mode d'urbanisation disséminée sur l'ensemble d'un territoire donné. On parle aussi d'**Habitat diffus**.

Natura 2000 : Le réseau "Natura 2000" a pour objectif de favoriser le maintien de la biodiversité. Les sites du réseau Natura 2000 font l'objet de mesures de gestion concertées avec les acteurs locaux, dans une logique de développement local durable.

Pendulaires : Se dit des déplacements quotidiens, aller et retour entre le lieu de domicile et le lieu de travail ou des études.

Périurbain : concerne le développement d'un habitat diffus, autour des grandes villes.

Plan de Déplacements Urbains : Document de planification en matière d'infrastructure de transports

Plan Local d'Urbanisme : Document de planification qui fixe les droits des sols au niveau d'une commune.

Schéma de cohérence territoriale : document de planification d'urbanisme à l'échelle d'un bassin de vie. Les PLU doivent être cohérents avec les SCOT. Il existe 5 périmètres de SCOT aujourd'hui sur la Bande Côtière.

Schéma directeur: Ancien dispositif relatif aux documents de planification d'urbanisme. Il y avait 3 schémas directeurs sur la Bande Côtière.

Sillon : Créneau horaire réservé sur une voie ferrée pour permettre le passage d'un train.

Site inscrit ou site classé : Espace protégé au titre de son intérêt artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque. Une autorisation est nécessaire pour pouvoir réaliser des travaux. Le classement est plus strict que l'inscription.

Situation de référence : Il s'agit de la situation la plus probable à une date déterminée, qui considère les effets liés à l'existence d'un réseau d'infrastructures de transport, c'est-à-dire celui existant aujourd'hui, complété par la concrétisation de projets, mais en l'absence de réalisation du projet considéré (le contournement de Nice).

Trafic d'échange : Trafic entre la zone considérée (entrant ou sortant) et l'extérieur de cette zone (entrant ou sortant).

Trafic de transit : Trafic traversant la zone considérée (entrant et sortant).

Trafic interne : Trafic dont le parcours se situe en totalité à l'intérieur de la zone considérée (sans entrer ni sortir).

Trafic moyen journalier annuel: Moyenne, calculée sur l'ensemble des jours de l'année, du trafic cumulé pendant 24h. Contrairement à l'UVP, chaque véhicule compte ici pour une seule unité.

Transport combiné (rail-route) ou Ferroutage : Acheminement d'une marchandise utilisant successivement le rail et la route, dans la même unité de chargement (un conteneur, une caisse mobile routière, un véhicule routier, etc.). Le parcours principal s'effectue par rail et les parcours terminaux par route.

Unité de voiture particulière : Indicateur de trafic qui tient compte de la longueur des véhicules. Par exemple, un camion est généralement équivalent à 3 voitures.

7.1
Résumé du dossier

7.2
Les suites
du débat public

7.3
Lexique, glossaire,
bibliographie



stratiscommunicationpublique0498012626 - 10/2005 - Photos : DDE 06, Communauté d'Agglomération Nice Côte d'Azur, Ville de Nice, Ville de Cannes, Ville de Valbonne, CCI Nice Côte d'Azur (Port de Nice & Aéroport Nice Côte d'Azur), Escota, Scétauroute, Gabrielle Voinot, Stratis, X.



DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT
Centre administratif départemental
BP 3003 06201 NICE CEDEX 3