



Septembre 2005

➔ Dossier de Débat Public

sur le contournement routier de Nice

Sommaire

1 Introduction

- 1.1 Pourquoi un débat ?.....6
- 1.2 Le contournement de Nice, un nouveau projet.....9



2 Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

- 2.1 Diagnostics pour un territoire.....12
- 2.2 La Directive Territoriale d'Aménagement,
une réponse volontariste et concertée.....22



3 Les déplacements, une clé du développement maîtrisé

- 3.1 La situation actuelle.....28
- 3.2 Les besoins futurs de déplacements
et de transports de marchandises.....42
- 3.3 Pour répondre à la demande, une première priorité :
le développement inter et multimodal
pour améliorer l'offre de transports.....44
- 3.4 La situation prévisible à l'horizon 2020.....53



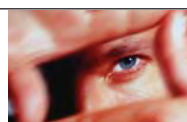
4 Quel contournement de Nice

4.1 Les objectifs de l'Etat.....	58
4.2 Les hypothèses envisagées et les simulations de trafic.....	60
4.3 Les solutions soumises au débat public.....	64



5 Effets, potentialités et modalités de réalisation du projet

5.1 La sécurité routière et la sécurité dans les tunnels.....	70
5.2 L'effet sur les déplacements et les trafics routiers : requalification du système de transport et complémentarité avec les transports collectifs.....	72
5.3 Les réponses aux enjeux environnementaux et économiques.....	79
5.4 Les potentialités ouvertes par le projet sur le développement économique, l'aménagement du territoire et le renouvellement urbain.....	84
5.5 Le projet et la cohérence des documents de programmation.....	86



6 Analyse socio-économique et financière

6.1 L'étude socio-économique, la rentabilité des diverses solutions.....	90
6.2 Le coût des diverses solutions.....	93
6.3 Le financement du projet.....	94



7 Synthèse

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



Introduction

Préambule

L'année 2005 sera riche en réflexions sur les problèmes de déplacements et sur la problématique des infrastructures de transport dans notre département et notre région.

Après le débat public sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV-PACA) et sur le projet de liaison Grenoble Sisteron, la Commission Nationale du Débat Public a décidé d'organiser un débat public sur le projet de contournement de Nice et d'en confier l'animation à une Commission particulière. De plus, elle vient d'être saisie par la Communauté d'Agglomération Nice-Côte d'Azur pour la réalisation d'un réseau de tramway qui viendra compléter la ligne en cours de réalisation.

Notre département est menacé d'asphyxie s'il ne prend pas résolument et rapidement en main le problème de ses infrastructures de communication. Ce fut une question centrale lors de la mise au point de la Directive Territoriale d'Aménagement.

Le projet qui vous est soumis est issu de ces réflexions mais se place dans une perspective différente des projets antérieurs. En effet, le réseau routier et autoroutier commence déjà à être congestionné et à l'horizon 2020, selon les prévisions, l'autoroute A8 sera saturée en continu entre Antibes et Nice Est. Il n'est pire gaspillage que de laisser annihiler ou compromettre peu à peu les fonctions des grandes infrastructures routières conçues pour la circulation de flux importants de voyageurs.

Comme en matière ferroviaire où notre département ne dispose avec la ligne Marseille - Vintimille que d'un axe principal est-ouest, l'autoroute A8 est la seule infrastructure routière majeure assurant la traversée continue d'ouest en est du département

et donc la liaison entre toutes les vallées. Pour le fer comme pour la route, ces axes supportent des trafics de nature diverse et ne sont plus adaptés à la demande présente et prévisible.

Le débat ouvert sur la réalisation d'un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse en région Provence-Alpes-Côte d'Azur apportera bientôt ses premières conclusions.

La mise en œuvre d'une troisième voie ferrée littorale entre Antibes et Nice est, elle, une réponse concrète dont la réalisation commence dans le cadre de l'actuel contrat de plan Etat - Région.

La mise en place cette année du syndicat mixte SYMITAM de coordination des transports avec une tarification adaptée est un signe d'évolution positive en matière de transports en commun.

En matière routière, des projets sont aussi lancés comme la RN 202 bis dans la vallée du Var ou le plan de résorption des points noirs routiers du département sur l'ensemble du réseau routier.

Sur l'autoroute A8, des travaux importants vont être entrepris par l'Etat et Escota pour améliorer la sécurité et augmenter la capacité de certaines sections à court terme, mais se pose la question du contournement de Nice qui s'inscrit dans une démarche à plus long terme.

Depuis plusieurs mois, les pouvoirs publics ont engagé la concertation sur le projet. Avec les responsables des principales collectivités territoriales, les différentes hypothèses ont été examinées. Compte tenu des enjeux, il peut paraître utile que ceux qui vivent sur ce territoire puissent s'exprimer sur l'opportunité, les modalités et la localisation d'une telle opération qui soulève encore de nombreuses questions. Le présent dossier leur fournit de façon claire et complète l'information nécessaire sur les données géographiques et économiques du problème, les objectifs envisagés, les diverses solutions possibles.

Car un tel projet, dans une ambiance de concurrence entre les territoires, de juridicisation excessive du débat public et de défense exacerbée de la valeur patrimoniale des biens, est plus difficile à réaliser si les habitants de ce département et leurs élus ne manifestent pas leur adhésion à l'objectif poursuivi et une certaine compréhension pour les voies et moyens choisis. J'espère que, sur la base de cet échange de vues, le Gouvernement sera en mesure de décider de la suite à donner au projet.

Avant que l'heure de ces choix n'arrive, le débat public est une bonne opportunité, donnée à tous, de comprendre les enjeux, les difficultés, les inconvénients et les avantages des différentes hypothèses, d'en débattre et de faire connaître leur avis.

Un exercice pratique de démocratie constructive, en somme.



M. Pierre BREUIL
Préfet des Alpes-Maritimes





Pourquoi un débat ?

En application de la loi du 27 février 2002 relative à « la démocratie de proximité », tout maître d'ouvrage public ou privé, qui s'engage dans un projet d'infrastructure important, susceptible de soulever des enjeux socio-économiques ou environnementaux majeurs, doit saisir la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette autorité administrative indépendante est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national.

Le contournement routier de Nice entre dans ce champ d'application. Ce projet consiste à créer une infrastructure nouvelle destinée à améliorer la circulation routière au niveau de l'ensemble de l'agglomération niçoise.

Le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer a donc saisi la Commission Nationale du Débat Public qui a jugé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public, notamment pour les raisons suivantes:

- > « La situation actuelle caractérisée par la fragilité des réseaux de transport individuel et collectif et l'insuffisance des conditions de service sur les infrastructures routières en termes de saturation et d'insécurité,
 - > Les perspectives d'évolution décrites par le dossier de saisine,
 - > Le caractère stratégique que présente le réseau autoroutier, du fait du cumul des fonctions de desserte locale, d'échange et de transit, à la fois pour l'agglomération niçoise, pour la région et pour les liaisons est-ouest à caractère national ou international,
 - > L'importance des enjeux socio-économiques et des impacts environnementaux pour les populations et les territoires concernés qu'impliquent les diverses options envisagées pour renforcer l'armature routière est-ouest au droit de l'agglomération niçoise.»
- (Extrait de la décision de la CNDP)

Trois questions forment l'essentiel du débat:

- > **Un tel contournement est-il opportun ?**
- > **S'il y a lieu, quelles fonctionnalités doit-il avoir ? Quel type de contournement doit être mis en œuvre ?**
- > **Dans ce cas, quelles devront être les conditions de sa réalisation dans une optique de développement durable ?**

Les paragraphes suivants explicitent ces questions.



L'opportunité du projet

Le débat sur l'opportunité d'un projet consiste à vérifier si l'infrastructure projetée par le maître d'ouvrage répond bien à deux grandes catégories de questions.

D'une part, ce projet est-il utile, compte tenu des besoins prévisibles et compte tenu des possibilités offertes par les autres modes de transport ? Quelles seraient les conséquences s'il n'était pas réalisé ? Existe-t-il des alternatives ?

D'autre part, ce projet est-il opportun, au regard des inconvénients et des avantages de tous ordres - économiques, environnementaux, sociaux... - qu'il pourrait induire ? Son coût est-il acceptable ? Est-il en rapport avec les améliorations attendues ?

Cette utilité et cette opportunité doivent être évaluées en gardant à l'esprit d'autres projets qui pourraient être complémentaires.

La question sur l'opportunité du projet signifie que le débat public ne préjuge pas des études futures ou d'autres procédures, notamment la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, qui portera sur des variantes de tracés, et qu'il ne remplace en aucune façon.

Les parties 2 et 3 de ce dossier apportent les données destinées à alimenter le débat sur ces thèmes.

Les fonctionnalités du projet

Le débat public doit éviter l'écueil qui consisterait à examiner dès maintenant les questions de tracés dont la discussion est prévue lors d'étapes futures... si l'opportunité est retenue.

A ce stade, il s'agit de déterminer, en fonction des objectifs du maître d'ouvrage, la nature du projet en précisant quelques-unes de ses fonctions principales :

- > Quelles seront les limites est et ouest du projet ?
- > S'agira-t-il d'une autoroute nouvelle à 2 fois deux voies, 2 fois 3 voies ou du doublement d'ouvrage existants ?
- > Quelle vitesse sera autorisée ?
- > Comment seront répartis les trafics locaux, d'échange et de transit entre l'A8 et le contournement de Nice ?
- > Combien et quels types d'échangeurs seront prévus ? Fréquents pour bien irriguer le territoire ou rares pour éviter la périurbanisation et la dégradation des fonctions prioritaires de l'autoroute A8 (transit et échange) ?
- > Quels usages seront favorisés, interdits, obligatoires ?
- > Quels aménagements ou ouvrages complémentaires mériteraient d'être prévus ?

Les éléments utiles à l'examen de ces questions se trouvent en partie 4 du dossier.

Les conditions de réalisation du projet

La manière dont il est prévu de réaliser un projet peut influencer la réponse sur son opportunité. Il s'agit là de deux aspects qui agissent l'un sur l'autre.

Si le projet se fait, quelles seront les conséquences en termes d'environnement ? Quelles sont les dispositions qui devront être prises ? Des mesures compensatoires sont-elles possibles ? Quels engagements le maître d'ouvrage prend-il pour limiter les nuisances ? Comment vont se dérouler les travaux ? Quelles en seront les conséquences sur la circulation ? Quel projet répond le mieux aux objectifs fixés ?

C'est à ce type de questionnement que s'attachent les parties 5 et 6 du présent dossier.

1.1 Pourquoi un débat ?

1.2 Le contournement de Nice, un nouveau projet



La concertation, le souci constant de l'Etat

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes (voir partie 2) a été élaborée dans la concertation et a permis de définir le cadre de développement du département pour les prochaines années.

Ce cadre étant fixé, l'Etat a engagé une nouvelle concertation pour définir les contours du projet de contournement de Nice.

C'est ainsi que d'une part ont été constitués trois comités de pilotage, technique et de suivi, permettant d'associer les élus, les autorités organisatrices de transports, les techniciens des différentes collectivités, les associations et les chambres consulaires à l'avancement des études.

D'autre part, des consultations et entretiens individuels avec les principaux responsables et acteurs locaux (parlementaires, élus des collectivités territoriales, responsables économiques ou associatifs) ont été menés.



Le maître d'ouvrage, l'Etat (ministère des transports et de l'équipement), le maître d'ouvrage délégué, la DDE

Le maître d'ouvrage porte le projet et apporte l'éclairage nécessaire sur les objectifs poursuivis par la réalisation du contournement de Nice. Le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, et en particulier la direction générale des routes (DGR), est maître d'ouvrage du projet.

La direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes a été désignée comme maître d'ouvrage délégué. C'est elle qui réalise ou pilote les études nécessaires et conduit les actions utiles au bon déroulement du projet.

Parmi celles-ci la concertation avec les acteurs locaux n'est pas la moindre. C'est ainsi qu'au-delà des réunions des instances officielles de concertation (comité de pilotage, comité technique et comité de suivi) ont été organisés des entretiens approfondis avec les principaux intervenants pour prendre en compte leurs besoins.

COMITE DE PILOTAGE

Présidé par le préfet
Services de l'Etat
Collectivités territoriales et autorités organisatrices des transports.

COMITE TECHNIQUE

Présidé par le directeur départemental de l'équipement

Services locaux de l'Etat
Services des collectivités territoriales et des autorités organisatrices des transports urbains, Réseau Ferré de France, la SNCF, l'Agence des Déplacements des Alpes Maritimes devenue l'Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes, Syndicat Mixte d'études et de programmation pour l'élaboration du SCOT de l'ouest des Alpes-Maritimes, Syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes.

COMITE DE SUIVI

Présidé par le directeur départemental de l'équipement
Services locaux de l'Etat
Chambres consulaires
L'Agence des déplacements et d'aménagement des Alpes-Maritimes
Associations

Le contournement de Nice, un nouveau projet



L'idée de doubler l'autoroute A8 dans sa traversée du département des Alpes-Maritimes n'est pas nouvelle.

Le principe d'un tel équipement avait même été inscrit dans les différents schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme et dans le schéma directeur routier national.

Ces projets successifs, celui de l'A8bis comme de l'A58, s'inscrivaient dans une logique de développement du territoire tel qu'il était perçu dans les années 80. Ils ont ému une partie notable des résidents locaux au point que l'Etat a renoncé à les mettre en œuvre.

Ce projet se démarque des précédents par sa longueur limitée et par sa recherche d'une cohérence avec les projets de transports collectifs en cours de développement.

C'est cette démarche de développement durable que se propose d'expliquer ce dossier avant d'aborder la description des fonctionnalités envisagées du contournement de Nice.

1.1
Pourquoi un débat ?

1.2
Le contournement de Nice, un nouveau projet

Ce qu'il faut retenir :

L'Etat (Ministère des transports et de l'équipement, direction générale des routes) est le maître d'ouvrage du projet de contournement routier de Nice dont la direction départementale de l'équipement assure la maîtrise d'ouvrage déléguée. Ce projet entre dans le champ d'application de la loi relative à la démocratie de proximité. Un débat public, procédure codifiée par les textes, est organisé par la Commission Nationale du Débat Public, qui a désigné pour la circonstance une Commission Particulière du Débat Public.

Le débat doit aborder essentiellement trois questions : l'opportunité du projet, ses fonctionnalités, ses objectifs et conditions de réalisation. Les différentes parties du présent dossier sont organisées par rapport à ces questions.

Ce dossier ne veut pas réveiller les souvenirs parfois douloureux des années 1980 d'une A8bis qui se cacherait derrière le contournement de Nice. Comme va s'attacher à le montrer ce document, il s'agit d'un projet nouveau s'inscrivant dans une tout autre logique, celle du développement durable.

2

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?



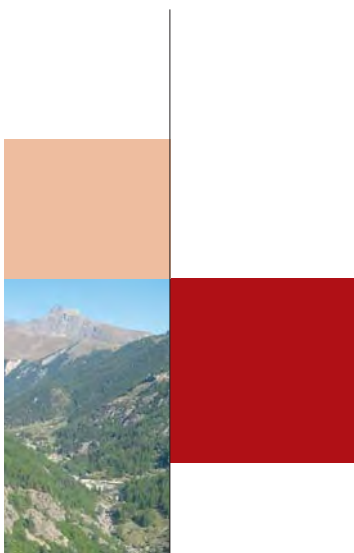
2.1 Diagnostics pour un territoire12

- >> Une situation privilégiée sur l'arc méditerranéen
- >> Un territoire contraint par le relief
- >> Un environnement exceptionnel mais menacé
- >> Une population concentrée sur le littoral
- >> Des atouts économiques incontestables mais un développement encore fragile
- >> Un développement social et urbain générateur de dysfonctionnements
- >> Poursuivre les tendances actuelles, le scénario de l'inacceptable



2.2 La Directive Territoriale d'Aménagement, une réponse volontariste et concertée22

- >> Premier objectif : conforter le positionnement des Alpes-Maritimes
- >> Deuxième objectif : préserver et valoriser l'environnement
- >> Troisième objectif : maîtriser le développement
- >> Deux secteurs stratégiques, la basse vallée du Var et le parc d'activités de Sophia-Antipolis





>> Avant de présenter le projet, il faut en examiner le contexte.

Quelles populations, quels territoires vont être concernés et en bénéficier ? Car le projet existe pour répondre à un besoin concret, identifié à partir d'une série de diagnostics.

Cette partie se propose donc de fournir les divers éléments de diagnostic et les possibles évolutions du contexte dans lequel s'inscrira le projet.

Ainsi sera décrit un territoire à la fois riche et fragile, fort de ses contrastes. Spécialement dans sa bande côtière, il 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.

L'urbanisme et l'aménagement du territoire sont des compétences partagées entre l'Etat et les collectivités territoriales.

C'est pourquoi une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) a été élaborée en concertation pour fixer un cadre au développement futur du département.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de Contournement de Nice.



Diagnostique pour un territoire

Une situation privilégiée sur l'arc méditerranéen

Frontalier avec l'Italie et la principauté de Monaco, placé sur l'Arc Méditerranéen, le département des Alpes-Maritimes se situe au cœur d'une eurorégion composée de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et des provinces italiennes de Ligurie et du Piémont. Cette zone économique représente plus de 10 millions d'habitants. Le département des Alpes-Maritimes occupe à l'extrême est de la région PACA une position stratégique à égale distance de Marseille et de Gênes, et à proximité du pôle turinois.



Un territoire contraint par le relief

Situé à l'extrémité de l'arc alpin le département est essentiellement montagneux (plus de 75% du territoire). Les reliefs s'étagent de la mer Méditerranée au massif du Mercantour dont les sommets culminent à plus de 3 000 mètres. De nombreuses vallées orientées principalement du nord vers le sud découpent le territoire (vallées du Var, de la Tinée, du Cians, de la Vésubie et de la Roya).

Cette contrainte explique les difficultés de communication et pèse sur l'organisation du territoire.

La Convention alpine

La Convention alpine, signée par l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie, le Liechtenstein, la Suisse, la Slovénie, et la Communauté économique européenne, trouve son origine dans les constats suivants:

- > Les Alpes constituent l'un des plus grands espaces naturels d'un seul tenant en Europe et un cadre de vie, un espace économique, culturel et récréatif au cœur de l'Europe, se distinguant par sa nature, sa culture et son histoire spécifiques et variées, auquel participent de nombreux peuples et pays ;
- > Les Alpes sont un habitat et un refuge indispensables pour nombre d'espèces animales et végétales menacées ;
- > L'espace alpin et ses fonctions écologiques sont de plus en plus menacés par l'exploitation croissante que l'homme en fait et la réparation des dommages, quand elle est possible, ne peut se faire qu'au prix d'intenses efforts, de coûts élevés et, en règle générale, sur de longues périodes.

L'ambition de la Convention alpine est d'harmoniser les intérêts économiques et les exigences écologiques.

La Convention alpine a été signée à Salzbourg le 7 novembre 1991 et ratifiée par la France le 20 mai 1996. Le protocole « transports » de la convention alpine a été signé le 31 octobre 2000 par la France.



Habitat, activités économiques, grandes infrastructures routières ou ferroviaires, la concurrence est rude dans l'usage du foncier.

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

>> LES ALPES-MARITIMES, UN TERRITOIRE MARQUÉ PAR LE RELIEF

2.1
Diagnostique
pour un territoire

2.2
La Directive
Territoriale
d'Aménagement,
une réponse
volontariste et
concertée

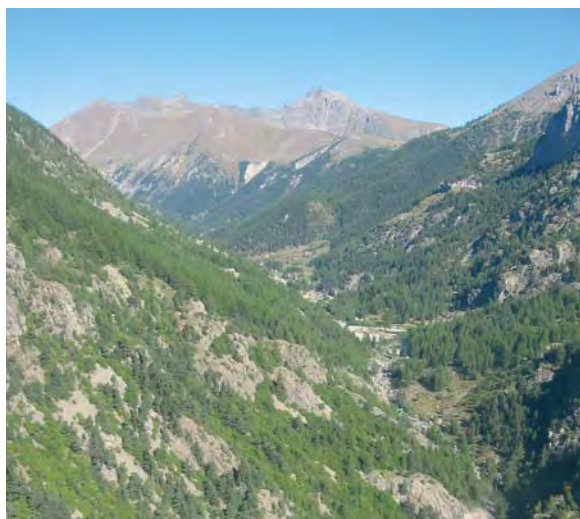


Un environnement exceptionnel mais menacé

Espaces naturels et forestiers, façade maritime, moyenne et haute montagne, le département se caractérise par la variété de ses paysages qui concourent à l'image de marque de la Côte d'Azur et par une exceptionnelle diversité de la faune et de la flore.

Son intérêt biologique est mondialement reconnu comme en atteste l'importance des superficies couvertes par des zones naturelles aujourd'hui objet de mesures de protection (page ci-contre). Autant que la richesse faunistique et floristique de ces zones, c'est leur rareté qui en fait la valeur et qui rend nécessaire de les protéger.

Le patrimoine urbain, historique, culturel et paysager constitue également un atout essentiel du département (45 sites classés, 36 sites inscrits, vieilles villes et vieux villages de caractère).



La croissance urbaine rapide, désordonnée, s'est effectuée souvent au détriment du cadre de vie : en 20 ans, 20 % de la superficie de la Bande Côtière ont été consommés.

Du fait de leur diminution, les espaces naturels de l'agglomération littorale jouent un rôle accru dans la perception du paysage de la Côte d'Azur. Leur préservation est une garantie de la qualité de l'aménagement, et donc de la pérennité du développement.

Dans la Bande Côtière, face au mitage de l'espace, la plupart des milieux naturels sont inventoriés voire protégés. La nature, même "ordinaire" présente ici un grand intérêt pour le maintien des corridors biologiques.

Dans ce contexte, la protection de l'environnement, des espaces naturels, agricoles et forestiers est un outil pour assurer le développement durable des Alpes-Maritimes et permettre au département de garder son pouvoir d'attraction et de séduction. Cette priorité, compte tenu des difficultés liées au relief et aux risques naturels, renforce la nécessité d'une gestion économe de l'espace.



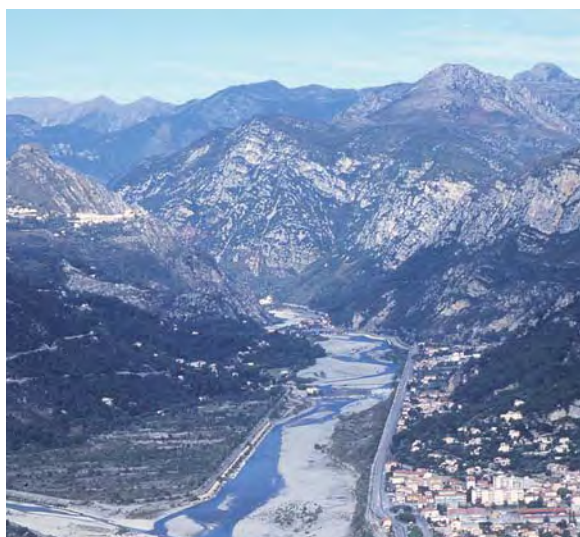
incendies... périurbanisation, deux des maux qui menacent l'environnement.

Des risques naturels...

Toutefois, ce département est menacé par les risques naturels liés à la géologie (glissements de terrain), au relief (éboulements, avalanches) et aux pluies à caractère torrentiel suivies d'épisodes de sécheresse caractéristiques du climat méditerranéen qui peuvent provoquer, selon le cas, des incendies de forêt ou des inondations. Le risque sismique concerne l'ensemble du département et justifie les règles de constructions parasismiques en vigueur qui s'appliquent aux constructions et infrastructures nouvelles.

... mais surtout des menaces liées à l'activité humaine

Dans la Bande Côtière, les espaces ruraux, agricoles et forestiers ont été consommés de manière forte par une croissance urbaine rapide. En butte à la pression urbaine, les espaces agricoles se sont considérablement raréfiés depuis les années 50 : seules 2 500 exploitations demeurent. L'agriculture a ainsi acquis sur le littoral et dans la vallée du Var une fonction de « coupure verte » entre les zones urbanisées.



Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

Protégeons la nature

Le dispositif de protection est très varié, tant au plan national qu'europpéen. Quelques mesures sont décryptées ci-après :

>> **Les ZNIEFF** (Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) correspondent à de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. 80% de la superficie du département sont ainsi classées.

>> **Les ZICO** sont les zones importantes pour la conservation des oiseaux (elles ont vocation à être intégrées dans le réseau Natura 2000). La basse vallée du Var est une ZICO.

>> Le réseau Natura 2000

Le réseau Natura 2000 a pour objectif de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union européenne. Il assurera le maintien ou le rétablissement dans un état de conservation favorable des habitats naturels et des habitats d'espèces de la flore et de la faune sauvage d'intérêt communautaire. Il est composé des Zones de Protection Spéciales (ZPS) et des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) désignées par chacun des Etats membres en application des directives européennes dites "Oiseaux" et "Habitats". Dans le département, la procédure Natura 2000 est en cours. Sur la zone concernée par le projet quatre sites sont éligibles: *Dôme de Biot, Vaugrenier, Vallons obscurs de Nice et Gorges du Loup*.

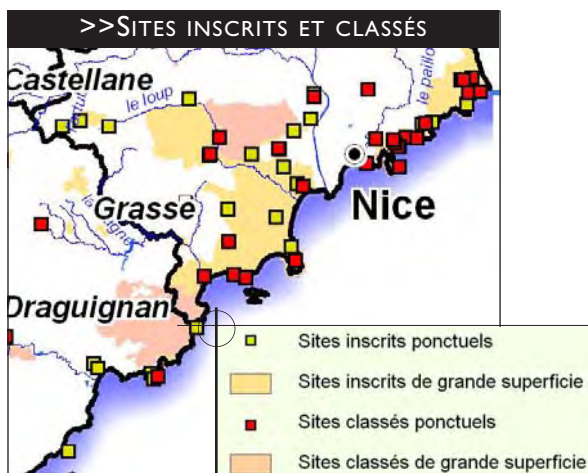
>> Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB)

Afin de prévenir la disparition d'espèces protégées, le préfet peut fixer, par arrêté, les mesures tendant à favoriser la conservation des biotopes tels que mares, marécages, marais, haies, bosquets, landes, dunes, pelouses ou toutes autres formations naturelles, dans la mesure où ces biotopes ou formations sont nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie des espèces. La zone concernée par le projet compte deux sites ayant fait l'objet d'un APPB : (*Vallons de Saint Pancrace, de Magnan, de Lingostière et des Vallières ; Terme Blanc*).

>> Les espaces remarquables du littoral :

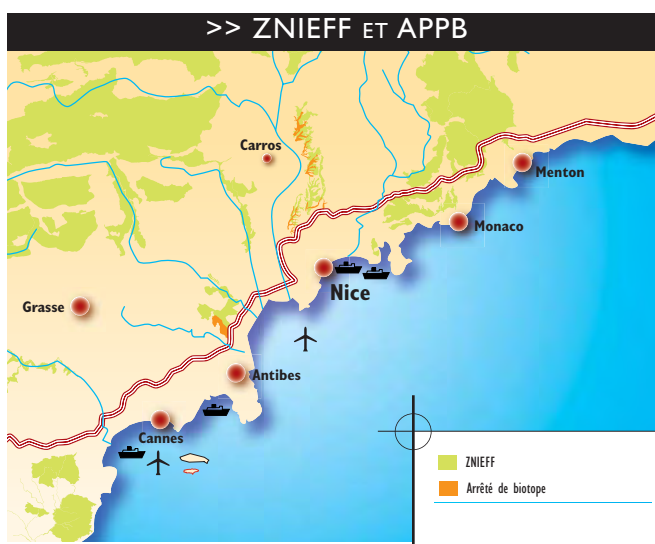
La loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, prévoit la protection d'espaces remarquables du littoral. Ces espaces doivent absolument être préservés (carte page 82).

Le projet devra prendre en compte ce dispositif. Ce sera un élément essentiel dans la détermination de la faisabilité d'éventuelles variantes.



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.



source: site Internet de la DIREN PACA

2.1
Diagnostics
pour un territoire

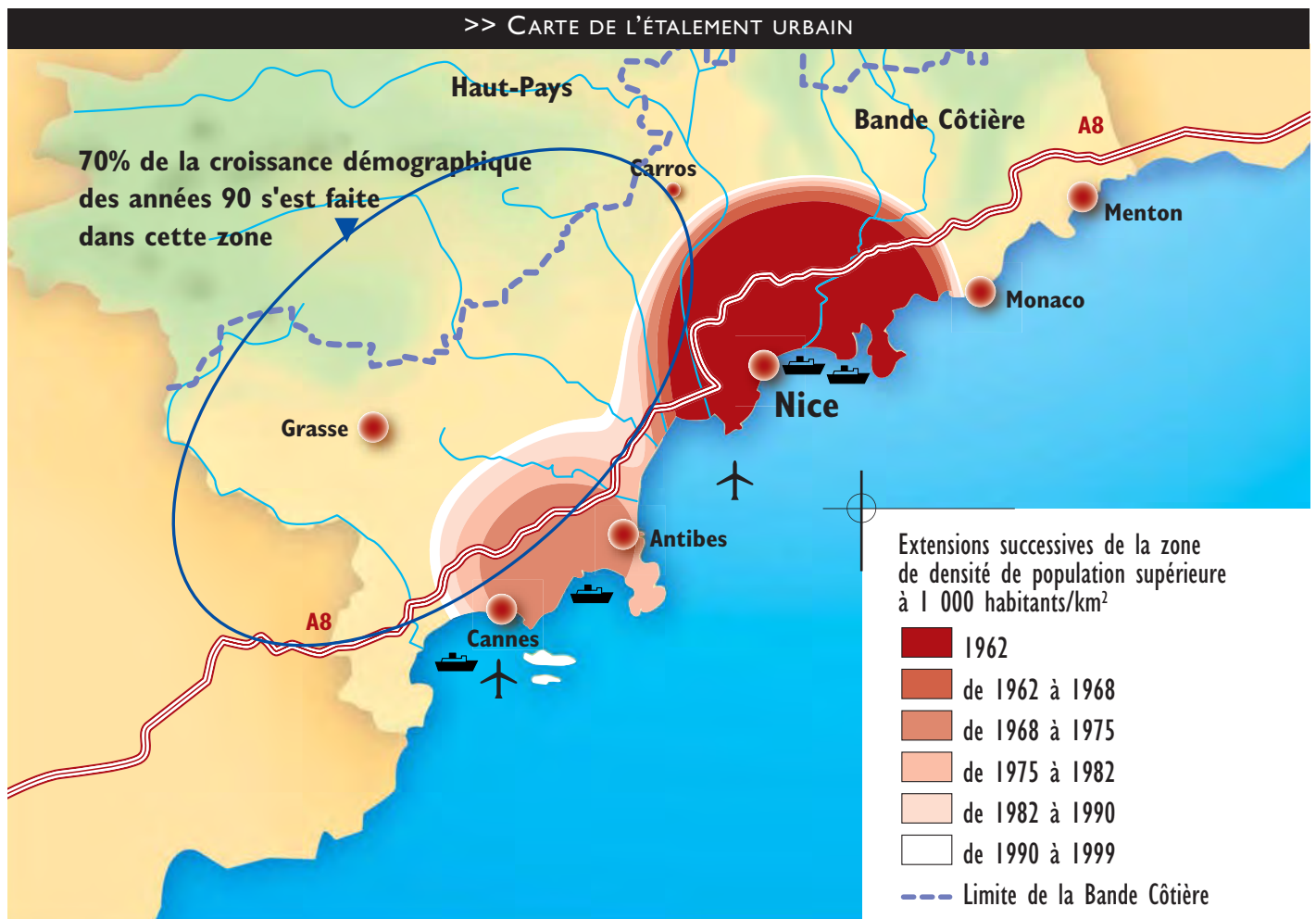
2.2
La Directive
Territoriale
d'Aménagement,
une réponse
volontariste et
concertée

Une population concentrée sur le littoral

Les Alpes-Maritimes ont connu une progression démographique rapide passant de 200.000 habitants en 1860 à 500.000 en 1950. Aujourd'hui 1.040.000 habitants vivent dans les Alpes-Maritimes plaçant le département en 2ème position dans la région Provence - Alpes - Côte d'Azur (P.A.C.A.), constituant 22,4 % de la population ou de l'emploi régionaux. La Bande Côtière très étroite (10 km à Nice) regroupe 95% de la population du département.

La croissance de population constatée lors du dernier recensement se répartit très inégalement dans le département en se concentrant dans l'ouest et dans le Moyen-Pays.

Près de la moitié de la population des Alpes-Maritimes réside dans l'agglomération niçoise.



En 1962, l'urbanisation se limitait à Nice et à ses communes adjacentes. Durant les années 70, elle s'est étendue surtout à l'ouest, autour du Cap d'Antibes avec le développement de la technopole de Sophia-Antipolis. Puis l'urbanisation s'est intensifiée au point que le tissu urbain dense s'étend désormais de façon continue jusqu'au département du Var et constitue une métropole de Menton à Cannes.

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

Des atouts économiques incontestables mais un développement encore fragile

L'aéroport de Nice Côte d'Azur, deuxième aéroport français avec 9 millions de passagers par an, est un outil essentiel du développement local. Il a favorisé le tourisme international et les hautes technologies qui constituent aujourd'hui les deux moteurs de l'économie azurienne.

Les sites d'activités sont concentrés sur l'axe Cannes Grasse, la vallée du Var, Sophia-Antipolis, Nice et Monaco.

SOPHIA-ANTIPOLIS

Créé au début des années 1970, le Parc Scientifique de Sophia-Antipolis accueille aujourd'hui de prestigieuses entreprises mondiales. Il regroupe 40% des emplois de recherche et de développement du département et joue un rôle moteur dans sa croissance économique (10 emplois créés à Sophia-Antipolis génèrent 12 emplois connexes dans le département).

Il représente le premier parc scientifique d'Europe et regroupe environ 1 200 entreprises françaises ou étrangères de ce type, soit environ 25 000 emplois (chercheurs et ingénieurs principalement) réparties en trois pôles de compétence de haute technologie: les technologies de l'information et de la télécommunication, les sciences du vivant et les sciences de la terre et de l'environnement. Un quatrième pôle, aéro-nauti-

que et spatial, est implanté à Cannes.

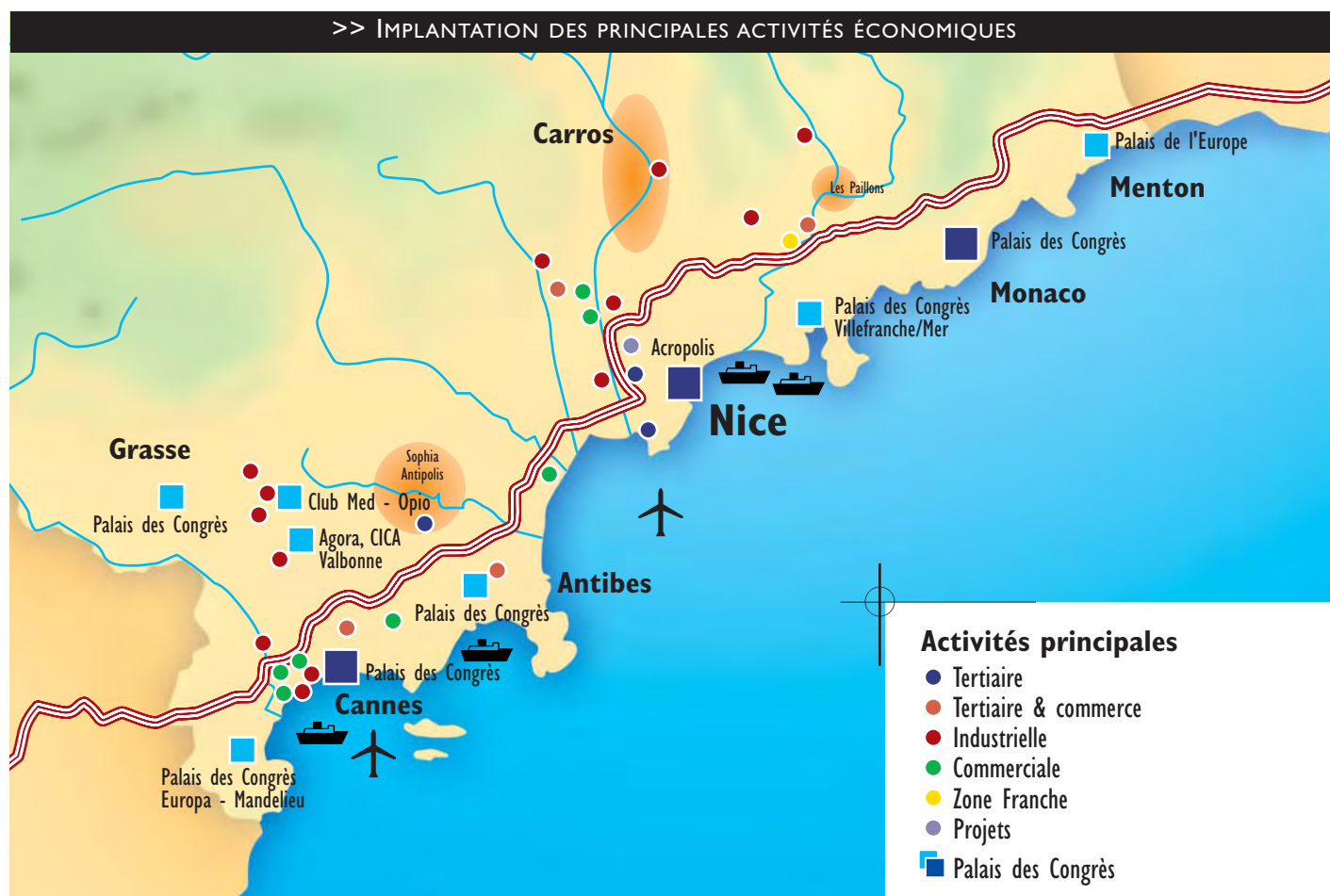
La proximité du premier aéroport français de province (à 18km) met la plupart des grandes métropoles européennes à moins de deux heures de vol, ce qui permet d'envisager des déplacements dans la journée. Le coût du transport joue un rôle mineur pour les activités de pointe par rapport aux industries traditionnelles. Par contre le déplacement des personnes doit être facilité: les liaisons aériennes et autoroutières ainsi que les transports collectifs sont essentiels.

ZONE INDUSTRIELLE DEPARTEMENTALE DE CARROS-LE BROC

Initiée à partir de 1962 par le Département des Alpes-Maritimes, la zone industrielle départementale de Carros-Le Broc a été créée sous forme de trois lotissements industriels entre 1964 et 1976 sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. Elle constitue aujourd'hui le premier pôle industriel et artisanal des Alpes-Maritimes avec 7.500 emplois et 430 entreprises autour du commerce de gros et des industries manufacturières.

2.1
Diagnostics
pour un territoire

2.2
La Directive
Territoriale
d'Aménagement,
une réponse
volontariste et
concertée



LE SUD DE LA PLAINE DU VAR

Le sud de la plaine du Var comprend plusieurs pôles d'activités :

- > Le Centre d'Affaires de l'Arénas implanté sur le site de l'aéroport de Nice Côte d'Azur est voué en particulier au secteur tertiaire.
- > Le Parc d'Activités Logistiques (PAL) implanté à St Isidore, offre plus de 60.000 m² d'installations parmi les plus récentes destinées aux professionnels du transport.
- > Les zones commerciales de Lingostière, St Isidore Nord et CAP3000.

POLE D'EMPLOI DE MONACO

L'agglomération monégasque regroupe dans le secteur de Fontvieille un grand nombre d'entreprises à haute valeur ajoutée. Le département des Alpes Maritimes profite de ce vivier d'emplois et chaque jour l'agglomération monégasque accueille plus de 18.000 actifs (recensement 1999, INSEE) en provenance des Alpes Maritimes dont 30% de la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur.

L'AGRICULTURE

Avec 1,6% des emplois, ce secteur se caractérise par les faibles surfaces disponibles, la grande diversité de cultures souvent à forte valeur ajoutée avec une pratique développée de l'irrigation. Des zones d'appellation d'origine contrôlée valorisent la production. L'horticulture bénéficie de la proximité

de l'aéroport de Nice Côte d'Azur pour l'exportation de fleurs coupées. Antibes reste la «ville de la Rose» avec 35% de la production départementale. Les collines niçoises totalisent 53% des surfaces plantées en oeillets dans le département.

LE DEUXIEME POLE TOURISTIQUE FRANÇAIS

Favorisée par la présence de la mer, de la montagne, et un climat agréable, la Côte d'Azur est la deuxième destination touristique en France après Paris et représente 1% du marché mondial du tourisme. Le tourisme sur la Côte d'Azur se singularise par

- > Deux types de clientèles : une clientèle classique qui se déplace sur la Côte d'Azur essentiellement durant la saison estivale, et une clientèle de tourisme d'affaire qui afflue à l'automne et au printemps avec des pics de fréquentation en février, mars, octobre.
- > Une forte part de tourisme international : 59% des séjours correspondent à des clients étrangers qui profitent de la présence de l'aéroport international de Nice.
- > Une activité quasi-continue tout au long de l'année du fait de la richesse des manifestations et de la complémentarité entre tourisme traditionnel et tourisme d'affaire. L'activité touristique génère 68.000 emplois directs dans les Alpes-Maritimes qui ont accueilli plus de 10 millions de visiteurs en 2001, dont 500.000 visiteurs dans le Haut - Pays, avec une forte connotation internationale.



Agriculture, activités commerciales et industrielles, espaces sportifs, cohabitent le long de la vallée du Var.

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

2.1 Diagnostics pour un territoire

2.2 La Directive Territoriale d'Aménagement, une réponse volontariste et concertée



LE TOURISME D'AFFAIRES

La Côte d'Azur dispose d'infrastructures importantes pour l'accueil de manifestations et de congrès. Elle compte 9 palais des congrès dont les principaux sont :

- > Nice - Acropolis, premier complexe de la Côte d'Azur spécialisé dans les congrès scientifiques et médicaux, dont 70% sont à caractère national. Les 253 manifestations qui s'y sont déroulées en 2001 ont attiré 500.000 participants ;
- > Le palais des festivals de Cannes, qui abrite plusieurs manifestations de renommée internationale a accueilli 397.200 participants autour de 123 manifestations en 2001.
- > Le palais des congrès de Monaco dispose de 7 sites de congrès et d'exposition qui, en 2001, ont cumulé 647 manifestations soit 82.241 participants.

Cependant, la chute de l'emploi au début des années 1990 a mis en évidence la grande sensibilité de l'économie départementale à la conjoncture. Cette sensibilité tient à une structure d'activités dominée par des secteurs fortement dépendants des dépenses de consommation des ménages (notamment le tourisme et l'accueil des retraités qui viennent s'installer). Quant aux activités technologiques, elles dépendent de centres de décision souvent situés hors de France et ne disposent pas au niveau local d'un secteur productif important : ces éléments ne garantissent donc pas la pérennité de leur implantation dans les Alpes-Maritimes.

L'essentiel

Les emplois se caractérisent par une forte prédominance du secteur tertiaire. Les principaux pôles d'activité sont Nice (premier pôle d'emploi du département), Sophia-Antipolis, la zone industrielle de Carros, Monaco et Cannes-Grasse. Le tourisme (classique et d'affaire) et l'événementiel (festivals, congrès, événements sportifs) génèrent une activité quasi-continue tout au long de l'année sur la Côte d'Azur. Les conditions de transport restent une problématique majeure pour le développement économique. Leur dégradation a déjà terni l'image de la Côte d'Azur dans la rude compétition à laquelle se livrent les grandes métropoles internationales pour l'accueil de congrès prestigieux. Elle commence aussi à pénaliser le fonctionnement des entreprises (accessibilité, difficultés de recrutement) et certaines envisagent déjà le transfert de leur activité.



Un développement social et urbain générateur de dysfonctionnements

La très forte croissance démographique dont a bénéficié le département depuis le début des années 1960 s'est nettement ralentie à partir de 1990. Elle s'est traduite par un développement urbain soutenu.

Mais, cette forte croissance a entraîné une consommation importante d'un espace devenu rare et cher, sans la contrepartie d'une politique de réserves foncières au bénéfice des collectivités publiques. Elle a donc généré de graves dysfonctionnements en matière de logements (9 % de logements sociaux dans les Alpes-Maritimes contre 20 % au plan national), d'implantations d'équipements publics et d'infrastructures de transport.

L'occupation de l'espace induisant une répartition déséquilibrée de l'habitat et des emplois a accentué les disparités sociales dans un département où le taux de chômage est supérieur de 20% à la moyenne nationale et dont 10% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté (études INSEE).

La multiplication des déplacements (près d'un actif sur deux a son domicile dans une commune différente de celle où il travaille) a mis en relief les carences des transports en commun, pénalisés par le relief et l'habitat diffus en zone périurbaine et moins empruntés sur la Bande Côtière que dans les agglomérations de taille similaire. Par ailleurs, l'insuffisance structurelle du réseau routier, dans un département où la voiture représente 91 % de l'ensemble des déplacements motorisés, entraîne, notamment sur les voies du littoral, un mélange des trafics de transit interurbain et de desserte locale. Quant au réseau ferré, il dispose d'une capacité largement insuffisante. (Voir la partie 3 consacrée aux déplacements)

L'essentiel

Le département des Alpes-Maritimes se caractérise par une concentration de la population et des emplois le long du littoral, qui présente un tissu urbain dense. Le dernier recensement a mis en évidence un développement du Moyen-Pays et particulièrement des territoires situés à l'ouest du fleuve Var. Le logement des actifs reste un des enjeux prioritaires pour le département des Alpes-Maritimes. L'ensemble du littoral est soumis à une forte pression foncière qui pousse les actifs à habiter de plus en plus loin de leur lieu de travail. L'est du département du Var renforce ainsi progressivement son attractivité pour les actifs qui y trouvent plus facilement un logement.

La Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes : la première approuvée en France

La DTA est un document d'orientation de l'aménagement du territoire.

Elle a pour objet de définir les orientations fondamentales de l'Etat en matière de grands aménagements, d'équilibre et de mise en valeur des territoires. Elle fixe les principaux objectifs en matière de localisation des infrastructures structurantes de transport et des grands équipements, ainsi que de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages,

Ce document s'impose aux documents d'urbanisme et de planification comme les SCOT, les PLU ou les PDU.

Une DTA s'appuie sur un diagnostic du territoire concerné et sur l'analyse des évolutions possibles. Puis elle préconise des objectifs précis à atteindre pour parvenir à un développement harmonieux, maîtrisé et durable de ce territoire.

Le décret 2003-1169, approuvant la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes-Maritimes, a été l'aboutissement d'un long processus de concertation avec les collectivités territoriales initié dès 1997, et englobant une phase prolongée d'enquête publique.

Sur les 7 démarches de DTA engagées en France, elle est la première à aboutir. La DTA permet la réalisation des projets dans le cadre d'un aménagement équilibré du département. Elle constitue un outil pour les actions de l'Etat mais aussi des collectivités.



Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

2.1 Diagnostics pour un territoire

2.2 La Directive Territoriale d'Aménagement, une réponse volontariste et concertée



Poursuivre les tendances actuelles, le scénario de l'inacceptable

Lors des études préalables à l'élaboration de la DTA, il avait été envisagé l'hypothèse d'un scénario, fondé sur une évolution tendancielle, dans lequel les effets négatifs des dysfonctionnements actuels pourraient l'emporter sur les atouts des Alpes-Maritimes.

Dans ce scénario :

- > L'espace continuerait à être consommé de façon anarchique et extensive au prix de la banalisation des espaces naturels et urbains, avec comme conséquence une réduction de l'attrait exercé par la Côte d'Azur et, corrélativement, une baisse des activités liées au tourisme.
- > Parallèlement, l'aggravation des difficultés à se loger, à se déplacer, les atteintes apportées à l'environnement, dissuaderaient les entreprises de haute technologie de conforter le parc d'activités de Sophia-Antipolis ou, de façon générale, de s'implanter dans les Alpes-Maritimes,
- > Les activités de production traditionnelles continueraient à stagner faute de trouver des espaces équipés à un prix abordable.
- > Les difficultés économiques provoqueraient une baisse des ressources alors que l'exigence d'une amélioration de la qualité de vie et de l'environnement nécessiteraient leur accroissement.

Le département n'est pas à l'abri d'un tel scénario qualifié, à juste titre, d'inacceptable.





La Directive Territoriale d'Aménagement, une réponse volontariste et concertée

En réponse aux fragilités identifiées, les trois objectifs généraux de la DTA visent à renforcer la place des Alpes-Maritimes sur la façade méditerranéenne, qu'il s'agisse de la mise en valeur de ses sites, de la maîtrise de son développement ou des priorités données, en matière de transports et d'habitat, à l'amélioration de son fonctionnement interne.



Premier objectif : conforter le positionnement des Alpes-Maritimes

Deux orientations renforceront la position des Alpes-Maritimes dans la façade méditerranéenne :

>> Améliorer la qualité des liaisons.

Il s'agit pour cela de conforter le rôle de l'aéroport, d'aménager le port de Nice, de renforcer les fonctions du réseau ferroviaire (relations régionales, locales mais aussi grandes lignes, et TGV), d'assurer les grandes liaisons routières et autoroutières, tant dans la direction nord/sud que dans la direction est/ouest, et en organisant les relations avec l'Italie dans les domaines maritime, ferroviaire ou routier.

>> Conforter les pôles d'excellence.

Deux axes seront privilégiés :

- La diversification de l'offre touristique s'appuyant sur la valorisation du patrimoine culturel, la protection du cadre naturel et du littoral.
- Les hautes technologies, l'enseignement et la recherche pour assurer la pérennité du développement de Sophia-Antipolis et l'essor de l'Université de Nice. L'objectif est de faire des Alpes-Maritimes « un site de communication avancée ». Les NTIC, nouvelles technologies de l'information et de la communication, pourront infléchir sans doute les besoins en déplacements.

Deuxième objectif : préserver et valoriser l'environnement

Plusieurs actions sont préconisées pour préserver les richesses naturelles exceptionnelles des Alpes-Maritimes et assurer la mise en valeur de l'environnement.

- Il s'agit tout autant de prendre en compte les risques naturels (inondations, incendies, glissements de terrains) que de préserver les paysages en limitant leur consommation par l'urbanisation ou de mettre en valeur les villages historiques ou les centres anciens.
- Il est nécessaire aussi de lutter contre toutes les formes de pollution (protéger les ressources en eau, limiter le bruit et la pollution de l'air, éliminer les déchets)

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

2.1
Diagnostics
pour un territoire

2.2
La Directive
Territoriale
d'Aménagement,
une réponse
volontariste et
concertée

Troisième objectif : maîtriser le développement

Cet objectif se décline en deux parties, se donner des règles pour les opérations nouvelles, apporter des remèdes aux dysfonctionnements constatés.

>> Aménager l'espace

Aménager l'espace pour satisfaire aux besoins actuels et futurs est un des enjeux essentiels. La DTA préconise une gestion économe du territoire et un renforcement de l'espace déjà urbanisé.

L'objectif partagé entre les principaux responsables est une modération de la croissance démographique qui doit s'équilibrer entre le littoral et le Moyen-Pays.

>> Prévenir et pallier les déséquilibres sociaux et spatiaux

Les activités

Le développement de l'emploi ne doit pas exclusivement reposer sur le tourisme et les hautes technologies mais s'appuyer aussi sur les activités traditionnelles dont le développement sera favorisé par la création de nouvelles zones d'activités.

L'habitat

Les trois objectifs prioritaires en matière d'habitat sont de permettre à tous de se loger dans des conditions décentes,

d'accompagner le développement économique et de s'appuyer sur des actions de réinvestissement urbain. La maîtrise foncière apparaît comme un outil essentiel.

Les déplacements

La priorité est donnée aux transports en commun, en s'appuyant sur l'armature du réseau ferroviaire et en développant l'intermodalité, c'est-à-dire les échanges entre les différentes façons de se déplacer.

De nouveaux réseaux de TCSP (transports en commun en site propre) et des pôles d'échanges seront créés à cet effet. Par ailleurs, la desserte urbaine sera facilitée par les projets routiers (contournement de Nice, construction de la RN 202 bis en rive droite du Var et l'achèvement de la déviation de la RN 7 à Antibes ou des pénétrantes de Cannes à Grasse et du Paillon).

Valorisation du patrimoine naturel, gestion économe de l'espace, modération et meilleure répartition de la croissance démographique, correction des principaux déséquilibres sociaux et spatiaux, renforcement de l'armature des infrastructures de transport, c'est bien une véritable perspective d'aménagement et de développement durable du territoire dont la DTA fixe le cadre.

>> PROJETS DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



Deux secteurs stratégiques, la basse vallée du Var et le parc d'activités de Sophia-Antipolis

>> La plaine du Var

Concernant la plaine du Var, dont l'embouchure concentre les infrastructures majeures du département, deux orientations ont été retenues.

- La première concerne la prévention des risques naturels car le fleuve peut atteindre des débits de crue considérables (3.500 m³/s pour une crue centennale) et commencer à sortir de ses digues.
- La seconde concerne l'aménagement de la plaine. Il s'agit de transformer l'espace «coupure» actuel en espace «lien». Pour cela, l'organisation des transports et des déplacements est fondamentale et concerne aussi bien la desserte de l'aéroport à partir d'une gare intermodale à Saint-Augustin (qui sera aussi desservie par le TGV) que la mise en place d'un réseau de TCSP vers Carros et Saint-Laurent-du-Var ou l'aménagement de la RN 202 bis.



Basse vallée du Var, l'enjeu : transformer "l'espace coupure" actuel en "espace lien".

Le nouveau pont de la RN202 bis en construction.

>> Le parc d'activités de Sophia-Antipolis

Ce parc s'étend sur 2.350 ha selon le principe 2/3 d'espaces protégés pour 1/3 d'espaces aménagés. Il ne reste plus que 20% d'espaces disponibles. L'accessibilité devra être améliorée par des transports en commun articulés sur le chemin de fer au niveau de la gare d'Antibes. 1.500 ha sont prévus pour une extension au nord aménagée selon les mêmes principes du 1/3 - 2/3 et dont l'accessibilité devra être assurée, à la fois par un transport en commun en site propre et depuis le réseau autoroutier.



Sophia-Antipolis, l'enjeu: assurer le développement et l'accessibilité de ce véritable poumon économique du département.

Des outils pour l'action

Dans une dernière partie, la DTA évoque les outils à mettre en oeuvre pour aller vers les objectifs fixés, comme le renforcement de la coopération intercommunale, la création d'une agence de l'aménagement et des déplacements, la coordination des autorités organisatrices des transports, la mise en place d'un établissement public foncier.

Ce qu'il faut retenir :

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 (logements et transports). Bien que le département soit doté d'atouts économiques considérables, son développement reste fragile.

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

Se dotant de politiques d'orientation, elle précise les objectifs :

- > 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.

C'est dans ce cadre que, conformément aux objectifs décrits, s'inscrit le projet de contournement de Nice.

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

2.1
Diagnostics
pour un territoire

2.2
La Directive
Territoriale
d'Aménagement,
une réponse
volontariste et
concertée

L'étude intermodale dans les Alpes-Maritimes de mars 2000 dite étude Blanchet.

Le principe du doublement de l'A8 avait été retenu dans le schéma routier national approuvé par décret du 18 mars 1988. Il a donné lieu à de nombreuses expertises.

Celles-ci avaient déjà mis en avant le lien entre la nature du développement de la Côte d'Azur et la croissance forte de la circulation automobile. La DTA établit le même constat.

La concertation locale menée dans le cadre de la procédure de qualification de projet d'intérêt général de l'autoroute A58 a révélé des oppositions fortes au projet et a suscité des propositions alternatives.

C'est ce qui a motivé l'étude intermodale de mars 2000 dans le cadre de la préparation de la DTA.

Celle-ci a été conduite selon un schéma classique de diagnostic suivi d'un travail de modélisation qui a permis ensuite l'élaboration de scénarios contrastés. Pour établir une comparaison, une solution de référence 2020 a été établie.

Sous la conduite d'un comité de pilotage qui s'est réuni plus de 12 fois, en concertation avec près de 70 acteurs locaux, les scénarios ont évolué. Une synthèse en a été tirée qui a servi d'armature à la partie « transports » de la DTA.

Une large partie des informations de ce dossier est issue de cette étude ou de l'actualisation qui en a été faite.

Les informations ayant servi pour la mise en place du modèle sont de deux types. Les premières concernent la « demande » et la manière dont les résidents se déplacent. Elles sont issues de l'enquête ménage réalisée en 1998. Les secondes concernent l'usage du réseau routier et sont issues de comptages. Elles permettent d'intégrer les flux de transit des non-résidents et en particulier les poids lourds.

L'analyse de toutes ces données a permis d'établir un modèle multimodal, c'est-à-dire prenant en compte toutes les façons de se déplacer. Plusieurs vérifications ont permis de « caler » le modèle de façon à ce qu'il reproduise le mieux possible la réalité mesurée.

Pour établir ensuite une situation de référence 2020, des hypothèses d'évolutions des données ont été prises. Certaines sont des tendances globales, mesurées nationalement. D'autres ont été estimées par des études particulières. Enfin, certaines hypothèses sont volontaristes, c'est-à-dire traduisant la volonté des pouvoirs publics et des collectivités locales telle qu'elle apparaît dans la DTA.

Huit scénarios ont alors été construits.

>Un premier scénario appelé TC exclusif a été construit en supposant que tous les investissements disponibles soient consacrés aux transports en commun.

>Deux scénarios dit de type 1 prenaient en compte les investissements décidés ou consensuels en matière routière mais sans nouvelle liaison est/ouest.

>Enfin cinq scénarios dit de type 2 englobaient en plus une nouvelle liaison est/ouest.

Ces scénarios ont été évalués en fonction du service rendu aux usagers, et en particulier l'accessibilité aux pôles majeurs du département, de leur impact sur l'environnement et de leur coût.

L'étude conclut:

« L'analyse des scénarios montre que le poids du passé (urbanisation, motorisation et comportements) est tel que les évolutions envisagées d'ici 2020 ne permettent pas un infléchissement sensible des parts de marché des différents modes.

A cet horizon, on constate dans tous les cas une quasi-saturation des infrastructures routières primaires »

Concernant le réseau routier, l'étude précise:

« En tout état de cause, il faut prendre les mesures conservatoires d'urbanisme nécessaires à la construction future de compléments au réseau routier primaire. Le risque de thrombose du département serait trop grand en ne comptant que sur l'A8 et en continuant à charger cette autoroute ».

L'actualisation de l'étude.

Les chiffres de la démographie ayant servi de base à l'étude intermodale de mars 2000 étaient fondés sur les résultats du recensement général de 1990 prolongés par l'INSEE par des estimations tendanciennes.

Depuis, le résultat du recensement général de 1999 est connu. Une étude a donc été menée pour évaluer les différences entre les estimations de l'époque et la réalité mesurée, afin de redéfinir éventuellement un « nouvel état initial » sur lequel les hypothèses des scénarios seraient appliquées.

Cette étude confirme les éléments généraux sur lesquels s'est appuyée l'étude intermodale. Deux différences méritent d'être soulignées :

- > D'une part, la croissance démographique s'est inégalement répartie entre le littoral (30%) et le Moyen Pays (70%). On est encore loin de la volonté de rééquilibrage de la DTA.
- > D'autre part, la création d'emplois a été plus forte que prévue. Cette bonne nouvelle économique se traduit cependant par un besoin accru de déplacements domicile/travail.

L'évolution du modèle.

Le modèle impulsé par cette étude a été constamment amélioré par un partenariat du conseil général, de la DDE et de l'agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes. C'est de ce modèle mis à jour que sont issues les projections 2020 présentées dans ce dossier (voir la partie 3 consacrée aux déplacements).

