

### Pourquoi un nouveau projet de contournement de Nice ?

L'Etat est le maître d'ouvrage du 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.

Après quelques semaines de débat public les questions se précisent.

C'est pour répondre à l'attente des participants que ces fiches sont produites avec l'accord de la CPDP.

Elles apportent des précisions sur un thème donné en regroupant les informations parfois dispersées dans plusieurs sources.

# ➔ Fiche thématique

## Des scénarios aux solutions



# La construction des hypothèses

La présentation de « seulement » trois familles de solutions au débat public ne doit pas faire oublier que les études préalables ont permis d'en examiner beaucoup d'autres. Les 24 combinaisons possibles entre les diverses options à l'est et à l'ouest du fleuve Var ont été comparées de manière concertée.



>> extrait du dossier de débat public

Les études préalables au débat public ne prétendent pas à l'exhaustivité.

Malgré tout, les propositions antérieures des associations et de très nombreuses variantes ont fait l'objet de simulations. Toutes les combinaisons des six options initiales ont été envisagées.

Le fait de ne soumettre que trois familles de solutions permet d'approfondir le débat autour des hypothèses les plus crédibles techniquement et les plus efficaces en termes de sécurité et d'écoulement du trafic.

## Le franchissement du Var : l'articulation majeure de tous les scénarios

Très rapidement, le franchissement du Var est apparu comme un pivot, « une rotule » du projet de contournement de Nice.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) souligne le caractère stratégique de la vallée du Var du point de vue du développement futur du département. La bonne desserte des deux rives et le franchissement du fleuve sont mis en lumière pour transformer cet espace, aujourd'hui « espace coupure » en « espace lien ». Tous les scénarios s'organisent donc autour de l'hypothèse d'un échange complet à ce niveau.

Dans ces conditions, les deux branches est et ouest du projet ont un fonctionnement indépendant et peuvent faire l'objet, de manière théorique, de toutes les combinaisons possibles. Sinon, aucune d'entre elles n'attire suffisamment de trafic et donc ne remplit sa vocation de délestage de l'A8.

## De 6 options à 24 scénarios :

De part et d'autre du Var trois grandes options peuvent être imaginées. Elles sont décrites dans la partie 4 du dossier de débat public.

### A l'est :

- > Une option autoroutière longue schématiquement jusqu'à La Turbie
- > Une option autoroutière courte schématiquement jusqu'à Nice Est
- > Une option d'aménagement sur place (ASP).

### A l'ouest :

- > Une option autoroutière longue schématiquement jusqu'aux Bréguières
- > Une option autoroutière courte schématiquement jusqu'à Biot
- > Une option non autoroutière, la liaison intercommunale ouest (LIO).

12 hypothèses ont été établies en prenant les 3 options à l'est seules (compte tenu du caractère prioritaire à traiter la sécurité du tronçon de l'A8 entre Var et Paillon, du fait de la géométrie tourmentée de l'A8 dans ce secteur et de la présence de nombreux tunnels) et les 9 combinaisons des options entre elles.

Ces douze hypothèses consistent à créer une bifurcation de l'autoroute A8 aux deux extrémités du contournement et un échangeur complet à Saint - Isidore pour une bonne articulation avec les axes nord-sud constitués par les RN 202 et 202 bis.

Ces hypothèses ont été ensuite complétées, pour certaines, par différents positionnements des échangeurs.

C'est ainsi qu'ont été examinés 24 scénarios dont la liste est donnée page suivante.

Tous ces scénarios ont été étudiés par rapport au réseau de référence 2020 construit à partir du développement des transports en commun et de l'amélioration du réseau routier et autoroutier.

# 24 scénarios envisagés

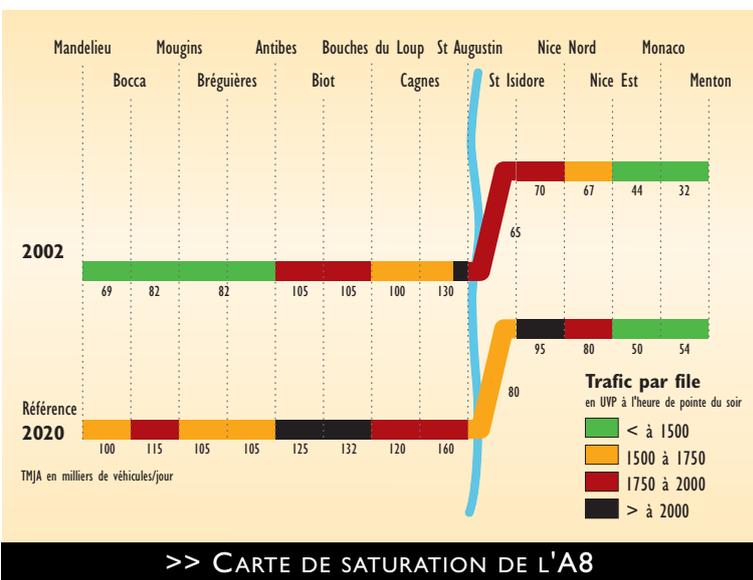
La combinaison des 6 options de bases complétées par des hypothèses relatives à l'existence et à la position d'échangeurs a abouti à l'établissement des 24 scénarios décrits ci-après.

	Hypothèses		Scénarios	Résultats
1	ASP à l'est	1	ASP à l'est	Solution non suffisamment satisfaisante du point de vue de l'amélioration de la sécurité pour pouvoir être combinée avec un quelconque aménagement à l'ouest du Var. Les scénarios 4, 7 et 10 s'en trouvent écartés.
2	court à l'est	2.1	court à l'est sans échange à Nice-Est	Niveau de sécurité dans les tunnels insuffisant, l'équilibre des trafics entre l'A8 et le contournement de Nice n'étant pas assuré.
		2.2	Court à l'est avec un demi-échangeur à Nice-Est	Solution très satisfaisante du point de vue de l'amélioration de la sécurité par la bonne répartition des trafics entre l'A8 et le contournement de Nice.
3	long à l'est	3.1	long à l'est sans échange au Paillon	Cette solution ne permet pas de résoudre les problèmes de saturation entre Saint Isidore et Nice Nord. Elle n'est pas justifiée à l'est du Paillon en terme de trafic. Ce qui écarte les scénarios 3,6,9 et 12.
		3.2	long à l'est avec échange au Paillon	idem 3.1
4	court à l'ouest et ASP à l'est			idem 1
5	court à l'ouest et court à l'est avec demi-échangeur au Paillon	5.1	sans échange et A8 à 2x3 voies entre Biot et Antibes	La saturation de l'A8 entre Biot et Antibes dans ce scénario reste trop forte. Ce qui élimine aussi le scénario 5.4
		5.2	sans échange et A8 à 2x4 voies entre Biot et Antibes	solution satisfaisante avec un délestage de l'A8 réduit par rapport au scénario 5.3
		5.3	avec échange avec la RD2085 et A8 à 2x4 voies	solution qui permet le meilleur délestage de l'A8 à l'ouest du Var.
		5.4	avec Route départementale ouest et A8 à 2x3 voies	idem 5.1
		5.5	avec mesures d'exploitation pour les V.L. et A8 à 2x4 voies (test)	
6	court à l'ouest et long à l'est			idem 3.1
7	long à l'ouest et ASP à l'est			idem 1
8	long à l'ouest et court à l'est avec demi-échangeur au Paillon	8.1	sans échange à l'ouest du Var	Délestage insuffisant de l'A8
		8.2	avec échange avec la RD 2085 (La Vanade)	Solution satisfaisante en terme de délestage de l'A8
		8.3	avec un échangeur dans Sophia-Antipolis	Un échangeur localisé trop à l'ouest surcharge l'A8 entre Mougins et Bréguières
		8.4	avec échange au prolongement de la RD 604 (carrière de la Roque)	Solution satisfaisante en terme de délestage de l'A8
		8.5	avec deux échanges à la RD 2085 et dans Sophia-Antipolis	L'effet rocade constaté dans le scénario 8.3 est encore renforcé.
		8.6	avec l'amélioration de la desserte de Sophia-Antipolis par l'ouest	Idem 8.2. L'effet rocade constaté entre Mougins et Bréguières est réduit.
		8.7	avec des mesures d'exploitation pour les V.L. (test)	
9	long à l'ouest et long à l'est	9	long à l'ouest et long à l'est	idem 3
10	LIO à l'ouest et ASP à l'est			idem 1
11	LIO à l'ouest et court à l'est avec demi-échangeur au Paillon	11	LIO à l'ouest	La LIO ne permet pas de délester suffisamment l'A8 entre Antibes et le pont sur le Var
12	LIO à l'ouest et long à l'est			idem 3

# L'analyse des scénarios

Avant d'aller plus loin dans les études des scénarios, il convient d'en vérifier l'opportunité en termes de report de trafic. Leur comparaison est possible grâce au modèle de simulation mis au point au plan départemental par la coopération des gestionnaires de voirie et des autorités organisatrices des transports.

## Les 24 scénarios ont fait l'objet de comparaison avec le réseau de référence 2020 sans projet



### >> CARTE DE SATURATION DE L'A8

>> extrait du dossier de débat public

## Comment lire les diagrammes

Ils donnent une représentation schématique de l'autoroute A8 entre Mandelieu et Menton.

Le code couleur donne le niveau d'usage de la section considérée en UVP (unité de véhicule particulier) à l'heure de pointe du soir. Les nombres indiquent le TMJA, trafic moyen journalier annuel (la moyenne calculée sur l'année des trafics cumulés durant 24h) en milliers de véhicules par jour. Sur le graphique ci-dessus, le nombre 115 veut donc dire 115.000 véhicules par jour en moyenne. Le diagramme du bas représente "la référence 2020", c'est à dire la simulation par le modèle de la situation prévisible en 2020 en supposant tous les projets mis en service, mais sans contournement de Nice.

Le diagramme du haut décrit la situation mesurée en 2002. On peut ainsi faire des comparaisons rapidement.

### Etat du trafic



## Pour en savoir plus :

- > Dossier du débat public
- > Étude de trafic DDE 06 / hypothèses de modélisation

L'ensemble des scénarios a fait l'objet de diagrammes similaires à celui présenté ci-contre.

Toutes les comparaisons sont faites, en effet, « toutes choses égales par ailleurs » c'est à dire avec un réseau 2020 où les TC ont été largement développés et le réseau routier amélioré.

C'est ainsi qu'ont été « écartés » les scénarios n'apportant pas une réponse suffisante aux problèmes posés, à savoir le point essentiel de la sécurité, et celui, qui lui est lié, de la diminution de la saturation de l'A8 particulièrement dans les sections avec tunnels.

C'est le cas de l'option longue à l'est et de la LIO à l'ouest.

D'autre part, l'argument majeur de l'option ASP à l'est est la modicité de son coût. Toute association avec une quelconque solution à l'ouest rendrait caduc cet avantage.

C'est la raison pour laquelle le débat se concentre sur trois solutions ou plutôt trois familles de solutions car chacune des solutions longue ou courte peut faire l'objet de plusieurs variantes, tant vis-à-vis du tracé précis que du nombre et de l'emplacement des échangeurs. Quant à l'ASP, qui fait l'objet d'approches différentes suivant les promoteurs de cette solution, il peut être envisagé de plusieurs manières.

## L'outil des simulations : le modèle multimodal de trafic local TRIPS

L'outil utilisé pour les prévisions de trafics est le modèle multimodal TRIPS. Ce modèle tient compte de tous les modes de transports, individuels et collectifs.

Il s'agit d'un modèle de comportement calibré à partir des observations de l'enquête ménage et qui repose sur :

> des hypothèses de croissance démographique et du nombre d'emplois actualisées et cohérentes avec celles de la DTA.

> un réseau de référence 2020 incluant tous les projets connus de transports en commun, de transports ferroviaires, de routes et d'aménagements de l'A8. Ce réseau a été construit collégialement avec les communautés d'agglomération, le conseil général, l'agence de déplacements des Alpes-Maritimes et les autorités organisatrices de transports.

Ce modèle permet de mesurer les conséquences des diverses hypothèses d'évolution ou d'aménagement et d'estimer la répartition des trafics entre les infrastructures routières et les transports en commun et de les traduire en données d'utilisation de l'A8 et du contournement de Nice à l'heure de pointe du soir.

### Avertissement :

A la demande des participants au débat d'autres simulations à partir de nouvelles hypothèses plus volontaristes en matière de développement des TC ont été réalisées dans le cadre d'un atelier thématique. Les résultats seront publiés par la CPDP.

## RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT

#### Mission contournement de Nice

Centre Administratif Départemental

BP 3003 - 06201 Nice Cedex 3

Tél. : 04 93 72 72 15

Courriel : mcn.dde-06@equipement.gouv.fr

### CPDP DU PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

9, avenue Henri Matisse

Immeuble le Matisse - 2<sup>ème</sup> étage

06200 NICE

Tél. : 04 92 29 34 89 - Fax : 04 93 18 95 20

Courriel : contact@debatpublic-pcrnice.org