

Circuler gratuitement sur l'A8 ?



Economiquement difficile, fonctionnellement peu souhaitable, la gratuité de circulation sur l'actuelle A8 dans l'hypothèse de la mise en service du contournement de Nice n'est pas envisagée.



La gratuité de l'A8 est-elle possible ?

L'A8 est concédée à ESCOTA qui a la charge de son aménagement, de son entretien et de son exploitation jusqu'en 2026. Compte tenu des emprunts consentis pour la réalisation de travaux d'aménagement (création de l'échangeur de Biot, aménagement de l'échangeur de Nice-Promenade, élargissement à 2x3 voies de la section Saint Augustin-Saint Isidore, sécurisation des tunnels) et des coûts d'entretien et d'exploitation liés aux niveaux de trafic constatés, le rachat de la concession par les collectivités locales, qui seul permettrait de supprimer le péage sur l'A8, paraît aujourd'hui inenvisageable.

La gratuité de l'A8 est-elle envisageable ?

D'autre part, cette gratuité n'est pas envisageable, même à long terme, pour les raisons suivantes :

- > sans péage, les concours publics nécessaires au financement du contournement de Nice seraient beaucoup plus élevés, privant d'autant les collectivités locales des fonds nécessaires au financement des projets de transports en commun alternatifs à la route, ainsi que des autres projets ;
- > la gratuité de l'autoroute irait à l'encontre d'une incitation à utiliser les transports collectifs ;
- > une différence de coût des trajets autoroutiers jouerait à l'encontre de l'objectif de meilleure répartition des trafics entre le contournement de Nice et l'autoroute A8, qui constitue un des facteurs majeurs de l'amélioration de la sécurité sur l'autoroute.

Et le péage urbain ?

Les expériences de péage urbain conduites dans plusieurs grandes villes ont montré qu'ils pouvaient permettre une réduction de l'usage de la voiture au profit des Transports en Commun.

Sur l'agglomération niçoise, il semble difficile aujourd'hui de mettre en place un péage aux différents points d'entrée.

Le maintien d'un péage sur l'A 8 à un niveau non incitatif pour les usages locaux peut permettre de réguler la circulation en fonctionnant de la même manière qu'un péage urbain.



L'autoroute A8 restera à péage, comme aujourd'hui.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT

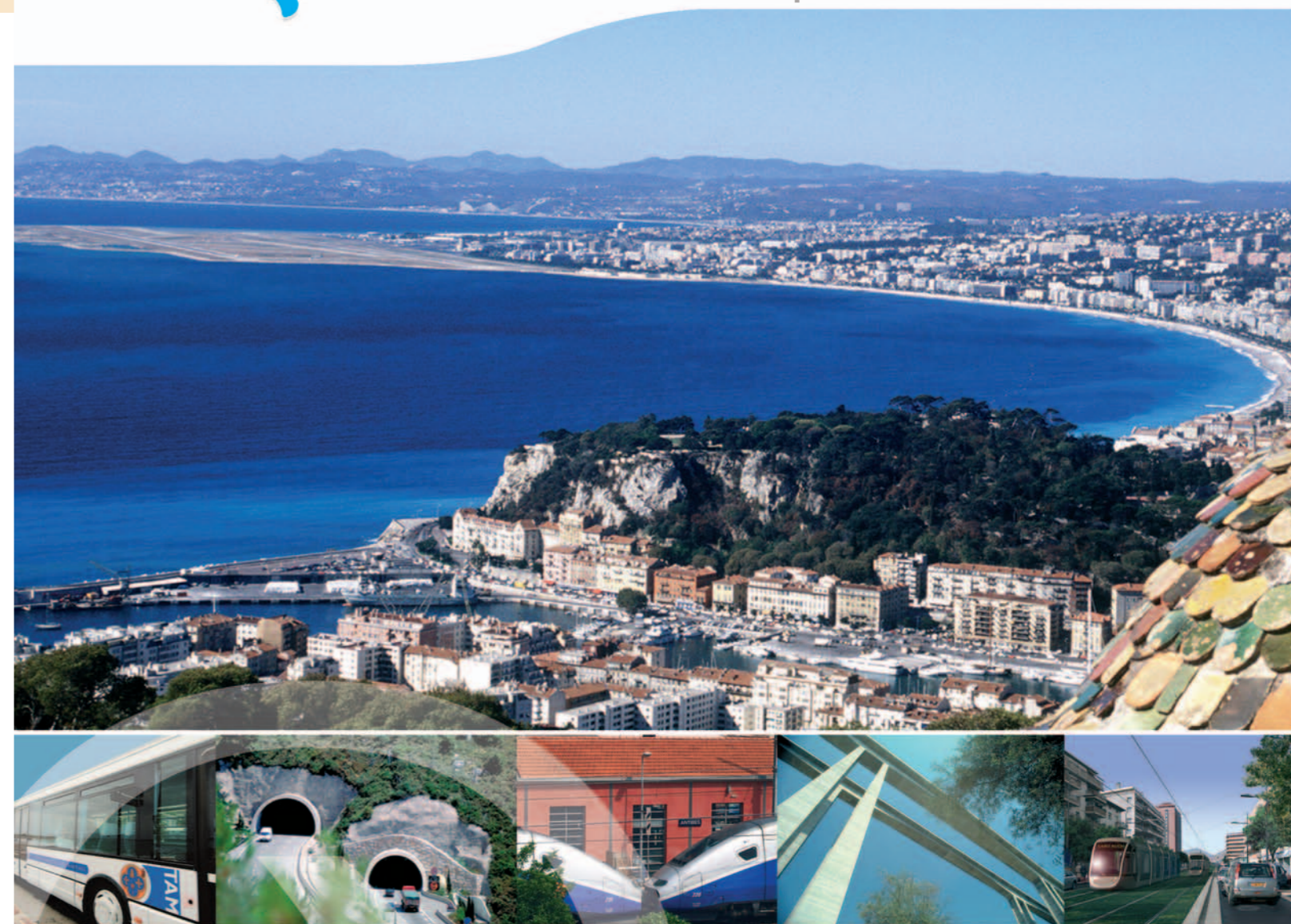
Mission contournement de Nice
Centre Administratif Départemental
BP 3003 - 06201 Nice Cedex 3
Tél. : 04 93 72 72 15
Courriel : mcn.dde-06@equipement.gouv.fr

CPDP DU PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

9, avenue Henri Matisse
Immeuble le Matisse - 2^{ème} étage
06200 NICE
Tél. : 04 92 29 34 89 - Fax : 04 93 18 95 20
Courriel : contact@debatpublic-pcrnice.org



Débat public novembre 2005 - février 2006



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.

Complément au dossier de débat public sur le contournement routier de Nice

➔ Fiche thématique

Quel devenir pour l'A8 ?



6 février 2006

Requalifier l'autoroute A8 ?



Véritable coupure urbaine à l'ouest du Var, l'autoroute A8 pourrait elle voir son impact diminuer après la mise en service du contournement de Nice ?
En termes technique, juridique ou financier, les réponses ne sont pas simples.

La réalisation du contournement routier de Nice déchargera l'autoroute A8 du trafic de transit et d'une part importante du trafic d'échange. La question de l'éventuelle requalification de l'A8 au profit d'usages plus urbains se pose sous différents angles :

- > sous l'angle d'une ré-affectation des emprises autoroutières à des fonctions urbaines, non exclusivement circulatoires. C'est l'approche en terme d'urbanisme qui ambitionne de réduire les effets de coupure urbaine induits par le passage de l'A8 dans le cœur des villes côtières,
- > sous l'angle, corollaire au précédent, de la réservation de corridors pour le développement d'axes lourds de transport en commun en site propre ou de l'affectation d'une voie de l'A8 dans chaque sens à des transports en commun et au co-voiturage,
- > sous l'angle d'un renforcement des fonctions de desserte locale de l'A8 devenue autoroute urbaine, autorisant l'ouverture de nouveaux échangeurs.

La question de la gratuité de l'A8 délestée par le contournement de Nice est sous-tendue par ces différentes approches



L'A8, boulevard urbain à l'ouest du Var ?

Les villes de Saint-Laurent du Var, Cagnes-sur-Mer et Villeneuve-Loubet, traversées par l'A8 en centre ville pour les deux premières, souhaiteraient pouvoir bénéficier d'un déclassement de l'A8, une fois le contournement de Nice mis en service, pour travailler à la reconstitution d'un tissu urbain aujourd'hui coupé par l'autoroute.

Cette vision du devenir de l'A8 se heurte à plusieurs difficultés:

- > Les variations du profil en long de l'A8, tantôt en surplomb, tantôt en contrebas des villes traversées, interdisent la « simple » couverture de l'autoroute. Un projet de boulevard urbain, reposant sur la mise à niveau des « espaces vécus » et des « espaces circulés » pour favoriser les communications transversales, supposerait l'abandon de l'A8 entre la bifurcation ouest et le fleuve Var.
- > Dans de telles conditions, il faudrait redimensionner le projet de contournement de Nice à 2 x 3 voies au minimum pour supporter les niveaux de trafic attendus à l'horizon 2020 pour le trafic de transit et d'échange.
- > Le financement concomitant d'un projet de contournement de Nice surdimensionné, de la requalification en boulevard urbain de l'A8 déclassée, des investissements dans les transports collectifs nécessaires pour développer une offre de transport de substitution suffisante paraît clairement hors de portée à l'horizon 2020.
- > Enfin, il ne faut pas oublier que la concession actuellement détenue par ESCOTA n'expire qu'en 2026 et qu'un rachat de concession suppose que les collectivités locales assurent les dépenses d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure sans pouvoir percevoir de recettes de péage.

Les contraintes techniques, juridiques et financières sont multiples.

Le niveau de trafic qui continuerait à utiliser l'A8, dans l'hypothèse de la réalisation des solutions longue ou courte à deux fois deux voies selon le projet actuellement soumis au débat public, limite sensiblement les possibilités d'évolution.



Les possibilités d'un nouvel usage de l'A8.



Le délestage d'une large partie du trafic de transit qui utiliserait le contournement routier de Nice permet d'envisager de nouveaux usages de l'autoroute A8.
Le concept nouveau "d'autoroute apaisée" pourrait y être expérimenté.

Des transports en commun en site propre sur l'A8 ?

La réservation de voies aux transports collectifs sur l'autoroute A8 paraît en première approche envisageable. Cela suppose cependant des aménagements particuliers destinés à organiser la cohabitation, dans de bonnes conditions de sécurité et d'exploitation, d'usagers aux comportements et contraintes très différents. En termes de réglementation et de classement des infrastructures routières, une évolution semble nécessaire.

Une première analyse montre qu'un tel axe de transports collectifs représenterait une concurrence trop directe pour le TER Côte d'Azur et pour la ligne 2 du tramway de Nice très proches, pour constituer une offre de déplacement réellement intéressante en terme de report modal.

Une autre solution serait alors de rechercher la récupération d'une partie de l'emprise de l'A8 entre Antibes et Nice Saint Augustin pour construire une quatrième voie ferrée littorale qui permettrait le cadencement aux 5 minutes du TER.

De nouveaux échangeurs sur l'A8 ?

La mise en service du contournement de Nice permet d'envisager la réalisation de nouveaux échangeurs sur l'A8.

A l'ouest du Var, en dehors de l'échangeur de Biot, d'ores et déjà prévu pour améliorer l'accessibilité d'Antibes et de Sophia-Antipolis, aucun nouvel aménagement d'échangeur n'apparaît possible dans le contexte de densité urbaine existant.

Des aménagements de bretelles pour permettre la réalisation de transports en commun en site propre seront possibles en fonction des projets des autorités organisatrices des transports.

A l'est du Var, la création d'un échangeur à la Mantéga (vallon des Sablières) pour améliorer la desserte des collines niçoises par le nord-ouest deviendrait par contre envisageable.

Cet échangeur était prévu à l'origine de l'A 8 .

D'autres demandes d'échangeurs ont été faites dans le cadre du débat public mais elles seront à étudier en fonction de leur intégration urbaine et de leur impact sur les transports en commun et le réseau de voirie.

Délestée du trafic de transit par le contournement de Nice, dotée d'un plus grand nombre d'échangeurs qu'aujourd'hui, l'A8 pourrait devenir une véritable autoroute urbaine, c'est-à-dire une infrastructure d'intérêt local dont le niveau de service (fluidité, vitesse de circulation) peut être inférieur à celui exigé d'une autoroute interurbaine de liaison tout en restant à péage sur certaines sections.

Il faudra toutefois veiller à ne pas trop augmenter l'attractivité de l'A8, ce qui contrarierait inévitablement le nécessaire développement des transports collectifs.



Une autre gestion des flux sur l' A 8 : vers l'autoroute apaisée ?

Dans le cadre de la réflexion sur le devenir de l'A8, il sera intéressant d'approfondir l'examen du concept d' « autoroutes apaisées ».

Il s'agit de limiter la vitesse de circulation à 70 km/h de manière à :

- > assurer un plus grand débit de l'infrastructure, avec moins d'effets d'accordéon au droit des sorties pour plus de fiabilité
- > diminuer sensiblement les nuisances (bruit, pollution)
- > accroître la compétitivité des transports collectifs
- > faciliter la réalisation de voies de bus réservées sur autoroute
- > faciliter l'intégration urbaine de l'autoroute en terme d'aménagement et d'exploitation.

Il s'agirait d'un nouveau type de voie, intermédiaire entre le boulevard urbain et l'autoroute, qui devrait satisfaire aux 6 conditions suivantes pour pouvoir bénéficier du label « autoroute apaisée » :

- > attractivité
- > sécurité
- > intégration territoriale
- > vitesse modérée
- > ouverture aux autres modes de déplacements
- > qualité paysagère et architecturale.