

- laquelle discrédite un volet important du dossier et le détourne de considérations majeures que sont celles du phasage et du fret ;
- sur ce dernier point on relèvera que l'invocation de la "grande capacité" dépourvue dans le dossier de toute allusion au fret sur ligne nouvelle semble révéler un malentendu, le concept en question développé en Italie impliquant la mixité voyageurs/fret des lignes nouvelles concernées [cf. 2.2.2. & Annexe 2].

A.1.2. Le contournement de Nice [METLTM/DR (2003)]

1.2.1. Organisation du dossier de saisine

En une quarantaine de pages et 22 planches (cartes, tableaux, schémas, graphiques, etc.) le dossier de saisine¹ s'organise en 5 chapitres

- Le diagnostic de la situation actuelle ;
- Les perspectives d'évolution du territoire et des transports ;
- Le projet soumis au débat
- La vie du projet
- Conclusions

1.2.2. L'argumentaire

Au-delà du rappel du contexte territorial des transports, routiers, ferroviaires, aériens, maritimes, le dossier affiche la volonté de l'État d'inscrire le débat public sur le contournement de Nice dans une logique de développement durable en élargissant les réflexions et études aux liaisons Est/Ouest routières et autoroutières ainsi que ferroviaires, maritimes et terrestres (transports collectifs) dans une approche multimodale.

Le dossier s'appuie très largement sur l'étude intermodale conduite en 1997-2000 dans le cadre de l'élaboration de la Directive territoriale d'aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes et dont l'actualisation est annoncée dans le cadre du débat public.

Au vu des conclusions du diagnostic prospectif établi pour le dossier de saisine (à savoir, l'impérieuse nécessité de contenir l'augmentation des déplacements dans l'agglomération azurée et de développer une offre multimodale afin d'éviter une congestion du système de transport), ce dernier reprend et relance les conclusions de la DTA, à savoir :

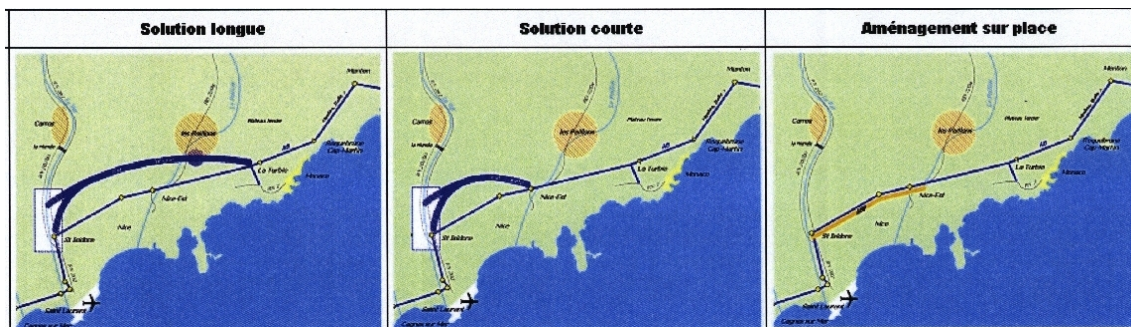
- Augmenter les capacités autoroutières de l'A8 dans le secteur du contournement de Nice dont les caractéristiques médiocres posent dès aujourd'hui des problèmes de sécurité.

Cet aspect est renchéri par les conséquences de la circulaire interministérielle du 25 août 2000 relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, consécutive à l'accident du tunnel du Mont Blanc et à sa fermeture pour travaux de sécurisation. Un programme important de mise à niveau des tunnels de l'A8 au regard de cette circulaire est d'ores et déjà prévu sur les dix prochaines années mais celui-ci est déjà affiché comme insuffisant pour faire face à terme à l'augmentation du trafic des véhicules légers et lourds.

Un contrôle-sanction automatisé des vitesses pratiquées, notamment dans les tunnels, doit être mis en place pour juguler les excès constatés [*cette mise en place opérée dans le Tunnel de Las Planas en janvier 2004 a déjà eu des effets particulièrement bénéfiques sur la sécurité de l'ensemble de la section autoroutière concernée*].

1.2.3. Les scénarios

Se fondant sur l'affirmation accréditée par la DTA 06 d'une nécessité de renforcement de l'armature routière Est/Ouest, le dossier de saisine inventorie deux séries d'options.



¹ Dans sa version non définitive datée de décembre 2003

(a) À l'Est du Var [cf. schémas ci-avant extraits du Tableau synoptique n° 19] :

- une solution autoroutière longue (doublement de l'A8, du fleuve Var au secteur de La Turbie) ;
- une solution autoroutière courte (doublement de l'A8, du fleuve Var au secteur du Paillon) ;
- une solution d'aménagement sur place (par renforcement de l'autoroute entre St. Isidore et Nice-Est).

Ces trois solutions relèvent d'une maîtrise d'ouvrage de l'État.

(b) À l'Ouest du Var [cf. schémas ci-dessous extraits du Tableau synoptique n° 20]:

- une solution autoroutière longue (doublement de l'A8, des Bréguières² au Fleuve Var) ;
- une solution autoroutière courte (doublement de l'A8, de Biot au Fleuve Var) ;
- Une liaison nouvelle intercommunale de type "Boulevard urbain" désignée "liaison intercommunale ouest (LIO)" s'amorçant en rive gauche du Var et aboutissant au cœur de Sophia Antipolis.

Seules les deux premières de ces solutions relèveraient d'une maîtrise d'ouvrage de l'État.



1.2.4. États comparatifs et coûts estimatifs

Les caractéristiques principales, les fonctionnalités, les conséquences sur l'aménagement du territoire, les mesures environnementales envisageables, les effets sur les déplacements (fluidité et sécurité), les coûts de réalisation de chacune des 6 options proposées sont récapitulés sous forme de deux tableaux synoptiques (Planches 19 & 20).

À l'ouest du Var, les deux solutions autoroutières sont estimées de même coût, soit 1500 M€ (HT) et la LIO à 750 M€ (HT), tandis qu'à l'est du Var les coûts varient selon l'option de 1500 M€ à 750 M€ (HT).

1.2.5. Études engagées dans la perspective du débat public

Deux études principales ont été réalisées depuis la série d'études conduites dans le cadre de l'étude intermodale de la DTA 06, ce sont :

- une étude SETEC de faisabilité du contournement souterrain de Nice (avril 2001)
- une étude CETE-Méditerranée sur le nouveau contournement de Nice entre Biot et La Turbie (mai 2002) ;

Elles seront complétées, au plus tard dans le courant du second trimestre 2004, soit avant le lancement du débat public, par :

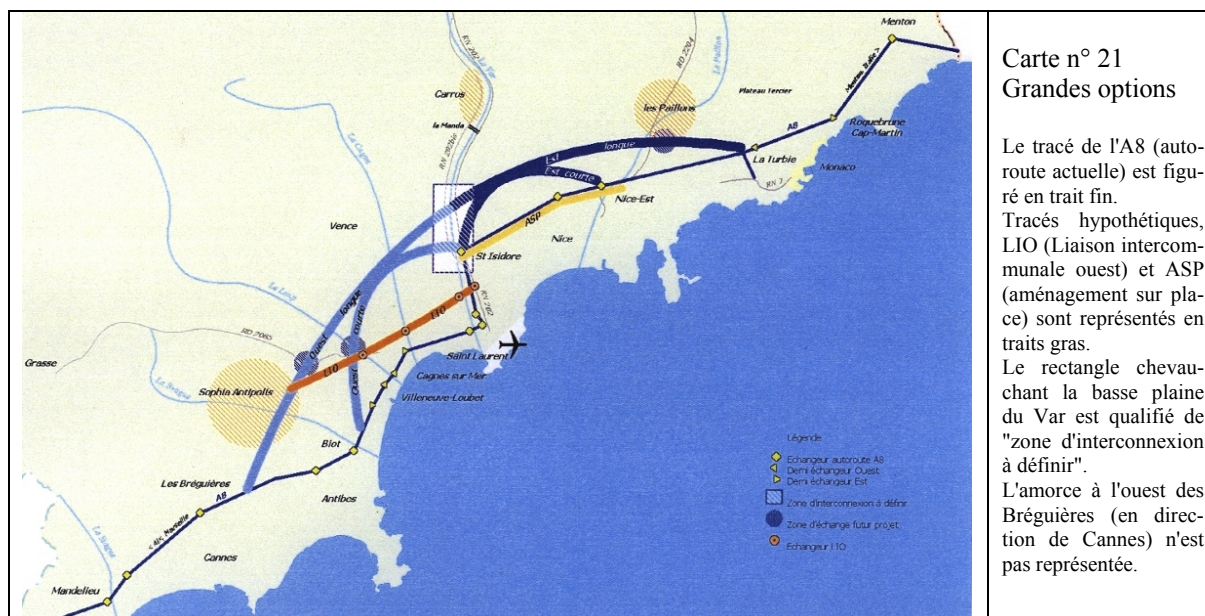
- une étude d'environnement (impact des tracés sur le milieu naturel, la faune, la flore, l'eau, les systèmes naturels hydrauliques, le milieu humain et agricole, les nuisances sonores, l'air, les paysages) ;
- une étude routière de la liaison Est/Ouest ;
- une étude socio-économique comparative des variantes proposées ;
- une étude complémentaire des variantes, notamment sur la faisabilité d'un aménagement sur place de l'A8 et sur l'opportunité d'un point de raccordement à l'ouest des Bréguières ;
- une étude actualisée du trafic déterminant le niveau de péage et celui de la subvention d'équilibre devant assurer le financement du projet.

1.2.6. Premiers commentaires sur le projet

La nuée de variantes ne peut cacher le fil conducteur du projet. Une fois le puzzle reconstitué [en la planche 21 ci-après], l'assemblage de ses variantes multiples assorti de la LIO à l'ouest d'une part et d'une A8 réaménagée

² entre Cannes et Antibes

(ASP) coiffe la conurbation d'une résille autoroutière qui supplante largement la défunte A8bis, laquelle était originellement confinée à l'ouest du Var.



Carte n° 21
Grandes options

Le tracé de l'A8 (autoroute actuelle) est figuré en trait fin.

Tracés hypothétiques, LIO (Liaison intercommunale ouest) et ASP (aménagement sur place) sont représentés en traits gras.

Le rectangle chevauchant la basse plaine du Var est qualifié de "zone d'interconnexion à définir".

L'amorce à l'ouest des Bréguières (en direction de Cannes) n'est pas représentée.

(a) Points positifs du dossier

Tirant les leçons du débat public sur le projet d'extension du port de Nice, les Services de l'État présentent un large éventail de variantes, se préparent à un débat ouvert et prévoient d'éclairer le public au moyen de maquettes tridimensionnelles de chacune d'elles.

(b) Points faibles et/ou préoccupants

- Le dossier de saisine s'appuie pour l'essentiel sur les conclusions de la DTA, et plus précisément sur l'étude intermodale de transport conduite du 6 février 1998 au 7 janvier 2000 par l'Ingénieur général Jean-Didier Blanchet. Cette dernière a largement montré en son temps, ses insuffisances, ses omissions, voire ses biais, tous à même de jeter le doute sur la crédibilité de ses résultats. Sa simple actualisation, retenue par le maître d'ouvrage de la future infrastructure autoroutière, ne paraît pas *a priori* suffisante pour asseoir tant la prospective que la conduite à tenir à terme.
- Une fois encore, on déplore le peu d'attention réservée aux transports de marchandises, tant en transit qu'en desserte locale, ainsi qu'à leur incidence sur les trafics observés et prévisibles.
- Dans sa section Est, le projet répond de façon très claire au dessein de desservir la zone d'activités fort controversée du Plateau Tercier ; par son tracé nécessairement largement déporté au nord (compte tenu de l'impossibilité de recourir à de longs tunnels routiers) il offre à l'urbanisation diffuse un considérable champ d'expansion.
- Dans sa section Ouest, se dessine la perspective d'une amorce à l'ouest des Bréguières [cf. 1.2.5.], sorte de retour au projet d'origine A 8bis sous sa version A58.

A.2. Les grands projets infrastructurels ligures

A.2.1. L'insertion de la Région Ligurie dans un réseau européen des transports

L'Architecte Giuliano Tonelli, Responsable du *Servizio Informatici e Progettazione* au Département Infrastructures de transport et Protection civile de la Région Ligurie, a bien voulu répondre favorablement à l'invitation du GIR de présenter, dans le cadre d'une de ses récentes réunions mensuelles, les grands projets infrastructurels ferroviaires de Gênes et de la Région Ligurie.

Cette rencontre s'est déroulée le mardi 11 mai 2004, à la Faculté de Droit et de Sciences économiques de Nice sous le patronage de Monsieur Gianluca Cortese, Consul général d'Italie à Nice.

Les grands projets infrastructurels ligures portent à la fois sur les secteurs portuaire, routier et ferroviaire ; tous s'inscrivent dans la perspective de l'insertion de la Région dans un réseau européen des transports.

2.1.1. Le secteur portuaire