

MOTION RELATIVE AU PROJET DE CONTOURNEMENT DE NICE

SEANCE DU 11 MARS 2005

La Commission Nationale du Débat Public a décidé le 5 janvier 2005, d'organiser un débat public relatif au projet de contournement routier de NICE.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes se félicite de l'ouverture de ce débat.

Depuis 20 ans, le trafic automobile ne cesse de croître dans le département des Alpes-Maritimes et plus particulièrement sur l'autoroute A8. Cette croissance est de l'ordre de 2 à 4% par an suivant les sections de l'A8. Nous approchons aujourd'hui un seuil proche de la saturation. Les volumes d'encombrement ont été multipliés par six en moyenne entre 1998 et 2003 entre Antibes et Nice-Est, et par neuf entre Saint-Isidore et Nice-Est. Cette saturation nuit considérablement à la qualité de vie des habitants des Alpes-Maritimes.

Il convient d'y apporter des réponses urgentes.

Le Conseil général considère qu'une réponse routière seule, ne pourra apporter de solution satisfaisante. C'est pourquoi, l'Assemblée départementale s'est engagée dans une démarche volontariste et dynamique pour multiplier l'offre de transport. Cette politique se traduit, notamment, par des actions multiples au service de la promotion de la multimodalité.

- Au plan ferroviaire. Le Conseil général soutient, ainsi, activement le projet de 3^{ème} voie ferrée littorale qui offrira, à terme, à notre département, un véritable RER interurbain. Il a assuré la survie de la ligne des chemins de fer de Provence et pris une part déterminante dans la réouverture de la ligne Cannes-Grasse.

- Au plan des Transports en Commun en Site Propre avec un engagement financier très important du Conseil général dans le contrat de plan départemental.

- Au plan des transports par bus, notamment au moyen d'une harmonisation des tarifs entre les différentes autorités organisatrices des transports dont le futur Syndicat mixte de transports aura la charge.

- Au plan des transports maritimes avec le lancement d'une délégation de service public créant une navette maritime.

Néanmoins, les perspectives de croissance des déplacements automobiles à l'horizon 2020 (+ 40%) demeurent très supérieures aux reports modaux de trafics escomptables (- 10% au maximum).

Ces solutions multimodales ne dispenseront donc pas le département des Alpes-Maritimes, de rechercher de nouvelles solutions routières afin de pallier la saturation de l'A8.

De mauvaises réponses à cette vraie question ont été apportées au cours des années écoulées par les projets d'A8bis et d'A58.

Le Conseil général considère qu'en aucun cas ces projets **ne doivent réapparaître sous une forme ou sous une autre**, car ils ne correspondent plus aux légitimes exigences des habitants des Alpes-Maritimes en terme de qualité de vie et de qualité d'environnement.

Dans cet esprit, le Conseil général considère qu'une nouvelle saignée routière traversant d'Est en Ouest les Alpes-Maritimes est tout autant inacceptable qu'irréaliste.

Considérant les objectifs du projet de contournement de Nice, il apparaît aujourd'hui indispensable de concevoir un projet qui permette :

- La séparation des trafics de transit et de desserte locale au droit de Nice ;
- L'amélioration de la sécurité de l'autoroute A8 qui présente des caractéristiques techniques variables et de nombreux tunnels entre le Var et le Paillon.

A l'issue de la comparaison des 24 scénarios, le Comité technique propose de présenter au débat public trois solutions :

- 1/ la solution Est courte-Ouest courte, avec mise à 2x4 voies de l'A8 entre Antibes et Biot
- 2/ la solution Est longue-Ouest longue
- 3/ la solution ASP (Aménagement Sur Place), uniquement à l'Est du Var

La solution Est courte consisterait à réaliser deux tubes qui partiraient de Saint-Isidore pour émerger au Paillon à proximité de l'échangeur de Nice-Est. Le tracé de cette infrastructure serait le plus rectiligne possible et proche du tracé de l'A8 tout en étant calé à une altitude constante d'environ 40 à 50 m, soit très au-dessous de l'autoroute actuelle dont le profil en long culmine à 215 m au niveau du tunnel de Féric.

Les solutions Ouest, qu'elles soient courtes ou longues, seraient enterrées sur leur plus grande longueur dans les sections urbanisées et les secteurs naturels à préserver. Seuls les points de bifurcation et d'échange nécessiteront un passage en aérien.

Les études sur ces points vont se poursuivre dans le cadre du Comité technique.

Le contournement de NICE, tel qu'il est prévu dans ce débat, ne pourra, selon le Conseil général des Alpes-Maritimes, **se réaliser qu'en utilisant le faisceau autoroutier actuel** en augmentant sa capacité sans en accroître les nuisances.

Sur ces bases, le Conseil général des Alpes-Maritimes **souhaite exclure des choix retenus, toute solution autre qu'un doublement sur place**, soit par l'élargissement de l'autoroute actuelle, soit par son doublement par un tunnel totalement souterrain.

Toutefois, il conviendra d'accorder un soin tout particulier à la préservation de la qualité de vie des habitants de la résidence des Liserons à Nice-Est.

Pour l'ouest du département, le degré d'avancement plus faible des études ne permet pas, en l'état, de se prononcer en toute connaissance de cause.

Le Conseil général tient, toutefois, à réaffirmer le même principe que pour la partie Est du département, à savoir un choix qui privilégie la protection de l'environnement et un passage par un axe souterrain.

Sur ces bases, **le Conseil général fait de la recherche d'une solution consensuelle, une priorité absolue**. C'est à cette seule condition que sur une durée de réalisation longue, un projet d'une telle ampleur pourra voir le jour.

A la veille de l'ouverture du débat public, le Conseil général :

⇒ approuve le principe de réalisation du projet de contournement de Nice

⇒ approuve la solution "courte-Est"

⇒ rejette toute solution autre que le doublement de l'A8 en utilisant le faisceau actuel et exclut tout nouveau tracé non enterré, notamment, au Sud ou au Nord.

⇒ décide la création d'une commission d'élus du Conseil général où seront représentés les différents groupes de l'Assemblée, qui aura pour vocation de préparer la position du Conseil général à la fois pour la partie Est et pour la partie Ouest du département. Elle veillera à la bonne intégration du projet dans l'environnement, notamment, à hauteur de l'échangeur Nice-Est.

⇒ demande à ce que le chantier soit réalisé dans un délai ne dépassant pas dix ans.

⇒ dans l'intervalle de la réalisation du chantier, le Conseil général demande à l'Etat d'étudier un dispositif permettant de restreindre, voire d'interdire, le trafic des Poids-Lourds aux heures de pointe sur l'A8.