

L'autoroute de contournement de Nice, avatar des A8bis et A58

Une survivance du "tout routier"

Enfin approuvée le 2 décembre dernier après six années de gestation, la DTA des Alpes-Maritimes reste porteuse d'une politique routière dépassée avec une autoroute dite "de contournement de Nice" qui n'est qu'une troisième version, largement décalée vers l'Est, des définites A8bis puis A58.

Ce projet dont, ni la nécessité, ni la nature, n'avaient été sérieusement débattues dans l'Étude dite intermodale, mais dont le principe a finalement été retenu par un des artifices dont fut coutumier son rapporteur, l'Ingénieur général Blanchet, n'est, sur la Carte "1 – La Bande Côtière" de la DTA, qu'esquissé en traits interrompus par un arc contournant par le Nord le Grand Nice et dont les extrémités (non précisées) sont approximativement situées au Nord d'Antibes et aux environs de La Turbie.

A ce jour, rien de plus précis n'a été encore divulgué, ni sur les fuseaux envisagés, ni même sur l'envergure du projet. Les seules indications communiquées à ce sujet font allusion à deux scénarios :

- un scénario de "continuité", constitué par une infrastructure unique de caractéristiques autoroutières entre le secteur Nord d'Antibes et La Turbie,
- un scénario "discontinu" constitué par la combinaison du contournement Nord de Nice, de type autoroutier, et d'une liaison Est-Ouest de type boulevard urbain.

L'argumentaire invoque bien évidemment l'évolution tendancielle des trafics routiers, notamment celle des poids lourds considérée comme inéluctable [cf. notre étude, pp. 7-17], mais révèle aussi une conception révolue de l'urbanisme et des déplacements en invoquant "la mobilité accrue de la main-d'œuvre et une interpénétration sans cesse renforcée des bassins d'habitat et d'emplois limitrophes" (sic) [DP-NPG], ainsi que, tout aussi naïvement que surprenant, l'objectif "d'accessibilité aux sites d'extension du Parc d'activités de Sophia Antipolis" (NdR : le site fort contestable du Plateau Tercier au Mont Agel) [ibid.].

Une course de vitesse

Bien que ce projet autoroutier n'apparaisse pas dans la liste des 50 grands projets structurants annoncé par le CIADT du 18 décembre dernier [liste où figure pourtant en bonne place (ce qui nous réjouit fort) une "LGV Catalogne-Italie"], les services de l'État, en l'occurrence la DDE des Alpes-Maritimes, ont annoncé "saisir en fin d'année 2003 la Commission nationale du débat public (CNDP) en vue d'organiser un débat public courant 2004 sur le contournement de Nice" [NdR : ce qui n'a pas été le cas puisque, à la date de sa réunion du 7 janvier 2004, la CNDP n'avait pas encore été saisie]

Une course de vitesse s'engage-t-elle pour que cet avatar autoroutier de l'A8bis soit diligemment avancé avant toute réflexion de fond sur l'infrastructure de l'avenir (qui nous paraît devoir être ferroviaire) et constituée "un coup parti" à l'image de la RN 202bis en rive droite du Var, conçue et réalisée hors DTA ?

Les dispositions adoptées

À cette fin, semble-t-il, toutes les dispositions ont été prises pour aboutir dans les délais les plus brefs à la saisine, et, secret espoir sans doute, se voir confier par la CNDP l'organisation du débat public [cf. Bulletin n° 30, p. 7]. Ainsi, échaudée par sa calamiteuse préparation du débat public sur le projet d'extension du port de Nice [cf. Bulletin n° 27 "Spécial Extension du port de Nice"], la DDE 06 conduit-elle de front :

- des études techniques nécessaires au débat (études socio-économiques, environnementales, de scénarios potentiels, multimodale),
- la mise en place d'une "organisation de maîtrise locale d'ouvrage" comprenant notamment un Comité de pilotage, un Comité technique, un Comité de suivi (ce dernier incluant des associations dont le GIR Maralpin),
- la préparation de la saisine, à savoir :
 - le dossier de saisine,
 - une étude de contexte.

Cette étude de contexte, conduite pour se prémunir de mauvaises surprises et préparer d'éventuels contre-feux, et dans le cadre de laquelle le GIR a été consulté le 28 octobre dernier, a été confiée au Cabinet Sémaphores.

Le Comité de pilotage

Mis en place par l'État pour préparer le débat public, le Comité de pilotage a pour but "d'associer, en amont du débat public, les grandes collectivités locales qui participent au développement du territoire et peuvent être de futurs partenaires financiers de la réalisation des infrastructures" [CP] ; il est présidé par le Préfet et réunit les Services de l'État (Préfecture, DRE-Paca, DDE), les Collectivités (CG 06, Conseil régional, Communautés d'agglomération (CARF, CANCA, Sophia-Antipolis) ainsi que les villes et communes concernées par le projet [DP].

Ce Comité de pilotage s'est réuni pour la première fois le 20 novembre 2003 et a notamment pris connaissance des premières conclusions de l'étude de contexte.

Rappel sur les positions de principe du GIR Maralpin

Ainsi qu'il l'a exprimé en préambule dans le cadre de l'enquête de contexte, le GIR Maralpin souhaiterait que les études d'infrastructures nouvelles ne soient plus abordées *in abstracto*, et s'inscrivent dans un aménagement intégré du territoire dans le temps et dans l'espace. Quoi qu'il en soit, le GIR a rappelé qu'il s'était déjà, de longue date, prononcé à plusieurs reprises sur différents points de la problématique des axes devant structurer le secteur maralpin, et dont les principaux sont rappelés ci-après.

- La construction d'une nouvelle autoroute paraît difficilement compatible avec l'intention affichée par l'État dès la lettre de cadrage de la DTA et très récemment confirmée dans les décisions du CIADT du 18 décembre dernier [cf. présent Bulletin page 5].
- Un tel changement de cap ne peut s'opérer qu'en remédiant prioritairement à la flagrante insuffisance en infrastructures ferroviaires et en réalisant la ligne nouvelle de transit international "à grande capacité" [cf. Bulletin n° 29, "Autour du Compte déplacements" p. 3 ; notre dossier LGV in Bulletin n° 30, pp. 5-10 et présent Bulletin "CIADT du 18.12.2003", page 5].
- De ce fait, le débat public sur la LGV doit avoir préséance sur celui traitant du projet d'autoroute. Dans le cas contraire, les deux débats devraient au mieux fusionner ainsi qu'en a décidé récemment la CNDP au sujet deux saisines relatives à deux projets, l'un routier, l'autre ferroviaire, concernant un même secteur de La Réunion [CNDP]
- En tout état de cause, sur la partie Est du parcours invoqué, et pour autant que l'on ne puisse juguler suffisamment le trafic de transit poids lourds, c'est le seul contournement de Nice "stricto sensu" (à savoir St. Isidore – Paillon) qui poserait problème, en raison de ses rampes accusées, de la tortuosité de son tracé et de la présence de très longs tunnels. Actuellement conçu en deux chaussées, la montante pourvue de trois voies, et la descendante de deux voies seulement, la réalisation d'une troisième chaussée à trois voies autoriserait une meilleure fluidification du trafic et libérerait la chaussée à deux voies pour l'écoulement en sens alternés de pointes de trafic dissymétriques et, surtout, permettrait de disposer d'une voie de secours pour interventions en cas d'incidents graves (encourus notamment avec les risques majeurs pesant sur la région). Ainsi que, conjointement avec d'autres associations, nous l'avons vainement plaidé dans l'étude intermodale de la DTA, la réalisation d'une telle troisième chaussée serait largement moins coûteuse et moins dommageable pour l'environnement qu'une seconde autoroute.

SOURCES

CNDP : Commission nationale du débat public – Communiqué des décisions du 3 décembre 2003 – Point 1.

CP : DDE 06 – Communiqué de presse du 20 novembre 2003 (2 pages)

DP : DDE 06 – Dossier de presse sur le Contournement de Nice [NPG : Note de présentation générale]