

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

*Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)*

*SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org*

Débat public sur le projet de contournement routier de Nice

Cahier d'acteur du GIR Maralpin et pièces annexes

Contenu du dossier

- Cahier d'acteur remis à la *Commission particulière du débat public*
- Sources auxquelles se réfère le cahier d'acteur
- Documents annexes et autres références

18 janvier 2005

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**



Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277
du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

Secrétariat : Jacques Molinari
49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel :
gir.maralpin@wanadoo.fr ; www.gir-maralpin.org

Le GIR Maralpin et l'aménagement du territoire des Alpes méditerranéennes

Le *Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin* (GIR Maralpin), fondé en 1996, a pour vocation de rassembler les enseignants universitaires, chercheurs et experts, français et étrangers, de toutes disciplines, aux fins de contribuer à l'analyse approfondie de la problématique de l'aménagement du territoire, des voies de communication et des transports, ainsi que la protection de l'environnement, dans les zones littorale et maralpine (Alpes méditerranéennes).

Le caractère transfrontalier du GIR Maralpin, dont les travaux couvrent en Italie l'ouest ligurie et le sud Piémont et, en France, l'Est de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, s'est concrétisé en 2001 par la création d'une antenne à la Faculté d'Architecture de l'Université de Gênes.

Le prétendu contournement routier de Nice Un projet anachronique et désastreux pour notre territoire

1. En finir résolument avec l'A8 bis et le "tout routier" en refusant globalement le projet et en s'attelant enfin à la reconquête de la conurbation et à la préservation de son environnement

En dépit des instructions données en 1997 par le Gouvernement dans son Mandat d'élaboration de la DTA 06, le changement de cap dans la politique d'aménagement du territoire est loin d'avoir eu lieu.

Le rythme trop lent auquel se réalisent les projets de transports en commun (dont l'ampleur n'est pas à la mesure des besoins) est largement dépassé par celui des investissements routiers engagés (pénétrante du Paillon, autoroute urbaine de Nice, 202 bis), programmés (plan départemental dit "de résorption des points noirs") et annoncés (second souterrain d'accès à Monaco). Les effets des dispositions prises en faveur des déplacements respectueux de l'environnement seront, avant leur plein effet, gommés par les concessions renouvelées à l'obsoleète concession à la "ville automobile" qu'illustre le projet autoroutier fallacieusement qualifié de "contournement routier de Nice".

Ce projet, comme les mesures que l'accompagneraient, est essentiellement fondé sur une *analyse tendancielle* des besoins de mobilité basée sur l'extrapolation des valeurs observées jusqu'ici, analyse qui n'a plus lieu d'être admise devant la nécessité du changement de cap qu'imposent tout à la fois les dysfonctionnements de la conurbation, la dépréciation de son patrimoine, sa perte d'identité, mais aussi, à plus grande échelle, les grands enjeux environnementaux et énergétiques nationaux et mondiaux.

Le débat public en cours ne doit pas se borner à l'adoption, à la modification, l'infléchissement ou au refus d'un projet autoroutier, refus que nous préconisons avec détermination, mais doit s'ouvrir sur la réflexion à mener sur le devenir du territoire. Cette réflexion a été salutairement abordée dans le débat sur une autre infrastructure, la LGV-Paca et son prolongement jusqu'à l'Italie, infrastructure dont, à l'inverse, nous prônons la nécessité.

Dans l'un comme dans l'autre cas, l'analyse qui s'impose n'est pas celle du suivisme tendanciel dans laquelle s'enferme le maître d'ouvrage du projet autoroutier, mais celle de l'analyse rétroactive, qui consiste à définir les

objectifs économiques, sociaux et environnementaux souhaités, puis à déterminer la manière selon laquelle ces objectifs peuvent être atteints.

C'est dans cet esprit que nous conduisons le lecteur de ce cahier sur quelques voies méritant d'être frayées.

Le Projet : Des prévisions de trafic contestables

2. Mais quels sont donc les modèles sur lesquels se fonde le maître d'ouvrage ?

*Le maître d'ouvrage du projet de contournement de Nice n'a qu'un argument :
« le modèle a dit que c'était nécessaire »
[Marc Wiel (Conférence GIR du 30.11.2005)].*

Les prévisions de trafic sur lesquelles se fonde le maître d'ouvrage pour justifier le doublement de l'autoroute sont essentiellement établies à partir de deux modèles : un modèle "longues distances" [Programme ARIANE] qui couvre l'ensemble des déplacements induits par l'aire interrégionale, et un modèle "local" [Modèle TRIPS].

Le premier modèle repose essentiellement sur les données de trafic existantes, lesquelles sont extrapolées à partir des prévisions économiques 1995-2020 et du devenir du réseau, son encombrement constituant un frein aux déplacements et son amélioration, à l'inverse, un stimulant.

Les paramètres économiques globaux [ils sont en fait différenciés selon les distances à prendre en compte] retenus pour ce faire ne manquent pas de surprendre :

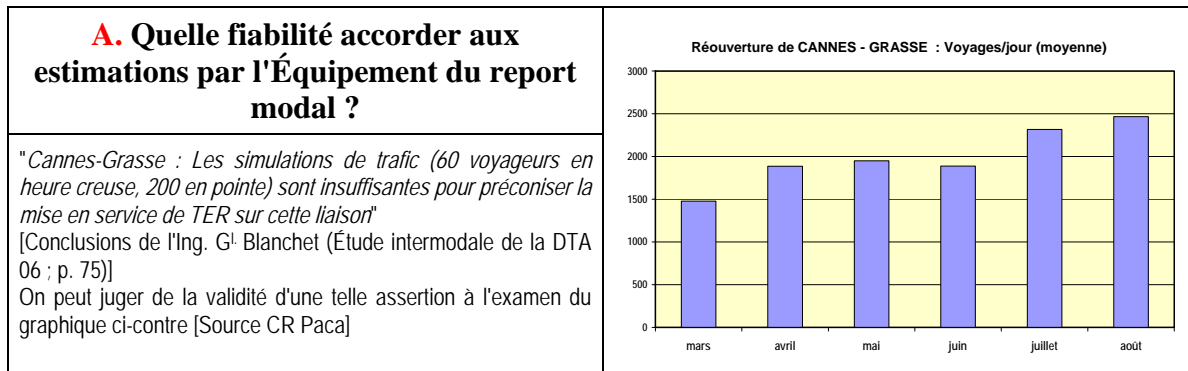
Paramètres de croissance entre 1995 et 2020 [CETE-Méditerranée/DISTOA (octobre 2005)]	
Revenus des ménages [taux annuel moyen de croissance]	2,3 %
Produit intérieur brut [taux annuel moyen de croissance]	2,3 %
Prix moyen pondéré des carburants [taux annuel moyen de croissance]	0,49 %
Parc automobile [croissance globale 1995-2020]	37 %

Ce bel optimisme n'a d'égal que la ferme détermination de la Direction des Routes à réaliser tous ses projets autoroutiers actuellement en débat dans l'ensemble du secteur alpin, et on remarquera, non sans étonnement, que la trop fameuse RN 202 bis sera alors allègrement portée à 2 x 2 voies, aménagement dont se sont toujours défendues nos autorités.

Le second modèle est, pour sa part, essentiellement bâti sur les données sociologiques recueillies par l'enquête ménage qui s'est déroulée de 1997 à 1998 sur l'ensemble de la bande côtière. Son mécanisme en est décomposé dans le tableau suivant.

La modélisation locale dite "à quatre étapes" [modèle TRIPS]		
Sous-modèles	Objectif	Paramètres
1. de génération	dénombrer la quantité de déplacements émis à partir de chacun des secteurs géographiques	Localisations d'emplois et d'habitats, nombre de véhicules automobiles à la disposition des ménages
2. de distribution	ventiler les déplacements émis par une zone vers toutes les autres zones	selon un indicateur d'attraction de chaque zone et, à égalité d'attraction, selon la "résistance opposée au déplacement" (temps, coût financier, pénibilité)
3. de partage modal	distinguer le flux des déplacements entre chaque zone selon le moyen de déplacement utilisé	selon les conditions de la concurrence entre chaque mode sur chaque couple origine/destination
4. d'affectation	répartir les flux routiers pour chaque couple d'origine/destination	Selon les caractéristiques et performances (vitesse, encombrement) des itinéraires possibles

On peut, sans exagération caricaturer, avancer, qu'à chacun de ces niveaux de modélisation, cette dernière est biaisée du fait que le modèle tient pour acquis des attitudes et des comportements qui ont changé ou sont en voie de le faire, dans la mesure où, à l'époque de l'enquête, peu de nos concitoyens pouvaient envisager de recourir à des transports en commun dont la réalisation n'était même pas programmée [une illustration de changement comportemental est donné par le succès de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse] [cf. Encadré A].



Pour mieux encore faire pencher la balance dans le sens souhaité, les deux modèles (dont un des enjeux majeurs est la répartition modale VP/TC) prennent en compte nombre d'aménagements routiers mais restreignent les TC aux seuls projets adoptés par les collectivités locales ; *exit* en conséquence la liaison TCSP Sophia-Antibes pourtant évoquée dans les directives de l'État sur la conduite de la DTA 06.

On ne sera pas surpris que les attendus de ces modèles puissent être aisément remis en cause car, comme le conclut Marc Wiel "*les variables socio-économiquement pertinentes de mobilité urbaine (prix des terrains, rendement des commerces, arbitrages des personnes quand deux destinations sont en concurrence, fréquence des déplacements, etc...) sont amalgamées dans ce que l'on peut appeler "résistance au déplacement". L'erreur est de croire que cette résistance calculée est stable et constitue un invariant. Or, on peut l'assouplir ou le durcir. On en décide, non en multipliant plus ou moins le nombre de voies circulées, mais en décidant de leur vitesse [cf. § 6] et du prix du péage ou en ayant des politiques d'urbanisme appropriées. Par son réductionnisme, l'approche statistique vide toute la démarche de son intelligibilité socio économique, seul moyen de donner tout le pouvoir au politique, c'est-à-dire aux citoyens.*" [Marc Wiel (Conférence GIR du 30.11.2005)].

Le Projet : des solutions inappropriées et extravagantes pour traiter un problème spécifiquement urbain

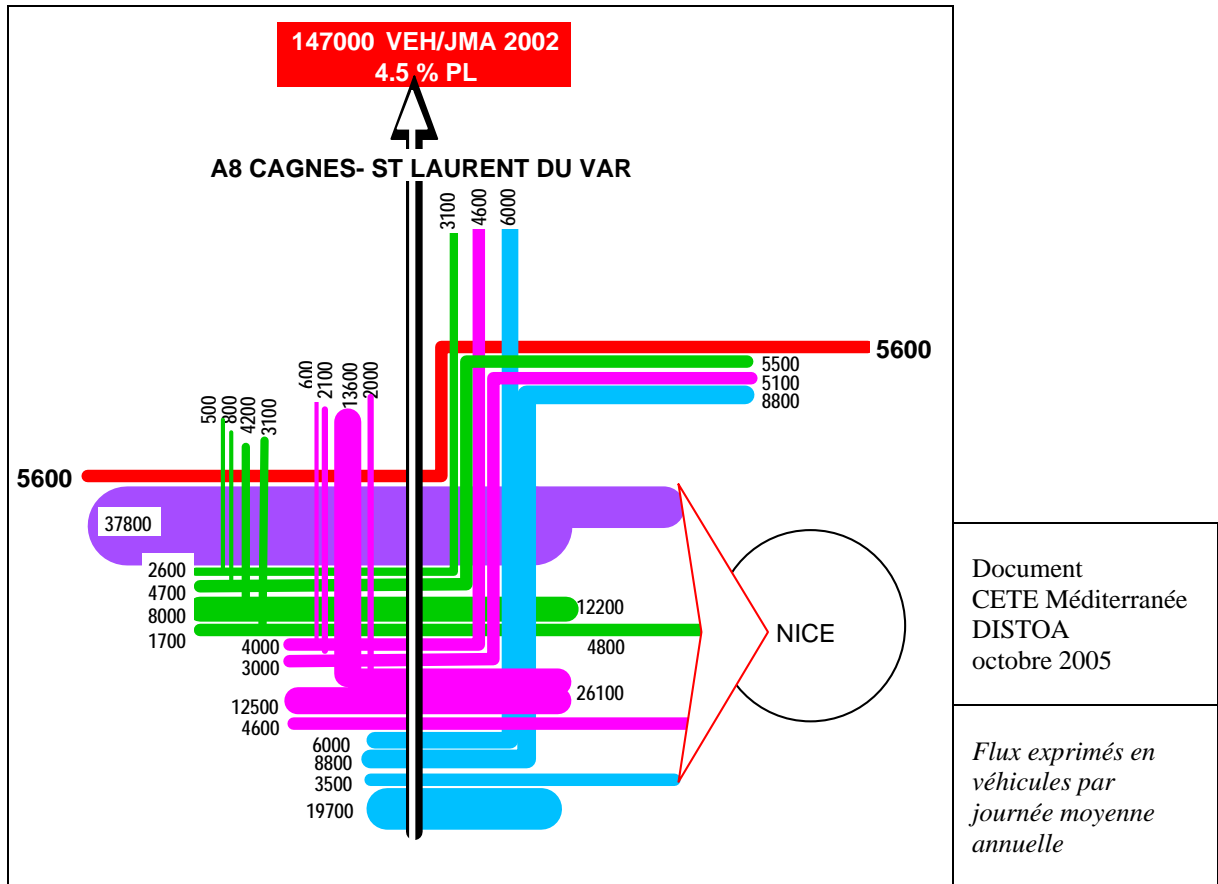
3. Autoroute A8 : une écrasante prédominance de trafics locaux et littoraux

L'analyse des flux réalisée par les services de l'État (CETE Méditerranée) [cf. Diagramme page suivante] révèle que, contrairement aux assertions couramment répandues, l'essentiel des flux franchissant le Var résulte du trafic local urbain littoral [19 700 sur la RN7 (en bleu) et 37 800 sur l'A8 (en violet)] qui représente à lui seul 50 % de la totalité des flux.

Les flux intéressants des secteurs plus éloignés [moyen pays (en mauve) et littoraux Est et Ouest (en vert)] représentent ensemble moins que le trafic urbain local, tandis que le trafic international de transit (en rouge) ne représente qu'une part dérisoire (5 600 soit moins de 5 %).

Les simulations de trafic pour 2020 établies à partir d'hypothèses d'ailleurs peu plausibles [cf. § 2] élèveraient en moyenne ces flux de 25 % sans modifier notablement leurs proportions.

Il en résulte clairement que (1) la réalisation d'un barreau autoroutier dévolu au transit n'est aucunement justifiée, et (2) de grandes potentialités de transfert modal s'offrent sur les liaisons littorales urbaines et interurbaines, allégeant d'autant les charges de trafic des grandes artères dont on peut par ailleurs accroître la capacité par une gestion appropriée [cf. § 6].



4. L'erreur majeure du maître d'ouvrage : fonder le projet sur les gains de vitesse

Pour justifier son projet extrêmement coûteux de doublement autoroutier, le maître d'ouvrage invoque la congestion croissante et la prétendue nécessité de garantir une vitesse de traversée élevée sur toute la traversée du département.

Or c'est précisément cette vitesse qui doit être remise en cause pour les raisons qui suivent.

(1) Le seul passage de la vitesse de base de 110 km/h que vise la DDE 06 [selon. Ph. Prudhomme (06.12.05)] à celle de 70 km/h, fait plus que doubler la capacité de l'autoroute [cf. Encadré **B**].

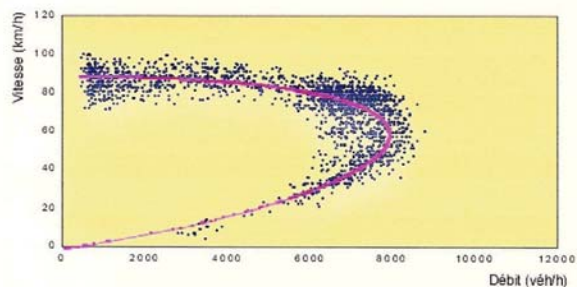
(2) Une telle réduction de vitesse présente une incidence insignifiante (quelques minutes seulement) sur la durée de trajets de long parcours qui ne constituent d'ailleurs qu'un modique pourcentage du trafic affectant l'A8 [cf. § **3**].

(3) La réduction de vitesse est le levier majeur d'une refondation du système routier et d'un réaménagement du territoire tels qu'ils font l'objet des analyses en cours sur le "chrono-aménagement du territoire" et les "autoroutes apaisées" [cf. § **6** & Encadré **C**].

B. Débit optimal d'une autoroute

Ce profil débit/vitesse relevé sur le tronçon commun A3-A86 est également observé sur d'autres tracés périurbains. Le débit optimal s'y observe pour des vitesses de circulation de l'ordre de 60 km/h.

[Source : S. Cohen, Revue Générale des Routes, sept. 2005]



5. Les recommandations du Rapport d'Audit sur les projets autoroutiers

Le récent rapport d'audit sur les Grands projets d'infrastructures de transport (1) "recommande que soit plus systématiquement intégrée, parmi les options étudiées, la solution de l'élargissement" et (2) fait observer que "lorsque les opérations sont susceptibles de conduire à des solutions en tunnel, le recours à la concession apparaît plus difficile (et que) ces opérations risquent donc de n'être réalisées que sur financements publics, fort difficiles à dégager compte tenu des montants en jeu." [C.G. Ponts/Inspection G^{le} des Finances (Février 2003)]

Rien d'autre qu'un aménagement sur place

6. Une autoroute "apaisée" pour "chrono-aménager" le territoire

C. Gestion dynamique des voies

Le tronçon commun A3-A85 [Paris-Est] après aménagement sans modification d'emprise, par réduction de la vitesse autorisée à 70 km/h, rétrécissement des voies et suppression de la bande d'arrêt d'urgence [que pallient des équipements dynamiques de sécurité]. Avec un nombre de voies porté de 4 à 5, fluidité et capacité (+ 1000 véh/h) en sont d'autant augmentées.

N.B. Le trafic moyen sur ce tronçon (de configuration similaire à celle du tronçon central de l'A8) est de 240 000 véh/jour [alors que celui de l'A8 (déjà à 2 x 4 voies) n'atteindrait que 170 000 au plus en 2020, selon le plus optimistes de prévisions de la DDE 06]

[Source : S. Cohen, Revue Générale des Routes, sept. 2005]



L'autoroute apaisée

La réduction de la vitesse sur l'autoroute offre de multiples avantages :

- (1) considérable augmentation de son débit [cf. Encadré B] ;
- (2) réduction des risques permettant, sans modifications d'emprises, la création d'une voie supplémentaire au détriment de la bande d'arrêt d'urgence [cf. Encadré C] ;
- (3) économies d'énergie et réduction des nuisances (pollution atmosphérique et nuisances sonores) ;
- (4) réduction des différentiels de vitesses d'entrée et sortie d'autoroute avec résorption corrélative des bouchons.

Une mise en cohérence harmonieuse du réseau routier et urbain

Des dispositions analogues appliquées de proche en proche à l'ensemble du réseau à chacun des niveaux (voies rapides, boulevards urbains, et voiries communales) permettent une mise en cohérence harmonieuse du système et une optimisation de son fonctionnement

Un "chrono-aménagement du territoire"

En jouant sur les conditions de déplacement (vitesses routières apaisées, hiérarchisation des usages), on rationalise l'exploitation du réseau en *fiabilisant* les temps de parcours. Par ailleurs, en maîtrisant la vitesse des véhicules, on confère plus de compétitivité aux transports en commun et l'on redonne plus de poids à la proximité dans les choix de localisation. C'est à partir de ces nouveaux critères que doit se concevoir un aménagement du territoire dont l'équilibre et la survie sont indissociablement dépendants de l'ordonnement de l'espace urbain.

Conclusions et recommandations du GIR Maralpin

7. Une conception technique et une vision territoriale dépassées condamnent le projet

Le projet dont l'ampleur est démesurée (doublement de l'autoroute sur près de 30 km, tunnels routiers de très grande longueur (une dizaine de km) et d'un développement cumulé d'une vingtaine de km, ne se justifie, ni par la nature, ni par l'importance du trafic. Il méconnaît, tant les méthodes nouvelles de gestion des autoroutes et du réseau associé, que les analyses en cours sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme. Il est de surcroît en totale contradiction avec l'objectif du *report modal* et les conclusions locales du débat sur le grand projet infrastructurel LGV-Paca dont on s'accorde pour y voir la solution à long terme aux différents flux de déplacements et transports [cf. www.gir-maralpin.org].

8. ...dont le rejet sera celui des errements passés et décidera du changement de cap salutaire

En conséquence les recommandations du GIR Maralpin ne peuvent être que les suivantes

- Réexamen et refonte, à la lumière d'un chrono-aménagement du territoire azuréen, du coûteux programme départemental [1 milliard d'Euros] dit "de résorption des points noirs"
- Aménagement sur place de l'A8 et gestion coordonnée du réseau routier associé
 - À l'Est, pour des raisons strictement sécuritaires, mise à 2 x 3 voies des sections à 2 + 3 voies (soit par réalésage, soit par réalisation d'une troisième chaussée)
 - Au centre et à l'ouest, recalibrage et gestion dynamique des voies
- Investissements lourds strictement réservés à la mise en place du système intégré de transports publics avec son corollaire la réalisation de la traversée azurée de la LGV-Paca [cf. Encadré D]



D. L'infrastructure lourde de la LGV-Paca, hautement prioritaire pour la Côte d'Azur, est moins coûteuse que ne le serait le projet autoroutier !

[ci-contre la proposition du GIR Maralpin]

Le coût total de réalisation des deux sections de ligne ferroviaire nouvelle à haute performance (200 km/h) du littoral ligurien [l'une achevée et l'autre en travaux] entre Ospedaletti et Andora (43 km, dont 38 km de tunnel, et 3 gares dont celle, souterraine, de S. Remo) se sera élevé à moins de 1,2 Md Euros [Molinari (2005)].

Sources auxquelles se réfère le Cahier d'acteur

Audit IGF/CGPC (2003)

Enseignements généraux tirés de l'examen des projets routiers et autoroutiers
Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport
Inspection Générale des Finances [N° 2002-M-026-01] – Conseil général des Ponts et Chaussées [N° 2002-0190-01] – Février 2003
Annexes – Volume I (Annexes thématiques) ; Annexe A11 ; page 169/177

CETE-Méditerranée (2005)

Contournement routier de Nice – Étude de trafic et évaluation économique
Hadjjeri M., Responsable DISTOA ; Participants : Bassi G., Decot T., Raffereau J.R.
CETE/DISTOA ; octobre 2005 ; 18 pages
[Site Internet de la CPDP : www.debatpublic-pcrnice.org]

COHEN Simon (2005) [Directeur de recherches à l'INRETS et professeur à l'ENPC]

La gestion dynamique des voies : un outil efficace d'exploitation des autoroutes ?
Revue Générale des Routes ; n° 842 ; Septembre 2005

DDE 06/SGPRT/MTC (2005)

Contournement de Nice – Préparation du débat public – Note de synthèse des travaux préparatoires
Direction départementale de l'équipement des Alpes-Maritimes – Service des Grands projets et Transports –
Mission Contournement de Nice ; Version du 3 février 2005 ; 14 pages
[Site Internet de la CPDP : www.debatpublic-pcrnice.org]

GIR Maralpin/LGV-Paca (2005)

Proposition du GIR Maralpin
Débat public sur le Projet de LGV-Paca – Atelier de présentation des solutions alternatives
Marseille ; 16 juin 2005
[Site Internet du GIR Maralpin : www.gir-maralpin.org]

MOLINARI Jacques (2005)

Données sur les infrastructures ferroviaires ligures – Mises à jour et compléments 2005
GIR Maralpin – Cahiers techniques ferroviaires – Novembre 2005 ; 45 pages + 3 Planches hors texte
[Site Internet du GIR Maralpin : www.gir-maralpin.org]

PRUDHOMME Philippe (2005)

Réponse au Président Coquet
CPDP - Deuxième atelier de réflexion sur le projet de contournement routier de Nice ; Nice, le 6 décembre 2005
; page 10 [Site Internet de la CPDP : www.debatpublic-pcrnice.org]

WIEL Marc (2005)

Le point de vue de Marc Wiel (Urbaniste) sur le projet de contournement routier de Nice
Notes et commentaires de Marc Wiel rédigés par son auteur à l'issue de l'exposé-débat qu'il a animé le 30 novembre 2005 à Nice à la Faculté de Droit et de Sciences économiques de l'Université de Nice – Sophia Antipolis dans le cadre des Conférences du GIR Maralpin
[Site Internet du GIR Maralpin : www.gir-maralpin.org]

Documents annexes et autres références

Les travaux du GIR Maralpin

Le cahier d'acteur du GIR Maralpin sur le "projet de contournement routier de Nice" se réfère à l'ensemble de ses travaux relatifs à l'aménagement du territoire et aux traversées sud-alpines et plus particulièrement aux études et réflexions conduites en prévision du débat et lors de sa préparation dont l'essentiel figure sur le Site Internet du GIR : www.gir-maralpin.org dans les rubriques "*Débats publics*" mais aussi dans les rubriques "*Bulletins*" et "*Conférences*".

L'attention du lecteur est appelée sur deux autres débats publics *dont les enjeux sont étroitement corrélés à ceux du doublement autoroutier de l'A8*, à savoir :

- Débat public sur la Ligne à Grande Vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur (LGV-Paca)
[21 février – 8 juillet 2005]
- Débat public sur la liaison Grenoble-Sisteron (LGS)
[7 juin – 20 octobre 2005]

Chacun de ces deux débats a également fait l'objet de la part du GIR Maralpin d'un cahier d'acteur et de nombreuses notes et communications dont l'essentiel figure sur le Site Internet du GIR : www.gir-maralpin.org et dans les mêmes rubriques qu'indiqué plus haut.

Radioscopie épistémologique des avatars de l'A8

Le GIR Maralpin ne résiste pas au plaisir de mettre à disposition de ses lecteurs sur son site Internet une étude qui leur permettra de remonter le cours de l'histoire sur plusieurs dizaines d'années, jusqu'en 1970, en découvrant la genèse de l'A8bis ["A8bis voie verte" (sic)], ses avatars successifs au gré des extravagances de ses promoteurs, jusqu'à l'annonce de son clone l'A58 (L'étude ne s'étant pas poursuivie au-delà du 25 janvier 1995, jour de sa présentation dans le cadre d'une journée prospective conjointement organisée par la DRAST et l'INRETS).

Le lecteur y découvrira avec surprise combien les arguments invoqués pour doubler l'autoroute A8 en tous sens, depuis le Nord de Grasse jusqu'au littoral et de l'Est à l'Ouest, de St Raphaël à Menton, ont été fluctuants, toujours justifiés par des modèles n'ayant eu cesse de se démentir les uns les autres, mais toujours fondés sur un objectif unique : celui de mieux bétonner la Côte d'Azur.

On lira comment un programme de pénétrantes routières "*en peigne*" est conçu pour préparer l'étape suivante d'un dispositif "*en échelle*", et comment aussi tout cela s'articule sur un doublement de Sophia Antipolis ("Sophia II") que les "acteurs" azuréens souhaitent voir "*essaimer*" (sic) jusqu'au Plateau Tercier (au Mont Agel !), et même avec une RN 202 bis qui sera l'amorce du mirobolant projet de percée autoroutière du Mercantour.

Dans le second volet de son étude, l'Auteur analyse les circonstances et les processus à partir desquels ces échafaudages hasardeux ont été fragilisés, puis mis en pièces, sous les effets bientôt conjugués de quelques élus et de nombreuses associations, qui ont su - ensemble - en déceler les contradictions et les points faibles, puis remettre en cause le projet sous la forme de contre-études reconnues recevables [*l'Alternative* étudiée sous le pilotage d'un regroupement de communes et d'associations (Le GEFIDA)].

Ce regard vers le passé apporte un précieux éclairage sur le projet soumis au débat public dont on peut souhaiter qu'il conduise à mettre fin aux errements passés.

- **TRICOT Anne**

La mise à l'épreuve d'un projet par son milieu associé : analyse des controverses du projet autoroutier A8 bis

Projet d'infrastructures et débat public - Journée prospective organisée par la Direction de la recherche et des affaires scientifiques du MELTT, et l'INRETS

Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Équipement et des Transports ; DRAST ; Mai 1996 ; pp. 157-177