



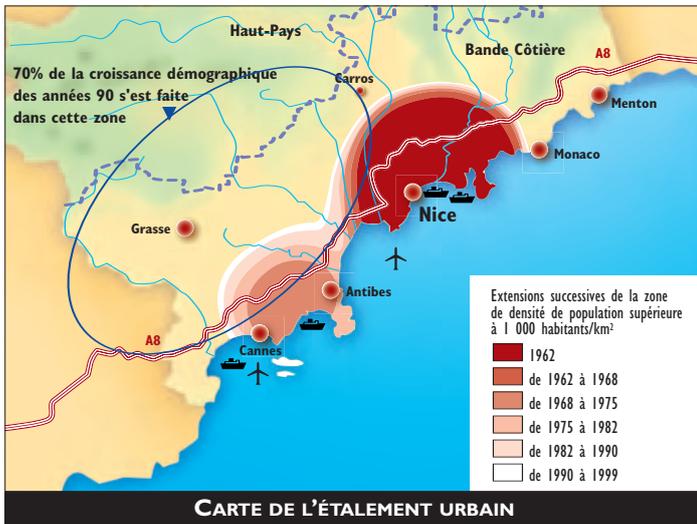
**Pourquoi un nouveau projet
de contournement de Nice ?
Comment le réaliser ?**

L'Etat est le maître d'ouvrage d'un 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.

➔ **Synthèse**
du dossier de débat public
sur le contournement routier de Nice

Quel avenir pour les Alpes-Maritimes ?

Le contournement de Nice est un projet nouveau de dédoublement de l'autoroute soumis au débat public. Le département des Alpes-Maritimes a connu des projets assez comparables : l'A8 bis dans les années 80 et l'A58 dans les années 90. Mais les perspectives alors étaient très différentes. Aujourd'hui comme hier, la question de l'autoroute est intimement liée à celle de l'aménagement que l'on veut donner au territoire.



> En 1962, l'urbanisation se limitait à Nice et à ses communes adjacentes. Durant les années 70, elle s'est étendue surtout à l'ouest, autour du cap d'Antibes avec le développement de la technopole de Sophia-Antipolis de telle façon que le tissu urbain dense constitue une métropole de Menton à Cannes. Ces dernières années, la croissance démographique s'est faite essentiellement dans le Moyen Pays et jusque dans la partie est du département du Var, consommant en 20 ans 20% de l'espace. Une tendance à inverser.

DEUX SECTEURS STRATÉGIQUES : LA BASSE VALLÉE DU VAR ET SOPHIA-ANTIPOLIS



>> **Basse vallée du Var, l'enjeu :** transformer "l'espace coupure" actuelle en "espace lien". Agriculture, activités commerciales et industrielles, espaces sportifs, bureaux et habitat cohabitent le long de la vallée du Var qui est aussi une zone d'intérêt pour la conservation des oiseaux.



>> **Sophia-Antipolis, l'enjeu :** assurer le développement et l'accessibilité de ce véritable poumon économique du département.

Atouts et faiblesses

Sur la Bande Côtière du département des Alpes-Maritimes, la concurrence est rude dans l'usage du foncier, entre les grandes infrastructures, les espaces indispensables au développement économique et à l'habitat et les zones naturelles particulièrement riches sur le plan de la faune et de la flore. Quels arbitrages doit-on faire pour le futur ?

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), document d'orientation de l'aménagement du territoire, élaborée pour fixer un cadre au développement futur apporte une première réponse.

Le diagnostic a mis en évidence le poids des contraintes du relief sur l'organisation spatiale. L'environnement exceptionnel est menacé essentiellement par une consommation trop rapide de l'espace que révèlent les déséquilibres de son fonctionnement interne (rareté de l'offre de logements et de transports).

Bien que doté d'atouts économiques considérables, le développement du département reste fragile.

Une volonté affirmée : un développement maîtrisé

Refusant le simple prolongement des tendances actuelles, la DTA préconise une gestion économe de l'espace et fixe un objectif de croissance démographique modérée plus faible que durant les années 80/90, pour atteindre 1.186.000 habitants à l'horizon 2020/2025.

Cette croissance doit être mieux équilibrée entre le Littoral et le Moyen Pays.

Cinq objectifs pour l'avenir des Alpes-Maritimes :

- > Préserver et valoriser un cadre de vie exceptionnel.
- > Maintenir et développer des activités agricoles dans l'ensemble de la Bande Côtière.
- > Assurer l'accessibilité et l'interconnexion des pôles de développement économique.
- > Faciliter les déplacements par le développement prioritaire des transports collectifs.
- > Garantir un niveau de service suffisant sur les réseaux routier et autoroutier.

Valorisation du patrimoine naturel, gestion économe de l'espace, modération et meilleure répartition de la croissance démographique, correction des principaux déséquilibres sociaux et spatiaux, renforcement de l'armature des infrastructures de transport, c'est bien une véritable perspective d'aménagement et de développement durable du territoire dont la DTA fixe le cadre.

Se déplacer dans les Alpes-Maritimes

Depuis les années 70, on constate une croissance sensible de la mobilité, véritable phénomène de société. Celle-ci est liée à l'élévation générale du niveau de vie comme au mode de développement des villes. Cette mobilité concerne à la fois les personnes et les biens.

Une mobilité plus forte

En assurant la liberté de circulation, l'Union Européenne a accéléré la croissance des échanges. Cela a fait naître une logique de transport dans laquelle la part de la route est devenue largement prépondérante. Pour relier les villes de l'espace européen, automobiles et camions empruntent désormais à longueur d'année de grands axes routiers, dont certains arrivent à saturation.

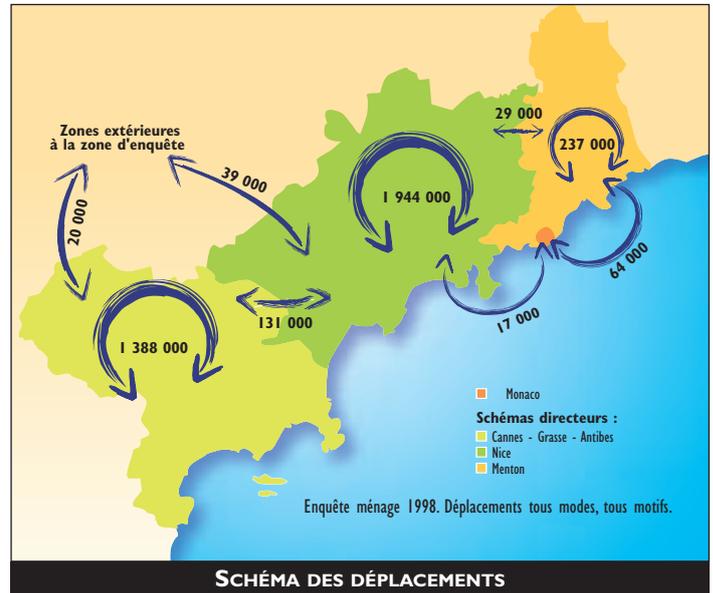
Dans la conurbation azurée, forte de près d'un million d'habitants, la mobilité est la plus forte de France du fait du contexte géographique et de l'organisation urbaine. Plus de la moitié des actifs ont un emploi en dehors de leur commune de résidence et la rareté du foncier et des logements les amène à habiter de plus en plus loin.

Des transports en commun peu utilisés

Complexité des réseaux, multiplicité des autorités organisatrices, poids de la géographie qui rend difficile leur organisation, les transports collectifs ne représentent que 9% des déplacements mécanisés. L'organisation du territoire, la périurbanisation et l'absence de transports en commun performants ont favorisé le développement des déplacements en voitures particulières.

Distribution des marchandises : le département vulnérable

Le poids du transit international de fret est important car la Côte d'Azur constitue l'un des principaux points de passage vers l'Italie. La présence d'une plate-forme logistique ne doit pas cacher le manque local d'entrepôts. De ce fait, le trafic interne ou d'échange de distribution de marchandises depuis les départements voisins du Var, du Vaucluse et des Bouches du Rhône est majoritaire. Aujourd'hui, la majorité des poids lourds qui circulent sur l'A8 le font pour les besoins propres du département.



>> Liens fonctionnels entre territoires

Les azuréens, selon les chiffres de l'enquête ménage de 1998, effectuent environ 3.860.000 déplacements un jour moyen de semaine, soit 3,75 déplacements par jour et par personne tous modes confondus. Comparés aux autres agglomérations françaises les habitants de la Côte d'Azur sont plus mobiles. Sur l'ensemble de ces déplacements 97% sont internes à la Bande Côtière.



>> L'aéroport Nice Côte d'Azur constitue la deuxième plate-forme de France et a accueilli plus de neuf millions de passagers en 2002.

Or l'aéroport de Nice est dans un secteur particulièrement encombré dont l'organisation est difficilement perceptible par les usagers. Sa desserte par les transports collectifs est actuellement médiocre et uniquement routière, sans lien direct avec la voie ferrée littorale. Pour se rendre à l'aéroport, 80% des passagers utilisent la voiture ou un taxi. Seulement 13% utilisent les bus, les navettes ou le train (ce chiffre descend à 5% pour les 4.000 personnes travaillant sur le site de l'aéroport).

La situation devrait pourtant connaître une évolution avec l'arrivée probable du TGV, la création d'un pôle multimodal à Saint-Augustin et d'une ligne de transport en commun en site propre partant du centre-ville de Nice et desservant l'aéroport.

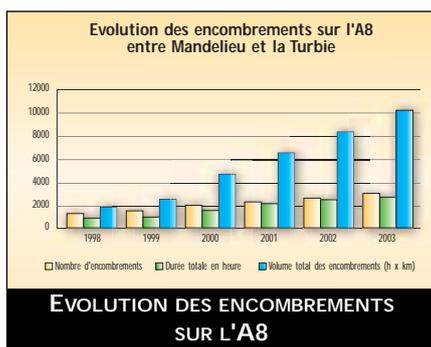


L'A8 et le réseau routier des Alpes-Maritimes

Au cœur d'une conurbation de près d'un million d'habitants d'une mobilité supérieure à la moyenne du fait du contexte géographique et de l'organisation urbaine, l'autoroute A8 constitue l'unique armature autour de laquelle s'organise l'ensemble des déplacements. En plus de cette fonction locale incontournable, elle assure un statut d'itinéraire international majeur.



>> Du fait du relief, le réseau routier ne dispose que d'un petit nombre d'axes, aux caractéristiques parfois limitées. Le réseau est structuré en peigne, l'autoroute A8 constituant l'unique liaison entre toutes les vallées.



En 5 ans, le volume des encombrements sur l'autoroute a été multiplié par 6 ce qui représente, en 2003, un coût 27,8 millions d'euros pour la société.

Des difficultés de plus en plus grandes pour se déplacer

La spécificité maralpine jointe au cumul des fonctions assurées par l'autoroute, engendre des difficultés de déplacements à l'intérieur d'un tissu urbain dense et devenu continu au fil du temps car un nombre limité d'axes doit supporter des flux très élevés de déplacements internes (230.000 véhicules par jour franchissent le Var). L'autoroute A8 est particulièrement saturée entre Antibes et Nice-Est.

Un taux d'accidents 2,5 fois la moyenne nationale

Le nombre d'accidents entre 1988 et 2004 a progressé de 45% alors que le trafic a augmenté durant la même période de 63% à 120% selon les sections. L'autoroute A8 présente une dangerosité élevée par la conjugaison de deux facteurs principaux :

- > ses caractéristiques géométriques en site difficile,
- > le niveau très élevé du trafic saturé sur près de 30 kilomètres entre Antibes et Nice Est.

La fragilité du réseau de transport

Le diagnostic de la situation actuelle met en évidence une fragilité globale du réseau de transport, individuel et collectif, liée à la combinaison de différents facteurs :

- > la congestion du réseau routier aux heures de pointe,
- > la difficulté à garantir des conditions de sécurité satisfaisantes sur des sections clés de l'A8 du fait de l'absence d'infrastructure alternative,
- > le mélange des fonctions locales, de moyennes distances et de transit notamment sur l'A8 et sur les lignes ferroviaires.

>> Tracé sinueux, rampes à forte pente, perte de visibilité, tunnels en pente et en courbe, changement fréquent du nombre de voies, la géométrie de l'A8 au nord de Nice est particulièrement difficile.



>> Le pont de la Manda est le premier pont sur le Var, à 11 km au nord des ponts de l'A8 et des RN7 et 98. Il dessert la zone industrielle de Carros. Sa capacité est très insuffisante.

Dans ce contexte, en raison du niveau de saturation du réseau routier, tout incident même mineur a une très forte répercussion sur le fonctionnement global de l'agglomération azurée qui n'est pas à l'abri d'un blocage complet.

Le développement multimodal des transports

Un développement économique et urbanistique maîtrisé tel que décrit par la D.T.A. permettra de limiter l'augmentation des déplacements. Cependant l'analyse des perspectives d'évolution du territoire et des déplacements dans l'agglomération azurée montre l'impérieuse nécessité de développer une offre multimodale afin d'éviter une congestion du système de transports.

Une volonté politique partagée

Le développement volontariste des modes de transports alternatifs à la route est aujourd'hui au cœur des politiques publiques tant aux niveaux national et européen que local, départemental ou régional. Les modes ferroviaires ou maritimes, les transports en commun, vont connaître des investissements importants qui leur permettront de retrouver une part plus importante de l'usage. Les différents acteurs responsables des transports publics se sont d'ores et déjà engagés vigoureusement dans l'amélioration du niveau de service offert par les transports collectifs (création du syndicat mixte de coordination des transports des Alpes-Maritimes, le SYMITAM).

Vers un réseau de TCSP

C'est déjà une réalité pour le réseau de la communauté d'agglomération Nice Côte d'Azur dont une première ligne de tramway et un site propre bus sont en cours de construction et qui va faire l'objet d'un programme d'extension.

Des transports en site propre sont aussi envisagés à Cannes Mandelieu et entre Antibes et Sophia-Antipolis.



Le développement des transports ferroviaires express régionaux (TER) avec la réalisation d'une 3^{ème} voie ferrée Antibes-Nice

La modernisation de la liaison Cannes-Nice fait partie du volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat-Région et a pour objectif, à terme, d'offrir une desserte TER cadencée toutes les 10 minutes en heure de pointe entre Cannes et Nice, avec des services directs entre Nice et Grasse. Dans un premier temps, une 3^{ème} voie ferrée est programmée d'Antibes à Cagnes-sur-Mer puis à Nice (premiers travaux prévus en 2006)

Les déplacements de moyenne distance sur la Bande Côtière sont d'ores et déjà plus rapides en train qu'en voiture, sur des axes majeurs où l'engorgement routier augmente de façon continue dans un espace restreint.

Au plan national des décisions pour les liaisons longues distances et le fret

Cette priorité se met en œuvre aussi au plan national avec le développement du fret maritime et des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV PACA, Liaison Lyon Turin, etc).



>> Les parcs relais et les pôles d'échanges

Ils vont permettre d'améliorer la complémentarité entre les projets de TCSP dans l'agglomération niçoise et les transports urbains et interurbains.

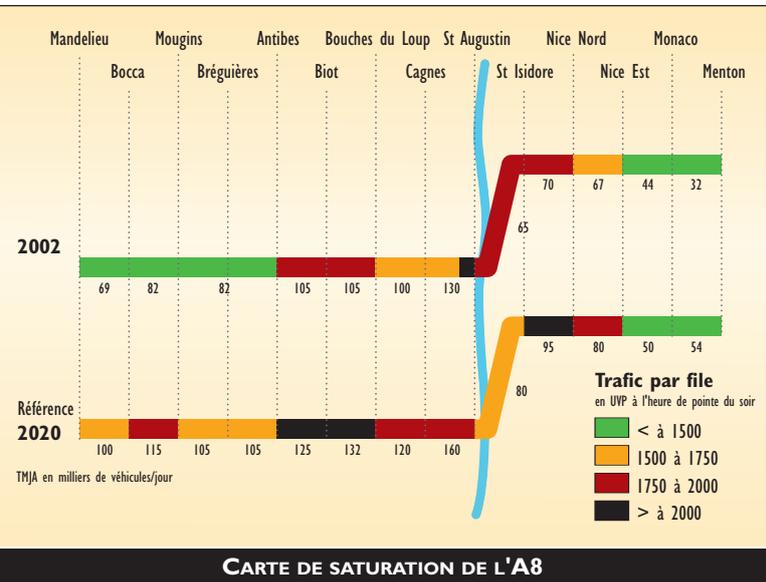
Au total, lorsque le réseau tramway et la 3^{ème} voie ferrée seront réalisés, ce sont entre 6.365 et 7.865 places de stationnement qui seront offertes pour changer de mode de déplacement.

Deux pôles d'échanges en liaison avec le réseau ferroviaire sont aussi projetés : Nice St-Augustin qui assurera également la desserte de l'aéroport et la gare d'arrivée du TGV et Saint-Jean d'Angely.



L'A8 à l'horizon 2020

Malgré le développement des solutions alternatives, une partie importante de la croissance attendue des échanges, continuera de passer par la route et de transiter par l'autoroute A8. Bien qu'infléchi, l'usage du mode routier va continuer de croître aggravant une situation déjà très tendue sur le plan de la saturation des réseaux avec des conséquences potentiellement graves en terme de sécurité.



CARTE DE SATURATION DE L'A8

Etat du trafic



>> Autoroute A8 : la plus circulée de France

Les sections autoroutières à péage les plus circulées de France sont localisées sur l'autoroute A8 entre Antibes et Nice.

Les niveaux de trafic sont supérieurs à ceux enregistrés sur les sections à péage des autoroutes A7 (Vallée du Rhône) et A9 (Languedoc-Roussillon).

	sens est-ouest		sens ouest-est	
	temps de parcours	perte	temps de parcours	perte
2002	45mn		39mn	
2020	56mn	24%	48mn	23%

>> En 2020, le temps supplémentaire perdu par chaque voyageur sur le temps de parcours représentera 75h par an sur la base d'un aller-retour par jour ouvrable. Soit l'équivalent de 2 semaines de travail.

La saturation prévisible de l'A8

La figure ci-contre donne une représentation schématique de l'autoroute A8 entre Mandelieu et Menton dans une situation calculée par le modèle de prévision de trafic.

Le code couleur donne le niveau d'usage de la section considérée à l'heure de pointe du soir. Les nombres indiquent le TMJA, trafic moyen journalier annuel (la moyenne calculée sur l'année des trafics cumulés durant 24h) en milliers de véhicules par jour. Sur ce graphique le nombre 115 veut dire 115.000 véhicules par jour en moyenne.

Le diagramme du bas représente "la référence 2020", c'est-à-dire la simulation de la situation prévisible en 2020 en supposant que tous les projets décrits pages précédentes sont mis en service, mais sans contournement de Nice. Le diagramme du haut décrit la situation mesurée en 2002.

On peut ainsi faire des comparaisons rapidement.

Sur cette carte de saturation de l'A8 à l'horizon 2020, on voit que plus aucune section n'est restée au vert entre Mandelieu et Nice Est, que la saturation est maximale (code noir) entre Antibes et les Bouches du Loup (section à 2 fois 3 voies) et entre Nice Saint-Isidore et Nice Nord. La situation est très tendue (code rouge) entre Les Bouches du Loup et Nice Promenade où le trafic dépasse 160.000 véhicules jour (2 fois 4 voies). Le modèle fait apparaître l'amélioration sur le pont du Var et sur la section Nice Promenade et Nice Saint-Isidore du fait de la prise en compte des travaux d'amélioration prévus par Escota dans ce secteur.

De la même façon, le modèle permet de calculer une moyenne des temps de parcours pour traverser le département à l'heure de pointe du soir (tableau ci-contre).

Pour éviter le blocage du dispositif de transport de l'agglomération azurienne et assurer un fonctionnement fluide et sécurisé de l'arc méditerranéen, une nouvelle infrastructure de contournement de Nice apparaît indispensable. La question du contournement de l'agglomération azurienne est donc posée.

Le contournement de Nice, une des réponses aux besoins identifiés

La nécessité d'une nouvelle infrastructure de contournement de Nice avait déjà été mise en évidence par l'étude intermodale préparant la mise au point de la Directive Territoriale d'Aménagement. En application de cette dernière, l'Etat présente donc un projet. Autant sa conviction est faite sur l'opportunité, autant le maître d'ouvrage attend du débat des éclaircissements sur la nature de l'ouvrage à réaliser. Sa position est ouverte. Elle s'est affinée avec la concertation qui a précédé la mise au point du présent dossier, lequel soumet, en définitive, trois solutions bien définies.

Trois solutions pour un projet

Les différents partis d'aménagement devront être évalués selon leur aptitude à prendre en compte les orientations suivantes présentées sous forme de trois objectifs et quatre conditions de réalisation.

Les objectifs visés

- > Organiser la sécurité du triple point de vue de la sécurité routière, de la sécurité des tunnels et de la sécurité civile.
- > Prévenir la dégradation des conditions de trafic sur l'arc méditerranéen.
- > Pérenniser l'accessibilité aux grands pôles de développement économique.

Les conditions à remplir

- > Les efforts importants réalisés pour le développement des solutions alternatives à la voiture particulière ne doivent pas être mis en difficulté par le projet.
- > Les risques de périurbanisation du Moyen Pays ne doivent pas être aggravés.
- > Le respect de l'environnement doit être au cœur de la conception des ouvrages.
- > Le projet doit être financièrement réaliste et faire l'objet d'un partenariat.

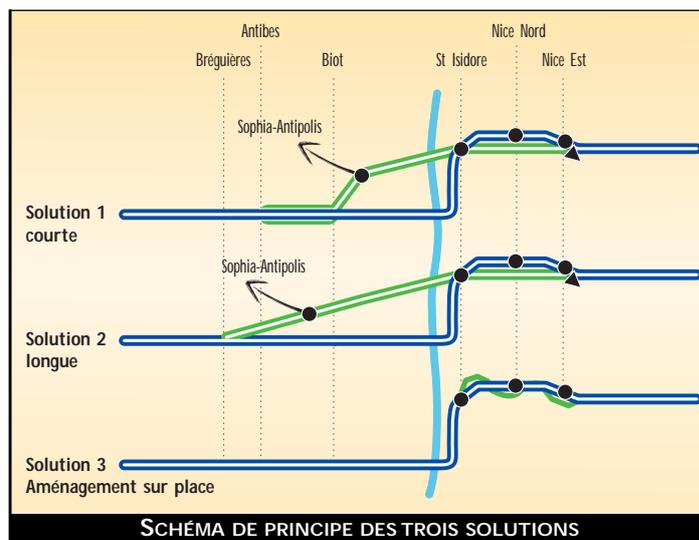
Les propositions de solutions

Après le test de multiples scénarios, trois solutions pour un projet de contournement de Nice sont soumises au débat. Ces trois solutions, à péage, consistent à dédoubler l'autoroute existante sur une plus ou moins grande longueur.

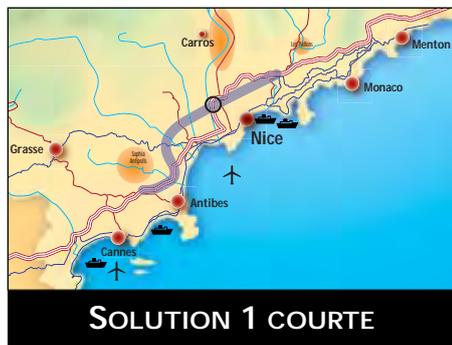
> **La solution 1**, dite solution courte, prévoit un dédoublement en souterrain de Vaugrenier à l'est de Biot à Nice-Est. Deux échangeurs à l'est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est seraient aménagés. L'ensemble serait complété par une mise à deux fois quatre voies de l'A8 entre Antibes et Biot.

> **La solution 2**, dite solution longue, prévoit un dédoublement en souterrain des Bréguières à l'ouest d'Antibes jusqu'à Nice-Est. Deux échangeurs au nord-est de Sophia-Antipolis et à St Isidore et un demi-échangeur à Nice Est seraient aménagés.

> **La solution 3**, dite d'aménagement sur place, prévoit un dédoublement non continu par des ouvrages à deux voies implantés parallèlement à l'autoroute existante entre Saint-Isidore et Nice-Est dans les zones où elle n'a que deux voies.



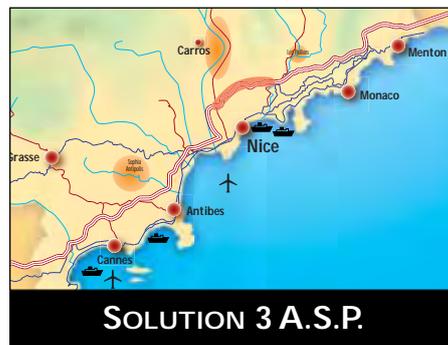
SCHEMA DE PRINCIPE DES TROIS SOLUTIONS



SOLUTION 1 COURTE



SOLUTION 2 LONGUE



SOLUTION 3 A.S.P.

>> A l'est du Var, le tronc commun des solutions courte et longue proposées par l'Etat.

Il s'agirait de deux tunnels unidirectionnels à deux voies reliant directement Saint-Isidore au Paillon par un tracé le plus rectiligne possible, proche du tracé actuel de l'A8 afin d'équilibrer les trafics entre le contournement de Nice et l'A8 de manière à garantir sur chaque infrastructure un niveau de circulation le plus loin possible de la saturation. C'est la condition d'une sécurité optimale dans les tunnels. Longueur du nouvel ouvrage : environ 9 km dont 8 km de tunnel et 1 km de viaduc.

>> La solution "courte" à l'ouest du Var

Il s'agirait de franchir le Var au droit de Saint-Isidore et de relier Saint-Isidore à Biot par deux tunnels unidirectionnels à deux voies. Le tracé ferait un léger crochet vers le nord pour éviter des couches géo-

logiques peu propices à ce genre d'ouvrage. Un échangeur serait créé à l'est de Sophia-Antipolis. Le dispositif serait complété par l'élargissement à deux fois quatre voies de l'A8 depuis le débranchement du contournement de Nice jusqu'à la barrière de péage d'Antibes. Il sera nécessaire que la conception de l'échangeur à Biot prenne en compte l'éventuel débranchement de la solution courte pour qu'il y ait une compatibilité entre les deux ouvrages, et notamment une distance suffisante pour permettre les entrecroisements en toute sécurité. Longueur du nouvel ouvrage : environ 16 km dont 12 km de tunnel et 4 km de viaduc.

>> La solution "longue" à l'ouest du Var

Il s'agirait de deux tunnels unidirectionnels à deux voies reliant Saint-Isidore aux Bréguières à l'ouest d'Antibes. Le tracé comprendrait un échangeur au

nord-est de Sophia-Antipolis. Longueur du nouvel ouvrage : environ 19 km dont 16 km de tunnel et 3 km de viaduc.

>> L'aménagement sur place à l'est du Var

Les viaducs et tunnels n'étant pas élargissables, il s'agirait de créer de nouveaux ouvrages à deux voies (viaducs et tunnels) proches de l'autoroute actuelle.

Ainsi seraient ajoutées deux voies au sud de l'A8 (sens vers l'Italie) entre le viaduc de Magnan et Nice Nord, puis entre Nice Nord et Nice Est (6 km). De même au nord (sens Italie vers le Var), il serait procédé à l'ajout de deux voies entre le tunnel de Féric et le vallon de Crémat (2 km).

Les échangeurs actuels seraient conservés.

L'analyse des solutions

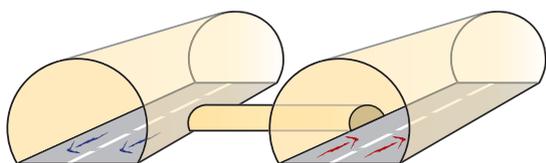
Après avoir délimité trois solutions possibles pour le contournement de Nice il convient de les analyser et de les comparer sous l'angle du respect des objectifs initiaux de l'Etat (sécurité optimale, conditions de trafic sur l'arc méditerranéen, accessibilité des pôles économiques des Alpes-Maritimes), puis de vérifier qu'elles remplissent les conditions mises pour leur réalisation.

Pour les 3 solutions présentées
l'estimation globale du coût TTC valeur 2005 est de :

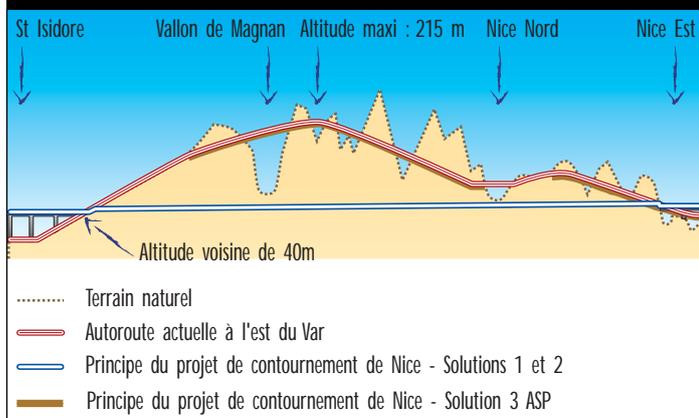
Solution courte	Solution longue	Solution Aménagement sur place
2.000 M€	2.400 M€	300 M€

SÉCURITÉ DANS LES TUNNELS : PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Schéma de principe des tunnels projetés



COMPARAISON DES PROFILS EN LONG



>> Priorité à la sécurité :

La séparation des sens de circulation est un élément important du renforcement de la sécurité dans les tunnels. D'autres mesures viennent en complément, comme des galeries de liaison entre tunnels tous les 800m, des issues de secours tous les 200m, les détecteurs de chaleur, la vidéosurveillance. Le profil en long quasi horizontal et le tracé optimisé sans courbe importante du tunnel projeté dans le cas des solutions 1 et 2 apporteront des améliorations sensibles à la sécurité, particulièrement vis-à-vis des poids lourds.

La vérification et les comparaisons

Les effets attendus des trois solutions sont passés au crible d'une analyse selon plusieurs critères : sécurité, trafic, qualité des dessertes, réponses aux enjeux environnementaux, perspectives ouvertes. Les trois solutions ne sont pas équivalentes et répondent plus ou moins bien aux objectifs.

L'aménagement sur place (ASP) est une solution routière minimaliste dont l'ambition limitée est de régler le problème (ponctuel mais majeur) de la saturation de la zone la plus délicate en terme de sécurité dans les tunnels.

Les autres solutions (courte et longue) répondent aux objectifs fixés tout en respectant les contraintes environnementales.

Les trois solutions ont des coûts très différents dans un rapport de 1 à 8. Mais le service rendu n'est pas le même et les réponses apportées aux problèmes de sécurité non plus.

Face aux questions de rentabilité socio-économique, le projet apparaît, quelle que soit la solution, comme un investissement intéressant et utile à la collectivité. Il convient aussi de rapprocher ces critères des autres éléments d'analyse qui ne peuvent être évalués de façon monétaire afin de déterminer un choix.

Le financement du projet

Le contournement de Nice a vocation à être concédé, c'est-à-dire soumis à la perception d'un péage afin de mobiliser les ressources importantes qui sont nécessaires à sa réalisation.

Des modes de financements innovants ne sont pas à exclure.

Si l'autoroute devait être concédée, le choix se ferait après mise en concurrence à l'échelon européen.

Du fait du coût relativement élevé des ouvrages souterrains, une contribution publique pourrait être nécessaire. Cette subvention serait cofinancée à parts égales par l'Etat et les collectivités territoriales.



Entre imaginer d'autres solutions, réaliser le projet par étapes ou rechercher une formule innovante de financement, la palette des possibles est largement ouverte.

C'est l'un des enjeux du débat que d'apporter des éléments au maître d'ouvrage pour orienter son choix.

Les suites du débat public

A l'issue des 4 mois de débat public, la CNDP établit dans les 2 mois un bilan du débat. Le ministre dispose alors de 3 mois pour faire connaître sa décision. Si celui-ci confirme la volonté de réaliser le projet, commence alors une nouvelle phase d'études et de concertation pour une mise en service possible du contournement de Nice à l'horizon 2020.

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