

Atelier de réflexion sur le projet de contournement routier de Nice Nice, le 13 février 2006

Jean-Claude COQUET

Le présent atelier fait directement suite à la demande exprimée par Monsieur Aschieri, le maire de Mouans-Sartoux, lors de la septième réunion du débat public qui s'est tenue le 16 janvier dernier, dans sa commune.

Les délais du débat ne permettent pas de répondre à la demande d'expertise complémentaire sur les risques sanitaires que Monsieur Aschieri avait d'abord sollicitée par écrit, puis en public lors de cette réunion. Cette expertise aurait en effet nécessité plusieurs mois de travail et l'implication de nombreux experts, ce qui ne pouvait être réalisé dans le cadre du débat, dont le calendrier est déjà arrêté.

La solution que nous lui avons proposée est certes moins ambitieuse, mais plus conforme à l'esprit du débat public.

Monsieur Aschieri, comme d'autres acteurs, a souhaité que les articles 122-1 et suivants du Code de l'Environnement soient respectés. Ils prévoient que *« les études préalables à la réalisation d'aménagements et d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences »*. Ces études d'impact doivent normalement être réalisées lors de l'étude préalable à la réalisation du projet. Elles ne sont pas obligatoires au stade du débat public.

Cela ne signifie pas que les problèmes sanitaires et environnementaux ne peuvent être pris en compte à cette étape. Le débat public donne en réalité l'occasion aux maîtres d'ouvrage et aux pouvoirs publics de recueillir des informations sur les préoccupations de la population concernée et de ses représentants : élus, associations, syndicats, etc.

Le maître d'ouvrage, dans le cadre du projet de contournement routier de Nice, a déjà prouvé son implication sur les questions environnementales puisque son dossier comporte de nombreux éléments de cette nature. Une étude a notamment été confiée à Scetauroute. Elle a été présentée rapidement lors de la réunion de Mouans-Sartoux.

Notre réunion doit permettre de sensibiliser encore d'avantage le maître d'ouvrage aux questions qui préoccupent les habitants. C'est pourquoi nous attendons de votre part que vous mettiez l'accent sur les aspects qui vous préoccupent au premier chef. Ainsi, lors de la réalisation de l'étude d'impact, ces considérations seront mises en avant. De plus, des informations sur le projet et ses répercussions doivent être transmises pour permettre au public de mieux comprendre les enjeux et conséquences éventuelles du projet.

Vous êtes donc réunis pour répertorier l'ensemble des risques sanitaires et environnementaux qui pourraient résulter du projet de contournement routier de Nice, tant en ce qui concerne sa réalisation que son exploitation.

Les risques et menaces à classer selon leur ordre d'importance sont les effets directs et indirects concernant, selon le Dalloz, « *l'homme, la faune, la flore, le sol, l'eau, l'air, le paysage, l'interaction entre ces facteurs, les biens matériels et le patrimoine culturel* ».

Pouvons-nous préciser la définition du terme environnement ?

Michel MEINARDI, CPDP

Le terme environnement se définit par « *l'ensemble des conditions naturelles, physiques, chimiques, biologiques, culturelles et sociologiques susceptibles d'agir sur les organismes vivants et les activités humaines* ».

Jean-Claude COQUET

Notre ambition est donc d'aborder aujourd'hui l'ensemble de ces points. Nous souhaitons inventorier toutes les conséquences. En outre, vous pourrez, si vous le souhaitez, proposer des solutions.

Certains d'entre vous argueront peut-être de l'intérêt de supprimer tous les projets envisagés, afin de garantir l'existant. Or cet argument est quelque peu léger. D'une part, laisser la situation telle quelle ne permet pas de régler les problèmes existants. En effet des problèmes de transport, de sécurité, de bruit ou de pollution se posent déjà. D'autre part, seul l'inventaire complet des risques pourrait démontrer que les inconvénients du projet sont plus importants que ses bienfaits. Cette démonstration pourrait conduire le maître d'ouvrage à retirer son projet. Enfin, certains acteurs du débat que nous rencontrons demandent une solution pour le contournement de Nice. Le maître d'ouvrage doit donc savoir, avant d'agir, quels aspects prioritaires il doit prendre en considération, si la décision est prise de poursuivre le projet. Appliquons à nous même le principe de précaution.

Notre travail d'inventaire peut donc commencer avec l'appui de la note et du tableau qui vous ont été distribués. Le tableau envisage les enjeux et les menaces de ce projet. Nous pourrions le compléter, en fonction des éléments que nous mettrons en évidence.

Jacques MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin

L'invitation à cette réunion est datée du 30 janvier 2006. Or nous ne l'avons reçu que le 7 février dernier, soit un peu tardivement. Nous venons simplement de prendre connaissance du thème de cette réunion.

Vous avez improvisé un nouvel atelier bien qu'il y a à peine quelques jours, vous me disiez regretter ne pas pouvoir organiser une réunion à l'occasion de la venue de Madame Vitorge afin de traiter de la maîtrise des autoroutes. Vous ne disposiez pas des ressources nécessaires à ce moment-là. Pourtant, vous les avez aujourd'hui.

Jean-Claude COQUET

Je n'ai toujours pas ces ressources puisque aucun expert n'est présent.

Jacques MOLINARI

Pendant ce temps, les services de l'Équipement continuent de produire, sur leurs ressources, mais dans le cadre du débat public, diverses brochures. Pour ma part, je considère ces publications comme un moyen permettant de calfeutrer les prises d'eau qui menacent la galère que constitue l'autoroute de contournement de Nice.

Vous dégagez les moyens nécessaires lorsque cela vous sied, mais ne pouvez le faire quand les questions à traiter ne vous conviennent pas.

Évoquer l'environnement est important, mais pourquoi lier ce débat au seul projet de contournement ? Vous affirmez que des personnes s'opposent au projet dans le but de protéger l'environnement. Je considère en réalité que nos concitoyens font des propositions positives pour que la situation évolue. Ils s'opposent à un projet qu'ils considèrent comme anachronique et dévastateur, mais sont prêts à réfléchir et à agir pour changer le cap.

Lors de la séance inaugurale, nous avons proposé la constitution d'un atelier destiné à étudier de nouvelles stratégies pour le territoire. Or vous n'avez pas répondu favorablement à cette demande. Un tel atelier aurait pourtant permis d'aborder les questions environnementales.

Les habitants se sentent concernés par les thématiques de l'environnement du point de vue patrimonial et de la qualité de la vie. Or ces points n'ont jamais été abordés. Nous pourrions aujourd'hui évoquer ce thème dans sa généralité et non partiellement.

Nous apportons aujourd'hui une nouvelle contribution. Une autre est en préparation. Malheureusement, jusqu'à la fin de ce débat, vous ne cesserez de nous faire dire ce que vous voulez.

Ne « ficelez » pas dès à présent ce débat d'aménagement. Au contraire, il doit être ouvert. Il ne peut se limiter à l'examen d'une section d'autoroute.

Jean-Claude COQUET

Vous prêtez au débat plus de responsabilités qu'il n'en a réellement.

Ce débat porte sur le projet de contournement de Nice, certes, mal nommé. Il concerne également le dédoublement de l'A8 entre Antibes et Nice-est. Il nous a donné l'occasion d'aborder des thèmes annexes. Nous ne pouvons nous substituer, dans le cadre de cette commission, à ceux qui doivent réfléchir à l'avenir de l'environnement de ce département. Ces acteurs se sont d'ailleurs déjà exprimés dans le cadre de la DTA. Le débat ne vise pas la remise en cause de cette dernière.

Jacques MOLINARI

La DTA a été présentée comme une véritable avancée. Or ce texte n'aborde même pas la ligne à grande vitesse dont la construction a pourtant été débattue récemment. Cette DTA a été contrôlée pour que nous ne puissions pas aborder d'autres thèmes que ceux prévus. Nous pouvons imaginer une solution plus satisfaisante que ce texte.

Le débat public représente une véritable « auberge espagnole ». Chacun y apporte ce qu'il peut. En particulier, le maître d'ouvrage propose des solutions fantaisistes qui ne nous intéressent pas. À l'inverse, les réflexions de fond menées durant le débat n'ont pas été utilisées.

Jean-Claude COQUET

Vous faites partie de ceux qui ne veulent rien faire. Vous voulez aborder des sujets qui ne relèvent pas la compétence de la commission. Je ne vois pas pourquoi nous aborderions l'environnement en général. Nous ne pouvons évoquer ce thème que dans le cadre du projet de contournement.

J'avais prévu votre réaction. J'ai beaucoup réfléchi à la teneur des débats qui doivent être tenus aujourd'hui.

Des problèmes existent déjà sur cet itinéraire : pollution sonore, bruit ou sécurité. Un jour ou l'autre, une solution devra être adoptée et prendre en compte vos préoccupations.

Louis INNOCENTI, responsable de l'Association du Val de Laghet

Le maître d'ouvrage nous propose un projet dépassé. Les experts ne semblent pas maîtriser la géographie : tout l'ouest du département est en effet ignoré par ce projet. L'équité n'est pas non plus respectée. La région doit disposer de moyens suffisants en termes d'infrastructures de transport, tout en veillant à préserver l'environnement. Or les impacts de la circulation autoroutière sont déjà visibles dans le secteur que j'habite et pour lequel je milite.

Pourquoi ne pas renvoyer ce projet à une autre commission de débat public qui étudierait la liaison entre la France et l'Italie ? La recherche de modes alternatifs semble nécessaire pour désenclaver la poche de Nice. La portion La Trinité/La Turbie, comme celle de Nice Nord, présente des sols fragiles.

Monsieur JOVER

J'approuve totalement ce propos. Des problèmes d'environnement se poseront dans chaque zone traversée par ce nouveau projet : Nice Est, Saint-André, Villeneuve-Loubet, etc.

J'ai prospecté durant le week-end. Une très forte majorité des personnes rencontrées demande la prolongation de ce débat public. En effet, la population n'avait pas compris qu'elle était concernée par le contournement de Nice. De votre côté, vous mettez l'accent sur l'expression de la population. Or les habitants plaident justement dans votre sens.

Le terme de contournement autoroutier de Nice a trompé la population.

Jean-Claude COQUET

J'admets que l'appellation de ce débat a été mal choisie. Cela dit, nous avons bien montré, dès le départ, les implications du projet en débutant nos débats à Cannes, Antibes et Valbonne.

En outre, la loi limite la durée du débat public à quatre mois, qui peuvent se prolonger en cas d'événements exceptionnels. En revanche, nous ne pouvons prolonger le débat pour satisfaire les volontés de certains. Un débat permanent doit s'engager. Le débat public n'est que le déclencheur d'une concertation plus vaste sous le contrôle de la commission nationale du débat public avec le maître d'ouvrage. Je ne vois donc pas comment je pourrais défendre devant ma commission nationale une prolongation de ce débat.

De la salle

Ce débat a eu lieu pour une part au mois de décembre, une époque de l'année où il est difficile de mobiliser les individus.

Jean-Claude COQUET

Nous avons beaucoup travaillé durant cette période, notamment sur les cahiers d'acteurs. Nous ne sommes pas partis en vacances. Le débat s'est bien poursuivi en décembre.

Monsieur JOVER

Votre travail n'est pas remis en cause. C'est bien le public qui ne s'est pas senti immédiatement concerné et votre travail d'information a permis de le sensibiliser par la suite. Nous avons prolongé le débat sur la LGV de deux mois. Je ne vous en demande pas autant, mais les habitants de Villeneuve-Loubet, par exemple, découvrent en ce moment les implications de ce projet sur leur commune.

Jean-Claude COQUET

J'ai bien noté votre demande. La commission se réunit demain. Nous aborderons certainement ce point. Cela dit, vous connaissez mon point de vue.

Monsieur RODRIGUEZ, représentant Monsieur le maire de Mouans-Sartoux, André ASCHIERI

Je vous prie d'excuser Monsieur Aschieri, retenu en mairie. Il aurait souhaité être présent à cet atelier, notamment pour expliquer sa démarche.

Je vous remercie, Monsieur le Président, d'avoir tenté d'accéder à sa demande, en convoquant cet atelier autour des questions sanitaires et environnementales.

Hélas, vous répondez mal à la demande exprimée par Monsieur le Maire de Mouans-Sartoux. Cette demande dépassait largement le cadre de ce simple atelier qui, comme vous l'avez reconnu, manque de moyens pour engager les études sollicitées.

La circulaire de février 2005 est signée par le Directeur des routes et le Directeur général de la santé. Elle indique que tout maître d'ouvrage qui conçoit un projet d'infrastructure routière important doit, au préalable, mener des études d'impact sur tous les thèmes pertinents au regard des risques du projet sur :

- la santé ;
- l'air ;
- le bruit ;
- l'eau ;
- les sols ;
- la sécurité routière ;

Le maître d'ouvrage doit en évaluer les effets directs et indirects, apprécier les effets cumulatifs par rapport aux nuisances existantes, identifier les populations exposées et évaluer les effets sur la santé des phases de chantier puis d'exploitation.

Ces études permettent de justifier la solution retenue. Or à l'issue du débat, nous devons pouvoir choisir une option parmi celles proposées par le maître d'ouvrage. Comment justifier alors que ces études ne sont menées que lors de la réalisation du projet ?

En demandant que ces études soient menées, Monsieur Aschieri souhaitait montrer l'incohérence de la démarche du maître d'ouvrage.

D'un point de vue global, Monsieur le Maire aurait certainement partagé les positions de Jacques Molinari. Si la DTA est imparfaite, elle prévoit néanmoins la mise en place d'infrastructures de transport public préalable à de nouveaux aménagements routiers. Or le maître d'ouvrage se concentre d'abord sur l'infrastructure routière avant d'établir le bilan des besoins en transport collectif.

Dans le cadre de cet atelier, je souhaitais revenir sur l'exposé de Monsieur Gastaud. Il a démontré, lors de sa présentation à Mouans-Sartoux, l'inanité de ce projet qui est contraire aux besoins de ce département.

Laurence DALSTEIN-RICHIER chercheur en écologie forestière

Je suis intervenue à Mouans-Sartoux pour évoquer la situation de notre département car nous travaillons depuis dix ans sur les effets de l'ozone et des gaz à effets de serre.

Au ministère de l'Environnement, un service de recherche traite les effets de la pollution atmosphérique par les transports sur la santé et sur l'environnement. Il s'agit des programmes Primequal-Predit.

Plus précisément, les programmes Primequal permettent de mener des études sur les effets des transports routiers sur la santé et l'environnement depuis 1995. Des résultats concrets de ces démarches sont d'ores et déjà disponibles. De leur côté, les programmes Predit étudient les impacts des transports routiers et proposent des solutions aux nuisances engendrées par les réseaux routiers.

Monsieur Rodriguez proposait de réaliser des études complémentaires. Or elles sont déjà conduites depuis plus de dix ans.

Monsieur RODRIGUEZ

La circulaire précise qu'une étude comparative des différentes solutions proposées doit être menée. Je ne crois pas que cette étude comparative des quatre solutions proposées pour le contournement routier de Nice ait été engagée.

Vous vous interrogez sur la pertinence du thème du débat public. Il s'agissait en fait de masquer le projet d'A8 bis.

Jean-Claude COQUET

Croyez-vous qu'une telle ruse aurait « fonctionné » ?

Monsieur RODRIGUEZ

Elle a fonctionné.

De la salle

Elle a fonctionné durant tout le mois de novembre.

Philippe PRUDHOMME, chef de la mission contournement de Nice

Nous ne comparons pas trois ou quatre solutions car elles ne sont pas toutes géométrisées. Nous ne savons pas à quelle latitude et longitude elles passeraient, ni pour quel trafic elles seraient conçues, etc. L'étude comparative que vous demandiez est donc impossible à réaliser à ce stade, c'est pourquoi nous ne pouvons aller au-delà d'un niveau d'étude un peu général et insatisfaisant.

Nous sommes dans une logique d'opportunité et de fonctionnalité du projet. Nous ne connaissons pas encore les détails de ce projet.

Jacques MOLINARI

Lors du projet d'extension du port de Nice, nous avons constaté que le maître d'ouvrage avait mal ficelé son dossier. Il a d'ailleurs abandonné ce projet. Je souhaite qu'il en soit de même pour le projet de contournement de Nice.

Nous ne sommes pas hostiles à toutes les solutions. Certaines, très simples, doivent être retenues. Hélas, vous n'avez pas consacré suffisamment de temps à écouter ces propositions. Nous avons nous-mêmes contribué au débat en proposant des solutions que vous n'avez pas réellement étudiées. Pourtant, ce sont ces propositions desquelles j'aurais souhaité débattre en atelier, avec des personnes compétentes.

Mon pays est privé de sang neuf.

Jean-Claude COQUET

Vous n'avez pas bien compris l'intérêt du débat public. Notre rôle est d'inventorier les problèmes, et non de les régler. Le règlement de ces problèmes demande en effet des années. Monsieur Aschieri avait d'ailleurs convenu de cette réalité. Mener une étude des risques demandait plusieurs mois de travail, ce qui ne correspond pas à la logique du débat public. En revanche, dans le cadre de ce débat, vous pouvez exprimer clairement vos craintes. Une fois l'inventaire établi, le maître d'ouvrage ne peut plus ignorer les problèmes. Il doit proposer des solutions, le cas échéant, pour poursuivre son projet.

Jacques MOLINARI

Ce système est préoccupant car une grande partie des déplacements s'opère par véhicule dans un espace confiné. Il convient de s'attarder sur les raisons qui stimulent ce mode de déplacement. Notre territoire est utilisé pour le transit international à longue distance alors que d'autres moyens existent.

Ces questions doivent être posées. L'aménagement du territoire et l'urbanisme doivent être envisagés globalement. La DDE, débarrassée de la gestion des routes nationales, pourra désormais gérer l'urbanisme de la France.

Des solutions existent. Elles se développent dans d'autres régions. Il s'agit notamment de maîtriser et de contrôler les déplacements. Cette solution ne nécessite pas la construction de nouvelles infrastructures. Vous ne nous donnez le choix qu'entre deux tronçons d'autoroute. C'est l'aménagement du territoire dans une perspective à long terme qui doit nous conduire vers les bons choix.

Jean-Claude COQUET

Monsieur Aschieri se trompait lorsqu'il demandait une étude des risques sanitaires puisque c'est la philosophie et l'avenir des transports qui devaient être abordés selon vous.

Afin de poursuivre cet atelier, je vous propose de ne plus aborder l'opportunité de la construction de l'autoroute. Des ateliers ont abordé les thèmes que vous avez évoqués aujourd'hui. Vous avez suivi ces débats, bien que vous les ignoriez. Vous ne voulez pas entendre parler de l'inventaire que je vous propose. En ce qui me concerne, mon rôle se limite à faciliter les débats entre population et maître d'ouvrage. Je ne vois pas d'inconvénient à interrompre cet atelier s'il ne convient pas à vos attentes.

J'ai pris la précaution de vous communiquer les raisons que je voyais à réunir un tel atelier. Je ne comprends pas l'intérêt qu'il y a à répéter vos réticences ici.

Louis INNOCENTI

L'équipement proposé aura des effets dans l'avenir. Ceci induit des possibilités d'urbanisation et d'accueil économique dans notre région. Un choix nouveau doit être opéré. Allons-nous vers la densification ou l'extension ? Des problèmes de rejet se posent. En effet, tout ce que nous produisons a des rejets. Les cimenteries ne peuvent pas brûler les boues résiduelles des stations d'épuration. Des solutions doivent donc être trouvées. Le projet de contournement de Nice doit être placé dans cette perspective.

Jean-Claude COQUET

Comment la commission pourrait-elle porter tous les péchés du monde ? Nous ne pouvons traiter cette question au cours de cet atelier. Nous sommes réunis pour évoquer les implications du projet qui nous rassemble. Je me tiendrai à cet aspect.

Philippe GIUDICELLI

J'attends de cette réunion qu'elle me renseigne sur les conséquences de ce projet sur l'environnement. Votre tableau comporte 190 cases, ce qui dépasse les données générales que je souhaite recueillir ici.

Monsieur JOVER

Il est important de comprendre les problèmes de l'environnement.

Vous émettez quatre propositions. La quatrième solution me pose problème. En effet, dans le compte-rendu du rapport ISIS, la solution 4 regroupait quatre solutions. Pouvez-vous préciser son contenu ?

Jean-Claude COQUET

Il s'agissait de la solution courte et de l'ASP type Vejdovsky, proposée par le demandeur.

Jacques MOLINARI

Une sixième solution peut-elle être ajoutée ? Elle consiste en la mise en œuvre du concept d'autoroute apaisée.

Jean-Claude COQUET

Proposer de nouvelles solutions entre parfaitement dans le cadre de ce débat.

En outre, j'ai conscience que nous ne pourrions remplir intégralement le tableau que je vous ai soumis. Néanmoins, il vous permettra de pointer ce qui vous préoccupe en premier lieu. Sur la base des textes réglementaires, j'ai défini les enjeux du projet de contournement : sol, eau, air, climat, silence, faune, flore, forêt, biodiversité, Homme.

Monsieur JOVER

Les risques d'urbanisation pourraient être ajoutés.

Jean-Claude COQUET

Autour de l'enjeu « Homme », j'ai identifié six menaces sur la santé, les paysages, l'habitat ou encore les biens matériels.

Monsieur JOVER

La consommation de l'espace est évoquée dans le premier enjeu.

Jean-Claude COQUET

En haut du tableau, ce thème est effectivement évoqué.

De la salle

Ces thématiques concernent la seule construction de l'ouvrage, sans envisager ses implications en termes d'urbanisation.

Jean-Claude COQUET

Vous avez raison. Il convient d'ajouter le thème « Consommation induite de l'espace ».

Jacques MOLINARI

L'effet de coupure est également très important. Ce thème est lié à l'espace.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

En cas d'ouvrage souterrain, l'espace ne sera pas coupé.

Jean-Claude COQUET

L'enjeu « Espace » est ajouté au tableau. Les deux thèmes associés sont la consommation large de l'espace induite et la coupure.

Pour chaque enjeu, j'ai répertorié un certain nombre de menaces.

Quels enjeux vous préoccupent au premier chef ?

Les problèmes de la construction ne sont pas similaires à ceux de l'exploitation. Le temps de l'exploitation étant plus long, je propose de nous concentrer sur cette phase.

Monsieur RODRIGUEZ

Les propos tenus sont inaudibles.

Jean-Claude COQUET

Les calculs montrent que cette phase n'est pas décisive.

Louis INNOCENTI

L'exploitation fait que les autoroutes sont toujours en chantier, sans que les impacts ne soient quantifiés. Dans mon secteur, l'autoroute descend. Elle bouge perpétuellement dans le secteur de Bonvoyage. Ce piémont est gorgé d'eau. Les nappes d'eau sont polluées. L'exploitation est donc « terrible ».

Jean-Claude COQUET

C'est pourquoi je vous propose de nous concentrer sur la vie de l'ouvrage.

Philippe GIUDICELLI

L'effet de serre représente un risque conséquent.

De la salle

Le phénomène va s'accélérer.

Jean-Claude COQUET

Procédons à l'approche inverse. Quels enjeux vous paraissent secondaires ?

Des zones rares sur le plan floristique seraient-elles menacées par exemple ?

Michel MEINARDI

Si le tracé traverse le Vallon obscur, il empiètera sur une zone Natura 2000.

Philippe PRUDHOMME

Au cours de la réunion qui s'est tenue à Villeneuve-Loubet, il a été démontré qu'une variété d'orchidée unique au monde pourrait être menacée.

Monsieur JOVER

Je vous propose d'étudier les problèmes environnementaux à court, moyen et long terme. Dans les lieux sans habitation, des problèmes se présenteront très rapidement en raison du bruit.

L'eau et l'air sont très importants. Un tunnel traversant la nappe phréatique de Villeneuve-Loubet pourrait tarir les sources, ce qui constituerait une catastrophe. Les conséquences sur la flore, par exemple, se manifesteront plus tard.

Louis INNOCENTI

Les ressources en eau sont difficiles à reconstruire. La charte de l'environnement consacre un chapitre à la protection des zones humides, comme la Camargue. Les zones humides des Alpes-Maritimes se trouvent dans les vallons. Elles sont riches. La faune et la flore y sont abondantes.

Philippe GIUDICELLI

Dans le dossier LGV, une carte envisageait tous les points sensibles de la région PACA. Une telle carte pourrait-elle être projetée sur le projet qui nous concerne ?

Jean-Claude COQUET

Les thèmes qui vous préoccupent sont la faune, la flore, la forêt et la biodiversité.

De la salle

Les ressources hydriques nous préoccupent également. L'impact humain et environnemental sur la faune et la flore me semble en outre important.

Jean-Claude COQUET

L'eau est un support de vie, mais ne sert pas à l'alimentation humaine.

Louis INNOCENTI

Il n'existe pas d'équipement sanitaire sur la zone concernée. En ce qui me concerne, je produis mon eau potable et rejette mes eaux usées.

De la salle

Agir sur les bassins versants impacte l'aval.

Jean-Claude COQUET

Votre eau vient-elle de cette zone ? Il est possible que les réserves d'eau qui vous sont attribuées soient tirées d'un canal de la Siagne ou du Verdon par exemple.

L'eau du robinet ne vient pas forcément de votre bassin versant.

Monsieur JOVER

En ce qui concerne Villeneuve-Loubet, l'eau est puisée dans le bassin versant du Loup.

Jacques MOLINARI

Pourquoi ne pas nous appuyer sur le tracé envisagé pour le projet ?

Nicolas JACOTOT, cabinet Scetauroute

Il s'agit d'une carte difficile à lire. Elle contient de nombreuses informations relatives aux enjeux que nous avons jugés importants. L'habitat concentré, les monuments historiques inscrits ou classés sont par exemple indiqués.

Jacques MOLINARI

Indiquez-nous où vous souhaiteriez voir passer le projet !

Philippe PRUDHOMME

La solution courte débrancherait dans le secteur de Vaugrenier. Elle partirait vers le nord avec une courbure pour rejoindre Saint-Isidore, dans la vallée du Var.

La solution longue décrocherait dans le secteur des Bréguières, à la limite des communes de Vallauris, Mougins et Antibes. Son tracé cheminerait plus au nord pour atteindre le même point de franchissement du Var, en face de Saint-Isidore.

Jacques MOLINARI

Disposez-vous d'une coupe grossière ?

Philippe PRUDHOMME

Le projet n'est pas calé en altitude. En cas de relief, nous passons dessous. Pour traverser des vallées, en revanche, nous passons dessus.

Je ne peux pas être plus précis.

De la salle

Entre le Var et le Loup existent de nombreux vallons.

Philippe PRUDHOMME

Nous n'avons pas de réponse précise à ces questions.

De la salle

Pourtant, vous prévoyez certains aménagements qui montrent que vous savez où passer.

Philippe PRUDHOMME

Nous avons des contraintes de pentes très fortes. En tunnel, nous ne pouvons prévoir de pente supérieure à 2 %, pour des questions de sécurité. Aucun échange en souterrain n'est envisagé. En altitude, nous trouvons la limite de franchissement des vallons perpendiculaire. La différence d'altitude pourra être trop importante par rapport au linéaire qui sépare les deux points.

De la salle

C'est pourquoi une coupe serait intéressante.

Jacques MOLINARI

Avez-vous prévu des fenêtres ?

Philippe PRUDHOMME

Des fenêtres peuvent être imaginées sur l'axe des rivières traversées. Un franchissement aérien sera prévu dans la Vallée du Var. Dans la Vallée de la Cagnes, deux solutions sont possibles, avec des impacts différents. Nous pouvons traverser le val de Cagnes de façon sensible ou traverser la Cagne plus en amont, dans le canyon. Dans cette dernière zone, nous ne trouvons ni activité ni habitants. En revanche, la faune et la flore peuvent y être importants.

Jacques MOLINARI

Il s'agit des fameux vallons obscurs.

Philippe PRUDHOMME

En ce qui concerne la traversée du Malvent, nous sommes certains de pouvoir passer en souterrain sous le balcon de Saint-Paul.

Nous cherchons des solutions pour passer sous le Loup et le Mardaric. Nous sommes certains d'y parvenir en passant plus au nord, mais ceci implique un projet plus long, plus coûteux, qui n'intéresserait plus le trafic.

De la salle

Si vous ne devez plus construire de tunnels ou de viaducs, le coût ne serait pas si élevé. Une fois le tunnelier sous terre, le coût du kilomètre supplémentaire diminue considérablement.

Philippe PRUDHOMME

Le coût du kilomètre est estimé à 85 millions d'euros.

Jacques MOLINARI

Un tracé LGV serait donc moins coûteux. En effet, une nouvelle ligne souterraine aurait un profil plus tendu et pourrait faire l'économie de nombreuses fenêtres.

Philippe PRUDHOMME

Je ne crois pas que cet argument soit valable. Notre préoccupation principale en ce qui concerne le tunnel est la sécurité. Le CETE a confirmé que, dans des proportions raisonnables, la longueur n'est pas discriminante de ce point de vue. Nous ne cherchons donc pas à sortir le plus souvent possible à l'air libre.

Jacques MOLINARI

Vous affirmiez il y a quelques semaines ne pas disposer d'informations sur la ventilation des ouvrages. Pouvez-vous nous en parler aujourd'hui ?

Philippe PRUDHOMME

Je ne pourrai vous en dire plus que ce qui vous a été présenté par Scetauroute dans le dossier public. Nous pouvons imaginer des solutions de traitement des particules. Les taux de concentration sont faibles. Les températures fraîches favorisent les réactions chimiques lentes, peu optimales en termes de traitement. Cela nous oblige à concevoir des ouvrages de traitement volumineux qui nécessitent des aménagements des tubes dans les tunnels.

Jacques MOLINARI

Nous avons beaucoup ri lors de la présentation des aménagements paysagers.

Philippe PRUDHOMME

Je ne peux pas vous assurer aujourd'hui que nous ne dégagerons aucun rejet.

De la salle

Dans ces conditions, ne faites rien !

Philippe PRUDHOMME

Nous essayons de monter un projet qui répond à des besoins.

Jacques MOLINARI

Vous devez avoir une idée de la consommation d'énergie engagée.

Nicolas JACOTOT

Le calcul des consommations énergétiques et du coût pour la collectivité est exigé lors de la déclaration d'utilité publique. Or les tracés sont nécessaires pour permettre cette évaluation. La pente, par exemple, influe sur la consommation d'énergie.

De la salle

Pour la mise en souterrain de la troisième voie de LGV, la CETEC nous avait expliqué que le coût le plus important concernait le creusement de la fosse pour descendre le tunnelier. Le coût au kilomètre diminuait ensuite au fur et à mesure que le tunnel avançait.

Philippe PRUDHOMME

Le ratio est effectivement meilleur lorsque le tunnel est prolongé, mais le coût augmente néanmoins.

Monsieur JOVER

Vous confirmez que nous ne pouvons pas passer en souterrain sous les nappes phréatiques du bassin du Loup. Le passage est plus simple en amont qu'en aval.

Philippe PRUDHOMME

Je n'ai pas dit cela. Si nous souhaitons échanger, il est effectivement plus simple de passer plus haut. Il est difficile de réaliser des points bas dans les tunnels, bien que ce ne soit pas impossible.

Gérard BASSI

Les études géologiques ont montré que plus nous descendons vers le sud, moins le terrain est favorable à la construction de tunnels.

Un problème de topographie se pose également. Si nous savons faire entrer un tunnelier sous terre, il convient également de l'en faire sortir. Or le relief est plus prononcé au nord qu'au sud. Dans la bande d'étude présentée, les solutions se situent plus au nord qu'au sud. Cela dit, il convient de franchir les vallons. Si nous ne pouvons passer en souterrain, nous devons opter pour le viaduc.

Monsieur JOVER

Quelle est la longueur prévue pour le tunnel dans la solution courte ?

Philippe PRUDHOMME

14 ou 16 kilomètres de tunnel sont prévus.

Monsieur JOVER

La cinquième solution propose onze kilomètres de tunnel. Elle serait donc satisfaisante. Certaines personnes voient dans cette solution le spectre de l'A8 bis. Cela dit, dans ce secteur, cette solution préserverait l'environnement. Elle doit donc être étudiée sérieusement. Vous aviez l'air plus tôt de vous désintéresser de cette option.

Philippe PRUDHOMME

Plus nous nous éloignons vers le nord, plus le coût s'élève.

Jacques MOLINARI

Nous avons rencontré la DDE, il y a deux ans. Nous lui avons demandé de nous aider à réfléchir à la traversée des Alpes-Maritimes par une ligne nouvelle à grande vitesse. Nous regrettons que ces recherches ne soient pas prises en compte.

Le projet que vous présentez pourrait ressembler à un projet de ligne à grande vitesse. Le seul passage possible se situe au même endroit pour les deux projets.

Si les deux débats publics étaient réunis, nous aurions pu avancer plus rapidement. Une ligne nouvelle à grande vitesse qui traverserait les Alpes-Maritimes passerait inévitablement par les points que vous avez retenus. RFF reprendra ces études.

Philippe PRUDHOMME

Nous travaillerons avec RFF, le moment venu, dans la mesure où nous décidons d'engager le projet de contournement de Nice. Nous n'avons pas encore anticipé la décision qui sera prise à la suite du débat.

Cela dit, les contraintes géométriques sont plus importantes pour une ligne ferroviaire que pour une autoroute. De plus, nous ne connaissons pas le point de rabattement qui sera choisi pour la LGV.

Jean-Claude COQUET

Le débat montre l'intérêt du mariage des deux projets.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Il n'existe pas d'antagonisme entre ces projets qui ne s'excluent pas. Le contournement de Nice comme la LGV doivent être réalisés dans le respect de l'environnement.

Jacques MOLINARI

Vos propos m'étonnent, compte tenu de votre spécialité. Si vous favorisez les déplacements automobiles, vous obtiendrez des retombées environnementales importantes.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Ce projet, dans sa partie souterraine, concerne essentiellement les poids lourds. Or d'ici 2020, une hausse de 70 % du transport de poids lourds est prévue. D'ici là, j'espère que les solutions s'appuyant sur les transports maritime et ferroviaire seront développées. Ce sera néanmoins insuffisant.

Jacques MOLINARI

Il s'agit d'un débat politique. Les prévisionnistes s'appuient sur des données anciennes. Les comportements évoluent, notamment pour répondre aux exigences environnementales. Ne nous fions pas aux tendances !

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Les tendanciels s'appuient sur les modélisations. Nous sommes contraints, dans tous les domaines, d'utiliser des prévisions. Or ces prévisions envisagent, dans le cadre des accords de Kyoto, une augmentation de 70 % du transport de marchandises pour 2020. Je n'ai pas inventé ce chiffre. Nous devons tenir compte de cette réalité.

Un projet ne doit pas exclure l'autre.

Louis INNOCENTI

Le prévisionnel dynamique tient-il compte du statique, c'est-à-dire de l'assise de l'autoroute ? L'A8 supportera-t-elle un tel accroissement ?

Laurence DALSTEIN-RICHIER

C'est bien le transport des marchandises qui augmentera de 70 %, non celui des véhicules légers. Les transports ferroviaire et maritime doivent augmenter. Cela dit, ils ne permettront pas de gérer tous les flux. Cette solution souterraine est donc convenable pour le transit des poids lourds.

Louis INNOCENTI

Les transitaires emprunteront l'autoroute existante que nous ne pourrions aménager puisqu'elle ne tient pas.

Jean-Claude COQUET

En ce qui concerne l'eau, lorsqu'un vallon est traversé, passer au-dessus ou en souterrain revient au même. Pourquoi alors vous inquiétez-vous de la construction de viaducs ?

Louis INNOCENTI

Vous parlez de franchissement. L'A8, entre Nice et La Turbie, représente un parcours longitudinal sur le Piémont. Ce passage est fragile.

Jean-Claude COQUET

J'ai bien compris votre souci. La stabilité des sols dans votre secteur est mauvaise. Toutes les constructions, depuis la Via Aurelia, posent problème. Je pense que les Ponts-et-Chaussées maîtrisent cette question.

Monsieur JOVER

Je connais bien le secteur de Villeneuve-Loubet. L'alimentation en eau de cette commune s'effectue en puisant dans les nappes alluviales. Nous puisons l'eau à dix mètres de profondeur. Si un viaduc est construit, des piles seront bâties. Des risques de pollution des nappes phréatiques existent car il s'agit de zones directement pompées.

La nappe alluviale se trouve à dix mètres de profondeur, les puits se situent à cent ou trois cent mètres. D'autres puits descendent même à quatre cent mètres.

Jean-Claude COQUET

Je suppose que des périmètres de protection ont été délimités.

Monsieur JOVER

Le projet concerne ce périmètre de protection.

Monsieur JOVER

Il s'agira d'en tenir compte.

Jacques MOLINARI

La définition de ce périmètre est fallacieuse. La réalité hydrogéologique est plus complexe. Nous sommes en présence de nappes superposées que nous risquons de perforer. Les problèmes de surface sont dérisoires par rapport à la situation souterraine.

Ces vallons sont horriblement pollués. A Menton, les teneurs en nitrates sont effarantes. Si nous prenions d'autres mesures, les résultats seraient certainement aussi mauvais.

Jean-Claude COQUET

Les périmètres que j'évoquais ne concernent pas la surface, mais la ressource en eau, destinée à l'alimentation humaine.

Monsieur RODRIGUEZ

Quelle est la nature géologique du sous-sol ?

Jacques MOLINARI

Il s'agit de calcaire fracturé.

Monsieur JOVER

Le bassin du Loup se compose de jurassique et de calcaire.

Nicolas JACOTOT

Notre étude préliminaire devra être complétée. Nous avons toutefois déjà révélé que, dans le secteur concerné, deux types de fonctionnement sont observés. Les nappes alluviales, d'une part, que nous maîtrisons bien car nous connaissons le sens d'écoulement. Les calcaires du jurassique, eux, à comportement karstique, sont moins connus. En effet, leur fonctionnement est aléatoire, du fait des fracturations. Malgré toutes les études, nous ne pourrions pas garantir qu'il n'y aura pas d'impact.

Dans le cadre des études complémentaires, la première recommandation sera d'imposer un suivi quantitatif précis du débit des sources d'alimentation en eau potable de la zone. C'est ainsi que nous pourrions mesurer le phénomène lors du creusement. Nous pourrions ainsi prévoir les dispositions techniques à mettre en œuvre pour l'étanchéité du tunnel afin de restituer au mieux l'eau drainée par le tunnel au massif, ceci pour éviter le tarissement des sources.

Monsieur JOVER

Le tracé long semble plus approprié. Vous prendriez avec la solution courte des risques « monstrueux » pour la commune.

Gérard BASSI

A Avignon, un ouvrage sur le Rhône a été construit pour le TGV. Les piles se situent au pied du puits de captage, sans problème. Des études ont été menées. La nappe qui alimente Avignon comme les communes alentour est suffisante. Les piles de cet ouvrage sont « monstrueuses », bien que situées à dix mètres du puits de captage. Nous savons donc réaliser ce genre d'ouvrage.

Monsieur JOVER

Je prends acte de votre position, mais vos experts ne tiennent pas le même discours.

Nicolas JACOTOT

Vous évoquiez une nappe alluviale. Je répète que nous maîtrisons ce type de nappes. En revanche, nous maîtrisons moins le calcaire jurassique. Cela dit, si le projet devait se concrétiser, les études APS permettraient de mieux comprendre le terrain karstique pour prendre les mesures nécessaires.

Philippe GIUDICELLI

Opérez-vous des sondages de terrain avant de réaliser des tracés en APS ?

Gérard BASSI

A ce stade d'étude, la géologie ne consiste qu'en une bibliographie. Nous connaissons la qualité des terrains. Par la suite, le cas échéant, des études APS seront menées. Des reconnaissances géologiques interviendront lors de la comparaison des variantes. Elles seront affinées sur la solution proposée.

Philippe GIUDICELLI

Quid de la LIO ? La DTA affirmait qu'un besoin de liaison est-ouest existait. Ce projet aurait pu permettre d'utiliser le pont sur le Var et sa très belle courbe. Je n'ai vu aucune voiture le traverser pour le moment.

Philippe PRUDHOMME

L'atelier sur les scénarios avait abordé cette possibilité. Elle a été éliminée car elle n'atteint pas un objectif de délestage suffisant.

La LIO est une voie routière de type deux fois deux voies, avec des carrefours à niveau et donc une vitesse de circulation moindre, comparée à une autoroute.

Le pont de la 202 bis est vide car la route est fermée. Dès son ouverture, le pont sera chargé par le trafic entre Nice et la zone industrielle de Carros. Cet ouvrage ne pourrait pas servir à écouler les trafics nord-sud et est-ouest. Ce pont est bidirectionnel.

Monsieur JOVER

Je souhaite une petite explication technique. Si vous franchissez le Loup et le Mardaric en viaduc, vous arrivez en terrain plat. Comment, alors, entrer en tunnel ? Doit-il impérativement exister une montagne en face ?

Gérard BASSI

A la sortie des viaducs, nous nous trouverons face à une montagne, ce qui nous permettra d'entrer directement.

Monsieur JOVER

On ne trouve pas de montagne à la sortie de Mardaric.

Philippe PRUDHOMME montre le tracé possible sur la carte. Les participants à l'atelier demandent des explications concernant la légende de cette carte.

Monsieur JOVER

Votre explication ne me convainc pas.

Philippe PRUDHOMME

Monsieur Jover, nous avons pris rendez-vous la semaine prochaine. Vous évoquez des problèmes particuliers qui ne concernent personne autre que vous-même.

Jean-Claude COQUET

Ce peut être l'un des points que nous devons éclaircir.

Monsieur JOVER

Je souhaitais savoir comment vous descendez en tunnel alors que vous vous situez sur une zone plate et urbanisée.

Gérard BASSI

Si vous vous trouvez face à une montagne, le viaduc pénètre directement. Si ce n'est pas le cas, il convient de s'appuyer sur le terrain. Des entrées en tunnels sont prévues avec des têtes. Des tranchées d'abord ouvertes puis recouvertes sont aménagées, en fonction de l'urbanisation. Ceci dépend du profil en long, c'est-à-dire de la coupe longitudinale qui est établie lorsque le tracé est défini. Or nous n'avons pas de tracé.

Nous ne pouvons donc pas répondre précisément à vos questions.

Monsieur JOVER

Quelle est la pente maximale qui permet de descendre ?

Gérard BASSI

La pente maximale dans un tunnel comme dans une tranchée ouverte est de 2 %. Dans une tranchée à l'air libre, elle est de 4 à 5 %.

Jacques MOLINARI

Pouvons-nous nous déplacer vers l'est ?

Philippe PRUDHOMME décrit la partie orientale de la carte.

Jacques MOLINARI

Votre projet s'arrête avant La Turbie.

Philippe PRUDHOMME

Oui, mais nous avons mené des études s'étendant jusque là auparavant. Ce n'est plus d'actualité aujourd'hui.

La zone concernée se compose de poudingues. Des formations alluvionnaires remontent assez haut sur Nice. C'est pourquoi nous ne choisirions pas une option rectiligne, mais un arc qui constituerait un détour par le nord pour éviter des terrains de mauvaise qualité et bénéficier d'une couverture suffisante.

Nous certifions que nous pouvons passer sous tous les vallons.

Jacques MOLINARI

Vous risquez de croiser des saignées alluviales.

Philippe PRUDHOMME

Nous passons avec des couvertures suffisantes pour nous tenir sous le substrat des rivières traversées.

Gérard BASSI

La plaine du Var culmine à 40 mètres. Les Paillons se situent à 80 mètres. Huit kilomètres séparent les deux vallons. Nous sommes capables, avec une pente de 1 à 2 %, de relier cette distance pour atteindre une altitude de 80 mètres. Tous les vallons sont perchés, c'est pourquoi nous sommes certains de passer dessous.

L'étude bibliographique nous a conduits à observer les bons terrains. De la position de Saint-Isidore et de Nice-est, une ligne droite peut être tracée et elle s'affranchit des mauvais terrains.

Jean-Claude COQUET

Les terrains que vous considérez comme mauvais sont-ils ceux dans lesquels l'eau est puisée ?

Gérard BASSI

Je ne crois pas que des captages se trouvent dans cette zone très différente de l'ouest de Nice. Il s'agit de terrains de mauvaise craie.

De la salle

En ce qui concerne la problématique environnementale, d'excellents travaux ont été menés dans le cadre d'une enquête publique qui consiste à démonter et à transférer une partie de la ligne à haute tension. Le faisceau d'études est comparable. Les résultats sont très affinés. Vous pouvez les obtenir.

En ce qui concerne la nature des terrains traversés, l'étude Arcadis montre que la solution sous tunnel traverse des roches dures pouvant générer des ennuis de chantier, des retards ou des surcoûts.

En outre, le passage direct ou en arc influe sur la distance et donc sur le coût de l'ouvrage.

Philippe PRUDHOMME

L'arc allonge d'un kilomètre le tracé rectiligne. Le tracé en arc a été prévu dans l'estimation du coût de l'ouvrage.

De la salle

Du fond du vallon de la Madeleine, avec une courbure nord, je ne suis pas certain que vous pourriez passer 20 ou 30 mètres sous ces gorges abruptes. Une sortie me semble obligatoire.

Philippe PRUDHOMME

La différence d'altitude permet de passer avec une couverture suffisante.

Monsieur JOVER

Du point de vue de la sécurité, les virages ne posent-ils pas problème ?

Philippe PRUDHOMME

Ce tracé ne prévoit qu'un seul virage. La sinuosité serait supprimée, ce qui constitue l'un des objectifs du projet. Nous aboutirons à moins de virages et de pentes.

Gérard BASSI

En ce qui concerne les normes géométriques, les normes minimales sur une autoroute prévoient des courbes de 400 mètres. Le tracé sur lequel nous travaillons est rectiligne, bien qu'arqué.

Jean-Claude COQUET

Ne s'agit-il pas d'un rayon de 20 000 mètres plus que de 10 000 ?

Gérard BASSI

Nous ne travaillerons pas sur un tunnel à un seul arc. De grandes lignes droites succèderaient à des rayons de 1 200 mètres au minimum. Nous devons prévoir trois fois la valeur retenue à l'air libre pour assurer les distances de sécurité. Ces indications sont approximatives puisque le projet n'est pas encore suffisamment avancé pour disposer de données précises.

Louis INNOCENTI

Nous sortons du tunnel au confluent de la Banquière et des Paillons. Pour rejoindre l'autoroute existante, l'échangeur de Nice-est devra être modifié. Il conviendra, à terme, de prévoir des raccordements si le tramway rejoint cette zone. Un système multimodal devrait donc être envisagé. Comment cela se passera-t-il ?

Philippe PRUDHOMME

Le tunnel sortirait de la falaise. Le mouvement ouest-est se raccorderait sur le viaduc existant pour reprendre la montée de la Turbie. Dans l'autre sens, une bifurcation en rive gauche des Paillons serait prévue.

En ce qui concerne le tramway, une opportunité de développer un parc-relais a été mise au jour, suite aux travaux préparatoires au débat public. Ceci imposerait une requalification profonde du secteur. Il s'agit pour le moment d'un projet à long terme. Notre ouvrage de raccordement du contournement de Nice à l'A8 ne prévoit pas de parc-relais.

Jean-Claude COQUET

Je vous propose de revenir aux questions sanitaires et environnementales car nous nous éloignons de ces thèmes, bien que tout soit lié.

J'ai retenu que l'eau constituait l'une de vos préoccupations majeures. Devons-nous considérer que l'air, par exemple, ne vous préoccupe pas ?

Louis INNOCENTI

La pollution de l'air implique les autres pollutions.

Philippe GIUDICELLI

Une enquête publique est actuellement menée sur le plan régional de qualité de l'air (PRQA). Il se traduit par un plan de protection de l'atmosphère (PPA). Les citoyens sont invités à commenter ce document disponible sur Internet.

J'ai vu ce document qui rassemble de nombreuses données techniques, mais peu de synthèses.

En ce qui concerne la région cannoise, ces données mettent peu l'accent sur les points faibles. Le CO2 est un sujet qui m'intéresse. Or cette étude ne mentionne pas les effets locaux de la production de CO2.

Le CITEPA mesure les effets du CO2. Il serait intéressant de comparer la production de CO2 en ville et sur autoroute. Hélas, il n'existe pas de données. 300 000 voitures circulent dans la région cannoise. Quelle quantité de CO2 produisent-elles ? Selon moi, elles polluent plus que les voitures circulant sur autoroute.

150 millions de tonnes de CO2 sont émises par les transports en France. 130 millions sont produites par le transport routier. Quelle est la contribution des Alpes-Maritimes dans cette catastrophe ? Les

transports représentent 25 % de la production de CO2. Le chauffage et l'industrie contribuent ensuite à cette production. Peut-être nos efforts sur le chauffage ne sont-ils pas suffisants ?

Une cimenterie a dû interrompre son activité durant quinze jours afin de respecter le protocole de Kyoto. Hélas, le transport n'est pas mis à pied en vertu de ces accords. C'est injuste !

Jean-Claude COQUET

Vous êtes préoccupés par l'effet de serre et regrettez que nous ne distinguions pas les impacts du projet sur la production de gaz à effets de serre.

Laurence Dalstein-Richier affirme que si les véhicules fournissent un effort moindre pour grimper les côtes puis pour freiner, leur consommation diminuera, leur production de CO2 également, à trafic égal. Si l'aménagement de l'autoroute conduit au développement du trafic, alors la situation locale n'évoluera pas.

Jacques MOLINARI

Le trafic sur la partie est du département est très faible par rapport au centre et à l'ouest. L'économie en termes de gaz à effet de serre qui résulterait d'un nouveau tracé souterrain serait modique. Il conviendrait de transposer ce qui a été entrepris à l'échelle de l'arc alpin pour respecter les accords internationaux. Le débat public pourrait relancer l'idée selon laquelle, dans ce secteur, nous pourrions nous engager dans une recherche méthodologique et théorique visant à définir comment une région touristique peut respecter les accords internationaux.

Sur le tracé de l'autoroute, des problèmes de reconcentration des rejets se poseront. En effet, aux fenêtres des tunnels et aux débouchés des centrales de ventilation, une concentration de gaz sera observée. Les effets locaux seront donc différents. Ceci sera valable quel que soit le type d'usine de traitement utilisé.

Des problèmes de bruit et d'esthétique interviendront également. Au franchissement des vallons, les protestations des populations vivant près des débouchés des tunnels et au passage des viaducs sont inévitables.

Pour preuve, sur la partie est de l'A8, le vacarme provoqué par le faible trafic entre La Turbie et Vintimille au franchissement des vallons est très gênant. L'amplification par les vallées des nuisances sonores est connue depuis de nombreuses années. Aux débouchés des tunnels ainsi qu'au niveau des viaducs, il convient de se prémunir contre le vacarme. Ainsi, des casquettes devront être élevées. Sur les viaducs, des murs anti-bruit seront nécessaires. Ces mesures auront un effet extrêmement préjudiciable pour le paysage.

Les paysagistes plantent arbres et fleurs, mais le résultat reste hideux.

Quid également de la concentration des rejets ?

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Si nous n'agissons pas, en 2020, de nombreux embouteillages seront constatés, dégageant plus de rejets polluants qu'aujourd'hui.

Si une solution souterraine est choisie, nous limitons la pente, donc les rejets. Le bruit des poids lourds engendrera moins de nuisances sonores.

Le niveau local n'est pas pertinent à analyser pour la production de gaz à effets de serre. C'est à l'échelle régionale qu'il convient de mesurer ces effets. L'aménagement d'un réseau routier souterrain propre doit être engagé parallèlement au développement du train, du transport maritime et du tramway.

Il convient de ne pas écarter la solution souterraine qui s'avère la plus satisfaisante. Ne rien faire serait pire que tout. Les embouteillages créent plus de pollution atmosphérique que la fluidité d'un trajet.

De la salle

L'A8 sera toujours encombrée par ces flux de population locale. Dans le nord de Nice, le projet ne posera pas de problème car un souterrain est prévu sur toute la longueur. Sur la section ouest, au contraire, la solution sera dommageable.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Les aménagements de la portion ouest doivent être discutés avec les professionnels. Il convient de ne pas écarter ce projet, mais de choisir une solution.

Jacques MOLINARI

Vous ne m'avez pas écouté. Je parlais de l'ouest où il n'existe pas de fenêtres. Vous ne réaliserez pas d'économies d'énergie sur la section ouest puisque les deux tracés sont en planéité. La seule économie que puissions attendre serait réalisée lors du passage sous la ville de Nice. Or le trafic dans cette zone est bien moindre qu'à l'ouest.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Croyez-vous que cette fluidité à l'ouest de Nice sera toujours d'actualité dans vingt ans ?

Philippe GIUDICELLI

Je vous ai envoyé une note dans laquelle je tentais de calculer les effets des embouteillages. 10 000 heures d'embouteillage par an sur l'A8 sont inventoriées dans le dossier du maître d'ouvrage. J'ai traduit cette donnée en émissions de gaz à effets de serre, en multipliant par 7 les émissions de CO₂, comme le recommande la mission ministérielle. La consommation d'un litre d'essence lors d'un embouteillage dégage 2,3 kilogrammes de CO₂.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Un poids lourd de trente tonnes consomme 38 litres aux cents kilomètres, lorsqu'il roule à 70 kilomètres par heure. Dans un embouteillage, il consomme dix fois plus.

Jacques MOLINARI

Je regrette que vous n'ayez pas assisté à l'exposé de Madame Vitorge sur les autoroutes apaisées. Réduire la limitation de vitesse supprime les encombrements. Vous pourriez, au Conseil général, faire un effort dans ce sens.

Jean-Claude COQUET

Laurence Dalstein-Richier ne fait pas partie du Conseil général, mais d'une association comme la vôtre.

Philippe GIUDICELLI

Aucun homme politique n'imposera de rouler à 70 kilomètres par heure sur autoroute. Cette mesure pourrait être utile, mais ne sera jamais appliquée.

Jacques MOLINARI

Les élus de la région grenobloise soutiennent pourtant cette mesure.

Philippe GIUDICELLI

Comment faire appliquer cette mesure ?

De la salle

Nous nous situons sur un axe de transit transfrontalier. Les circulations se juxtaposent. Comment empêcher le trafic local d'utiliser le nouveau tronçon d'autoroute ?

Jean-Claude COQUET

Son prix sera trop élevé.

De la salle

Les poids lourds paient près de treize euros pour traverser notre département alors qu'ils paient plus de deux cent euros au nord. Escota pourrait multiplier par dix ses tarifs pour les poids lourds et rendre les trajets gratuits pour les habitants.

Philippe PRUDHOMME

La traversée des Alpes-Maritimes coûte 16,80 euros, contre 228 euros pour passer le tunnel du Fréjus, par exemple.

Philippe GIUDICELLI

Pourquoi le tarif est-il si bas ?

Philippe PRUDHOMME

Les tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus sont des ouvrages transfrontaliers, contrairement aux nôtres.

Jacques MOLINARI

La clause de la zone fragile pourrait être invoquée.

Philippe PRUDHOMME

Cette situation nous paraît incongrue. Elle pourrait nous permettre de plaider en faveur de la réalisation du projet au niveau financier.

De la salle

En ce moment, le tunnel du Fréjus est fermé aux matières dangereuses. Tous les camions transportant ces marchandises passent donc par notre département.

Monsieur JOVER

Je regrette l'absence de représentants politiques à cette réunion. Lors de la dernière réunion du débat public, il semblait clair que le tracé court était sollicité. Or aujourd'hui, nous ne rejoignons pas cet avis. Les politiques devraient entendre ce que les experts affirment.

Jean-Claude COQUET

Un homme politique est parmi nous.

In fine, le décideur sera le ministre. L'exercice auquel je vous invitais consiste à attribuer des notes aux solutions en fonction de différents critères. Il visait à définir la solution la moins pénalisante.

Jacques MOLINARI

Je plaide en faveur de la solution 6 qui consiste en l'aménagement sur place d'une autoroute apaisée. Aucune nuisance supplémentaire n'est engendrée par cette solution. Diminuer la vitesse réduit la consommation de pétrole et les nuisances sonores, permet d'augmenter le débit sans investissement majeur et d'utiliser les bandes d'arrêt d'urgence. Cette solution permet donc de gagner sur tous les tableaux. Elle doit figurer dans le constat dressé par la commission du débat public.

Néanmoins, un troisième tube doit être construit pour le contournement nord de Nice qui nécessite une sécurisation. Il s'agit toutefois d'un investissement minime.

J'attire votre attention sur le document que nous venons de produire sur le financement de toute nouvelle section autoroutière qui fait appel à la générosité des collectivités locales, à un taux de participation similaire à celui que propose l'Etat.

Les élus devraient mieux réfléchir avant de lancer ce type de projets.

Jean-Claude COQUET

Ce serait vrai pour une partie qui ne serait pas couverte par le tarif des péages.

Philippe GIUDICELLI

Si nous comparons les première et deuxième solutions à l'ouest, considérez-vous que le nouvel ouvrage serait moins agressif s'il rejoignait les Bréguières ?

Philippe PRUDHOMME

La solution longue permettrait de nous caler plus bas que la solution courte, tel que ces deux tracés sont décrits dans le dossier. En effet la solution longue aurait moins d'émergence à l'air libre que la solution courte.

Gérard BASSI

L'ouest est plus en relief.

Jean-Claude COQUET

En ce qui concerne les ressources en eau, des zones sensibles sont-elles traversées ?

Gérard BASSI

Il est difficile de nous prononcer sur les ressources et les nappes à ce stade d'étude. Nous passons sous des vallons.

Les études géologiques, comme les tracés, ne sont pas réalisés. Il est donc difficile d'être plus précis.

Monsieur JOVER

Nous connaissons la localisation des bassins.

Jacques MOLINARI

La solution longue serait-elle moins périlleuse que la courte ?

Philippe PRUDHOMME

Son pourcentage de tronçon linéaire serait moins important.

Jean-Claude COQUET

En outre, la solution longue passerait plus loin que la courte d'une zone d'alimentation en eau humaine.

Philippe PRUDHOMME

Cette solution coûte 400 millions d'euros de plus que la courte.

Jean-Claude COQUET

Ce n'est pas notre propos aujourd'hui. Nous mesurons les avantages et inconvénients des différentes solutions. Préserver les ressources en eau ou limiter le bruit a un coût.

De la salle

Nous disposons de moins en moins de ressources hydriques. Elles doivent donc être préservées. Une solution de moindre risque pris coûtera certainement plus cher car nous devons trouver de l'eau ailleurs.

Jean-Claude COQUET

Un tube dans une nappe phréatique pollue-t-il systématiquement ?

Philippe PRUDHOMME

Il ne s'agit pas d'un problème de pollution, mais de modification du régime d'écoulement des eaux. Le chantier sera drainé avec toutes les précautions nécessaires pour assurer son étanchéité.

Gérard BASSI

La réalisation d'un tunnel dans l'eau pose problème.

Nicolas JACOTOT

Capter par drainage l'eau du massif dans une galerie pose des problèmes en phase de travaux car il convient de maîtriser les terrassements. En phase définitive, l'étanchéité du tunnel doit être assurée. L'eau captée peut être collectée de manière séparative par rapport à la pollution générée par le trafic en phase d'exploitation. Cette eau ne sera pas perdue puisqu'elle est propre. Elle reste totalement séparée du dispositif final. Même détournée, elle est utilisable.

Monsieur JOVER

Vous vous apercevrez du dérèglement de l'eau trop tardivement pour intervenir. Ce risque doit-il être étudié ?

Gérard BASSI

Le problème ne se pose pas aujourd'hui. Nous n'avons pas les moyens d'en parler.

De la salle

Ce risque aura un coût.

Monsieur JOVER

Je souhaite défendre la cinquième solution, dont la partie en tunnel est plus importante.

Philippe GIUDICELLI

La DTA indique qu'en 2020, des risques de pénurie d'eau sont à craindre à l'ouest du département. L'accélération du rythme de changement climatique aggravera ce phénomène.

Jean-Claude COQUET

J'ai étudié cette question. Des ressources sont disponibles pour les Alpes-Maritimes dans la réserve de Saint-Cassien. Elles ne sont pas encore utilisées. 15 millions de mètres cubes sont disponibles pour l'eau potable et l'agriculture, éventuellement.

Philippe GIUDICELLI

Le Var et les Alpes-Maritimes sont en conflit à ce sujet.

Jean-Claude COQUET

J'ai abordé ce problème alors que je défendais ma part dans le Var. Ce département a également accès à 15 000 millions de mètres cubes. Ces volumes sont très importants.

Néanmoins, mieux vaut utiliser les ressources locales qui ne doivent pas être payées.

De la salle

Le passage en souterrain préserve la forêt. Les menaces d'incendie dans notre département sont importantes. Les sorties en surface dans les zones naturelles doivent être limitées. C'est pourquoi la cinquième solution semble plus intéressante. Il en va de même pour la faune, la flore et les zones protégées. Les sorties posent en revanche problème pour l'homme, l'habitat, les paysages, la santé, les activités économiques ou le patrimoine culturel.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Les Norvégiens ont réalisé de nombreuses études afin de favoriser le traitement des rejets.

Jean-Claude COQUET

Vous préconisez le recours au souterrain, associé à une collecte et un traitement des rejets efficaces. En outre, l'étude des ressources en eau est essentielle pour ne pas compromettre l'alimentation humaine.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Cette solution évite les nuisances sonores et paysagères. En ce qui concerne le traitement, nous pouvons utiliser les procédés les plus efficaces. Nous figurerions parmi les meilleurs mondiaux. Travailler sur les eaux de lessivage et de nettoyage des tunnels sera également décisif car les résidus sont très polluants.

Jean-Claude COQUET

Des bassins de rétention à la sortie des tunnels pour récupérer des eaux de nettoyage sont-ils utilisés ? Comment ces eaux sont-elles traitées ?

Gérard BASSI

Des bassins de décantation permettent de traiter ces eaux. Cette disposition est obligatoire.

De la salle

Le risque sismique est-il bien limité par la solution en tunnel ? L'étude CETEC pour la mise en souterrain de la voie ferrée prouvait l'efficacité de ce choix.

Philippe PRUDHOMME

Les tunnels présentent une bonne tenue aux risques sismiques. Ils peuvent néanmoins être sectionnés. Au Japon, ces ouvrages se comportent mieux que les aménagements aériens.

De la salle

La consommation de l'espace est préservée si les sorties sont limitées. Il en va de même de la morcellisation du territoire.

Au vu des éléments dont nous disposons, seule la solution « longue + » semble satisfaisante. Or nous ne connaissons pas le coût de cette solution, améliorée des aménagements nécessaires.

Philippe PRUDHOMME

Nous ne sommes pas rentrés dans le détail des coûts à engager. Nous avons utilisé des ratios grossiers, mais nous avons envisagé ce type d'aménagement.

En ce qui concerne la cinquième solution, nous n'avons étudié ni sa faisabilité ni son coût. Nous ne savons pas où nous devons remonter pour franchir le Loup en souterrain. Ce point nous éclairera sur la longueur du tunnel et, donc, sur le coût du projet.

Monsieur JOVER

Vous pouvez comparer les coûts envisagés pour l'A8 bis.

Jean-Claude COQUET

Cette solution permettrait de desservir Carros ou le plateau Tercier.

Philippe PRUDHOMME

Le tracé de l'A8 bis n'était pas comparable.

Gérard BASSI

Le tracé de l'A8 bis n'était pas souterrain. De nombreux passages étaient à l'air libre. Il devait passer plus au nord que notre solution longue. Le linéaire à l'air libre était bien plus important que celui proposé dans la seconde solution.

Monsieur JAUBERT

Nous avons présenté la cinquième solution avec la solution longue bis qui monte plus au nord. C'est dans ce cadre que les habitants ont vu en ce projet le spectre de l'A8 bis.

Cet itinéraire ne me pose pas de problème, du moment qu'il est enterré en tunnel. Certes, il passerait sous le Mas d'Artigny qui, je crois, n'est pas un monument historique !

Gérard BASSI

Les fuseaux sont plus au sud que ceux de l'A8 bis où de nombreux tracés étaient à l'air libre.

Monsieur JOVER

Ces tracés à l'air libre se situaient essentiellement vers Mouans-Sartoux et Valbonne.

Gérard BASSI

Ce projet limitait les tunnels pour des questions de coût. Il s'agissait de s'accrocher au mieux au relief. Pour le projet de contournement de Nice, l'urbanisation et la protection de l'environnement nous empêchent de prévoir un tracé à l'air libre. C'est pourquoi le maître d'ouvrage a pris rapidement le parti du souterrain.

Monsieur JOVER

L'A8 bis prévoyait en outre de nombreux échangeurs.

Gérard BASSI

Très peu d'échangeurs sont prévus dans ce nouveau projet.

Monsieur JOVER

La cinquième solution ne rappelle en rien l'A8 bis.

Philippe PRUDHOMME compare sur une carte les tracés de l'A8 bis et du projet de contournement de Nice.

Monsieur JOVER

Le maire de Villeneuve-Loubet se sent très concerné par la question de l'urbanisation. Si un échangeur est prévu à la carrière de la Roque ceci impliquerait une urbanisation des alentours. Des arrêtés « biotopes » pourraient-ils freiner ce phénomène ?

Philippe PRUDHOMME

Il s'agit de droit de l'urbanisme. Les plans locaux d'urbanisme s'inscrivent dans des schémas de cohérence territoriale. Ces documents doivent respecter la DTA. Les outils de protection se trouvent donc entre les mains des élus.

Philippe GIUDICELLI

Nous attendons toujours après les SCOT.

Philippe PRUDHOMME

Il est difficile de gérer les demandes de classement en terrain constructible, sollicitées par les propriétaires fonciers. Cela dit, les élus locaux ne sont pas impuissants.

Jean-Claude COQUET

S'il n'existe pas de sortie, les risques d'urbanisation sont limités de fait.

De la salle

La Mantega (?) constituera une pompe à circulation locale.

Philippe PRUDHOMME

La Mantega correspond à la demande de certains Niçois qui prônent, en outre, la gratuité de l'A8.

De la salle

Une confusion existe entre un axe de transit transfrontalier et un boulevard urbain. Actuellement, une juxtaposition des circulations est constatée.

Philippe PRUDHOMME

Ce dispositif ne serait envisageable que si le contournement de Nice était réalisé. Le trafic de transit serait supprimé de l'A8.

De la salle

L'E80 a vocation transfrontalière. Favoriser la circulation locale n'est donc pas une solution.

Monsieur JOVER

Déqualifier l'autoroute urbaine nécessiterait de la modifier en deux fois trois voies.

Philippe PRUDHOMME

La Mantega se situe à l'est de Nice.

Jean-Claude COQUET

J'ai posé cette même question. Pour évacuer le trafic de transit, je proposais de passer en deux fois trois voies. Or il semble qu'en roulant d'une façon apaisée, un tronçon deux fois deux voies est suffisant.

De la salle

L'A8 ter est en préparation !

De la salle, un membre de l'Association CDD

L'autoroute A8 a été construite, il y a trente ans. Ce nouveau projet suffira-t-il à satisfaire les besoins futurs ? Un troisième projet de contournement ne sera-t-il pas nécessaire ?

Philippe PRUDHOMME

Nous sommes partis de l'hypothèse du ralentissement de la croissance et de la diversification des modes de déplacement, avec un rééquilibrage en faveur des transports collectifs. Il n'est pas question de surdimensionner la nouvelle infrastructure en prévision des siècles à venir. Cette démarche serait incohérente.

Construire une deux fois deux voies paraît nécessaire par rapport aux besoins de circulation à assurer à l'horizon 2020. Nous ne cherchons pas à construire deux fois trois ou quatre voies pour satisfaire les besoins de 2100.

De la salle, un membre de l'Association CDD

Avons-nous conscience de l'augmentation du trafic au cours des dix dernières années ?

Gérard BASSI

Une solution de Deux fois deux voies peut écouler 50 000 à 60 000 véhicules par jour. Au-delà de ce nombre, nous réfléchissons au passage en deux fois trois voies. Les projections graphiques pour 2020 établissent un trafic de plus de 20 000 véhicules par jour.

Philippe PRUDHOMME

Sur Nice-nord, les estimations de trafic envisagent 100 000 véhicules par jour entre Nice-est et Saint-Isidore. Ce flux se partagerait également entre le contournement de Nice et l'A8.

De la salle, un membre de l'Association CDD

Avez-vous pensé au ferroutage ?

Philippe PRUDHOMME

Plusieurs réunions se sont tenues à ce sujet.

Les prospectives laissent apparaître que malgré le gain en parts de marché du transport de marchandise par le fer, une augmentation de plus de 60 % du trafic de poids lourds sera engendrée. Un gain fort sur la mer est intégré dans cette prévision.

De la salle

Les marchandises sont stockées dans les camions. Les entreprises fonctionnent toutes en flux tendu. Elles ne veulent pas perdre de temps en bateau. Ce système participe au développement du transport routier.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Ceci relève de la volonté politique. Les Suisses ont investi près de 10 % de leur budget dans le ferroutage.

Philippe PRUDHOMME

La France n'est pas inactive dans ce domaine. Le projet Lyon-Turin le démontre. Cela ne suffira pas à capter toute la croissance de trafic de marchandises entre l'Europe du sud-est et l'Europe du sud-ouest.

Philippe GIUDICELLI

De l'amiante sera-t-elle utilisée dans les tunnels que vous prévoyez de construire ? Des sondages ont révélé la présence d'amiante dans le projet Lyon-Turin, ce qui suscite une forte opposition en Italie.

Jean-Claude COQUET

Je vous invite à poursuivre vos réflexions. Vous pouvez nous envoyer vos contributions jusqu'à la fin de la semaine. Un compte-rendu de la réunion sera rédigé, complété par vos travaux. Ainsi, le maître d'ouvrage sera mieux informé de vos préoccupations : l'eau, l'air, le bruit, l'espace. Nous avons peu parlé de la faune, la flore et la forêt car vous avez le sentiment que la solution souterraine menaçait peu ces éléments.

De la salle

Nous sommes en pénurie d'espace. Aussi nous n'avons pas un centimètre carré à consacrer à une nouvelle route.

Philippe PRUDHOMME

Nous ne passerons pas en force sur ce projet. Quand les études mettront en évidence des risques évidents ou l'existence d'espèces protégées, nous ne passerons pas. Aujourd'hui, nous ne pouvons répondre à ces questions.

La recherche de tracé sera un processus itératif.

De la salle

Nous roulerons à 70 kilomètres par heure, ce qui justifiera le nom de contournement routier de Nice !

Jean-Claude COQUET

Je vous remercie pour votre présence.

