

# Deuxième réunion du débat public sur le contournement routier de Nice Cannes, le 14 novembre 2005

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Accueil et ouverture, exposé sur l'organisation du débat public</b>  | <b>1</b>  |
| Jean-Claude COQUET<br>Président de la CPDP  |           |
| <b>Exposés du maître d'ouvrage</b>  | <b>3</b>  |
| Lucien BOLLOTTE<br>Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes<br>Philippe UNTERREINER,<br>Adjoint du Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes |           |
| <b>Première intervention des invités</b>  | <b>9</b>  |
| Philippe MARIE<br>Directeur du Pôle Environnement, Infrastructures et Transports, Secrétaire administratif du SITP<br>du Cannet, Cannes et Mandelieu-la-Napoule                   |           |
| <b>Première phase d'échange avec le public : réunion de proximité</b>   | <b>11</b> |
| <b>Introduction du thème « Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes ? »</b>   | <b>15</b> |
| Jean-Pierre CLARAC<br>Membre de la CPDP   |           |
| <b>Exposé du maître d'ouvrage sur le thème du jour</b>  | <b>16</b> |
| Jean-Michel PALETTE<br>Directeur Adjoint Urbanisme et Logement DDE  |           |
| <b>Deuxième intervention des invités</b>  | <b>19</b> |
| Jean-Raymond VINCIGUERRA<br>Conseiller Général<br>Jean-Marie EBEL<br>Président de l'Observatoire Immobilier de l'Habitat Côte d'Azur, CCINCA                                      |           |
| <b>Exposé d'un expert pour le compte de la CPDP</b>   | <b>28</b> |
| Gabriel JOURDAN<br>Chargé d'études déplacements, Agence Urbanisme de l'aire toulonnaise   |           |
| <b>Deuxième phase d'échange avec le public : réunion thématique</b>   | <b>30</b> |

## **Accueil et ouverture,** **exposé sur l'organisation du débat public**

**Jean-Claude COQUET**

**Président de la CPDP**

Mesdames, Messieurs bonsoir. Le débat public sur le projet de contournement de Nice est ouvert depuis le 4 novembre 2005, pour une durée de quatre mois, soit jusqu'à la fin du mois de février. Pour cette deuxième réunion du débat, je suis heureux de vous accueillir à Cannes, ce qui démontre bien que ce projet ne concerne pas que Nice, contrairement à ce que sa désignation officielle pourrait laisser supposer.

Avant de parler du débat public en termes généraux, je voudrais revenir sur la première réunion qui s'est tenue le 7 novembre 2005 à Nice. Nous avons tout d'abord été frappés par le consensus et l'esprit d'ouverture qui ont régné entre les différents acteurs de l'aménagement du territoire et les autorités publiques chargées de l'organisation des déplacements dans ce département. Tous se sont accordés sur la nécessité d'améliorer le domaine des déplacements ; tous attendent une aide du public pour trouver et mettre en place les meilleures solutions. Le débat public devrait donc se révéler particulièrement productif.

La réunion de ce soir est un peu différente dans son organisation car elle comportera deux parties. La première, soit la réunion de proximité, traitera du projet de contournement en général et de ses répercussions éventuelles sur les communes du secteur ; la deuxième, soit la réunion thématique, sera consacrée à un thème général de la problématique des déplacements dans ce département, à savoir le projet de territoire des Alpes-Maritimes et ses liens avec ladite problématique.

Un débat public constitue la rencontre de trois éléments : un projet, une commission et le public. Le projet est celui du contournement routier de Nice, projet de l'Etat dont le maître d'ouvrage est le Ministère des Transports et de l'Equipement. Son représentant, le Directeur départemental de l'Equipement des Alpes-Maritimes, vous en exposera les grandes lignes dans quelques minutes. La Commission représente le deuxième élément. La Commission Particulière du Débat Public (CPDP), chargée d'animer le débat, a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) ; l'une et l'autre sont garantes de la qualité du débat et par conséquent de la bonne information du public et de sa participation. Le public, c'est-à-dire vous et tous ceux qui vous représentent (élus politiques, représentants professionnels, syndicaux ou associatifs) constitue le dernier élément, et le plus important. La CPDP comporte un Président et cinq membres, dont quatre se trouvent ce soir à mes côtés : Jean-Pierre Clarac, paysagiste conseil à Sophia-Antipolis et notre spécialiste urbanisme et paysages – qui animera la deuxième partie de la réunion consacrée à l'avenir du territoire –, Xavier Godard, expert à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRTS) et spécialiste des transports, Michel Meinardi, ingénieur et universitaire niçois à la retraite et spécialiste des milieux naturels ainsi que Jean-Pierre Zirotti, professeur de sociologie à Nice et spécialiste des problèmes d'interface entre les décideurs et la population. La CPDP dispose aussi d'un Secrétariat général, assuré par Patrice Franceschetti. Le siège, où je vous invite à venir nombreux, est situé à Nice au 9, rue Henri Matisse. C'est votre maison ; vous pouvez venir y consulter notre abondante documentation.

Ceux qui étaient déjà présents à la première réunion me pardonneront, mais je me dois d'insister à nouveau sur les missions de la CNDP et la CPDP. Leur mission est d'appliquer la loi, c'est-à-dire les articles du Code de l'Environnement nés de la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette loi a complété la loi Barnier de 1995 qui avait introduit dans le droit français la notion de débat public. En effet, aujourd'hui, la loi impose que les débats importants soient soumis à un débat public. Cette phase se déroule bien avant les procédures habituelles que sont les enquêtes publiques. Il ne faut pas confondre ces deux étapes. Le débat porte sur l'opportunité et les fonctionnalités, pas sur les tracés. La loi donne à la CNDP le statut d'autorité administrative indépendante, garante de la bonne organisation et de la qualité des débats publics. Elle prévoit que l'animation du débat peut être confiée à une commission particulière, ce qui a été fait pour le contournement de Nice. La loi précise enfin que ni la CNDP ni la CPDP ne se prononcent sur le fonds du projet car elles interviennent en toute neutralité. C'est au Ministère du transport et de l'Équipement, le maître d'ouvrage, de décider de la suite à donner au projet, au vu du bilan du débat.

Le débat se déroulerait du 4 novembre 2005 au 28 février 2006, avec neuf réunions publiques. Au plus tard deux mois après la clôture du débat, les comptes rendus et bilan seront publiés et adressés au maître d'ouvrage. Ce dernier disposera de trois mois au plus pour faire connaître sa décision, qui devrait donc intervenir avant le mois de juillet 2006. Il indiquera si le projet est abandonné, différé ou poursuivi, en précisant dans ce cas sa forme et ses conditions.

Le rôle de la CPDP est essentiellement concret, puisqu'elle doit assurer l'organisation pratique et l'animation du débat. Elle remplit à cet effet trois rôles principaux. Premièrement, elle permet la diffusion d'une information complète, transparente et objective. Deuxièmement, elle met en place des moyens d'expression accessibles à tous, comme les réunions publiques. Enfin, la CPDP établit, à la fin du débat, un compte-rendu exhaustif de son déroulement et des opinions émises. Ce rôle concret ne doit pas faire oublier à la CPDP les grands principes sur lesquels elle doit s'appuyer : indépendance à l'égard du maître d'ouvrage, neutralité envers le projet, transparence de l'information (fournie par le maître d'ouvrage, la Commission et le public), équivalence – qui exprime la nécessaire égalité de chacun devant les moyens d'expression – et argumentation – qui exige que toutes les positions soient argumentées.

Comment vous, le public, pouvez-vous vous informer ? Il vous suffit de demander et lire les documents diffusés par la CPDP, consulter les études du maître d'ouvrage déposées au siège de la CPDP et à la DDE, poser des questions par courriers, courriels, carte T, Internet, téléphone ou lors des réunions publiques. Ceux d'entre vous qui manient les nouvelles technologies peuvent visiter le site Internet du débat.

Comment le public peut-il participer ? En venant aux réunions publiques, comme ce soir. Neuf réunions sont prévues. Vous pouvez aussi, en vous inscrivant, participer à certains ateliers où seront approfondies quelques questions soulevées en réunions publiques. Vous pouvez aussi formuler des avis et opinions par courrier, courriels, carte T, téléphone ; là encore, tout est enregistré et classé aux dossiers du débat. Enfin, les groupements et collectivités peuvent produire des cahiers d'acteurs pour présenter leurs points de vue ; ce sont des contributions écrites plus argumentées que les simples contributions des particuliers.

Quant aux documents diffusés par la CPDP, certains sont déjà disponibles en grand nombre et sont présentés sur les tables à l'entrée de la salle. D'autres sont prévus : vous pourrez vous abonner

grâce à la carte T, pour les recevoir directement. Tout ce qui est produit par écrit est aussi consultable sur notre site Internet.

Les six prochaines réunions prévues dans le cadre du débat seront des réunions de proximité, organisées dans des communes concernées par le projet, et des réunions thématiques, au cours desquelles un thème particulier de la problématique des transports et des déplacements dans les Alpes-Maritimes sera abordé.

Le programme de la soirée sera le suivant : une première partie sera consacrée au projet en général, suivant des exposés et des échanges avec la salle tandis qu'une deuxième partie abordera un thème particulier, présenté par mon collègue Jean-Pierre Clarac. Durant ces deux périodes, une dizaine d'intervenants – qui ne sont pas uniquement membres de la Commission ou représentants du maître d'ouvrage – prendra la parole en tribune ; parmi eux, plusieurs représentants du public interviendront. Aussi, je me permets d'affirmer qu'il y a débat depuis l'estrade, mais aussi au cours des échanges avec la salle ; il est cependant plus efficace d'intervenir sous forme d'une interpellation depuis l'estrade, avec un discours préparé, structuré, argumenté et entendu.

Je donne maintenant la parole à Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement, à qui j'accorde vingt minutes.

## **Exposés du maître d'ouvrage**

**Lucien BOLLOTTE**

**Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes**

Monsieur le Président, Messieurs les membres de la CPDP, Mesdames et Messieurs les élus, responsables d'associations ou d'organismes professionnels, Mesdames et Messieurs, je représente ici la DDE, en compagnie de mes collaborateurs, dont Philippe Unterreiner, Directeur Adjoint Infrastructures et Transports – qui interviendra dans quelques minutes – et Philippe Prudhomme, chef de la Mission Contournement de Nice.

Le lancement du débat public sur le contournement routier de Nice constitue l'étape importante d'un projet que nous portons et sur lequel nous travaillons depuis bientôt trois ans.

Je rappelle tout d'abord les trois questions autour desquelles s'articule le débat :

- l'opportunité d'un tel contournement ;
- les fonctionnalités et le type de contournement à mettre en œuvre ;
- les conditions de réalisation dans une optique de développement durable.

Je vous assure de toute notre écoute et de notre large ouverture envers vos contributions, pour apporter une vision large et précise à un projet d'une telle envergure, qui s'inscrit dans la durée.

Le débat constitue donc une étape clef, pouvant nous permettre de bâtir ensemble un projet de contournement routier de Nice, que nous considérons comme indispensable à l'horizon 2020.

L'approche transversale que nous avons adoptée envers les sujets abordés fait appel à une large gamme de compétences ne se limitant pas aux techniques d'un ingénieur routier, mais prenant en compte des questions d'environnement, d'aménagement et d'urbanisme. Ces préoccupations ne sont pas surprenantes dans la mesure où le contournement de Nice s'inscrit directement dans le prolongement des engagements pris par l'Etat dans le cadre de la Directive Territoriale d'Aménagement approuvée le 3 décembre 2003. La DTA doit nécessairement être prise en compte pour bâtir un projet de territoire pour les Alpes-Maritimes. La politique des transports et des déplacements constitue une des composantes du projet de territoire. L'attractivité des territoires représente d'ailleurs l'une de ses priorités d'action, comme l'a rappelé le SIAT du 14 octobre 2005. Aussi, cette politique de renforcement, et en l'espèce le projet du contournement de Nice, s'inscrit dans cette perspective. Jean-Michel Palette, Directeur Adjoint Urbanisme et Logement DDE, reviendra ultérieurement sur les apports de la DTA et ses préconisations.

Le développement maîtrisé du territoire des Alpes-Maritimes ne peut se satisfaire d'un *statu quo* qui conduirait à la paralysie des réseaux de transports à l'horizon 2020. Dans un contexte de compétition des territoires où nous devons préserver la qualité de vie pour attirer les talents, localiser les investissements et développer activité économique et emploi, la métropole azurienne doit pouvoir pleinement jouer son rôle de moteur de croissance. L'accessibilité, la fluidité et la sécurité des déplacements participent de la qualité de vie des habitants des Alpes-Maritimes et du développement des pôles économiques. Je rappelle que notre département est concerné par six pôles de compétitivité qui façonneront l'économie de demain autour du développement, à l'ouest du département, des secteurs de Sophia-Antipolis, Cannes et Grasse ; le développement des transports collectifs et le projet de contournement de Nice doivent contribuer à ce progrès. La politique locale des transports doit concilier les enjeux de développement économique, d'attractivité des territoires et de développement durable. Nous ne sommes plus dans l'ère d'un bétonnage de la Côte d'Azur, mais dans celle d'un développement maîtrisé, harmonieux et soucieux de la qualité de notre environnement. Voilà l'ambition de la DTA que nous portons et défendons avec conviction.

Je passe maintenant la parole à Philippe Unterreiner, qui va vous présenter plus en détails le projet soumis à débat.

**Philippe UNTERREINER,**  
**Adjoint du Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes**

J'essaierai de vous résumer en quinze minutes les cent pages du dossier du débat public, qui représente plus de trois ans de travail et d'études. Je ne serai pas exhaustif et je vous invite à poser des questions ensuite sur le projet du contournement routier de Nice, projet d'envergure qui permettra de mieux circuler d'est en d'ouest dans le département des Alpes-Maritimes.

## **I. Le diagnostic de la situation actuelle et future**

Vous connaissez l'état de la circulation : allongement des trajets, parcours incertains, augmentation du trafic poids-lourds, risques d'accidents accrus, difficultés d'accès et de secours. La DDE, en tant que maître d'ouvrage pour le compte de la Direction Générale des Routes du Ministère des Transports et de l'Équipement, s'est engagée dans une démarche rigoureuse et classique. Nous avons essayé de comprendre et poser un diagnostic avant de définir des objectifs pour proposer les trois solutions présentées aujourd'hui. Nous avons préparé ce débat public par une phase intense de deux ans de concertation avec les collectivités territoriales et les associations. Nous attendons un débat public ouvert permettant d'éclairer le choix du projet du contournement de Nice, qui engage l'avenir du département.

Le diagnostic du territoire a porté sur les infrastructures et les transports, mais aussi sur l'environnement, la démographie et la socio-économie. Le département des Alpes-Maritimes bénéficie d'un environnement exceptionnel mais menacé. En vingt ans, 20 % de la bande côtière a été entamé par la périurbanisation. Le département est également caractérisé par une croissance soutenue de la population, concentrée sur le littoral – où vit plus de 95 % de la population. La croissance démographique des années 90 s'est développée, à hauteur de deux tiers, sur le moyen pays et à l'est du Var. Ce phénomène entraîne des conséquences sur le foncier, des difficultés d'accès aux logements – y compris pour les actifs – ainsi qu'un éloignement des habitats, ce qui génère de nombreux déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Toutefois, le département dispose d'atouts incontestables dans le domaine du tourisme ou de la haute technologie ; les déplacements et l'accès à l'aéroport international de Nice jouent un rôle essentiel en la matière, notamment pour une ville de congrès comme Cannes. Néanmoins, le développement du département est fragilisé par les difficultés de circulation et les risques pesant sur l'environnement.

Les insuffisances des infrastructures routières proviennent du nombre limité d'axes est-ouest et de la structure en peigne, dont l'A8 constitue le manche et l'axe Cannes-Grasse, la pénétrante Cagnes-sur-Mer-Vence, la RN202, la RN202 bis et la vallée du Paillon représentent les dents. L'ensemble des dents du peigne renvoient le trafic sur l'autoroute A8, qui est l'unique armature assurant les liaisons est-ouest.

La sécurité de l'A8, dont la géométrie est particulièrement difficile entre Saint-Isidore et Nice-Est, relève de la responsabilité de l'Etat au niveau national, mais aussi départemental. Ce tronçon connaît de fortes rampes, de nombreux virages serrés, des remontées de queues de bouchon en tunnels, une

variation du nombre de voies (3 en montées et 2 en descente), une absence d'itinéraire de substitution et des problèmes d'accessibilité des secours.

La saturation de cette autoroute à péage est constatée depuis quelques années ; la circulation y est la plus dense à l'échelon national, mélangeant les trafics de transit d'échanges et locaux, connaissant une dégradation des conditions d'écoulement continu et un taux d'accident élevé (deux fois et demi la moyenne nationale). De 1998 à 2002, le nombre d'accidents a progressé de 45 % et le volume d'encombrement a été multiplié par six.

## **II. L'avenir du département des Alpes-Maritimes**

Les tendances actuelles font peser des risques pour l'environnement, génèrent des difficultés de logement et de déplacement et engendrent une consommation de l'espace trop rapide, induisant une baisse de l'attractivité du département. Ces tendances ont été qualifiées de « scénario de l'inacceptable », d'où l'engagement d'une démarche concertée ayant abouti à l'adoption de la DTA. Depuis vingt ans, les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire, comme le rappelle l'abandon des projets sur l'A58 et l'A8 bis. Aussi, la DTA a analysé les problématiques d'urbanisme, d'environnement et de déplacements, qui sont intimement liées, avant de fixer un cadre de cohérence pour les dix prochaines années.

Les trois objectifs sont :

- le confortement du positionnement des Alpes-Maritimes ;
- la préservation et la valorisation de l'environnement ;
- la maîtrise du développement.

Les deux secteurs identifiés comme stratégiques et dont il convient de renforcer l'accessibilité sont la basse vallée du Var et Sophia-Antipolis.

Notre estimation des besoins à l'horizon 2020 prend en compte les hypothèses de croissance de démographie et d'accroissement des trafics fixées par la DTA, avec un infléchissement des tendances important en matière de prévisions des besoins en déplacements à l'horizon 2020. Pour la démographie, nous avons pris en compte un taux de croissance de 0,6 à 0,7 % alors que le taux constaté ces dix dernières années était de 1,5 % ; la population augmenterait en conséquence de 140 000 habitants en 2020. Pour les trafics, nous avons utilisé un infléchissement des tendances avec un taux d'augmentation des trafics de 1,8 %, à comparer au 3,1% de ces vingt dernières années. Cet infléchissement des tendances, même modéré, est fondamental.

Le développement multimodal des transports est au cœur des politiques de l'Etat et des collectivités locales, aussi bien dans le domaine du ferroviaire (marchandises entre la France et l'Italie et liaison Lyon –Turin) ou dans le déploiement du transport express régional (TER sur la troisième voie ferrée littorale). Dans le département, toutes les communautés d'agglomérations ont des projets de transports collectifs en site propre ; la CANCA est la plus avancée dans ce domaine, avec la mise en service du tramway de Nice en 2007.

En complément du développement des transports collectifs et des modes doux, des améliorations sont programmées sur le réseau routier (départemental ou national) comme le programme de

résorption des 139 points noirs routiers de fluidité et de sécurité, engagé par la Conseil Général pour la somme de 1,020 milliard d'euros environ sur les six prochaines années.

Parallèlement, la ville de Nice termine la section nord de la Voie Mathis et la Société ESCOTA met en sécurité les tunnels de l'A8 pour un investissement de 100 millions d'euros.

Malgré l'existence d'une politique volontariste, nous avons prévu une dégradation très nette des conditions de circulation sur l'A8. Nous avons essayé de comparer la situation en 2002 avec ce qu'elle sera devenue en 2020. Nous avons pour cela modélisé le département dans sa globalité et le Sud-Est de la France, tous modes confondus (routier, ferroviaire et maritime), en cherchant à distinguer les conditions de circulation dense, critique ou saturée. Nous pouvons d'ores et déjà constater une saturation constante de l'autoroute entre Antibes et Nice-Est, qui ne cesse de se dégrader à l'horizon 2020. A l'ouest, une dégradation des conditions de circulation, qui passe de dense à critique, s'observe également. A défaut d'infrastructures nouvelles sur l'axe est-ouest, l'A8 sera saturée en 2020. En conséquence, le projet du contournement de Nice s'avère nécessaire.

### III. Les trois solutions du débat public

Le projet s'inscrit dans une démarche inter et multimodale. Après concertation avec les collectivités locales, l'Etat, en tant que maître d'ouvrage du projet, a fixé trois objectifs :

- améliorer la sécurité entre Saint-Isidore et Nice-Est ;
- assurer une bonne fluidité des trafics de transit et d'échanges ;
- améliorer l'accessibilité aux grands équipements publics et aux pôles d'activité, en particulier Sophia-Antipolis.

Pour y parvenir, nous avons identifié, après concertation également, quatre conditions de réalisation.

- Le projet ne doit pas concurrencer le développement des transports collectifs, mais le compléter.
- Le développement périurbain doit être maîtrisé.
- Le respect de l'environnement doit être au cœur de la conception des ouvrages.
- Ce projet doit s'inscrire dans un partenariat cohérent avec ces fonctionnalités.

Après étude de six options et plus de vingt scénarios contrastés, nous avons décidé de présenter au débat public trois solutions. Les deux premières proposent un dédoublement de l'autoroute avec une nouvelle infrastructure autoroutière indépendante de l'A8 actuelle alors que la troisième solution consisterait à rajouter des ouvrages (tunnels ou viaducs) au tracé actuel. Les solutions 1 et 2 ont la même partie Est commune entre Saint-Isidore et de Nice-Est. Les deux premières solutions répondent aux trois objectifs tandis que la troisième n'y répond que partiellement. Je précise que le descriptif des solutions présentées s'appuie sur une étude établie à partir de fuseaux et non de tracés (étudiés lors des enquêtes publiques).

- **la solution 1**

La solution 1 courte propose un dédoublement de l'autoroute entre le secteur de Vaugrenier et Nice-Est, avec une nouvelle infrastructure autoroutière, constituée de deux tubes unidirectionnels reliés entre eux par des galeries de liaison. Nous nous proposons d'implanter un échangeur sur la RD 2085 permettant une amélioration de l'accessibilité par le Nord-Est de Sophia-Antipolis, un échangeur dans la Vallée du Var en relation avec la RN202 bis et la RN202 et un échangeur dans



la vallée du Paillon permettant aux poids-lourds du Nord de la vallée de monter sur le contournement de Nice. La vitesse autorisée sera de 110 kilomètres/heure. Cette nouvelle infrastructure serait complétée entre Biot et Antibes par un élargissement à deux fois quatre voies. Cette solution mesure 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnels et 2 kilomètres de viaducs, pour un coût estimé à deux milliards d'euros.

- **la solution 2**

La solution 2 longue repose sur le même principe que la solution 1. Elle commence aux Bréguières pour rejoindre la vallée du Var et propose un échangeur dans la carrière de La Roque pour améliorer l'accessibilité par le Nord de Sophia-Antipolis. A Saint-Isidore et Nice-Est, les mêmes dispositions que pour la solution 1 sont préconisées. Cette deuxième solution, dite longue, mesure 28 kilomètres de long, dont 24 kilomètres de tunnels et 2 kilomètres de viaducs, pour un coût estimé de 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**

La solution 3 consiste à rajouter des ouvrages (tunnels ou viaducs) aux deux tunnels existants entre Saint-Isidore et Nice-Est. Cette solution est proche des propositions formulées par plusieurs associations. Cette solution mesure 8 kilomètres de long, dont 3 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût de 300 millions d'euros.

La présentation de la coupe actuellement projetée sur l'écran vous permettra de mieux comprendre les différences entre les trois solutions proposées.

- Les solutions 1 et 2 permettent de relier par deux tubes parallèles, à la même altitude d'environ 40 mètres et selon un tracé rectiligne, les deux échangeurs existants de Saint-Isidore et Nice-Est ;
- L'aménagement sur place suit le tracé actuel de l'autoroute et en conserve les caractéristiques géométriques.

La troisième solution ne répond pas à l'objectif de sécurité.

Le débat public doit porter sur l'opportunité, les fonctionnalités mais aussi le financement. En cas de réalisation du projet, le contournement de Nice sera à péage ; un complément de financement sera nécessaire sous la forme d'une subvention publique d'équilibre à partager entre l'Etat et les collectivités territoriales. Par ailleurs, des modes de financement innovants sont envisagés par la Direction Générale des Routes.

A l'issue du débat, vers le printemps 2006, le Ministre des Transports et de l'Equipement devra prendre une décision sur les suites à donner. En cas de décision favorable, les enquêtes publiques seraient réalisées en 2010, faisant suite à une phase d'étude d'avant-projet en 2007 ; le début des travaux pourra intervenir en 2012 pour une mise en service à l'horizon 2020.

Nous nous situons aujourd'hui en amont des études d'avant-projet. Cette phase d'ouverture doit nous permettre de prendre en compte les propositions. Ayant essayé de vous présenter le plus simplement possible des problématiques difficiles, je vous encourage à poser toutes les questions que vous estimez utiles.

**Jean-Claude COQUET**

Merci, Philippe Unterreiner. Je passe la parole à Philippe Marie.

## **Première intervention des invités**

**Philippe MARIE**

**Directeur du Pôle Environnement, Infrastructures et Transports,  
Secrétaire administratif du SITP du Cannel, Cannes et Mandelieu-la-Napoule**

Ce projet concernant le département des Alpes-Maritimes, Monsieur Bernard Brochant, Maire de Cannes, ainsi que Monsieur Jean-François Tonnerre, Président du Syndicat Intercommunal des Transports, ont formulé quelques observations.

En effet, le développement de la mobilité, corrélative au phénomène d'urbanisation et de périurbanisation décrit par Philippe Unterreiner, se traduit au quotidien par l'utilisation de l'autoroute pour des déplacements urbains, interurbains et périurbains, avec parfois un dépassement des réserves de capacité. Or cette infrastructure maîtresse dans le département des Alpes-Maritimes a pour vocation d'assurer un transit de flux interrégionaux et transalpins, à l'échelle de l'arc latin méditerranéen. En conséquence, nous souhaitons que le nécessaire renfort de capacité dans les échanges est-ouest du département soit pris en compte.

La présentation qui vient d'être effectuée nous a montré une solution technique prévoyant le doublement d'une infrastructure existante entre l'Est de l'agglomération niçoise et le nord d'Antibes. Ce projet, notamment grâce aux solutions 1 et 2, résout indéniablement des problèmes de sécurité (tunnels et déclivités importantes) et de capacité (franchissement du Var), mais en rencontre d'autres, dans des zones différentes. Nous souhaitons à ce propos insister sur le défaut de capacité d'échange d'est en ouest dans le département, qui concerne cette infrastructure routière mais aussi l'ensemble des infrastructures de transports. En l'espèce, les solutions 1 et 2 n'apportent qu'une réponse partielle à ce problème, en prévoyant une augmentation de la capacité d'échange sur la moitié Est du département. Quelles en sont les conséquences? En m'en référant à un exemple dans le domaine de la plomberie, je dirai simplement que le changement d'une partie d'une conduite d'eau est inefficace si l'autre partie reste en l'état. De plus, nous savons que l'ouest du département connaît également des problèmes, non pas de capacité sur la section courante de l'A8, mais en matière de remontées de files d'attente. Elles sont en effet fréquentes au niveau de l'échangeur du Cannel-Mougins, de La Bocca et de Mandelieu-centre et entraînent également des problèmes de sécurité. J'insiste une nouvelle fois sur notre souhait de prise en compte de ces problèmes, constatés dans les enquêtes que nous avons menées dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain (PLU), bien que situés hors du champ de compétences du SITP.

La configuration de l'A8 à l'ouest du département, par la situation de ces points d'échange, présente des inconvénients importants pour les boulevards urbains innervant les centres-villes de Mandelieu, de Cannes et du Cannel. Les raccordements à l'échangeur du Cannel-Mougins, de La Bocca et de

Mandelieu-Centre constituent de véritables dards injectant à flots continus des véhicules sur des boulevards urbains (boulevards Carnot, Saint-Exupéry, avenue de Cannes à la traversée de Mandelieu) ; sur le boulevard Carnot, un véhicule sur deux provient de l'autoroute ou s'y rend, ce qui s'explique par la proximité de l'échangeur avec le réseau routier urbain. Pour réaliser des aménagements conformes au Plan de Déplacement Urbain, nous avons besoin d'une modification de la configuration autoroutière actuelle. En outre, nous ne pourrions insérer un transport collectif en site propre, sur le réseau routier urbain, que dans la mesure où les dispositions autoroutières seront corrigées.

En conséquence, Messieurs Brochant et Tonnerre demandent une prise en compte de ces problématiques par le débat public, voire même une intégration de ces données dans un programme de solutions multimodales, dont le développement des transports collectifs. La troisième voie SNCF, qui a été précédemment évoquée, doit concerner l'ensemble du département. En effet, la ligne ferroviaire Cannes-Grasse n'offre qu'une heure de fréquence, ce qui constitue une desserte insuffisante de l'arrière-pays. Aussi, cette ligne doit pouvoir s'insérer sur la ligne ferroviaire du littoral dans de meilleures conditions, offrant une capacité ferroviaire supplémentaire à partir du point d'insertion – et pas simplement entre Antibes et Nice. Nous souhaitons également – comme je l'ai déjà évoqué – une correction de la configuration autoroutière. Enfin, nous souhaitons que ce projet envisage les capacités d'échange routière, autoroutière et de transport, à l'échelle de l'ensemble du département des Alpes-Maritimes, lui permettant de s'intégrer dans l'arc latin méditerranéen.

### **Jean-Claude COQUET**

La DDE souhaite-t-elle répondre ? Nous passerons ensuite à la première phase de débat avec la salle.

### **Philippe UNTERREINER**

J'espère que vous avez bien noté que la priorité sur l'autoroute est d'assurer des fonctions de transit. En outre, autour de Cannes (échangeurs 40, 41 et 42), le trafic local, très important, sature l'autoroute. Malgré la solution multimodale, qui prend bien en compte les projets d'amélioration des transports en commun et du réseau routier programmé dans le département et à l'ouest, des problèmes de saturation ponctuels apparaîtront à l'horizon 2020. Ces difficultés proviennent du fait que l'autoroute est utilisée comme une rocade, alors que sa vocation est d'assurer le transit. Nous avons étudié plusieurs solutions techniques ; ces solutions routières pourront être analysées lors des ateliers sur les transports collectifs et les scénarios. En tout état de cause, le contournement de Nice ne peut être poursuivi au-delà des Bréguières, la limite ouest étant le nord d'Antibes.

## **Première phase d'échange avec le public :** **réunion de proximité**

### **Jean-Claude COQUET**

Je propose de commencer la première phase d'échange avec la salle. Nous avons reçu trois questions, que j'ai parcourues avec mes collègues, à poser au maître d'ouvrage. Avant d'écouter les autres questions que vous avez à poser, je vous propose d'entendre les réponses de la DDE sur les trois premières. L'une d'entre elles émanait de Monsieur Jauvert : veuillez la lire et y répondre, s'il vous plaît.

### **Philippe UNTERREINER**

La question est posée par Monsieur Serge Jauvert, membre de l'Association de Défense et d'Environnement de Villeneuve (ADEV) :

*« Dans l'option longue est prévu un échangeur au nord-est de Sophia-Antipolis ; dans l'option courte est prévu un échangeur à l'est de Sophia-Antipolis ; peut-on connaître précisément la localisation de ces deux échangeurs. L'option longue prévoit un tracé de 28 kilomètres, dont 26 kilomètres de tunnels et viaducs. Où sont-situés les deux kilomètres en surface ? Dans l'option courte, un tracé de 25 kilomètres est prévu, dont 22 kilomètres de tunnels et viaducs. Où sont situés les trois kilomètres en surface ? »*

Concernant les solutions 1 et 2, nous avons indiqué dans le dossier que nous proposons pour la solution longue, un échangeur au nord-est de Sophia-Antipolis, dans la carrière de la Roque, actuellement désaffectée et faisant fonction de lieu de dépôt. Nous ne prendrions que 7 hectares sur les 35 hectares disponibles. Ce n'est en conséquence qu'une petite partie de la carrière qui servirait de lieu d'implantation à l'échangeur. Dans l'option courte, nous proposons un échangeur sur la RD2085 au Nord des espaces remarquables selon la Loi littorale, définis dans le cadre de la DTA ; il s'agit du secteur de la Vanade. Ce sont des propositions que nous avons formulées après nous être assurés de leur faisabilité. Les études devront néanmoins se poursuivre, qui pourront permettre d'envisager d'autres emplacements.

Concernant les linéaires indiqués, ce sont des ordres de grandeur. En l'état actuel, nous ne sommes pas en mesure de situer les parties à l'air libre et les parties enterrées. En revanche, nous savons que les terrains rocheux propices à la creusée des tunnels impliquent une remontée des tracés vers le nord, pour trouver des roches saines, calcaires ; des tracés directs au sud rencontreraient des zones alluvionnaires, qui entraîneraient des surcoûts et des difficultés de réalisation. Nous proposons d'étudier après le débat public des tracés au nord, dans des couvertures de terrain suffisamment importantes une réalisation presque entièrement en souterrain. Bien entendu, il y aura des parties à l'air libre dans la vallée du Var, à l'échangeur proposé à l'ouest (carrière de La Roque ou sur la RD2085) et au raccordement avec l'autoroute A8 (secteur de Vaugrenier pour la solution 1 courte et secteur des Bréguières pour la solution longue). D'autres émergences à l'air libre seront possibles suivant le calage du profil en long. En l'état actuel, je ne peux vous fournir de réponses plus précises.

**Lucien BOLLOTTE**

Voici la deuxième question, qui émane de Madame Cousini (Association des citoyens laurentins) à laquelle je vais répondre, ou du moins fournir des éléments de réponse :

*« Une étude sur la fréquentation des trafics poids-lourds a-t-elle été effectuée ? Quelle est la fréquentation locale et de transit ? »*

Le dossier présente des données de trafic et d'observation, provenant notamment de l'Observatoire des Transports des Alpes du Sud et de la région PACA. Ces données, produites sous la responsabilité du Ministère de l'Équipement, servent de base aux discussions avec nos voisins italiens. Afin de ne pas relire inutilement tout le dossier du débat, je me contenterai de vous communiquer quelques indications globales sur l'ensemble des flux de marchandises, tous modes confondus, étant précisé que les transports terrestres (route et fer) dans les Alpes-Maritimes sont essentiellement constitués de poids-lourds. Le trafic de transit route et fer, à savoir les marchandises en provenance de l'extérieur qui ne font que traverser les Alpes-Maritimes, représentent 15 millions de tonnes, soit 45 % des flux totaux. Le trafic d'échange, entre un point situé dans les Alpes-Maritimes et une région voisine, représente 5 millions de tonnes, soit 15 % des flux totaux ; le trafic interne représente 14 300 000 tonnes, soit 40 % des flux totaux. Pour les trafics interne et d'échange, la part de la route est massivement prépondérante ; pour le trafic de transit, le fer occupe une part légèrement plus significative, mais ne dépassant pas 10 à 15 % – comme le démontre l'observation des flux à Vintimille. Nous pouvons, si vous le souhaitez, réfléchir à nouveau sur ces questions avec les organismes précédemment cités, pour établir une étude prospective et vous fournir une réponse plus complète. Je précise toutefois que les études prospectives sur les trafics de poids-lourds sont plus complexes à mener que les études sur les trafics voyageurs, car elles nécessitent des hypothèses et des anticipations sur la croissance économique, le contournement de nos voisins, etc.

**Jean-Claude COQUET**

Nous approfondirons ce point lors de la prochaine réunion à Antibes le 24 novembre 2005, dont le thème est *« Quel transport de marchandises et quel trafic poids-lourds en 2020 ? Quel rééquilibrage en faveur des transports maritime et ferroviaire ? »*

**Lucien BOLLOTTE**

La troisième question émane de Monsieur Mickaël Bret (Groupe d'actions moto-route 06 au Cannet) :

*« Quelle part prévoyez-vous pour les deux roues motorisés ? »*

Je ne vous fournirai pas d'éléments techniques complets aujourd'hui. Le débat se situe en amont et se préoccupe pour l'instant des problématiques de capacité et sécurité. Concernant les véhicules deux roues motorisés – comme pour les autres sujets routiers sur lesquels nous travaillons avec la DDE –, l'analyse s'effectue en termes de sécurité. Je considère que le paramètre sécurité constitue un élément capital dans l'analyse et la recherche de solutions. Les préconisations sur la partie nord de Nice, notamment le dédoublement et la séparation des trafics, doivent prendre en compte la place

et l'insertion dans les trafics des véhicules deux-roues motorisés. Cette question pourra être approfondie dans la séance sur l'exploitation et la sécurité.

### **Jean-Claude COQUET**

Avez-vous d'autres questions dans le cadre de cette partie réservée à la réunion de proximité, liée au thème général du projet ?

### **Serge JAUVERT**

Le tracé court mesure 25 kilomètres, avec 3 kilomètres de surface alors que le tracé long mesure 28 kilomètres, avec 2 kilomètres de surface. Pouvez-vous m'en expliquer les raisons ?

### **Philippe UNTERREINER**

J'ai fourni la réponse précédemment, mais sans doute n'ai-je pas été assez clair. Le tracé remontant au nord rencontre des terrains rocheux de bonne qualité et permet des couvertures de terrain importantes. Ainsi, le tracé le plus long, qui passe par la carrière de La Roque, est celui situé le plus au nord ; il dispose d'une partie en souterrain très longue. En revanche, le tracé vers le sud (avec un échangeur un peu plus au sud que la carrière de La Roque), comme dans la solution 1 courte, rencontre des terrains de moindre épaisseur et des vallons de longueur plus importante. De ce fait, la partie à l'air libre est plus importante. Il est donc nécessaire de disposer de tracés au nord, pour bénéficier de la longueur souterraine la plus importante possible. Toutefois, certaines parties du contournement de Nice doivent nécessairement être à l'air libre, telle la vallée du Var (sans doute en viaducs), l'échangeur à l'ouest pour améliorer l'accessibilité à Sophia-Antipolis et la bifurcation (à Vaugrenier ou aux Bréguières).

### **Serge JAUVERT**

Pourquoi ne prévoyez-vous pas uniquement un échangeur à la carrière de La Roque, pour le tracé court et le tracé long ? Dans la zone de la Vanade, que vous proposez, sont situées des nappes phréatiques qui alimentent notamment Cagnes-sur-Mer – Monsieur Nègre, qui a participé aux études, le sait très bien –, ce qui présente un risque certain. En revanche, la carrière de La Roque étant déserte, elle ne présente pas de problème majeur.

### **Philippe UNTERREINER**

Le fait d'implanter un échangeur à la carrière de La Roque ne présente aucun intérêt pour la solution courte dans la mesure où, étant située exactement au nord de Vaugrenier, elle impliquerait un tracé coudé (de plein ouest à plein sud). Le tracé présenterait même un demi-tour, pour emprunter l'échangeur à la carrière de La Roque et revenir vers l'est et sortir à Vaugrenier. Il faut bien comprendre qu'à chacune des trois solutions correspond une implantation d'échangeur possible. Pour la solution courte, l'implantation de l'échangeur se situe sur la RD2085 dans le secteur de la Vanade, qui est le plus proche et le plus au nord des espaces remarquables selon la Loi littorale. Il

pourrait être éventuellement positionné un peu plus au nord ; cette possibilité pourra être envisagée en fonction des études réalisées après le débat public pour préparer les enquêtes publiques. Pour le tracé long, la carrière de La Roque est l'implantation qui présente le plus grand nombre d'avantages. Une étude d'environnement a été effectuée par Cetauroute dans le cadre de la préparation du débat public ; les nappes phréatiques ont effectivement été identifiées, dans la plaine du var ou à la Vanade. Aussi, nous proposons actuellement de positionner le contournement de Nice au-dessus des nappes phréatiques. Si le tracé doit être souterrain, il est nécessaire de disposer d'une couverture de terrain suffisante, qui ne pourra être trouvée qu'au nord.

**Jean-Claude COQUET**

Je vous remercie pour cette réponse. Monsieur Jauvert, vous avez eu une réponse, mais vous n'avez pas l'air tout à fait satisfait.

**Monsieur SARFATI**

Sans aucune prétention, je souhaite compléter les propos de Philippe Unterreiner en lui rappelant que les italiens ont construit une centaine de tunnels entre Gênes et Nice dans des terrains non rocheux.

**Philippe UNTERREINER**

Vous avez tout à fait raison. Toutefois, les coûts sont plus élevés ; des difficultés techniques et un risque d'instabilité pour les habitations existent. Il est bien sûr possible de réaliser des tunnels dans tous types de terrain et sous les nappes phréatiques. Le coût est cependant différent. Notre étude a porté sur des solutions techniquement faisables, dont les coûts sont raisonnables.

**Monsieur SARFATI**

Le coût existe aussi pour traverser les roches.

**Jean-Claude COQUET**

En l'absence de questions nouvelles, je propose d'aborder la deuxième partie, la réunion thématique et passe la parole à Monsieur Jean-Pierre Clarac.

## **Introduction du thème** **« Quel projet de territoire pour les Alpes-Maritimes ? »**

**Jean-Pierre CLARAC**  
**Membre de la CPDP**

Nous sommes quatre ou cinq membres de la CPDP à travailler, à partir de nos expériences professionnelles, pour que ce débat soit constructif ; l'objectif est l'aboutissement du projet en 2020. Dans les années précédentes, la réflexion s'opérait à l'envers : les opinions étaient émises lors de la présentation d'un projet fini, qui suscitaient souvent beaucoup d'oppositions. Aujourd'hui, cette attitude relative est interdite ; une attitude est installée alors que rien n'est encore décidé. Les neuf réunions permettront d'affiner le projet à partir de son point de départ, la DTA, qui est un outil à l'échelle départementale.

Les dernières considérations nous amènent à être citoyens d'un monde, d'un pays, d'une région et de la Côte d'Azur. Jusqu'alors, la DTA n'avait pas envisagé la question sous cet angle ; cette prise de conscience remonte à cinq ou six ans. La DTA conservait une vision plus restrictive, pour construire, tracer et inventer une place pour les déplacements. Regardez sur cette carte : les déplacements sont marqués de deux flèches et tous les projets présentés sont d'ores et déjà inscrits de manière abstraite. L'abstrait possède cependant des limites. Aussi, nous proposons de transformer cette DTA, établie dans la concertation il y a une vingtaine d'années, et de trouver une marche à suivre.

En la relisant, j'ai relevé plusieurs principes, dont le premier est la gestion économe de l'espace devenu rare. Il y a cinq ans, nous raisonnions ainsi : compte tenu de la rareté de l'espace, il faut le travailler de manière remarquable. Le deuxième principe est d'accorder une priorité aux transports collectifs qui contribueront à favoriser l'utilisation optimale de l'espace public ; le troisième principe est de préserver des sites, paysages naturels et urbains. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec ces principes pour construire le projet de demain. Cependant, les questions de l'avenir de notre planète, du réchauffement climatique, de l'augmentation du nombre de nos déplacements quotidiens (3,75 déplacements par jour dans notre département), l'obligation de respect des règles de démocratie participative modifient les pratiques de planification de notre territoire. Je crois que nous entrons dans une nouvelle ère, où nous ne subissons plus les choix opérés par d'autres mais où nous les construirons de façon économe.

Le projet d'aménagement du territoire, qui est une concrétisation de la directive, devient une priorité. Il doit être compris par tous. L'Agence départementale d'urbanisme y réfléchit ; les communautés d'agglomérations établissent des documents d'urbanisme, les villes se composent en redonnant une priorité aux piétons. Les schémas de cohérence territoriale obligent à l'élaboration de plans de déplacements urbains, de plans locaux d'habitat, de plans d'environnement ou de plans pour une activité commerciale : tous sont des plans d'embellissement, d'aménagement et de développement raisonné. Désormais, le débat s'articule autour de la question du projet, qui se décline en actions. Il faut donc établir une liste de principes servant à énoncer les fondements du débat. La DTA nous a déjà proposé plusieurs principes, que nous devons maintenant hiérarchiser ; il nous faut recourir aux énergies renouvelables, favoriser le développement des transports en commun, retrouver un intérêt pour la biodiversité, construire des pôles de convergence et gérer de manière économe l'espace



devenu rare. Aussi, des valeurs partagées apparaissent, comme le démontre notre rassemblement autour de ce débat, qui doit répondre aux questions de société. En conséquence, il appartient à l'assistance de formuler les interrogations que la DTA a peut-être occultées ou considérées comme non prioritaires. Aussi, exprimons ces principes d'aménagement, qui sont les fondements du projet restant à construire.

La DDE a invité Monsieur Palette pour vous exposer en vingt minutes la DTA.

## **Exposé du maître d'ouvrage sur le thème du jour**

**Jean-Michel PALETTE**

**Directeur Adjoint Urbanisme et Logement DDE**

L'exercice auquel je me livre est délicate – car je succède à Jean-Pierre Clarac dans la présentation de la DTA – et incomplet. En effet, présenter en une dizaine de minutes la vision institutionnelle de la DTA présente quelques difficultés. Ce document, dont l'élaboration a nécessité huit années de travail en partenariat, a pour vocation de définir une vision commune de l'avenir du département à l'horizon 2020. J'ai procédé à des choix pour ne retenir que les points pouvant éclairer la présente discussion.

La DTA n'est pas à proprement parler un projet de territoire, mais un document d'urbanisme élaboré par l'Etat, en collaboration avec des personnes publiques associées. C'est un document qui a fait l'objet d'une enquête publique et a été approuvé en Conseil d'Etat le 2 décembre 2003. Ce document a donc une valeur juridique lui permettant de s'imposer aux documents d'urbanisme de portée inférieure élaborés par les collectivités, tels les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les cartes communales. Il cohabite aussi avec les documents de planification, tels les plans de déplacement urbain (PDU) et les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH). Cinq SCOT sont actuellement en cours d'élaboration ; quelques PLU sont arrêtés et en cours d'approbation ; quatre PLH sont actuellement approuvés par les quatre communautés d'agglomérations des Alpes-Maritimes. La DTA comporte un diagnostic, au vu duquel des objectifs généraux, déclinés en orientations territoriales, sont arrêtés ; elle précise aussi les modalités d'application des lois montagne et littorale, impactant fortement le développement du département. Enfin, dans une vision plus large, la DTA définit un certain nombre de politiques d'accompagnement pour garantir une mise en œuvre collective des orientations d'aménagement qu'elle préconise. Cette mise en œuvre permettra de préciser les points non traités. La DTA laisse en effet des points en suspens et ne hiérarchise pas tous les objectifs afin de laisser cette tâche aux acteurs locaux et aux collectivités.

Je tiens tout d'abord à rappeler le large consensus qui s'est établi sur le diagnostic de la DTA. Ce diagnostic mentionnait les atouts des Alpes-Maritimes (forte croissance et réelle attractivité du territoire) et ses dysfonctionnements (déséquilibre en matière d'habitat, de déplacements et banalisation accrue des espaces). Le consensus établi a permis de parvenir à une volonté partagée d'infléchir durablement la tendance pour éviter le déroulement d'un scénario inacceptable en

prolongeant les tendances passées. La nouvelle approche du développement territorial a permis de formuler trois principes généraux, rappelés par Philippe Unterreiner en première partie. Je n'y reviendrais pas, tout en soulignant le fait que l'attractivité du territoire azuréen nécessite la maîtrise du développement et la préservation de l'environnement. Elle ne peut s'obtenir que par une combinaison cohérente et équilibrée entre une politique d'équipement et des mesures de protection adaptées, qui constituent une contrepartie nécessaire au développement.

La DTA fixe des objectifs de localisation de l'Etat en matière d'infrastructures de transport et d'équipements plus spécifiques (universités, MIN, etc.). Elle est d'ailleurs très explicite à ce sujet sur le développement de la plate-forme aéroportuaire de Nice – tout en limitant les nuisances pour les riverains –, l'aménagement du port de Nice – qui a fait l'objet d'un débat public précédent –, la desserte ferroviaire de la Côte d'Azur, le développement de la LGV – nous attendons les conclusions du débat public –, le développement des transports collectifs (dans une approche intermodale). Quant au renforcement de la voie ferrée littorale, précédemment évoqué, la DTA mentionne simplement une voie ferrée supplémentaire à l'ouest de Nice, sans en préciser les limites. Je cite cet exemple pour insister sur le fait que la DTA énonce des principes, qui doivent par la suite être déclinés en projets. Le contournement de Nice est en revanche traité de façon explicite, dans ses deux composantes, à savoir le doublement autoroutier au droit de Nice et la liaison est-ouest entre le Var et le Nord d'Antibes. Les protections concernent la prise en compte des risques naturels dans leurs différentes composantes (inondations, mouvements de terrain, feux de forêt, avalanches, séismes) mais aussi les espaces naturels et paysagers exerçant une fonction de limite de l'étalement urbain, les activités agricoles représentant une activité économique mais aussi un élément de structuration du paysage, la gestion du cycle de l'eau (protection de la ressource, épuration des eaux usées avant rejet et élimination des déchets).

L'objectif final de la DTA est un développement maîtrisé, davantage qualitatif que quantitatif, basé sur une gestion économe de l'espace, permettant notamment de rattraper les retards en matière d'habitat et de déplacements. Tout scénario de développement durable dépend de ces conditions préalables nécessaires.

La DTA propose une approche différenciée du territoire, prenant en compte la réalité de l'occupation humaine et le fonctionnement de la conurbation littorale. Ainsi, elle distingue le haut-pays, composé de 87 communes et lieu d'application privilégié de la loi montagne, et la bande côtière, qui représente 76 communes (16 communes littorales et 60 constituant le Moyen Pays). Le Moyen Pays a d'ailleurs accueilli la part la plus importante du développement démographique et de l'étalement urbain pendant ces dernières années. L'enjeu du haut-pays est la préservation des richesses patrimoniales exceptionnelles mises en évidence par le diagnostic (paysage, faune, flore), ce qui nécessite le maintien d'une présence humaine s'appuyant sur une activité agricole pérenne comme le pastoralisme. Le tourisme a également un rôle non négligeable à jouer dans le développement du haut-pays. Pour la bande côtière, le scénario est celui de la cohérence territoriale, à obtenir par une croissance modérée constituant le résultat des mesures de protection et de préservation préconisées par la DTA ; la structuration doit s'appuyer sur une véritable armature urbaine polycentrique, dont le développement doit être cohérent avec l'organisation des transports collectifs. A cet effet, treize espaces ont été identifiés, situés le long des axes lourds de transport en commun ; ils présentent tous des potentiels intéressants de développement pour reconstruire la ville sur la ville et devront faire l'objet d'études dans le cadre des SCOT et des PLU.

La carte de synthèse numéro 1 présente, à l'échelle 1/100 000<sup>ème</sup>, une vision globale de ces orientations (territoires à protéger, armature urbaine à structurer, infrastructures de transport à développer). Les territoires à protéger (en vert) présentent la limite à l'étalement urbain ; les espaces agricoles à préserver sont repérés par des cercles jaunes, dont la dimension correspond aux surfaces à préserver dans les documents d'urbanisme. L'armature urbaine à structurer doit s'organiser à partir des centres existants et des espaces en jeu (en rose), situés le long des axes de transport en commun. Quant aux transports à développer, le principe de réalisation de transports en commun en site propre a été retenu (pointillés noirs et blancs) afin de permettre une meilleure irrigation du Moyen Pays, à partir notamment de la voie ferrée littorale. Le contournement de Nice (pointillés rouges se raccordant sur des flèches rouges aux extrémités) est repéré, pour la partie nous intéressant directement ce soir, par une flèche rouge au nord d'Antibes.

La restructuration de la conurbation littorale doit s'organiser à l'intérieur d'un espace restreint. Deux secteurs ont été identifiés comme stratégiques car ils présentent un potentiel de développement nouveau, sur lequel des prescriptions plus précises doivent être formulées : le site de Sophia-Antipolis et la vallée du Var. Le parc d'activités de Sophia-Antipolis et ses extensions accueilleront en priorité la haute-technologie ; l'accessibilité au parc existant devra être améliorée par les transports en commun (chemin de fer littoral au niveau de la gare d'Antibes) et un échangeur situé à Biot, sur l'autoroute A8. L'extension nord représente 1 500 hectares à aménager suivant le principe déjà mis en œuvre pour l'aménagement du parc existant, à savoir un tiers d'espaces aménagés pour deux tiers d'espaces protégés. Cette extension nord, qui présente donc un potentiel de 500 hectares pour les activités et l'habitat, devra bénéficier d'une amélioration de son accessibilité. Cette amélioration sera assurée à terme par un transport en commun en site propre (en pointillés à partir de Villeneuve-Loubet) et par la liaison est-ouest – déjà prévue par la DTA.

Sur cette diapositive, vous voyez la carrière de La Roque, où serait situé l'échangeur de la solution ouest longue. Sur cette carte, les espaces à protéger sont représentés en vert, en orange les zones à aménager. Le deuxième site stratégique est la basse vallée du Var représente, au centre de l'agglomération azurienne, un espace de l'ordre de 2 000 hectares en espaces coupures, le but étant de l'organiser en espaces liens. A cet effet, deux orientations principales ont été identifiées : la première concerne la préservation des risques naturels (inondations dans le voisinage immédiat du Var et mouvements de terrain à l'approche des collines) et l'aménagement du Var. En matière d'aménagement de la plaine, un équilibre s'avère nécessaire entre développement urbain et activités agricoles ; il est également indispensable d'organiser les transports en commun, depuis une gare multimodale située à Saint-Augustin, avec un transport en commun en site propre franchissant le Var et le longeant pour rejoindre la ligne des Chemins de fer de Provence.

Le principe de contournement de Nice de même que la réalisation de la RN202 bis pour desservir le haut-pays et la zone d'activités de Carros sont également présentés comme un dispositif d'amélioration de la desserte. L'approche est toujours comprise en termes de protection, nécessité d'amélioration de l'organisation des déplacements, perspectives de développement modéré et gestion autonome de l'espace.

La DTA ne traite pas l'ensemble des questions et n'opère aucune hiérarchisation. Le rattrapage du retard en matière d'habitat, par exemple, doit être envisagé de manière plus globale, sous l'angle de la cohérence générale des projets d'aménagement, par le biais des SCOT et des PLU. La mise en œuvre de la DTA est collégiale, l'objectif étant de répondre aux besoins des populations pour assurer la cohérence des décisions d'aménagement dans les documents d'urbanisme et de planifications, dans

les présentations des collectivités publiques et des porteurs de projet. Le contournement de Nice constitue un projet dont il faut assurer la cohérence globale en fonction des différentes préconisations de la DTA. LA DTA est non seulement l'aboutissement d'une réflexion sur l'aménagement du territoire, mais aussi un point de départ pour les actions à venir, qui permettront de vérifier sa pertinence.

**Jean-Claude COQUET**

Je passe la parole aux invités. Madame Cesari-Geiger n'est pas encore arrivée, je crois.

## **Deuxième intervention des invités**

**Jean-Raymond VINCIGUERRA**  
**Conseiller Général**

Je me permets de boire d'abord un verre d'eau, comme l'avait fait Raymond Poulon, premier candidat écologiste, à l'ouverture de sa mémorable campagne présidentielle. Il avait bu un verre d'eau du robinet alors que nous buvons maintenant de l'eau pasteurisée. Je me présente : Jean-Raymond Vinciguerra, Conseiller Général des Alpes-Maritimes, membre du Parti écologiste. J'ai été élu sur le canton de Grasse Sud, où l'impact du projet de l'A8 bis a été très fortement ressenti. Antérieurement et postérieurement à mon élection, j'ai été Président de la coordination des associations contre le projet de l'A8 bis, qui était en fait une fédération d'associations regroupant 54 associations opposées à ce projet. Je pense qu'aucun débat sur les infrastructures de déplacement dans ce département ne peut avoir lieu sans évoquer le problème de l'A8 bis. En effet, à partir de ce sujet-là se sont cristallisées deux visions différentes du développement du territoire et de l'avenir de notre département. Nous pouvons tout à fait aborder le thème de l'avenir du département au travers de ce prisme, en se référant à cette lutte de vingt ans ayant abouti à la DTA, acte de paix du département. Je ne vous montrerai qu'une seule diapositive concernant ce projet, mais elle est très significative. Voilà ce qui a été présenté en 1990, lors de la mission Bauge dont le but était d'indiquer le meilleur tracé possible (sud ou nord de Grasse) ; ce document présente l'autoroute et ses conséquences en matière d'équipements routiers. Vous voyez en rouge le réseau existant, en noir le projet A8 bis ; en vert sont indiquées les pénétrantes, véritable dispositif de liaisons autoroutières destinées à assurer le fonctionnement de l'ensemble. En 1994, une étude avait révélé que les bouchons, les ralentissements et les engorgements étaient situés aux entrées et sorties de la voie majeure – comme l'a souligné le représentant du SITP. La problématique réside dans la juxtaposition de gros et petits tuyaux – pour reprendre l'image précédemment utilisée. Aussi, les petits tuyaux n'ayant pas la capacité pour absorber les débits des gros, il est nécessaire d'en prévoir d'autres entre les deux. Cette solution, valable en 1990, l'est encore aujourd'hui.

En conséquence, je considère que le doublement de l'A8 doit s'accompagner de liaisons nord-sud entre les deux barreaux est-ouest. Or de tels investissements coûtent très cher. De plus, alors que le coût de l'autoroute peut être pris en charge par la concession, les barreaux de liaison relèvent de la

responsabilité des collectivités territoriales. Ces investissements se justifient-ils dans la mesure où nous n'avons pas d'exportations lourdes ? Nos pôles de compétences ne produisent ni moteurs de voitures ni avions, mais des parfums (Grasse) et de l'intelligence artificielle (Sophia-Antipolis) ; s'y ajoute un pôle d'aéronautique spatiale à Cannes. Nous n'avons donc pas besoin de transports lourds. Quant au tourisme, qui représente la moitié de notre activité, il est desservi par une autoroute, une voie ferrée internationale et des voies ferrées se greffant en épi dessus – nous y reviendrons – ainsi que par le second aéroport de France. Nous ne pouvons donc pas considérer notre département comme enclavé. Moi qui ai vécu pendant douze ans dans le Limousin, je peux vous dire que le département était bien plus enclavé que le nôtre.

La banalisation autoroutière que provoqueraient le doublement et l'équipement lourd en pénétrantes nord-sud nuirait à la vocation du tourisme. En conséquence, se pose la question des raisons d'un tel choix, pour un territoire qui ne requiert pas ce type d'équipement. Nous avons trouvé la réponse en superposant sur la carte du département, le tracé de l'autoroute et des lieux d'application de la loi littorale et de la loi montagne. Nous nous sommes alors rendu compte que cette autoroute desservait le *no man's land* où ces lois ne s'appliquaient pas. Une zone avait ainsi été déterminée, où l'irrigation par une voie majeure pouvait permettre une urbanisation, sur le modèle de la côte. Nous rejetons ce modèle en zones spécialisées pour travailler, consommer et se détendre, les zones pour dormir étant situées loin à l'ouest, desservies par une autoroute. Le dispositif se résumait à *Métro, boulot, dodo*, sans le métro.

Nous nous sommes par ailleurs aperçu que l'autoroute risquait d'aggraver un phénomène que nous avons déjà constaté, à savoir la sur-urbanisation du territoire concerné. Vous voyez sur cette diapositive les zones denses du département en 1970 (en rouge) qui concernent essentiellement la côte ; en 1990, l'urbanisation progresse, sous l'effet de la mission Bauge. Nous avons alors pensé qu'il fallait stopper ce phénomène en arrêtant la consommation du territoire ; l'autoroute aurait permis la mise en place d'un modèle de développement et d'un projet de territoire que nous récusons. Nous nous opposerons encore à l'urbanisation prévue en 2010, la totalité du territoire étant mangé par l'urbanisation, à l'exception notable des parcs locaux départementaux préservés par le Conseil Général.

Afin de prendre en compte un projet de développement mieux maîtrisé, il aurait peut-être fallu poser la question des déplacements. Elle est réelle et nous ne la réfutons pas. Alors que l'autoroute proposait un moyen de mieux circuler, nous avons proposé un moyen de mieux nous déplacer dans les Alpes-Maritimes. C'est ainsi que nous avons abouti à la DTA, qui pose la question dans les termes appropriés. Aussi, à l'époque, la lettre de mission envoyée au Préfet des Alpes-Maritimes était parfaitement claire. Or cette donnée n'est pas apparue dans les exposés successifs de la DDE. A ce propos, je tiens à faire remarquer un équilibre des temps de parole relativement altéré, puisqu'une heure a été consacré au maître d'ouvrage. La lettre de mission envoyée au Préfet établissait un cadre strict, lui enjoignait de prévoir une DTA avec une double préoccupation : assurer l'articulation entre l'urbanisation et l'offre de transport – problème fondamental des Alpes-Maritimes – et organiser l'offre de transport dans l'optique d'une réduction de l'usage de la voiture et du développement des transports en commun en accord avec les objectifs de la loi sur l'air. J'insiste sur ce point car il montre que la DTA a clairement hiérarchisé les priorités en matière de déplacements, plaçant en premier les déplacements sur le mode du transport collectif. Ensuite, et de manière subsidiaire, figure la réponse à la demande de déplacements individuels. Cela a été formulé dès le début de la DTA, ce qui n'a pas été suffisamment rappelé ; il me semble indispensable d'insister afin de garder à l'esprit ces priorités.

Les solutions proposées par la DTA ont déjà été exposées : renforcement du rail, modes de déplacements collectifs lourds, transports collectifs en site propre pour la desserte fine et traitement des points noirs routiers. En tant qu'association, nous avons relevé des points de blocage dans le département et avons demandé au conseil Général d'appliquer et assumer son rôle, c'est-à-dire traiter les routes (entretien et amélioration des points noirs). Le Conseil Général semblait à cette époque – il y a eu une certaine évolution depuis – s'en remettre à l'autoroute pour régler tous les problèmes, dans une absence totale de dialogue. Nous avons donc deux projets de territoire tout à fait différents : un projet d'expansion rapide et exponentiel d'une part, un projet de maîtrise du territoire. Le premier projet était servi par des équipements de déplacements individuels ; le second projet bénéficiait de propositions en matière de déplacements collectifs. Ils ont entraîné une valorisation de l'existant ferroviaire : troisième voie littorale, ligne Nice-Breil-Cuneo, voie des chemins de Fer de Provence actuellement prise en charge par le Conseil Général et le Conseil Régional et ligne Cannes-Grasse. Malgré un cadencement insuffisant et malgré les problèmes de formation de pilotes de train à la SNCF, le résultat de la fréquentation est supérieur à celui qui était escompté. Aussi, si vous considérez que le transfert modal est modeste, je vous invite à apprécier la ligne Cannes-Grasse, qui constitue un modèle à poursuivre. Parallèlement à ces transports lourds, nous trouvons des transports collectifs en site propre. Pour Nice, les réalisations sont en cours ; d'autres projets sont à l'étude (liaison Antibes-Sophia-Antipolis ou Cannes) ; d'autres restent encore à mener. Il faut donc réfléchir dans ce domaine pour servir des priorités avant de satisfaire l'offre routière.

Quant au traitement des points noirs routiers, que nous avons plus adroitement appelés points rouges, nous avons présenté la carte projetée à l'écran en 1992 ; le Conseil Général nous a répondu en 2004. Nous en avons rêvé, Christian Estrosi l'a fait. Ainsi, tous les objectifs de la DTA , en matière de transports collectifs et d'aménagement de l'existant routier sont en cours de réalisation. Nous n'en sommes cependant pas à la phase du bilan. Aussi, avant toute décision de création de routes complémentaires, il faudrait connaître le bilan de ces infrastructures. Toute démarche de projet implique des haltes, des bilans et de nouveaux départs. Je considère qu'il ne faut pas partir dans deux directions en même temps car nous risquerions en tout état de cause de manquer de moyens. Les Conseils Régional et Général disposent de moyens, mais il existe des limites budgétaires. Celui qui paie les infrastructures étant finalement le contribuable – ou le payeur de péage –, je demande qu'il soit respecté.

Quant au débat sur le contournement de Nice proprement dit, il existe trois possibilités bloquées, non combinables entre elles et très rigides. Je reproche donc d'abord ce choix très étriqué et univoque qui ne correspond pas à la réalité du problème. Nous sommes situés sur un territoire, avec sa façon de vivre et ses déplacements. Regardez cette photo : elle montre que sur l'aire niçoise, il y a 1 944 000 déplacements par an qui tournent en rond ; sur l'aire Cannes-Grasse-Antibes, 1 388 000 déplacements de même type. Entre les deux, il y en a donc 131 000. Pourquoi une liaison est-ouest est-elle proposée alors que les problèmes sont internes à deux pôles bien distincts, notamment dans leurs déplacements ? De plus, le développement de ces deux pôles est différent. La problématique du contournement de Nice est l'utilisation d'une infrastructure de transit pour faire de la communication inter-quartiers. En effet, Nice étant une ville du XIX<sup>ème</sup> et du début du XX<sup>ème</sup>, les routes à l'intérieur de la ville ne permettant pas d'assurer la totalité des déplacements. Aussi, on la contourne par l'infrastructure la plus proche, c'est-à-dire l'autoroute. Le problème réside donc dans le développement d'un centre important et d'une périphérie. La zone Cannes-Grasse-Antibes présente une configuration différente, car elle comporte trois pôles de développement. Il faut y

ajouter Sophia-Antipolis, moteur économique. Je crains qu'une liaison est-ouest ne soit pas la meilleure solution pour améliorer les relations entre Cannes, Grasse et Antibes. Un système radian ou en étoile me paraît plus efficace. Bien que les deux problématiques soient différentes, elles sont traitées de manière univoque par le projet, ce qui est une erreur. Avant la publication de la DTA, mais après le débat la concernant (de 1997 à 2002), un rapport d'audit du Ministère des Finances et de l'Équipement sort en 2003 : il préconise deux réalisations distinctes sur la partie est et sur la partie ouest. Je tiens cet audit à votre disposition si vous souhaitez le lire. Il se traduit par un schéma montrant deux flèches de couleurs différentes, indiquant deux maîtrises d'ouvrage différentes, à savoir l'État et les collectivités territoriales. Le message envoyé par l'État à la population ne me semble pas respecter dans le cadre de ce débat public.

Sur le contournement de Nice et le principe d'une liaison est-ouest, la DTA exprime clairement la nécessité d'un débat public afin de réserver les emprises nécessaires. Elle ne parle pas de réalisations à l'horizon 2020 et en concurrence avec les équipements de transports collectifs qui sont en cours. Or nous débattons actuellement sur la possibilité de réalisations rapides et sortons de ce fait du cadre de la DTA, contrat entre la République et les citoyens de ce pays. J'estime que ce n'est pas normal. Nous avons le sentiment que les leçons tirées de vingt ans de débat sont ignorées, le vieux projet étant exhumé. Nous pouvons par conséquent nous poser légitimement la question du double langage : une autoroute de l'est de Nice jusqu'à Cannes – pourquoi pas La Bocca ? – passant par Sophia-Antipolis n'est-elle pas qu'un clone de l'A8 bis ? J'interprète l'une des variantes proposées comme la reproduction de l'A8 bis. On nous rassure sous couvert d'un projet différent tout en nous la soumettant à nouveau. Par ailleurs, le titre même du débat est un leurre. Si le contournement de Nice s'étend jusqu'à Cannes, il est non seulement très large, mais prouve surtout un intitulé erroné. Quant à l'emploi de l'adjectif routier alors qu'il s'agit d'autoroute, il faut peut-être y voir de l'humour. Là encore, j'estime qu'il y a rupture du contrat entre l'État et la population, ce qui ne me plaît pas. Nous avons donc l'impression que les vieilles solutions sont confinées dans un système de dépendance. En outre, je crois à la saturation de l'autoroute A8 annoncée par des études en 1990; des diapositives prévoient une utilisation de capacité de 125 % à l'horizon 2000. Je prends l'A8 tous les jours, en cette année 2005, et n'ai pas constaté un tel dépassement de capacité.

Je citerai une petite anecdote. Lors de la DTA, la saturation de l'A8 a été prévue, de même qu'une augmentation exponentielle du trafic automobile dans le département. Ces perspectives se fondaient sur deux variables : le prix du pétrole, qui devait baisser depuis 20 ans, et le revenu des ménages, qui devait augmenter de façon continue pendant la même période. Sauf erreur de ma part, je ne crois pas que nous nous situions dans la justification de ces variables. Néanmoins, une autoroute, avec une importante circulation de voitures et poids-lourds, constitue une nuisance indiscutable en matière de pollution, dans nos poumons. Nous allons construire l'autoroute, la payer puis la cracher. Cette donnée aussi constitue un modèle de territoire et de développement que nous réprouvons ; nous ne pouvons concevoir un tel avenir. Il faut casser la logique de ce qui nous est présenté et montrer les possibilités de combinaisons des trois solutions envisagées pour aboutir à une solution globale alternative tenant compte de l'impact des projets de transports collectifs déjà programmés pour répondre aux besoins résiduels non traités par ces projets. Je souhaite que cette quatrième solution puisse mélanger le contournement de Nice avec l'aménagement sur place, la liaison est-ouest avec la solution courte, le tout en réservation d'emprise. Voilà ma demande, qui sera vraisemblablement reprise par beaucoup d'intervenants dans ce débat. Le maître d'ouvrage ne peut pas confisquer le privilège du choix, qui appartient à la population et aux élus, non pas aux technocrates. Quelle que soit la solution de financement avancée, les payeurs seront la population et les élus.

**Jean-Claude COQUET**

Je vous remercie pour votre contribution. Y a-t-il une question dans la salle pour la DDE ou pour Monsieur Vinciguerra ?

**Louis NEGRE, Président de l'Agence de Déplacements et d'Aménagements des Alpes-Maritimes**

Tout d'abord, je suis d'accord avec l'affirmation « *Nous en avions rêvé, Christian Estrosi l'a fait* ». Vous avez mis en exergue un certain nombre de points en soulignant la pollution inhérente au trafic route. Je ne suis pas sûr que les mêmes études aient été effectuées pour les transports collectifs – tels le tramway ou les autobus – et le fer. Ils doivent également produire du zinc, du plomb et de la poussière, mais il faut se méfier de ce type d'arguments, qui est trompeur. En effet, les problèmes en matière de déplacements sont unanimement reconnus. Toutefois, je n'ai pas très bien compris la solution proposée. Je croyais que vous faisiez partie des défenseurs d'une solution alternative écologique. Cette préconisation, datant de 1992 et dénommée « l'alternative » est présentée aujourd'hui pratiquement sous la même forme. Aussi, pourquoi y êtes-vous opposé maintenant ?

**Jean-Raymond VINCIGUERRA**

Cher Louis, tu n'as pas bien écouté mais ce n'est pas grave. Sur le problème de pollution engendré par le transport collectif, je ne trompe personne. Le transport en France, tous modes confondus, représente un tiers des dioxydes de carbones produits et des particules, 71 % des oxydes d'azote et 87 % de l'oxyde de carbone. La route représente 90 % de ces émissions. Bien évidemment, des voitures et des autobus circulent sur la route, mais le pourcentage d'autobus est minoritaire. De plus, le rapport entre le nombre de personnes transportées et le litre de pétrole consommé est très favorable au transport collectif par bus – sans parler des transports alimentés par l'électricité, future nucléaire. Pour une consommation énergétique égale, les transports collectifs (avec infrastructures de site propre) transportent cinq fois plus de personnes. Il me semblait avoir présenté clairement ma solution, calée sur l'alternative proposée en 1992, prévoyant un aménagement sur place au nord de Nice et une diagonale entre Saint-Isidore et Biot. Ce projet m'apparaît comme le seul pertinent. Je souhaite néanmoins que les emprises soient réservées afin de répondre aux éventuels besoins à venir si les transports collectifs n'apportent pas les solutions escomptées. Il s'agit là d'un principe de précaution : les emprises doivent être réservées dans une version réduite de l'aménagement autoroutier ou de correction de l'autoroute actuelle. Il est indispensable de se concentrer sur une démarche de projet précise, les priorités devant être accordées à la mise en place des transports collectifs.

**Monsieur SARFATI**

Il ne faut pas oublier un élément corollaire indispensable au projet court Biot-Saint-Isidore, à savoir la transformation de la portion actuelle d'autoroute entre ces deux points en voie urbaine. Cette voie délesterait la N7 et la N98, qui traversent les villes de Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var jusqu'à Nice-Ouest. Sans cet élément – que j'avais demandé personnellement –, le projet n'a aucun sens. J'en profite pour signaler que dans tous les projets présentés par l'Administration, ce deuxième élément, bien qu'indispensable, a toujours été évité.



**Jean-Claude COQUET**

Je vous remercie. Nous allons continuer les interventions.

**Jean-Marie EBEL**  
**Président de l'Observatoire Immobilier de l'Habitat Côte d'Azur, CCINCA**

J'interviens ce soir en tant que membre élu de la Chambre de Commerce chargé de la Commission Aménagement du Territoire. Bien qu'il me soit difficile de succéder à Monsieur Vinciguerra, dont les propos étaient très structurés, imagés, pleins d'humour et néanmoins intéressants, je situerai mon intervention dans le cadre des réflexions que nous menons en matière d'aménagement du territoire. Comme l'ont dit précédemment Monsieur le Président et Monsieur le Directeur de l'Équipement tous les projets en France sont sous-tendus par ce que l'on appelle le développement durable. L'action de développement durable est la recherche d'un équilibre entre la protection et le développement. J'espère que Monsieur Vinciguerra – avec qui j'ai collaboré pour l'élaboration de la DTA – ne m'en voudra pas si je tente de rééquilibrer ses propos, en étant concis. Mon développement s'appuiera sur deux thèmes essentiels de l'aménagement du territoire : le développement économique, donc l'emploi, et l'habitat. Ces deux notions, qui sont interdépendantes, s'articulent également avec celle de transport. Il faut garder à l'esprit l'objectif essentiel pour notre département, à savoir une meilleure gestion de l'équation déplacements-habitat-emploi, traitée jusqu'alors de façon déséquilibrée et contraignante. La DTA est un document d'orientation définissant des règles en termes de protection de l'environnement, mais aussi de développement économique. Comme l'a rappelé Monsieur Palette, deux secteurs stratégiques pour l'avenir du département ont été identifiés : la plaine du Var et Sophia-Antipolis. L'évolution économique s'appuie sur le renforcement des pôles d'excellence du département (tourisme et haute technologie), mais également sur le maintien et le développement d'activités classiques industrielles et artisanales nécessaires, pour offrir du travail à l'ensemble des compétences constatées. La DTA se fonde sur des hypothèses relatives à l'emploi à l'horizon 2020-2025, s'illustrant par un taux de croissance de l'ordre de 23 % (340 000 emplois en 1999 et 428 000 prévus en 2020-2025). Selon le dossier du contournement routier de Nice établi par la DDE, il s'avère que la création d'emploi à l'année a été plus forte que prévue, se traduisant par un besoin accru des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. De plus, cette dynamique ne peut être confortée par la labellisation confirmée par le SIAT en juillet dernier sur les pôles de compétitivité, dans lesquels la Côte d'Azur est impliquée. Ce dispositif implique des exonérations, des subventions, des lignes de crédit pour l'innovation et surtout un dynamisme pour notre département. Outre les pôles de compétitivité, il y a bien sûr le tourisme, dont le tourisme d'affaires, précisément à Cannes. Cette dynamique, qui doit être aidée, se heurte à des limites liées aux difficultés de transport et de déplacements.

Sur la carte de saturation de l'A8, vous voyez bien que la situation deviendra inextricable en 2020 si le contournement routier de Nice ne se réalise pas. La situation de blocage impactera les bassins économiques cannois, antibois, la basse vallée du Var et l'aéroport et Monaco, dont ne parle pas assez.

L'autre élément primordial du développement économique est l'habitat, vecteur important du développement durable de la Côte d'Azur. Concernant cet enjeu, identifié comme majeur par la DTA, le rapport de la DDE précise que la croissance démographique s'est inégalement répartie entre le littoral et le moyen-pays. L'objectif de rééquilibrage de la DTA, qui prévoyait une répartition de croissance entre le littoral et le Moyen Pays, n'est donc pas encore rempli. En outre, le département connaît une crise structurelle du logement, qui constitue un frein réel pour le bon fonctionnement de notre tissu économique et de son développement. Les quelques chiffres diffusés régulièrement par l'Observatoire immobilier de la Côte d'Azur en atteste, traduisant notamment un déséquilibre

fondamental entre l'offre et la demande, notamment vis-à-vis des actifs. La conséquence en est une forte augmentation des prix. A titre d'exemple, je mentionnerai que les prix ont progressé de 22 % entre 2004 et 2005 pour un appartement neuf, le prix moyen du département étant de 4 600 euros/m<sup>2</sup>. Dans l'ancien, les prix ont progressé de 15 %, le prix moyen étant de 3 600 euros/m<sup>2</sup>. Ces prix ont été multipliés par deux en huit ans, ce qui exclut les acquisitions, mais aussi le locatif – car les prix ont suivi cette augmentation dans ce domaine. Ce phénomène menace l'économie du département et pèse sur l'emploi.

Pour accompagner les efforts des collectivités locales, l'ensemble des partenaires de l'Observatoire de l'Immobilier piloté par la CCI, a décidé de ne pas s'en tenir qu'à un constat, mais de formuler des propositions. Depuis trois ans, la CCI a entrepris une démarche pour soutenir le logement des actifs, en collaboration avec la DDE – je l'en remercie –, le Conseil Général, les communautés d'agglomérations, l'association des Maires et l'association régionale des organismes d'HLM. Sur la base de douze propositions concrètes, déclinées lors d'ateliers de travail technique, nous avons identifié les obstacles à la construction du logement et proposé des mesures concrètes, dans le domaine du foncier et du logement. En effet, l'absence de politique foncière dans le département constitue un problème majeur ; que ce soit dans le secteur de l'habitat, de l'économie ou des transports, les réserves foncières ont été insuffisamment prévues. Par ailleurs, les actifs sont contraints de se loger loin du littoral et de leur lieu de travail, ce qui implique des besoins en déplacements importants. La démarche entreprise est positive, mais la mise en œuvre des solutions exige du temps.

La problématique logement-transport risque *a priori* de s'accroître dans les prochaines années, du fait d'une croissance démographique plus élevée que celle envisagée par la DTA. Aussi, nous considérons que le projet de contournement routier de Nice est essentiel, tant au titre de la fluidité que de la sécurité. Il est en outre nécessaire, mais insuffisant, de prendre en compte les potentialités multimodales en la matière.

En conclusion, j'insisterai simplement sur le fait que les trois enjeux (développement économique, habitat et transport) sont indissociables et doivent être appréhendés selon une démarche d'ensemble. La DTA constitue un cadre d'ensemble qui envisage bien le problème sous cet angle. La même approche est opérée dans les documents d'urbanisme, tels les projets d'agglomération, les PLH, les PLU ou les SCOT – la notion de cohérence étant la définition même du SCOT.

Le projet de contournement routier de Nice ne concerne pas que Nice, mais toute l'agglomération azurienne. En conséquence – et je reviens sur les propos précédents –, les documents d'urbanisme doivent impérativement réserver au plus tôt les emprises nécessaires à cette infrastructure. Cette anticipation constitue la garantie de pouvoir réaliser ce projet indispensable. A défaut, nous assisterons à un blocage complet du réseau routier qui pénaliserait les entreprises, les actifs et l'ensemble des habitants du département. Je vous remercie de votre attention et vous informe que nous contribuerons au débat public par la rédaction d'un cahier d'acteur.

**Jean-Pierre CLARAC**

Nous appelons Monsieur Gabriel Jourdan, spécialiste des problèmes de déplacements de transport dans l'ère de Toulon. Je rappelle que le thème de la soirée est *Quel projet pour la Côte d'Azur ?*; les

problématiques de déplacements seront traitées dans d'autres réunions. La DTA et les autres thèmes exposés constituent bien le sujet de la soirée.

## **Exposé d'un expert pour le compte de la CPDP**

**Gabriel JOURDAN**

**Chargé d'études déplacements, Agence Urbanisme de l'aire toulonnaise**

J'interviens en tant que docteur en géographie, ayant rédigé une thèse sur la problématique des déplacements et de l'urbanisme sur la Côte d'Azur. Mon exposé s'intitulera *De la ville pédestre à la ville automobile dans la conurbation azuréenne*, avec pour sous-titre *L'enjeu d'une restructuration de la ville autour des transports en commun pour agir sur la source des problèmes*.

Un bref rappel historique de l'évolution de la Côte d'Azur par rapport aux infrastructures de transport montre que la ville s'est développée autour du chemin de fer et des stations balnéaires littorales, de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle jusqu'au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle. Un chapelet de villes a donc émergé à cette époque autour du chemin de fer sur le littoral mais aussi dans le Moyen Pays. A partir des années 60, la libéralisation de l'automobile libère les choix de localisation des actifs, des ménages et des entreprises. Un domicile éloigné en termes de distance peut être proche en termes de temps ; les deux notions sont ainsi dissociées, l'idée de temps étant prioritaire par rapport à celle de distance. Dans les années 60-70, des villes nouvelles, reliées aux centres anciens par des autoroutes et pouvant absorber la croissance démographique, se créent. Nous assistons alors au développement de nouveaux espaces d'activités économiques. Vous voyez sur l'écran une synthèse du schéma d'aménagement de 1971, proposé par les services de l'Etat pour planifier le développement de la métropole azuréenne de la Côte d'Azur ; il montre un chapelet de villes nouvelles, notamment dans le Moyen Pays, reliées par des barreaux autoroutiers nord-sud et une grande autoroute est-ouest ; en noir sont inscrits les pôles d'activité prévus, notamment à Sophia-Antipolis, dans la basse vallée du Var et dans la zone industrielle départementale de Carros. L'idée était par ailleurs de préserver les espaces naturels agricoles, en ayant un développement compact et structuré. Ce schéma a été refusé par les communes du Moyen Pays, qui ont voulu rester maîtresses de leur développement ; se sont ajoutées les pressions de certains propriétaires fonciers et agriculteurs qui craignaient un gel du développement en dehors des villes nouvelles et souhaitaient bénéficier de la rente foncière provenant de la généralisation de l'automobile. Le territoire azuréen suit alors une logique de développement spontané : certains pôles économiques et commerciaux ont été complètement planifiés, comme Sophia-Antipolis, d'autres moins, comme la basse vallée du Var, d'autres pas du tout, comme La Bocca, Antibes-Nord, Villeneuve-Loubet, etc.

L'autre problématique concerne la périurbanisation, l'étalement urbain, le mitage et la consommation d'espace. De 1970 à 2000, la population de la Côte d'Azur a été multipliée par 1,4, la superficie urbanisée par 2,4. La superposition des limites des zones urbanisables de la DTA et l'état actuel de l'organisation révèle peu d'espaces restant pour cette croissance extensive. Il existe donc un enjeu de changement de modèle pour s'orienter vers une croissance intensive par le renouvellement urbain et la restructuration des espaces déjà construits.

Le trafic routier a par ailleurs augmenté plus rapidement que la population. De 1962 à 1999, le trafic routier a été multiplié par 7 alors que la population a été multipliée par 1,65. L'analyse de ces chiffres démontre un nombre de trajets quotidiens stables, mais une augmentation de la distance. Il existe une déconnexion croissante entre les lieux d'habitat et de travail, ce qui est accru par la crise du logement. Il faut savoir que le développement de l'est varois et du centre-Var dépend de plus en

plus des flux d'actifs qui, ne pouvant se loger sur la Côte d'Azur, utilisent l'A8 pour se rendre à Sophia-Antipolis, dans la vallée du Var ou Cannes. L'amélioration des réseaux routiers facilite également cet éloignement, en offrant une accessibilité à de nouveaux espaces. Le Haut Pays azuréen subit peut-être l'impact légèrement négatif de la N202 bis ; l'Est-Var et le Centre-Var sont desservis par l'A8. A l'échelle locale, le développement urbain s'opère hors des secteurs bien desservis par les transports collectifs qui eux-mêmes ne desservent pas toujours de façon efficace les nouveaux secteurs de développement, comme Sophia-Antipolis. Par ailleurs, certaines formes d'urbanisation, à l'échelle micro-locale, connaissent un cloisonnement de l'espace, souvent sans aménagement pour les piétons. La restructuration de la ville doit donc s'articuler autour des transports en commun, l'idée étant de répondre à la demande à la source et non *a posteriori*, en multipliant les infrastructures. En tout état de cause, il a été démontré que ce modèle de ville automobile n'était pas durable (occupation de l'espace, pollution). L'enjeu de mise en place d'un système de transports collectifs métropolitains a été largement exposé et je n'y reviendrais pas. Toutefois, tous les grands pôles d'emploi de la conurbation azuréenne, à l'exception de Sophia-Antipolis et de Carros, sont reliés à la voie ferrée littorale et l'axe Cannes-Grasse. Il ne faut pas oublier que le potentiel d'emplois le plus fort est concentré dans les centres villes. Sophia-Antipolis, en incluant la zone commerciale d'Antibes, représente 35 000 emplois environ ; le centre de Nice, élargi à toute la zone desservie par le futur tramway, représente plus de 85 000 emplois ; Monaco représente 40 000 emplois ; le centre de Cannes 20 000 emplois et la basse vallée du var 30 000.

Voyons maintenant quelques chiffres extraits du compte Déplacements de la conurbation azuréenne de 1999. Sur la Côte d'Azur, le budget des transports en commun par habitant est deux fois inférieur à la moyenne nationale (170 euros par an et par habitant en 1999 contre 366 euros en moyenne nationale). Un début d'évolution a dû se faire sentir avec les projets du tramway de Nice et des chemins de fer. A titre d'exemple, je signale qu'à Toulouse, des projets d'aménagements routiers et autoroutiers ont été reportés pour financer en priorité les transports en commun. En outre, la LGV PACA permettra de dédier la ligne ferroviaire littorale au trafic local pour mettre en place un RER cadencé.

Vous voyez sur l'écran une diapositive illustrant le potentiel de restructuration existant sur la basse vallée du Var et la gare de Saint-Augustin pour produire un quartier nouveau, avec une densification de l'espace ; le but est de permettre un développement autour du transport collectif et du tramway, en optimisant la relation avec les transports. Une extension de ce schéma pourrait être imaginée à l'échelle de toute la conurbation azuréenne, avec des axes lourds de transport en commun ferré, des axes de rabattement et toute une restructuration autour des centres villes en suivant les axes et les pôles bien desservis ; cette restructuration pourrait aussi s'articuler autour des pôles nouveaux d'activité économique commerciaux traversés par un transport en commun, pour exploiter le potentiel de densification dudit espace.

### **Jean-Claude COQUET**

Vos propos m'amènent à préciser que nous allons mettre en place des ateliers, dont l'un sera destiné à mesurer l'apport des transports en commun à la solution des problèmes de déplacement dans ce département. Monsieur Jourdan, je vous y inviterai. Ceux qui sont intéressés par l'alternative transports en commun-transports automobiles peuvent faire valoir leur souhait d'y participer. Il s'agit en effet d'une réunion de travail en petit groupe.

## **Deuxième phase d'échange avec le public :** **réunion thématique**

**Jean-Claude COQUET**

Avant de passer la parole à la salle, je vous fais part de deux questions, dont l'une émane de Gabriel Jourdan. Je vous en épargne la lecture intégrale ; elle porte sur le financement, les indemnités de remboursement, etc. Nous ne pouvons en l'état lui apporter une réponse précise. Je la soumetts à la DDE afin qu'elle prépare une réponse, qui figurera sur le site Internet. La deuxième question est posée par Christine Vialatte (Association défense des sites du pays vençois) :

*« A quel moment du débat public sur le contournement routier de Nice tiendra-t-on compte des conclusions du débat public précédent, sur la liaison Nice-Paris en LGV ? »*

Nous en tiendrons compte dès que nous aurons connaissance des conclusions, qui devraient intervenir fin novembre-début décembre. Je suis en attente, comme vous, de la décision du Ministre ; c'est un élément qui interviendra dans notre débat, qui en tout état de cause, ne pouvait être différé dans l'attente de cette décision. Nous aurons largement l'occasion d'en reparler tout au long de nos séances de travail, de novembre à février.

Je passe maintenant la parole à la salle.

**Giovanni FUSCO, Maître de conférences en géographie et aménagement à l'Université de Nice**

J'ai déjà eu l'occasion d'échanger mon point de vue avec Gabriel Jourdan, sur son travail remarquable. A l'Université de Nice, nous avons mené des travaux très intéressants avec des méthodes différentes, parvenant toutefois à des conclusions comparables. J'ai procédé à une étude chiffrée du système des transports et son interaction avec les systèmes spatiaux, dans des villes de France, d'Europe, d'Amérique du Nord et en Extrême-Orient. Après comparaison entre les différentes villes, j'ai pu constater les dysfonctionnements de la métropole azurienne. A partir d'un scénario zéro, s'inscrivant dans une logique de projet pour justifier un aménagement routier ou de transport en commun, aucune agglomération dotée d'un potentiel économique et démographique de croissance comme la Côte d'Azur, ne peut rester passive pendant vingt ou trente ans. Or le scénario tendanciel pour la Côte d'Azur est celui qui est proposé avec la nouvelle infrastructure autoroutière, indissociable d'une expansion périurbaine, de croissance et de flux automobiles, qui entraîneront à leur tour une nouvelle infrastructure autoroutière engendrant elle-même une périurbanisation, une croissance et des flux automobiles, donc à nouveau une infrastructure autoroutière. Se pose alors un problème d'espace se traduisant par des difficultés sérieuses en matière de logement par exemple, comme l'a indiqué le représentant de la CCI. Ce phénomène de mitage consommateur d'espace est le produit de la ville automobile et la cause d'une crise grave du marché du logement. Aussi, outre ce scénario tendanciel, auquel répond la nouvelle infrastructure autoroutière, un scénario de rupture est-il prévu ? Monsieur Vinciguerra nous en a proposé un avec lequel nous pouvons être ou ne pas être d'accord. Aussi, j'aurais préféré que le débat de ce soir concerne le thème du territoire. Je considère que l'autoroute ne représente qu'un des scénarios tendanciels.

**Jean-Pierre CLARAC**

J'estime que ce scénario doit être envisagé en termes de modèle. En effet, pendant cette réunion, différents modèles d'habitat sur la Côte d'Azur sont apparus. Chacun a ses conséquences et ses engagements. La question à poser est de savoir quel est le modèle poursuivi par la DDE lors de la présentation d'un projet et la place accordée aux autres modèles moins consommateurs d'espace. La DTA nous a proposé un cadre à l'intérieur duquel le débat politique consensuel doit se poursuivre.

**Giovanni FUSCO**

Je ne veux pas avoir une réponse de la CPDP.

**Jean-Pierre CLARAC**

Le rôle de la CPDP est de comprendre la question et de la reposer aux autres interlocuteurs.

**Giovanni FUSCO**

Je demanderai simplement à la CPDP de m'inviter à l'atelier que vous allez organiser.

**Jean-Pierre CLARAC**

Oui, l'atelier permettra de se réunir pour poser les questions à l'Etat et aux politiques.

**Jean-Raymond VINCIGUERRA**

Je partage votre opinion selon laquelle le scénario autoroutier est tendanciel ; il est la répétition à l'infini du même système, tout en tenant compte des limites de l'espace territorial. Qu'est-ce qui garantit qu'un scénario alternatif sera appliqué par rapport à la tendance générale du département depuis cinquante ans? Quelles sont les garanties de mise en place d'un scénario différent supplantant le scénario de la facilité? Qu'est-ce qui garantira qu'un nouveau modèle émergent bénéficiant d'un consensus politique puisse s'appliquer? L'action que nous avons menée a été un affrontement constant, bloquant en apparence le département ; des réalisations ont cependant été effectuées, comme le confortement de l'aéroport de Nice. Nous avons eu foi dans la DTA qui, après avoir été un thème d'affrontement puis de confrontation, a été un sujet de reconnaissance mutuelle, pour aboutir finalement à un accord sur un modèle – que j'ai essayé de défendre ce soir.

Les propos de Christian Estrosi lundi dernier correspondent pratiquement à ce que j'aurais pu tenir, ce qui prouve bien l'existence d'un consensus. Nous ne disposons cependant d'aucune garantie nous assurant de son application. Je pensais que la DTA, considérée comme un traité de paix, était un contrat entre la population et les élus, mais je m'aperçois que ce contrat n'est pas respecté. Je souhaite un scénario de rupture et œuvre en ce sens. Il ne sera toutefois possible que s'il existe une entente – pratiquement atteinte par tous les acteurs politiques du département. Ce débat public nous donnera peut-être une direction. Par ailleurs, je suis d'accord avec l'opinion de la CCI sur la corrélation entre les problèmes d'emploi, du logement et des déplacements. Des scénarios de rupture



sont là encore nécessaires pour ne pas aboutir à une consommation excessive du territoire et une desserte exclusivement routière. Un consensus existe, mais on ne l'exploite pas institutionnellement.

### **Jean-Claude COQUET**

Je laisse la parole à l'estrade avant de prendre la question de Monsieur Nègre.

### **Jean-Marie EBEL**

Pour compléter les propos de Monsieur Vinciguerra, je rappellerai l'existence du mitage, c'est-à-dire la politique au coup par coup. La notion de densité qualitative est essentielle et doit être intégrée dans les documents d'urbanisme et en particulier dans les PLU. La densité qualitative est la densité correspondant à la ville constituée, c'est-à-dire à la ville ancienne. Or l'examen des plans locaux d'urbanisme en cours d'élaboration montre que cette notion n'existe pas, car les règles techniques fixées ne permettent pas d'atteindre les objectifs. Je tenais à insister sur ce point ce soir. Quand on met en place une politique des transports en commun, il faut accepter aussi cette démarche et la faire accepter à la population, ce qui, Monsieur le Maire, n'est sans doute pas simple.

### **Louis NEGRE**

Tout d'abord, je tiens à féliciter la salle car il me semble que pour la première fois dans un débat public, le fonds du problème est abordé. Le thème de l'aménagement du territoire est véritablement traité ce soir. Je suis très satisfait d'entendre la version de la DDE ainsi que d'autres versions et propositions, même si elles sont encore incomplètes. Même le monde académique, par la voix du professeur d'université ou du docteur en géographie, nous dit – et je parle sous votre contrôle – qu'il serait bon de se préoccuper davantage des transports en commun. Voilà en tous cas ce que j'ai compris. D'après votre dernière carte, Monsieur Jourdan, il est nécessaire de se concentrer sur le développement des transports.

### **Gabriel JOURDAN**

Sur la restructuration de la ville autour des transports en commun. Nous retrouvons les mêmes enjeux à Toulon.

### **Louis NEGRE**

Je ne suis pas surpris que les mêmes enjeux se retrouvent sur le plan national. L'enjeu est toutefois dans votre exposé un peu différent de celui qui nous est proposé. Je m'occupe d'aménagement du territoire et des déplacements et souhaite à ce titre savoir si votre scénario est applicable et répond aux besoins de la population. En effet, les citoyens s'adresse à moi en tant que Maire et me demande de trouver des solutions pour les déplacements, à vélo, en métro ou autres; je dois traiter les situations de façon pragmatique, sur le terrain et non depuis les hautes sphères politiques. Le taux de mobilité sur la Côte d'Azur est l'un des plus élevés de France. Que répondre en termes concrets ? Certes, je dispose du scénario tendanciel de la DDE ainsi que du vôtre, qui est un peu différent. Je

me souviens en outre d'un scénario élaboré dans le cadre de l'étude intermodale Blanchet prévoyant la mise en œuvre de tous les moyens possibles au profit des transports en commun. Selon Monsieur Blanchet, « le TC max » était insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins. Aussi, je souhaite que les praticiens et opérationnels que sont les élus obtiennent des réponses plus précises.

### **Jean-Claude COQUET**

L'atelier dont nous avons déjà parlé étudiera les solutions apportées par les transports en commun.

### **Gabriel JOURDAN**

Pour écrire ma thèse, j'avais effectué des recherches pour vérifier les solutions découlant des hypothèses multimodales, avec notamment les hypothèses d'urbanisme. Elles sont incluses à la base dans le modèle puis on étudie ensuite les solutions en matière de transport ; la seule variable concerne les infrastructures (routes, transports en commun, etc.). Dans la modélisation multimodale, il n'y a pas eu de scénario alternatif d'urbanisme intégrant par exemple la restructuration de la ville autour des transports en commun ou la limitation du mitage. Sauf erreur de ma part, cette donnée ne figure pas dans les documents auxquels j'ai eu accès pour ma thèse. Le fait que l'infrastructure nouvelle appelle la circulation est un fait démontré dans de nombreuses villes. L'exemple de Toulon montre d'importantes améliorations du réseau autoroutier dans les années 90, avec récemment l'ouverture du tunnel ; les progressions du trafic sont donc significatives, mais il faut maîtriser le problème de l'urbanisme à la source et offrir des transports en commun ; A défaut, l'impact des projets actuels sera annulé dans dix ans et la saturation sera plus importante. Ces conclusions sont formulées par une étude de la DDE de Toulon.

### **Jean-Claude COQUET**

Vous venez de nous tracer le programme de la réunion du 30 novembre.

### **Luc GUEYDAN, Directeur d'aménagement de la ville de Cannes**

J'ai participé à l'élaboration de la DTA. On peut y puiser ce que l'on souhaite, on peut se limiter à ses termes ou élargir le débat – ce qui est partiellement le cas ce soir. Je considère que la DTA est un compromis, qui amène donc la paix, mais ne règle pas tous problèmes. La DDE a rappelé la définition et le rôle de la DTA, sur lesquels Monsieur Vinciguerra a exprimé sa propre vision politique et idéologique. La DTA concerne les Alpes-Maritimes alors que le projet coupe le département en deux ; la DTA préconise le règlement des déplacements est-ouest de La Turbie à Biot – peut-être Les Bréguières. L'élaboration de la DTA a fait suite à l'échec du PIG A8 bis pour régler une partie du problème en se préoccupant du contournement de Nice. Il existait en effet des problèmes de saturation, mais aussi de sécurité. Il me paraît indispensable de rappeler que 40 % de la population littorale se situe à l'ouest ; la zone à l'ouest des Bréguières n'est pas désertique ; l'emploi dans le bassin cannois est basé sur une activité exogène ; les transports en commun sont présentés comme une solution sur laquelle tout le monde est d'accord. La question n'est cependant pas aussi simple que la présentation de Monsieur Jourdan. Les difficultés de création de la troisième voie ferrée littorale sont une réalité, en termes d'élaboration et de discussions pour le passage de

cette voie supplémentaire. Il faut savoir que sur le plan pratique, cette voie est impossible entre Antibes et Cannes, sauf à exposer des coûts exorbitants.

Il faut faire preuve de lucidité. Mes propos ne visent pas à favoriser absolument le transport ou la périurbanisation, sur lesquels tout le monde s'accorde. J'avais d'ailleurs eu l'occasion de m'entretenir de ces points avec Monsieur Jourdan. Il ne faut pas éluder les difficultés au risque de tromper les citoyens. Monsieur Vinciguerra a parlé de contrat de la DTA : je ne suis pas opposé à cette conception, étant précisé que le contrat doit s'appliquer envers les deux parties. Aussi, posons clairement le problème de la troisième voie ferrée littorale et essayons d'obtenir des réponses précises sur sa faisabilité entre Cannes et Antibes, nous nous devons d'exposer ces éléments à nos citoyens.

A propos de l'un des schémas présentés, Monsieur Vinciguerra a considéré que « *l'on tournait en rond* ». Vous auriez dû montrer le diagramme relatif aux liaisons domicile-travail ; sur votre carte, la flèche tournant en rond sur Nice va de Beaulieu à Villeneuve-Loubet et donc bien d'est en ouest. En conséquence, il existe un vrai souci d'accessibilité, outre la question de sécurité soulevée par Philippe Marie.

Je demande au Président d'inscrire que, pour Cannes et le bassin cannois, la réflexion multimodale doit être engagée sans attendre 2020, ce qui est une échéance trop éloignée pour notre économie. Contrairement à ce qui a pu être dit, nous ne sommes pas de farouches partisans de l'A8 bis. Nous réclamons – notre demande a d'ailleurs été formulée dans le cadre de l'Agence de l'Aménagement et de Déplacements des Alpes-Maritimes – qu'une réflexion soit menée dès maintenant afin de mettre en place une stratégie de déplacements est-ouest pour le bassin cannois, déclinée selon tous les modes possibles et en fonction de phasages financiers réalistes.

### **Jean-Claude COQUET**

Je demande au Directeur Départemental de l'Équipement d'apporter une réponse.

### **Lucien BOLLOTTE**

L'atelier que vous avez annoncé traitera de ces questions. Par ailleurs, je préfère parler de cadre de référence plutôt que de contrat de confiance. Comme l'a rappelé Jean-Pierre Clarac, le contrat concerne aussi des projets. Personnellement, je suis d'accord à 80 % avec les propos de Messieurs Vinciguerra, Fusco et Jourdan. En me référant aux termes de la DTA, je ne peux pas laisser dire qu'il y a eu rupture d'un contrat :

*« ...les effets attendus de la priorité aux transports en commun pourraient conduire les maîtres d'ouvrages à différer la réalisation de routes nouvelles. Toutefois, à titre de précaution, il convient d'entreprendre les études de ces routes afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme. »*

**Jean-Raymond VINCIGUERRA**

J'ai été très clair en indiquant que la DTA proposait de réserver des emprises afin de prendre les précautions nécessaires. Ce point a recueilli un consensus au sein de la DTA. J'ai par ailleurs fait référence à un autre paragraphe de la DTA, qui reprend les mêmes termes. Tant que la discussion portera sur l'infrastructure routière la plus pertinente par rapport à l'ensemble des projets de transports collectifs existants ou à mettre en place ainsi que sur les réservations d'emprise, je suis d'accord. En revanche, dès que l'on parle de réalisation à échéance 2020 de manière concurrentielle avec la mise en place des infrastructures collectives, je ne suis plus d'accord. Dans ce cas, nous ne situons pas dans le cadre de la réservation d'emprise, mais de la mise en concurrence entre deux modes, l'offre de déplacements individuels supplantant l'offre de déplacements collectifs. Ma position est claire, sans être contradictoire à la DTA. Prôner la réalisation d'infrastructures majeures est contraire à la DTA. Je ne céderai pas sur ce sujet, qui a constitué l'un des éléments de négociation de la DTA. J'ai suivi toutes les versions de la DTA, avec les acteurs permanents comme Messieurs Ebel et Nègre ainsi que le Président Estrosi ; les représentants de l'Etat sont les intermittents du spectacle.

**Jean-Claude COQUET**

J'ai l'impression qu'un faux débat s'est instauré. On ne peut pas réserver des emprises sans connaître les tracés. Or le débat public se situe en amont de la définition des tracés ; il étudie l'opportunité du projet. Des études seront ensuite nécessaires. Je vais inviter le Directeur Départemental de l'Équipement à prendre le principe de précaution que vous mettez en avant, sans engagement sur l'avenir.

**Philippe UNTERREINER**

La diapositive 15 de ma présentation montre que nous nous inscrivons bien dans le cadre fixé par la DTA pour un développement maîtrisé du département des Alpes-Maritimes (0,6 à 0,7 % de croissance par rapport au 1,7 % constaté en moyenne lors de la dernière décennie). Là où Monsieur Fusco parlait de rupture, nous parlons d'inflexion de tendance. Selon la DTA, s'il n'existe pas de scénario tendanciel reproduisant le passé, il faut raisonner avec une croissance démographique réduite par rapport à ce qui a pu être constaté. Cette inflexion de tendance se retrouve dans les taux d'accroissement des trafics, qui ne prolongent pas les tendances passées. Vous pouvez considérer qu'il s'agit d'un scénario de rupture.

L'interprétation selon laquelle le contournement de Nice est mis en concurrence avec les projets de transports collectifs est fautive. Dans notre analyse et à partir des hypothèses de la DTA, nous avons estimé les besoins de déplacements (origine-destination) tous modes confondus à l'horizon 2020. Nous avons pris en compte tous les projets de développement des transports en commun en site propre proposés par les collectivités locales, le cadencement de la troisième voie ferrée littorale, le TER, la ligne LGV et l'avons déduite de la demande de transports et déplacements. Nous démontrons ainsi que ce développement des transports collectifs est insuffisant. Aussi, la saturation de l'autoroute est prévue à l'horizon 2020, d'Antibes à Nice-est. Le projet du contournement de Nice est ainsi justifié ; il n'est pas en concurrence avec les transports collectifs, qui sont bien prioritaires.

**Jean-Claude COQUET**

Lors de l'atelier, nous étudierons la crédibilité de votre démonstration.

**Monsieur GIUDICELLI, GADSECA**

Je souhaite que le maître d'ouvrage mentionne davantage dans son dossier les moyens informatiques d'aide aux déplacements. Un projet Diadem avait d'ailleurs été mis en place il y a quelques années. Certes, des progrès restent à faire en électronique pour les moyens de guidage (panneaux à messages variables, cadencement, etc.), mais la circulation sur l'autoroute n'étant pas forcément homogène, une meilleure régulation engendrerait un meilleur débit.

**Jean-Claude COQUET**

Pouvez-vous apporter une réponse immédiate ?

**Philippe UNTERREINER**

Cet aspect, bien qu'étudié, ne figure effectivement pas dans le dossier de débat public. Il offrirait un gain de 3 à 5% sur la capacité d'écoulement de l'autoroute, grâce à une régulation des accès, ce qui permettrait d'attendre la réalisation du contournement de l'autoroute à l'horizon 2020. Les gains attendus sont cependant insuffisants par rapport au problème auquel nous sommes confrontés.

**Jean-Claude COQUET**

En tant qu'ancien fonctionnaire, je me permets de revenir sur l'expression d'intermittents du spectacle employée par Monsieur le Conseiller Général en lui précisant que ces représentants de l'Administration sont les héritiers de leurs prédécesseurs ; la fonction continue.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Au travers de mes propos, je demandais une véritable continuité républicaine et non des ruptures successives de contrats passés ; j'ai le sentiment d'un comportement très colbertiste de la part de d'un certain nombre de technocrates, qui veulent imposer par vagues successives le bien du peuple car ils détiennent le savoir. J'ai ressenti ce phénomène en vingt ans de combat, au cours desquels les acteurs locaux ont régulièrement et farouchement défendu les mêmes positions, avec opiniâtreté et constance. Nous sommes parvenus à un système de concorde pouvant amener un modèle différent sur ce département. Mes propos ont peut-être dépassé ma pensée. Cependant, il est à la longue lassant d'être confronté à sept ou huit concertations successives sur le même projet, rejeté, alors que les principaux acteurs politiques et économiques ont établi un consensus.

**Jean-Claude COQUET**

Le débat public permet justement au peuple de s'exprimer.

**Monsieur MOLINARI, GIR Maralpin**

Je souhaite reprendre les propos de Monsieur Unterreiner qui se défend du scénario tendanciel auquel il n'échappe pas en procédant au simple infléchissement d'un graphe. A l'adjectif tendanciel, il faut opposer celui de rétroactif ; par ce dernier, j'entends la fixation d'un objectif et des moyens pour y parvenir. La démarche est totalement différente. Nous devons donc nous fixer un objectif, à savoir le devenir de la région et le respect d'engagements internationaux (accords de Kyoto). Ce débat ne doit pas être celui du choix d'un itinéraire ; il doit intégrer un certain nombre de connaissances. Notre situation dans le cul-de-sac azuréen nous isole de réflexions d'un ordre que nous ignorons complètement. Notre conception de la route, ou de l'autoroute, ainsi que de son exploitation est traditionnelle et rétrograde. L'autoroute actuelle a un fonctionnement qui varie selon les décisions de sécurité, d'acheminement des camions, de vitesse.

En conséquence, je souhaite que l'on se recentre sur la question majeure d'aménagement du territoire, donc de l'urbanisme – évoqué par Jean-Raymond Vinciguerra et Gabriel Jourdan. Il est également nécessaire de prendre en compte tous les paramètres pouvant influencer sur l'ensemble de la technique de l'urbanisme et des déplacements dans leur globalité. Comme l'a souligné Monsieur Gueydan, il s'agit d'une vision globale sur le plan spatial et technique. Cette question n'a pas encore été traitée.

**Jean-Claude COQUET**

En l'absence d'autres questions, nous terminons ce débat. La prochaine réunion aura lieu le 24 novembre 2005 à Antibes : *Quel transport de marchandises, quel trafic poids-lourds en 2020, quel rééquilibrage en faveur des transports poids-lourds et ferroviaire ?*

## Index

*Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants:*

|                |        |                                 |    |
|----------------|--------|---------------------------------|----|
| Blanchet       | 31     | Monsieur Jean-François Tonnerre | 9  |
| Cetauroute     | 14     | Monsieur Mickaël BRET           | 12 |
| Madame COUSINI | 12     | Raymond Poulon                  | 19 |
| mission Bauge  | 19, 20 |                                 |    |