# Cinquième réunion du débat public sur le contournement routier de Nice
# Cagnes/Mer, le 5 décembre 2005


**Accueil et ouverture de la cinquième réunion du débat Exposé sur l'organisation du débat public** **1**
Jean-Claude COQUET 1
Président de la CPDP 1

**Exposés du maître d'ouvrage sur le projet** **2**
Philippe UNTERREINER 2
Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE 2
Philippe PRUDHOMME 3
Chef de la mission contournement de Nice 3

**Première intervention des invités** **7**
Louis NEGRE 7
Vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Maire de Cagnes/Mer 7
Catherine ALINAT 8
Présidente de l'Association des 7 communes contre l'autoroute A8 bis 8
Serge JOVER 9
Président de l'Association Défense Environnement de Villeneuve-Loubet 9
René GARACCI 10
Président Côte d'Azur Industries Plaine du Var 10
Lionel LUCA 11
Député des Alpes-Maritimes, vice-président du Conseil général 11

**Première période d'échanges avec le public : réunion de proximité** **12**

**Introduction du thème : les transports en commun : quelle alternative offrent-ils ?** **15**
Xavier GODARD 15
Membre de la CPDP 15

**Deuxième intervention des invités** **16**
Monsieur BERNASCONI 16
Conseiller régional 16
Violaine DELANGE 19
CANCA 19

**Deuxième période d'échanges avec le public : réunion thématique** **22**

**Troisième intervention des invités** **24**
Jean-Auguste ICART 24
Conseiller général des Alpes-Maritimes 24
Jean-François KNECHT 26
Conseiller général des Alpes-Maritimes 26

**Troisième période d'échanges avec le public : réunion thématique** **27**

# Accueil et ouverture de la cinquième réunion du débat
# Exposé sur l'organisation du débat public

**Jean-Claude COQUET**
**Président de la CPDP**

Je me réjouis de vous voir aussi nombreux à cette réunion du débat public. Je remercie notamment la municipalité de Cagnes qui a contribué à ce que vous veniez en nombre. Ce soir, nous avons beaucoup d'intervenants : vous me pardonnerez donc de limiter le temps d'intervention de chacun.

Du fait de lois datant de 1995 et 2002, tout grand projet doit être soumis à un débat public, c'est-à-dire à une confrontation entre le porteur de projet et la population sous l'arbitrage d'une commission. Le débat se déroule sur 4 mois (pour nous, de novembre à février 2006), au cours desquels le public est informé et peut s'exprimer sous de multiples formes. Le débat public est organisé au tout début de l'étude de l'ouvrage projeté, avant que ses caractéristiques détaillées notamment les tracés soient arrêtées par le maître d'ouvrage. Le débat public est précisément fait pour aider le maître d'ouvrage à concevoir son projet et à prendre sa décision. La CPDP que je préside comme la CNDP qui l'a désignée sont indépendantes du maître d'ouvrage et neutres à l'égard du projet. Elles n'interviennent pas dans la décision. Elles se contentent d'établir un compte-rendu et un bilan reflétant l'ensemble des opinions émises et de les adresser au maître d'ouvrage qui doit alors faire connaître sa décision. Pour nous, ce sera en juillet 2006. En attendant, il vous faut travailler pour répondre à deux questions :

- Un aménagement de l'A8 est-il nécessaire, oui ou non ?
- Si oui, quel aménagement est possible et à quelles conditions ?

Nous arrivons ce soir à la mi-parcours du débat : c'est la 5ème réunion publique sur les 9 prévues. Une très importante documentation a été distribuée et continue de l'être. Notre site Internet est mis à jour régulièrement et consultable en permanence. Pour approfondir certaines questions soulevées par les élus et le public, des ateliers complémentaires ont été lancés. Je pense que la partie information du débat est maintenant bien engagée, mais il faut à présent arriver au stade de l'expression des opinions et des propositions. La forme la plus adaptée est la forme écrite, sous la forme de simples contributions pour tous et de cahiers d'acteurs pour les collectivités et l'équipement. Je rappelle que le cahier d'acteurs est un document de 4 pages que nous éditons à 4 000 exemplaires. Nous avons édité pour le moment un seul cahier d'acteurs et deux sont en préparation. C'est insuffisant. Il faut mettre à profit la trêve de fin d'année pour travailler sur les cahiers d'acteur. C'est vraiment le meilleur moyen pour exprimer une opinion complète et argumentée et pour avoir des chances d'être entendu.

La réunion de ce soir comporte une première partie, dite réunion de proximité, au cours de laquelle seront examinés le projet en général et ses répercussions sur la zone de Cagnes, et une seconde partie sur le thème « les transports en commun, quelle alternative offrent-ils ? ».

Ce soir, les intervenants depuis la tribune seront nombreux. J'aurais pu demander à certains d'intervenir depuis la salle et vous auriez peut-être alors considéré que l'on avait laissé une part

suffisante aux interventions de la salle, mais cela aurait été moins confortable non seulement pour les intervenants, mais aussi pour ceux qui les écoutent. Commençons sans plus tarder par un exposé de la DDE sur son projet.

# Exposés du maître d'ouvrage sur le projet

## Philippe UNTERREINER
### Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE

Monsieur le Président, monsieur les membres de la CPDP, monsieur le maire, mesdames et messieurs les élus locaux, mesdames et messieurs, pour la DDE, maître d'ouvrage que je représente ici accompagné de Philippe Prudhomme, chef de la mission contournement de Nice, et d'André Boyer, chef de la cellule études et transports collectifs, le débat public sur le contournement de Nice est une étape importante pour ce projet qui permettra, s'il est réalisé, de mieux circuler d'est en ouest dans le département. Je rappelle que la DDE des Alpes-Maritimes porte la politique des transports de l'Etat dans tous ses modes, ferroviaire, maritime, aérien et routier. Cette politique des transports est multimodale et intermodale. Dans les Alpes-Maritimes, la DTA affirme clairement la priorité aux transports collectifs et précise également les axes de développement du ferroviaire et du maritime. Ce n'est qu'au-delà du nécessaire développement de ces modes de transport et de manière complémentaire qu'elle prévoit la réalisation des études pour la réservation des emprises du futur contournement routier de Nice. C'est donc bien dans ce cadre multimodal et intermodal intégrant un développement volontariste des différents modes de transport que nous devons collectivement aborder le projet de contournement routier de Nice et les 3 questions mises au débat public.

- Un tel contournement routier de Nice est-il opportun en complément du développement des autres modes ?
- S'il y a lieu, quelles fonctionnalités doit-il avoir ?
- Dans ce cas, quelles devraient être les conditions de sa réalisation dans une optique de développement durable ?

Le projet de contournement routier de Nice est porté par l'Etat et la direction générale des routes du ministère des transports et de l'équipement. En tant que maître d'ouvrage, nous avons conduit des études sur 3 ans et nous vous les présentons dans le cadre du débat. Nous avons étudié plus de 20 solutions et nous en avons retenu 3 que nous soumettons au débat public. Nous sommes bien entendu ouverts à toute autre solution ou combinaison de solutions qui permettra de répondre au besoin de mieux circuler dans les Alpes-Maritimes d'est en ouest.

L'ère du tout routier est de longue date révolue. Le développement des transports collectifs est une exigence, une évidente nécessité. Les collectivités locales autorités organisatrices des transports en sont conscientes. De nombreux projets de transports en commun en site propre (TCSP) sont en cours d'études. Nous avons pris en compte dans les études préalables plus de 85 kms de TCSP. Ces projets portés par les collectivités locales verront le jour dans les prochaines années en complément du projet de contournement de Nice qui est porté par l'Etat. Nous devons, collégialement, intensifier la réflexion sur la complémentarité et les fonctionnalités des différents modes de transport. En particulier, il sera nécessaire de développer des pôles d'échanges et des parcs relais pour permettre

aux usagers de demain de combiner la voiture, le train, le bus ou le tramway. Cependant, toutes les études de transport et retours d'analyses dont nous disposons au ministère des transports et de l'équipement montrent que le report du mode routier sur les transports collectifs n'intervient réellement que dans les zones urbaines denses. La part des transports collectifs est ainsi la plus importante avec 9 % sur l'agglomération niçoise où la densité urbaine est la plus importante, ainsi que le 1er atelier organisé par la CPDP sur les transports collectifs l'a montré. Je rappelle qu'une des fonctionnalités principales recherchées dans le cadre du projet de contournement de Nice est d'assurer la sécurité et la fluidité du trafic de transit, d'échange et d'approvisionnement, fonctionnalités qui ne peuvent pas être prises en compte par les transports collectifs. Nous pensons s'agissant des Alpes-Maritimes qu'il faut encourager une politique de TCSP volontariste, mais qu'il sera également nécessaire en complément, à moyen terme, de renforcer l'armature routière pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements d'est en ouest.

## Philippe PRUDHOMME
**Chef de la mission contournement de Nice**

Après une identification des problèmes et un bref aperçu de la méthode de travail employée, je vous propose une présentation en trois parties du projet de contournement de Nice :

- un diagnostic du territoire qui identifie les enjeux de la réalisation du projet ;
- une analyse des perspectives de développement et d'aménagement du territoire azuréen qui s'appuie largement sur la DTA ;
- une présentation du projet déclinée en trois solutions

# I. Identification des problèmes et méthode de travail utilisée

Nous avons constaté une difficulté de fonctionnement des réseaux routiers et autoroutiers, difficultés partagées quotidiennement par les usagers de l'A8 en particulier. L'augmentation continue du trafic poids lourds et un accroissement des encombrements conduisent à une augmentation des temps de trajet, une incertitude des temps de parcours, une augmentation des risques d'accident et une augmentation des difficultés d'accès des secours. Nous avons mis en place une démarche classique d'analyse et de résolution de problèmes et nous nous sommes appliqués à définir en commun des outils partagés et à identifier les solutions les mieux à même de répondre à ces objectifs. Pour aboutir à cette appropriation, il a d'abord fallu partager le diagnostic du territoire objet du projet.

# II. Diagnostic du territoire

Nous avons constaté une urbanisation galopante qui menace les grands équilibres du territoire et qui pèse notamment sur un environnement exceptionnel, une croissance démographique soutenue à l'origine d'une inflation du prix du foncier, de difficultés d'accès au logement, même pour les actifs, ce qui se traduit notamment par une explosion des migrations alternantes, c'est-à-dire des déplacements domicile-travail.

Les forces vives de l'économie azuréenne sont principalement les hautes technologies et le tourisme. Leur développement repose sur de bonnes conditions d'accès, notamment depuis l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur. La dégradation généralisée des conditions de déplacement fragilise l'ensemble de l'activité économique de la Côte d'Azur. Au niveau routier, l'A8 est la seule armature est-ouest de bonne capacité d'un réseau routier structuré en peigne. La sécurité de l'A8 pâtit principalement des difficultés géométriques du tracé existant entre St Isidore et Nice Est, qui se caractérise par des fortes pentes, un profil en travers variable avec des réductions de 3 à 2 voies et une succession de virages serrés. Aussi, nous mettons en évidence de fréquentes remontées de queues de bouchons dans les tunnels de Las Planas au droit de l'échangeur de Nice Nord et de la zone au droit de l'échangeur de Nice Est. Enfin, nous notons des problèmes d'accessibilité des secours en l'absence de réel itinéraire de transit.

Les problèmes de saturation affectent l'ensemble de l'A8 entre Antibes et Nice Est. Ils se traduisent notamment par une dégradation accélérée des conditions d'écoulement du trafic. Le volume d'encombrement a été multiplié par 6 entre 1998 et 2002. Ceci conduit à une progression du nombre d'accidents, de 45 %, alors que le taux est déjà deux fois et demi supérieur au taux national.

Cette situation déjà difficile en 2005 va-t-elle continuer à se dégrader à moyen et long terme ? La réponse à cette question dépend directement des hypothèses que nous prenons pour le développement des Alpes-Maritimes à l'horizon 2025.

## III. Analyse des perspectives de développement et d'aménagement du territoire azuréen

La DTA, qui a été approuvée en décembre 2003, a été l'exercice de prospective territoriale qui a tenté d'apporter une réponse aux questions posées par la poursuite des tendances actuelles constitutives d'un scénario de développement unanimement considéré comme inacceptable. Ces caractéristiques sont une accentuation des pressions sur l'environnement, la non résolution des difficultés à se loger et à se déplacer, une consommation trop rapide des derniers espaces non urbanisés, tout ceci aboutissant à une baisse de l'attractivité du département. Les idées maîtresses à retenir de ce travail partenarial entre l'Etat et les collectivités locales sont les suivantes.

- Les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire. Urbanisme, environnement et déplacements sont interdépendants.

- Il est nécessaire de renforcer la cohérence des politiques et de mener des actions dans la durée

Cette réflexion a abouti à la définition de 3 grands objectifs :

- conforter le positionnement des Alpes-Maritimes ;
- préserver et valoriser l'environnement ;
- maîtriser le développement.

Ces objectifs sont à atteindre au prix d'une gestion économe de l'espace et d'une modération et meilleure répartition géographique de la croissance démographique. Deux secteurs stratégiques ont été identifiés : la basse vallée du Var et Sophia Antipolis.

Nos hypothèses de modélisation des déplacements à l'horizon 2020 s'appuient sur les hypothèses de croissance de la DTA : une croissance démographique modérée et une répartition équilibrée entre le moyen pays et la bande côtière. Nous faisons le pari d'un infléchissement des taux d'accroissement des trafics qui passeraient de 3,1 % à 1,8 % par an d'ici 2020. Pourquoi cet infléchissement ? Parce qu'au-delà de la modération attendue de la croissance démographique, les collectivités locales appuyées par l'Etat se sont engagées dans une diversification des modes de transports avec une priorité résolument donnée aux transports collectifs et aux modes doux.

Cependant, pour répondre à la demande de déplacement prévue à l'horizon 2020 et améliorer à plus court terme les conditions de circulation, des investissements routiers complémentaires sont nécessaires. J'en citerai quatre parmi d'autres : le programme de résorption des points noirs routiers du Conseil général des Alpes-Maritimes, les travaux de sécurisation des tunnels de l'A8, le doublement de l'autoroute urbaine sud et la voie de 40 mètres sur Nice. Tous ces investissements routiers et de transports collectifs ont été intégrés dans le réseau de référence 2020 du modèle multimodal que nous avons utilisé pour nos études de trafic. La carte de saturation indique clairement que la situation va continuer de se dégrader de façon importante sur l'A8 entre Antibes et Nice Est à l'exception du tronçon St Augustin-St Isidore dont l'élargissement à deux fois 3 voies est prévu entre 2007 et 2010.

En conclusion de ces deux premières parties, un nouveau contournement routier de Nice est vraiment nécessaire.

# IV. Le projet de contournement de Nice

## 1. Les objectifs

Les objectifs de l'Etat, maître d'ouvrage du projet, sont au nombre de trois :

- améliorer la sécurité ;
- améliorer la fluidité au droit de l'agglomération azuréenne de manière à garantir le fonctionnement de l'arc méditerranéen ;
- renforcer l'accessibilité aux grands pôles d'activités économiques que sont Sophia Antipolis et la basse vallée du Var.

## 2. Les fonctionnalités

4 conditions de réalisation de ce projet ont été édictées par le comité de pilotage des études.

- Ce projet doit être complémentaire des projets de transports collectifs, il ne doit pas les concurrencer.
- Il ne devra pas favoriser un développement de la périurbanisation ; son nombre d'échangeurs devra rester limité.
- Le moindre impact du projet sur l'environnement sera au cœur de la conception de l'ouvrage.
- La définition de la configuration du projet fera l'objet d'un partenariat entre l'Etat maître d'ouvrage et les collectivités locales.

## 3. Les 3 solutions soumises au débat

Nous soumettons au débat 2 solutions autoroutières nouvelles à 2 fois 2 voies indépendantes de l'A8 qui dédoublent l'autoroute existante sur 25 à 28 kms de longueur et une solution d'aménagement sur place de l'A8 entre Var et Paillon qui augmente la capacité de l'autoroute existante de 3 + 2 voies à 3 + 4 voies.

- **la solution 1**
  La première solution dite solution courte consiste en un dédoublement en souterrain de l'autoroute, entre le secteur de Vaugrenier et de Nice-Est. Deux tubes unidirectionnels seront reliés entre eux par des galeries de liaison ; la vitesse autorisée y serait limitée à 110 km/h. Deux échangeurs seront aménagés à l'Est de Sophia-Antipolis et dans la vallée du Var, ainsi qu'un demi-échangeur dans la vallée du Paillon, afin de permettre au trafic de poids lourds venant du Nord de la vallée du Paillon de monter sur le contournement de Nice pour se diriger vers l'Ouest. Cette nouvelle infrastructure sera complétée par un élargissement à deux fois quatre voies de l'A8, entre Biot et Antibes. Un échangeur est également prévu à Biot, dans le cadre de la DTA. Cette solution fera 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2 milliards d'euros.

- **la solution 2**
  La deuxième solution, dite solution longue, est identique à la solution courte à l'Est du Var. A l'Ouest du Var, la bifurcation autoroutière se situerait aux Bréguières sur la commune de Mougins. L'échangeur de desserte de Sophia Antipolis se situerait dans la carrière de Laroque, à l'intersection avec la voie de liaison entre les RD 604 et 2085 programmée par le Conseil général. Cette solution se développerait sur 28 kilomètres, dont 24 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**
  La troisième solution consiste à aménager l'A8 existante en ajoutant des ouvrages à 2 voies dans les zones où l'A8 ne comporte que deux voies. La vitesse dans les tunnels de l'A8 resterait limitée à 90 kms/h. Cette solution fonctionnerait avec les échangeurs existants de St Isidore, Nice Nord et Nice Est. 8 kms d'ouvrages nouveaux seraient à réaliser, dont 3 de tunnels et 2 de viaducs. Cette solution est estimée à 300 millions d'euros.

Une coupe schématique de comparaison des 3 solutions à l'est du Var met en évidence les différences en termes de sécurité (suppression des pentes facteur de risque d'échauffement des moteurs à la montée et des freins à la descente dans le cadre des solutions 1 et 2), et les différences en termes d'impact sur l'environnement : pas d'émergence à l'air libre des solutions 1 et 2, division par 4 en moyenne des émissions polluantes lorsqu'on passe d'une pente à 5 % à un profil en long à plat.

## 4. Le financement

Concernant le financement du projet, trois principes sont à retenir. Le contournement de Nice serait une autoroute à péage. Les recettes des péages seraient complétées nécessairement par une subvention publique d'équilibre à partager entre l'Etat et les collectivités locales et par le recours vraisemblable à des partenariats public-privé.

### 5. Le calendrier

A l'issue de 4 mois de débat public, une décision quant aux suites à donner à ce projet sera prise par le ministre des transports et de l'équipement à l'été 2006 au vu du bilan du débat établi par la CNDP. Si la décision de poursuivre les études relatives à ce projet est prise, les études d'avant-projet permettront d'aboutir à la définition précise d'un tracé qui pourrait être soumis à l'enquête publique à l'horizon 2010. Les travaux pourraient démarrer en 2012 pou une mise en service à l'horizon 2020.

Je vous remercie de votre attention et me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.

**Jean-Pierre PIVERT, ADEME**

Dans les solutions 1 et 2, la traversée du Loup est-elle en viaduc ou en souterrain ?

**Philippe PRUDHOMME**

Elle est en viaduc. Dans la mesure où nous cherchons à réaliser un échangeur de desserte de Sophia Antipolis par le Nord-Est, il faut trouver une émergence du projet à l'ouest du Loup. Les impératifs de pente maximum admissible, qui sont de 5 % dans le cas d'une autoroute, obligent à un franchissement aérien de la vallée du Loup.

# Première intervention des invités

## Louis NEGRE
**Vice-président du Conseil général des Alpes-Maritimes, Maire de Cagnes/Mer**

Mesdames et messieurs, je vous remercie d'être venus aussi nombreux ce soir. Grâce à la CDPD, nous avons pu afficher partout qu'il y avait ce soir un débat public. Quand en 1970, on a créé l'A8, on n'a jamais demandé l'avis des Cagnois, j'ai donc souhaité que cette fois-ci nous ne rations pas l'échéance. J'ai donc invité tous les Cagnois à venir se préoccuper de ce qui les intéresse, c'est-à-dire du contournement autoroutier de Nice et de l'Ouest. Nous avons entendu tout à l'heure le maître d'ouvrage nous dire qu'il avait étudié plus de 20 scénarios, mais je n'ai pas vu le scénario auquel nous rêvons à Cagnes. Nous allons donc vous proposer un scénario un peu différent.

Pourquoi un énième scénario ? Parce que nous portons une vision différente de l'avenir de notre territoire. Je propose un scénario de rupture par rapport aux scénarios tendanciels, par rapport à une vision d'aménagement du territoire type XXème siècle, par rapport à des scénarios qui ne s'inscrivent pas suffisamment dans le cadre d'un projet de développement durable.

Dans quel cadre nous inscrivons-nous ? Nous nous inscrivons dans le cadre de la DTA, le cadre légal dans lequel, tous ensemble (il s'agit d'un compromis), nous avons accepté les objectifs suivants :

- préserver et valoriser un cadre de vie exceptionnel ;

- assurer une accessibilité et une interconnexion des pôles de développement économique ;
- faciliter les déplacements par un développement prioritaire des transports collectifs ;
- garantir un niveau de service suffisant sur les réseaux routiers et autoroutiers.

La DTA s'inscrit dans une démarche de développement durable.

Les données du problème sont les suivantes. Premièrement, il ne faut pas se contenter de construire une infrastructure de plus, mais il faut avoir un objectif plus ambitieux et profiter de cette occasion exceptionnelle pour faire disparaître les erreurs du passé. Deuxièmement, il faut mettre en valeur l'un des plus beaux paysages de la planète. Troisièmement, il faut assurer des déplacements de bonne qualité.

Les objectifs que nous visons sont au nombre de cinq :

- être plus respectueux de l'environnement et de la qualité des paysages, ce qui induit comme conséquence de construire en souterrain essentiellement, et peut-être encore plus que ce qui est prévu aujourd'hui, et d'avoir un nombre d'échangeurs réduit au minimum (le projet de l'Etat répond sur ce 2ème point) ;
- être respectueux de la qualité de vie de nos citoyens : une autoroute en milieu urbain n'est plus acceptable ;
- réhabiliter la ville de Cagnes/Mer et les villes littorales, qui ont été massacrées par ce mur de Berlin qui est venu couper la ville en deux ;
- mener une politique plus volontariste de transfert modal vers les transports collectifs et les modes doux (aménager des pistes cyclables) ;
- améliorer la sécurité, en interdisant la circulation des poids lourds en centre ville.

En 2020, si rien n'est fait, nous verrons passer 160 000 véhicules/jour et 5 300 poids lourds !

Notre proposition est simple. Nous sommes d'accord pour la solution courte à l'ouest, nous demandons la transformation de l'A8 actuelle en boulevard urbain, ce qui permettra de supprimer la balafre qui a coupé la ville en deux, la diminution du nombre de voies routières de 8 à 4, la création d'un terre-plein central arboré, la création d'un TCSP bidirectionnel, la création d'un piste cyclable bidirectionnelle également sur l'autoroute, d'un stationnement, d'un trottoir et la gratuité.

Voilà ce que nous proposons. De l'audace, encore de l'audace, toujours de l'audace ! Nous concrétiserons cette proposition par un cahier d'acteurs.

## Catherine ALINAT

**Présidente de l'Association des 7 communes contre l'autoroute A8 bis**

L'Association des 7 communes contre l'autoroute A8 bis se bat depuis 1988. Il est important pour nous de nous exprimer ce soir à Cagnes/Mer, puisque le contournement niçois traverse largement l'ouest du département. C'est solidairement que nous devons aborder les problèmes de déplacements.

Pour l'association, ce nouveau projet, malgré les dénégations, nous rappelle étrangement l'A8 bis. Il est vrai que le tracé est un peu différent, mais fondamentalement, la logique est la même. Ce projet favorise, dans sa version la plus longue, l'augmentation du trafic routier et l'étalement urbain, comme tout axe majeur traversant des territoires. Certes, il est difficile de se déplacer dans notre département, mais il me semble que la concertation a déjà eu lieu avec la DTA. Au plan des déplacements, elle fixe 2 priorités :

- la priorité absolue au développement des transports collectifs ;
- l'amélioration du réseau routier existant.

Aujourd'hui, nous devrions, si nous étions dans la ligne de ces priorités, être en train de débattre de la réalisation du réseau de transports collectifs. Or nous sommes dans un débat sur l'autoroute : nous sommes donc face à une inversion des priorités.

A cet égard, nous voulons dire notre étonnement devant la façon dont le maître d'ouvrage aborde le problème des transports collectifs dans son dossier. Il en est largement question, mais toujours pour en minimiser l'impact. Pourtant, à l'association, depuis le temps que nous travaillons sur ce dossier, nous voyons bien que dans les grandes métropoles, les réseaux de transports collectifs, quand ils sont bien maillés, sont utilisés. J'en veux pour preuve le succès de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse.

Bien que nous soyons convaincus de l'efficacité d'un réseau de transports collectifs, nous avons réfléchi à la façon dont le réseau routier peut être amélioré. Comment agir sur le réseau routier pour l'améliorer ? Avant tout, il faut voir quelle est la problématique sur l'A8. Certes, elle est parfois saturée, mais les causes peuvent donner les clés des remèdes. Elle est saturée essentiellement à proximité des zones urbaines. Les bouchons se forment aux entrées et aux sorties. C'est donc sur le nombre de voitures qu'il faut agir et non sur la surface à donner à l'autoroute.

Nous proposons donc :

- une déviation de l'A8 entre Biot et St Isidore, qui permet au trafic de transit de s'évacuer directement et qui captera vers Biot toute la circulation en provenance de l'est d'Antibes (le coût de ce tunnel est estimé à 700 millions d'euros) ;

- la transformation de l'autoroute en boulevard urbain ;

- l'ajout d'une 3ème chaussée à 3 voies là où la chaussée est à 2 voies, en viaduc ou en souterrain (ainsi, l'autoroute sera à 2 fois 3 voies sur tout son parcours entre St Isidore et Nice).

Le coût de ce projet de l'A7C est estimé entre 2 et 2,4 milliards d'euros.

## Serge JOVER
### Président de l'Association Défense Environnement de Villeneuve-Loubet

La DTA fixe deux objectifs importants : valoriser le réseau routier existant et donner la priorité aux transports collectifs. Notre association est défavorable au projet de la DDE pour plusieurs raisons :

- ce projet est contraire à l'aménagement du territoire ;
- il ne répond pas aux attentes de la population ;
- il favorise uniquement l'automobile ;
- son échéance est lointaine (horizon 2020) ;
- il ne respecte pas le protocole de Kyoto ;
- l'évaluation de son coût est incertaine.

Aussi, nous proposons d'abord de développer les transports collectifs (augmenter les cadences des TER), développer le TCSP (avoir des liaisons entre Sophia Antipolis et Antibes), assurer l'interconnexion entre voies ferrés et sites propres (créer de nouvelles gares). Nous demandons également une amélioration du réseau routier existant : compléter l'échangeur autoroutier de Cagnes, réaliser immédiatement l'échangeur de Biot vers Sophia, créer un raccordement direct de l'A8 vers la voie rapide de Nice, sécuriser la RN 98 contre les coups de mer, requalifier la N7 entre Antibes et Villeneuve-Loubet, entreprendre la réalisation de la RD 604. Et seulement après avoir mis en place les transports collectifs et amélioré le réseau routier existant, nous demandons une nouvelle étude, afin d'analyser le besoin d'un nouvel axe autoroutier en 2020 car dans 15 ans, les données auront changé surtout en raison de l'augmentation des prix du pétrole.

Pourquoi sommes-nous arrivés dans cette situation difficile ? Parce que les moyens de transport sont traités séparément. Or on ne peut pas traiter séparément la LGV et le contournement de Nice.

Si un nouvel axe routier s'avérait nécessaire, lequel choisir ? La solution courte ne présente que des inconvénients, l'échangeur de la Vanade étant trop proche du village de Villeneuve-Loubet, dans une zone protégée, située dans une zone Natura 2000 avec un arrêté de biotope. En plus, il serait très proche des nappes phréatique de Villeneuve-Loubet et Cagnes et à proximité du futur lycée. Nous privilégions donc le tracé long, parce qu'il est plus direct et plus rapide et parce qu'il offre une meilleure accessibilité à Sophia Antipolis. Nous préconisons un nouvel axe souterrain protégeant les espaces naturels, un échangeur à la carrière de Laroque, si cet échangeur est nécessaire car n'oublions pas que la RD 604 sera créée en 2020.

Le 18 janvier 2006, nous tiendrons une réunion publique.

**Jean-Claude COQUET**

Le débat public permet d'interpeller tous ceux qui ont une responsabilité en matière de déplacement. C'est l'un de ses grands mérites.

## René GARACCI
### Président Côte d'Azur Industries Plaine du Var

Je suis installé en tant qu'industriel sur le site de Carros et j'ai également une qualité de témoin. Je vais vous faire une révélation : on circule très mal. A cause d'un défaut de moyens, nous perdons beaucoup de temps et d'énergie à nous déplacer. Ces difficultés de déplacement entraînent des difficultés à recruter, compromettent la compétitivité de nos entreprises, génèrent un excès de pollution.

Aujourd'hui, nous sommes sous-équipés en matière d'infrastructures de transport. Pendant longtemps, les crédits d'équipement destinés à notre département ont été distraits de leur affectation, et les investissements que nous devons entreprendre ne sont pas des investissements de confort comme j'ai pu l'entendre, ils vont nous mettre au niveau des autres départements industriels. Le caractère industriel de notre département ne fait plus débat. Je vous signale que, sur la zone de Carros, 450 entreprises, dont certaines sont connues au plan mondial, emploient plus de 8 000 personnes.

Contrairement aux orateurs qui m'ont précédé, je n'ai pas de solution préférentielle à proposer. Je veux simplement vous livrer quelques réflexions.

On peut aujourd'hui décider de ne rien faire. Les actifs finiront par quitter le département et les problèmes de déplacements se résoudront d'eux-mêmes.

Tous les axes de communication doivent être mis en cohérence avec un plan de circulation global, sous la conduite de l'autorité départementale Il faut inciter les prestataires de services de transport à inscrire leur politique dans le cadre de ce plan global pour bénéficier des taxes versées par les entreprises.

L'usager qui se déplace doit être libre du choix de ses moyens. On ne fait rien contre la volonté des gens. Il faut que les moyens mis à disposition de chacun soient attractifs.

Le développement des transports collectifs est nécessaire, mais insuffisant. Compte tenu de la dissémination de l'habitat, il faut penser à créer des parcs relais, pour que les personnes puissent laisser leur véhicule et prendre les transports collectifs.

Il faut également consacrer une partie du budget disponible à réduire les tarifs des transports collectifs qui s'inscrivent dans le cadre du plan global de circulation. Je vous signale que nous avons voulu favoriser les Chemins de fer de Provence. Quand nous avons annoncé que nous avions un potentiel de 80 personnes susceptibles de prendre le train le matin, il nous a été répondu que les trains disponibles ne permettaient que de transporter 50 personnes !

Il faut essayer de limiter les nuisances que peut apporter le projet de contournement autoroutier de Nice, tout en ne négligeant pas les autres moyens de transport.

## Lionel LUCA

**Député des Alpes-Maritimes, vice-président du Conseil général**

J'ai quitté le port de Nice à 19 heures 10 et j'ai mis 35 minutes pour venir ici. On peut donc rouler dans les Alpes-Maritimes.

Le contournement de Nice parle de bien d'autre chose que de Nice. On aurait pu parler de l'agglomération niçoise. Je ferai la même remarque qu'un orateur précédent. Après le débat sur la LGV, lancer un autre débat fait un peu désordre. Il est dommage que tous les projets soient étudiés séparément.

Dans le document, on nous rappelle la saturation de l'A8. J'ai déjà répété que je ne croyais pas à la saturation de l'A8. Je crois plutôt aux embouteillages délibérément laissés en l'état pour faire croire à la saturation de l'autoroute. Les embouteillages sont dus non pas à l'excès de véhicules, mais à l'inadaptation d'une autoroute, en particulier en direction de la Promenade des Anglais et en direction de St Isidore. Les blocages se situent au niveau des échangeurs. Pourtant, rien n'est prévu pour améliorer la situation à ce niveau. Alors, que l'on arrête de nous prendre pour des imbéciles.

Je ne dis pas pour autant qu'il ne faut rien envisager. Je dis simplement que ceux qui n'utilisent pas l'autoroute ont une grande facilité à parler de sa saturation. Ce projet ressemble à une sorte d'A8 bis au rabais. De mon point de vue, ce qui est essentiel pour les dix ans à venir, c'est l'aménagement des échangeurs. Cela dit, j'attends également que les transports collectifs prennent une autre dimension que ceux que l'on voit aujourd'hui, car l'intercommunalité, bien loin de régler les problèmes, les a aggravés. Elle a créé des périmètres dans lesquels les franchissements sont devenus des octrois. La configuration est telle que, pour prendre les transports collectifs aujourd'hui, il ne faut pas être pressé. Il faut donc privilégier les transports collectifs, avec des parcs de stationnement relais pour que les usagers puissent garer leur véhicule.

Je crois que, de cette manière, on pourrait améliorer la qualité de l'air. En tant que conseiller général délégué à l'environnement, je peux vous dire que ce problème de qualité de l'air est une véritable préoccupation, car le niveau des maladies respiratoires est lié aux problèmes de circulation automobile.

Pour moi, sur ce qui nous est présenté, rien ne nous satisfait. Il est absurde de vouloir faire déboucher une solution courte dans le secteur de la Vanade, où un lycée va être construit, où la route de Grasse est déjà peu sécurisée, dans une zone Natura 2000, ZNIEFF, avec la nappe phréatique à proximité, alors que la RD 604 partira de Valbonne pour arriver au carrefour de la carrière Spada. Si l'on devait respecter une cohérence dans les schémas routiers, la logique voudrait que le contournement débouche là où va déboucher une route départementale.

Pour autant, je voudrais appuyer ce qui a été dit par le maire de Cagnes et qui a été la solution alternative défendue par l'association des 7 communes et leurs maires. Si l'on doit faire quelque chose, seule une solution souterraine s'impose (c'est par là que le trafic poids lourds devrait passer). Elle doit s'accompagner de la requalification de l'A8 actuelle en boulevard urbain. Ayons un peu d'ambition à travers ce débat pour redonner une qualité de vie à nos concitoyens, mais cette ambition a un coût, et là je suis tranquille : rendez-vous pour le prochain débat dans 10 ans sur ce qu'il conviendra de faire.

# Première période d'échanges avec le public : réunion de proximité

**Jacques NEDELLEC**

Comment envisagez-vous la traversée de la vallée de la Cagne et le devenir du Val de Cannes ? Y aura-t-il une bretelle à ce niveau ? Y aura-t-il un viaduc ? Si oui, à quel endroit ?

**Philippe UNTERREINER**

Nous sommes dans le cadre d'un débat public et non d'une enquête publique. Nous ne mettons pas au débat des tracés. Il est prématuré de répondre à des questions précises sur les tracés. Aujourd'hui, le débat porte sur les fonctionnalités.

**Daniel LAFOSSE**

L'autoroute A8 sera-t-elle gratuite, comme toutes les autoroutes de contournement ?

**Roger MICHELIER et Gilbert PUIG**

L'autoroute devrait être gratuite au moins pendant les travaux sur le bord de mer.

**Philippe UNTERREINER**

Sur l'A8, plus de 100 millions d'euros sont dépensés pour mettre en sécurité les tunnels entre St Isidore et la frontière italienne.

Par ailleurs, je répondrai à Monsieur Luca que l'échangeur Nice Promenade sera réaménagé, ce qui permettra de supprimer les difficultés de circulation que nous avons aujourd'hui à ce niveau.

**De la salle**

Quand les travaux sont-ils prévus ?

**Philippe UNTERREINER**

L'enquête publique pour le réaménagement de l'échangeur Nice Promenade, pour l'élargissement à 2 x 3 voies de l'A8 entre St Augustin et St Isidore va s'ouvrir dans les 15 jours, pour une réalisation des travaux en 2006-2007.

Par ailleurs, sachez que le contrat de concession d'Escota court jusqu'en 2026. A partir de 2027, on pourra se poser la question de savoir si l'A8 est maintenue en autoroute ou si elle est déclassée en route nationale. Ceci dit, la moitié du péage permet de couvrir les frais d'exploitation, de gestion et d'entretien de l'autoroute et l'autre moitié permet de rembourser les travaux d'investissement et l'amortissement.

**De la salle**

Elle est amortie depuis très longtemps.

**Jean-Pierre PIVERT, habitant de Villeneuve-Loubet**

Monsieur Nègre, je n'ai pas compris votre argumentaire en faveur de la solution courte.

**Louis NEGRE**

C'est la solution qui devrait provoquer le moins d'embouteillages sur le secteur Villeneuve-Loubet, Cagnes/Mer et St Laurent.

**Le maire de St Laurent du Var**

Quel que soit le tracé choisi, l'autoroute passera à l'air libre à St Laurent du Var. Je proposerai donc de déplacer un peu le franchissement du Var vers Carros pour rendre service à Monsieur Garacci et, par la même occasion, éviter St Laurent du Var.

**Jean-Claude COQUET**

Demain, à partir de 9 h 30 à la DDE, nous examinerons les scénarios présentés par la DDE et tous les scénarios alternatifs. Je vous invite à participer à cette réunion.

**Noël PERNA**

J'ai contesté le péage lorsqu'il était à un franc. J'ai été le premier à organiser les opérations escargot. Si nous avons obtenu des ouvrages antibruit le long de l'A8, c'est grâce à nos actions.

Concernant la circulation sur l'A8, je suis d'accord avec Monsieur Luca. Sur l'A8 dans sa partie ouest, on peut circuler sauf aux entrées et aux sorties.

Par ailleurs, je voudrais revenir sur la pénétrante que vient d'inaugurer le maire de Cagnes/Mer. En 1983, nous avions demandé des pistes cyclables et une voie de circulation pour les taxis, les bus, les services publics et autres. Les premières ont été réalisées, mais pas la seconde.

Je souhaiterais une voie de bus le long de la promenade de l'hippodrome jusqu'au port de Nice, mais la priorité des priorités, c'est le TER toutes les 15 minutes.

**Didier REART, habitant de Cagnes/Mer**

Je reste dubitatif quant au contournement de Cannes. Il me semble que des travaux ont été réalisés sans que le contournement de Cannes soit payant. On passe 4 échangeurs sans que ce soit payant. Pourquoi n'est-ce pas possible à Cagnes ?

**Philippe UNTERREINER**

Pourquoi certains échangeurs sont-ils gratuits et d'autres payants ? Cette situation résulte de décisions qui ont été prises il y a 20 ans.

Le projet de contournement de Nice aura pour limite Nice Est à l'est et Biot ou Les Bréguières à l'ouest. Il y aura un péage sur le projet de contournement de Nice, qui sera situé dans la vallée du Var.

**Jacques VERDEL, Broc**

Nous sommes à la moitié de la réunion. J'ai cru comprendre que le thème du jour était les transports collectifs. Quand allons-nous aborder le sujet ?

**Jean-Claude COQUET**

Nous y venons.

**De la salle**

Je voudrais prolonger ce qu'a dit Noël Perna. Faire des bus, sans qu'ils puissent rouler plus vite que les voitures, c'est absurde : c'est pour cela qu'ils sont vides. Nous réclamons la création de métrobus avec voie dédiée sur la pénétrante et sur la 98 en bord de mer : ainsi, les bus pourraient doubler toutes les voitures et seraient pleins !

# Introduction du thème : les transports en commun : quelle alternative offrent-ils ?

**Xavier GODARD**
**Membre de la CPDP**

Ce thème a déjà été en partie abordé à la dernière réunion publique du 29 novembre. Nous avons, en tant que commission, engagé des travaux en atelier, pour étudier d'autres jeux d'hypothèses qui seraient plus favorables aux transports collectifs. L'atelier se réunira de nouveau au mois de janvier, une fois que les modèles auront livré de nouvelles projections.

Ce soir, l'opportunité est donnée d'essayer de répondre à la question : les transports collectifs offrent-ils une alternative à la réalisation d'un projet de contournement routier ? Je vous suggère d'essayer de répondre à quelques questions :

- Quelle pourrait être la consistance d'une politique volontariste de priorité aux transports collectifs ?

- L'application d'une telle politique est-elle possible dans le contexte politique, dans le contexte financier, dans le contexte géographique, dans le contexte urbain ?
- Si nous voulons avoir une discussion sérieuse ce soir, il faut avoir en tête ce que coûte le développement des transports collectifs.
- L'ensemble des projets évoqués sont-ils réalisables à l'horizon 2020 ?
- Quelles pourraient être les conséquences du succès de cette politique sur le projet de contournement routier ?
- Le contournement routier n'est-il pas une solution nécessaire ou souhaitable pour donner la priorité aux transports collectifs sur la voirie urbaine ?
- Faut-il raisonner en opposition ou en complémentarité entre mode individuel et mode collectif ?

# Deuxième intervention des invités

## Monsieur BERNASCONI
**Conseiller régional**

Tout le monde s'est attaché à vanter les mérites de la DTA qui, après des années d'âpres négociations, avait abouti à un document consensuel pour s'engager dans un développement des Alpes-Maritimes maîtrisé, un développement reposant sur une volonté de travailler sur la totalité du territoire, de préserver et de développer les activités économiques dans leur ensemble, de veiller à un maintien de la croissance démographique dans un pourcentage de 0,6 % par an, de veiller à préserver les paysages, l'environnement, la qualité de l'air et de l'eau.

A mon sens, le projet de contournement de Nice obéit à une autre logique, la logique de la métropole Côte d'Azur et des pôles de compétitivité, c'est-à-dire la concentration sur un territoire restreint – le littoral élargi - des financements publics en vue de constituer des pôles forts de rentabilisation privée.

A cette réunion de Cagnes/Mer, je suis très heureux que l'on puisse parler d'une autre logique, qui doit s'appuyer sur un investissement d'une autre ampleur : les transports collectifs, en particulier le développement des transports sur rail. Je souhaite que la question soit traitée de manière globale et cohérente. C'est la raison pour laquelle je souhaite que ce débat soit prolongé au-delà de la date prévue et qu'une meilleure information soit faite, pour permettre une vraie participation populaire.

Sur les transports collectifs dans les Alpes-Maritimes, il faut poursuivre l'amélioration en qualité et en quantité des TER engagée par le Conseil régional. Le nombre de trains mis en circulation chaque jour sur l'ensemble de la région a plus que doublé depuis 1998 et le nombre de passagers a été plus que multiplié par deux sur la même période. La raison en est simple : la Région a pris cette question à bras le corps et a fait en sorte, dans le cadre du contrat de plan Etat-région, de développer les TER en quantité et en qualité. Les transports collectifs ne sont pas pour les pauvres, mais pour l'ensemble de la population, quand ils sont fréquents, de bonne qualité, propres et peu onéreux.

**De la salle**

Il faut également un service garanti !

**Monsieur BERNASCONI**

La CNPI, une entreprise de métallurgie cannoise, réhabilite les rames de chemins de fer et de métro. Elle emploie 320 salariés. Elle a un carnet de commandes plein pour les trois années à venir, mais elle a subi la gestion de patrons voyous qui ont détourné de l'argent.

**De la salle**

Ce n'est pas le sujet !

**Monsieur BERNASCONI**

Il faut également développer le ferroutage et mettre en réseau les différents réseaux de TSCP.

**Xavier GODARD**

Pouvez-vous apporter des précisions sur les projets de TER ?

**Monsieur BERNASCONI**

Les premiers travaux pour la 3ème voie Cannes-Grasse sont inscrits dans le cadre du contrat de plan actuel. Ensuite, la volonté du Conseil régional aujourd'hui est d'inscrire dans les projets futurs de partenariat avec la SNCF, RFF, l'Etat, le Conseil général des Alpes-Maritimes et la communauté d'agglomération la 3ème voie intégrale entre Nice et Cannes en 2012, avec un lien avec les réseaux de TSCP prévus.

Les questions de transport sont globales et ne doivent pas être étudiées séparément. Je ne souhaite pas que les avancées autoroutières compromettent le développement des transports collectifs.

**Christiane COUSINIER**

A quoi sert une 3ème voie littorale pour avoir un TER toutes les 10 minutes en 2020 avec des stations toutes les 3 kms ? Un VAL me semblerait de loin préférable, pour un prix à peine supérieur. Le VAL de Rennes a coûté 527 millions d'euros pour 9 kms. Pour 20 kms de VAL, nous pouvons estimer le coût à 1 milliard d'euros. Le VAL est un moyen de transport efficace, qui n'est pas soumis à l'aléa des grèves, puisqu'il n'y a pas de chauffeur.

**Xavier GODARD**

Votre suggestion sera à intégrer dans les débats.

**Mme DOUSSAN, Villeneuve-Loubet**

Premièrement, à ma connaissance, il n'existe pas de transport entre l'Ouest du département et la plaine du Var.

Deuxièmement, j'aimerais beaucoup prendre les transports collectifs, mais ils sont souvent fermés à 20 heures. Je pense qu'il faudrait ouvrir les transports collectifs plus tard.

**Xavier GODARD**

Le maître d'ouvrage n'est pas responsable de la politique des transports collectifs dans les Alpes-Maritimes, mais le Conseil général peut vous répondre.

**Louis NEGRE**

Il manque toujours des transports collectifs. Je peux vous dire que nous avons réussi à fusionner 4 entités de transport qui étaient indépendantes : Cagnes, Bus Var Mer, Nice et Trinité. Nous avons maintenant une tarification unique, ce qui permet d'aller de Vence jusqu'à Beaulieu pour 1 euro 30 (1 euro le ticket pour les carnets de 10 tickets). Nous avons mis 11 nouveaux bus en service sur Cagnes/Mer uniquement. Nous engageons 11 millions d'euros de dépenses de bus nouveaux et 50 millions dans les trois ans. Sachez que le budget des transports est le plus gros budget de la CANCA.

Les bus ne circulent pas à vide, parce que nous faisons des vérifications. Nous supprimons les lignes qui ne sont pas fréquentées et nous créons des lignes nouvelles là où il y a une demande.

Sur la Canca, nous avons désormais une tarification scolaire à 10 euros/mois.

**Madame SARONI, La Colle**

Ceux qui n'habitent pas dans la CANCA sont pris en otage. Pour faire un trajet en bus La Colle-Cagnes, il faut payer 3,20 euros. Les enfants ne peuvent pas aller au cinéma à Cagnes, Antibes ou Vence.

**Louis NEGRE**

Je regrette beaucoup cette situation, mais il faut vous en prendre à la commune de La Colle qui n'a pas voulu entrer dans la CANCA.

Cela dit, nous avons créé le syndicat mixte des Alpes-Maritimes pour répondre à vos soucis.

**Valérie, CVS consultants**

Je suis étonnée que la seule alternative proposée soit une nouvelle autoroute, quand on sait que la pollution dans les Alpes-Maritimes vient principalement du transport routier. C'est un combat d'arrière-garde et une fuite en avant. Dans les autres régions, ils essayent de se tourner vers d'autres modes de transport. Des alternatives existent : le ferroutage, le merroutage, le covoiturage. Ont-elles été étudiées ?

**Xavier GODARD**

Le 24 novembre, nous avons organisé une réunion spécifique sur le fret. D'après les études qui ont été réalisées, il existe des potentialités de report du fret sur le maritime et sur le ferroviaire, mais il restera encore beaucoup de poids lourds sur l'autoroute.

**Le maire de La Colle sur Loup**

J'assume le choix de faire partie d'une autre communauté d'agglomération que la CANCA. Sur le problème de la tarification, chaque communauté, la CANCA et la CASA, a une politique de transports collectifs agressive. La CANCA a choisi de mettre ses billets à 1,30 euro et la CASA à 1 euro. Il se trouve que ceux qui sont à la frontière des deux communautés doivent acquitter un tarif aberrant. Pour aller de Vence à La Colle, il faut payer 3 ou 4 euros. Il s'agit d'une ligne du Conseil général. Nous avons engagé des discussions depuis un an et demi avec le Conseil général, pour prendre à notre charge une partie de cette somme, mais le Conseil général a toujours refusé nos propositions. Cela dit, j'ai eu quelque espoir ce matin : il semblerait que le Conseil général assouplisse sa position.

**Xavier GODARD**

Vous confirmez que cette question de la coordination institutionnelle est centrale pour progresser dans l'offre de transports collectifs à l'échelle du département.

Je cède maintenant la parole à Violaine Delange, qui est à la direction tramway de la CANCA, pour nous parler des potentialités offertes par le tramway de Nice.

## Violaine DELANGE
**CANCA**

Je représente le directeur de la mission tramway. Je suis chef de projet sur les futures lignes de tramway. J'aborderai successivement :

- les déplacements à l'heure actuelle au sein de la CANCA ;
- les réponses apportées par le réseau de tramway aux problématiques de déplacement sur l'ensemble de la CANCA.

# I. Les déplacements à l'heure actuelle

La structure des déplacements au sein de la CANCA est assez simple : l'essentiel des déplacements ( 800 000 déplacements motorisés/jour) se fait à l'intérieur de la CANCA. On dénombre 10 000 déplacements motorisés/jour entre Nice et Sophia Antipolis.

Au sein de la CANCA, 350 000 personnes se déplacent à l'intérieur de la ville de Nice. 37 % de la population sera directement touchée par la future ligne de tramway.

A Cagnes/Mer, 50 000 personnes/jour font des déplacements de courte distance dans Cagnes et, sur St Laurent, 35 000 personnes/jour font des déplacements de courte distance. Le tramway répondra bien à ces besoins de déplacements entre Cagnes et St Laurent, entre St Laurent et Nice, entre Cagnes, St Laurent et la plaine du Var.

# II. Les réponses apportées par le réseau de tramway aux problématiques de déplacement sur l'ensemble de la CANCA

La ligne 1 qui est en construction est longue de 8,5 kms, mais à terme, le réseau total aura une longueur de 38 kms. La 1ère ligne desservira 4 habitants sur 10 et le réseau total desservira 9 habitants sur 10.

La 1ère ligne est en construction. Une extension est prévue entre Pasteur, l'Ariane et la Trinité.

Une 2ème ligne partira du port de Nice, passera par l'aéroport et ira jusqu'à Cagnes.

Une 3ème ligne desservira la plaine du Var entre l'aéroport et Lingostière voire au-delà.

**De la salle**

Quand ?

**Violaine DELANGE**

En 2015.

Le tramway n'a de sens que s'il est en connexion avec les trains ou avec les sorties de route. Nous avons donc prévu de multiples connexions :

- connexion avec la gare de Cagnes centre ;
- connexion sur St Laurent ;
- connexion au centre multimodal de St Augustin ;
- connexion avec les chemins de fer de Provence à Lingostière ;
- connexion avec la première ligne de tramway ;
- connexion à St Jean d'Angély avec la ligne vers Monaco ;
- deux connexions avec la ligne de Breil.

Aux heures de pointe, la fréquence sera de 1 tramway/4 minutes. L'association tramway + TER permettra d'avoir un réseau de transports collectifs très efficace.

Nous avons également prévu des parcs relais, qui seront utilisés pour que les personnes qui prennent le tramway ou les trains puissent garer leur véhicule. Enfin, nous étudions une ligne qui desservirait les deux terminaux de l'aéroport et nous avons prévu des connexions avec les navettes maritimes.

## III. Calendrier

Les premières études pour la réalisation de la ligne de tramway remontent à 1989.

La première phase a démarré en mars 2003, avec l'obtention de la DUP de la ligne 1 et du site propre bus. La ligne 1 sera mise en service à l'été 2007. Le site propre bus lui est quasiment terminé : la fréquentation a augmenté de 15 % en un an.

Globalement, sur le réseau de bus, depuis qu'il a été restructuré et que la tarification se fait par un billet unique, la fréquentation a progressé de 3 % sur la partie en travaux. Globalement, sur l'ensemble de la CANCA, la fréquentation a augmenté de 10 %. Ces chiffres montrent clairement que, quand on améliore l'offre de transports collectifs, ils sont utilisés.

Quelles sont les phases ultérieures ? Vendredi dernier, nous avons démarré les études préalables pour les futures lignes. En 2006, nous avons prévu deux phases de concertation avec les futurs usagers, une première pour choisir les tracés et une deuxième pour définir plus précisément l'aménagement de façade à façade. En 2007-2008, nous devrions lancer l'enquête publique et nous espérons obtenir la DUP. A partir de 2012, nous mettrons en service de manière échelonnée, selon les finances de la CANCA et le phasage qui sera voté par les élus, l'ensemble du réseau de tramway.

**Xavier GODARD**

Quand on améliore l'offre de transports collectifs, la fréquentation augmente sensiblement.

Ces augmentations modifient-elles sensiblement les répartitions modales ? Modifient-elles sensiblement les conclusions que l'on peut tirer sur le projet de contournement routier de Nice ?

**Violaine DELANGE**

Aujourd'hui, 80 % déplacements se font en voiture ; 6 % en deux roues et 13 % en transports collectifs : la part des transports collectifs est assez faible. Par conséquent, si l'offre s'améliore, la part des transports collectifs ne peut que progresser.

**Monsieur BERNASCONI**

Aujourd'hui, 90 % des passagers se rendent à l'aéroport de Nice Côte d'Azur en voiture. De même, 95 % des salariés prennent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Un travail concerté

autour de la gare multimodale de ce secteur liant les TER et les TSCP peut modifier très sensiblement ces pourcentages.

# Deuxième période d'échanges avec le public : réunion thématique

**Laurence THIEBAUT, Vence**

Je suis utilisatrice du bus et, par force, de la voiture. Je suis assez choquée par la manière dont vous avez entamé la deuxième partie du débat. Sommes-nous là pour envisager l'utilité ou non de ce contournement autoroutier du nord de Nice et éventuellement débattre des transports collectifs ou le but d'un débat public est-il de déterminer ce qui conviendra le mieux à la population pour se déplacer de manière générale, eu égard aux besoins et au protocole de Kyoto ? A mon sens, il faut d'abord estimer les besoins de la population pour aller travailler, pour aller faire ses courses, etc. et ensuite trouver le meilleur moyen d'y répondre. A partir du moment où les transports collectifs roulent à un rythme acceptable, ils sont utilisés : c'est ce que font les Parisiens.

**Xavier GODARD**

Votre réaction me paraît légitime, mais nous sommes une commission du débat public sur un projet précis : le projet de contournement routier de Nice. En tant que commission, nous avons considéré qu'il était important de raisonner sur une vision globale des déplacements. Aujourd'hui, nous faisons un zoom sur les transports collectifs. Les transports collectifs sont-ils une alternative ? Si oui, jusqu'où ? Si une politique de transports collectifs très dynamique produit des effets tels que le projet de contournement routier de Nice n'aurait plus aucun sens, cela sera vérifié et le maître d'ouvrage décidera ce qu'il aura à décider.

**Catherine ALINAT**

J'interviens un peu dans le même sens. Je trouve que vos interventions ne sont pas neutres. J'attends que la commission soit plus neutre dans le débat. Si une politique de transports collectifs dynamique est menée, ce contournement n'est pas opportun.

**Jean-Claude COQUET**

Cette neutralité existe pourtant. La loi n'a pas imposé d'organiser un débat public sur les déplacements dans les Alpes-Maritimes. La loi impose d'organiser un débat sur un projet précis, dès lors que ce projet a une certaine envergure : la ligne Boutre-Carros, l'extension du port de Nice, la LGV PACA, etc. Le projet qui est soumis au débat public aujourd'hui est le projet élaboré par la DDE. A cette occasion, la commission a demandé que le dossier du maître d'ouvrage inclue les transports collectifs.

**Monsieur LIBOUREL, Cagnes/Mer**

Je vais dans le sens des personnes qui viennent d'intervenir. En tant que commission, j'ai l'impression que vous découvrez les données. Pourtant, vous devriez avoir toutes ces données en mains et nous les présenter. Ce soir, vous nous avez présentés des données de 2002. Or nous sommes bientôt en 2006. C'est inadmissible.

Quel est le point de vue de la commission sur ces données ? Le tramway est-il une solution ? Carros et Sophia Antipolis n'ont pas été pris en compte. Prenons le débat dans sa globalité. Nous voudrions des données précises sur les déplacements entre Nice et Sophia, entre Nice et Carros, entre Nice et l'aéroport, etc.

J'ai été étudiant à Sophia puis à Nice. En 1974, je prenais le train de Cagnes/Mer à Antibes La Fantone, puis le bus de la Fantone à Sophia : il m'arrivait souvent d'attendre le bus plus de trois quarts d'heure. La situation a-t-elle évolué aujourd'hui ?

**Xavier GODARD**

Ce n'est pas à nous de produire des données.

**Monsieur LIBOUREL, Cagnes/Mer**

Vous avez un pouvoir de vérification des données.

**Xavier GODARD**

Si vous doutez de notre neutralité, engagez des procédures. Je maintiens que, si l'on veut avoir un bon débat public, il faut aller au-delà des slogans. Moi, je travaille depuis 30 ans sur ces questions, et il y a 30 ans, j'écrivais déjà ce que vous dites actuellement. Depuis 30 ans, mon expérience a un peu évolué et je me permets de vous dire qu'il ne suffit pas de répéter « transports collectifs, transports collectifs » pour que les transports collectifs se développent. Partout, la fréquentation des transports collectifs piétine. Si l'on veut progresser dans le débat, je vous invite à méditer sur l'expérience des autres.

**De la salle**

D'après Anne-Marie Idrac, au 1er trimestre 2005, la croissance du trafic à la RATP a été de 4 %.

**Monsieur FIORI, Vence**

Sur le trajet Carros-Grasse, beaucoup de personnes sont obligées de descendre sur le littoral pour prendre l'autoroute. Pourquoi ne pas proposer des transports collectifs dans le secteur ?

**Jacques DUCLOS**

J'ai été le premier employé d'Escota en 1955. Si l'autoroute passe au milieu de Cagnes/Mer, c'est la faute de nos élus.

Vouloir accélérer l'arrivée des voitures à Nice est une bêtise : dans quelques années, on ne roulera plus dans Nice !

Ceci dit, je voudrais rappeler à la responsable des tramways à la CANCA que les premiers trams ont été construits à Nice en 1900 et qu'en 1914, le réseau de tramway était long de 38 kms.

Enfin, je voudrais, moi aussi, adresser quelques reproches aux membres de la commission. Vous êtes un peu tendancieux : vous parlez un peu trop de l'autoroute par rapport aux transports collectifs.

# Troisième intervention des invités

**Jean-Auguste ICART**
**Conseiller général des Alpes-Maritimes**

Monsieur le maire, monsieur le président, mesdames messieurs,

Un débat public en chasse un autre, pour autant, celui-ci ressemble au précédent sur la LGV car le problème posé est le même : la problématique des déplacements sur la Côte d'Azur.

## I. La problématique des déplacements sur la Côte d'Azur

Comment y venir et en partir ? Comment la traverser ? Comment se déplacer à l'intérieur ? Comment y vivre et y travailler ?

L'A8 a été mal implantée : trop près de la mer et en plein milieu urbain. C'est un non sens, qu'il nous faut maintenant corriger.

On dénombre 200 000 déplacements par jour entre l'agglomération de Cannes et l'agglomération de Nice (données de l'enquête ménages). En fait, cette A8 sert le trafic local et le trafic de transit. Vous en décrivez exactement les conséquences. Nous ne pouvons l'occulter. Ne pas faire un choix en fonction de ces données serait sacrilège. La DDE a fait un document et je tiens à les féliciter pour la clarté des chiffres qu'ils ont donnés. En outre,ils ont répondu à toutes les questions que je leur ai posées. Je les en remercie.

La résolution du problème sera multiple. La résorption des points noirs engagés ne suffira pas. Elle devra être complétée par :

- l'allègement des déplacements locaux en voiture particulière grâce à l'aménagement d'un véritable moyen de transport collectif rationnel qui tienne compte des besoins des utilisateurs ;

- la création d'une véritable autoroute au nord pour recevoir le trafic de transit et desservant les principaux pôles d'activité ;

- une nouvelle façon de penser les transports de marchandises.

Compte tenu de l'implantation des points noirs, je propose l'alternative suivante :

- utiliser la voie ferrée est-ouest pour en faire un métro de surface (RER) pour relier Nice à Antibes-Sophia Antipolis, relier Nice à Carros, relier Nice à L'Escarelle au fond de la vallée du Paillon. Il faut raisonner RER et non TER : le TER répond à des déplacements de moyenne distance, le RER et le métro à des déplacements de proximité ;

- réserver la voie littorale au transport ferroviaire de proximité (j'ai bon espoir que cette demande soit prise en considération par RFF) ;

- transformer l'A8 en rocade urbaine au service des déplacements de proximité ;

- créer une véritable autoroute reliant les différentes zones d'activité : Sophia Antipolis, Carros Vallée du Var, vallée du Paillon, plateau Tercier (projet de technopole).

Ce sont donc les options longues, à l'est comme à l'ouest, qu'il faut retenir, mais avec une implantation plus au nord. Ainsi, la nouvelle voie passera au niveau de chaque zone d'activités, notamment Carros.

Préservons notre capital paysages. Le passage en tunnel à 95 % permettra d'éviter les agressions des précédents tracés.

Est-il nécessaire de rappeler que toutes les grandes villes françaises bénéficient de voies périphériques gratuites ? Il serait équitable qu'enfin nous soyons traités de la même façon. La construction de l'A8 dans les années 70 n'avait pu être réalisée qu'avec un financement issu du péage à travers une concession qui devrait toucher à sa fin. Elle doit donc être restituée au domaine public, assurant ainsi la gratuité pour les villes riveraines. Je souhaiterais connaître par l'intermédiaire de la commission l'accord d'origine et le temps d'amortissement restant. Seuls les poids lourds dûment autorisés à livrer localement seront autorisés à circuler en payant. L'A8 devenant ainsi rocade urbaine devra être aménagée avec de nouveaux accès autour de Nice pour éviter les rabattements obligatoires vers le bord de mer pour les habitants des collines et des vallons de Nice (création d'un tunnel au nord de la Madeleine rejoignant le pas de St Isidore).

Evitons de répéter l'erreur du tracé de l'A8 des années 70. La crainte des échecs précédents et des oppositions apparaît dans les documents présentés, en proposant le plus petit dénominateur commun. En effet, votre diagnostic est très clair, mais la proposition de placer la nouvelle voie de contournement de Nice accolée à l'A8 va à l'encontre du constat d'aujourd'hui et ne se positionne pas dans le futur. La traversée en tunnel de bout en bout évitera des oppositions passées et respectera l'environnement tout en étant conforme aux données du problème à résoudre.

Ma proposition est la suivante : relier les différents pôles d'activité par la nouvelle voie, favoriser le ferroutage et les autoroutes de la mer pour le transport des marchandises.

**Jean-François KNECHT**
**Conseiller général des Alpes-Maritimes**

Je suis le président du groupe socialiste et vert du Conseil général des Alpes-Maritimes.

Le 20ème siècle a été le siècle de la voiture ; le 21ème siècle devra être le siècle des transports collectifs et des transports doux si nous voulons que nos arrière-petits-enfants au début du 22ème siècle aient encore quelque chose en termes d'espace, d'environnement et d'air.

La problématique générale qui est posée par ce débat public est la suivante : poursuivre le tout voiture ou diversifier et développer les transports collectifs et les déplacements alternatifs ?

## I. Analyse des déplacements

Nous avons analysé un certain nombre de données issues de l'enquête des déplacements réalisée par l'agence des déplacements en 1998 : nous demandons que ces données soient actualisées.

Sur la Côte d'Azur, nous avons beaucoup de voitures (0,48) par rapport aux autres agglomérations françaises. Pourquoi ? Parce que nous avons peu de transports collectifs. Nous nous déplaçons beaucoup (nous sommes, avec 3,75 déplacements/jour, en deuxième position derrière l'agglomération strasbourgeoise qui est à 4,16 déplacements/jour). Sur la Côte d'Azur, la part des transports collectifs dans les déplacements est très faible. Nous somme très loin derrière la ville de Bologne, où 37 % des déplacements se font en transports collectifs, parce que la ville investit depuis 40 ans dans les transports collectifs. Par ailleurs, il apparaît que, chez nous, certaines catégories sociales prennent très peu les transports collectifs.

Je rappelle pour mémoire les grands flux de circulation et les bassins de mobilité.

Les Azuréens ont été sondés. Pourquoi les Azuréens n'utilisent-ils pas les transports collectifs ? Parce que les transports en commun mis à leur disposition ne sont pas assez rapides, parce qu'ils sont chers, parce qu'il n'y a pas de parking de dissuasion, parce qu'ils ne sont assez sûrs. Ce sondage nous indique en creux ce qu'il faut faire pour développer l'usage des transports collectifs.

## II. 1880-1930 : mise en place d'un réseau cohérent de transports collectifs dans les Alpes-Maritimes

Au début du siècle, les Alpes-Maritimes étaient maillées par un réseau cohérent de transports collectifs.

*L'exposé est illustré par des photographies d'époque et des cartes.*

## III. Les déplacements alternatifs

Des déplacements alternatifs peuvent être développés :

- les tram-trains (Melbourne, vallée de Chamonix, Alicante, Paris-Bondy, bd des maréchaux) ;
- les deux-roues hybride électrique/essence, les vélos électriques ;
- les voitures électriques.

## IV. La perspective d'un réseau cohérent de transports collectifs à mettre en place d'ici à 2020

Nous demandons à ce que soit étudié un réseau cohérent de transports collectifs à mettre en place d'ici à 2020.

*La proposition détaillée figure sur le diaporama support de la présentation.*

## V. La demande d'une expertise complémentaire dans le cadre du débat public

J'ai déposé aujourd'hui auprès du président de la CPDP, en vertu de l'article 7-4 du décret de 2002, une demande d'expertise complémentaire. Cette expertise aura pour but d'étudier l'intérêt et la faisabilité d'une 4ème solution qui s'articulerait ainsi :

- sur la partie niçoise, l'aménagement de l'autoroute ;
- sur la rive droite du Var, la solution courte avec un débouché du côté de Biot ;
- l'intégration de l'impact des transports alternatifs et d'une politique volontariste de transports collectifs dans le département des Alpes-Maritimes.

# Troisième période d'échanges avec le public : réunion thématique

**Dr GILLARD, ancien vice-président de la coordination contre l'A8 bis**

Je suis très satisfait de la position des élus aujourd'hui, aussi bien celle de Monsieur Nègre que celle de Monsieur Luca. Vous nous avez appris ce soir qu'il nous est interdit de par la loi de discuter d'autre chose que d'un projet qui nous est imposé !

**Xavier GODARD**

Que faisons-nous ce soir ?

**Dr GILLARD**

Je rejoins la proposition de Monsieur Knecht : un débat complémentaire s'impose ! Je rejoins aussi les positions de Monsieur Luca : il faut d'abord résoudre les problèmes de sorties d'autoroute, et ensuite faire un réseau coordonné de transports collectifs.

Je vais vous apprendre quelque chose : si l'on veut faire une sortie à la Vanade, ce n'est pas un hasard. Sur Roquefort, sur La Colle et sur Villeneuve-Loubet, 15 000 ha aujourd'hui non constructibles sont prévus dans la DTA pour être construits. Ainsi, les investissements publics que nous allons réaliser profiteront à des investisseurs privés. Au lieu de résoudre les problèmes, on va en rajouter.

Je rejoins ce qu'a dit Jean-François Knecht : nous sommes favorables à un tube entre Biot et Carros sans sortie ni à la Vanade ni à Villeneuve ni à St Paul. Nous sommes donc pour la 3ème solution qui a été très bien étudiée d'une ligne directe en souterrain entre St Isidore et Nice Est.

**Monsieur CARPENTIER, Cagnes/Mer**

L'impact de l'autoroute sur la santé des populations n'a pas été évoqué. Des écoles se trouvent à moins de 500 mètres de l'autoroute et subissent les nuisances en termes de rejet et de bruit (pas de protection phonique). Je comprends les associations qui défendent leur petit bout de territoire, mais il faut penser à tous ceux qui vivent à côté de l'autoroute. Nous avons besoin d'une autoroute de contournement.

**Xavier GODARD**

La réunion du 16 janvier sera consacrée à l'impact environnemental du projet.

**Catherine ALINAT**

Je soutiens la proposition de Monsieur Knecht de demande d'étude complémentaire.

**Un habitant de la CANCA**

Quand le baril de pétrole dépassera les 100 dollars, le transport routier diminuera forcément. En outre, le trafic local diminuera quand l'agglomération sera dotée d'un réseau de transports collectifs performant. Par conséquent, ce projet de contournement routier n'a pas d'utilité.

**Xavier GODARD**

Nous reviendrons sur ce point une fois que nous aurons travaillé sur d'autres jeux d'hypothèses.

**Madame GOURMANEL, ADEC**

Tout à l'heure, les représentants de la DDE ont souligné que les transports collectifs fonctionnaient surtout dans les environnements urbains denses. Or le littoral des Alpes-Maritimes concentre 95 % de la population de la région. Comment se fait-il que nos transports collectifs ne fonctionnent pas ?

Nous avons suivi tous les débats publics, sur la 3ème voie littorale, sur la LGV, sur le contournement routier. Pourtant, malgré tous ces grands projets d'infrastructure, on a toujours besoin de la voiture.

En effet, le TER promis sur la voie SNCF ne pourra pas fonctionner en mode RER, parce que nous n'aurons pas sur la voie littorale suffisamment de sillons pour faire circuler tous les trains : les TER, les omnibus, les TGV qui débrancheront à St Raphaël, les trains de fret, puisque RFF refuse d'envisager une LGV mixte. Le TER au quart d'heure ne concernera que les gares principales. Les autres n'auront que l'omnibus à la demi-heure. Ce débat comme les autres aurait dû être précédé d'un grand débat sur les déplacements dans les Alpes-Maritimes. Notre autoroute a été conçue il y a 50 ans. Je présume que nos besoins ont encore évolué depuis.

**Jean-François KNECHT**

Au Conseil général, nous avons voté à l'unanimité une motion qui préconisait pour ce débat public que l'on reste sur le faisceau actuel dans la partie niçoise et que l'on mette tout en œuvre pour promouvoir une politique de transports collectifs. Monsieur Nègre, quelle sera la position du Conseil général par rapport à notre demande d'expertise complémentaire ?

**Xavier GODARD**

Cette demande sera instruite. En revanche, je me permets de souligner que ce dont on parle suppose une étude de plusieurs années. Ce n'est pas en deux mois que l'on déterminera le bon plan de transport pour les Alpes-Maritimes.

**Louis NEGRE**

Je pense que, dans ces conditions, il vaudrait mieux que Monsieur Knecht précise le contour de l'expertise qu'il demande. Sur quoi doit porter l'expertise ? Si vous me dites qu'il faut attendre deux ans, ce n'est pas possible. Essayons de trouver une solution. Je considère que le débat public permet de faire avancer le débat au sens large du terme. Je participe à tous les débats, parce que je trouve très intéressant d'écouter les propositions des uns et des autres.

Au Conseil général, nous travaillons sur plusieurs axes.

Nous nous attachons à la résorption des points noirs, pour laquelle nous avons prévu de dépenser un milliard d'euros.

Dans le cadre de la DTA, nous accentuons notre effort sur les transports collectifs : dans les prochaines semaines, le Conseil général fera une proposition audacieuse dans le domaine des transports collectifs.

Nous avons une autoroute qui traverse un milieu urbain dense. J'ai entendu beaucoup d'associations s'exprimer, mais un certain nombre d'entre elles n'ont pas relevé ce fait-là et je m'en étonne, parce que partout ailleurs, en France, dès lors qu'on a une autoroute qui traverse un milieu urbain dense, on pense tout de suite à une déviation. Il faut régler en priorité le problème des 15 000 à 20 000 riverains de l'autoroute actuelle qui sont en attente d'une meilleure qualité de vie. La construction d'une autoroute en souterrain qui permet d'améliorer la qualité de vie de 20 000 personnes sur la Côte d'Azur sans dégrader la qualité de vie me semble une proposition honnête.

Enfin, nous sommes d'accord sur l'expertise que vous souhaitez. Chaque fois que l'on peut éclaircir un point, il en va de l'intérêt général. Vous déposez une demande d'expertise sur un point donné. Je ne vois aucun inconvénient, bien au contraire, à ce que l'on essaie, dans les limites du débat public (c'est là la difficulté), de répondre à cette question complémentaire.

**Jean-Claude COQUET**

Je vous remercie.

La demande d'expertise complémentaire nous paraît recevable. Je vais la transmettre à la CNDP. Il faudra faire vite, pour qu'elle puisse profiter au débat public.

Par ailleurs, la loi nous disait que, dans le cadre du débat public, nous avions à répondre à deux questions. Un aménagement de l'A8 est-il nécessaire ? Si oui, quel aménagement est possible et à quelles conditions ? Vous voyez bien que la commission a su vous entendre, puisque nous sommes allés bien au-delà de ces simples questions. Cet élargissement du débat se traduit également dans l'incursion du dossier du maître d'ouvrage dans un champ qui ne relève pas de ses propres compétences et dans la présence systématique du Conseil général à nos réunions. Par conséquent, ne faites pas un procès d'intention à la commission. Soyez assurés qu'elle essaye de coller le mieux possible à vos préoccupations.

Merci et bonne soirée. Je vous donne rendez-vous le 16 janvier prochain à Mouans-Sartoux.

Document rédigé par la société Ubiqus – 04 91 71 20 45 – www.ubiqus.fr