

Huitième réunion du débat public sur le contournement routier de Nice Nice, le 6 février 2006

Accueil et ouverture de la huitième réunion du débat	2
Exposé sur l'organisation du débat public Jean-Claude COQUET Président de la CPDP	
Exposés du maître d'ouvrage sur le projet	4
Philippe UNTERREINER Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE Philippe PRUDHOMME Chef de la mission contournement de Nice, DDE des Alpes-Maritimes	
Exposé sur les résultats de l'expertise complémentaire	11
Cunxio ZHANG Bureau d'études ISIS	
Echanges avec le public	14
Exposé sur le résultat de l'Atelier n°1 « Nouvelles projections de déplacements suite à différents jeux d'hypothèses favorables aux transports collectifs et modes doux »	21
Xavier GODARD Membre de la CPDP	
Echanges avec le public	24
Intervention des invités	28
Jean-Louis SCOFFIE Maire de La Trinité Jacques VICTOR Conseiller Général des Alpes-Maritimes Paul CUTURELLO Conseiller Général des Alpes-Maritimes	
Table ronde sur le thème du financement	36

Accueil et ouverture de la huitième réunion du débat **Exposé sur l'organisation du débat public**

Jean-Claude COQUET
Président de la CPDP

Je suis heureux de vous accueillir pour cette huitième réunion du débat public. Néanmoins, je déplore le fait que, dans une grande ville comme Nice, l'affluence soit moins importante que celle constatée lors des débats organisés sur de petites communes, telles que Mouans-Sartoux ou Cagnes. Cependant, cela prouve peut-être que l'information a été suffisante et que les citoyens n'ont plus besoin d'élément supplémentaire. Il s'agit pourtant d'une réunion essentielle, dans la mesure où nous aborderons deux sujets délicats : le passage éventuel d'une nouvelle voie au niveau de Nice Est et le financement du projet.

Au préalable, je voudrais rappeler en deux mots les principes d'un débat public. Je demande donc à ceux qui m'ont déjà entendu de me pardonner, mais il est toujours nécessaire d'informer les nouveaux venus. Le débat public résulte de deux lois, promulguées en 1995 et en 2002, pour permettre à la population de donner directement son opinion sur les projets de grands travaux qui la concernent, bien avant que les études et les procédures d'enquêtes publiques ne soient lancées. C'est une procédure au cours de laquelle, non seulement les élus, les syndicats, les associations, mais aussi les hommes et les femmes de la rue ont la possibilité et surtout le devoir de s'exprimer. Toutefois, ce n'est pas toujours facile. Il est en effet indispensable de disposer d'une information suffisante, afin de savoir où et comment formuler son opinion. Je remercie donc ceux qui, en marge du débat officiel, ont tenté de mobiliser la population dans des réunions d'information en organisant notamment des campagnes d'affichage dans leurs communes. Toutefois, cette démarche demeure insuffisante car la seule expression prise en compte dans ce débat public est celle qui est formulée de manière officielle, au cours des réunions de la CPDP et dans les documents adressés à la Commission Particulière du Débat Public. Par conséquent, pour être utiles, ces avis doivent avoir été enregistrés et remis par nos soins au maître d'ouvrage, en l'occurrence le ministre des Transports et de l'Équipement.

Composée de cinq membres, la Commission Particulière du Débat Public est indépendante du maître d'ouvrage et neutre vis-à-vis du projet. Elle s'attache en priorité à garantir une information préalable au projet aussi complète que possible pour chaque citoyen, de sorte qu'il puisse ensuite s'exprimer en connaissance de cause. Ainsi, la Commission n'est dotée d'aucun pouvoir de décision, mais seulement d'un rôle d'information.

Lors de la prochaine réunion de synthèse et de clôture, qui se tiendra le 27 février à Nice Acropolis, je ferai un point plus détaillé sur la façon dont le débat public s'est déroulé. Nous considérons d'ores et déjà qu'à l'issue de trois mois de rencontres, les rencontres ont été sérieuses, sereines et constructives. Une information abondante a été préparée et diffusée. L'expression du public a été non moins abondante. Nous en voulons pour preuve la fréquentation des réunions et les contributions que nous recevons, en particulier sous la forme de cahiers d'acteurs. A ce propos, j'insisterai sur deux points essentiels. Premièrement, je vous rappelle que l'ensemble des publications relatives au projet est à votre disposition à l'entrée de la salle. Deuxièmement, n'oubliez pas que la date limite de dépôt des cahiers d'acteurs auprès de la Commission a été fixée au 15 février.

Je me réjouis donc du climat serein, sérieux et constructif dans lequel se déroule ce débat public. Cela prouve que la démocratie participative, et de ce fait, la démocratie au sens large, ont progressé. Cela n'a été possible que grâce à votre contribution et je tiens à vous en remercier.

La première partie de notre réunion de proximité concernera le projet en général et ses conséquences locales. Ce sera l'occasion pour vous d'interroger le maître d'ouvrage sur l'échangeur de Nice Est. La seconde partie sera consacrée au financement et se déroulera sous la forme d'une table ronde, animée par mon collègue Xavier Godard.

Je passe à présent la parole au représentant du maître d'ouvrage, Monsieur le Directeur Adjoint Infrastructures et Transports de la DDE, qui va vous rappeler les grandes lignes du projet et peut-être vous faire connaître les éléments qu'il a déjà retenus à ce stade du débat.

Exposés du maître d'ouvrage sur le projet

Philippe UNTERREINER
Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE

J'interviens ce soir au nom du DDE des Alpes-Maritimes. Le débat public sur le projet de contournement routier de Nice constitue une période privilégiée de concertation entre le maître d'ouvrage et le public ainsi que les associations. Pour la DDE, représentant la Direction générale des routes du Ministère des transports et de l'équipement maître d'ouvrage, il permet de préciser l'opportunité du projet de contournement routier de Nice, un grand projet dont la finalité est de mieux circuler d'Est en Ouest dans le département des Alpes-Maritimes à l'horizon 2020. Il permet également de comprendre les préoccupations du public et d'enrichir sa réflexion par les suggestions émises. La DDE partage dans un objectif de développement durable et en cohérence avec les orientations de l'Etat inscrites dans la DTA des Alpes-Maritimes la volonté commune de donner la priorité aux transports en commun et aux modes alternatifs à la route. D'ailleurs, les scénarios volontaristes de développement prioritaire des transports en commun complémentaires à ceux étudiés sont en cours d'approfondissement dans le cadre du débat public et des ateliers organisés par la CPDP en complément des réunions publiques. Cependant, l'amélioration du réseau routier paraît tout aussi indispensable, mais jusqu'où et comment ? Tel est l'enjeu du débat public.

Si l'opportunité du projet de contournement routier de Nice devait se confirmer, ce projet serait tout à fait différent des projets abandonnés que furent l'A8 bis et l'A58. En effet, les six options proposées par l'Etat intègrent les propositions faites par les associations qui s'étaient opposées aux anciens projets. Le contournement de Nice est un nouveau projet, en totale cohérence avec les orientations de la DTA des Alpes-Maritimes, qui fixe comme objectif d'entreprendre les études et de conduire les procédures afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme à l'issue des enquêtes publiques. Je rappelle, ainsi que le prévoit la DTA, que le projet de contournement routier de Nice est un complément d'une grande ambition pour les transports collectifs et en particulier pour le tramway de Nice dont la première ligne est en construction par la CANCA pour une mise en service en 2007.

La maîtrise des déplacements dans notre département impose de faire des transports collectifs la priorité numéro un qui doit se traduire par le développement du ferroviaire et des transports en commun en site propre, mais aussi sur la route. Nous avons donc pris en compte dans les études du contournement routier de Nice les hypothèses de développement les plus volontaristes en matière de réalisation de l'offre de transport.

Bien entendu, tous les projets annoncés dans la DTA et proposés par les collectivités locales ou l'Etat ont été intégrés : tramway de Nice et TCSP sur plus de 75 kilomètres de long, troisième voie ferrée littorale entre Antibes et Nice, LGV PACA, ferroutage Lyon-Turin, merroutage Espagne-France-Italie.

La prise en compte de l'environnement dans le cadre du projet de contournement de Nice constitue une priorité, ce qui nous a conduits à privilégier des solutions en tunnel à plus de 80 % afin de minimiser les impacts du trafic routier.

L'aménagement sur place, seul à l'Est, est une option d'accroissement de la capacité de trafic qui ne répond pas de manière satisfaisante et complète à l'objectif prioritaire de sécurité de l'Etat pour ce grand projet d'infrastructure. Cet aménagement sur place, combiné avec un aménagement à l'Ouest, qu'il soit court ou long, ne répond donc pas pour l'Etat aux deux objectifs prioritaires de sécurité et de fluidité.

En dernier lieu, je souhaite exprimer en lien avec ces questions de développement durable la position du maître d'ouvrage sur la solution présentée par certaines associations d'une transformation de l'A8 en boulevard urbain à l'Ouest du Var. Si le débat a pour objectif d'aborder toutes les hypothèses, celle du déclassement de l'autoroute A8 semble difficilement envisageable. En effet, pour l'Etat, le contournement de Nice n'a pas vocation à remplacer l'A8, qui continuera à assurer une fonction autoroutière pour les déplacements locaux, mais de venir en complément de cette infrastructure aux capacités et à la sécurité insuffisantes à court terme.

C'est la raison pour laquelle nous proposons une nouvelle infrastructure en limitant les caractéristiques à ce qui serait strictement nécessaire. Il ne s'agit pas de faire du tout routier mais, prioritairement, de renforcer les transports en commun, de préserver l'environnement dans une logique de développement maîtrisé du département et de compléter la capacité routière de manière mesurée avec un objectif prioritaire d'amélioration de la sécurité. Or transformer l'A8 en boulevard urbain, compte tenu des trafics actuels et futurs, nécessiterait de créer un contournement autoroutier de Nice à très grande capacité, soit au minimum 2x3 voies : de ce fait, les impacts environnementaux, sans parler des coûts, seraient beaucoup plus importants. Une telle orientation ne fait pas partie de la position de l'Etat. En revanche, il pourrait être opportun d'étudier de projets nouveaux de transports en commun sur l'autoroute.

De même, la gratuité n'est pas à l'ordre du jour. Je rappelle que celle-ci avait été étudiée il y a quelques années et abandonnée. Les coûts d'une telle opération seraient très élevés pour les collectivités locales. En effet, sans péage, les concours publics seraient beaucoup plus élevés, privant d'autant les collectivités locales des fonds nécessaires au financement des projets de transports en commun alternatifs à la route et des autres projets. De plus, la gratuité de l'autoroute irait à l'encontre d'une incitation à utiliser les transports collectifs. Enfin, une différence de coût des trajets autoroutiers irait à l'encontre de l'objectif de meilleure répartition des trafics entre le contournement de Nice et l'A8, qui constitue un des facteurs majeurs de l'amélioration de la sécurité sur l'autoroute. Outre ces considérations locales, il convient de s'interroger sur les différences de coûts de péage et de franchissement routier alpin. En effet, un poids lourd paye 16,80 euros à partir des Alpes-Maritimes, alors qu'il acquitte un péage de 228 euros pour emprunter les péages routiers nord-alpins. Dans ces conditions, il apparaît opportun de s'interroger sur la contribution des transports routiers internationaux au financement du projet de contournement routier de Nice.

En conclusion, il nous semble donc que l'A8 a vocation à rester une autoroute à péage dans le cadre de la concession actuelle confiée à Escota jusqu'en 2026. Après la mise en service du contournement de Nice, elle serait essentiellement dédiée à la circulation autoroutière locale et pourrait, le cas échéant, accueillir d'autres modes de transport comme les transports en commun.

Enfin, je tiens à vous informer que nous préparons actuellement 7 fiches thématiques complémentaires au dossier de débat public qui fait déjà plus de 100 pages. Je cède maintenant la parole à Philippe Prudhomme, chef de la mission contournement de Nice pour présenter le projet.

Philippe PRUDHOMME
Chef de la mission contournement de Nice, DDE des Alpes-Maritimes

Pour faire suite à l'identification des problèmes et au 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 suivant les objectifs et les conditions de réalisation identifiées.

I. Identification des problèmes et méthode de travail utilisée

Notre réflexion s'est appuyée sur le constat d'une difficulté de fonctionnement des réseaux routiers et autoroutiers, vécue quotidiennement par les usagers de l'A8 en particulier. Nous avons également noté que l'augmentation continue du trafic poids lourds et l'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 œuvre une démarche partenariale, avec la réunion entre fin 2003 et début 2005 de 10 comités de concertation avec les collectivités locales, des acteurs socioéconomiques et des associations qui se sont 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 commune de la problématique, il a d'abord fallu partager le diagnostic du territoire et l'analyse des insuffisances de l'infrastructure routière.

II. Diagnostic du territoire

Le diagnostic met en évidence 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, des 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 dont la structure s'apparente à un peigne. La sécurité de l'autoroute A8 pâtit principalement des difficultés géométriques du tracé existant entre Saint-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 avons mis 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 faisons le constat de problèmes d'accessibilité des secours en l'absence de réel itinéraire de substitution.

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, alors que le taux est déjà deux fois et demie 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 2020-2025.

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. Ses 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 trois grands objectifs :

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

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 différentes collectivités locales appuyées par l'Etat se sont engagées dans une politique de diversification des modes de transports avec une priorité résolument donnée aux transports collectifs et aux modes doux. Je ne citerai que les principaux projets en cours de développement localement : la réalisation de la troisième voie ferrée littorale pour l'augmentation du cadencement des TER, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse et la modernisation de la ligne Nice-Breil, le tramway de Nice dont la première ligne est en construction, des projets de TCSP en gestation sur la CASA et l'agglomération de Cannes et Mandelieu.

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.

L'ensemble de 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. Les reports de trafic vers les transports en commun et les modes doux sont ainsi intégrés dans nos simulations de trafic à l'horizon 2020. Il convient d'insister sur ce point très important qui n'a pas été bien compris jusqu'à maintenant.

La carte de saturation indique clairement que la situation va malgré tout continuer de se dégrader de façon importante sur l'A8 entre Antibes et Nice Est à l'exception du tronçon St Augustin-Saint-Isidore dont l'élargissement à 2x3 voies est prévu entre 2007 et 2010.

A l'issue de ces deux premières parties, nous concluons à la réelle nécessité d'établir un nouveau contournement routier de Nice.

IV. Le projet de contournement de Nice

Il s'agit dans cette troisième partie de décrire aussi précisément que faire se peut les objectifs assignés à ce projet, les fonctionnalités qui en découlent et les grandes caractéristiques des trois solutions proposées.

1. Les objectifs

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

- améliorer la sécurité, particulièrement entre le Var et le Paillon ;
- 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

Quatre 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 en aucun cas 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 devra être 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 trois solutions soumises au débat

Nous soumettons au débat deux solutions autoroutières nouvelles à 2x2 voies indépendantes de l'A8, qui dédoublent l'autoroute existante sur 25 à 28 kilomètres 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 A8, entre le secteur de Vaugrenier et de Nice-Est. Dans cette option, deux tubes unidirectionnels seront reliés entre eux par des galeries de liaison pour permettre l'évacuation des usagers et l'arrivée des secours en cas d'accident. La vitesse autorisée y serait limitée à 110 kilomètres/h. Deux échangeurs sont proposés à l'intersection avec la RD 2085 à l'Est de Sophia-Antipolis et à Saint-Isidore dans la vallée du Var. A Nice Est, nous proposons 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 kilomètres/h. Cette solution fonctionnerait avec les échangeurs existants de Saint-Isidore, Nice Nord et Nice Est. 8 kilomètres 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 trois 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), ainsi que 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

En ce qui concerne le financement du projet, trois principes sont à retenir. Le contournement de Nice sera une autoroute à péage. Par ailleurs, les recettes des péages seront 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 innovants public-privé.

5. Le calendrier

A l'issue de quatre mois de débat public, une décision quant aux suites à donner à ce projet sera prise par le Ministre des Transports et de l'Equipement à l'été 2006 au vu du bilan du débat établi par la CNDP. Si, et j'insiste sur ce conditionnel, 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 pour une mise en service à l'horizon 2020.

Je vous remercie de votre attention et me tiens à votre disposition avec l'équipe projets de la DDE pour répondre à vos questions.

Exposé sur les résultats de l'expertise complémentaire

Cunxio ZHANG
Bureau d'études ISIS

A la demande de la Commission Particulière du Débat Public, le bureau d'études ISIS a réalisé une expertise sur une quatrième solution de contournement routier de Nice. Ma présentation s'articulera autour de trois points :

- rappel des objectifs du projet ;
- comparaison multicritères des solutions et synthèse ;
- recommandations.

I. Rappel des objectifs du projet de contournement routier de Nice

Notre expertise a consisté à examiner les modalités d'une quatrième option du projet de contournement, qui combinerait le projet ASP sur la partie Est, entre le Var et Nice Est, et l'autoroute nouvelle sur la partie Ouest A8-Saint-Isidore. Il est possible d'en identifier trois variantes :

- le projet ASP à l'Est et une autoroute nouvelle version courte à l'Ouest ;
- le projet ASP à l'Est et une autoroute nouvelle version longue à l'Ouest ;
- la solution présentée par l'association A7C, avec une ASP et un projet d'autoroute nouvelle à l'Ouest spécifiques.

Etant donné que les trois solutions envisagées par l'Etat vous ont été présentées en début de réunion, je m'attacherai à vous exposer de manière brève la solution proposée par A7C. Ainsi, entre le Var et Nice Est, le projet consiste à réaliser 2x3 voies homogènes dans les deux sens, en créant des tunnels et des viaducs et en utilisant en partie les tracés existants. Sur la partie Ouest, entre le Var et l'A8, la nouvelle autoroute comprendrait deux tunnels. Le premier serait réservé aux VL, avec une circulation sur deux niveaux par sens. Le second serait consacré, le cas échéant, aux PL, avec une circulation dans les deux sens.

II. Comparaison multicritère des solutions

La comparaison multicritères du cabinet d'études a pris en compte les trois solutions envisagées par l'Etat, ainsi que la quatrième option proposée par l'association A7C, déclinée en trois variantes. Nous avons retenu les critères suivants :

- la sécurité, au niveau des usagers, de l'exploitation des ouvrages et de l'accessibilité des secours ;
- la fluidité, qui concerne essentiellement les trafics de longue distance ;
- les trafics locaux, au niveau de l'accessibilité des autoroutes, des itinéraires, de la desserte des pôles stratégiques de Sophia-Antipolis et de la basse vallée du Var ;
- le coût et l'utilisation des moyens financiers ;
- l'urbanisme et l'environnement.

Je précise par ailleurs que ces critères ne sont pas présentés selon un ordre hiérarchique. Je vous propose donc d'étudier les avantages et les inconvénients de chaque solution critère par critère.

- **Sécurité**

Les deux solutions d'autoroute nouvelle proposées par l'Etat permettent de séparer les différents flux et de rectifier les pentes et les virages. De même, l'interconnexion entre les deux tubes et l'exploitation des tunnels par le maître d'ouvrage constituent une réponse satisfaisante en termes de sécurité. La solution n°3 présente des inconvénients notables, avec des pentes et des virages mélangeant les différents flux entre Saint-Isidore et Nice Est. En outre, nous constatons une hétérogénéité persistante des tronçons. En effet, le projet d'ASP proposé par l'Etat prévoit une alternance de trois et quatre voies, source de conflits. Cette dernière solution apparaît donc inadéquate. Pour sa part, la première variante de la solution n°4, avec un tracé court à l'Ouest, possède les mêmes inconvénients sur la partie Est, entre Saint-Isidore et Nice Est. En revanche, il est possible d'améliorer l'aspect sécurité en shuntant les deux échangeurs de Nice Nord et Nice Est, grâce à la réalisation de nouveaux tunnels et viaducs qui augmenteraient les capacités de circulation. La troisième variante de la solution n°4 a pour principal avantage d'homogénéiser les tronçons grâce à une configuration en deux fois 3 voies entre Saint-Isidore et Nice Est. Néanmoins, elle conserve des pentes et des virages, à l'instar du tracé de la solution n°3.

- **Fluidité**

De toute évidence, les deux premières solutions présentent le meilleur tracé possible, avec un léger avantage pour la seconde option qui propose une version longue sur la partie Ouest. La solution n°3 avec ASP sur la partie Est apporte également des améliorations en termes de fluidité, bien que partielles. En effet, le tracé conserve des sources de conflits avec un mélange des flux sur le tronçon Saint-Isidore-Nice Est. Il en est de même pour la solution n°4. En revanche, il apparaît possible d'en améliorer les variantes n°1 et n°2 en essayant de shunter les échangeurs de Nice Nord et Nice Est afin de séparer les différents flux et de rendre les tronçons homogènes. Ainsi, au lieu d'alterner trois et quatre voies, la circulation serait alors harmonieuse sur la totalité du parcours. Cependant, il s'avère difficile d'appliquer ces mêmes dispositions à la variante n°3 de la solution A7C.

- **Accessibilité**

Les solutions n°1 et n°2 d'autoroute nouvelle apportent la meilleure réponse en permettant une desserte adaptée de Sophia-Antipolis. La solution n°3 se contente d'améliorer sur place les conditions de circulation entre Saint-Isidore et Nice Est, sans pour autant desservir le pôle d'activités. Pour leur part, les trois variantes de la solution n°4 offrent un accès partiel au parc de Sophia-Antipolis, à l'exception de la seconde qui présente l'avantage de reprendre la version longue du projet d'autoroute. En effet, le projet proposé par A7C ne dessert pas directement le pôle de Sophia-Antipolis avec un point d'échange prévu entre Villeneuve-Loubet et Cagnes-sur-Mer.

- **Coût**

L'estimation de l'Etat pour les trois premières solutions est présentée dans le dossier de contournement routier de Nice. La variante courte du quatrième projet aurait un coût de 1,4 milliard d'euros. Cette solution ainsi que l'option N°2 s'accompagnent de possibilités de phasage. S'agissant de la solution A7C, comportant un seul tube sur la partie Ouest pour les trafics VL, le coût serait de 1,2 milliard. Cependant, le possible ajout d'un tunnel réservé aux PL

élèverait ce montant à 1,9 milliard d'euros. Or on imagine difficilement de priver cette zone de passage réservé aux poids lourds.

- **Urbanisme et impact sur l'environnement**

La solution n°1 prévoit la réalisation d'une autoroute nouvelle de l'Ouest à l'Est qui permettra de diminuer et de maîtriser la pollution de l'air et le niveau du bruit. Cependant, compte tenu de l'éloignement de l'échangeur du parc de Sophia-Antipolis, il est possible d'anticiper une pression foncière importante incitant à l'urbanisation à proximité de cette structure routière. Pour sa part, la solution n°2 présente les mêmes avantages en termes environnementaux tout en ne favorisant pas de pression foncière excessive, en raison de la présence d'un échangeur proche de Sophia-Antipolis. La première variante de la solution n°4 présente des gains similaires à ceux de la solution n°1. Toutefois, les effets seraient inversés sur la partie Est du tracé, notamment avec la réalisation d'un aménagement sur place susceptible d'accroître la pollution et le bruit par un trafic renforcé. En outre, la pression foncière serait aggravée, de la même manière que dans la solution n°1. Il en est de même pour la solution n°2. Enfin, la troisième variante présente l'avantage majeur de diminuer et de maîtriser la pollution et le bruit sur la partie Ouest. Cependant, l'aménagement sur place à l'Est produira malheureusement des effets inverses sur l'environnement, auxquels s'ajoute la pression foncière issue de l'emplacement du futur échangeur.

Un tableau de synthèse récapitule les différents éléments de comparaison. Globalement, la solution n°2 constitue à nos yeux la meilleure réponse au projet de contournement routier de Nice. Toutefois, il convient de souligner que son coût est aussi le plus élevé. Pour sa part, la solution n°3 apparaît plus économique, mais elle ne répond que très partiellement aux objectifs affichés par l'Etat.

III. Recommandations

Il nous apparaît que la solution n°4 représente un compromis intéressant, mais qu'elle requiert quelques améliorations, notamment dans un souci de phasage éventuel d'un programme plus large. Il serait possible de procéder en premier lieu à des travaux sur la partie Est avant la partie Ouest, en vue d'optimiser l'usage de l'infrastructure existante. J'attire également votre attention sur le fait que cette option propose un coût plus avantageux.

Afin de remédier aux inconvénients de mélange des flux et des mouvements de conflits des pentes et des virages, il serait opportun de maintenir un parcours homogène à 2 voies sur la partie de droite de l'Ouest à l'Est, en évitant les échangeurs de Nice Nord et Nice Est. Ces derniers demeureraient desservis par l'actuelle autoroute A8. A long terme, il convient d'envisager des travaux sur la partie Ouest, avec une autoroute version longue qui présenterait l'avantage de desservir directement le parc de Sophia-Antipolis sans pour autant avoir besoin d'élargir l'A8 entre Biot et Antibes. Cette variante permettrait en outre de requalifier l'A8 et de réorganiser l'ensemble du réseau routier.

Je vous remercie de votre attention et me tiens à votre disposition pour d'éventuelles questions.

Echanges avec le public

Jean-François KNECHT, Conseiller Général des Alpes-Maritimes

Je souhaite faire part de quelques éléments de réaction au représentant du cabinet d'études ISIS. Mon appréciation générale est positive et je retiens que la quatrième solution s'avère pertinente dans le cadre d'un projet de contournement routier de Nice. Il ressort en effet des conclusions de l'expertise qu'il est légitime d'envisager une option n°4, car c'est bien à l'Ouest que se jouera l'avenir du département. Par ailleurs, il est indiqué que : « *Au sujet du choix final, il nous apparaît que la solution n°4 se situe à la base d'un travail de programmation future* ».

En complément de cet exposé, je précise que la variante consistant à shunter Nice Nord et Nice Est pourrait être développée, avec la réalisation d'un tunnel qui partirait du secteur des Sablières ou de l'entrée du tronçon de Las Planas permettant de ressortir après l'échangeur de Nice Est. Cette option aurait pour principal avantage de libérer une partie de l'espace. Ainsi, Nice Nord serait dédié à la desserte de Nice Ouest, ce qui favoriserait un réaménagement complet de l'espace autoroutier et, éventuellement, permettrait d'intégrer le chaînon manquant de la liaison TCSP Nice Nord à l'échangeur de Nice Est par une prolongation de la ligne n°1 du tramway. Nous pourrions alors aboutir à un système en carré qui évoluerait à terme en un schéma cohérent de transport.

Par ailleurs, nous pouvons ajouter un élément supplémentaire au débat. Le cabinet ISIS a mis en cause l'alternance de tunnels et de viaducs, qui pénaliserait la sécurité routière. Or, afin d'obtenir des tronçons cohérents, il serait opportun d'envisager l'ouverture de deux intervalles :

- entre les tunnels de Pessicart et de Las Planas, sur 300 mètres ;
- entre les tunnels de Cap de Croix et de La Baume.

A titre d'information, la commission *ad hoc* du Conseil Général des Alpes-Maritimes, présidée par Monsieur le Président du Conseil Général, a acté la nécessité de travailler deux fois plus avant l'échéance du 27 février, afin de coordonner les positions des représentants des citoyens et d'aboutir à un consensus. En conséquence, une séance exceptionnelle aura lieu avec, éventuellement, la validation d'un cahier d'acteur.

En outre, afin d'enrichir la solution n°4, un certain nombre d'éléments doivent être actés. A cet égard, la question du schéma de résorption a d'ores et déjà été étudiée et des décisions ont été prises par la collectivité. Il convient en effet d'aboutir à un système de transport départemental cohérent. A cet égard, il importe désormais d'appliquer une démarche volontariste, dans le sens des études réalisées par la MVA pour arriver, non pas à 75 kilomètres en site propre à l'horizon 2020, mais à plus de 200 kilomètres. De plus, il est nécessaire de mettre en œuvre toute une série de mesures volontaires de réduction progressive du fret routier, en vue d'améliorer la sécurité et diminuer la pollution, de développement des transports alternatifs, de réalisation de l'aménagement de la sortie 50 (Promenade des Anglais) qui contribue fortement à la création d'embouteillages et la sortie de Biot.

Enfin, je rappelle l'existence d'une étude de MVA portant sur le schéma volontariste de transports collectifs dans la plaine du Var. En outre, le Président de la CPDP a pris la décision de solliciter une expertise complémentaire afin d'étudier les effets d'un développement des transports en commun.

Au titre d'une politique volontariste de développement des transports collectifs, à laquelle adhère dorénavant la DDE, je souhaite la mise en place de voies réservées sur l'autoroute ou sur les axes majeurs, comme la N98 entre Cagnes-sur-Mer et Nice Ouest, pour les transports en commun par bus ou covoiturage durant quelques années.

Voilà une série de pistes que nous allons faire valoir avant la fin du débat public, pour que le Conseil Général puisse enrichir l'expertise du cabinet ISIS sur cette quatrième solution d'autant plus que la collectivité départementale sera certainement appelée à contribuer à la réalisation de la nouvelle infrastructure routière. A nos yeux, l'objectif est de parvenir à une position consensuelle et responsable en vue de protéger notre environnement et de léguer un espace préservé aux générations futures.

Philippe UNTERREINER

Je souhaite apporter quelques précisions sur l'exposé présenté par le représentant du cabinet ISIS. Les chiffres indiqués par le maître d'ouvrage dans le dossier de débat public sont TTC, alors que les chiffres présentés dans l'expertise ISIS sont hors taxes. C'est pour cette raison que la solution évaluée à 1,9 milliard d'euros correspond à un montant de 2,3 milliards TTC dans nos estimations.

S'agissant de la proposition de l'association A7C d'un tube VL à deux niveaux à l'Ouest en première phase, elle implique un maintien du transit des poids lourds sur l'autoroute A8 qui, dès lors, ne pourrait pas faire l'objet d'une intégration urbaine ou d'une requalification. De plus, le projet complet écarte toute possibilité de réalisation de deux tunnels bidirectionnels réservés aux PL. Enfin, si la solution A7C était retenue, le coût des travaux s'élèverait à 2,3 milliards d'euros.

Par ailleurs, il convient de souligner que la DDE n'a pas étudié le shunt de Nice Nord et Nice Est évoqué par Monsieur Knecht en raison de la topographie des lieux. En effet, compte tenu du bas niveau du point Nice Est, le franchissement du Paillon ne peut être envisagé au moyen d'un tunnel, mais par un ouvrage aéré.

Je tiens également à rappeler que la solution proposée par la DDE consiste en un simple dédoublement de l'A8, et non à créer une autoroute de remplacement entre Biot et Nice Est, comme le laissent penser les conclusions de l'expertise ISIS. L'A8 a vocation à conserver une fonction autoroutière pour le trafic local.

Concernant un éventuel aménagement sur place, quelle que soit la variante proposée, il nous apparaît impossible de le présenter comme la première phase d'une version Est courte. L'ASP constitue une position fondamentalement différente des solutions n°1 et n°2. De plus, il convient de ne pas mettre au même niveau l'ASP et la proposition de tunnels reliant directement à la même altitude les deux échangeurs de Saint-Isidore et Nice Est. Enfin, nous avons clairement indiqué dans le dossier de débat public notre refus de combiner l'ASP à l'Est avec des options Ouest, car celui-ci ne répond pas à l'objectif premier d'amélioration de la sécurité à l'Est du Var. Il s'agit en effet d'un élément important, que nous avons tenu à présenter au débat public, bien que cette option ne soit pas souhaitable.

En outre, je désire corriger les conclusions du rapport ISIS sur le diagnostic des capacités. A cet égard, je rappelle que la section Saint-Isidore-Nice Est sera confrontée à un problème majeur à

l'horizon 2020, comme l'indique le graphique en page 54 du dossier de débat public. En effet, contrairement à ce que laisse entendre l'expertise, le territoire fait face à de graves difficultés en matière de sécurité et de capacités à l'Est.

Enfin, s'agissant de la requalification de l'A8 à l'Ouest du Var, j'ai apporté quelques éléments de réponse dans mon introduction. Je précise que la DDE a choisi de ne pas retenir cette option pour trois raisons.

- **Raison n°1**

Il est hors de question de surdimensionner le contournement de Nice à 2x3 voies. C'est pourquoi nous proposons de privilégier une infrastructure autoroutière à 2x2 voies pour le transit et une réduction de la capacité de 2x3 voies de l'A8, qui serait réservée au trafic autoroutier local.

- **Raison n°2**

Il n'est pas souhaitable de proposer la gratuité de l'autoroute afin de ne pas concurrencer ou aller à l'encontre du développement des transports en commun. En outre, le maintien d'une autoroute payante contribuera à limiter la participation des collectivités locales au financement du projet de contournement.

- **Raison n°3**

Il est nécessaire d'équilibrer les trafics sur les deux infrastructures, en vue de garantir la sécurité sur les différents tronçons et dans les tunnels.

Nous demeurons à votre écoute pour toute proposition d'ouverture d'échangeur à l'Est et de réservation de couloirs pour les transports collectifs sur l'autoroute A8 à l'Ouest.

En conclusion, je rappelle que tout aménagement à l'Ouest serait confronté à des difficultés géométriques, parce que l'A8 est construite en surplomb dans le secteur de Cagnes-sur-Mer et en contrebas à Saint-Laurent-du-Var, ce qui compliquerait de fait une éventuelle transformation de cette infrastructure autoroutière.

Catherine ALINAT, Présidente de l'Association des Sept Communes

L'exposé du représentant du cabinet d'études ISIS appelle à mon sens de nombreuses réflexions. Je souhaite indiquer en premier lieu que le dossier du maître d'ouvrage a pris en compte un certain nombre de propositions issues de notre collectif. Cependant, nous estimons que notre projet a été dévoyé lors de la présentation des différentes solutions. Nous présentons en effet une solution cohérente, qui ne s'inscrit pas dans une logique de doublement de l'autoroute. L'association A7C demeure ainsi persuadée qu'une deuxième autoroute n'est pas nécessaire dans le département. A ce titre, nous considérons à l'instar de MVA qu'il convient d'accorder la priorité à l'aménagement du réseau routier existant. Notre projet se situe donc dans cette logique.

Je rappelle à cet égard que l'autoroute A8 a été mal conçue dès le départ, aussi bien dans sa partie Ouest Var qu'à l'Est, comme tous les citoyens ont pu le constater. A l'Est du Var, cette infrastructure alterne des tronçons à 3 et à 2 chaussées. Or cette configuration génère des embouteillages aux heures de pointe. A l'Ouest, nous constatons que cette autoroute se rapproche du littoral après Biot, avant de remonter à près de 90° dans le Var. Il s'agit donc d'un tracé aberrant pour une telle voie de circulation, qui traverse les villes de Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et de

Saint-Laurent-du-Var. En conséquence, cette autoroute est une infrastructure urbaine, destinée à des trajets relativement courts entre Biot et le Var, n'excédant pas 3 à 4 kilomètres parfois.

C'est pour cette raison que nous estimons qu'une deuxième autoroute, réalisée au nord et sous terre comme la version longue, ne réglerait en aucune manière les grands problèmes de circulation urbaine constatés sur ce territoire. Notre association ne perçoit donc aucun intérêt au doublement de l'autoroute A8, à moins de prévoir ensuite un maillage routier destiné à la sortie des usagers vers le Sud ou Sophia-Antipolis. Or cette éventualité correspondrait au schéma routier de l'A58.

Pour notre part, nous considérons opportun de réaliser un shunt entre Biot et Saint-Isidore, qui drainerait la circulation en provenance de l'Ouest du département, et plus particulièrement d'Antibes, grâce à un tunnel vers Nice Nord ou Nice Est. Par contre, si la solution d'un échangeur à Bréguières était retenue, et ce malgré une situation déjà complexe aujourd'hui, les Antibois ne seraient pas en mesure de remonter vers le Nord pour récupérer l'autoroute. Il importe donc de privilégier des réalisations à proximité de Biot.

S'agissant du projet à l'Est du Var, nous jugeons qu'un aménagement sur place est suffisant, sous réserve d'une réorganisation de tous les échangeurs situés sur l'ensemble du parcours autoroutier. Je rappelle à cet égard que ces dernières structures sont mal conçues et inadaptées. A titre d'exemple, nous pouvons citer les échangeurs de Villeneuve-Loubet, de la partie Est en cours en raison du projet de tramway, du Paillon aboutissant sur un feu rouge, etc.

Enfin, nous considérons que notre projet est cohérent dans la mesure où il répond à la seconde priorité de la DTA : le développement massif des transports collectifs. En effet, les Alpes-Maritimes sont actuellement dans une situation d'indigence en la matière. Certes, des équipements se mettent progressivement en place, mais l'association A7C intègre également dans son modèle l'impact du développement des transports collectifs. Or les documents soumis au débat public ne présentent pas de réseau maillé et pertinent. Il s'agit pourtant d'un levier d'action majeur pour réduire le nombre de voitures.

En conclusion, il apparaît que l'approche du cabinet d'études ISIS ne tient pas compte de la globalité et de l'homogénéité de notre projet.

Cunxio ZHANG

Je souhaite apporter quelques éléments de réponse au Directeur Adjoint Infrastructures et Transports de la DDE. Le refus de combiner ASP et l'option d'une autoroute nouvelle sur la partie Ouest correspond à un choix de l'Etat, qui privilégie le critère de sécurité en matière d'aménagement du territoire.

En termes de capacité entre Saint-Isidore et Nice Est, je précise que le projet d'ASP permettrait d'accroître les flux.

S'agissant de la requalification de l'A8, le débat porte sur des considérations financières, qui ne font pas partie de notre expertise. Par ailleurs, il a été constaté à l'échelle du territoire national que le maintien d'un péage autoroutier ne favorise pas automatiquement les transports collectifs.

Enfin, en réponse à l'intervention de Madame Alinat, la solution proposée par l'association A7C sur la partie Ouest apparaît peu crédible. En effet, le projet d'autoroute nouvelle en deux tubes de la DDE, avec trafic VL et PL unidirectionnel, s'avère tout à fait pertinent. La solution en deux tunnels avec des trafics totalement séparés poserait un problème de raccordement avec l'A8.

Catherine ALINAT

Je précise que, dans notre projet, le second tube ne serait utilisé qu'en cas de nécessité. De plus, nous espérons beaucoup des réalisations Lyon-Turin, du meroutage, du feroutage, etc. afin d'éviter tout recours à un second tunnel. Il apparaît en effet possible et pertinent d'utiliser le tube mixte présenté par la DDE pour la version courte. La circulation des poids lourds à travers un tube spécifique fait partie d'une des premières études de notre document et ne constitue pas une problématique essentielle à nos yeux. Il est d'ailleurs hors de question de réaliser un second équipement dont le coût serait élevé.

Jean-Louis DESCHAMPS, Direction des Routes, Conseil Général des Alpes-Maritimes

Je désire quelques précisions sur la proposition d'un shunt au niveau de Nice Nord et sur le profil en long de l'aménagement proposé à l'Est par le bureau d'études ISIS.

Cunxio ZHANG

Nous n'avons pas étudié ces détails lors de notre expertise. Néanmoins, compte tenu du schéma fonctionnel attaché à cette solution, la réalisation d'un shunt ne devrait pas soulever de difficulté technique particulière.

Jean-Louis DESCHAMPS

Un dépôt est en construction au Rouret dans le cadre du projet de tramway de la ville de Nice à la sortie Nord de l'A8. Qu'en serait-il du passage des véhicules dans l'éventualité d'un shunt ?

Jean-Claude COQUET

Ce point n'a pas été étudié pour le moment.

Christian RAZAU, Association Quartiers de Nice

Je souhaite poser une question au représentant du bureau d'études ISIS. Monsieur Zhang a indiqué que la solution n°4 permettait de maîtriser la pollution. S'agit-il seulement de reporter la pollution vers le Nord ou bien de mettre en place des solutions particulières ?

En outre, en réponse à l'intervention du Directeur Adjoint Infrastructures et Transports de la DDE, le refus de la gratuité autoroutière afin de ne pas concurrencer les transports en commun ne constitue pas un argument recevable. De toute évidence, les citoyens ne désirent plus payer les autoroutes de

contournement, dont l'objectif premier est de libérer les centres-villes de la pollution. Il serait donc temps que les autorités prennent en compte le message que les Niçois ne manquent pas de délivrer depuis fort longtemps.

Cunxio ZHANG

Je précise que la maîtrise de la pollution sera partielle. La réalisation d'une autoroute nouvelle permet en effet de délester la partie Ouest de Nice. De plus, la construction d'un deuxième tube à l'Est, destiné à augmenter les capacités actuelles, diminuera l'impact des émissions de polluants grâce à un contrôle du système de ventilation.

De la salle

Il s'avère que la solution A7C prévoit un transit et un cabotage entre le Nord et l'Est sur la même autoroute. A mon sens, la sécurité ne fait donc pas l'objet d'une amélioration significative.

Monsieur GAVACHE

Quelle maîtrise de la pollution envisagez-vous au niveau des échangeurs, en particulier pour Nice Est dont le site est d'ores et déjà décimé ? Or tous les projets prévoient une augmentation du trafic sur le secteur de Nice Est.

Jean-Claude COQUET

Cette question concerne plus précisément le représentant de la DDE.

Philippe UNTERREINER

Le doublement de l'autoroute A8 constitue une opportunité d'amélioration de la situation actuelle. Dans le cadre des travaux de contournement et de création de nouveaux ouvrages routiers, il sera possible de prendre en compte la réduction de nuisances sonores subies par les riverains de l'échangeur de Nice Est avec la mise en place d'écrans acoustiques. C'est d'ailleurs l'un de nos objectifs.

Jean-Claude COQUET

Qu'en est-il de la maîtrise de la pollution ?

Philippe UNTERREINER

S'agissant de la pollution, nous envisageons de recueillir l'air émis par les véhicules dans les sections de contournement à tunnel afin de le traiter avant tout rejet. Il y aura donc bien une amélioration sur ce point. Pour leur part, les ouvrages ouverts n'offrent aucune possibilité de maîtrise des émissions

de gaz d'échappement. Dans ce cas, il serait préférable d'utiliser des moyens de transport moins polluants.

Exposé sur le résultat de l'Atelier n°1 « Nouvelles projections de déplacements suite à différents jeux d'hypothèses favorables aux transports collectifs et modes doux »

Xavier GODARD
Membre de la CPDP

Je vais vous présenter très brièvement les résultats de l'atelier n°1, sachant que ceux-ci seront exposés de manière plus exhaustive dans un prochain rapport. Cette structure s'est réunie une première fois fin novembre, afin de définir un nouveau jeu d'hypothèses favorables aux transports collectifs et aux modes doux. Ces nouvelles données ont ensuite été intégrées aux modèles du bureau MVA, mandaté par la DDE, lors d'une réunion plus technique. Enfin, nous avons présenté et commenté les résultats au cours d'une ultime rencontre la semaine dernière.

L'objet de l'atelier était d'identifier un nouveau jeu d'hypothèses plus favorables aux transports collectifs, tout en s'interrogeant sur les impacts en termes de trafic sur l'autoroute A8 et les prévisions de saturation. Lors de mon intervention, je présenterai les conclusions simplifiées auxquelles a abouti cet atelier, sachant qu'un rapport complet sera prochainement accessible. Notre démarche se fonde sur trois types de variables :

- la densification de l'urbanisation le long des axes de transports collectifs en site propre ;
- la pénalisation du stationnement, en particulier dans les zones denses ;
- l'accentuation de l'offre de transports collectifs.

Je précise que la dernière hypothèse était d'ores et déjà intégrée dans le dossier du maître d'ouvrage. Néanmoins, l'atelier a souhaité renforcer les données existantes, en ajoutant des compléments d'offre sur certains segments du réseau ou en augmentant la fréquence des TER. A titre d'exemple, nous avons travaillé sur le postulat d'un TER toutes les cinq minutes. D'aucuns estiment qu'il s'agit d'une hypothèse irréaliste à l'horizon 2020, mais cette variante permet d'illustrer les impacts d'une éventuelle politique volontariste.

I. Apports et inconvénients de la modélisation

Préalablement à la présentation des résultats, je souhaite présenter les apports et les inconvénients de la modélisation. Il s'agit, certes, d'un point technique, mais je considère qu'il est important de souligner que tout modèle a des limites techniques, notamment sur le plan de la politique du stationnement qu'il est toujours difficile d'identifier. Ainsi, bien que la variable de pénalisation du stationnement s'avère imparfaite, nous avons été malgré tout en mesure de simuler un certain nombre de choses.

Par ailleurs, nous avons eu un débat prolongé sur le caractère conservateur du modèle, qui s'appuie sur un calage et l'observation de données issues de l'enquête Ménages réalisée en 1998. En l'absence de consultation de la population depuis cette date, nous avons donc été contraints d'utiliser des données non-actualisées. Néanmoins, nous avons conscience que le cadastre n'intègre pas les évolutions de comportement qui se sont produites entre 1998 et 2005, bien que notre modèle

reproduise correctement la situation actuelle et démontre sa pertinence sur le court et moyen terme. De plus, les membres de l'atelier ont tenu compte de l'existence de limites sur le long terme, puisque nos calculs ne peuvent intégrer de rupture ou de changement significatif dans les schémas de comportement en matière de choix modal.

Toutefois, les apports de la modélisation sont indéniables, car elle permet de simuler des influences interdépendantes de variables. Il s'agit donc d'un outil d'illustration fort utile au sein d'un débat. J'ai donc insisté sur ce point afin de juger les résultats à leur juste mesure.

II. Présentation des résultats

Vous pouvez constater sur l'écran les projections de déplacements à l'horizon 2020 à l'heure de pointe du soir pour l'ensemble de l'aire azurée, avec les résultats de l'enquête Ménages de 1998, les données reconstituées de 2005, la situation de référence 2020 présentée par le maître d'ouvrage et les enfin les trois hypothèses retenues par l'atelier.

Il apparaît qu'une politique de stationnement sévère favorise nettement les modes doux. Il s'agit d'un résultat assez logique. En effet, tout citoyen préfère la marche ou le vélo au déplacement motorisé pour les trajets courts compte tenu d'un coût de stationnement élevé.

S'agissant de l'équilibre véhicule particulier/transports collectifs selon la situation de référence 2020, la part de l'automobile serait de 91 %, sachant que l'influence de la densification est faible. Une politique de stationnement renforcée aurait cependant un effet relativement important, puisque la part des transports collectifs passerait à 11 %, alors qu'une politique isolée d'offre de transports collectifs donnerait des résultats inférieurs. L'ensemble des mesures conjuguées permettrait d'aboutir au partage suivant : 12 % de transports en commun et 88 % de véhicule particulier. En conséquence, une politique volontariste à l'échelle de l'aire azurée produirait des résultats limités en termes de parts modales. Nous pouvons ainsi en déduire qu'il est nécessaire d'envisager différentes échelles de grandeur. En effet, un raisonnement sur l'ensemble de la région PACA apparaît moins significatif dans le cadre d'une politique de transports collectifs, qui porte ses fruits sur des axes d'urbanisation relativement densifiée.

Le tableau suivant présente les résultats à différentes échelles. Au niveau de la CANCA, nous constatons que la part des transports collectifs dans le scénario TC++ s'élève à 18 % à l'horizon 2020. Certes, ce résultat apparaît proche de la répartition enregistrée en 1998, mais il s'agirait d'une nette amélioration par rapport à la dégradation signalée en 2005. A l'échelle de la ville de Nice, il s'avère que la part des transports en commun progresse, pour s'élever à 24 % en raison de l'effet tramway. Enfin, si nous considérons le cas de la CASA, marquée par l'absence d'une politique volontariste en matière de TC, les chiffres n'évoluent guère. Toutefois, pour le corridor situé entre Nice centre et Cannes, les impacts des projets de tramway et de TER cadencés seraient positifs, avec un passage à 28 % de transports en commun en 2020, supérieur aux prévisions de 21 % du maître d'ouvrage. Ce résultat indique donc qu'il est possible de gagner des parts de transports collectifs le long de certains axes, bien que ce mode demeure minoritaire par rapport au poids de l'automobile.

Enfin, nous ne pouvons tirer de conclusions définitives sur ce point. En effet, nous poursuivons nos travaux avec MVA sur les causes d'une telle situation. Néanmoins, il apparaît que la dispersion des

origines et des destinations constitue la faiblesse majeure des transports collectifs locaux. En effet, seule une faible partie de la population réside et travaille dans la même zone. Par ailleurs, nous avons complété nos réflexions et tiré plusieurs enseignements de la modélisation :

- la part modale des transports collectifs à l'échelle azurienne est très faible ;
- la variable la plus efficace sur la répartition modale est la restriction du stationnement ;
- la part modale des TC s'améliore de manière significative dans les zones relevant des dessertes TCSP, bien qu'elle demeure minoritaire ;
- les modes doux (marche à pied et vélo) bénéficient largement de la politique volontariste de limitation de l'usage de la voiture ;
- les hypothèses d'une politique volontariste de TCSP sont peu réalistes à l'horizon 2020 et doivent être complétées par d'autres initiatives de valorisation des TC.

D'après le modèle, la mise en œuvre d'une politique volontariste en matière de transports collectifs aurait un impact relativement faible sur le trafic de l'A8, notamment sur la section de franchissement du Var après Cagnes-sur-Mer. Ces résultats s'expliquent par le fait qu'une diminution du trafic routier issue d'un report modal bénéficie majoritairement aux réseaux secondaire et tertiaire, et non aux grands axes Est-Ouest.

Enfin, nous avons introduit des hypothèses de réduction du PIB, d'augmentation du pouvoir d'achat et du prix du baril de pétrole. A cet égard, la modélisation démontre que ces éléments ont une certaine influence sur la diminution du trafic de l'autoroute A8 selon les types de véhicules. Ainsi, le trafic des VL diminue de 7 % tandis que celui des PL enregistre une réduction de 14 %. Il apparaît donc que l'augmentation du coût du carburant, tendance qui devrait se poursuivre si l'on en croit la plupart des analystes, induirait une diminution relative du trafic routier.

Je conclurai donc mon exposé en soulignant le travail exemplaire réalisé dans le cadre de l'atelier, et ce, dans de brefs délais. Nous avons ainsi identifié un impact plus faible que souhaité lors de la mise en œuvre d'une politique volontariste de TC. S'agissant du projet de contournement routier de Nice, nous avons constaté dans tous les cas de figure un impact assez réduit des reports modaux, qui n'allègerait pas de manière significative le trafic routier sur l'A8.

Echanges avec le public

Jean-Claude COQUET

Je précise que Monsieur Godard vient de présenter les résultats communiqués par le cabinet MVA.

Paul CUTURELLO, Conseiller Général des Alpes-Maritimes

A mon grand désespoir, il apparaît que l'impact d'une politique volontariste de TC sur le contournement routier de Nice serait faible. Néanmoins, une diminution du trafic routier de 10 % à 15 % est, certes, mineure, mais de telles prévisions permettent d'envisager le passage d'une thrombose à une circulation fluide. Il s'agit donc d'un élément important, au global.

Louis NEGRE, Maire de Cagnes, Vice-président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

Il convient de souligner au public que la démonstration de Monsieur Godard porte sur le trafic de ville à ville. Elle n'intègre donc pas le réseau de transports en commun de Nice. Les différents paramètres ne prennent pas en compte les effets d'un report modal issu du projet de tramway. Il importe donc de préciser ce point.

Xavier GODARD

La ville de Nice a bien intégré les données de développement du réseau de transports en commun. D'ailleurs, les modèles de l'atelier concernent la CANCA, ainsi que l'axe TCSP Nice centre-Cagnes. A cet égard, nous avons constaté que les meilleurs résultats sur la part modale des transports collectifs étaient obtenus sur une échelle TCSP fine.

De la salle

En tant que membre de l'atelier n°1, je confirme l'excellent travail de cette structure. Cependant, il s'avère que Monsieur Godard n'a pas mentionné les opinions contraires à la thèse présentée au public. Il est vrai que les différents modèles se fondent sur l'enquête Ménages réalisée en 1998. Cependant, il apparaît que le mouvement d'un citoyen allant acheter son pain quotidien est comptabilisé comme un déplacement, à l'instar d'une personne se rendant sur son lieu de travail à 30 kilomètres de son domicile. En conséquence, le socle de travail de l'atelier ne peut être que faussé.

Xavier GODARD

Je précise que les conclusions du rapport de l'atelier n°1 présentent une répartition modale des déplacements motorisés, afin de différencier les modes doux.

De la salle

Visiblement, afin d'éviter que les citoyens ne développent des cancers du poumon, nous en sommes réduits à espérer que le prix du baril de pétrole dépasse 100 dollars pour obtenir une diminution du trafic routier. C'est en tout cas l'idée majeure que je retiens à l'énoncé des conclusions qui viennent de nous être présentées.

En outre, je considère qu'il est préférable de retenir plusieurs projets et non un seul. Il apparaît que la diminution de la part des véhicules personnels sera minime à l'échelle de la CANCA, contrairement à ce qui se passera pour la ville de Nice en raison de l'effet tramway. Pour quelles raisons ? Parce que les autorités désirent arrêter le tramway à La Trinité en 2010, sans pour autant songer aux besoins de desserte de la population locale. De plus, l'augmentation des cadences de TER côtiers à 5 minutes est une excellente idée. Cependant, elle aurait mérité d'être étendue aux zones d'arrière-pays, telles que Carros. En effet, une telle initiative serait de nature à contribuer à la résorption du trafic automobile originaire de ces localités vers Nice.

Par ailleurs, j'espère que, contrairement aux prévisions exposées par Monsieur Godard, le merroulage attirera l'attention des autorités à court terme. En effet, lorsque le prix du baril de pétrole fera l'objet d'une forte augmentation, il est plus que probable que les entreprises de transport routier préféreront utiliser ce mode d'acheminement des marchandises.

Enfin, il est toujours regrettable de constater que les réflexions sur l'aménagement du territoire aboutissent à des solutions à brève échéance. A titre d'exemple, contrairement à d'autres métropoles telles que Lyon ou La Rochelle, la ville de Nice n'a pas encore songé à favoriser les transports à vélo, et ce malgré un engorgement évident des routes. Il s'avère que les Alpes-Maritimes accusent un retard d'une dizaine d'années en matière d'initiatives dans le domaine des transports collectifs et des modes doux.

Madame DUBOIS

Je souhaite revenir sur un point précis concernant Sophia-Antipolis. Je précise au préalable que je travaille depuis vingt ans dans cette zone, où j'ai notamment organisé de nombreux colloques réunissant des chercheurs du monde entier. A ce titre, c'est en connaissance de cause que je souligne les nombreux problèmes rencontrés à Sophia-Antipolis. Or, j'ai remarqué que le report modal sur la zone de Sophia-Antipolis s'annonçait infime, alors que ce pôle d'activités est confronté à un problème majeur en termes d'accès. Pourtant, la fiche thématique proposée par le maître d'ouvrage ne fournit pas de réponse satisfaisante aux interrogations des citoyens travaillant à Sophia-Antipolis, d'autant plus que les autres technopoles de haut niveau existantes sont desservies par des transports en commun.

De plus, je m'étonne du rejet de la solution TSCP. En effet, le projet TC++ ne présente aucune jonction entre Cannes, Grasse, Mouans-Sartoux et Antibes, ni de liaison par transports collectifs entre Sophia-Antipolis et l'aéroport, qui est pourtant essentiel pour toute technopole. Je considère donc que le projet TC++ souffre de l'absence d'un schéma de transport cohérent, doté de liaisons modernes entre les bassins d'emploi.

Jean-Claude COQUET

Je vous remercie. C'est à raison que vous avez soulevé la question du schéma de transport. Je propose au président de l'Agence de Déplacement des Alpes-Maritimes, qui en porte la responsabilité, de répondre sur ce point.

Louis NEGRE

En réponse à la dernière intervention et à une précédente remarque sur le retard des Alpes-Maritimes en matière de transports, je tiens à préciser que les choses sont en voie d'amélioration. De plus, nous sommes en train de rejoindre les territoires les plus innovants. Certes, le département accusait un grand retard, mais nous pouvons désormais acter une large prise de conscience de la part des décideurs, qui se traduit aujourd'hui par des actes concrets. Il s'agit donc d'une avancée considérable pour notre territoire. En effet, les transports en commun représentent le plus gros budget de la communauté d'agglomération. S'il n'y avait pas une volonté politique forte du Conseil Général ou de la CANCA pour aller de l'avant dans le domaine des TC, nous n'en serions pas là aujourd'hui. A ce titre, je vous invite à prendre en compte la tarification de la communauté d'agglomération, qui s'élève à 1,30 euro à l'unité et 1 euro pour un carnet de 10 tickets. Il s'agit de la grille la plus avantageuse par rapport aux autres grandes métropoles françaises. En outre, les jeunes bénéficient de la possibilité de se déplacer sur l'ensemble de la CANCA pour 10 euros par mois sur une année. Nous sommes quasiment les meilleurs en France sur ce plan. C'est dire les avancées de notre politique de transports en commun.

S'agissant des TC ferroviaires, qui ne relèvent pas de la compétence du Conseil Général, la collectivité dépense plusieurs dizaines de millions d'euros afin de soutenir l'action de la Région et poursuivre un partenariat destiné à la réalisation d'un schéma de transports en commun régional digne de ce nom. Il convient donc de noter la profonde évolution des mentalités et d'acter le rattrapage de notre retard sur les autres métropoles.

Par ailleurs, vous avez constaté qu'en présence d'une conjonction de facteurs positive, la part modale des transports en commun est susceptible de s'élever à 28 % entre Cagnes-sur-Mer et Nice. Il est donc possible d'atteindre un niveau significatif en termes de répartition des modes de transport, y compris avec le modèle étudié.

Je serai donc moins critique à l'égard des résultats de l'atelier et de ses participants. Il s'agit en effet d'un excellent outil pédagogique, basé sur des études totalement transparentes, en partenariat avec des associations favorables aux transports en commun. A mes yeux, le point n°3 est l'élément le plus intéressant du rapport, en invitant à mettre en œuvre une politique de rupture, destiné à élargir nos horizons géographiques. A cet égard, je précise aux citoyens présents dans cette assemblée que les pouvoirs publics doivent prendre des mesures contraignantes. Il ne suffit pas de proposer une politique unique d'offre, de faire 30, 70 ou 225 kilomètres de TCSP, etc. Il est également indispensable que la population accepte l'application de mesures extrêmement déplaisantes ayant des conséquences sur son actuelle liberté de mouvement. Il est en effet nécessaire d'agir non seulement sur le stationnement, mais aussi sur les accès, à l'instar des autorités italiennes. Nous entrerons alors dans un cycle de rupture qui produira d'autres résultats que ceux indiqués par Monsieur Godard. Cependant, une telle politique implique une large adhésion des citoyens aux mesures volontaristes des collectivités.

Arlette GAVACHE, Présidente du Comité de Défense des Intérêts de l'Abadie

J'ai entendu un très beau discours sur les transports en commun. Toutefois, qu'en est-il pour les citoyens habitant dans une commune ou un village hors de Nice qui souhaitent utiliser les TC pour rentrer chez eux le soir après une journée de travail ?

Jean-Claude COQUET

Nous considérons qu'il s'agit d'un témoignage, qui aura une réponse au cours des prochaines années.

Intervention des invités

Jean-Louis SCOFFIE
Maire de La Trinité

Monsieur le président, je vous remercie de me donner l'occasion de m'exprimer sur ce dossier. Je vais peut-être vous surprendre par rapport à ce qui a été dit jusqu'à présent, puisque La Trinité est plutôt concernée par la trajectoire de l'A8. Notre territoire présente une superficie de 1 600 hectares et une morphologie ovale, traversée par l'autoroute sur sa longueur. J'ai vraiment le sentiment, et j'en suis un peu frustré, de ne pas avoir été suffisamment entendu à ce jour.

Il s'avère que l'autoroute A8 s'effondre littéralement sur la commune de La Trinité. Elle a en effet été construite sur un sol fragile, qui s'ébranle au fil des ans pour des raisons diverses. Récemment, nous avons vérifié les témoins apposés voici plusieurs années, auxquels nous prêtons une attention soutenue depuis 2002. Ceux-ci indiquent clairement que l'autoroute A8 se décompose sur le territoire de La Trinité. C'est dramatique !

La société Escota, qui est parfaitement consciente de ce problème, affiche pourtant un attentisme effroyable. J'ai pourtant noté tout à l'heure que le critère de la sécurité est un élément prioritaire. Je souhaite donc attirer votre attention, non seulement sur la sûreté des usagers, mais aussi sur celle des riverains, qui se situent en aval de l'autoroute. Ces derniers sont particulièrement inquiets de la tournure des événements, d'autant plus que cette portion de l'A8 n'est pas en mesure de supporter un trafic supplémentaire, en particulier poids lourds.

Par ailleurs, La Trinité est traversée de part en part par un gazoduc qui alimente la Principauté de Monaco. Tous les mois, GDF vient vérifier si son ouvrage et le sol résistent au trafic. Or il s'avère que le terrain bouge sans arrêt. Je ne vous cache pas que, récemment, nous avons procédé à de nouvelles vérifications sur l'autoroute elle-même et nous avons constaté que les joints de dilatation s'étaient distendus de 2 à 3 centimètres en moyenne sur une année, ce qui est dramatique pour une architecture de voirie de cette importance.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qui a été dit jusqu'à présent et je reconnais que les impératifs de fluidité et de mobilité conduisent à réfléchir à des solutions adaptées à proximité des échangeurs, en particulier sur Nice Est. Cependant, je vous incite à tenir compte des dégradations de l'A8 en amont, car il s'agit d'un problème majeur. Je tenais donc à rappeler cette situation, du fait de son importance pour la suite des événements et de son impact sur le critère prioritaire de sécurité.

Nous sommes malheureusement habitués à tenir ce genre de discours, car les citoyens de la vallée du Paillon sont confrontés à une logique longitudinale en matière d'infrastructures routières, de par nos vallons et nos collines. Je rappelle à cet égard que La Trinité est située sur un ancien chemin raccordant Rome à Lutèce, qui a été détourné en raison de difficultés liées à la qualité du sol voici plus de 2 000 ans. Il convient donc de ne pas modifier les tracés aujourd'hui. Je suis conscient du besoin de mobilité des personnes dans les meilleures conditions possibles au cours des prochaines années. En effet, comme chacun le sait, le rapport habitat/emploi n'est pas respecté, puisque les citoyens ne travaillent pas à l'endroit où ils résident. Il est donc indispensable d'entreprendre une action. A l'avenir, je vous invite à prendre en compte dans les études et les projets le fait que cette portion de l'A8 allant de Nice Est à La Turbie ne peut supporter de trafic supplémentaire. C'est

mathématiquement impossible. Je mets donc en garde l'ensemble des bureaux d'études afin que cet élément majeur soit reconnu et intégré dans les modèles. Je vous remercie de votre attention.

Jean-Claude COQUET

Je pense que la DDE était déjà au courant de ces problèmes et qu'elle prend en compte l'effondrement de l'autoroute dans ses études.

Philippe UNTERREINER

Les problèmes évoqués par Monsieur Scoffie concernent un glissement de terrain. Je précise qu'Escota a d'ores et déjà réalisé des études et qu'une enquête publique sera lancée prochainement. Les travaux devraient démarrer très rapidement afin de consolider le terrain et éliminer tout risque d'effondrement.

Jean-Louis SCOFFIE

Si vous me le permettez, je souhaite répondre rapidement à cette intervention. Il s'agira en effet d'un cautère sur une jambe de bois. Les travaux évoqués par Monsieur le Directeur Adjoint de la DDE ont pour objectif de favoriser l'écoulement des eaux pluviales de l'autoroute dans le vallon de Laghet. Ils ne concerneront donc qu'une faible portion de l'A8. Je pense malheureusement que ces ouvrages n'auront aucune incidence positive sur les glissements de terrain qui se produisent sur plusieurs kilomètres le long de Laghet, comme l'ont indiqué les témoins. Il apparaît que la DDE souhaite réaliser une grande saignée sur le territoire pour diriger les eaux vers le vallon de Laghet, qui est pourtant incapable de les absorber. De plus, vous détruirez par la même occasion un paysage auquel nous tenons tous en passant par le sanctuaire de Laghet. Il s'avère que La Trinité ne dispose que d'un faible nombre de sites de qualité. En conséquence, nous désirons préserver le site visé par la DDE, d'autant plus que ces travaux d'aménagement ne serviront à rien. Je préfère vous le dire.

Jean-Claude COQUET

Le problème reste donc en suspens. J'espère que ce dossier sera examiné de près. Je propose d'écouter maintenant le prochain intervenant.

Jacques VICTOR
Conseiller Général des Alpes-Maritimes

Je tiens en premier lieu à vous remercier de me donner l'occasion de participer au débat public. Bien entendu, j'interviens en mon nom mais aussi en tant que membre de l'Association Départementale des Elus Communistes et Républicains.

Le débat public, intitulé à tort « *sur le contournement routier de Nice* » peut-il être poursuivi en masquant la problématique plus globale des déplacements dans les Alpes-Maritimes ? A l'évidence, la réponse est négative. L'ensemble des cahiers d'acteurs déposés à ce jour en est la preuve. Resituer le cadre général de ce débat peut nous permettre d'en mieux percevoir les enjeux, car comme l'a précisé le président de la Commission Particulière dans le premier numéro du journal du débat public, il s'agit de discuter des choix d'aménagement et des modes de déplacement au sein du territoire départemental. Peut-on, dans cette optique, prétendre que la réalisation de cet équipement, *a fortiori* si on privilégie les solutions de type 1 et 2, peut répondre au problème plus vaste de la mobilité dans les Alpes-Maritimes et donc répondre aux besoins de la population résidant et travaillant dans ce département ?

Alors que la DTA souligne que les Alpes-Maritimes sont menacées d'asphyxie si nous ne nous occupons pas rapidement et résolument de la question des infrastructures et que le maître d'ouvrage lui-même reconnaît la faiblesse de l'offre locale en matière de transports collectifs et le taux d'utilisation élevé des véhicules individuels pour les déplacements domicile-travail par rapport à la moyenne nationale, il apparaît que cette situation résulte de choix d'aménagement et de développement économique. Or les dangers et la fragilité structurelle de ces précédentes politiques ont été clairement mis en évidence par la DTA. Qui peut donc nous faire croire que le rajout d'une énième infrastructure autoroutière permettra de changer de perspective ? Quelle est l'utilité des incantations sur le développement maîtrisé quand les hypothèses privilégiées par le maître d'ouvrage se proposent de perpétuer une logique clairement identifiée par la DTA comme périlleuse pour l'avenir de notre département et génératrice de déséquilibres territoriaux ?

Dans ces conditions, quel crédit attribuer à l'affirmation figurant dans le dossier de maîtrise d'ouvrage : « le projet respectera les priorités d'aménagement du territoire exprimées par la DTA » lorsqu'en plus le dossier n'a manifestement pas comme première préoccupation de se fonder sur les besoins des habitants des Alpes-Maritimes. En 1982, 67 % des habitants de la conurbation azurée vivaient et travaillaient dans la même commune. Ils n'étaient plus que 53 % en 1999. Si on ajoute le fait qu'entre 1999 et 2004 90 % des créations d'emplois salariés privés se sont localisés dans les dix grands pôles concentrant déjà 88 % de l'emploi total en 1999, nous constatons toute l'incidence de cette logique sur la saturation du trafic. En outre, quand il est écrit dans le dossier qu'un des objectifs du projet doit être de ne pas surcharger le contournement de Nice avec du trafic local, on mesure toute la valeur accordée à la fluidité des déplacements des salariés et habitants des Alpes-Maritimes, à leur besoin de proximité et à la qualité de vie de nos concitoyens. Pourtant, on tente de justifier un équipement dont l'impact en matière environnementale, sécuritaire et financière sera assurément considérable si l'on défend à tout prix les solutions lourdes autoroutières de type 1 et 2.

A ce sujet, je rappelle que trois versions du projet sont soumises au débat public. Cependant, le maître d'ouvrage écarte d'emblée la troisième solution. Pour quelles raisons a-t-elle été soumise au débat dans ce cas ? Est-ce que ce débat public a été instauré afin de décider uniquement de la longueur du nouveau tunnel des Alpes-Maritimes ? Quelle priorité et quel besoin de proximité, pour quel type de développement ? Comment peut-on oser prétendre dans le tableau de synthèse du maître d'ouvrage que seules les solutions de type 1 et 2 seraient à même de favoriser le développement des transports en commun, à l'opposé de la solution n°3 d'aménagement sur place, quelle que puissent être les variantes de cette option ? Là encore la DTA est pourtant précise : « *Un projet d'aménagement dans les Alpes-Maritimes doit porter sur la protection de l'environnement et la limitation de l'étalement urbain et conduire à privilégier la réalisation d'équipements destinés à*

renforcer l'armature urbaine et à rattraper les retards. » Ainsi, en matière de déplacement urbain, la priorité est donnée aux actions en faveur des transports collectifs et à la valorisation des infrastructures routières existantes. Je précise que je fais référence au chapitre II-313 de la DTA.

Le dossier du maître d'ouvrage a beau affirmer que le projet devra veiller à ne pas concurrencer les importants efforts accomplis en termes d'amélioration de l'offre de transports en commun et à ne pas encourager les déplacements individuels domicile-travail, lorsque nous constatons l'importance de l'investissement mobilisé par la solution n°1 (2 milliards d'euros) ou la solution n°2 (2,4 milliards d'euros) à qui fera-t-il croire que cela sera sans conséquence pour les autres investissements en matière d'infrastructures ? N'oublions pas non plus que nous évoluons dans un contexte de désengagement croissant de l'Etat, qui transfère des charges de plus en plus lourdes aux collectivités sans les contreparties financières correspondantes. A titre d'exemple, pour le réseau des routes nationales délégué depuis peu aux compétences départementales, le budget primitif 2006 du Conseil Général prévoit une enveloppe d'investissement de 55,8 millions d'euros, avec un versement de l'Etat de 14,9 millions d'euros, soit à peine 26,7 % de contribution. La difficile montée en charge du plan de résorption des points noirs mis en place par le Conseil Général, qui constitue une mesure nécessaire et positive, en est une seconde illustration. Sur les trois premières années du plan, qui en comporte sept, les crédits consommés s'élèveraient à 157 millions, soit à peine 15,46 % du total des crédits affectés à cette initiative. Alors que le débat public relatif à la LGV vient de s'achever, peut-on prétendre que les finances publiques permettraient de mener de front deux chantiers de cette dimension dans un tel contexte ?

Dans quelle mesure le maître d'ouvrage tient-il compte des priorités définies par la DTA, surtout lorsque ces estimations de report modal sur les transports collectifs sont manifestement sous-évaluées ? Il s'agirait de 7 % à l'horizon 2020, et ce quelle que soit la solution choisie. Je tiens par ailleurs à souligner l'augmentation de la fréquentation des TER (+50 % sur 5 ans) grâce à une politique volontariste), les dépassements des prévisions sur la ligne Cannes-Grasse et le franc succès rencontré par la nouvelle tarification mise en place par le Conseil Général sur les transports département. Cependant, il est clair que face à une juxtaposition mécanique des divers projets de TCSP existants ou en gestation dans les Alpes-Maritimes afin de créer un fourre-tout hétéroclite censé faire office de schéma de transports collectifs, nous mesurons ainsi toute la pseudo-bonne volonté du maître d'ouvrage en vue de respecter les priorités énoncées par la DTA. S'il est possible de mobiliser des sommes aussi colossales que celles présentées pour les solutions n°1 et n°2 et si nous souhaitons nous en tenir aux orientations de la DTA, il apparaît que la solution n°3 a pour avantage un appel de fonds bien moindre, qui permettrait de dégager des montants équivalents en faveur d'investissements prioritaires dans les transports collectifs (troisième voie d'autorail, ligne Nice-Breil, raccordement des chemins de fer de Provence en rive droite du Var, modernisation du réseau, achat de matériel neuf, etc.) Cela ouvrirait d'ailleurs la voie à un maillage plus équilibré et conséquent de l'ensemble du territoire départemental, où les chemins de fer de Provence pourraient affirmer et renforcer leur rôle décisif. Le dossier du maître d'ouvrage apparaît donc contestable, d'autant plus qu'il affirme que la seule alternative à l'A8 et au réseau routier serait une organisation en peigne des transports en commun, alors que c'est précisément ce type d'aménagement qui a généré les nuisances et la saturation que nous déplorons tous aujourd'hui.

Parmi les principaux objectifs du projet figurent la fluidité, la sécurité et le respect de l'environnement. Or les simulations de croissance du nombre de déplacements figurant dans le dossier de maîtrise d'ouvrage sont incompatibles avec les perspectives de croissance démographique

évoquées par la DTA. Par ailleurs, les hypothèses de travail s'avèrent plus que contestables et sont destinées à justifier le prétendu bien-fondé des solutions n°1 et n°2.

En matière de sécurité, la création d'une nouvelle structure autoroutière lourde au Nord aura à l'évidence un effet plus incitatif que dissuasif sur le trafic de marchandises et de poids lourds, facteurs majeurs d'insécurité routière et de dégradation de l'environnement. De plus, je rappelle que l'A8 présente un taux d'accidents deux fois et demi supérieur à la moyenne nationale. Si nous ajoutons à ces données la question des coûts, je signale que, sur 1 000 kilomètres, le transport d'une tonne de marchandises revient à 87,8 euros par la route pour seulement 17,9 euros par le chemin de fer. Nous comprenons donc d'autant plus mal, ou trop bien, cet entêtement et le fait que les alternatives du feroutage et du meroutage ne soient pas plus explorées dans le dossier du maître d'ouvrage. Il s'agit peut-être là des conséquences du *lobbying* des transporteurs routiers. Par ailleurs, malgré une multiplication des déclarations d'intention, il apparaît que les propositions concrètes d'investissement et d'équipement pour améliorer la part des transports par mer et par voie ferrée sont cruellement absentes.

Si la DTA a mis l'accent sur les conséquences néfastes d'une politique de développement s'appuyant uniquement sur le tourisme et les hautes technologies, il s'avère cependant que les solutions préconisées dans le dossier de maîtrise d'ouvrage continuent de s'inscrire dans la même logique, autour des mêmes bassins d'emploi. La DTA recommande d'ailleurs le maintien et le développement d'activités classiques, industrielles et artisanales. Si le tourisme demeure un atout essentiel pour l'avenir des Alpes-Maritimes, l'adoption par l'Organisation Mondiale du Tourisme d'un code éthique illustre l'évolution des modes de consommation vers une approche plus qualitative et plus soucieuse de la préservation de l'environnement. Selon les recommandations de l'article 5 de l'OMT, les politiques touristiques doivent être conduites de manière à contribuer à l'amélioration des niveaux de vie des populations des régions visitées. Or qui peut raisonnablement affirmer que les propositions n°1 et n°2 soutenues par le maître d'ouvrage s'inscrivent dans cette perspective ? Ne risquons-nous pas à terme de tuer la poule aux œufs d'or ?

Nous pouvons nous étonner que dans le cadre d'un débat public l'Etat, par la voix du maître d'ouvrage qui le représente, se départisse de la neutralité nécessaire à la clarté des débats et tente d'enfermer les choix en discussion dans un cadre déjà verrouillé. Afin de mieux cerner les motivations, il convient de lire cette affirmation aussi péremptoire que surprenante dans le dossier de maîtrise d'ouvrage : « *Le contournement de Nice a vocation à être concédé, c'est-à-dire soumis à la perception d'un péage afin de mobiliser les ressources importantes qui sont nécessaires à sa réalisation. Du fait du coût relativement élevé des ouvrages souterrains, une contribution publique pourrait être nécessaire. Cette subvention sera cofinancée à parts égales par l'Etat et les collectivités territoriales.* » Nous en déduisons donc que des fonds publics considérables financeront un équipement voué à être concédé au privé pour qu'il en retire des bénéfices alors que l'échéance de la concession Escota a été fixée à l'horizon 2025. Nous constatons ainsi que certaines vieilles habitudes et logiques politiques perdurent. A cet égard, le dossier borné de l'extension du port de Nice nous incite également à la plus grande vigilance.

Je veux croire que la Commission Particulière du Débat Public aura à cœur de garantir la clarté et la neutralité des débats. J'espère qu'elle n'hésitera pas à envisager, si les résultats des expertises complémentaires et le déroulement des échanges permettent de le justifier, une prolongation de la durée de ce débat afin d'apporter toutes les garanties de préservation de l'intérêt général.

Enfin, compte tenu des thèmes abordés par notre réunion (proximité et financement), il apparaît évident que toute réflexion basée sur les besoins réels de l'ensemble de la population des Alpes-Maritimes permettra de déboucher sur des choix de financement pertinents et sur le respect des priorités d'investissement. Je vous remercie de votre attention.

Paul CUTURELLO
Conseiller Général des Alpes-Maritimes

De par mon rôle de Conseiller Général du 14^{ème} canton de Nice, je souhaite apporter à ce débat quelques éléments de proximité. J'aborderai ensuite le thème du financement, ce qui nous permettra de faire une transition rapide avec la prochaine table ronde.

En ce qui concerne la sortie Ouest prévue par le maître d'ouvrage, il semblerait que le territoire de Saint-Isidore devienne un lieu stratégique. En effet, les deux solutions privilégiées par le maître d'ouvrage déboucheraient sur cet axe. D'après les documents présentés par la DDE, il sera sans doute indispensable d'aménager toute une série d'échangeurs et de diffuseurs. Il s'avère que la Direction Départementale de l'Équipement prévoit la réalisation de 4 échanges autoroutiers et 4 plateaux dédiés à la voirie locale. Il sera donc nécessaire d'assurer 8 mouvements, c'est-à-dire 8 bretelles supplémentaires. Or je signale au maître d'ouvrage qu'il existe déjà une autre route et une voie parallèle à l'autoroute, qui a été financée en fonds propres par la ville de Nice à l'époque. En conséquence, Saint-Isidore éprouvera de grandes difficultés à conserver son caractère de village et risque de passer au statut de métropole. En termes de santé et d'environnement, les impacts seront non négligeables. En outre, le clocher de l'église, dont le conseil municipal a réussi à financer la réfection, ne sera peut-être plus vu car il sera en contrebas des ouvrages.

Je souhaite également poser une question au maître d'ouvrage. Si j'ai bien compris, la voie de desserte prévue pour le projet de contournement routier à l'Ouest franchira le fleuve Var. Cependant, à quelques centaines de mètres au Sud, il existe déjà un ouvrage traversant le cours d'eau : la RN202bis, qui permet ensuite de remonter vers le Nord au moyen d'un tunnel sur la rive droite. Or, le tracé de contournement devra également franchir cette voie nationale. De quelle façon ? Ce point m'intéresse beaucoup. Si ce franchissement est réalisé au-dessus des structures existantes, nous aurons alors un ouvrage assez spectaculaire, même s'il ne s'agira vraisemblablement pas d'un autre viaduc de Millau. Voilà un exemple des nombreux problèmes de proximité soulevés par le projet du maître d'ouvrage.

Concernant les autres solutions préconisées par les associations ou par mes collègues du Conseil Général qui ont demandé l'expertise d'une quatrième solution, j'ai beaucoup apprécié l'exposé du bureau d'études ISIS. De plus, j'ai noté qu'il s'agissait d'un compromis intéressant et d'une base de travail à améliorer. Je rappelle à cet égard que le projet d'aménagement sur place à Nice Est et Nice Ouest que nous soutenons constitue une alternative différente de celle présentée par la DDE. Je signale en effet que, lors de l'intervention des représentants de la Direction de l'Équipement, les éléments d'ASP évoqués par le maître d'ouvrage ont évolué par rapport au dossier du maître d'ouvrage. Désormais, une troisième chaussée est envisagée, au lieu de 2x3 voies, conformément aux souhaits des élus du Conseil Général. Ainsi, la première voie existante serait dédiée à la maintenance et/ou à l'accès des secours en cas d'accident dans un tunnel. Cette option permettrait d'ailleurs

d'éviter le blocage du système, que nous déplorons tous des derniers temps. Il convient également de noter qu'un aménagement sur place, tel que nous le préconisons, ne perturbera pas la circulation durant les travaux, puisque le maître d'ouvrage réalisera deux autres voies à côté de l'existant. Enfin, la solution d'ASP présente également l'avantage de limiter le nombre d'échangeurs supplémentaires, en particulier à Saint-Isidore qui pourrait ainsi préserver son image de village olympique grâce au stade qui va être implanté à proximité.

Par ailleurs, l'aménagement sur place présente un avantage indéniable en termes de coût : 1,2 milliard d'euros, donc un montant deux fois inférieur à celui préconisé par le maître d'ouvrage pour la solution longue. Ce point me conduit ainsi à formuler quelques remarques sur le financement du projet.

- **Existence d'un lien entre solutions financières et solutions techniques**

Les deux premières solutions de tunnel préconisées par le maître d'ouvrage impliquent nécessairement la mise en place d'une concession avec péage pour une longue durée (30 à 40 ans), comme indiqué en page 94 du dossier de débat public. En conséquence, les citoyens paieraient à double titre ce nouvel ouvrage, au titre d'utilisateur et de contribuable avec la subvention d'équilibre.

- **Limites du partenariat public/privé**

Dans cette option ; le citoyen acquitterait une nouvelle fois un double paiement en tant qu'utilisateur et contribuable.

Je souhaite m'arrêter quelques instants sur les chiffres afin de réaliser quelques comparaisons, pour prendre la mesure des enjeux financiers considérables qui, par ailleurs, ne seraient pas consacrés aux transports collectifs à cette occasion. La DDE estime le coût de l'opération à 2,4 milliards d'euros, soit 52 000 euros par ménage habitant dans les Alpes-Maritimes. Il s'agit donc d'une somme substantielle, qui prête à la réflexion. De plus, si nous poursuivons notre travail de comparaison dans le domaine des déplacements, nous constatons qu'un tel montant correspond à l'achat du véhicule le plus cher du catalogue Renault ; c'est d'ailleurs la voiture de fonction du maire de Nice. Si l'on compare cette somme aux transports collectifs, il apparaît qu'elle équivaut à 40 000 voyages en bus à 1,30 euros. Ce chiffre peut, certes, paraître anodin, mais si nous envisageons une moyenne de 4 déplacements par jour, nous obtenons près de 27 années de trajets quotidiens pour un usager. Il s'agit donc d'un montant considérable.

Or je rappelle que la quatrième solution coûte deux fois moins cher. De plus, s'agissant d'un aménagement sur place, il est toujours possible d'initier les premières opérations de construction dans le cadre de la concession Escota. Les travaux pourraient ainsi être engagés dès à présent. En outre, en l'absence de péage et de concession supplémentaire, les citoyens pourraient alors espérer la gratuité de l'autoroute, trois ou quatre années après sa mise en service. Enfin, je rappelle que la date d'échéance de la concession Escota a été fixée en 2026. Il suffirait donc de ne pas la renouveler afin de réaliser des économies, qui s'ajouteraient aux gains obtenus par rapport aux 2,4 milliards des solutions n°1 et n°2, et permettraient d'envisager des provisions de fonctionnement.

En conclusion, je considère que nous pouvons aboutir de manière simple à un projet d'infrastructure efficace et échelonné sur plusieurs années, qui mérite à ce titre d'être étudié.

Jean-Claude COQUET

En l'absence de questions, je vous propose de passer au deuxième volet de notre réunion.

Table ronde sur le thème du financement

Participent à la table ronde :

Jacques PEYRAT, Sénateur-Maire de la Ville de Nice, Président de la CANCA

Louis NEGRE, Maire de Cagnes, Vice-président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

Bernard NICOLETTI, Représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Alpes-Maritimes

Pierre-Denis COUX, Direction Générale des Routes

Patrice DANZANVILLIERS, SETRA

La table ronde est animée par Xavier GODARD, membre de la Commission Particulière du Débat Public.

Xavier GODARD

Compte tenu du retard que nous avons pris au cours de la réunion, nous allons nous limiter au traitement de thèmes essentiels au cours de cette table ronde sur le financement.

Je souhaite donc vous indiquer quelques éléments d'introduction afin de cadrer les interventions des uns et des autres. Le thème du financement a déjà été évoqué par les intervenants précédents ainsi que des participants au débat public. Dans ces conditions, il ne semble pas nécessaire de s'y attarder davantage. Il s'agit d'une question complexe, dans la mesure où les montages financiers qui seront mis en œuvre dépendront des décisions du maître d'ouvrage et d'une ultime négociation qui aura lieu au cours des prochaines semaines. Il peut donc sembler prématuré de débattre de ce point, mais il nous paraît essentiel d'aborder ce thème afin d'éclairer les options mises au débat et d'apporter un maximum d'informations aux citoyens sur les enjeux financiers du projet de contournement routier de Nice.

Plusieurs questions viennent immédiatement à l'esprit de chacun : Quels seront les schémas de financement ? Quelles seront les grilles de répartition des financements entre l'Etat, les collectivités locales et les produits des recettes de péage, qu'il s'agisse d'une concession ou d'une autre formule ? Quel impact pour le contribuable ? Quels seront les arbitrages par rapport aux autres projets de transport (TGV, tramway, etc.) ? Quel sera le devenir de l'A8 ? Dans quelle mesure pouvons-nous envisager la gratuité de l'autoroute ?

En guise d'introduction à ces questions, je vais demander à Monsieur Danzanvilliers de nous présenter les différentes variantes du projet de contournement et leur coût, afin d'évaluer l'intérêt des solutions proposées.

Patrice DANZANVILLIERS

Je vais donc aborder le thème de l'évaluation économique des infrastructures de transport. Celle-ci consiste à comprendre les effets d'un projet, de manière quantitative et qualitative si possible, compte tenu d'un certain nombre d'incertitudes sur l'avenir, notamment en matière de croissance économique, d'approvisionnement énergétique, de comportements, de modèles, de coûts

d'investissement, etc. Notre objectif consiste donc à proposer une vision de l'utilité économique et sociale du projet, afin d'éclairer le maître d'ouvrage dans sa prise de décision après comparaison des différentes solutions.

1. Présentation de la méthode de travail

Notre méthode de travail consiste en une monétarisation des impacts économiques d'un projet. A cet égard, nous pouvons identifier des effets marchands, en monnaie sonnante et trébuchante, tels que les recettes d'un péage, le coût du carburant ou les impôts perçus par les pouvoirs publics ainsi que des effets non marchands, qui ne sont pas directement comptabilisés en valeurs financières. Il s'agit des impacts sur la sécurité, la pollution, l'effet de serre, etc.

Le bilan socio-économique d'utilité pour la collectivité se présente sous la forme d'un tableau. Je précise que nous avons travaillé sur la base d'une méthodologie appliquée à tous les modes de transport, définie par un groupe de travail spécifique à l'occasion d'un rapport sur les transports, choix d'investissements et coût des nuisances. A l'issue de ce rapport, le Ministère des Transports a décidé de retenir les propositions faites dans ce rapport. Notre évaluation a donc consisté à comparer une situation avec projet et une situation sans projet, appelée situation de référence. Nous avons cherché à établir les incidences d'une offre de transport supplémentaire sur les usagers, notamment en termes de gain de temps et de sécurité, sur les variations de recettes pour la puissance publique et pour les opérateurs, ainsi que sur l'environnement. Ensuite, nous avons établi un bilan qui fait état des avantages et des inconvénients du projet, des coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation. Ces données nous permettent d'obtenir ensuite un indicateur de bénéfice actualisé, obtenu en faisant la somme des avantages et en y soustrayant celle des inconvénients. Si le taux est positif, le projet est alors considéré comme intéressant pour la collectivité.

Je précise que l'évaluation économique est un processus continu, qui se poursuivra au-delà du débat public et de la mise en service de la nouvelle infrastructure.

2. Présentation des résultats

Une lecture rapide du tableau affiché à l'écran indique que le projet de contournement de Nice offre un gain de temps appréciable pour les usagers de voitures particulières, quelle que soit la solution retenue.

Parmi les autres indicateurs économiques, je souligne le fait que les bénéfices du projet sont évalués avec des coûts d'investissement actualisés, qui diffèrent des montants présentés dans le dossier de maîtrise d'ouvrage, évalués pour leur part en milliards d'euros. Il s'agit en effet de coûts supposés à l'horizon 2020.

Nous constatons donc que les deux premières solutions sont intéressantes, contrairement à l'option n°3 dont les bénéfices en matière de sécurité apparaissent insuffisants. Néanmoins, cette dernière variante présente un taux de rentabilité nettement plus élevé que celui des deux premières solutions. Nous avons également évalué les dates optimales de mise en service, qui s'avèrent être les plus favorables à une évaluation maximum.

D'un point de vue qualitatif, vous pouvez prendre acte de l'estimation des gains de temps de parcours. Ceux-ci sont de l'ordre de 4 à 5 % à l'heure de pointe du soir entre les échangeurs de Mandelieu et Menton pour les deux premières solutions, et de 8 % pour les autres variantes. Cependant, j'attire votre attention sur les limites de toute évaluation économique, qui ne permet pas d'estimer les gains en matière de sécurité. En termes de décongestion de l'autoroute A8, la première solution apparaît plus intéressante que les options n°2 et n°3. Enfin, l'accessibilité est améliorée dans le cadre des projets 1 et 2.

Enfin, je rappelle que l'évaluation économique ne prend en compte que les effets monétarisés d'un projet, alors qu'il existe d'autres impacts importants qui doivent être appréciés par d'autres études, notamment en matière d'urbanisme, de paysage, etc.

Je conclurai cette brève intervention en évoquant les conséquences du projet de contournement routier sur l'urbanisation et l'activité économique des territoires desservis. A ce titre, il convient de retenir deux points :

- les travaux conduits par les cabinets d'études et les instances universitaires démontrent que les effets ne sont pas automatiques, mais dépendent très étroitement des potentialités locales de développement et des mesures d'accompagnement mises en place par les acteurs publics locaux ;
- les autorités locales disposent par ailleurs d'instruments intéressants de maîtrise de l'urbanisation, tels que les SCOT et les PLU, susceptibles d'accroître le développement économique autour des zones desservies par les transports en commun.

Xavier GODARD

Je vous remercie pour cet exposé succinct et je vous prie de nous excuser pour ce manque de temps. C'est malheureusement la règle du jeu car nous avons déjà dépassé notre temps de parole.

A l'écoute de votre présentation, j'ai noté l'importance du facteur temps pour l'évaluation socio-économique du projet. De plus, il apparaît que les véhicules légers retireraient un maximum d'avantages du contournement routier de Nice.

Je passe maintenant la parole à la salle pour quelques questions.

De la salle

J'ai trouvé cette étude intéressante. Néanmoins, elle demeure incomplète puisqu'elle n'a pas pris en compte les incidences de la quatrième solution. Il conviendrait donc de procéder à un examen complémentaire du projet.

De plus, je désire savoir pour quelles raisons les éléments relatifs à la quatrième option n'ont pas été transmis au SETRA.

Xavier GODARD

Votre suggestion a été notée. Néanmoins, je précise que les critères de calcul économique présentés par Monsieur Danzanvilliers ne correspondent peut-être pas totalement à l'évaluation multicritères du dossier de maîtrise d'ouvrage présentée par le bureau d'études ISIS.

Patrice DANZANVILLIERS

J'ajoute que nos résultats se fondent sur les éléments indiqués dans le dossier du maître d'ouvrage et que les conclusions du rapport ISIS ont été présentées en séance. Nous serons en mesure d'évaluer les incidences d'une quatrième option dès que l'ensemble des données nous aura été adressé.

Xavier GODARD

Nous avons constaté que le projet de contournement routier présentait un bénéfice actualisé important pour les différentes variantes. Il convient à présent de s'interroger sur le financement. Il s'agit en particulier de traiter la question du schéma de financement des ouvrages. Quelles sont les solutions envisagées par le maître d'ouvrage pour la réalisation de ce projet ?

Pierre-Denis COUX

J'ai donc la charge de vous présenter un document relativement technique dans un délai très bref. Cependant, je rappelle que la question du financement du projet ne peut être traitée en quelques secondes.

Il est possible de recourir à trois modalités pour tout projet d'infrastructure autoroutière.

a. Financement budgétaire

Le financement budgétaire est la voie la plus classique, qui mobilise le contribuable au premier chef. En contrepartie, la construction et l'exploitation des infrastructures sont assurées par la puissance publique, c'est-à-dire par les services de l'Etat, dans le cadre d'un contrat de plan qui permet de contractualiser les investissements avec les collectivités territoriales. Le contrat de plan actuel est en voie d'achèvement et sera renouvelé en 2007. Ce dernier proposera une répartition des financements selon des clés négociées entre l'Etat et les instances locales. Dans ce cadre, l'échelon national finance une partie de l'investissement, laquelle peut être variable, ainsi que la totalité des coûts d'exploitation et d'entretien.

Passons sur le présent schéma, lequel est relativement simple. Selon ce processus, l'Etat s'endette pour financer ses travaux ou ses investissements. Le principal intérêt de ce mode de financement est la gratuité de l'usage. Toutefois, il est impossible d'utiliser les recettes de péage pour réaliser des travaux. Or, la mise en œuvre d'un tel dispositif permettrait également de taxer les usagers en transit et les véhicules en provenance de l'étranger, notamment les poids lourds. En outre, les qualifications de travaux sont malheureusement étalées dans le temps.

De plus, l'inconvénient majeur du financement budgétaire est lié à la nécessité de répartir en petites tranches les opérations de construction en raison de l'existence d'autres projets, lesquels sont parfois lourds. Enfin, il me semble inutile de s'appesantir sur les chiffres du contrat de plan.

b. La concession

La concession est un contrat de longue durée. Une mission de service public est confiée à un acteur chargé de la construction, du financement et de l'exploitation de l'infrastructure à ses risques et périls, quel que soit le trafic enregistré. Par exemple, si les coûts du pétrole augmentaient de façon importante, il supporterait les conséquences des baisses de trafic.

De plus, le concessionnaire sera dans l'obligation de remettre l'infrastructure à l'Etat en 2026. A cet égard, l'actuelle privatisation des sociétés autoroutières ne modifiera en aucun cas le schéma des transports, puisqu'elles sont tenues de respecter un cahier des charges précis, marqué par des obligations de service public.

Le principal inconvénient d'un tel système est lié au contournement du péage par les poids lourds, lequel reporte ainsi une grande part du trafic routier sur les voies nationales. Nous ne savons pas l'éviter. Néanmoins, cette option permet de réaliser des opérations dans des délais très brefs, sans nécessité de recours à des lignes budgétaires, grâce à des ressources issues de l'utilisateur qui demeure le principal facteur de nuisances routières.

Au passage, je tiens à préciser que, malgré le caractère limité de cette mesure, il est possible de différencier le péage entre VL et PL, lesquels polluent et dégradent fortement les infrastructures et l'environnement que les premiers. Aussi travaillons-nous à une plus grande différenciation de ces deux modes de transport.

Il s'avère que le système de concession a fonctionné de manière tout à fait satisfaisante durant de nombreuses années. Cependant, l'ouverture à la concurrence a bouleversé la donne. Il est désormais impossible pour l'Etat de réaliser des adossements et de confier des travaux à un concessionnaire local. En effet, il convient aujourd'hui de lancer des appels d'offres pour des sections dites à péage. Ces derniers reposent sur un certain nombre de critères, dont le principal est le niveau de subvention demandé. En effet, ces concessions isolées emportent généralement le nécessaire comblement des différences entre les exigences du concessionnaire et les recettes de péage par des subventions publiques.

Compte-tenu de l'ampleur du projet de contournement de Nice et des travaux à réaliser, la durée minimum de concession sera de l'ordre de 45 à 50 ans. En outre, il sera impératif de verser une subvention publique, dont le montant est variable et décliné dans le tableau présenté à l'écran. De plus, les appels d'offres permettront l'obtention de résultats inférieurs aux prévisions. Du fait du caractère éminemment concurrentiel de la situation, il m'est impossible de préciser un niveau de subvention.

En demeurant prudent, je peux indiquer que l'Etat envisage une participation de l'ordre de 50 % du montant des travaux. Néanmoins, ce chiffre est susceptible d'évoluer en fonction des conditions d'appels d'offres, de l'appétit du secteur bancaire vis-à-vis d'un montage financier impliquant un acteur privé, etc. En conséquence, les collectivités locales intéressées par le projet devraient déboursier une somme de l'ordre d'un milliard d'euros.

c. Le partenariat public/privé

Ce mode de financement a été instauré par l'ordonnance du 17 juin 2004. Il s'agit d'un système assez proche de celui de la concession, puisque l'Etat confie au prestataire privé une mission de service public et d'entretien de l'infrastructure. Dans ce cadre cependant, la collectivité s'engage à long terme en versant un loyer durant 30 ans et non pas en déboursant une somme élevée d'emblée. Ce montage, marqué par un étalement dans le temps, présente donc un intérêt financier indéniable. De même, il permet d'optimiser le projet grâce à l'apport d'innovations issues du secteur privé. Je crois d'ailleurs beaucoup à cette solution dans le cadre de travaux lourds, comme ceux relatifs aux tunnels.

Enfin, nous estimons qu'il est possible de cumuler les avantages du contrat de partenariat avec la perception d'un péage, lequel diminuerait fortement le montant des loyers payés par la collectivité. Ainsi, pour un investissement de l'ordre de 2,4 milliards d'euros, le loyer pourrait s'élever entre 150 et 200 millions par an, en l'absence de ressources issues d'un péage. En conséquence, cette solution nourrit de grands espoirs.

Xavier GODARD

Je vous remercie pour ce premier éclairage. Vous devriez être fortement sollicité dans le cadre du débat. J'invite maintenant Monsieur Peyrat à venir nous faire part de sa vision du financement du projet. Je lui laisse la parole.

Jacques PEYRAT

Je rappellerai que ce projet de contournement routier s'inscrit clairement dans un objectif de développement du territoire azurien, bien qu'il concerne tout particulièrement la ville de Nice et sa communauté d'agglomération. Il est malheureusement évident que l'ensemble des décideurs politiques a trop attendu avant d'envisager un projet d'aménagement, ce qui conduit à la mise en place d'un chantage à l'adresse des collectivités locales. Si celles-ci ne décident pas de « mettre la main à la poche », elles ne pourront pas bénéficier des initiatives destinées à les sauver de la saturation. A cet égard, je signale que nous sommes confrontés au passage de 6 000 poids lourds par jour, ainsi qu'à une augmentation de 5 % de la circulation sur autoroute au cours des dernières années (50 % en 10 ans). Ces chiffres ont été communiqués par des spécialistes : je ne les invente pas. En conséquence, nous avons aujourd'hui atteint un seuil d'alerte important. Que devons-nous faire ? Telle est la véritable question politique qui nous est adressée.

Au nom de la Ville de Nice et du président de la CANCA, je considère que seule la solution 1, dite « courte », pourrait satisfaire nos aspirations quotidiennes, bien qu'il s'agisse d'un projet encore lointain.

Nous traitons aujourd'hui de l'aspect financier du projet. Je souhaite donc indiquer qu'il est raisonnablement impossible de demander à une ville et à une communauté d'agglomération de réaliser un tel projet de contournement routier tout en mettant en place des réseaux de bus modernes et compétitifs, affichant le taux de pollution le moins nuisible possible dans des conditions tarifaires avantageuses, d'acheter des véhicules de nouvelle génération, de prévoir des tracés en site propre alors que le territoire est enserré entre la mer et la montagne et caractérisé par des rues de petite

taille, etc. A Nantes, Grenoble et Paris par exemple, ces mesures sont possibles à mettre en place, au regard des grands boulevards y étant disponibles. Créer un site propre pour le tramway ou les bus coûte malheureusement deux fois plus cher que dans d'autres villes plus jeunes, reconstruites suite aux bombardements ou aménagées par des urbanistes et des hommes politiques plus intelligents que nous. Par ailleurs, je précise que nous ne construisons pas simplement 8,5 kilomètres de tramway dans Nice. Il s'agit d'un premier projet dont l'échéance a été fixée pour 2007. Par la suite, les maires concernés envisageront certainement de relier différents points de la CANCA, de La Trinité à Saint-Laurent-du-Var, voire Cagnes-sur-Mer et Sophia-Antipolis, car il est ahurissant de voir que cette technopole n'est toujours pas raccrochée – ce qui est pourtant un objectif majeur - à l'aéroport, et ce malgré leurs interactions. Ainsi, de nombreux projets sont en cours pour la ville de Nice et la communauté d'agglomération, avec une participation de l'Etat que nous souhaiterions plus élevée.

Par ailleurs, la ville de Nice a entrepris de construire son autoroute urbaine – appelée plus véritablement « voie rapide » -sans apport financier de l'Etat. En effet, ce dernier, excusez-moi de le dire, a indiqué que le projet ne répondait pas à ses critères. Nous avons donc été dans l'obligation d'assumer seuls ces travaux. De plus, je souligne la nécessité absolue d'un raccordement TGV pour notre territoire, lequel se délite petit à petit sur un plan économique. Je l'affirme solennellement. Il est indispensable de proposer un trajet Paris-Nice en 3 heures 40 et pas une minute de plus. Si tel n'est pas le cas, nous ne nous en sortirons pas. Cependant, s'il est nécessaire à cet effet de souscrire à un projet de liaison avec Marseille et Toulon, selon les désirs du Sénateur-Maire de Marseille, cela coûterait 2 à 3 milliards d'euros de plus. Or l'Etat demande aux collectivités territoriales et d'agglomération, ainsi qu'aux grandes villes comme Nice, de participer à l'effort, afin de doter notre région d'une ligne TGV le plus rapidement possible, à l'horizon 2020.

Je suis donc sidéré et mécontent de voir qu'un projet de doublement de l'A8, qui ne concernerait qu'une deuxième fraction autoroutière entre 8 et 10 kilomètres, est soumis à la collectivité, pour plus de 2 milliards d'euros dont la moitié serait financée par les contributions territoriales. De plus, pour rentabiliser cette opération et remédier aux problèmes posés par le trafic poids lourds, il apparaît que l'Etat souhaite la mise en place d'un péage. Je tiens donc à vous dire qu'il sera impossible pour la ville de Nice et la CANCA de financer l'ensemble des ouvrages tramway, bus, LGV, contournement routier, etc. Excusez-moi de vous le dire.

Certes, je crois qu'il est nécessaire de donner sa chance au ferroviaire, au moyen d'une troisième voie, du TGV et d'une ligne de tramway. Il s'agit d'une bonne solution, mais elle est onéreuse. Nous l'assumons néanmoins. Je souhaite donc que l'Etat fasse un geste, d'autant plus que depuis plus de 30 ans les Niçois et les Niçoises n'ont pratiquement rien reçu sur le plan des équipements publics quels que soient l'orientation politique des gouvernants. Ces derniers, quelles que soient leurs obédiences, ont été tous inconséquents en la matière.

J'invite donc l'Etat à ne plus faire pression sur nos finances : elles ne sont pas inépuisables. La Ville de Nice et la CANCA dépenseront cette année 437 millions en faveur des équipements publics. Jamais une telle somme n'avait été libérée en matière d'investissements auparavant. Or si les autorités nous demandent de consentir une participation plus élevée aux projets d'infrastructures ou de TGV, notre collectivité court à la faillite. Nous ne pouvons pas nous le permettre. En conséquence, s'il est nécessaire de verser une participation symbolique, je le ferai, afin de ne pas être le « cancre » de la France. Cependant, je ne donnerai pas plus, l'Etat me semblant faire montre d'une attitude par trop abusive. Je rappellerai à cet égard que Napoléon III a offert le chemin de fer aux

Niçois et aux Niçoises. Ce cadeau de mariage a été largement amorti et il n'y en a pas eu d'autre de la part de l'Etat depuis cette époque.

Xavier GODARD

Je vous remercie pour votre prise de position, qui nous éclaire sur les négociations futures.

Jacques PEYRAT

S'agissant du contrat de partenariat issu de la loi 2004, je précise que si la solution représentée par la location dépasse son budget de fonctionnement, la Ville de Nice n'y adhèrera pas. Il nous est, certes, possible de dégager des fonds pour l'investissement. Toutefois, nous ne sommes plus en mesure de supporter de nouvelles dépenses en fonctionnement.

Xavier GODARD

Je vous remercie. Je passe maintenant la parole à Monsieur Nicoletti pour recueillir son point de vue sur le schéma de financement et le péage.

Bernard NICOLETTI

En complément des interventions précédentes, il apparaît que, compte-tenu des temps de transport constatés aujourd'hui, tout moyen susceptible d'améliorer la situation doit être étudié, qu'il s'agisse d'infrastructures routières et autoroutières, de TCSP ou d'un tramway. Il est en effet primordial pour un département comme le nôtre de veiller à la réalisation d'un schéma de déplacements adapté. Si tel n'est pas le cas, les citoyens ne pourront plus travailler à une certaine distance. Le TGV Nice – Marseille relevait de cette démarche.

J'ai retenu une phrase inquiétante dans un des cahiers d'acteurs proposé par la CPDP : « Un touriste, contrairement aux azuréens, a le choix de venir ou de ne pas venir dans les embouteillages ». A cet égard, je rappelle que, quels que soient les pôles d'excellence de notre région, presque la moitié de l'activité de notre département dépend, directement ou indirectement, de l'industrie touristique. Or nous ne sommes pas maîtres des choix et des orientations des différentes populations.

Je voudrais profiter de cette occasion pour mettre au clair certains éléments. La Chambre de Commerce et d'Industrie n'a émis aucun commentaire négatif à l'encontre des estimations et des pourcentages de croissance d'activité prévus dans le cadre d'un contournement routier de Nice. En effet, nous avons déjà intégré dans nos modèles les projets de TGV, de tramway, etc. Ce sont des éléments qui seront réalisés avant ou pendant les opérations de construction de l'ouvrage de contournement.

S'agissant des dépenses, si nous additionnons les montants des différents projets en cours, nous obtenons une somme globale de 4,5 milliards d'euros. Certes, ce chiffre ne pèse pas intégralement sur les finances locales, mais il s'agit bien d'une charge supplémentaire pour les budgets traditionnels d'équipement des collectivités territoriales. Compte tenu des tendances inflationnistes

et prévisibles des coûts sociaux supportés par les instances locales, il leur sera impossible de supporter 2 à 2,5 milliards d'euros supplémentaires destinés aux infrastructures routières dans la même période. Il s'agirait d'une charge démesurée pour les élus et les entreprises de la région.

Comment faire ? Comme l'a rappelé un intervenant, la concession s'achèvera 2026. Il convient donc d'anticiper les travaux et de lancer dès 2016 un appel d'offres unique de concession afin de retenir un prestataire qui démarrerait les travaux de contournement au plus tôt et récupérerait ensuite la concession totale en 2026. Cette solution permettrait de mettre en œuvre un dispositif de financement à deux niveaux, d'autant plus que nous avons les moyens de financer de manière traditionnelle cet ouvrage dès l'instant où nous acceptons un léger décalage de planning. En conséquence, nous pensons lancer un appel d'offres dès 2010, dans le cadre duquel nous indiquerons au prestataire qu'il disposera, à terme, de la concession totale.

Ainsi, nous pourrions lancer une première DUT au cours des trois prochaines années, ce qui validerait de fait un choix tracé traversant des zones d'activités et de zones relativement « isolées » et garantirait son intégration, dix ans plus tard, dans un schéma de déplacements départementaux cohérent.

Nous plaçons pour notre part pour la solution longue, car elle permet de traverser de nombreuses zones d'activités.

Xavier GODARD

Je vous remercie de votre participation. Vous avez donc suggéré une exploitation commune des infrastructures. Je souhaite donc recueillir l'avis du représentant du Conseil Général sur cette question.

Louis NEGRE

La motion du 11 mars 2005 du Conseil Général des Alpes-Maritimes fait état de sa position sur le projet de contournement routier. Il convient d'en retenir trois éléments significatifs :

- le Conseil Général approuve le principe de ce contournement ;
- le Conseil Général fait de la recherche consensuelle une priorité absolue ;
- le Conseil Général a créé une commission d'élus, toutes tendances confondues, afin d'examiner l'ensemble des problèmes liés à ce projet. Elle s'est d'ailleurs réunie cet après-midi pour étudier ce problème et diverses solutions.

Le Conseil Général doit déterminer un projet d'infrastructure validé, ainsi que son mode de financement. Par exemple, dans le cadre d'un projet d'aménagement sur place, le Conseil Général n'a pas à engager des sommes qui doivent l'être par le concessionnaire. Dans le cadre d'un autre projet, il convient d'en examiner le coût et d'en déterminer les contributeurs.

A l'heure actuelle, nous effectuons un calcul relatif aux infrastructures lancées. Il s'avère que le maître d'ouvrage propose deux solutions de tracé et un aménagement sur place, auxquels s'ajoutent

désormais une quatrième option. Le Conseil Général estime donc qu'il est prématuré de prendre parti sur telle ou telle modalité, d'autant plus que le dossier de l'Etat ne comporte aucune page intégralement consacrée au financement du projet. Nous poursuivons donc nos études afin de déterminer la variante qui sera soutenue par le Conseil Général, avant d'envisager une éventuelle contribution. En effet, si l'option d'un aménagement sur place est retenue, la CG06 considérera qu'il n'est pas dans l'obligation de payer un ouvrage à la charge d'un concessionnaire. Dans le cas d'une opération de plus grande ampleur, le Conseil Général examinera en détail la situation et ses moyens, compte de ses précédents engagements en faveur des équipements ferroviaires. A l'instar des contribuables locaux, nous réalisons actuellement des études financières poussées afin de déterminer nos capacités de financement réelles qui nous permettront d'être opérationnels sur certains dossiers, et non pas sur l'ensemble d'entre eux.

Xavier GODARD

Nous prenons acte de la prudence du Conseil Général. Cette réserve démontre qu'il sera vraisemblablement nécessaire de recourir à un financement par péage.

Pierre-Denis COUX

Clarifions la situation. S'agissant du projet ASP, comme cela vient d'être dit, il est possible d'envisager un financement basé sur les recettes de péage d'ESCOTA. En effet, il appartient à la concession d'ESCOTA. Néanmoins, je rappelle que le concessionnaire est tenu de réaliser des ouvrages de sécurité, notamment dans les tunnels. En conséquence, s'il s'avère nécessaire de réaliser des travaux considérables, il sera difficile d'ajouter un programme d'investissement important à la charge d'ESCOTA, compte tenu de la proximité des échéances de concession, à moins de procéder à une hausse significative de la tarification.

Par ailleurs, je suis d'accord avec l'idée de l'instauration de priorité dans les travaux. Toutefois, je signale que le taux d'endettement de l'Etat est très élevé, ce qui n'est pas le cas des collectivités locales. D'ailleurs, leurs budgets sont à peu près équilibrés. En conséquence, pour des investissements qui sont assurément rentables selon les calculs, il est opportun de recourir à l'effet de levier de l'endettement. Ce dernier permettrait des réalisations à court terme avant remboursement, dans le cadre d'un contrat de partenariat. Cette démarche intéresserait tant l'Etat que les collectivités. Enfin, si ce dernier mode de financement est retenu, je rappelle que les annuités versées par les collectivités seront débitées des sections d'investissement.

Xavier GODARD

Je vous remercie. Je laisse la parole à Monsieur NICOLETTI. La Chambre de Commerce a milité pour la solution 1. Quel est le schéma de financement le plus pertinent ?

Bernard NICOLETTI

Quelle que soit la solution retenue, nous considérons qu'il convient d'élaborer un calendrier technique des travaux en deux phases dans le cadre d'une concession globale.

Je souhaite poser une question au représentant de la Direction Générale des Routes. Compte tenu des évolutions législatives, est-il possible de lancer en 2010 un appel d'offres pour un concessionnaire, avec obligation d'intégrer le tracé qui sera défini par la DUP et engagement de l'Etat sur l'octroi de la concession Escota en 2026 ? Ceci étant, cette option permettrait de ne pas hypothéquer les budgets des collectivités locales intéressées par le projet. Cela permettrait l'atteinte d'une certaine rentabilité. Ainsi, une partie des travaux pourrait être financée par le prestataire. De plus, la participation des instances locales justifierait un péage différencié entre véhicules en transit et usagers réguliers. Ces derniers, qui disposeraient d'une solution de télépéage bénéficieraient d'un rabais, au regard de la contribution de la collectivité territoriale.

Xavier GODARD

Les demandes d'intervention sont nombreuses.

De la salle

S'agissant du tracé de la TGV, je ne comprends pas pour quelles raisons il serait indispensable de prévoir un passage par Toulon et Marseille. En effet, la ville de Marseille dispose déjà d'un TGV. Pourquoi en faire un passage obligé ?

Quoi qu'il en soit, il convient de ne pas répéter les erreurs commises dans le passé en décidant de choix plus astucieux. En effet, la ville de Nice disposait déjà d'un tramway en 1952. Je constate donc que les décideurs politiques n'ont rien inventé et reprennent des aménagements vieux de 30 ans.

Certes, le TGV est un élément indispensable au développement économique de notre région, mais nous sommes contraints de faire des choix en raison du manque de moyens des collectivités. Aussi convient-il d'établir des priorités.

Xavier GODARD

Je vous remercie.

De la salle

Je n'ai pas terminé. En réponse à l'affirmation selon laquelle la mise en place d'un nouveau péage permettrait de réduire le trafic routier de poids lourds, je prendrai pour exemple la vallée du Rhône, constamment empruntée par les transporteurs de marchandises. L'argument ne tient donc pas la route.

Enfin, j'estime qu'il est aberrant d'avoir créé une technopole telle que Sophia-Antipolis sans desserte avec la ville de Nice, la CANCA et la CASA. Ainsi, au lieu de prévoir la réalisation d'un nouveau tunnel, il serait préférable de songer en premier lieu à la liaison Nice-Sophia. Pourquoi ne pas suivre une telle démarche, laquelle est une absolue nécessité.

De la salle

Ma première remarque s'adresse à Monsieur COUX et porte sur l'incitation à l'endettement. Je signalerai, à cet égard, que les Niçois acquittent déjà un péage pour se rendre de Saint-Isidore à Saint-Augustin. J'estime donc que nous n'avons pas de leçon à recevoir de l'Etat, qui devrait prendre en compte nos soucis financiers. Aussi ne pouvons-nous pas nous endetter davantage.

De plus, il n'est pas envisageable de mener une politique de désertification des centres-villes par une trop grande focalisation sur l'irrigation des commerces de grande distribution.

Par ailleurs, l'une des interventions a souligné que les péages seraient financés par le trafic des étrangers. Or, je rappelle que nous avons demandé la gratuité pour les usagers des Alpes-Maritimes. Or celle-ci nous avait été refusée au nom de l'égalité de tous. Je souhaite donc obtenir des garanties sur l'absence de péage pour les acteurs locaux.

En outre, quelles mesures de traitement des gaz d'échappement envisagez-vous dans les plans de financement de l'autoroute? Vous avez indiqué que ces mesures pourraient être initiées. Les solutions présentées en tiennent-elles compte? Enfin, une éventuelle exploitation commune des deux infrastructures routières A8 est-elle légale? Comment pouvez-vous être affirmatifs sur le sujet?

Monsieur SARFATI

Ma question s'adresse à Monsieur COUX. Je souhaite des précisions sur le loyer payé par le concessionnaire à l'Etat dans le cadre de la construction d'une nouvelle autoroute. S'agit-il d'un montant fixe ou d'un pourcentage des revenus du péage?

Xavier GODARD

Monsieur COUX est certainement en mesure de répondre à cette question. Je lui laisse la parole.

Pierre-Denis COUX

La réponse à cette question est simple. Les sociétés concessionnaires payent une redevance. Il s'agit de près de 155 millions d'euros à l'échelon national, ce qui représente un faible montant par rapport à la totalité des recettes générées par les péages. Par ailleurs, elles acquittent d'une taxe d'aménagement du territoire, ainsi que de l'impôt sur les sociétés pour les entreprises bénéficiaires. Ces sommes, substantielles, contribuent donc au budget public.

Concernant la gratuité des péages au niveau de Saint-Isidore, je rappelle que le concessionnaire signera un contrat qui sera équilibré par les péages destinés au remboursement des travaux et des emprunts. Le péage paie ces éléments. Il n'y aura donc pas de cadeau possible, à moins de racheter la concession. Or le coût d'une telle mesure serait exorbitant.

Xavier GODARD

Quel en serait le coût ?

Pierre-Denis COUX

Il s'agirait d'un montant de plusieurs milliards d'euros. J'ajoute que le rachat partiel d'une concession coûterait plusieurs centaines de millions d'euros, sans aucun intérêt pour la collectivité qui remplaceraient alors les péages par une contribution publique. Le rachat est donc inadapté au dossier de contournement routier. En revanche, il est possible d'envisager, en fin de concession, de coupler la remise en exploitation de l'autoroute en fin de contrat avec le nouveau projet, afin que les péages continuent de financer les deux infrastructures. La première est quasiment amortie et emporterait une concession d'exploitation. En conséquence, ce serait un montage innovant à étudier à l'horizon 2020.

Bernard NICOLETTI

Il serait opportun de décider 15 ans avant 2026 de créer une sous-concession, laquelle permettrait d'anticiper les travaux, sous réserve d'une récupération du contrat Escota en 2026. En conséquence, le lancement d'un appel d'offres pourrait être envisagé.

Pierre-Denis COUX

Il est malheureusement impossible pour l'Etat d'anticiper en 2015 une telle échéance.

Xavier GODARD

Les dossiers sont complexes. Compte tenu de l'heure tardive, nous allons clore cette réunion.

De la salle

Attendez...

Xavier GODARD

Il est 23 heures 07. Le temps nous étant imparti est largement dépassé. Nous avons donc constaté que la question du financement était un dossier complexe, qu'il conviendra d'examiner de manière approfondie au cours des prochains mois. Je vous remercie de votre attention.

Index

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

Madame DUBOIS.....24