

# Sixième réunion du débat public sur le contournement routier de Nice Mouans-Sartoux, le 16 janvier 2006

<b>Accueil et ouverture de la sixième réunion du débat - Exposé sur l'organisation du débat public</b>	<b>1</b>
Jean-Claude COQUET, Président de la CPDP	
<b>Introduction des débats</b>	<b>2</b>
André ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux	
<b>Exposés du maître d'ouvrage sur le projet</b>	<b>7</b>
Philippe UNTERREINER, Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE Philippe PRUDHOMME, chef de la mission contournement de Nice	
<b>Première période d'échanges avec le public : réunion de proximité</b>	<b>13</b>
<b>Première intervention des invités</b>	<b>19</b>
<b>Introduction du thème : Quelles conséquences du projet sur l'environnement et le cadre de vie? Quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute?</b>	<b>26</b>
Michel MEINARDI, membre de la CPDP	26
<b>Deuxième intervention des invités</b>	<b>28</b>
Monsieur JACOTOT, expert du maître d'ouvrage, cabinet Scetauroute André GASTAUD, conseiller transports durables à la mission interministérielle de l'effet de serre (MIES) Laurence DALSTEIN-RICHIER, membre du groupe international d'études des forêts sud-européennes	
<b>Deuxième période d'échanges avec le public : réunion thématique</b>	<b>37</b>
<b>Troisième intervention des invités : quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute ?</b>	<b>43</b>
Michel DEFFAYET, Directeur du centre d'études des tunnels	
<b>Troisième période d'échanges avec le public : réunion thématique</b>	<b>46</b>

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

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

Je voudrais d'abord vous remercier d'être venus aussi nombreux à cette réunion du débat public. Je vous présente mes vœux ainsi que ceux de mes collègues de la CPDP. Je forme surtout le vœu que le débat public auquel vous participez contribue véritablement au développement de la démocratie dans la conception des grands ouvrages et contribue aussi à apporter des solutions aux graves problèmes de déplacement qui existent dans ce département.

Vous avez face à vous l'auteur du projet, le maître d'ouvrage, la DDE des Alpes-Maritimes. De l'autre côté, vous avez des sièges où, successivement, s'installeront les autres acteurs du débat, ceux qui sont pour et ceux qui sont contre, qui vous feront part de leur opinion. Entre les deux, un peu comme un arbitre, se trouve la CPDP qui comporte un président et plusieurs membres dont trois sont présents à mes côtés ce soir. Cette commission est totalement indépendante à l'égard du projet et neutre vis-à-vis du maître d'ouvrage. Son but est d'organiser le débat public, et donc de fournir une information aussi complète et objective que possible à tous ceux qui s'y intéressent et de recueillir leur opinion et la transmettre au maître d'ouvrage pour qu'il puisse décider en toute connaissance de cause. En conséquence, tout est enregistré. Cette pratique du débat public nécessite une certaine discipline. Puisque tout est enregistré, vous ne devez parler que muni d'un micro et, avant toute intervention, vous devez annoncer qui vous êtes (votre nom et éventuellement vos fonctions).

Nous allons commencer immédiatement le débat en demandant à notre hôte, Monsieur le maire de Mouans-Sartoux, Monsieur Aschieri, de prononcer son intervention. Les interventions ne devront pas dépasser 10 minutes et si possible être un peu plus courtes. Les réponses aux questions que vous poserez devront être concises également. J'interviendrai après le maire pour dire quelques mots sur l'état d'avancement du débat. Le DDE interviendra pour dire ce qu'il pense du débat et vous exposer son projet. Puis, nous aurons une deuxième partie du débat, au cours de laquelle nous aborderons le thème général de ce soir : les conséquences éventuelles du projet sur l'environnement. Merci. Monsieur le maire, vous avez la parole.

## **Introduction des débats**

**André ASCHIERI**  
**Député-maire de Mouans-Sartoux**

Monsieur le président, messieurs les membres de la commission, chers amis, nous nous retrouvons ici ce soir, pour ceux qui ont mené quelques combats à nos côtés, quelques années après, pour le même sujet ou presque, bien que nous ne soyons pas d'accord sur l'objet de la réunion. Je remercie tous ceux qui sont venus. Je suis très heureux que la salle soit pleine, mais il en est ainsi à Mouans-Sartoux. Chaque fois que nous avons un problème important de société, de transport, d'urbanisme, nous nous réunissons, nous nous disons tout ce que nous avons sur le cœur et nous finissons toujours par trouver des solutions en commun.

En ce qui concerne le contournement de Nice, l'association de Mouans-Sartoux au débat peut sembler étrange, compte tenu du fait que les deux communes ne sont pas voisines. Vous avez envisagé l'ensemble des solutions possibles. C'est pourquoi nous sommes réunis. En tout cas, je vous accueille volontiers. On peut dire que les choses sont plus claires aujourd'hui qu'elles ne l'ont été par le passé, à propos de grands projets comme l'A8 bis. A l'époque, les élus approuvaient les projets en cachette. Je suis bien placé pour le dire, puisque je l'ai dénoncé. Aujourd'hui, vous avez eu le mérite de soumettre votre projet à la concertation. Si les élus se sont en premier élevés contre ce projet, nous avons par la suite travaillé avec les associations.

Je suis l'un des plus vieux élus de la région. Les problèmes sont ici liés à l'urbanisation. Parler de routes n'est pas suffisant. Il convient de parler d'urbanisme. C'est ainsi que nous avançons. Tout projet est en relation directe avec la vie sur le territoire.

Il est bon de faire un peu d'histoire. En 1988, un projet initié par le maire de Nice visait la création d'une nouvelle autoroute, l'A8 bis. J'étais à l'origine le seul élu opposé au projet, ainsi qu'au schéma directeur de Cannes-Grasse-Antibes que je n'avais d'ailleurs pas voté. La ville de Valbonne a suivi cette position. Celles de Grasse, Vence, Saint-Paul de Vence nous ont également rejoints. Ainsi, nous avons constitué un barrage avec les communes du moyen pays. Par la suite, nous avons travaillé avec les associations de défense de l'environnement, notamment des sept communes. Certaines sont représentées ce soir.

Nous souhaitions simplement nous intéresser à l'avenir de la Côte d'Azur, sans rien imposer à qui que ce soit. J'insiste sur le fait qu'il s'agissait d'un vaste projet d'urbanisation de la Côte d'Azur entre les autoroutes A8 et A8 bis. Il desservait un important projet immobilier dans la vallée de la Siagne. Des millions de mètres carrés de terrains s'apprêtaient à devenir constructibles, dans une vallée inondable où le plan d'occupation des sols ne prévoyait pas de construction. Le schéma directeur n'existait pas à ce moment-là. Il a été conçu en fonction de ce programme immobilier. Année après année, en travaillant sur la base de ce document, nous avons constaté que les territoires agricoles devenaient de plus en plus « rouges », se transformant en zone d'habitation structurée et concentrée.

Nous avons lutté en organisant plus de cent réunions publiques ou de manifestations afin de changer la donne. A cause de certains d'entre vous, je me suis trouvé pendant un petit moment à l'Assemblée nationale. J'avais indiqué à Dominique Voynet et à Jean-Claude Gayssot que, s'ils ne

modifiaient pas un peu le PIG (projet d'intérêt général), je retournerais dans ma campagne. C'était en juin 1997. Un mois après, le PIB était annulé.

Après, nous nous sommes tous battus pour le train, avec Jean-Philippe Isnard et d'autres. Là aussi, avec l'aide de Jean-Claude Gayssot au gouvernement et de Michel Vauzelle à la région, je crois que nous avons fait ce qu'il fallait faire. D'abord, des TCSP. On disait que Cannes-Grasse n'avait rien à voir avec l'A8 bis, mais c'était faux. C'était Grasse, Mouans-Sartoux, Cannes, Nice : cela commençait donc à ressembler un peu à une circulation est-ouest avec une pointe vers le nord sans rien changer puisque l'on travaillait sur un espace existant et sur une voie existante. Elle doit se continuer. Je crois que Monsieur Piel et Monsieur Bernasconi sont là. Il faudrait qu'ils me donnent la primeur de ce qui se passe à la région.

La troisième voie SNCF fait selon moi partie des projets prioritaires. Le tramway a suivi sur Nice. Nous souhaitons aussi qu'une ligne de tramway soit construite un jour entre Cannes et le Cannet. Un tramway est-ouest sur Nice serait également pertinent. Nous commençons ainsi à organiser les transports en commun en site propre sur la Côte d'Azur. Nous avons avancé dans certains secteurs, mais pas dans tous.

Personnellement, j'ai eu la chance de travailler au sein de deux commissions nationales du débat public. La première concernait la mise en place d'une ligne à très haute tension entre Boute et Carros. La concertation sur ce projet a été exemplaire. Je souhaite que celle qui se tient aujourd'hui soit du même acabit. Je crois qu'elle a bien commencé : il faut écouter d'abord tout le monde, puis prendre une décision. Le débat public sur la ligne Boute-Carros nous a permis de faire une expertise complémentaire, qui a été financée par la région. Cette étude a montré qu'au lieu de construire une deuxième ligne haute tension à 400 000 volts, on pouvait peut-être utiliser la ligne 200 000 volts existante en modifiant la hauteur des pylônes pour minimiser la gêne. Cette solution alternative a été acceptée.

J'ai également été désigné par l'assemblée nationale pour participer à la commission nationale du débat public relative à la construction d'un troisième aéroport en Ile-de-France. Après un an de travail, j'ai constaté que les dés étaient pipés et que la décision finale était déjà prise. J'ai donc démissionné pour exprimer mon désaccord.

Aujourd'hui, j'ai le sentiment que la concertation est bien faite. Votre présence, comme celle des habitants de Valbonne venus nombreux, est la preuve que vous répondez à cette invitation à la concertation. Je souhaite que chacun s'exprime. Nous savons nous battre sans grossièreté ni méchanceté. C'est comme cela que la démocratie avance. Chez nous, nous n'avons jamais frappé personne, mais nous avons toujours dit très fortement ce que nous pensions pour essayer d'avancer dans le bon sens.

Ce soir, plusieurs solutions seront présentées. La réunion de ce soir évoquera les questions liées à l'environnement, en liaison directe avec la santé.

Des projets immobiliers se développent. La vallée de la Cagne n'est pas abandonnée. De grands projets immobiliers sont envisagés, notamment des zones commerciales très denses dans la basse vallée de la Siagne. Le maire de La Roquette pourrait mieux vous en parler que moi.

Des travaux sont engagés pour protéger la Cagne des inondations. Les collectivités en payent une large part, ce qui est naturel. Vers le sud, se profile également un projet de création d'une surface commerciale sur 130 000 mètres carrés dans une zone qui, dans quelque temps, ne sera plus inondable.

Des projets sur Mougins sont également en cours. Les schémas directeurs ont tous été annulés. En outre, le SCOT ne démarre pas. Nous en sommes toujours au même point dans notre globalité de Cannes-Grasse-Antibes. Antibes s'est détachée par l'intercommunalité. Mouans-Sartoux, entre Cannes et Grasse, n'est régi par aucun schéma directeur. Par conséquent, nous sommes dans une position difficile. Le seul élément sur lequel nous pouvons nous appuyer, parce que nous y avons travaillé entre élus et associations, est la DTA. Il s'agit d'un bon document auquel nous pouvons nous référer pour toutes les décisions que nous prendrons.

Sur Mougins, un très important projet d'hypermarché est en cours dans la plaine des Bréguières. Un échangeur sur l'autoroute A8 a toujours été refusé par la DDE.

Un deuxième projet qui ne nous satisfait pas prévoit l'implantation d'un magasin Ikéa de 40 000 mètres carrés à Mouans-Sartoux, à trente mètres du collège, mais sur la commune de Mougins. Ce projet perturbera la circulation sur la pénétrante.

La position du Conseil général des Alpes-Maritimes me semble à ce titre très intéressante : le président du Conseil général a affirmé que le département ne voulait pas devenir le réceptacle de populations françaises et européennes, mais garder une population stable, ne dépassant que peu le million d'habitants.

La construction de l'axe autoroutier qui nous est présenté aujourd'hui permettra-t-elle de s'investir en parallèle dans le développement de transports en commun en site propre ? Avec un projet de 2,4 milliards d'euros, je crains qu'il ne reste pas de financements disponibles pour d'autres projets.

Je souhaite faire une autre remarque. Route signifie urbanisme, construction et développement de la population. Il me semble nécessaire de nous interroger d'abord sur nos ambitions pour la Côte d'Azur. Combien d'habitants voulons-nous accueillir ? A quel endroit ? Continuerons-nous de densifier la bande côtière ? Le débat public est là pour poser ces questions.

Je suis favorable aux transports en commun en site propre. Malheureusement, la LGV devrait passer par Mouans-Sartoux, qui est décidément accablée par tous les projets. Nous nous battons contre les mauvais projets et tenterons de conserver les bons. Nous militons pour une troisième voie, une sorte de RER entre Cannes et Nice. Il est stupide de saturer l'A8 pour se déplacer entre ces deux villes. Un lien parfait serait ainsi créé, à condition également qu'une troisième voie soit aménagée. Elle permettrait une circulation assez rapide. Le cabotage serait également à développer. Il est en effet stupide de laisser les camions sur les routes. Développer le ferroutage serait aussi très pertinent. Je ne comprends pas que n'ayons pas d'ores et déjà aménagé les tunnels ferroviaires pour permettre le transport des marchandises.

Ces solutions permettraient de pallier la diminution des ressources pétrolières. Nos réserves nous permettront de tenir quarante à cinquante ans, mais cette matière première se raréfie et coûte de plus en plus cher. Dans les dix à quinze années à venir, il convient de changer nos habitudes.

La construction de l'A8 bis aurait massacré la plupart de nos communes et empêché la réouverture du train Cannes-Grasse. Vous devez être conscients de cela.

Les embouteillages de l'A8 ne sont-ils pas causés par les sorties d'autoroute ? On le voit au Campon à Cannes et ici sur la pénétrante. Ne serait-il pas plus facile de s'occuper des points noirs ?

Le problème du contournement de Nice doit être traité, notamment pour des raisons de sécurité, mais des solutions meilleures que celles préconisées peuvent émerger.

Lors de l'élaboration du schéma directeur de Grasse, toujours en panne, un petit groupe d'élus s'est réuni et a constaté qu'une desserte de Sophia en site propre manque considérablement. Il n'est pas normal que le seul accès à ce bassin de 25 000 emplois soit la voiture individuelle. La technopole a rapporté suffisamment aux collectivités pour qu'elles envisagent une desserte en TCSP soit depuis l'aéroport de Nice soit depuis Antibes et Sophia.

Vous avez bien compris que Mouans-Sartoux a été traumatisée par les huit années de combat mené contre l'autoroute A8 bis. A la fin de cette réunion, nous espérons être convaincus par le fait que le projet présenté concerne bien le contournement de Nice. L'une des variantes prévoit le prolongement jusqu'à Sophia et même au-delà. Au cours de la réunion qui s'est tenue à Grasse, deux élus de Mougins et de Cannes ont suggéré ce prolongement jusqu'à la pénétrante Cannes-Grasse.

La liaison de Mandelieu à Pégomas pose problème. Le trafic est souvent obstrué. Le Conseil général était prêt à financer une voie de desserte en deux fois deux voies au départ de Mandelieu. Un agent de Cannes et le maire de Mougins avait proposé de prolonger le contournement de Nice jusqu'à la pénétrante Cannes-Grasse. Entre les deux, il ne reste que deux kilomètres entre Pégomas et Mouans-Sartoux, sur un tracé reprenant celui de l'A8 bis.

Je suis donc très inquiet pour la suite. Il faut que nous ayons les idées claires sur les variantes qui seront étudiées.

Dernier point, nous avons proposé à la commission d'ajouter une expertise particulière sur la santé et l'environnement. La loi permet d'étudier les conséquences d'une telle infrastructure sur la santé des habitants. Dites-nous bien, monsieur le président, avant que nous nous quittions ce soir, si nous devons ressortir les banderoles et la montgolfière.

S'il s'agit d'un véritable débat public, nous vous suivrons et vous encouragerons.

Je vous remercie.

### **Jean-Claude COQUET**

Je remercie Monsieur le maire pour son intervention. Nous laisserons le soin au maître d'ouvrage de répondre aux questions posées.

Pour ma part, je voudrais reprendre la parole un court instant pour vous donner des nouvelles de l'avancement du débat. Il a été question de prolonger ce débat de deux mois. Rien ne justifie pour le moment un tel prolongement. Seules des circonstances exceptionnelles pourraient entraîner une telle décision. La fin du débat reste donc programmée pour fin février.

Cinq réunions publiques se sont déjà tenues à Nice, Cannes, Antibes, Valbonne et Cagnes. Les prochaines réunions se tiendront à Nice. Au cours de ces réunions, il est apparu que certains points devaient être éclaircis. C'est pourquoi des ateliers ont permis d'approfondir certains thèmes : les estimations de trafic et les scénarios étudiés par la DDE.

Des cahiers d'acteurs sont édités. Il s'agit de documents de quatre pages qu'associations, groupements ou partis politiques peuvent produire à l'occasion du débat public. Nous publions ces cahiers qui présentent les opinions argumentées de chacun. Jusqu'ici, onze de ces cahiers ont été édités. Certains d'entre eux sont disponibles ici même ainsi que sur le site Internet du débat. Quatre autres sont en préparation.

Des cahiers d'experts sollicités sont également disponibles. L'un d'entre eux est déjà édité. L'autre est en préparation. Il sera distribué lors de la prochaine réunion.

Les cahiers d'acteurs pourront être présentés jusqu'au 15 février prochain. Quinze jours sont nécessaires pour étudier puis éditer ces documents. Néanmoins, si des contributions nous arrivent au-delà de cette date, elles seront prises en considération sous forme de contribution écrite dans le dossier. En revanche, elles ne pourront être éditées à 4 000 exemplaires. Aussi, si vous souhaitez voir votre contribution publiée à 4 000 exemplaires, vous devez nous la transmettre avant le 15 février prochain.

Le groupe socialiste et Verts du Conseil général a demandé une expertise complémentaire. Nous avons été saisis de cette demande début décembre. La Commission nationale a immédiatement décidé de confier l'étude de cette quatrième solution à un bureau d'études. Le cabinet Isis a ainsi été sélectionné. L'expertise est en cours. Les résultats seront diffusés à l'occasion de la prochaine réunion qui se tiendra le 6 février prochain.

A mi-parcours, la commission ne peut proposer de bilan. Nous attendons la fin du débat. Le DDE peut, en revanche, exprimer son opinion sur ce qu'il a entendu. Il pourra également aborder les fiches d'informations complémentaires que nous lui avons demandé d'établir pour que votre information soit complétée sur un certain nombre de points qui ne nous paraissaient pas suffisamment creusés dans le dossier initial. Je lui laisse donc la parole.

## **Exposés du maître d'ouvrage sur le projet**

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

J'interviens au nom du directeur départemental de l'Équipement. Le débat public sur le projet de contournement 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 de l'Équipement et des Transports, maître d'ouvrage, il permet de préciser l'opportunité du projet de contournement autoroutier de Nice, un grand projet pour 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 complètement, dans un objectif de développement durable et en cohérence avec les orientations de l'État inscrites dans la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes, la volonté commune de donner la priorité aux transports collectifs et aux modes de transport alternatifs à la route. D'ailleurs, des scénarios volontaristes de développement prioritaire des transports collectifs, complémentaires à celui étudié, 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. Jusqu'où ? Comment ? Tel est l'enjeu du débat public. Si l'opportunité du projet de contournement autoroutier de Nice devait se confirmer, ce projet sera tout à fait différent des projets abandonnés que furent l'A8 bis et l'A58. En effet, les six options proposées par l'État intègrent les propositions faites par les associations qui s'étaient opposées aux anciens projets.

Les trois solutions présentées par la DDE au débat public ont une longueur maximale de 25 à 30 kilomètres, bien inférieurs aux 60 ou 100 kilomètres des projets abandonnés.

Le contournement de Nice est un nouveau projet, en totale cohérence avec les orientations de la directive territoriale d'aménagement des Alpes-Maritimes qui fixe comme objectif d'entreprendre des études et de conduire des procédures afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme.

La prise en compte de l'environnement dans le cadre du projet de contournement de Nice constitue une priorité. En amont du débat public, une étude de l'état initial de la zone du projet et une étude des impacts des solutions présentées sur l'environnement physique naturel et humain ont été réalisées. Cette étude vous sera présentée ce soir par Monsieur Jacotot du bureau d'études Scetauroute. C'est d'ailleurs sur la base de la sensibilité environnementale et du résultat de ces études qu'ont été privilégiées des solutions en tunnel qui minimisent les impacts.

En dernier lieu, je souhaite exprimer, en lien avec les questions de développement durable, la position du maître d'ouvrage sur la solution présentée par certaines associations d'une transformation de l'autoroute 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'État, le contournement de Nice n'a pas pour



vocation de 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 bien prioritairement de renforcer les transports collectifs, de préserver l'environnement dans un souci de développement maîtrisé du département et de ne compléter la capacité routière que de façon 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 (2x3 voies au minimum). De ce fait, les impacts environnementaux comme les coûts seraient bien plus importants.

Une telle orientation ne fait pas partie de la position de l'Etat. En revanche, des projets nouveaux de transport en commun sur l'autoroute pourraient être étudiés.

De même, la gratuité n'est pas à l'ordre du jour. Je rappelle que celle-ci avait été étudiée quelques années en arrière. Les coûts d'une telle opération seraient extrêmement 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 l'utilisation des transports collectifs.

La gratuité de l'une des deux infrastructures favoriserait sa saturation et ne permettrait pas d'atteindre l'équilibre des trafics entre le contournement de Nice et l'A8. L'objectif majeur d'amélioration de la sécurité de l'aire d'autoroute entre Saint-Isidore et Nice-Est ne serait pas atteint.

Il nous semble donc, en conclusion, 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.

Je tiens à vous informer que nous préparons actuellement, à la demande du président, 7 fiches thématiques, complémentaires au dossier de débat public qui fait déjà 108 pages.

Je donne à présent la parole à Philippe Prudhomme qui vous présentera le projet de contournement de Nice, un grand projet permettra de mieux circuler d'est en ouest dans les Alpes-Maritimes.

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

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

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

## **I. Identification des problèmes et méthode de travail utilisée**

Nous avons constaté une difficulté de fonctionnement des réseaux routiers et autoroutiers, difficultés partagées quotidiennement par les usagers de l'A8 en particulier. L'augmentation continue du trafic poids lourds et un accroissement des encombrements conduisent à une augmentation des temps de trajet, une incertitude des temps de parcours, une augmentation des risques d'accident et une augmentation des difficultés d'accès des secours. Nous avons mis en œuvre une démarche classique d'analyse et de résolution de problèmes qui s'est appliquée à définir en commun des objectifs 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.

## **II. Diagnostic du territoire**

Nous avons constaté une urbanisation galopante qui menace les grands équilibres du territoire et qui pèse notamment sur un environnement exceptionnel, une croissance démographique soutenue à l'origine d'une inflation du prix du foncier, 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 structuré en peigne. La sécurité de l'A8 pâtit principalement des difficultés géométriques du tracé existant entre St Isidore et Nice Est, qui se caractérise par des fortes pentes, un profil en travers variable avec des réductions de largeur de 3 à 2 voies et une succession de virages serrés. Aussi, nous mettons en évidence de fréquentes remontées de queues de bouchons dans les tunnels de Las Planas au droit de l'échangeur de Nice Nord et de la zone au droit de l'échangeur de Nice Est. Enfin, nous notons des problèmes d'accessibilité des secours en l'absence de réel itinéraire de 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 demi supérieur au taux national.

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

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

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

- Les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire. Urbanisme, environnement et déplacements sont interdépendants.
- Il est nécessaire de renforcer la cohérence des politiques et de mener des actions dans la durée.

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

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

Deux secteurs stratégiques ont été identifiés : la basse vallée du Var et Sophia Antipolis.

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

Cependant, pour répondre à la demande de déplacement prévue à l'horizon 2020 et améliorer à plus court terme les conditions de circulation, des investissements routiers complémentaires sont nécessaires. J'en citerai quatre parmi d'autres : le programme de résorption des points noirs routiers du Conseil général des Alpes-Maritimes, les travaux de sécurisation des tunnels de l'A8, le doublement de l'autoroute urbaine sud et la voie des 40 mètres sur Nice. Tous ces investissements routiers et de transports collectifs ont été intégrés dans le réseau de référence 2020 du modèle multimodal que nous avons utilisé pour nos études de trafic.

La carte de saturation indique clairement que la situation va malgré tout continuer de se dégrader de façon importante sur l'A8 entre Antibes et Nice Est à l'exception du tronçon St Augustin-St Isidore dont l'élargissement à deux fois 3 voies est prévu entre 2007 et 2010.

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

## **IV. Le projet de contournement de Nice**

### **1. Les objectifs**

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

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

### **2. Les fonctionnalités**

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

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

### **3. Les 3 solutions soumises au débat**

Nous soumettons au débat 2 solutions autoroutières nouvelles à 2 fois 2 voies indépendantes de l'A8 qui dédoublent l'autoroute existante sur 25 à 28 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. Deux tubes unidirectionnels seront reliés entre eux par des galeries de liaison ; la vitesse autorisée y serait limitée à 110 kilomètre/h. Deux échangeurs seront aménagés à l'Est de Sophia-Antipolis et dans la vallée du Var, ainsi qu'un demi-échangeur dans la vallée du Paillon, afin de permettre au trafic de poids lourds venant du Nord de la vallée du Paillon de monter sur le contournement de Nice pour se diriger vers l'Ouest. Cette nouvelle infrastructure sera complétée par un élargissement à deux fois quatre voies de l'A8, entre Biot et Antibes. Un échangeur est également prévu à Biot, dans le cadre de la DTA. Cette solution fera 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2 milliards d'euros.

- **la solution 2**

La deuxième solution, dite solution longue, est identique à la solution courte à l'Est du Var. A l'Ouest du Var, la bifurcation autoroutière se situerait aux Bréguières sur la commune de Mougins. L'échangeur de desserte de Sophia Antipolis se situerait dans la carrière de Laroque, à

l'intersection avec la voie de liaison entre les RD 604 et 2085 programmée par le Conseil général. Cette solution se développerait sur 28 kilomètres, dont 24 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**

La troisième solution consiste à aménager l'A8 existante en ajoutant des ouvrages à 2 voies dans les zones où l'A8 ne comporte que deux voies. La vitesse dans les tunnels de l'A8 resterait limitée à 90 kilomètres/h. Cette solution fonctionnerait avec les échangeurs existants de St 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 3 solutions à l'est du Var met en évidence les différences en termes de sécurité (suppression des pentes facteur de risque d'échauffement des moteurs à la montée et des freins à la descente dans le cadre des solutions 1 et 2), et les différences en termes d'impact sur l'environnement : pas d'émergence à l'air libre des solutions 1 et 2, division par 4 en moyenne des émissions polluantes lorsqu'on passe d'une pente à 5 % à un profil en long à plat.

#### **4. Le financement**

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

#### **5. Le calendrier**

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

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

**Jean-Claude COQUET**

Avant de poursuivre avec les interventions des autres acteurs, je souhaite donner la parole à la salle.

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

### **Jean-Philippe ISNARD**

Je suis le « Monsieur train » de la région.

Je souhaite dire aux représentants de la DDE et des organismes publics ici présents que ce projet est magnifique, mais malheureusement tronqué. En effet, des tenants semblent avoir échappé complètement aux grands penseurs de la région et de l'Etat. Pourquoi l'autoroute A8 est-elle saturée ? La seule solution proposée est de doubler l'autoroute, mais je suis désolé, il existe une autre solution. Plus de 45 % du trafic routier de ce département concerne des liaisons entre l'Espagne et l'Italie. Pourquoi le gouvernement, l'Etat, la région et le département devraient-ils engager des investissements coûteux pour favoriser ce déplacement d'un pays à l'autre alors que le transport des camions au départ du port de Barcelone jusqu'au port de Gênes serait plus satisfaisant du point de vue environnemental ? Or cette solution n'est jamais mentionnée.

Il n'est pas normal que les contribuables des Alpes-maritimes, qui ont déjà payé l'autoroute A8 qui devait devenir gratuite, soient indisposés par les embouteillages occasionnés par les péages distribués tout au long du parcours.

Ce volet doit donc être examiné plus sérieusement : il convient de pénaliser les transports routiers de marchandises à travers les Alpes-Maritimes en mettant en place un péage forfaitaire égal au montant du coût du transport par bateau de Barcelone à Gênes. Ainsi, vous verrez, mesdames et messieurs, que 40 % du trafic routier sera diminué. Merci.

### **Jean-Claude COQUET**

Je vais laisser le soin au maître d'ouvrage de vous répondre, mais je souhaiterais intervenir sur un point. Vous affirmez ne rien avoir lu concernant le merroutage. Or le dossier de 108 pages évoque en une ou deux pages cette solution identifiée comme l'une de celles qui doivent être développées. Mes souvenirs sont un peu vagues. Aussi vais-je laisser le DDE apporter les précisions, car il doit avoir le dossier sous la main.

### **Philippe UNTERREINER**

Au droit de Nice, le pourcentage de trafic international routier en provenance de l'Espagne vers l'Italie ou dans l'autre sens n'est pas de 45 %. Il se situe en réalité entre 7 et 10 %. Ce n'est donc pas le trafic international routier entre l'Espagne et l'Italie ou le trafic routier régional qui est responsable de la saturation, mais bien les déplacements locaux. Ceci paraît important pour bien comprendre nos propositions.

Vous parlez de doubler l'autoroute. Je préfère parler de dédoublement. La nouvelle infrastructure autoroutière a vocation à accueillir notamment ce trafic international routier ainsi que le trafic régional et départemental. Elle complètera l'autoroute A8.

En ce qui concerne les autoroutes de la mer, je tiens à rappeler que le développement du merroutage est une volonté forte du ministère des transports, mais que ce merroutage ne suffira pas pour faire face à l'augmentation du trafic international entre l'Espagne et l'Italie sur l'arc méditerranéen. Ce trafic, à l'horizon 2020, croîtra de plus de 62 %, sachant que le merroutage absorbera 24 % de l'augmentation. Sans politique de développement des autoroutes de la mer, plus de 80 % d'augmentation du trafic international routier seront donc enregistrés. Avec les autoroutes de la mer, ce pourcentage sera réduit de 20 %. Le trafic international routier entre l'Espagne et l'Italie n'augmentera alors que de 62 %.

Ce propos est présenté dans le dossier du débat public.

### **Jean-Paul MENARD, association Les Amis du Rail azuréen**

Nous sommes réunis ce soir à Mouans-Sartoux, commune qui fut au cœur de la lutte contre l'A8 bis. Le projet qui nous est présenté aujourd'hui ne concerne pas directement la commune de Mouans-Sartoux et les communes environnantes. Néanmoins, je partage les préoccupations du maire de Mouans-Sartoux. Certains risques ne doivent pas être négligés. C'est la raison pour laquelle les associations demeurent vigilantes.

J'ai d'ailleurs proposé la reconstitution de l'ancienne coordination contre l'A8 bis, dès que possible. Le cas échéant, en cas de menace sérieuse, nous sommes prêts à reprendre le combat contre un projet qui détruirait l'environnement de la Côte d'Azur, qui est une région touristique très appréciée non seulement des touristes français, mais également des touristes étrangers.

Cela étant, pour en revenir au thème de ce soir - les impacts environnementaux du projet -, il conviendra d'agir pour apporter une double réponse : améliorer les transports en commun à partir des projets actuels et à venir et améliorer l'autoroute de contournement actuelle en supprimant les points d'étranglement. Je pense notamment à l'échangeur de Saint-Augustin, qui est à une seule voie, ce qui est la cause d'importants bouchons dans ce secteur. En outre, une troisième voie pourrait être ajoutée sur les tronçons de l'autoroute de contournement constitués actuellement de deux fois deux voies. Il est inutile de développer d'autres projets que ceux-ci.

Enfin, l'essentiel du trafic est constitué actuellement de poids lourds. Les camions sont nos ennemis, car ils sont la cause de nuisances diverses. Ils provoquent des risques d'accidents non négligeables. C'est pourquoi il convient de tout mettre en œuvre pour développer le transport de marchandises par bateau ou par chemin de fer.

### **Jean-Claude COQUET**

Le DDE pourrait répondre sur les aménagements à Saint-Augustin. Quant au reste de votre intervention, il s'agit d'une déclaration dont nous avons pris note.

### **Philippe UNTERREINER**

Les travaux que vous mentionnez sur l'échangeur de Saint-Augustin, appelé Nice-promenade, sont déjà programmés. Ils feront l'objet d'une enquête publique menée par Escota. Les travaux

démarreront très prochainement. Il s'agit d'élargir à deux fois trois voies la section Saint-Augustin-Saint-Isidore et de réaménager l'échangeur Nice-promenade qui constitue aujourd'hui un goulot d'étranglement.

### **Gérard PIEL, vice-président du Conseil régional**

Je ne suis pas présent ici en tant que vice-président du Conseil régional, mais pour présenter le cahier d'acteurs qui a été réalisé par les élus communistes républicains du département.

Au-delà des solutions présentées aujourd'hui, nous pensons qu'une autre solution constitue une véritable alternative au contournement autoroutier. Il s'agit d'une solution développant les transports collectifs. Je m'explique.

Si le trafic des poids lourds ne représente qu'une si petite partie du trafic autoroutier, ce sont bien les transports en commun qu'il convient de développer, non pas les transports collectifs sur autoroute, mais les transports collectifs qui sont prévus dans ce département. Je parle de la 3<sup>ème</sup> voie littorale ferroviaire, je parle de tous les dossiers de TCSP, Sophia-Antipolis, le Cannel, le tramway de Nice y compris sa 2<sup>ème</sup> voie. Le développement de pôles multimodaux permettant de relier ces différents transports collectifs est également essentiel. Ce développement des transports en commun permettrait d'enlever des milliers de voitures des routes et des autoroutes pour reporter les utilisateurs sur les transports en commun.

Le coût du projet de contournement proposé s'élève à 2,4 milliards d'euros. Il convient de le comparer à celui des transports en commun. Dans les vingt ans qui viennent, même si les collectivités territoriales se substituent à l'Etat qui ne finance déjà presque plus ce type de dossiers, elles ne disposeront pas des fonds nécessaires pour développer parallèlement ces deux types d'infrastructures. Un choix décisif doit donc être opéré aujourd'hui. Nous pensons que ce choix doit s'opérer en faveur des transports en commun.

Lors du débat sur l'A8 bis, on nous annonçait des engorgements qui paralyseraient la circulation sur l'A8. Or aujourd'hui, si l'on exclut la proximité des échangeurs, nous pouvons circuler sur l'A8. C'est lorsque l'on veut sortir de l'autoroute que des problèmes se posent. Par conséquent, développons les transports collectifs et tous les transports en site propre.

En ce qui nous concerne, nous ne voterons pas la construction d'un équipement autoroutier géré par le privé, au-delà d'Escota, puisque l'Etat a en effet décidé de vendre les autoroutes.

Le Président de la République s'est exprimé à Kyoto et encore il y a quelques jours au moment des vœux en faveur du développement du transport ferroviaire et de la diminution de la consommation de pétrole. La meilleure façon de cesser le pillage d'énergies non renouvelables est le développement du transport collectif et l'interruption de la construction de routes et d'autoroutes.

Calibrer la partie contournement de Nice de l'autoroute n'est pas réalisable. Nous voyons bien la différence en termes de financement, d'atteintes à l'environnement ou de sécurité. Si des agressions sont intervenues dans le train Nice-Lyon le soir du réveillon, les morts sur les routes et les autoroutes n'ont pas été évoqués. Merci.



**Jean-Claude COQUET**

Merci Monsieur. Le débat a eu au moins le mérite de faire apparaître vos attentes en matière de transport collectif. Dès le lancement du débat, ce problème a été soulevé. C'est pourquoi un atelier a été constitué sur ce sujet. Son responsable peut évoquer les travaux menés.

**Xavier GODARD, responsable de l'atelier sur les transports collectifs**

Une première réunion de l'atelier, fin novembre dernier, a permis de définir les hypothèses qui pourraient servir à de nouvelles projections de déplacements. Nous avons ainsi proposé des orientations aux modélisateurs. Le travail est aujourd'hui bien avancé. Une deuxième réunion de cet atelier permettra de prendre connaissance des résultats et de tirer des conclusions.

Les nouvelles projections prévoient une volonté plus affirmée de développer les transports collectifs. Nous verrons en quoi ces nouvelles hypothèses influent sur le degré de saturation des infrastructures routières et sur l'opportunité des différentes variantes qui sont proposées par le maître d'ouvrage.

Nous avons conscience que ce débat public ne résoudra pas toutes les options de politiques en faveur du développement du transport collectif. Ce chantier devra être repris après notre débat public sur le contournement routier de Nice. Ce dossier relève essentiellement des collectivités territoriales et non plus de l'Etat. Un basculement des responsabilités est opéré. Le projet de contournement routier de Nice mobilise l'Etat et ses services, tandis qu'une politique volontariste en faveur des transports collectifs mobilise les différentes collectivités territoriales.

**Jean-Raymond VINCIGUERRA, conseiller général Vert des Alpes-Maritimes**

Je souhaite faire deux remarques et poser une question à Monsieur Unterreiner.

Première remarque, la dichotomie entre Etat et collectivités territoriales en ce qui concerne la programmation des infrastructures routières d'une part et des infrastructures de transport collectif d'autre part ne me semble pas tenir debout. Je suis désolé de vous le dire. Lorsque l'Etat projette éventuellement et soumet au débat public la pertinence de mettre en place un contournement autoroutier, les collectivités territoriales participent au projet par le biais d'une contribution en termes de subvention d'équilibre. Il n'est donc pas envisageable de dissocier l'intervention des collectivités territoriales d'une éventuelle infrastructure routière qui serait laissée à la seule initiative de l'Etat.

De plus, la directive territoriale d'aménagement est diligentée par l'Etat. Or elle fixe, comme première priorité pour les Alpes-Maritimes, le développement des transports collectifs. Ce développement ne dépend donc pas de la seule initiative des collectivités locales mais bien de l'Etat, en concertation avec les collectivités, les associations et la population.

Deuxième remarque, dans ce département se sont succédés deux débats publics. Le premier concernait la construction de la LGV, le second un projet d'autoroute. Les différents projets sont séparés. Aucune vision globale des déplacements n'est envisagée dans ce département. Il s'agit d'une erreur profonde due à la politique menée actuellement par l'Etat. Je suis désolé, mais cette

manière de traiter les Alpes-Maritimes, sans vouloir avoir la vision globale que la DTA avait, est une erreur profonde.

Enfin, j'ai une question pour Monsieur Unterreiner. J'ai perçu une petite évolution dans le discours de Monsieur Unterreiner, hélas très vite démentie et contredite par la présentation de Monsieur Prudhomme.

Monsieur Unterreiner a expliqué que le débat public avait pour objet de savoir s'il fallait ou non construire une infrastructure routière supplémentaire dans le département et, si c'était le cas, avait pour objet de réserver des emprises. C'est ce que je dis depuis le début. Dans le cadre de la DTA, nous n'avons qu'à réserver des emprises. La DDE a intégré cette notion. Peut-être le mois de vacances que s'est donné la CPDP a-t-il permis des évolutions dans le discours.

Cela dit, ensuite Monsieur Prudhomme a présenté le projet et a donné un calendrier avec une réalisation à 15 ans. Je suis désolé, mais la réserve des emprises ne peut être faite qu'après établissement des tracés fins, soit quatre ou cinq ans après le débat public. Donc, cela veut dire qu'il ne reste que sept ou huit ans pour la réalisation. Je suis désolé, mais ce n'est pas le temps nécessaire pour réaliser une véritable politique globale de transports collectifs dans les Alpes-maritimes et en tirer des bilans.

Encore une fois, il me semble que nous avons encore affaire à un double langage qui est classique depuis l'ouverture du débat public. Les responsables affirment être prêts à nous accorder ce que nous demandons : ne pas faire l'A8 bis et respecter la DTA. Mais à l'arrivée, ils ne respectent pas le premier objectif de la DTA qui est la priorité donnée aux transports en commun avant d'envisager la réalisation d'une infrastructure routière.

Je m'inquiète donc et souhaite obtenir une réponse. Voulez-vous faire des réservations d'emprises dans le cadre d'une priorité donnée aux transports en commun au sein d'une démarche de projet qui demande une réalisation aussi complète que possible des transports en commun puis une série d'évaluations, ce qui reporte le projet non pas à 10 ou 15 ans mais au moins à 25 ans ? Ou voulez-vous prétendre faire des réservations d'emprise pour les utiliser très vite, ce contre quoi nous nous battons depuis 1987 ? Je vous prie de répondre à cette question. Merci.

### **Jean-Claude COQUET**

Vous faites le procès du débat public qui, selon vous, découperait les projets pour mieux les faire passer. Je ne pense pas que cela résulte d'une volonté machiavélique. La preuve en est que nous prévoyons l'organisation d'un débat public global sur la politique de transport dans la vallée du Rhône, alors que jusqu'ici, les débats ne concernaient que des projets séparés.

Nous avons donc suivi votre proposition, sur la vallée du Rhône certes, mais à la suite d'interventions de personnes qui, comme vous, ont appelé à la nécessité d'organiser un débat global. La loi sur les débats publics est récente. On invente un peu tous les jours. Vous avez raison, mais pour ici, il était déjà un peu trop tard.

**Jean-Raymond VINCIGUERRA**

Il n'est jamais trop tard pour bien faire.

**Jean-Claude COQUET**

Ceci étant dit, je vais passer la parole au DDE, qui a été interpellé par le conseiller général. Ensuite, je vois que le Dr Gillard souhaite intervenir, mais je souhaiterais aussi donner la parole à des personnes que je ne connais pas.

**Philippe UNTERREINER**

Merci monsieur le président. Nous sommes cohérents avec les orientations inscrites dans la DTA. Il s'agit bien de développer, en priorité, les transports collectifs. Or nous avons montré dans nos études que, quand bien même nous prendrions en compte tous les projets de transport collectif inscrits dans la DTA et qui devraient être réalisés par les collectivités locales à l'horizon 2020, l'autoroute A8 sera malgré tout saturée en 2020. C'est pourquoi nous avons étudié des solutions routières et autoroutières.

En ce qui concerne la réservation d'emprise pour un projet autoroutier de l'ampleur de celui-ci, il convient d'aller jusqu'aux enquêtes publiques pour pouvoir réserver les emprises. Le calendrier présenté plus tôt par Monsieur Prudhomme est bien sous réserve d'une décision favorable quant à la poursuite des études en juillet 2006, à l'issue du débat public.

Si la décision est favorable en juillet 2006 et que les décisions politiques sont prises quant à la réalisation de ce projet, alors le calendrier prévisionnel sera applicable.

**Jean-Claude COQUET**

Je vois que l'heure tourne. Je vais donc passer la parole à Monsieur Daufès, le représentant de la CCI. Dr Gillard, je vous donnerai la parole après l'intervention de Monsieur Daufès, je vous le promets.

## **Première intervention des invités**

**Eric DAUFES, membre de la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte-d'Azur**

Je représente le monde économique au travers de l'Union patronale et de la CCI. Je voudrais vous parler de ce que pense le monde économique de ce projet et vous dire comment il le perçoit.

La communauté d'agglomération Pôle Azur Provence compte 5 600 entreprises qui emploient 27 000 salariés. Ce bassin se démarque par le très fort développement de l'industrie, ce qui est très rare sur la Côte d'Azur. Il se différencie par l'existence du pôle arômes et parfums, dont l'excellence a été reconnue. Il convient de tenir compte de ce paramètre pour les vingt prochaines années. Ce pôle d'activité est une spécificité nationale. Il regroupe seulement 2 % des entreprises du bassin, mais génère 11 % des emplois et regroupe 20 % des entreprises de moins de cinquante salariés. Ce pôle a été récemment labellisé pôle de compétitivité. Le bassin grassois a une dimension internationale grâce au secteur industriel qui a un taux d'exportation de 31 % et qui compte une vingtaine d'entreprises à capitaux étrangers.

Les enjeux du projet de contournement de Nice sont la réponse à la saturation des réseaux routier et autoroutier sur l'axe est-ouest. Les problèmes de circulation sur l'A8 d'ouest en est pénalisent les actifs qui habitent de plus en plus loin de leur lieu de travail. Ainsi, leurs besoins en termes de déplacement sont plus importants. Les problèmes de circulation pénalisent également le fonctionnement des entreprises du bassin grassois : échanges économiques, tourisme lié à l'industrie du parfum, liaison avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur.

L'amélioration de la circulation d'est en ouest sur l'A8, permise par le projet, constitue donc un enjeu de première importance pour le bassin grassois. Il est donc essentiel que le secteur grassois soutienne le projet. Le projet constitue également une opportunité d'améliorer les déplacements d'est en ouest à partir du bassin grassois. Entreprises et salariés du bassin souffrent des difficultés de circulation. Au niveau de Grasse, nous assistons à une superposition de différents trafics qui créent des embouteillages sur les infrastructures inadaptées.

Le flux des actifs qui travaillent dans des entreprises du bassin grassois et le secteur du plan de Grasse, très dynamique, génère de nombreux déplacements de salariés, de clientèle ou d'approvisionnement. Le flux des actifs habitant l'ouest du bassin et le Var travaillant à Sophia-Antipolis ou Cannes est toujours plus important.

Le prolongement de la pénétrante Cannes-Grasse en boulevard urbain au sud de Grasse, prévu dans le plan de résorption des points noirs du Conseil général, répondra en partie à ces difficultés.

Toutefois, il est également nécessaire de développer de meilleures liaisons vers l'est à partir du bassin grassois, vers Sophia-Antipolis, Carros et Nice, plutôt que de concentrer tous les déplacements est-ouest sur le littoral et aboutir, à terme, à une saturation de l'A8 entre Cannes et Antibes.

Ces meilleures liaisons répondraient aux besoins de déplacement des actifs et permettraient de développer les échanges économiques entre les différents pôles d'activité.

Or certaines des solutions du projet de contournement routier de Nice proposent un échangeur à Sophia-Antipolis. Il est donc important d'étudier les possibilités d'irriguer l'ouest du département à partir de cet échangeur.

Il est nécessaire d'insérer le projet dans une réflexion plus globale sur les déplacements à l'échelle départementale. Le schéma départemental des déplacements que doit élaborer l'Agence d'urbanisme cette année est donc essentiel dans cette perspective. Ce schéma doit intégrer l'ensemble des modes de déplacement, et donc des transports en commun.

En effet, une amélioration de l'offre en transports en commun est nécessaire pour apporter des solutions pour une partie des déplacements. Les entreprises du bassin grassois qui financent une part importante, voire très importante des transports collectifs, via la taxe versement transport, réclament une desserte performante des pôles d'emplois, de meilleures connexions entre les différents réseaux de transport, un billet unique et une garantie sur la durée du transport.

Pour le bassin grassois, avec la réouverture de la ligne Cannes-Grasse, l'un des enjeux est d'améliorer les connexions entre les transports en commun, entre les gares et les pôles d'emploi. Pour l'instant, la desserte des entreprises est loin d'être satisfaisante. Les entreprises subissent des augmentations des taxes de versement transport sans concertation ni information préalable et sans amélioration tangible en retour, à savoir au moins une desserte correcte pour nos salariés.

Cette amélioration de l'offre de transports en commun, si elle est indispensable, n'est pas pour autant suffisante pour résoudre les problèmes de circulation. Les transports en commun ne peuvent être performants dans les nombreux secteurs d'habitat diffus qui se sont développés autour de Grasse et dans le Var. Il est donc nécessaire d'apporter également des améliorations au réseau routier.

Le schéma départemental des déplacements devra également prendre en compte les problèmes du fret. Les entreprises rencontrent en effet de nombreux problèmes en ce qui concerne le transport de marchandises dans le secteur de Grasse, suite aux différents arrêtés communaux restreignant la circulation des poids lourds. Il convient de proposer des solutions à court terme à ce problème, en définissant et en mettant en place des itinéraires pour les poids lourds. Le contournement routier de Nice et ses liaisons avec l'ouest contribueront à apporter des solutions sur le long terme.

Quelle solution répond le mieux à ces différents enjeux ?

La solution d'aménagement sur place ne répond pas du tout aux problèmes de circulation à l'ouest du fleuve Var. Entre la solution courte jusqu'à Biot et la solution longue jusqu'à Mougins, nous choisissons la seconde qui, selon nous, répond le mieux aux enjeux du projet pour l'ouest du département car elle offre de meilleures possibilités de liaisons avec le bassin grassois.

La solution longue est également celle qui a le moins d'impact sur l'environnement. A l'est du fleuve Var, elle est totalement en tunnel. A l'ouest, elle peut être plus enterrée que la solution courte, avec un impact plus limité au passage des vallons. Elle permet une meilleure insertion de l'échangeur de Sophia-Antipolis.

En conclusion, il nous semble essentiel que les acteurs de l'ouest du département, en particulier ceux du bassin grassois, se positionnent pour la poursuite rapide des études relatives à la solution longue.

Cette position est celle de l'Union patronale et de la CCI.

### **Jean-Claude COQUET**

Je vous demande de respecter les orateurs, sans quoi l'expression démocratique ne sera plus possible.

J'ai promis au Dr Gillard de lui passer la parole, mais il a bien voulu me donner le texte de son intervention. Je vais la lire : « Les échangeurs prévus à Villeneuve-Loubet (La Vanade) et Roquefort-Les Pins (La Roque) ne sont-ils pas étroitement liés aux 12 000 hectares qui sont actuellement inconstructibles autour de Sophia-Antipolis sur Villeneuve-Loubet et Roquefort et qui sont prévus pour être urbanisés ? » Cette question s'adresse à la DDE qui assure, en plus de la construction des routes, la gestion des problèmes de construction.

### **Philippe UNTERREINER**

L'échangeur que nous proposons à l'ouest pour les solutions courte et longue permettra d'améliorer l'accessibilité par le nord et le nord-est du site existant de Sophia-Antipolis. Cet échangeur permettrait également la desserte des extensions de cette zone inscrites dans la DTA.

L'objectif de l'échangeur à l'ouest que nous proposons – il pourra ne pas être retenu – est d'améliorer l'accessibilité par le nord ou le nord-est de Sophia-Antipolis, dans ses implantations actuelles ou futures.

### **Jean-Claude COQUET**

Monsieur Gillard, je vous demande d'être bref, car je vois beaucoup de doigts qui se lèvent.

### **Docteur GILLARD**

Je me félicite qu'aucun projet affirmé ne concerne Mouans-Sartoux, quoique des dangers se précisent. En tant que vice-président de la coordination contre l'A8 bis, je suis souvent venu soutenir les habitants de Mouans-Sartoux. J'espère que, pour ce qui va se passer du côté de Roquefort, vous viendrez nous soutenir à Roquefort. Comme Monsieur Ménard, nous sommes bien évidemment prêts, si les deux échangeurs se construisent là où il est prévu de les construire, à relancer la coordination. Pourquoi ? Là encore, c'est le double langage à la puissance 20.

Vous affirmez ne pas vouloir favoriser la périurbanisation, mais qu'allez-vous faire à La Vanade et à Laroque ? 12 000 hectares sont prêts à être urbanisés dans les projets du Conseil général. 12 000 hectares, c'est toute la barrière verte de Sophia Antipolis qui va sauter. Vous croyez que nous allons vous laisser faire ! Soyons clairs.

Je constate que le groupe PS-Verts a accepté la première solution proposée. Les élus ne se sont-ils pas fourvoyés ? Ce que nous avons prévu de façon très claire dans l'alternative à laquelle je

souscris, c'est un tunnel sans échangeur de Biot à St Isidore. Là, on peut commencer à discuter. Si vous prévoyez ces échangeurs, la lutte sera sanglante.

### **Jean-Claude COQUET**

Docteur, tout de même !

### **Pierre BERNASCONI**

Je n'avais pas prévu d'intervenir, puisque Gérard Piel est intervenu au nom de l'association des élus communistes républicains, mais les propos tenus par le représentant de la CCI me poussent à réagir.

Ce dernier nous a fait une démonstration du fait que ce projet ne se limite pas à régler des problèmes de circulation à travers le département. Il s'appuie sur des objectifs de développement économique. En effet, il s'agit de mieux irriguer le projet de métropole Côte d'Azur, porté par les élus de la majorité présidentielle pour la bande littorale élargie des Alpes-Maritimes, pour y concentrer tous les financements publics de l'Etat – de plus en plus rares – et des collectivités territoriales.

Pendant ce temps, d'autres zones du département (zones rurales, moyen pays, haut pays) sont de plus en plus laissées à l'abandon. Il s'agit donc de concentrer tous les investissements publics sur la bande littorale élargie du département pour que les grandes entreprises viennent rentabiliser leurs capitaux. Votre exposé montre bien que ce projet est sous-tendu par la volonté du patronat de s'enrichir sur les territoires rentables de la région, j'ai nommé la grande agglomération marseillaise et l'agglomération Nice-Côte d'Azur, en laissant à l'abandon tout le reste du territoire. Pour ces raisons, il est de plus en plus difficile de préparer le prochain contrat de plan, alors qu'il répondait lui à l'aménagement de l'ensemble des territoires.

Quant au financement, les 2,4 milliards d'euros envisagés ne signifient rien pour nous. La semaine passée, *Nice-Matin* publiait la liste des grands chantiers engagés dans les Alpes-Maritimes. Le plus grand d'entre eux est celui de l'hôpital de Cannes dont le coût s'élève à 150 millions d'euros, soit 18 fois moins que le budget du contournement routier de Nice. Cette somme représente également l'addition des budgets du Conseil général des Alpes-Maritimes et du Conseil régional pour un an. Comme le disait Gérard Piel, si de tels financements sont monopolisés sur ce projet dans son option longue, on ne pourra plus financer les autres projets. En plus, si des sociétés privées en assurent la gestion...

### **Jean-Claude COQUET**

Je vous demande de faire un peu moins long.

### **Jacques EMERI**

Depuis le début de ce débat, je me sens gêné car le contournement de Nice n'a pas été réellement évoqué. Seul le Président de la CCI a joué cartes sur table : on ne parle plus du contournement de Nice stricto sensu, mais on parle du prolongement de cette voie vers l'ouest. Or je suis désolé, mais

je trouve que, dans ce débat, les dés sont pipés ne serait-ce que par la dénomination du projet de développement vers l'ouest. Pour moi, le contournement de Nice s'arrête au Var. On peut prévoir des raccordements plus ou moins longs, ou alors que l'on joue cartes sur table et qu'on nous le dise.

**Noël PERNA**

Quinze à vingt kilomètres de tunnels sont envisagés. Où seraient entreposés les terrassements ? Les décharges constituent un véritable problème dans le département. Aucune commune n'acceptera de recevoir les terrassements des tunnels.

**Jean-Claude COQUET**

Une réponse rapide de la DDE.

**Philippe UNTERREINER**

Six millions de mètres cubes de terrassement sont prévus dans la solution longue. Une grande partie pourrait être réutilisée comme matériau de construction dans le BTP. L'autre partie pourrait être mise en dépôt dans les carrières qui doivent être réhabilitées à l'horizon 2020.

**Jean-Claude COQUET**

C'est le recyclage des déchets, monsieur !

**Monsieur DAVID, un citoyen de Mouans-Sartoux**

D'abord, je remercie l'organisation, car ces réunions sont un exercice de démocratie.

J'ai récemment vu le film « Les dieux sont tombés sur la tête ». Le scénario semble se reproduire ici. Monsieur Daufes nous a démontré que les actifs venaient de plus en plus loin. Devrons-nous bâtir des ponts aériens entre New York et la Côte d'Azur ? Toute l'énergie qui est développée pour ces autoroutes ne serait-elle pas mieux employée à décentraliser le travail et à le rapprocher des lieux d'habitat ?

**Monsieur TURNER, un industriel grassois**

Je suis très surpris de la tournure que prend ce débat public que les hommes politiques utilisent comme tribune, ce qui semble satisfaire la salle.

Je souhaite revenir sur le problème de circulation. Monsieur Daufes a signalé que le versement transport des entreprises de Grasse a été multiplié par trois, sans création d'aucun service en retour. Le train ne semble pas adapté aux besoins de nos salariés. J'ai dû créer avec regret cinquante places de parking supplémentaires pour mes salariés, sous la pression du comité d'entreprise.



65 % de notre production est exportée. Si nous ne rencontrons aujourd'hui aucun problème pour expédier nos produits vers la vallée du Rhône ou l'Espagne, il convient de signaler que les transporteurs qui voyagent vers l'Italie ne tiennent jamais leurs délais car la traversée du contournement de Nice est délicate. En outre, nos clients internationaux qui arrivent par l'aéroport de Nice restent retenus dans les embouteillages pour se rendre jusqu'à Grasse.

Le développement du transport en commun est intéressant, si les salariés peuvent l'utiliser. Bien sûr, messieurs les communistes, peut-être devrions-nous licencier tout le monde et aller nous installer ailleurs. Le but d'une entreprise est de créer de la richesse, de payer des taxes et de créer des emplois.

Nous sommes favorables au développement des transports en commun, mais j'ai l'impression que personne ne nous vient en aide.

### **Jean-Claude COQUET**

On vous aime, monsieur. Vous nous faites de bons parfums.

### **Joëlle FAGUER, élue Verte au Conseil municipal de la commune de Grasse**

Je souhaite évoquer le lien entre ces infrastructures et la démographie.

Vous avez émis un avis plutôt optimiste sur le ralentissement de l'accroissement démographique. Je ne connais pas les données qui vous permettent d'afficher cet optimisme. La DTA avait bien fixé un objectif de 0,5 % de croissance démographique, mais cette démarche est illusoire puisqu'il n'existe pas de contraintes dans ce domaine. Ces orientations ne sont pas contraignantes. Les leviers pour éviter le cauchemar d'un département à 1,5 million d'habitants dans dix ans ne sont pas évidents à mettre en place. L'augmentation de la population peut poser des problèmes plus complexes que de simples questions de déplacement : des problèmes en termes de ressources (eau, air, énergie). Tout cela va beaucoup trop vite. Nous n'avons pas beaucoup de leviers, puisque nous sommes dans une économie de marché, avec une offre et une demande. Or je ne vois pas que la demande puisse tellement se raréfier.

Deux leviers peuvent être activés. Une volonté politique nationale, en termes d'aménagement du territoire, permettra de ne pas aggraver les problèmes rencontrés dans les zones en voie de diversification. Ce n'est par le moment de leur enlever les écoles, les postes, les hôpitaux ou les cliniques. Au contraire, il convient de les aider à ne pas se désertifier.

En revanche, dans les régions comme la nôtre où l'accroissement démographique est trop important, les élus locaux ont le pouvoir, par le biais des plans locaux d'urbanisme, de réguler la croissance démographique. Cette décision demande toutefois beaucoup de courage politique.

### **Jean-Claude COQUET**

Merci Madame. Votre contribution me paraît précieuse car elle éclaire d'un jour complet le problème. Je souhaite obtenir une précision de la part de la DDE. Où dans la DTA trouver les

informations relatives à la maîtrise de l'augmentation de la population ? Quelle crédibilité pouvons-nous accorder à ces données ?

**Philippe UNTERREINER**

L'objectif fixé dans la DTA est de 1,186 million d'habitants à l'horizon 2020-2025. Un objectif de répartition de cette augmentation de la population est également fixé entre le littoral et le moyen pays. Le constat des années précédentes (1999-2005) laisse apparaître une réalité différente des objectifs fixés par la DTA.

Or les seuls outils dont nous disposons pour maîtriser le développement et l'urbanisation sont les documents d'urbanisme. Ils sont de la responsabilité des collectivités locales (POS ou PLU). Les SCOT sont en cours d'élaboration par les collectivités locales. Ils doivent s'inscrire dans les objectifs de la DTA.

**Jean-Claude COQUET**

Je vous remercie de cette précision. Puisque le sujet vient d'être abordé, je vous propose d'entamer la seconde partie de notre réunion concernant l'environnement, plus précisément notre capacité à recevoir une population plus importante, compte tenu de notre environnement.

## **Introduction du thème : Quelles conséquences du projet sur l'environnement et le cadre de vie? Quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute?**

**Michel MEINARDI**  
Membre de la CPDP

Bonsoir. En préambule, je souhaite vous présenter des images de notre environnement. La première d'entre elles est une aquarelle de l'embouchure du Var, peinte en 1830. La seconde est une photographie aérienne de la même région datant de 1950. Enfin, la troisième est une photographie que j'ai prise hier matin. Je vous laisse seuls juges de ce que les activités humaines ont fait de notre région en 175 ans. En tant que Niçois, je dois avouer que je déplore certaines de ces évolutions, mais là n'est pas la question. Revenons à notre problème.

La DTA préconise la préservation et la valorisation de notre environnement. Les problèmes environnementaux doivent donc être abordés sous différents aspects. Je propose quatre points :

- la géologie des zones concernées et la protection des ressources en eau ;
- la biodiversité et la conservation des sites et des paysages ;
- les nuisances acoustiques ;
- la pollution de l'air et les effets de serre.

### **I. La géologie des zones concernées et la protection des ressources en eau**

Le fait que le tracé ne soit pas finalisé rend difficile une étude géologique précise de cette zone affectée par le projet. Il n'empêche que, selon les zones concernées, une étude hydrogéologique sera nécessaire pour connaître précisément les risques de pollution des nappes phréatiques. Comme le tracé risque de passer dans des massifs karstiques, le risque de tarir certaines sources n'est pas nul.

D'autre part, il ne faut pas oublier que les risques sismiques sont importants dans notre région. Sur ce point, on peut déjà préciser que les conséquences d'un séisme en particulier pour les tunnels ont été très bien prises en compte par les techniciens qui doivent appliquer les règles de construction parasismique. Ce point pourra être abordé dans le second thème développé ce soir sur la sécurité.

### **II. La biodiversité et la conservation des sites et des paysages**

La région est privilégiée en ce qui concerne la diversité de sa faune et de sa flore. Il convient de préserver cette richesse, ce qui est en partie réalisé puisqu'un certain nombre de critiques et de remarques émises lors des projets antérieurs ont été prises en compte par le maître d'ouvrage. En effet, si le projet se réalise, en tout ou partie, la majorité du trajet envisagé sera souterraine. Le projet n'aurait donc que peu d'impact sur la biodiversité des sites et des paysages.

De toute façon, un certain nombre de dispositifs de protection de la nature nationaux et européens existent et doivent être respectés. Il s'agit des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et

floristique, du réseau Natura 2000, des arrêtés préfectoraux de protection du biotope, des espaces remarquables du littoral et des zones importantes pour la conservation des oiseaux.

Ces aspects font partie de la problématique que nous souhaitons aborder ce soir. Je passe la parole au premier intervenant avant de recueillir vos questions, avis et suggestions.

## **Deuxième intervention des invités**

**Monsieur JACOTOT**

**Expert du maître d'ouvrage, cabinet Scetauroute**

**André GASTAUD**

**Conseiller transports durables à la mission interministérielle de l'effet de serre (MIES)**

**Laurence DALSTEIN-RICHIER**

**Membre du groupe international d'études des forêts sud-européennes**

### **I. Etat initial de l'environnement**

**Monsieur JACOTOT**

Le cabinet Scetauroute est intervenu sur cette étude à la demande de la DDE pour établir un état initial de l'environnement qui permet de comprendre comment fonctionne le territoire, puis pour comprendre les impacts potentiels d'un projet de contournement de Nice.

Ma présentation sera thématique. Pour chaque thème, j'aborderai les grands enjeux identifiés par zone d'étude. Je vous donnerai ensuite des clés pour mieux comprendre les impacts du projet sur les différents enjeux et la façon dont on peut les prendre en compte.

#### **1. Méthode de travail**

La zone d'étude s'étire sur environ trente kilomètres, entre Antibes et La Turbie. L'ensemble des communes concernées a été pris en compte. Dans la première phase de recensement des enjeux, nous avons, à la demande de la DDE, pris contact avec le plus grand nombre possible d'acteurs du territoire, afin de disposer d'une vision générale de l'ensemble des problématiques.

Ainsi, nous avons collecté des informations auprès de la DDASS (qualité des eaux souterraines), de la DDA et de la Chambre d'agriculture (problématiques agricoles). Nous avons travaillé en coordination avec la DIREN (déroulement de l'étude), la DRIRE (localisation proche d'établissements industriels dangereux, problématique des activités industrielles du territoire), la DRAC (sites archéologiques, patrimoine historique, sites et monuments inscrits, sites et monuments classés). En outre, nous avons recueilli d'autres informations auprès d'organismes tels que le Conseil général, l'Office national de la chasse, la Fédération des chasseurs, le Conseil supérieur de la pêche, la Fédération des pêcheurs et l'Agence de l'eau.

La collecte de ces informations nous a permis de réaliser un balayage du territoire : milieu naturel, eaux superficielles et souterraines, paysages.

Dans un second temps, si le débat débouche sur l'opportunité de poursuivre les études du projet de contournement de Nice, pourront être étudiés plus précisément des scénarios de tracé. Nous nous sommes fondés sur une approche beaucoup plus générale, à un stade d'études préliminaires. En effet, nous ne sommes pas encore au stade de l'enquête publique et de la réservation d'emprises.

Notre approche a été beaucoup plus générale sur l'ensemble des thématiques pour avoir une vision globale.

## **2. Milieux naturels**

Tout le monde s'accorde à reconnaître le mitage de l'espace sur l'ensemble de la zone d'étude. L'habitat dispersé laisse peu de place à la nature vierge. La nature est donc intéressante, même lorsqu'elle est ordinaire. Le moindre espace préservé à l'heure actuelle doit le rester. D'ailleurs, l'ensemble des outils de protection et d'inventaire existants à l'échelon national sont représentés ici dans la région niçoise : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), ZICO, espaces remarquables du littoral signifiés et imposés par la DTA. Ces espaces doivent être pris en compte dans tout projet d'aménagement. L'autre outil de protection existant sur le territoire est le réseau Natura 2000 (sites proposés à l'Union européenne pour une protection).

Tous ces dispositifs de protection et d'inventaire ont été recensés, ce qui a permis d'avoir une vision globale du territoire et d'en déduire que les protections et les espaces intéressants étaient nombreux dans le secteur étudié.

De ce fait, la nécessité de prévoir un important linéaire de tunnels s'est révélée incontournable. Les solutions à l'air libre sont difficilement envisageables. Les franchissements à l'air libre, s'ils existaient au niveau des vallons, devraient forcément prévoir des précautions particulières, en limitant les emprises.

Le remblai pourrait être utilisé, mais ses impacts vis-à-vis du public sont perçus négativement. Le viaduc lui est souvent préféré. Pourtant, dans l'insertion paysagère, ce n'est pas toujours bienvenu. Cela dépend de la hauteur du profil en long. Ces éléments devront être analysés plus finement si, un jour, un tracé est adopté.

## **3. Eaux superficielles et souterraines**

### *a. Eaux superficielles*

Nous nous situons au cœur d'un grand bassin versant identifié comme le bassin Rhône-Méditerranée-Corse. Le schéma d'aménagement et de gestion des eaux concerne la basse vallée du Var et donne un certain nombre de préconisations.

Plusieurs cours d'eau sillonnent le département. Le Var découpe la bande d'étude en deux. A l'ouest, coulent la Brague, le Loup et la Cagne. A l'est se trouvent les Paillons. Ces cours d'eaux présentent des caractéristiques assez proches : à sec une partie de l'année, ils connaissent des crues violentes qui nécessitent des plans de protection des risques d'inondation. Ces cours d'eau sont de bonne qualité. La vie piscicole y est mieux représentée en amont qu'en aval, du fait de l'urbanisation plus dense près du littoral.

Si le projet de contournement se réalisait, des ouvertures hydrauliques suffisantes devraient donc être conservées. Le viaduc est un bon moyen, mais le pont peut également se révéler satisfaisant.

En phase travaux et en phase d'exploitation, comme présenté sur cette photo d'un ouvrage en exploitation, le traitement des eaux doit être pris en compte. Les sociétés d'autoroutes ont l'habitude de ces dispositifs. Il s'agit de décanter les eaux avant leur rejet. Nous savons nous prémunir contre la pollution des eaux en phase d'exploitation. En phase chantier, nous ne pouvons affirmer qu'aucune pollution ne sera rejetée. Néanmoins, nous savons dimensionner des bassins pour décanter une partie des eaux de ruissellement. Les eaux n'en restent pas moins turbides, mais ceci évite de plus importants impacts.

Il est également possible par ce type de bassin de calibrer le débit, c'est-à-dire d'écarter les débits de crue en cas de forte pluie par exemple. Nous maîtrisons ce procédé.

#### *b. Eaux souterraines*

Nous avons recensé l'ensemble des captages utilisés pour l'eau potable. Deux types de captages ont été identifiés. Certains ont une alimentation de type karstique, ce qui les rend difficilement maîtrisables. En effet, en cas de calcaires fissurés, l'eau circule rapidement. De grandes incertitudes compliquent le creusement des tunnels. On peut modifier les écoulements souterrains. Pour avoir une idée plus précise sur ce sujet, il convient d'attendre l'avant-projet sommaire. Les autres captages sont les plus importants en termes de débit. Ils se situent dans la vallée du Var. En termes de débit comme en termes de fonctionnement, ils sont connus. Situés dans la nappe alluviale du Var, nous les maîtrisons complètement.

En termes de projet de contournement, il convient d'aborder les solutions envisageables pour la réutilisation des matériaux extraits des tunnels. Une partie de ces matériaux peut être réutilisée pour des projets d'infrastructure, dans le cadre même du projet, pour construire un franchissement en remblai. Il peut également être envisagé de combler des carrières existantes, ce qui permet au passage d'améliorer le paysage perçu par les riverains. En effet, un certain nombre de carrières ne sont pas toujours bien venues dans le paysage, à mon sens. Il conviendrait de se pencher plus précisément sur ces questions pour définir les différents lieux de dépôt possible, le cas échéant, dans le cadre des études menées dans l'avant-projet sommaire.

## **4. Paysages**

Les paysages de la région niçoise sont réputés. De sympathiques villages perchés surplombent les cultures d'oliviers. L'agriculture participe à la qualité du paysage.

L'autoroute A8 est présente dans les paysages. Ce n'est pas toujours positif, mais en tout cas, elle permet à l'usager de découvrir le paysage de façon plus aérienne qu'en utilisant les petites routes. Quand vous arrivez de Cannes, vous passez le col en déblais, ce qui vous ouvre une magnifique perspective jusqu'aux Alpes.

Les solutions envisagées pour le contournement de Nice sont majoritairement en tunnels, ce qui ne met pas en valeur la vue. Une autoroute de transit doit permettre de découvrir le paysage. L'objectif n'est pas la desserte locale. Le projet peut donc prendre en compte ce paramètre.

En termes de perception par les riverains, le profil bas permet de mieux masquer l'autoroute dans le paysage. Le viaduc ou le remblai sont envisageables pour la traversée des vallons. Les impacts sont

différents. Le remblai est végétalisé alors que le viaduc permet la transparence paysagère et hydraulique.

## **5. Acoustique**

Le projet est majoritairement envisagé en tunnel. Or cette solution n'est pas bruyante.

Une modélisation avec le logiciel MITHRA permet de représenter une réalité évidente. Le bruit est principalement fonction du trafic. Les axes les plus fréquentés sont également les plus bruyants. Deux types de zones se dégagent de l'étude : des zones calmes et des zones bruyantes.

Sur ce projet, une zone bruyante correspond à une zone densément peuplée. En ce qui concerne l'acoustique, il est préférable de privilégier un tracé traversant les zones déjà bruyantes, pour éviter de dégrader les zones calmes existantes. Un tracé proche de celui de l'autoroute A8 serait donc plus approprié. Cette méthode est préconisée à l'échelon européen : il est demandé de préserver les zones calmes.

Ce point de vue peut parfois être contradictoire avec les normes relatives à la qualité de l'air. Les émissions actuelles sont importantes sur les axes à fort trafic. La densité de la population est élevée sur ces axes. Ainsi, les zones sensibles correspondent aux zones déjà impactées par le bruit. Construire une nouvelle infrastructure dans les secteurs actuellement soumis à des nuisances en termes de qualité de l'air vient dégrader encore une situation existante, mais d'un point de vue acoustique, cette option est plus facile à maîtriser puisque des écrans acoustiques permettent de réduire de sept décibels le bruit généré. En revanche, en ce qui concerne la pollution de l'air, les solutions ne sont pas si simples.

## **6. Air**

Du fait des normes sur les véhicules neufs, les émissions polluantes par les nouveaux véhicules sont nettement inférieures à celles des véhicules anciens. Dans la modélisation, à trafic constant, une diminution de la pollution est constatée. Cette tendance à la baisse est compensée plus que défavorablement par la hausse du trafic routier et autoroutier prévue.

Il est important de retenir la diminution des émissions unitaires par véhicule et la modification du trafic généré par le projet. Un transfert du trafic de l'A8 vers ce futur projet sera opéré. Cette hypothèse implique une diminution relative de la pollution générée le long de l'autoroute A8 et une répartition avec le nouvel axe.

Dans les tunnels, les têtes de tunnel et les puits de ventilation sont des points particuliers d'où s'échappe l'air pollué. En Norvège, comme au Japon, des systèmes de traitement ont été développés et mis en place. Sur le plan technique, nous pouvons utiliser ces technologies.



## II. La prise en compte des effets en matière climatique

### André GASTAUD

Je réchaufferai certainement la salle avec mon propos sur le climat, puisque je vais parler de l'effet de serre qui nous concerne tous, notamment dans cette région. En effet, selon les experts climatiques mondiaux, la région est menacée de désertification dans les cinquante à cent ans à venir. Si ce problème a une portée moins immédiate que ceux évoqués plus tôt de congestion et de transport en commun, il ne doit pas être négligé.

Notez qu'une tonne de CO<sub>2</sub> émise à Nice ou à Sydney provoque les mêmes effets sur la planète. Nous sommes les acteurs de cet effet de serre, puisque nous émettons les gaz à effet de serre, et nous détenons donc, en grande partie, les solutions pour temporiser et réduire la menace climatique. Il convient de ne pas tout attendre de l'Etat ou des instances internationales.

La terre émet, du fait des activités humaines (transports, production d'énergie, industrie, agriculture, etc.), trop de gaz à effet de serre, notamment le CO<sub>2</sub>, mais également le méthane ou encore le monoxyde d'azote. Par souci de simplification, nous ne parlerons que de CO<sub>2</sub>.

25 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> par an sont émis sur terre, soit deux fois trop de gaz à effet de serre car les océans et les forêts ne peuvent en absorber que la moitié, c'est-à-dire douze à treize milliards de tonnes. C'est pour cette raison que la diminution de moitié des émissions de gaz à effet de serre de la planète est envisagée d'ici 2050, si l'on veut éviter une catastrophe climatique pour 2100, c'est-à-dire une élévation d'un mètre du niveau des mers, ce qui conduirait à la disparition d'îles et de deltas très peuplés comme le delta du Gange et une élévation de deux à quatre degrés de la température moyenne du globe.

En France, l'effet de serre a conduit à la hausse d'un degré des températures sur un siècle. Les dates des vendanges ont été avancées d'un mois, ce qui signifie que le climat est modifié. Notez que quatre degrés Celsius séparent, en température moyenne, une glaciation d'une ère interglaciaire. Ce phénomène naturel pourrait devenir artificiel d'ici la fin du siècle. Dix mille ans sont normalement observés pour constater un changement d'ère : avec l'augmentation rapide des gaz à effet de serre, le changement d'ère pourrait intervenir en cent ans !

Il faut donc agir, il faut diviser les émissions de gaz à effet de serre par deux d'ici 2050 et, pour des pays industrialisés comme la France, par quatre ou cinq, comme l'ont rappelé les pouvoirs publics récemment. Sur les 25 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> émises sur la planète, la France émet entre 560 et 570 millions de tonnes par an. Environ 27 % de ces émissions proviennent du secteur des transports. Il s'agit du plus important secteur émetteur français et européen. Ce pourcentage représente 149 à 150 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> produites chaque année. Sur ces 150 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> émises chaque année, 137 millions sont produites par le seul transport routier, qu'il s'agisse des véhicules particuliers (60 %) ou professionnels (40 %). L'acteur principal de cette pollution est donc le véhicule particulier. C'est pourquoi l'utilisation des transports collectifs est recommandée chaque fois que c'est possible.

Que fait-on pour réduire ces émissions ? Une voiture qui consomme six litres aux cent kilomètres et parcourt 20 000 kilomètres par an rejette trois tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Un couple qui fait le trajet

aller et retour en avion entre Paris et Mexico émet également trois tonnes de CO<sub>2</sub>. Nous sommes donc responsables d'une large part de ces émissions.

Que font les instances internationales ? Une première conférence s'est tenue à Rio en 1992, sans grand résultat. Les pays ont indiqué, à l'issue de cette conférence, qu'il ne fallait pas émettre plus de gaz à effet de serre que la planète ne pouvait en absorber. Le protocole de Kyoto a été signé en 1997, mais vient seulement d'entrer en vigueur en 2005 du fait du refus des Etats-Unis de le ratifier et des réticences de la Russie. Le protocole de Kyoto demande aux pays industrialisés de réduire leurs émissions de 5 % en 2012 par rapport au niveau de 1990. Cette requête est bien en-deçà de la réduction de moitié évoquée plus tôt. Pour l'Europe, le protocole demande une réduction de 8 % et, pour la France, dans la bulle européenne, une réduction de 0 %. Notez que la Chine, le Brésil et l'Inde, qui sont des pays émergents, ne sont tenus à aucune obligation, en tant que pays en développement.

Au niveau des transports, il faut donc se poser les bonnes questions. Il n'est pas question de réduire la mobilité des personnes, qui constitue une liberté fondamentale, ni le transport des marchandises qui représente une nécessité économique. Il s'agit de se déplacer mieux, c'est-à-dire en utilisant les transports collectifs, en acquérant des véhicules économes en énergie et en s'interrogeant sur la pertinence des déplacements. Est-il bien nécessaire de prendre sa voiture pour aller acheter le pain à 300 mètres ? Les citoyens comme les donneurs d'ordres et les responsables économiques doivent s'interroger sur l'intérêt d'utiliser le transport comme un moyen pour réduire les coûts de production. Est-il bien nécessaire d'éplucher les pommes de terre dans un pays et de les faire frire dans un autre ?

Les projets d'aménagement routier ou autoroutier ou des axes de transport doivent inclure des études comparatives en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>. Les outils de calcul du CO<sub>2</sub> se développent. Les bureaux d'étude s'investissent dans ces travaux. Les infrastructures routières doivent être comparées aux infrastructures ferroviaires. Il faut également comparer des situations avant et après l'infrastructure routière au bout de dix ans, de vingt ans, de cinquante ans. Il faut enfin comparer les différentes variantes d'un même projet routier entre elles.

Hélas, la menace du CO<sub>2</sub> ne se concrétisera que dans cinquante ans. L'échéance du climat est décuplée par rapport à l'échéance électorale. Il ne faut donc pas trop compter sur les pouvoirs publics. Je suis désolé de le dire ici. Je suis fonctionnaire, mais je suis aussi citoyen contribuable. Voilà tout ce que je voulais dire aujourd'hui. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à les poser.

### **III. Les effets de l'ozone sur la forêt et la végétation**

#### **Laurence DALSTEIN-RICHIER**

Ma présentation portera sur les effets de l'ozone sur la forêt et la végétation méditerranéenne et nationale. L'ozone est un gaz à effet de serre, produit par les polluants primaires, c'est-à-dire les composés organiques volatils et les oxydes d'azote qui sont essentiellement émis par les rejets des carburants automobiles, mais également par les fumées des usines et par les rejets domestiques. Ces polluants primaires, sous l'effet de la chaleur et surtout des UV, se transforment en polluants secondaires, dits ozone. Depuis un siècle environ, l'hémisphère nord a multiplié par quatre son taux d'ozone troposphérique, c'est-à-dire en basse atmosphère, dans les 10 premiers kilomètres au-

dessus de la surface de la terre. Ceci ne compense pas les trous d'ozone dont on parle souvent et qui concernent l'ozone stratosphérique que l'on observe au niveau des pôles.

## **1. Une présence marquée de l'ozone dans les pays de l'Europe du sud**

Au niveau européen, 2003 a été une année très chaude, donc très polluante en termes d'ozone. 77 % des stations européennes ont enregistré cette année-là des dépassements des seuils de recommandation de 180 microgrammes par m<sup>3</sup> et par heure et des seuils d'alerte de 200 microgrammes par m<sup>3</sup> et par heure.

La France malheureusement est mal placée dans ces résultats, notamment au mois de septembre 2003. L'Italie et l'Espagne sont également très touchées en 2003, comme en 2004, bien qu'en 2004, les taux aient été légèrement inférieurs.

En comparant les résultats enregistrés dans les pays d'Europe du nord, d'Europe centrale et d'Europe du sud, il apparaît nettement que les taux d'ozone dans le sud (Espagne, Portugal, Italie, Grèce, Chypre, Malte, Madère et le sud de la France) sont très largement supérieurs à ceux des autres Etats européens. Ce problème s'explique par la forte urbanisation autour de la Méditerranée qui crée, avec l'ensoleillement, des polluants secondaires en très forte quantité.

En 2003, la région PACA a enregistré 78 dépassements des seuils d'information à la population, ce qui est le plus mauvais résultat des régions françaises. La Bretagne, elle, n'a dépassé ces seuils que cinq fois. Nous sommes donc la région la plus touchée par ce problème. Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes viennent en deuxième position avec 44 alertes.

## **2. Les effets de l'ozone sur la forêt et la végétation**

Nous travaillons spécifiquement sur les effets de l'ozone sur la forêt pour l'ONF, puisque l'ONF a environ 120 placettes de 20 arbres de surveillance des forêts réparties sur le territoire national. Nous avons travaillé depuis 2001 sur les conséquences des effets de la pollution par l'ozone sur certains arbres (des arbres à forte valeur économique d'une part et les arbres les plus fortement représentés d'autre part, à savoir les pinèdes, les hêtraies, et les chênaies). Sur la région PACA, nous travaillons dans le cadre de projets européens transfrontaliers, essentiellement dans le département des Alpes-Maritimes, mais nous avons aussi des placettes de suivi de forêt et de récupération de données de valeurs d'ozone au moyen de capteurs passifs. Au total, nous en avons 250 par an, que nous plaçons entre avril et septembre, périodes les plus chaudes et périodes aussi de la végétation des arbres. Nous voyons ici la répartition de ces placettes sur le littoral niçois, dans l'arrière-pays et dans le Mercantour.

Le département, fortement urbanisé, génère une pollution qui se retrouve sur la chaîne de montagne proche, située à 70 kms de la côte.

Les capteurs passifs mesurent les concentrations d'ozone. Ils établissent des valeurs de concentration mensuelle très fiables. En effet, quand on les compare par rapport aux analyseurs chimiques qui donnent des valeurs horaires de concentration de l'ozone, on a des résultats qui ne dépassent pas 9 % d'erreur, ce qui est très fiable.

200 à 250 capteurs sont déplacés régulièrement sur une quarantaine de sites. Nous disposons grâce à Qualitair des résultats de 4 analyseurs physico-chimiques. Les mesures sont effectuées entre mai et septembre. La comparaison entre les niveaux d'ozone de quarante sites d'études fait apparaître que les zones de crêtes sont plus impactées que les zones de vallon ou de littoral. Le résultat de l'AOT 40 montre la valeur seuil à ne pas dépasser pour les conifères. Cette valeur s'élève à 10 000 ppb. Nous la dépassons largement.

Les flux de pollution depuis le littoral se propagent en remontant les vallées par des brises de mer. Les remontées de flux de pollution reviennent ensuite au large au niveau de la mer par des brises de terre. Les flux de pollution enregistrés en montagne peuvent provenir de dizaines, voire de centaines de kilomètres. La pollution de montagne peut donc venir d'Italie ou de France, mais de villes parfois situées à cent kilomètres.

Cette situation s'observe dans le reste du pays, avec des concentrations importantes d'ozone dans des régions très reculées telles que le Cantal ou la région agricole de Nancy, qui subissent les retombées des pollutions des grandes villes.

Les impacts sur la végétation sont plus nets sur certaines essences que sur d'autres. Les pins sont les essences parmi les plus sensibles. Ainsi, les pins d'Alep se couvrent de taches blanches quand ils sont fortement exposés à une pollution à l'ozone. Ces mêmes taches apparaissent sur les pins d'altitude, les pins cembro. Ce symptôme spécifique ne peut être confondu avec celui lié à la sécheresse, au gel, aux parasites ou à des problèmes de nutrition minérale.

Les érables, la vigne, le hêtre, le frêne, le pistachier, le laurier, le chèvrefeuille, les framboisiers, les noisetiers, le tin sorbier, le charme, les aulnes ou encore le camérisier sont également très sensibles.

Des correspondances entre la perte foliaire et les taches chlorotiques spécifiques sur des aiguilles âgées d'un an et deux ans ont été observées. L'affaiblissement de la résistance de l'arbre entraîne le vieillissement prématuré des aiguilles.

Lors de l'été 2003, une très bonne corrélation entre les concentrations d'ozone et les taches chlorotiques spécifiques a été constatée sur des conifères d'altitude. Plus les concentrations d'ozone augmentent, plus les dégâts sont importants.

Globalement, sur l'ensemble des arbres, pour les pins cembro et les pins d'Alep, les deuxièmes années d'aiguilles sont toujours plus touchées que les premières années d'aiguilles. Les symptômes se surajoutent donc d'une année à l'autre.

### **3. Propositions d'actions**

Nous pouvons conclure de cette étude que, premièrement, les niveaux d'ozone sont systématiquement plus élevés dans les zones rurales, en relation avec le déplacement des masses d'air depuis les pôles urbains et industriels. Deuxièmement, les dégâts foliaires spécifiques à l'ozone sont bien visibles sur l'ensemble du territoire national. Paradoxalement, les niveaux mesurés dans les Alpes-Maritimes sont moins concentrés que ceux trouvés dans le centre de la France. Les aiguilles sont en effet plus habituées à la chaleur. Elles ferment donc leurs stomates et captent moins l'ozone. L'impact des dégâts foliaires spécifiques à l'ozone est confirmé sur la végétation sensible.

Cette problématique est générale dans toute l'Europe du Sud. Elle nécessite une prise de conscience collective pour une réduction des émissions atmosphériques.

Les propositions sont les suivantes :

- améliorer la fluidité du trafic routier : la vitesse moyenne intervient; les embouteillages sont sources de grande émission de polluants, surtout chez les poids lourds ;
- favoriser les faibles pentes de la route afin de limiter les émissions de polluants des véhicules et notamment des poids lourds ;
- valoriser les carburants « propres » et les véhicules moins polluants ; d'ici 50 ans, le pétrole sera épuisé : il faudra bien trouver des solutions alternatives ;
- développer des réseaux de transports en commun non polluants (tramway, TCSP) ;
- privilégier le transport combiné maritime et rail/route pour les poids lourds.

Le transport combiné éliminerait un million de camions par an sur les routes françaises et 4,5 millions de camions par an sur les routes européennes. Ceci permettrait la réduction des polluants atmosphériques locaux, la réduction des émissions globales de gaz à effet de serre, l'économie de 245 millions de tonnes de gazole et la réduction de 820 000 tonnes par an des émissions de CO<sub>2</sub>.

Ces chiffres proviennent de la société Rouch Intermodal, premier transporteur français qui utilise le réseau ferroviaire et le réseau maritime entre Toulon et Rome.

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

### **Noël PERNA**

J'habite en bout de piste de l'aéroport. Sur mon balcon, chaque jour, je retrouve un millimètre de kérosène sur les tables. Je cultivais, il y a trente ans, des tomates dans mon jardin. Elles étaient recouvertes d'un millimètre de kérosène. Je trouvais 150 escargots petits gris de Provence par jour dans mon jardin. A St Auban, je ramassais des escargots de Bourgogne en grande quantité. Ils ont aujourd'hui disparu. De nombreuses espèces disparaissent, tuées par ce type de pollution.

Au bord d'une autoroute, sur une bande de 200 mètres de chaque côté de la voie, se disperse la pollution des hydrocarbures. Pour les avions, ce sont deux kilomètres de chaque côté de la piste qui sont pollués. J'ai été contraint, il y a deux ans, de m'opposer à un producteur de vin du Var, implanté entre le Muy et les Arcs, qui demandait le label AB, parce qu'il était impacté par la pollution par les hydrocarbures.

C'est pourquoi tous les projets d'autoroute doivent être revus et tous les grands projets abandonnés.

### **Ghislain NICAISE, professeur à l'Université de Nice**

Je voudrais intervenir au sujet des modèles. J'ai la prétention de savoir ce qu'est un modèle et comme on les bâtit. S'ils sont très importants pour prévoir l'avenir, ils sont toutefois basés sur des hypothèses.

Le document qui nous a été proposé se base sur une « estimation raisonnable du trafic futur ». Ce point est crucial. Si vous voulez être crédible auprès de ceux qui savent ce qu'est un modèle, il est nécessaire de définir une fourchette en fonction de quelques présupposés. Par exemple, je doute que les estimations présentées tiennent compte des fluctuations possibles du prix du pétrole. Le budget de la France avait été établi en 2004 pour un baril à 23 dollars. Or le prix actuel est de 63 dollars le baril. Ces variations n'ont pas été prévues dans l'établissement du budget de la France. Cela ne relève pas de la malhonnêteté, mais cela relève des aléas difficiles à prévoir.

L'impact de la hausse du prix du pétrole sur les choix des transports sera décisif dans les cinq à dix ans à venir. Je ne crois pas que cette donnée ait été prise en compte. C'est grave, car cela peut tout changer sur les décisions de construire ou non une autoroute de contournement.

### **Jean-Claude COQUET**

Ce point a déjà été relevé. Il a fait l'objet de travaux au sein des ateliers qui se tiennent en marge de ce débat. Des hypothèses ont été élaborées, notamment en ce qui concerne l'introduction d'un prix du baril de pétrole bien plus élevé que le prix actuel.

Les travaux de cet atelier ne pourront peut-être pas répondre à toutes les questions que l'on peut se poser. Ils permettront néanmoins de fixer des fourchettes sensibles à ces différentes hypothèses qui conditionnent le trafic. Si vous le pouvez, je vous invite à participer à la réunion de restitution des travaux de cet atelier qui se tiendra le 31 janvier prochain.

### **Didier CHARRETTE, élu Vert de Mouans-Sartoux Mougins**

Monsieur Gastaud a évoqué l'objectif de réduction par deux des émissions de gaz à effet à l'horizon 2050. Or en France, le Président de la République a fixé un objectif de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de terre, pour prendre en compte les évolutions futures des pays en voie de développement. Ceci représente un défi incroyable.

Je suis surpris que la seule solution autoroutière nous soit proposée alors que, dès 1998 et la loi d'orientation d'aménagement durable du territoire, il a été dit que nous ne devons plus travailler en monomodal, mais en multimodal. Or aujourd'hui, on nous propose un trajet autoroutier, sans nous présenter l'ensemble des solutions possibles.

Comme l'a dit Monsieur Piel, les investissements prévus (pour les solutions 1 et 2) par l'Etat comme par les collectivités territoriales se concentrent sur l'infrastructure autoroutier, pénalisant l'ensemble des autres solutions possibles.

Vous parliez de prolonger de deux mois le débat public. Ceci permettrait de travailler sur des solutions complètes de transports qui pourraient être comparées entre elles. Monsieur Gastaud tout à l'heure a bien souligné la nécessité de réaliser des études comparatives. On pourra comparer les coûts, les impacts environnementaux, etc. et on verra si les solutions autoroutières sont toujours de mise. Je pense qu'elles ne le sont plus. Ce débat sur l'autoroute est, à mon avis, un débat d'une autre génération. Ce n'est pas le débat du futur. Or je pense qu'il faut, dès à présent, réfléchir à l'avenir.

### **André GASTAUD**

Votre précision sur les objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre est juste : Il est demandé de réduire par deux les émissions de gaz à effet de serre au niveau de la planète et par quatre ou cinq dans les pays industrialisés.

Il faut éviter de commettre trois erreurs. Premièrement, il ne faut pas trop compter sur la crise du pétrole ou sur la crise démographique pour résoudre le problème. Deuxièmement, si le véhicule propre est pour 2010 au niveau des polluants classiques, le véhicule qui ne consommera pas de carburant fossile n'est pas pour demain ni pour après-demain. La pile à combustible ainsi que la voiture à hydrogène ne sera pas au point avant 2030 ou 2050. Il sera alors trop tard. Pour l'instant, la seule solution intermédiaire est le véhicule hybride. Les biocarburants ne remplaceront pas les carburants traditionnels, mais ils les compléteront. Troisièmement, en ce qui concerne le transfert modal, il faut savoir que le potentiel français dans ce domaine s'élève à 10 ou 15 % des tonnes par kilomètre. En effet, 80 % du transport concerne le transport terminal, c'est-à-dire les 150 derniers kilomètres que vous ne pouvez opérer en train. Les autoroutes ferroviaires ne résoudreont donc pas seules le problème. C'est l'une des ruisseaux, mais ce n'est pas la grande rivière.

**Alain BERNARD**

Je souhaite évoquer les conditions du débat public. Je n'ai pas apprécié que, sur les questions environnementales, nous ne disposions pas d'une vision indépendante du donneur d'ordres. J'ai le sentiment que Scetauroute travaille pour la DDE. Or, en amont du débat public, il aurait été intéressant d'avoir une vision complètement indépendante sur ces aspects environnementaux.

Par ailleurs, les approches comparatives ont été abordées. Nos décideurs semblent prêts à dépenser deux milliards d'euros pour un projet autoroutier. Que représenterait cette somme si elle était investie dans des transports en commun ou des transports en site propre ?

**Jean-Claude COQUET**

L'exposé de Monsieur Jacotot de Scetauroute n'était pas demandé par la commission, mais par le maître d'ouvrage. La commission a demandé au maître d'ouvrage s'il avait bien pris en compte les problèmes environnementaux. Ce dernier a répondu par l'affirmative, en indiquant qu'il avait confié à un bureau spécialisé, Scetauroute, la réalisation d'une étude. Il était normal que le maître d'ouvrage vous montre qu'il a pris en considération ces problèmes. Au demeurant, il s'agit d'une obligation légale : il ne pouvait s'y soustraire.

Les interventions des autres experts, elles, ont bien été sollicitées par la CPDP.

**De la salle**

Je remercie vivement les deux derniers intervenants. Je suis un peu plus pessimiste que Monsieur Gastaud, qui a parlé de 4 degrés de réchauffement. D'après ce que j'ai lu, ce n'est pas 4, mais 5 degrés de réchauffement. C'est une véritable catastrophe pour la planète !

En tant que fonctionnaire, je veux m'exprimer en faveur du ferroutage et du merroutage et contre le transport routier.

**De la salle, un conseiller municipal minoritaire au Cannet**

Cette réunion a été très intéressante à tous points de vue. Pour qu'elle soit positive, il faut que vous entendiez bien et que vous transmettiez les deux volontés qui se sont exprimées, peut-être pas unanimement mais sûrement très majoritairement : oui au transport collectif et non à l'A8 bis !

**Jeannine RAYMOND, conseillère municipale à La Trinité**

Les deux dernières interventions ont mis le doigt sur le fait que la population n'est pas suffisamment informée. Vous parlez de l'ozone présent dans les vallées et les montagnes. La plupart des gens l'ignorent totalement. Quand vous lisez *Nice Matin* l'été, vous remarquez que la qualité de l'air est toujours qualifiée de « moyenne ». Personnellement, je ne peux plus vivre sur la côte au mois de juillet, d'août et une partie de septembre, parce que je souffre de problèmes d'asthme, ce qui prouve bien la dégradation sensible de la qualité de l'air. Cependant, la population n'est pas informée. Elle



gagne l'arrière-pays pour trouver l'air pur, alors que les vents de la mer poussent l'ozone qui monte dans l'arrière-pays. Cette information doit être diffusée dans nos communes. Peut-être les personnes, effrayées, réagiront et se précipiteront chez les pneumologues. Mais il vaut mieux être soigné sérieusement, plutôt que de ne pas être soigné et de développer, tout à coup, des cancers. Je crois que votre exposé était très clair et très pertinent.

Par ailleurs, je suis étonnée que le parc de Sophia-Antipolis où travaillent 40 000 personnes, ne soit pas desservi par une ligne de chemin de fer depuis Nice. Une telle infrastructure ne coûte pas des milliards. Il n'est pas nécessaire de faire appel à des bureaux d'études ; il suffit d'avoir un peu de bon sens. Quand nos politiques, nos citoyens deviendront-ils enfin raisonnables ?

Je me rends très souvent en Norvège où, dès qu'une construction est prévue, un impôt est créé. Celui-ci est supprimé une fois l'ouvrage terminé. Chez nous, tout part dans un tonneau des Danaïdes : on ne sait plus où cela commence et où cela finit ! Je m'associe à la personne intervenue plus tôt. Comment est-il possible qu'en 2006, nous engagions des études concernant la construction d'autoroutes supplémentaires, avec ou sans tunnel ? En effet, l'enterrement de l'autoroute en tunnel ne sera pas réalisé sur trente kilomètres. Des viaducs seront également construits, aggravant la pollution et détériorant des zones tranquilles. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'on choisit de polluer les zones déjà dégradées. C'est une manière de régler une bonne fois pour toutes le problème des retraites : on va abrégé la vie des gens !

Originaire de cette région, je suis catastrophée de constater les dégâts engendrés par l'appât du gain. Le représentant de la Chambre de commerce expliquait que ses employés refusaient d'emprunter le train. Il convient malgré tout de se féliciter de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse. Je sais bien que nous ne faisons que refaire ce qui existait il y a 50 ou 60 ans. A Nice, quand j'étais toute petite, on prenait le tramway. Maintenant, ça y est, on nous remet le tramway ! Simplement, il n'ira même pas jusqu'à La Trinité à Auchan. Rien n'est pensé intelligemment dans cette région ! Je crois qu'il est grand temps que nous nous prenions en main. Monsieur Aschiéri a écrit un livre très intéressant. Je l'ai lu pendant les vacances de Noël : cela m'a fait frémir, mais heureusement, j'étais dans les Ardennes belges, au milieu d'une forêt avec des sangliers. Dans un tel cadre, on peut lire ce livre, mais quand on habite ici, on se demande : où allons-nous ?

Je félicite les personnes qui s'investissent dans la défense de l'environnement. Je souhaite que nous arrêtions de réunir des commissions et de rédiger des rapports qui finissent dans des tiroirs, par peur de faire fuir les touristes français et étrangers.

### **De la salle, un retraité habitant de Mougins**

La pollution visuelle est problématique, mais la pollution de l'air est beaucoup plus grave. Or la pollution de l'air bat des records sur ce territoire que l'on ne nomme plus la Côte d'Azur, mais la Côte d'Ozone.

L'Organisation mondiale de la santé estime que 17 800 personnes meurent chaque année, en France, des conséquences de la pollution atmosphérique.

On évoque 7 % de trafic routier international. Quelle pollution atmosphérique est générée par ce trafic ? Si l'on développait le ferroutage ou le merroutage, on arrivait vraiment à limiter la pollution atmosphérique.

Nous avons obtenu des précisions de la part des deux intervenants qui ont abordé la question du changement climatique. Il faut savoir que, quand la température moyenne se réchauffe d'un degré en France, elle se réchauffe de 4 degrés en Alaska, ce qui provoque la fonte de la calotte polaire. Nous sommes dans une situation catastrophique. Quand on envisage de construire de nouvelles routes, il faut penser à l'impact sur la santé des riverains. Des études chiffrées permettraient de mieux prendre conscience de la gravité de la situation.

L'Agence de la santé et de l'environnement française devrait pouvoir peser dans ces décisions. D'ailleurs, Monsieur Aschiéri en sait quelque chose.

### **Jean-Claude COQUET**

Sans répondre à la place de la DDE, je ne crois pas que leur ambition soit de polluer davantage. J'ai compris au contraire que leur ambition était de polluer moins. C'est ce que j'ai compris en lisant leur livre. Je passe la parole au DDE.

### **Philippe UNTERREINER**

Notre objectif est bien de développer, dans les Alpes-Maritimes, des infrastructures autoroutières fluides pour la circulation des véhicules particuliers et des transports en commun.

### **Laurence DALSTEIN-RICHIER**

Je suis originaire de cette région que j'adore. Les dégâts ne sont pas dus à la seule pollution autoroutière. Si plusieurs causes de la pollution existent, plusieurs solutions doivent également être envisagées. Si l'on veut avoir une attitude responsable, il faut envisager toutes les solutions. Premièrement, le développement du ferroutage est indispensable. La France a accumulé un énorme retard sur les autres Etats européens, notamment la Suisse et l'Autriche qui ont anticipé les problèmes que nous connaissons depuis de longues années. Deuxièmement, le réseau maritime doit être développé. L'autre jour, grâce à la CPDP, nous avons eu une intervention très intéressante d'un représentant du ministère qui montrait que l'on commençait à développer le réseau maritime en France, mais que l'on avait du retard par rapport à l'Italie ou l'Espagne. Troisièmement, je crois, sans vouloir vous choquer, qu'il ne faut pas enterrer ce contournement de Nice, parce que, peut-être que, si l'on ne fait rien, ce sera pire. Aujourd'hui, vous avez déjà beaucoup d'embouteillages à St Isidore à 18 heures. Que se passera-t-il dans vingt ans ? Je ne dis pas que le contournement de Nice est la solution idéale, mais dans la mesure où l'impact environnemental est aujourd'hui beaucoup plus important qu'il ne l'était autrefois dans les réseaux routiers, il faut se mettre autour d'une table et discuter pour que ce tronçon, s'il doit se faire, se fasse de la façon la plus propre possible en essayant de contenter tout le monde. Il ne faut pas rejeter le projet, mais essayer de trouver un consensus.

**Michel MEINARDI**

Nous devons à présent aborder le second thème de la soirée.

## **Troisième intervention des invités : quelles ambitions pour les ouvrages d'art, la sécurité et l'exploitation de l'autoroute ?**

**Michel DEFFAYET**  
**Directeur du centre d'études des tunnels**

Je souhaite vous donner quelques éléments de compréhension des tunnels, sans me focaliser spécifiquement sur ceux qui concernent l'A8 actuelle ou le projet de contournement de Nice, mais en essayant de resituer les problèmes spécifiques qu'ils posent. Je vous proposerai également un panorama des tunnels routiers et ferroviaires en France et dans le monde.

### **I. Panorama des tunnels routiers et ferroviaires dans le monde**

En France, 907 tunnels routiers sont actuellement en exploitation, soit près de 325 kilomètres de tubes. Certains sont longs, d'autres très courts. 45 tunnels s'étirent sur plus d'un kilomètre. Quatre font plus de cinq kilomètres : les tunnels du Mont-Blanc, de Fréjus, du Sampor, Maurice Lemaire (entre l'Alsace et les Vosges) en font partie.

1 681 tunnels ferroviaires existent également. 116 mesurent plus d'un kilomètre. Cinq mesurent plus de cinq kilomètres.

Dans les pays voisins, nous trouvons 660 tunnels de plus de mille mètres. C'est la Norvège qui en compte le plus (203 tunnels de plus de 1 000 mètres). Elle est suivie par l'Italie, la Suisse, l'Autriche, la France, l'Allemagne et l'Espagne. La France ne dispose pas d'un « parc » de tunnels très conséquent.

Le tunnel routier le plus long se trouve en Norvège (le Laerdal, long de 24 kilomètres). Sa construction date de décembre 2000. Pour casser la monotonie et éviter l'assoupissement des conducteurs, des mesures intéressantes ont été prises. Seuls mille véhicules circulent chaque jour dans ce tunnel.

En Chine, un tunnel de 18 kilomètres est actuellement en cours de creusement. Le Saint-Gothard en Suisse, l'Arlberg en Autriche et le Hsuehshan à Taiwan mesurent entre 12 et 18 kilomètres. Viennent ensuite deux tunnels français, le Fréjus et le Mont-Blanc, entre 12 et 13 kilomètres.

Les tunnels ferroviaires sont, eux, plus longs, car ils s'affranchissent des contraintes liées aux conducteurs de véhicules. Le tunnel du Saint-Gothard est le plus long avec 55 kilomètres. Un tunnel japonais mesure 53 kilomètres, alors que le tunnel transmanche mesure 50 kilomètres. Le tunnel Lyon-Turin tournera autour des cinquante kilomètres.

La grande majorité des tunnels en France mesure moins de 300 mètres. Sur les 200 tunnels de plus de 300 mètres en France, 71 sont bidirectionnels. Ce sont ceux qui posent le plus de problèmes de sécurité. Je vais y revenir.

## II. Les accidents survenus dans les tunnels

Les statistiques dont nous disposons nous donnent une assez bonne visibilité sur les pannes, les taux d'accidents matériels, les taux d'accidents corporels survenus dans les tunnels. Ces taux sont donnés pour cent millions de véhicules par kilomètre parcouru. Sur un ouvrage donné, nous obtenons ainsi une idée précise des interventions qui seront à effectuer.

Dans un tunnel, l'incendie est l'accident majeur que l'on redoute. On observe des taux de l'ordre de  $2 \times 10$  puissance - 8 véhicules/kilomètre. Ainsi, dans un tunnel à deux fois deux voies, d'une longueur de cent mètres, qui enregistre un trafic de 60 000 véhicules/jour dont 10 % de poids lourds et 0,2 % de transport de marchandises dangereuses, si les statistiques sont respectées, 80 pannes par an seront constatées, deux accidents corporels par an et un incendie poids lourd tous les dix ans. Les incendies dus au transport de marchandises dangereuses enregistrent une probabilité extrêmement faible : un tous les mille ans. Cela ne signifie pas que cela n'arrive pas. Il convient de s'y préparer, mais ce sont des événements rares.

Les plus importants incendies dans des tunnels routiers se sont produits en juin 2005 dans le tunnel du Fréjus (deux morts), dans le Saint-Gothard en octobre 2001 (onze morts), dans le Mont-Blanc en 1999 (39 morts) et dans le Tauern un mois après (douze morts).

Avant cela, durant cinquante ans, les incendies dans les tunnels avaient causé environ 50 morts dans le monde. Ces incendies sont donc rares et difficiles à prévoir.

En 1999, l'incendie catastrophique du Mont-Blanc a causé un choc dans les mentalités. Les employés des autorités de tutelle étaient conscients des risques, mais cet événement a eu de lourdes répercussions politiques. En France, suite à l'enquête technique dans le tunnel du Mont-Blanc, 41 recommandations ont été adressées. Des diagnostics ont été réalisés dans tous les tunnels de plus de mille mètres. Si le niveau de sécurité était jugé insuffisant, les poids lourds étaient déviés. Rapidement, une nouvelle réglementation a été mise en œuvre. Pour les tunnels qui relèvent de l'Etat, nous avons une circulaire de 2000 qui fixe toutes les dispositions de sécurité à prendre. Pour les tunnels qui ne relèvent pas de l'Etat, la loi de 2002 a défini les dispositions à prendre.

En 2001, le drame survenu dans le Gothard a été repris au niveau de la Commission européenne. Une directive sur la sécurité des ouvrages a vu le jour le 29 avril 2004. Cette directive s'ajoute à la loi française et ses décrets d'application qui s'imposent aux tunnels de plus de 300 mètres. L'ensemble de ces textes sont applicables aux tunnels neufs quelle que soit leur longueur, mais également aux tunnels en service. On parlait tout à l'heure de la mise en sécurité des tunnels de l'A8. Dans les prochaines années, sur le contournement de Nice, mais également sur les tunnels de l'A8, des travaux importants seront à réaliser pour rendre les ouvrages cohérents avec ces dispositions. Ces dispositions impliquent de diminuer la probabilité d'un accident grave en mettant en place des mesures de prévention (faire en sorte que la vitesse limite soit respectée et éviter les congestions dans les tunnels) et de surveillance, voire de fermeture du tunnel. Il s'agit en outre d'augmenter les possibilités d'auto-évacuation rapide grâce à la maîtrise des fumées (opacité, toxicité, chaleur), au développement d'issues de secours et des alertes des usagers. Enfin, en dernier lieu, il convient de réduire les conséquences de l'accident grâce à une intervention rapide des secours et la mise en place de dispositions techniques (protection au feu, alimentation en eau, etc.).

### **III. Les normes de sécurité**

Le principe appliqué dans les tunnels de l'A8 consiste, en cas d'incendie, à accélérer l'évacuation des fumées dans le sens du trafic. Ceci suppose que l'avant de l'accident ait été dégagé. Si ce n'est pas le cas, un autre dispositif est déployé. Dans les tunnels bidirectionnels comme celui du Mont-Blanc ou du Fréjus, on ne peut pas pousser la fumée dans un sens, puisque les véhicules roulent dans les deux sens : la seule manière de traiter un incendie dans un tunnel bidirectionnel est donc de stabiliser le courant d'air, de faire en sorte qu'il n'y ait plus de vitesse de courant d'air dans le tunnel, de manière à ce que la fumée chaude se stratifie, occupe la partie supérieure du tunnel, pour laisser le temps aux personnes de gagner les issues de secours. Dans le cas des tunnels prévus dans le projet de contournement de Nice, il s'agirait d'ouvrages unidirectionnels, avec une ventilation longitudinale pour pousser les fumées et des systèmes d'extraction des fumées très puissants tous les 500 mètres.

Pour permettre l'évacuation, des issues de secours sont prévues en communication directe avec l'extérieur. Des communications entre tubes, des galeries de sécurité parallèles et des abris avec cheminement protégé sont également envisageables.

Pour chaque ouvrage, un dossier de sécurité très complet est constitué. Le maître d'ouvrage doit définir précisément l'état des lieux de son ouvrage pour tester la capacité du tunnel à répondre à tous les types d'incidents : pannes, feu de VL, feu de poids lourds, feu de poids lourds en face d'une issue de secours, feu de poids lourd sous les ventilateurs qui sont chargés de désenfumer, mais qui ne peuvent plus le faire parce qu'ils ont été détruits par les fortes températures. Ce dossier est validé par une commission nationale indépendante. Des travaux de mise en sécurité sont ensuite réalisés.

Sur l'autoroute A8, ces travaux de mise en sécurité sont prévus, pour permettre de doter les tunnels de galeries de secours et de systèmes de ventilation et de signalisation parfaitement aux normes.

Je répète que ces dispositifs fonctionnent si le trafic dans les ouvrages n'est pas congestionné. La principale difficulté sur le chantier de l'A8 sera de mener les travaux car le trafic est important. La réalisation de cet ouvrage devra donc être menée de nuit. Ceci explique pourquoi, dans le dossier, les problèmes de l'aménagement sur place et les difficultés à traiter les itinéraires actuels sont soulignés.

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

### **Michel MALLARD, un Grassois**

J'utilise l'A8 quotidiennement, depuis seize ans environ. J'ai donc réalisé 45 000 kilomètres sur ce tracé que je connais bien. J'ai constaté une augmentation régulière de la circulation depuis 1990, avec des pics journaliers le matin, le midi et en fin d'après-midi, vers 17 heures-18 heures. Ces ralentissements se situent au droit des échangeurs principaux.

Tout à l'heure, des chiffres différents ont été donnés sur le trafic poids lourds. Les véhicules poids lourds représenteraient 45 % de la circulation selon les uns et 7 % selon la DDE. Ces écarts sont très importants. Pour ma part, je constate que de plus en plus de camions circulent. Ils proviennent de toute l'Europe. Certains d'entre eux polluent plus que les camions locaux. Il s'agit souvent de camions de transit qui ne desservent pas notre territoire.

Je me suis aussi aperçu que l'essentiel de la circulation est toutefois constitué d'utilisateurs locaux, notamment entre Mandelieu et Nice est. Tout à l'heure, Monsieur Tourner se plaignait du fait qu'il avait dû augmenter la capacité de son parking local de 50 voitures.

Je ne vois pas en quoi l'ouvrage qui nous proposé aujourd'hui répondra à ces questions et à ces problèmes. En quoi une autoroute supplémentaire désengorgera-t-elle les points cruciaux au droit de Nice, au droit de Cannes, au droit d'Antibes et permettra-t-elle à Monsieur Tourner d'augmenter son effectif de 50 personnes ?

Associons cette autoroute à un autre projet, de façon à ne pas stimuler la circulation de véhicules individuels. D'autres systèmes d'acheminement des personnes doivent être mis en place parallèlement. Je tiens compte de ce qu'a dit la dame tout à l'heure. Il ne faut pas rejeter systématiquement un autre moyen de circulation, mais ce soir, on n'a pas apporté de solution concrète aux problèmes qui se posent.

### **Dr GILLARD**

Je vous remercie d'avoir précisé les dangers liés à la pollution dans les Alpes-Maritimes. Je suis médecin et je confirme ce qui a été dit tout à l'heure. Les chiffres sont cachés, pour ne pas faire fuir les touristes. Il ne faut pas procéder ainsi : il faut jouer la carte de la transparence, comme vous l'avez fait tout à l'heure.

Je pense que l'on a tort de faire l'amalgame entre les propositions que fait la DDE entre St Isidore et Paillon et les propositions à l'ouest. A l'ouest, les contestations sont nombreuses. Par contre, il apparaît aujourd'hui, avec les chiffres et les graphiques qui nous ont été donnés, que l'altitude que doivent atteindre les poids lourds à la traversée de Nice est très polluante. Autrement dit, les vallons de La Madeleine, de Magnan, etc. sont en danger. Je pense que la proposition linéaire qui est faite entre St Isidore et Paillon est la solution : il faut la mettre en œuvre de toute urgence, parce que des gens meurent tous les jours. Après ce qui vient de nous être dit ce soir, je pense que tout le monde ne peut qu'être d'accord.

**Jean-Claude COQUET**

Je veux dire à monsieur le maire qui nous a demandé une expertise complémentaire que nous avons trouvé une autre solution. Nous lui proposons un nouvel atelier qui listera la totalité des problèmes sanitaires qui se posent. Nous irons jusqu'au bout de ce que vous souhaitez pour que ce besoin bien naturel d'assurer la santé non seulement des personnes mais également des végétaux soit pris en compte dans tous les grands projets du département. Cet atelier a l'ambition de réaliser une étude d'impact avant de concevoir le projet et pas seulement avant de l'exécuter comme le demande la circulaire que vous évoquiez. Bonne nuit et merci beaucoup.



## ***INDEX***

*Nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :*

Jacques EMERI.....	22	Michel MALLARD.....	45
--------------------	----	---------------------	----