

Réunion de synthèse du débat public sur le contournement routier de Nice

Nice, le 27 février 2006

Accueil et ouverture de la réunion de synthèse du débat Exposé sur l'organisation du débat public	2
Jean-Claude COQUET	
Président de la CPDP	
Exposés des représentants des grandes collectivités	8
Monsieur LEONETTI	8
Président de la CASA, Député-Maire d'Antibes	
Monsieur ALLEMAND	9
Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur	
Monsieur PEYRAT	11
Président de la CANCA, Sénateur-Maire de Nice	
Monsieur ESTROSI	13
Ministre délégué à l'Aménagement du territoire, Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes	
Exposés du maître d'ouvrage	18
Monsieur BREUIL	18
Préfet des Alpes-Maritimes	
Monsieur UNTERREINER	20
Directeur Adjoint des Infrastructures à la Direction Départementale de l'Equipement	
Monsieur CARTERAC	21
Directeur Départemental de l'Equipement	
Echanges avec le public	23

Accueil et ouverture de la réunion de synthèse du débat

Jean-Claude COQUET

Président de la CPDP

Il y a un peu moins de quatre mois, le 7 novembre dernier, se tenait dans cette même salle la première réunion du débat public sur le projet de contournement routier de Nice. C'était la réunion d'ouverture au cours de laquelle le maître d'ouvrage, la Direction Départementale de l'Equipment, a présenté son projet et au cours de laquelle la Commission Particulière du Débat Public, que je préside, vous a dit comment elle comptait conduire ce débat. Beaucoup d'entre vous y participiez. Depuis nous avons beaucoup travaillé ensemble et séparément. Il est temps de faire le point sur ce qui a été fait et de préparer la synthèse de ce qu'on doit retenir de ce débat. Bien sûr cela ne pourra être fait définitivement que lorsque la dernière réunion, celle de ce soir, sera achevée. Cette dernière réunion est particulièrement importante, c'est celle où votre opinion, éclairée par toutes les informations qui vous ont été données au cours du débat, pourra s'exprimer dans sa forme la plus accomplie. Au cours de mon exposé, je dirai quelques mots sur l'organisation de la réunion de ce soir, je ferai un court rappel historique du débat, je vous rendrai rend compte du déroulement de ce débat, et je tenterai *in fine* une synthèse de ce que la Commission a retenu des opinions émises.

I. Organisation de la réunion

Sont présents sur l'estrade tous ceux qui doivent vous rendre compte de la façon dont ils ont vécu ce débat. Au milieu de l'estrade, la Commission ; c'est elle qui a été chargée de l'organisation matérielle et de l'animation du débat. A votre gauche, le maître d'ouvrage, représenté par Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes et la Direction Départementale de l'Equipment. Ces représentants de l'Etat sont là parce qu'ils sont impliqués directement puisqu'il s'agit d'un projet autoroutier donc portant sur un ouvrage appartenant à l'Etat. A votre droite, les Présidents des principales collectivités concernées. Pourquoi sont-elles concernées ? Nous avons tous constaté au cours du débat l'élargissement progressif de son champ. De très nombreux acteurs ont demandé que le débat aborde l'ensemble des problèmes de déplacement et de transport dans ce département et pas seulement le problème du contournement routier de Nice. Les demandes les plus pressantes s'adressaient même souvent à d'autres qu'à l'Etat puisqu'elles concernaient les maîtres d'ouvrage du réseau routier local, du transport ferroviaire régional ou des transports collectifs locaux. Cela explique que j'ai souhaité que soient présents sur l'estrade, Monsieur Estrosi, Président du Conseil Général, en charge du réseau routier départemental ; Monsieur Allemand, vice-Président de la Région PACA en charge des transports ferroviaires régionaux et Messieurs Peyrat et Léonetti, Présidents de la CANCA et de la CASA, les deux principales communautés d'agglomération, chargés des transports collectifs locaux. Ce débat est devenu par la force des choses un peu leur débat, ils doivent pouvoir vous entendre et vous répondre au même titre que le maître d'ouvrage. Voici pour l'estrade, voyons le déroulé de la réunion.

Après mon exposé, les personnalités interviendront successivement, mais rapidement je l'espère la parole sera donnée à la salle. N'oubliez pas que dans un débat public, le dernier mot appartient au public. Ce sera la dernière occasion dans le cadre de ce débat d'exprimer votre opinion. D'autres occasions vous seront offertes plus tard bien sûr, mais dans un autre cadre que le débat public. Dites-nous donc ce soir tout ce que vous pensez à propos du débat et du projet, et dites-nous ce

que vous ne nous avez pas encore dit jusqu'à présent, en effet tout ce qui est dit compte dans la décision finale. Pour cela, je me permettrai de limiter les interventions à une par personne pour un maximum de cinq minutes. J'espère en effet que beaucoup d'entre vous voudront prendre la parole, et il faut laisser de la place à chacun. Je souhaiterais également que les personnes qui ne se sont pas encore exprimées puissent, ce soir, nous faire part de leur opinion.

II. Historique du débat

Le projet de contournement routier de Nice est étudié depuis au moins trois ans. Le 5 janvier 2005, la Commission Nationale du Débat Public a décidé que ce projet devrait être soumis à un débat public. Un Président a été nommé, une Commission a été constituée et le débat a été préparé pendant le printemps et l'été 2005. Le dossier soumis au débat, c'est ce dossier de 100 pages présentant les trois solutions que certains d'entre vous connaissent bien. Il a été considéré comme suffisamment complet par la Commission Nationale le 5 octobre 2005. C'est ce qui a autorisé l'ouverture du débat public proprement dit pour quatre mois, du 4 novembre 2005 au 28 février 2006. Le débat prendra donc fin demain soir. Pendant ces quatre mois, neuf réunions publiques se sont tenues, dont celle de ce soir, cinq réunions d'atelier ont eu lieu, on a compté plus de 2 000 participants sans compter ceux de ce soir. Ces réunions publiques ont couvert la totalité de la zone concernée, de Cannes à Nice-Est. Aujourd'hui se tient donc la réunion de clôture. Il restera deux mois à la Commission Particulière pour établir le compte rendu détaillé et circonstancié et au Président de la Commission Nationale pour en établir le bilan. Ces deux documents après avoir été examiné par la Commission Nationale seront remis avec l'ensemble du dossier, donc avec vos interventions, au maître d'ouvrage, le Ministre des transports et de l'équipement. Celui-ci aura alors trois mois au maximum pour faire connaître sa décision : abandonner ou différer le projet ou encore poursuivre immédiatement les études en précisant les conditions. Cette décision devrait intervenir au plus tard en juillet prochain.

III. Compte rendu du déroulement du débat

Que peut-on dire du déroulement du débat que nous avons connu depuis quatre mois ? Un débat public c'est le moyen de recueillir directement auprès de la population concernée son avis, ses questions et ses suggestions sur un grand projet. Cet exercice de démocratie participative n'est pas très ancien, ce sont des Lois de 1995 et de 2002 qui l'ont créé et codifié. Il se rode, il est donc important, pour en améliorer la pratique, de recueillir votre opinion sur ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné dans le débat. L'organisation matérielle et l'animation du débat avaient donc été confiées par la Commission Nationale à la Commission Particulière que je préside avec une triple mission.

- s'assurer qu'une information aussi complète et objective que possible est fournie au public, non seulement par le maître d'ouvrage, mais aussi par les autres acteurs ;
- donner à chacun la possibilité de formuler son opinion et de voir cette opinion enregistrée dans le dossier du débat ;
- adresser en fin de débat à la CNDP et au maître d'ouvrage toutes les opinions exprimées et enregistrées afin que ce dernier prenne sa décision en toute connaissance de cause.

Dans tout cela, la CPDP doit être indépendante à l'égard du maître d'ouvrage et neutre à l'égard du projet. Est-ce que la Commission a bien rempli ces missions ? Ce n'était certainement pas parfait, mais je crois que l'essentiel a été fait et cela dans le respect de l'esprit et de la lettre de la Loi. Cette pratique nouvelle de la démocratie qu'est le débat public a, à mon avis, assez bien fonctionné jusqu'à présent, et il faut espérer que cela continue. L'information a été abondante et de qualité. En voici les principaux éléments.

Le dossier du maître d'ouvrage a été plutôt plus épais et plus complet que les dossiers habituels. Il a été distribué en 10 000 exemplaires, et son résumé en 8 pages en 100 000 exemplaires. Et comme cette information méritait d'être précisée sur certains points, la DDE a établi 7 fiches d'informations complémentaires qui sont à présent disponibles.

La Commission Particulière de son côté a voulu informer le public sur la procédure. Elle a donc publié un document de huit pages intitulé *Le mode d'emploi du débat*, puis régulièrement des journaux. Trois numéros du *Journal du débat* ont ainsi été publiés.

En complément des réunions publiques, la Commission a organisé plusieurs ateliers destinés à approfondir les réflexions sur des sujets importants comme l'effet d'une politique volontariste en matière de transports collectifs sur les besoins en autoroute ; la comparaison de l'ensemble des variantes et des scénarios envisagés et enfin les risques sanitaires et environnementaux.

On doit signaler également plusieurs interventions d'experts au cours des réunions publiques, cinq experts à la demande du maître d'ouvrage et dix experts à la demande de la Commission Particulière. Ces interventions ont certainement contribué à la qualité de l'information et ont également permis d'établir quatre cahiers d'experts que vous lirez avec intérêt parce que ce sont de grands spécialistes qui s'expriment.

Je dois vous signaler une faiblesse, celle qui a été constatée dans le système des questions-réponses. Nous avons reçu un certain nombre de questions posées par divers moyens, et il fallait y répondre. Or nous avons répondu un peu tardivement. Je pense que ce soir, toutes les réponses sont arrivées mais pour certaines avec pas mal de retard. Je prie donc les auteurs des questions de nous excuser de ce petit défaut. Par contre, le site Internet qui reprend à peu près tout ce que je viens de dire a très bien fonctionné. Il y a eu plus de 6 500 visites en quatre mois et plus de 32 000 pages ont été téléchargées. Ce site continuera à fonctionner et à exister jusqu'à la décision du Ministre.

L'expression des opinions nous semble aussi avoir été faite d'une façon satisfaisante, même si la fréquentation des réunions publiques a été moyenne et même parfois faible au début à Cannes et à Antibes. Il a en effet été difficile de mobiliser la population, l'importance et l'éloignement dans le temps du projet, prévu pour 2020, lui ont peut-être fait penser que l'affaire la dépassait. Il semble aussi que la population fait confiance à ses représentants élus et associatifs qui eux ont par contre été très présents dès le début du débat. L'expression des opinions a été très active sous la forme écrite, ce qui n'est pas plus mal car la forme écrite laisse des traces plus claires et plus sûres. Nous avons ainsi recueilli 40 cahiers d'acteurs, une trentaine de contributions écrites dont plusieurs par leur contenu valent bien un cahier d'acteur et enfin une cinquantaine d'avis simples. Tout cela est consultable et téléchargeable sur notre site Internet, mais vous pouvez aussi vous procurer les cahiers d'acteurs à l'entrée de cette salle. Je vous signale au passage que nous distribuons aussi à des abonnés tous les documents produits, ils les reçoivent régulièrement au fur et à mesure de leur parution. Voici donc pour le bilan matériel du débat dont la Commission n'a pas à rougir.

IV. Synthèse des opinions émises

Qu'est-ce que la Commission a retenu du débat ? D'abord qu'il s'est déroulé dans un climat de sérénité et dans un esprit constructif dont tout le monde doit se réjouir. Cela prouve que la procédure du débat public commence à être comprise. Ce n'est pas un lieu de décision ni d'affrontement, mais un lieu d'information réciproque et de discussions pour améliorer cette information. Le débat sur le projet de contournement routier de Nice a été exemplaire à cet égard. Il y a eu peu d'opposition dogmatique, ni de manifestation obstructive mais des discussions certes parfois un peu vives, mais toujours constructives. Le mérite en revient d'abord au public et je l'en remercie. Ce climat repose sur la confiance, et la confiance repose sur la transparence.

C'est pourquoi je veux dire quelques mots à propos de l'indépendance de la Commission Particulière vis-à-vis du maître d'ouvrage et de sa neutralité à l'égard du projet puisque certains l'ont mise en cause sur ces points. Certes, je suis parfois intervenu en faveur de la DDE lors de réunions publiques, mais c'était parce que les attaques et les critiques étaient dirigées non pas contre le projet, mais contre les fonctionnaires qui le présentaient, et parfois de façon injuste. Si d'autre part, un membre de la Commission, dont la compétence en matière de transports ne peut être contestée, a relevé dans certains propos des erreurs graves d'appréciation sur le plan technique et l'a fait observer, ce n'était pas pour voler au secours du projet mais tout simplement pour rétablir une vérité dont une information claire et objective ne peut se passer. Il était donc parfaitement dans son rôle. Il nous a été reproché que les experts mandatés par la Commission ont « montré une complaisance sans faille à l'égard du projet du maître d'ouvrage ». C'est faux. Il est facile de le vérifier en consultant les enregistrements intégraux des réunions publiques qui figurent sur le site Internet. De plus, j'observe que sur les dix experts que la Commission a commis, cinq l'ont été sur proposition de certaines des associations qui lui font justement ce reproche. Est-ce qu'elles se sont trompées en choisissant ces experts ? Le nom donné au projet « Contournement routier de Nice » a également été contesté. Je suis d'accord avec ceux qui disent qu'il ne s'agit pas d'un projet de contournement puisque le contournement existe déjà dans les faits avec l'A8, qu'il n'est pas routier, mais autoroutier, et qu'il ne concerne pas seulement Nice, mais la moitié centrale des Alpes-Maritimes. Cependant je ne crois pas que cette désignation résulte d'une intention trompeuse ni qu'elle ait eu une véritable influence sur la mobilisation de la population concernée. Il ne s'agit pas d'une autoroute de liaison, mais d'un ouvrage de la catégorie des contournements comme ceux de Bordeaux, ou de Rouen qui ont fait l'objet de débats publics et pour lesquels on a également employé le terme de contournement autoroutier. Quant à la fréquentation, j'observe que toutes proportions gardées, c'est à Nice que l'on a le moins de fréquentation puisqu'une très grande ville permet de remplir à moitié une grande salle, tandis que dans l'Ouest, nous avons eu des salles archicombles dans de toutes petites communes.

Ce que je vais retenir du débat ce ne sont évidemment pas ces points secondaires, mais plutôt le nombre et la qualité des contributions, du simple avis au cahier d'acteur. Leur analyse détaillée est en cours. D'ores et déjà je me suis risqué à établir une typologie des opinions émises. On discerne quelques grands courants, mais les choses sont compliquées ; il est rare de trouver des acteurs qui incarnent un seul courant d'opinion.

1. Les partisans d'études complémentaires

Ces acteurs souhaitent dégager du temps et des moyens pour compléter les études, qu'il s'agisse d'études routières alternatives ou d'études concernant des scénarios plus favorables au transport collectif, ferroviaire ou maritime de marchandises. Beaucoup de ces acteurs souhaitent que les projets, y compris l'éventuel projet de contournement, s'inscrivent dans un schéma départemental de déplacements. Au cours du débat ce souci de développer une approche globale et multifonctionnelle a été très présent. Il s'est incarné dans de nombreux cahiers d'acteurs. Il s'appuie sur trois constats assez largement partagés : le retard, qui est en train d'être ratrépé, de la Côte-d'Azur en matière de politique de transports collectifs ; la menace qui pèse sur le transport routier en raison de la hausse régulière du prix du pétrole ; le probable changement de comportement de la population face aux risques environnementaux que le transport routier fait courir à la planète. Mais quand il s'agit de passer à l'action, cette première catégorie se divise. Certains veulent choisir un projet *a minima*, qui soit le moins coûteux possible et permette de régler les questions urgentes ; ils pensent que l'action engagée par le Conseil Général en matière de résorption des points noirs devrait suffire. D'autres veulent que l'action de résorption soit réalisée mais qu'on lance aussi des études et que le projet soit inscrit dans des emprises pour préserver la liberté de choix au cas où un projet lourd s'avèrera un jour indispensable. D'autres enfin pensent qu'il faut lancer des études, mais qu'il faut tout faire pour éviter d'avoir à réaliser ce projet. Ils souhaitent redéployer massivement les crédits ainsi libérés vers les transports collectifs en appuyant cela par une politique massive de formation de la population et d'incitation financière à l'utilisation des transports collectifs. Tous souhaitent agir fortement sur la politique urbanistique, notamment à travers les outils de planification que sont les PDU et les SCOT de façon à agir sur les déplacements domicile-travail. On trouve dans cette catégorie beaucoup d'associations, des mouvements politiques et des élus de toutes tendances.

2. Les partisans d'un engagement rapide en faveur d'un des deux projets de nouvelle infrastructure en tunnel

Dans cette catégorie favorable à une accélération du processus, on trouve les acteurs économiques, la Chambre de Commerce et d'Industrie, les syndicats et fédérations professionnels, certains élus, la Ville de Nice et la CANCA. S'y trouvent aussi les 700 personnes qui ont signé une pétition que j'ai reçue ce soir. Des divisions s'opèrent ensuite entre les partisans de la solution longue et ceux de la solution courte. Est-ce à dire que les partisans des solutions 1 ou 2 s'opposent en tous points aux acteurs de la première catégorie ? Pas tout à fait, car le souhait de voir les transports collectifs se développer est également souligné par les acteurs de cette deuxième catégorie. Toutefois ceux-ci doutent que l'importance du transfert qui s'opérera suffise à régler le problème. Cette catégorie s'inquiète aussi beaucoup de la compétitivité et de l'attractivité future d'une Côte-d'Azur qui serait fragilisée par les risques de congestion.

3. Les défenseurs d'autres projets routiers

Ils sont pour la route, mais pas pour les projets de l'Etat. Ils voudraient des projets sensiblement voisins ou parfois fort différents. Cette catégorie a beaucoup travaillé et proposé les alternatives sérieuses sur le plan technique. L'étude complémentaire décidée par la Commission Nationale du Débat Public a permis par exemple d'étudier trois variantes de la solution 4 qui regroupent les

propositions de A7C et des élus socialistes et Verts à partir de scénarios qui avaient été envisagés, mais non retenus par le maître d'ouvrage. Une cinquième solution est également proposée par une association de Villeneuve-Loubet. Comme dans la première catégorie, on retrouve ici des associations, des mouvements politiques et des élus de toutes tendances.

4. Les acteurs locaux inquiets des conséquences locales des projets

C'est le cas des communes qui souffrent déjà du passage de l'autoroute comme Saint-André-la-Roche, La Trinité, de l'association Val de Laguet, mais aussi de la Ville de Cannes qui s'inquiète d'être restée à l'écart d'un projet qui risque de ne pas régler ses propres problèmes. Cette catégorie a l'immense mérite de pointer des insuffisances ou des oubliés et d'incarner pratiquement des critiques exprimées de façon plus générale par d'autres acteurs.

5. Les partisans du rejet de toute idée de contournement routier.

Pour eux, l'ère de la voiture est terminée, elle présente trop d'inconvénients, il faut se séparer de ce moyen de locomotion, donc offrir en lieu et place de la voiture d'autres moyens de circulation. Selon eux, si on affectait les crédits prévus pour le projet du maître d'ouvrage au développement de transports collectifs non polluants, le transfert modal aurait lieu et la destruction du patrimoine naturel local sera stoppée. Il y a eu parfois des propos assez vifs avec ces acteurs, mais ils auront souligné quelques imperfections du dossier du maître d'ouvrage portant notamment sur la modélisation qui a conduit aux prévisions pour 2020, qu'il a donc fallu approfondir. Nous l'avons fait au cours d'un atelier qui a abouti à un cahier d'atelier sur le scénario TC++ que je vous conseille de lire si vous vous intéressez à ces problèmes.

Une tendance plus générale s'est manifestée lors du débat public. On la trouve dans toutes les catégories, ce sont les acteurs qui ont mis le doigt sur la question de l'avenir de l'A8. L'idée d'un rachat de la concession et de la transformation de l'A8 en boulevard urbain quand le projet du maître d'ouvrage serait réalisé s'est invitée dans le débat. Elle traduit à la fois un désir de reconquête et un sentiment d'injustice. Le désir de reconquête est celui de se réapproprier la bande côtière souvent tranchée par le tracé actuel qui coupe le cœur des villes comme à Cagnes-sur-Mer. Le sentiment d'injustice vient de devoir payer un péage sur un contournement alors que ce type de voie est généralement gratuit ailleurs en France. Ce thème a été largement plébiscité.

Je voudrais encore remercier tous ceux qui ont contribué à la bonne marche de ce débat public. Merci au public, qui s'il n'a pas toujours été très nombreux, a toujours été de qualité ce qui a permis un débat serein et constructif. Merci aux élus, aux responsables professionnels et aux responsables d'associations qui ont donné de la consistance à ce débat en y participant et en mobilisant leurs troupes. Merci à tous les auteurs de cahiers d'acteur, de contributions et d'avis. Merci aux prestataires qui ont aidé la Commission dans sa tâche. Merci aux membres de la Commission et à ses permanents qui ont fait preuve de disponibilité et de dévouement à tous les instants. Et merci enfin à tous pour votre patience.

Exposés des représentants des grandes collectivités

Monsieur LEONETTI
Président de la CASA, Député-Maire d'Antibes

Nous allons commencer par un espace qui vient après le contournement de Nice, et vous avez souligné, Monsieur le Président, combien la dénomination de contournement de Nice pouvait éventuellement prêter à confusion tant il est vrai que la Communauté d'Agglomération se trouve dans l'espace d'après la CANCA. Nous avons dit lorsque nous présentions notre proposition, que nous avons depuis affinée avec les seize maires de la Communauté d'Agglomération pour aboutir à un cahier d'acteur unanime, qu'il n'y avait pas de commune mesure entre contourner une métropole dense et irriguer une technopole diffuse. La Communauté d'Agglomération a mis en évidence, par constat et par projet, l'idée d'une ville-pays qui fait que chaque village et chaque ville se fragmente en espaces de convivialité, en espaces sociaux. Lorsque nous arrivons dans la Communauté d'Agglomération, nous ne sommes plus, que ce soit dans la disposition urbaine ou dans la disposition d'entreprises, dans un espace compact, mais dans un espace diffus. L'espace diffus présente un avantage énorme : il préserve l'environnement, il offre un paysage assez équilibré. Il présente un inconvénient majeur, il est difficile à desservir parce que sur une situation de Sophia-Antipolis où l'ensemble des entreprises sont étalées sur un espace large, il est difficile en particulier de le desservir en transports en commun. Notre choix s'est donc situé sur deux aspects.

Le premier est que ce pays sait plus facilement dire non et ce qu'il ne veut pas que ce qu'il veut. Donc nous avons préféré dans un premier temps dire ce que nous ne souhaitons pas. Bien sûr, comme je l'ai entendu de la part du Président du Conseil Général, nous ne souhaitons pas une résurgence sous quelque forme que ce soit de l'ancienne A8bis. Bien sûr, nous ne souhaitons pas que des aménagements comme l'échangeur autoroutier, abusivement dénommé de Biot puisqu'il se situe sur le territoire antibois, ne soient pas réalisés, car il nous paraît primordial pour desservir cet espace. Et nous souhaitons trouver un équilibre entre la route, le fer, mais aussi des déplacements urbains en mode doux qui crée une complémentarité de solutions plutôt qu'une solution privilégiée par rapport aux autres. Vous le savez, traverser un territoire n'est pas du tout la même chose que le desservir. Le traverser c'est souvent le blesser et être indifférent vis-à-vis de la population, le desservir c'est presque toujours le servir et apporter la possibilité aux hommes et aux femmes de se rencontrer, d'échanger et de commercer. Nous devons trouver un diffuseur au niveau des Bréguières, car on ne peut pas à la fois dire que l'on va développer Sophia Antipolis en particulier sur la ville de Valbonne et ne pas trouver de desserte routière pour cet espace économique nouveau. Sur l'image présentée, on voit qu'on se trouve dans une situation dans laquelle aucune des solutions qui sont présentées ne nous paraît satisfaisante en l'état. Nous devons travailler à la fois sur le temps et sur l'espace.

Sur le temps, comment ne pas envisager qu'en élaborant le SCOT, le PDU, les plans de déplacements départementaux, on n'implique pas cette réflexion dans l'ensemble des réflexions globalisées que nous avons dans le département et dans les communautés d'agglomération. Le temps c'est aussi la possibilité de phaser, et nous avons bien compris que la première phase était le contournement de la métropole et que la deuxième phase nous laissait un peu de temps pour réfléchir à des solutions plus innovantes et certainement obsolètes lorsqu'elles seront appliquées. L'espace c'est réfléchir à d'autres modes de déplacement. On ne peut pas imaginer continuer dans ce

territoire à faire du « tout voiture » qui aboutit, en particulier dans les entrées de villes, à des embouteillages parce qu'on n'a pas suffisamment développé les transports en commun qui sont en train de se mettre en place dans ce département à la fois sur le plan ferroviaire et sur celui des transports locaux.

Je voudrais en dernier lieu faire une petite digression. Comment réfléchit-on dans ce pays ? Il y a deux modes de réflexion. Dans le premier on fixe un objectif assez éloigné, et on ne réfléchit qu'aux moyens que l'on doit mettre en œuvre pour aboutir à ce projet unique très antérieurement défini dans le temps et immuable. Je pense que c'est une méthode archaïque. L'autre manière de raisonner c'est de ne pas poser d'objectif, mais des problématiques et de se demander quelles solutions on veut apporter pour résoudre l'ensemble des problèmes posés. Nous voyons une intrication et une complexification des problèmes parce que l'urbanisation est liée aux déplacements et que le travail est lié à l'urbanisation. Donc dans cette globalisation qui empêche la simplification, nous sommes amenés à apporter une multiplicité de solutions parce que les problématiques complexes ne trouvent jamais une seule solution simple. C'est la raison pour laquelle, au lieu de passer à une situation où un objectif intangible a été fixé, et où on définit toutes les solutions ou les moyens pour y parvenir, nous sommes obligés de créer un processus adaptatif qui évolue au fur et à mesure des problématiques. Etes-vous bien sûrs que dans vingt ans, on se déplacera avec les voitures telles qu'elles sont aujourd'hui ? Etes-vous bien sûrs que dans vingt ans, la problématique de déplacements sera la même et qu'après avoir vu le départ des populations des centres villes pour la périphérie il n'y aura pas une reconquête de ces centre-ville si nous sommes capables de les faire attractifs et de faire des transports en commun de qualité ? Et dans vingt ans, êtes-vous sûrs que le problème ne sera pas réglé par d'autres techniques, voire d'autres énergies qui viendront en relais d'une solution que nous imaginons aujourd'hui ? Les Chinois disent que l'arbre n'atteint jamais le ciel, donc je me méfie profondément des lignes droites qui se poursuivent et qui annoncent qu'une situation sera saturée en 2015. C'est méconnaître l'évolutivité et la rapidité de l'évolution de notre monde et de notre société. Et je suis persuadé qu'avec des systèmes adaptatifs, liés aussi à une réelle démocratie de proximité, nous serions capables de trouver des solutions plus adaptées aux problèmes de notre temps et qui ne sacrifient pas la proie pour l'ombre. Donc pour que nous ayons un développement durable, soyons durables dans le débat et la démocratie pour faire en sorte que nous trouvions des solutions concrètes et immédiates aux problèmes qui se posent à notre territoire.

Monsieur ALLEMAND
Vice-Président de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Je vais commencer mon propos en remerciant le Président de la Commission Particulière du Débat Public, Jean-Claude Coquet et tous ses membres pour la manière dont ce débat a été conduit. Vous avez fait à l'instant votre autocritique, je vous ai trouvé bien peu indulgent envers vous-mêmes. Beaucoup de chemin a été parcouru depuis le 7 novembre. Lors de la séance d'ouverture, je vous indiquais Monsieur le Président qu'il ne fallait pas fermer la réflexion sur les 3 solutions initiales mises en débat par le maître d'ouvrage. Grâce à l'esprit d'ouverture de la Commission, mais aussi au travail de certains élus, il a été possible de faire expertiser une quatrième solution, celle proposée par le groupe socialiste et Verts au Conseil Général, le tracé court à l'Ouest et l'aménagement sur place à l'Est. Il a été possible également de satisfaire une demande du Président Vauzelle concernant

l'évaluation de scénarios volontaristes en matière de transport public. Pour tout cela, je vous remercie. Le 6 février, cette quatrième solution apparaissait aux dires de l'expert du cabinet ISIS comme celle d'un compromis possible entre les positions de la Chambre de Commerce, de la CANCA, et à l'opposée celles défendues notamment par les élus communistes. La surprise dans ce débat public, c'est le Conseil Général qui l'a créé en se prononçant, après deux réunions d'une commission *ad hoc* qui regroupait l'ensemble des forces politiques, à l'unanimité pour un élargissement sur place à l'Est à court terme et pour une réservation d'emprises pour un éventuel tracé court plus tard à l'Ouest. En fait une solution qui est un mixage entre les solutions 3 et 4. Chacun a fait un pas. Présenté par certains comme minimaliste, ce projet m'apparaît avant tout comme celui de la sagesse tout simplement parce que cette réservation d'emprises est conforme aux orientations de la DTA. Je voulais dire au Président du Conseil Général combien je mesure, moi qui ai été associé par le Président Vauzelle aux réflexions sur la préparation du Contrat de Plan 2000-2006, le chemin qu'il a parcouru depuis 1999 au moment où nous discutions de l'intégration du TER Cannes-Grasse dans le Contrat de Plan. Ce qui s'est passé lundi au Palais Sarde cèle le recul de ceux qui depuis 30 ans ont toujours pensé que le développement économique des Alpes-Maritimes passait par le développement du tout automobile et par voie de conséquence des infrastructures routières et autoroutières correspondantes. Ce qui s'est passé lundi au Palais Sarde, c'est également la victoire de ceux qui depuis des années ont lutté pour une alternative au tout routier, contre le doublement de l'autoroute A8, cela a été rappelé à l'instant par Jean Léonetti, par l'autoroute A8bis ou par l'autoroute A58. Les mêmes qui se sont prononcés et ont milité pour la réouverture de la ligne Cannes-Grasse. C'est la victoire des forces associatives et politiques qui au travers de la DTA ont fait la promotion d'une certaine vision du développement de notre département, celle du développement durable. Cette vision, nous sommes satisfaits de la savoir partagée au moins partiellement aujourd'hui par un plus grand nombre parce qu'elle va dans le sens de la défense du cadre de vie de nos concitoyens et préserve à la fois l'attractivité de notre territoire et son avenir.

Il est donc essentiel, car tout ne s'arrêtera pas demain, qu'à partir de maintenant jusqu'au moment où le Président de la Commission rendra son rapport définitif, chaque force avec son autonomie et son originalité valorise cette décision commune qui s'est construite à partir d'une opposition. Dans cet esprit pour conforter la solution de l'élargissement sur place à l'Est avec réservation d'emprises à l'Ouest, je vais demander au Président Vauzelle de présenter au vote des élus lors de l'assemblée plénière du 31 mars prochain une délibération qui ira dans le même sens. Je ne doute pas que l'unanimité puisse également se faire au sein de notre assemblée régionale. Cette délibération sera transmise à la Commission Particulière du Débat Public. La force de la position de deux assemblées territoriales aussi importantes que le Conseil Général et le Conseil Régional ne sera pas je n'en doute pas sans influence.

Mais le choix de la solution de l'élargissement sur place à l'Est et de ne rien faire dans l'immédiat à l'Ouest nous place devant des responsabilités nouvelles en matière de développement des transports publics et c'est sur ce thème que je terminerai mon intervention. L'abandon à court terme de toute solution à l'Ouest pose de façon béante et urgente la question de la desserte de Sophia Antipolis par des transports publics performants, TCSP ou autre, raccordés à la ligne de tramway Est-Ouest ou à la gare TER d'Antibes. Je n'ai pas de préférence en la matière, cela est à discuter, mais nous devons trouver la solution la plus efficace. Mais cela doit être engagé, dès le prochain Contrat de Plan, sinon la question de l'accès à Sophia Antipolis pourrait devenir un frein à son développement. De la même manière, le prochain Contrat de Plan devra être celui de l'achèvement de la troisième voie littoral pour permettre une fréquence d'un TER tous les quarts d'heure entre

Antibes et Nice. Enfin, le choix de l'élargissement sur place à l'Est nécessite de faire du passage des Chemins de Fer de Provence en rive droite pour desservir la zone industrielle de Carros une des priorités du prochain Contrat de Plan sur le volet ferroviaire.

Hors Contrat de Plan, la ligne de tramway Est-Ouest, Port-Aéroport et au-delà ne devra pas attendre longtemps non plus. Je souhaite enfin qu'une grande étude conjointe Conseil Régional-Conseil Général associant les Communautés d'Agglomération concernées permette d'identifier, comme vous l'avez fait pour la route, les points noirs de la multimodalité entre les transports publics, afin d'améliorer la performance des infrastructures présentes et à venir. Vous l'avez compris, la responsabilité qui est devant nous est grande, et je voulais assurer la Commission que si le Gouvernement confirmait ce choix, le Conseil Régional serait un partenaire loyal comme il l'a été lors du précédent Contrat de Plan qui s'achève cette année. C'est en tout cas dans ce sens que je m'efforcerai de travailler car c'est à ce prix que nous pourrons construire ensemble un département qui aille réellement sur la voie du développement durable.

Monsieur PEYRAT
Président de la CANCA, Sénateur-Maire de Nice

Je voudrais rappeler que ce dont nous débattons c'est de l'opportunité et des modalités de réalisation, et seulement cela, et pas du tracé. Je retire de ce débat public trois points sur lesquels nous sommes à peu près tous d'accord. Le premier c'est la prise en compte du risque de marginalisation de notre territoire. Marginalisation par l'air, parce que dans l'espace très contraint de l'aéroport de Nice, le trafic ne pourra pas dépasser de beaucoup son niveau actuel de 10 millions de passagers par an. Marginalisation par le fer, les voies ferrées sont saturées, gênant ainsi les TER et il n'y a pas de ligne à grande vitesse. Marginalisation par la route parce qu'on arrivera à une saturation dans les années à venir, 1 750 à 2 000 véhicules par jour à certaines heures de pointes et par voie, c'est un chiffre à retenir. Les conséquences en sont le renforcement de l'isolement de notre territoire et l'hypothèque du développement actuel et futur de la plaine du Var et de la plaine du Paillon. Deuxième point d'accord, le contournement autoroutier de Nice est indispensable. Pour résoudre congestion de l'A8 que ce soit par une nouvelle infrastructure, ou par un aménagement sur place. Pour faciliter également la mobilité externe et interne à notre territoire, une meilleure répartition et séparation des trafics de desserte locale ou de transit. Pour faciliter l'accès aux secteurs à fort potentiel économique. Pour rendre enfin notre autoroute plus sûre et régler le problème de la sécurité dans les tunnels. Troisième point d'accord, le « tout routier » n'est pas la solution. Je considère qu'une réponse autoroutière ou routière seule n'est pas la panacée et ne résoudrait pas les problèmes. C'est pourquoi j'ai pris un engagement très fort pour initier le tracé de la liaison à grande vitesse et le débat qui a suivi. J'ai milité, et avec moi tous nos amis, pour la réalisation d'un réseau unique de transports en commun sur l'agglomération Nice Côte-d'Azur. Je construis un tramway de 8,5 kilomètres pour la première ligne et de 35 kilomètres pour la seconde ligne si les Maires de la Communauté d'Agglomération nous suivent. J'ajoute mon soutien inconditionnel à la troisième voie ferrée, le doublement que nous sommes en train d'achever de la voie Mathis, et mon engagement avec le Président Estrosi pour harmoniser les réseaux et obtenir un billet unique sur l'ensemble des transports en commun du Département. Voici les trois points d'accord résumés brièvement.

En face de cela quel est l'engagement de la Communauté d'Agglomération ? Il est le même que celui de la Chambre de Commerce et d'Industrie, de l'UPE, de la Ville de Nice. Sur la partie Ouest, je laisse les spécialistes s'exprimer et Jean Léonetti l'a fait. Je pensais qu'un tracé long en partie enterré et desservant Sophia Antipolis, Antibes et Cannes serait le bon, mais je ne m'immisce pas dans cette partie du débat. Par contre sur la partie niçoise, je considère et cela n'est remis en question par personne, ni par l'ADAAM, ni par le Conseil Général, ni par la Ville de Nice, que c'est le point prioritaire, et tous les acteurs de l'aménagement le disent également. Les 24 maires de la Communauté d'Agglomération se sont prononcés à l'unanimité pour un aménagement sur site avec la mise en souterrain de cette nouvelle infrastructure pour fluidifier de manière pérenne la circulation en séparant le trafic local et le trafic de transit des camions. En observant au passage qu'en ayant deux infrastructures si l'une devait être fermée on pourrait se reporter sur l'autre ce qui serait une réassurance considérable. Pour améliorer durablement la sécurité de l'autoroute actuelle, pour limiter les nuisances pour les habitants de la ville de Nice et notamment les riverains d'un certain nombre de vallons, le Vallon des Fleurs, Saint-Pancrace et d'autres. Dans l'aménagement sur place, le viaduc de Magnan devra être doublé par un nouveau viaduc au nord, le tunnel de Canta Galet sera doublé par un tunnel au nord, les tunnels de Saint-Pierre-de-Féric, de Pessicart et de Las Planas le seront au sud. Et entre chaque tunnel, le passage devra être également doublé. J'indique quand même aux spécialistes que le nouveau tunnel Sud de Las Planas dans le cadre d'un tracé sur place passerait sur le dépôt du tramway du Rouret, ce qui serait à mon avis totalement irréalisable. Enfin notre autoroute pourrait retraiter de manière digne le problème de la sortie du tunnel, ou de l'autre tracé, bien sûr, pour les villes de Nice, de Saint-André-la-Roche et La Trinité. C'est notre position, il y en a d'autres, infiniment estimables, et pas très loin de nous, puisque l'ADAAM indiquait qu'il fallait rester sur la même infrastructure soit avec un tube en dessous, soit en aménageant sur place. Dans sa motion, le Conseil Général évoquait aussi cette double possibilité. J'en suis heureux, nous ne sommes pas très loin, et même très proches les uns des autres.

Je vous propose alors une piste de travail. A l'issue du débat public nous pourrions demander au maître d'ouvrage d'expertiser les deux propositions, celles du Conseil Général et de l'ADAAM et celle de la CANCA et de Nice pour en vérifier les impacts sur l'environnement, sur l'aménagement du territoire et sur le développement durable, afin qu'une solution partagée puisse être soumise à l'enquête publique avant 2011. Je ferais une dernière suggestion, il m'a semblé que dans le débat public, l'Etat, pardonnez-moi Monsieur le Ministre et Monsieur le Préfet, a été un peu avare des conditions financières qui pourraient être trouvées quelle que soit la solution choisie. Une rentabilité pourrait être trouvée assez facilement à échéance de dix, quinze ou vingt ans en augmentant le tarif du péage des poids lourds. Je ne trouve pas normal que dans le tunnel sous le Mont Blanc qui fait 14 kilomètres, le tarif soit de 228 euros pour un aller simple et 360 euros pour un aller et retour tandis que sur notre portion d'autoroute qui fait 19 kilomètres, il soit de 16,80 euros pour un aller simple et de 33,60 euros pour un aller et retour, c'est-à-dire 15 fois moins. Il y a donc la marge pour l'augmenter de 14 fois et cela pourrait permettre une meilleure rentabilité.

Monsieur ESTROSI
Ministre délégué à l'Aménagement du territoire
Président du Conseil Général des Alpes-Maritimes

Je veux exprimer ma sincère satisfaction au terme de ce débat public. Je souhaite intervenir ce soir en clôture pour exprimer avant tout la grande qualité des débats qui se sont déroulés sous votre autorité Monsieur Coquet. Nous avons pu mesurer son intensité, la qualité de ses contributions. Le sens de l'ouverture de beaucoup des intervenants et des acteurs a démontré, ce qui n'est pas toujours le cas, que ce débat public était très utile à l'avenir du projet dont nous débattons ce soir. Ma satisfaction se nourrit ensuite et surtout de l'impatience de vous apporter ma part de vérité dans ce débat. Vous le savez, il y a quelques jours de cela le Conseil Général des Alpes-Maritimes a déposé son cahier d'acteur. Le problème est que de nombreuses collectivités ou institutions ont déposé des cahiers d'acteur, chacun avec la vision de son propre territoire. Et qu'est-ce que le Conseil Général des Alpes-Maritimes si ce n'est le lieu où nous devons tenter à tout prix d'essayer de mettre en cohérence l'ensemble des territoires qui constituent le département des Alpes-Maritimes ? J'avais le sentiment que c'était un défi un peu impossible et pourtant ma responsabilité et mon devoir me sont apparus être de tout tenter pour que nous puissions parvenir à rassembler au moins l'essentiel des responsables et des acteurs territoriaux dans ce département.

Notre cahier d'acteur a été adopté à l'unanimité par la Commission des Déplacements et des Transports du Conseil Général, et je voudrais remercier l'ensemble de celles et ceux qui de tous horizons politiques ont participé à nos travaux, débats. Je veux saluer Jacques Victor, François Tujague, Mario Papi, pour le groupe Communiste, Jean-François Knecht pour le groupe socialiste ou encore Jean-Raymond Vinciguera pour le groupe des verts. Et bien évidemment derrière moi, mon vice-Président en charge des transports, Louis Nègre, mon vice-Président en charge de l'environnement Lionnel Luca, ou le Président de la Commission des Déplacements et des Transports Jean Icart ainsi que l'ensemble de ma majorité. Cette vision unanime de notre collectivité qui prolongeait d'ailleurs une réunion que nous avions déjà tenue avec la plupart des parlementaires des Alpes-Maritimes, a suscité de nombreuses réactions positives pour beaucoup, interrogatives pour d'autres, opposées pour quelques-unes, c'est la règle de la démocratie. Il m'appartient donc ce soir de préciser nos positions, mais surtout de démontrer certaines caricatures, qui me semblent un peu hâtives en me réjouissant très sincèrement de toutes les contributions que je viens d'entendre à cette occasion et qui me semblent finalement si proches les unes des autres. Elles démontrent en tout cas qu'il y a une vraie voie et un vrai chemin qui peut nous permettre d'aboutir et d'apporter enfin au Département des Alpes-Maritimes ce qu'il attend et ce qu'il espère depuis si longtemps. Auparavant, je voudrais rappeler quelques évidences.

D'abord l'objet de ce débat. Le simple fait de l'évoquer revient à évacuer certaines positions inutiles. Est-ce que la situation de l'autoroute A8 dans notre département est satisfaisante ? La réponse pour tous les intervenants est bien entendu négative. Comment éviter que cette situation ne perdure ? L'histoire doit éclairer nos réponses ; reportons-nous au débat que nous avons déjà eu sur l'A8bis, voici vingt ans, ou au débat relatif à l'A58, voici dix ans. A chaque fois, le scénario est toujours le même : l'Etat nous propose trois solutions alternatives et nous enjoint à en discuter et on s'oppose, on se déchire. Dans notre pays, les majorités politiques se succèdent les unes aux autres avec une alternance systématique et ce qui est décidé par une majorité est systématiquement démolis par celle d'après. Je ne vous garantirai pas ce soir ce qu'il adviendra dans notre pays en mai 2007, je n'en sais rien. Imaginons, ce que je ne souhaite pas, que la mode qui s'est instaurée depuis vingt ans se

renouvelle, je ne veux pas être celui qui aurait imposé une vision restrictive des choses qui fassent prendre le risque au Département d'être démolie une fois de plus par une nouvelle majorité. C'est la raison pour laquelle parce que j'aime les Alpes-Maritimes, j'ai choisi la voie qui peut nous permettre pour une fois par la concertation et le dialogue de trouver la position qui rassemble la plus large adhésion possible. Les affrontements, les déchirements, les combats politiciens ont généré depuis vingt ans l'inaction et l'immobilisme. A ceux qui par avance font leur miel des rivalités frontales, je dis clairement qu'ils ne me feront pas participer à nouveau à un scénario de l'immobilisme. Comment imaginer que rien n'a changé depuis vingt ans ? Ce scénario de l'immobilisme, je le récuse, je le réfute et je le combat.

Le Conseil Général, c'est vrai a cherché l'adhésion la plus large sur ce débat. Est-ce que c'est une honte que de rassembler des hommes et des femmes de bonne volonté sur un projet routier même s'ils ne se retrouvent pas sur la même vision de la société lors d'échéances nationales? Est-ce qu'une route, une voie de chemin de fer est de gauche ou de droite ? La vie publique n'est pas une guerre, il n'est pas interdit à des élus qui aiment leur département de travailler ensemble. J'ai la certitude qu'en ce domaine, le consensus est la condition première de l'action, et constitue le préalable indispensable au résultat que nous voulons atteindre. Les différents groupes du Conseil Général ont débattu, échangé, chacun pourra dire que l'autre a modifié sa position et qu'il y a eu des revirements. Peu m'importe. Ce que je dis aujourd'hui était précisément inscrit dans mon projet, dans mon discours du 18 septembre 2003 lorsque les élus de ma majorité m'ont porté à la Présidence du Conseil Général. Je ne suis pas là pour vendre du rêve, mais pour passer à l'action et essayer de proposer à l'ensemble de nos concitoyens qui souffrent et qui sont las d'être pris en otage matin et soir sur les axes de notre département, des projets à court terme et réalisables.

Aujourd'hui certains en opposition avec cette approche nous disent qu'il faut une version longue de Sophia Antipolis jusqu'à La Turbie. J'entends ces arguments, je les respecte, mais comme notre département s'est considérablement urbanisé depuis vingt ans, il est totalement impossible de faire passer cette autoroute en section aérienne, donc il faut passer partout par un tunnel. C'est simple, séduisant, tentant, mais est-ce bien réaliste ? Le projet est chiffré aujourd'hui à 2,5 milliards d'euros. Quand on sait qu'en 2000 dans le Contrat de Plan l'infrastructure ferroviaire Cannes-Grasse était estimée à 40 millions d'euros et qu'en 2005 son coût a atteint 100 millions de d'euros, vous imaginez bien que le coût d'un tunnel de 13 kilomètres n'atteindra pas moins de 5 ou 6 milliards d'euros. Et essayer de nous faire croire que cela serait réalisable, c'est encore une fois vendre du rêve ou en tout cas faire perdre 25 ou 30 ans de plus au département des Alpes-Maritimes. Le choix de la facilité aurait été pour moi de suivre ce mouvement, mais je suis convaincu que cette solution générera une nouvelle fois les mêmes résultats d'immobilisme et d'inaction pendant plusieurs décennies encore. Arrêtons de fixer notre regard sur des objectifs aussi mirifiques qu'irréalistes. J'appartiens à une génération qui n'a déjà plus le temps d'attendre et qui a quand même encore envie de voir demain le fruit de ses décisions. Ce que je souhaite pour mon département, c'est la vérité, le concret, le pragmatisme. Voilà ce qui a guidé ma position dans ce débat.

Je voudrais aussi réaffirmer ma vision globale de l'avenir de notre département. Je souhaite que les Alpes-Maritimes soient tournées vers l'excellence et la qualité. Je ne partage en rien l'analyse de ceux qui considèrent que le mitage, l'urbanisation du littoral, la multiplication des infrastructures sur le littoral, la réalisation d'une autoroute au cœur de la ville, l'explosion démographique aient été bénéfiques pour la Côte-d'Azur. Là aussi, tirons la leçon des erreurs du passé pour ne pas les reproduire. Chacun connaît ma vision à cet égard. J'ai engagé le combat, il y a plusieurs années dans ma lutte contre le lobby de la spéculation immobilière, contre celles et ceux qui pensent qu'il faut

tout faire pour faire augmenter le nombre d'habitants du département d' 1 100 000 à 1 500 000 en 10 ans. Ce n'est pas mon choix, je considère que ce n'est pas comme cela que l'on assurera la qualité de vie dont nous avons besoin. Et grâce au Conservatoire du Littoral, chaque fois qu'il y aura un mètre carré d'espace naturel sensible à la vente, je ferai en sorte que nous l'acquérions pour protéger ce qui peut l'être encore dans le département. L'économie des Alpes-Maritimes repose sur deux piliers, le tourisme et les hautes technologies. Ce qui fait la force de ces deux piliers c'est l'attractivité de notre qualité de vie et la richesse de notre patrimoine naturel. Et je suis certain que toute action qui altèrera ce patrimoine aboutira à la ruine de la Côte-d'Azur. C'est cette grille d'analyse qui me fait aujourd'hui vous proposer un projet qui est sans doute le plus difficile, mais sûrement le plus réaliste. C'est un projet d'action.

Certains ont caricaturé notre position, en soulignant que l'on ne voulait rien faire. Rien n'est plus faux. Nous voulons agir d'abord sur l'autoroute actuelle. Nous avons fait le choix de modifier selon un phasage précis la configuration de l'autoroute A8 pour éviter les premières sources d'encombrements c'est-à-dire les passages de trois à deux voies et la saturation des échangeurs de la partie Est du contournement de Nice puisque bien évidemment, comme tous les intervenants, je pense que le problème se pose prioritairement sur la section Est. Dans ce cadre la priorité se porte pour nous sur la section Nice-Saint-Isidore/Nice-Est. Cette section devra systématiquement être à deux fois trois voies. Je ne suis pas technicien, aux ingénieurs, au terme du débat public, d'arrêter la meilleure solution en utilisant le faisceau actuel. Ce n'est d'ailleurs pas l'objet du débat public, et rien de ce que j'ai entendu ce soir ne me paraît contradictoire. Je souhaite qu'une étude très approfondie nous éclaire en la matière à l'issue du débat public afin d'arrêter le choix qui aura le moins de conséquences en matière d'environnement. D'autres solutions que celle un peu réductrice du débat public pourraient utilement apparaître au terme de ces études. Ma seule conviction est qu'il ne faut pas rajouter au gigantesque nœud routier de Nice-Est et de Nice-Saint-Isidore une nouvelle source de perturbation. Au-delà du réaménagement rapide de cette section, nous souhaitons la réalisation immédiate par le concessionnaire actuel de la section à deux fois trois voies entre Nice-Saint-Augustin et Nice-Saint-Isidore. Nous souhaitons la transformation complète de la sortie Nice-Promenade des Anglais qui comprend les échangeurs de Cagnes-sur-Mer, de Saint-Laurent-du-Var et de Saint-Augustin en à peine 1 kilomètre. A l'Ouest, prenons toutes les dispositions nécessaires, mais donnons-nous le temps de la réflexion pour envisager les contours d'une nouvelle infrastructure si elle s'avérait nécessaire. Nous souhaitons de nouvelles entrées pour Cannes et la réalisation immédiate de l'échangeur de Biot. Et cela c'est du concret parce que c'est tout de suite. Imaginez un seul instant que nous disions ce soir tous ensemble qu'il faut choisir la solution longue, avant 20 ans nous n'aurons pas la solution longue, mais nous n'aurons pas non plus l'échangeur de Biot ni celui de Cannes. Je demande ce soir qu'ils soient réalisés immédiatement.

L'action c'est aussi l'engagement du Conseil Général sur un grand programme, d'autres l'ont évoqué, le vice-Président du Conseil Régional, Jean Léonetti, Jacques Peyrat. Ce dont nous débattons ce soir ne s'inscrit plus du tout dans le même contexte que celui dans lequel nous avions ouvert le débat sur l'A8 bis et sur l'A58 et je voudrais vraiment que vous en teniez compte, Monsieur le Président, dans votre compte rendu. Nous ne sommes plus ni à la même époque ni dans le même paysage. Nous avons anticipé un certain nombre de choses. Quand nous avons voté, il y a 3 ans au Conseil Général 110 chantiers routiers sur 6 ans pour 1,8 milliard d'euros sans augmentation de la fiscalité c'est parce que nous pensions ne pas avoir le débat public sur le contournement et que nous devions l'anticiper. Or aujourd'hui ces 110 chantiers pour résorber les 110 points noirs auxquels sont confrontés tous les jours nos concitoyens dans tout le département

sont ouverts. Certains sont en voie d'achèvement et d'autres sont déjà achevés. Je prends simplement comme exemple le chantier que nous avons inauguré, il y a un mois dans la vallée du Paillon, la nouvelle section de la pénétrante entre Cantaron et la pointe de Contes. En 24 heures, ceux qui tous les matins aux heures de pointe mettaient 40 minutes pour emprunter cette section en mettent aujourd'hui 10 minutes. C'est-à-dire qu'avec la suppression d'un seul point noir on a réduit le problème de 30 minutes. Je vous invite à penser à ce que sera notre paysage quand on aura résolu les 109 autres points noirs. Et pour la seule année 2006 à 2007, ce sera le R 35bis à Antibes pour modifier l'aspect de la nationale 7 à l'échangeur d'Antibes. Ce sera l'inauguration au début de 2007 de la nationale 202bis devenue la départementale 6202 depuis le début de cette année avec la décentralisation dont j'assure désormais la maîtrise d'ouvrage. Cela aura nécessité 15 ans de combat pour obtenir enfin que dans le Contrat de Plan nous arrêtons les financements nécessaires. Nous voyons bien que notre physionomie d'aujourd'hui et de demain n'est plus celle d'il y a dix ans lors du débat sur l'A58 ou celle d'il y a vingt ans sur l'A8bis. De même nous sommes en train de lancer un certain nombre d'autres chantiers, nous engageons à la fin de l'année la poursuite de la pénétrante Cannes-Grasse, dont on parle depuis dix ans. Nous lançons le chantier de la pénétrante de la Siagne, nous ouvrons une nouvelle voie d'accès à Sophia qui permettra de rejoindre directement la technopole à Villeneuve-Loubet. Qui peut dire que dans cinq ans, au terme du plan « points noirs », la situation sera la même qu'aujourd'hui ?

Enfin notre projet peut s'inscrire dans une approche globale de déplacements reposant sur la multimodalité. Il faut que les transports en commun y trouvent toute leur place. Notre département a accompli des avancées considérables en la matière, en quelques années, tant de comportements ont changé. Il faut approfondir cette rupture. Je salue à cet égard le courage du Maire de Nice qui a réalisé face à beaucoup d'adversité le tramway. Je veux aussi dire aux Maires de la CANCA que le Conseil Général prendra toute sa part dans la réalisation d'une seconde ligne transversale entre Nice et Cagnes-sur-Mer dont je souhaite la prolongation vers Sophia Antipolis. Notre effort pourra être beaucoup plus important pour cette ligne que pour la ligne 1, compte tenu de l'intérêt départemental majeur qui s'y attache. Nous allons aussi engager la troisième voie ferrée littoral qui permettra la réalisation d'un véritable RER qui reliera toutes les communes de la côte depuis Cannes jusqu'à Drap. Les travaux commenceront d'ailleurs cette année, dans le cadre de la répartition des crédits non consommés sur le port de Nice du Contrat de Plan actuel en accord avec le Conseil Régional. Nous devons réfléchir à l'avenir des Chemins de Fer de Provence qui de la place de la Libération jusqu'à la zone industrielle de Carros en passant par la zone d'activités de Lingostière peuvent apporter des solutions immédiates aux problèmes de déplacement. Enfin je souhaite et je serai très ferme sur ce sujet, que toutes les autorités organisatrices de transports s'accordent rapidement sur la mise en place d'une tarification et d'une billettique unique. Le Conseil Général a fait cette révolution avec la mise en place du tarif à 1,30 euro, c'est aujourd'hui un formidable succès puisque sur certaines lignes nous sommes à plus de 50 % d'augmentation de la fréquentation depuis le 1^{er} janvier. En appelant la Région à une harmonisation des tarifs des TER, je souhaite que nous puissions aboutir à cette unification.

Enfin et c'est le Ministre délégué à l'Aménagement du territoire qui s'exprime, je travaille activement à la mise en place d'une autoroute de la mer en Méditerranée entre Rome, Gênes et Barcelone en passant par Toulon et Marseille. Je suis en train d'aboutir à un certain nombre de négociations. J'étais lundi dernier avec le Président du port de Barcelone, avec le Ministre des Transports de la Catalogne et je rencontrerais les Italiens dans quelques jours. Nous sommes sur le point d'aboutir à une autoroute maritime qui pourrait supprimer de ces trajets l'équivalent de

150 000 poids lourds par an sur le trajet Italie Espagne. De même je travaille avec Modalor à une solution de ferrouillage légère d'ici un an et demi à deux ans entre Fos-sur-Mer et Turin. Des initiatives innovantes devront être conduites parallèlement, il faut que les comportements des prochaines décennies marquent un recul de la voiture en ville et des poids lourds sur les routes. Nous devons anticiper cette évolution à laquelle nos concitoyens aspirent aujourd'hui avant qu'ils ne l'exigent demain. Il faut le faire avec des idées novatrices et pas avec des schémas anciens. Je pense en particulier à la régulation du trafic des poids lourds aux heures de pointe sur l'A8. Pendant deux fois deux heures par jour le matin et le soir, les poids lourds seraient interdits de circulation et stockés sur des aires de stationnement à aménager. Je pense en collaboration avec les acteurs économiques à la mise en œuvre de plans de déplacements d'entreprise pour éviter que les horaires de travail soient tous calculés sur un modèle unique. C'est cette vision durable conciliant développement durable et qualité de vie que je vous propose.

Comme je l'ai dit au début de mon propos, je ne veux pas vendre du rêve, je n'ai pas été élu pour cela, mais pour réaliser du concret. Il y a quelques mois déjà de cela nous achevions le débat public sur le TGV pour lequel Jacques Peyrat avait pris de grandes initiatives. Au terme de cette course effrénée du débat public, nous avons réussi à concilier les positions des grandes communautés d'agglomération de Marseille, de Toulon et de Nice, et je disais que l'essentiel n'était pas le tracé, mais que le Gouvernement retienne enfin ce qui nous est dû depuis si longtemps, un TGV pour la Côte-d'Azur, et que si nous étions capable de faire un pas l'un vers l'autre nous avions une chance d'y parvenir. Parce que nous nous sommes donné cette chance, le 20 décembre dernier, le Conseil d'Administration de Réseau Ferré de France nous a enfin donné ce que nous réclamions depuis si longtemps. Ce soir, je vous appelle, à l'image du travail que nous avons fait en commun dans le dialogue et la concertation au Conseil Général et ce soir avec tous les intervenants, à faire ce pas pour qu'enfin nous soit reconnu ce qui nous est dû depuis si longtemps en matière de déplacements dans notre département. Les habitants des Alpes-Maritimes nous jugeront sur des actes. Personnellement, je n'ai pas peur de ce jugement, je l'attends avec sérénité et confiance.

Exposés du maître d'ouvrage

Monsieur BREUIL
Préfet des Alpes-Maritimes

Monsieur le Ministre délégué à l'Aménagement du territoire et Président du Conseil Général s'est exprimé et a donné pour le contournement de Nice les options du Conseil Général qu'il préside, options qui reflètent aussi l'opinion de très nombreux parlementaires. Il a éclairé cette position par l'exercice de ses responsabilités nationales en nous expliquant la grande entreprise dans laquelle il est engagé avec les autoroutes de la mer et avec le développement du ferroulage. Les positions qu'il a exprimées sont très riches d'enseignements et elles nous invitent à la réflexion et notamment sur l'intérêt opérationnel de trouver une sorte de consensus et plus encore d'éviter de donner prise à toute politisation et toute radicalisation dans le choix des grands partis d'aménagement. Je voudrais donc le remercier et remercier aussi tous ceux qui ont participé à ce débat public et bien sûr tout d'abord la Commission Particulière sous la haute présidence de Monsieur Jean-Claude Coquet, mais aussi tous les élus, représentants d'associations, et personnes individuelles qui se sont exprimées. Je souhaite dans ces remerciements faire une mention particulière pour le rôle de la Direction Départementale de l'Equipement en saluant son nouveau directeur Monsieur Cartérac et sans oublier son prédécesseur Monsieur Bolotte et Monsieur Unterreiner qui a été une des chevilles ouvrières de l'organisation de ce débat public. Je voudrais axer mon propos sur trois éléments qui me paraissent importants pour la suite.

Premièrement, il est clair que le débat public, tout le monde s'en est félicité, a été utile et constructif et après les autres intervenants, je veux moi aussi souligner la haute tenue de ces débats et la haute qualité des contributions qui ont apporté à la réflexion commune. Il y a eu huit réunions publiques qui se sont mutuellement enrichies et 40 cahiers d'acteur ont été déposés. Cette qualité des échanges et des contributions a favorisé l'enrichissement mutuel, la prise en considération d'autres points de vue et l'ouverture sur de nouveaux champs de réflexion. Elle a également favorisé une meilleure compréhension des déplacements dans notre département aux différentes échelles géographiques de la métropole azuréenne. Les réunions publiques et les ateliers ont apporté des échanges fructueux et ont permis de comprendre la complexité de ce projet de contournement de Nice ainsi que la multiplicité des enjeux. Il me semble qu'au cours de ces échanges, l'Etat a montré qu'il avait abandonné les projets d'A8bis et d'A58. Au contraire, il s'est engagé dans un projet dont les objectifs sont différents et ce débat public n'en n'est que la première étape. Tout au long des débats, la DDE a fait preuve d'ouverture, elle a abordé des questions qui dépassaient très largement le champ initial du projet, elle a complété par des études le dossier du débat public au fur et à mesure de son déroulement. De tous ces échanges, il résulte un débat public assez complet gage d'un exercice de démocratie participative réussi. Tant mieux, car il n'est pas question de s'offrir un nouveau débat public sur ce même thème.

Deuxièmement, les plus hautes autorités du Département se sont exprimées et donc l'Etat ou si l'on préfère le Gouvernement qui dirige sa politique doit maintenant agir en s'appuyant sur les une ou les autres des propositions qui lui sont présentées. Pour prendre cette décision, le Gouvernement va bien sûr s'appuyer sur les conclusions de la Commission Particulière du Débat Public et son rapport sera examiné avec la plus grande attention. Les élus se sont d'ailleurs distingués par leur participation suivie aux différentes étapes de ce débat et ils ont pour la plupart manifesté la volonté

de proposer des solutions véritables aux problèmes des déplacements dans les Alpes-Maritimes. L'Etat est le maître d'ouvrage du projet de contournement routier, c'est donc le Ministre des Transports et de l'Equipment qui prendra la décision. Cette décision interviendra au plus tard en juillet 2006. Il est très probable que le Ministre de l'Equipment et des Transports ne décidera pas tout seul et qu'il associera certains de ces collègues. Un tel projet qui tend à donner une solution aux problèmes de déplacements dans l'agglomération est de façon éminente un projet d'aménagement du territoire et c'est dire l'évidente légitimité du Ministre Délégué à l'Aménagement du territoire à s'exprimer comme il l'a fait. Mais d'autres Ministres peuvent aussi donner leur avis et enrichir la réflexion. Je pense à tous les ministres qui ont en charge les activités économiques parce que le projet porte aussi sur l'accessibilité aux grands équipements publics et aux pôles d'activités au premier rang desquels figure Sophia Antipolis. Je pense enfin à Madame la Ministre de l'Ecologie et du développement durable.

Troisièmement, quelles suites va-t-on donner à ce débat public ? Rappelons le point de départ des réflexions et des études sur le contournement de Nice, il s'agit de la Directive Territoriale d'Aménagement. Elle a été approuvée par décret en Conseil d'Etat en fin 2003 et ce document reste le cadre de référence pour les 10 ou 15 années à venir. Elle donne le cadre d'un développement harmonieux et maîtrisé du département. Les grandes orientations de la DTA ont prévalu dans tous les travaux et tous les échanges et je voulais m'en féliciter. J'en déduis aussi d'autres éléments. Tout le monde s'accorde pour reconnaître comme nécessaire une approche globale en termes de déplacements et c'est l'esprit qui avait animé l'écriture de la DTA. Cette approche vise la maîtrise de l'urbanisation, le respect de l'environnement et l'amélioration de l'offre de déplacements dont il a été largement question. Il s'agit d'un aménagement multiforme, il ne s'agit pas de créer une infrastructure de plus et donc la complémentarité entre le développement des transports collectifs et l'aménagement du réseau routier avec réaffirmée. Une route c'est aussi un support pour les transports collectifs, une route accueille des véhicules qui peut-être dans 20 ans ne seront plus polluants du tout. Il faut cesser d'opposer les transports publics et les transports individuels. Parce qu'on s'aperçoit que le transport individuel est de plus en plus guidé, contrôlé, je crois que dans les décennies à venir ces deux modes de transport vont se ressembler de plus en plus.

Le concessionnaire actuel doit réfléchir à une solution permettant de contenir le trafic routier national et international qui est une source d'encombrements et qui est générateur lui aussi de gaz à effet de serre. Les collectivités locales doivent poursuivre et accentuer leur politique de transports collectifs. L'enjeu est bien le développement durable pour les Alpes-Maritimes et pour notre pays. De ce point de vue, la gratuité de l'autoroute A8 autour de Nice serait contre-productive. Je sais que certains l'ont demandée, mais la gratuité n'est pas envisageable, même à l'heure actuelle. Cela irait complètement à l'encontre de l'utilisation des transports publics et collectifs. Je vous rappelle que les capitales européennes mettent précisément actuellement en place des péages urbains pour favoriser l'utilisation des transports en commun et aussi pour se doter d'un instrument de régulation de la circulation. Un système de péage permet, comme le font EDF ou Air France, de créer des tarifs particuliers lorsque l'autoroute est dégagée et pénalisants quand elle est saturée. Le péage est un instrument de régulation de la circulation exactement comme l'a évoqué le Sénateur Jacques Peyrat, il permet de pénaliser les poids lourds. Et je sais ce dont je parle puisque j'ai déjà instauré sur un autre axe de communication ce type de péage pour les véhicules les plus polluants. C'est un instrument de régulation dont les pouvoirs publics ont besoin aujourd'hui comme demain et il serait tout à fait contradictoire de vouloir le désengorgement des voies de circulation et de favoriser en même temps la hausse du trafic.

Le Ministre des Transports et de l'équipement va se saisir de tous ces éléments pour nourrir sa décision et il va s'appuyer sur le bilan de la Commission Nationale. Dès que la Commission aura établi ce bilan, je réunirai sous ma présidence le Comité de pilotage et à son issue, je ferai mes propositions à la Commission Générale des Routes du Ministère, la décision ministérielle interviendra en juillet 2006. En attendant, je demande à la Direction Départementale de l'Equipement de compléter les études faites sur les points suivants :

- le phasage des solutions afin de permettre l'engagement le plus rapide du projet ;
- la faisabilité et les différentes techniques possibles pour les échanges entre la voie de contournement et son environnement routier au Paillon, à Saint-Isidore et à Biot ;
- l'actualisation des données relatives aux échanges locaux et en particulier la mise à jour de l'enquête ménages qui nous permettra de mesurer l'évolution des comportements avec la mise en service des transports collectifs performants comme le tramway de Nice et l'amélioration du cadencement des TER sur la voie ferrée littoral.

La réflexion n'est donc pas achevée, mais l'heure des synthèses commence. Je souhaite qu'elle débouche sur des propositions acceptables pour le plus grand nombre et ouvre une nouvelle ère pour les déplacements dans ce département. Cette nouvelle ère que j'attends tout comme vous ne peut pas faire oublier que l'A8 a aussi une grande importance et un rôle irremplaçable dans les échanges économiques intraeuropéens et notamment entre la péninsule Ibérique et l'Italie et même l'Europe danubienne. La France ne fera pas abstraction de ses obligations ni ne fera semblant de les ignorer. Sans doute n'était-ce pas le rôle des participants, mais il faut rappeler que s'il y a un réseau national d'autoroutes, même quand il traverse les Alpes-Maritimes, on ne peut pas le considérer comme un simple boulevard périphérique métropolitain. La fonction d'une autoroute, c'est de relier à grande vitesse les villes de France et pour ce qui nous concerne les villes de France et d'Italie du Nord. Il existe des intérêts départementaux et il existe des intérêts nationaux. Le rôle constitutionnel du Préfet est de défendre les intérêts nationaux et je ne saurais y manquer. Et pour clore ce débat au niveau qui convient je vais faire appel à une citation extraite des Mémoires de Guerre du Général de Gaulle « Je vois en l'Etat non point une juxtaposition d'intérêts particuliers d'où ne peuvent sortir jamais que de faibles compromis, mais bien une institution de décision, d'action, d'ambition n'exprimant et ne servant que l'intérêt national ».

Monsieur UNTERREINER
Directeur Adjoint des Infrastructures à la Direction Départementale de l'Equipement

En ma qualité, j'ai eu l'honneur et le plaisir de représenter le maître d'ouvrage c'est-à-dire la Direction Générale des Routes du Ministère de l'Equipement et des transports durant ce débat public. Cette dernière réunion de clôture appelle un bilan du déroulement des échanges et des contributions sur le projet qui nous a amené à débattre ensemble. Je vais vous dresser cette synthèse en quelques mots. Je souhaite vous remercier tous qui vous êtes investis dans ce débat, de votre présence mais aussi et surtout de la qualité de vos participations et de vos contributions qui ont permis la richesse de ce débat et un travail en commun d'une grande qualité, avec sérieux et courtoisie, même lorsque nos opinions étaient divergentes. Un débat public commence par l'écoute et le respect mutuel pour ensuite pouvoir échanger des arguments et bâtir un raisonnement, tracer

des hypothèses, définir des espaces de consensus et reprendre les points de vue des uns et des autres. A ce titre ce débat fut utile et enrichissant pour le maître d'ouvrage, et je pense pour un grand nombre d'acteurs en charge de la conduite de politiques publiques, mais aussi pour chacun et chacune d'entre vous. Le débat a permis au maître d'ouvrage d'aller au-delà des hypothèses de base soumises à la concertation publique. Il apporte un gisement d'opportunités et de réflexions au-delà de toutes les études que nous pouvons réaliser. En effet, il y a une expertise que l'on ne peut contester, c'est celle du quotidien que chacune et chacun d'entre vous apporte. Cette confrontation des cultures et du vécu nous a permis de progresser dans la compréhension de vos attentes et d'amplifier ou de mettre en relief certains aspects. Je vais vous donner les grandes lignes de ce que nous avons entendu, retenu et qui nous semble structurant en vue d'une décision future.

Vous avez affirmé très fortement vos attentes en termes de développement des transports collectifs dans le département au-delà même de ce qui figure dans la DTA et des projets actuels et futurs des collectivités locales. Ainsi des projets sont engagés et vous avez exprimé la volonté de voir les politiques publiques aller plus loin dans les reports modaux de la route sur le fer ou sur la mer. J'ai noté des interrogations sur la cohérence des différents projets de développement des transports collectifs et plus largement sur la nécessité d'une approche globale des déplacements à l'échelle du département. Des pistes nouvelles à explorer sont apparues notamment sur la complémentarité entre le réseau routier existant et les transports collectifs à développer. Le devenir de l'autoroute A8 est clairement interrogé autant dans sa fonctionnalité et dans son intégration dans un contexte qui a évolué, que sur les questions du coût pour les différentes catégories d'usagers. Sa vocation autoroutière et ses exigences de sécurité ne sont toutefois pas contestées. Un certain consensus s'est dégagé sur le fait que le *statu quo* est inacceptable à terme y compris sur la route. Ce constat renvoie à la définition d'une nouvelle politique de gestion des déplacements qui passe par une approche globale de l'aménagement local respectueux de l'environnement et de la santé des populations. Enfin, et cela ne pouvait échapper au maître d'ouvrage, la solution de contournement de Nice qui sera choisie devra présenter un coût mesuré et maîtrisé et faire appel à des montages financiers innovants afin de limiter le recours aux financements des collectivités locales.

Monsieur CARTERAC
Directeur Départemental de l'Equipement

Je comprends l'impatience de chacun, c'est vrai que beaucoup de personnes ont parlé, mais c'était nécessaire. Je vais donc essayer de limiter mon propos puisqu'un débat public doit d'abord permettre de poser des questions. Je suis nouvellement nommé dans ce département et je voudrais donc vous parler d'avenir. J'aurai le plaisir de contribuer en première ligne au projet qui nous réunit ce soir dans les fonctions qui sont les miennes. Je sais que chacun aimerait que l'on connaisse rapidement les solutions qui seront retenues, mais la clôture du débat n'entraîne pas immédiatement la décision. Comme cela a été indiqué par les différents intervenants, le Préfet l'a rappelé, il est nécessaire de dresser une synthèse des apports, des positions exprimées et d'analyser un certain nombre de situations. Je ne reviens pas sur le fait que la Commission Nationale doit rendre son rapport et que cet avis devra intervenir au niveau ministériel pour le mois de juillet de cette année. Il est clair que si un projet est retenu, il ne sera pas une résurgence des projets antérieurs ni un moyen de prendre du temps sur des choses qui ne se font jamais.

L'intérêt porté au projet par les uns et par les autres et le nombre de contributions très étoffées, montre à l'évidence qu'on réussira ensemble le pari sur les déplacements de demain. Je ne mets pas l'Etat en dehors de cette réflexion et puis qui est l'Etat ? Il est donc important que chacun puisse apporter sa pierre à l'édifice. Un tel projet ne peut résulter que d'une co-construction avec les idées des uns et des autres. L'autre élément c'est qu'une fois la décision prise, des études complémentaires devront être menées, comme cela a été rappelé par plusieurs intervenants. Je tiens à préciser que nous attacherons une intention particulière à l'analyse de toutes les solutions issues du débat. Monsieur le Préfet vient de le rappeler, mais j'ai bien noté l'urgence d'une mise en œuvre rapide. L'aménagement, ce ne sont pas uniquement des grands projets à 20 ans mais aussi souvent des réalisations pragmatiques et il doit y avoir une cohérence entre les différentes décisions. Il est important à ce stade qu'on puisse étoffer notre connaissance du trafic et d'un certain nombre de données. Le Préfet a parlé d'une « enquête ménages » pour mieux connaître les déplacements des uns et des autres ; la plus récente dans le département date de 1998, nous sommes en 2006, nous devons donc actualiser certaines données pour nourrir, une fois la décision prise, la recherche de solutions. La DDE est complètement impliquée, c'est au cœur de notre mission. Nous sommes au cœur de l'aménagement, du développement local, des contributions aux engagements nationaux et internationaux. Je souhaite conclure mon propos en disant que certaines choses doivent être faites dans l'attente de cette réalisation. Nous avons notamment des travaux engagés avec le concessionnaire actuel pour améliorer la sécurité sur l'autoroute A8, mais toutes les infrastructures existantes aujourd'hui sont extrêmement fragiles, ainsi que cela a été souligné tout au long du débat. Il existe par exemple le risque qu'un accident majeur se produise dans l'un des tubes du contournement de Nice et que nous soyons obligés de le fermer pendant plusieurs semaines ou plusieurs mois. Une telle hypothèse n'est pas irréaliste et nous devons y trouver des solutions, lesquelles devront être phasées dans le temps. La DDE représente ici la maîtrise d'ouvrage, mais ce qu'elle fait se nourrit de vos propos et de vos propositions telles qu'elles ont pu être formulées dans les cahiers d'acteur et dans le rapport que la Commission rendra au Ministre.

Echanges avec le public

Monsieur THIERRY

Je voudrais suggérer à Monsieur le Maire de Nice de rattacher la voie Mathis à l'autoroute A8, lorsqu'elle sera doublée. Cela permettrait de supprimer les bouchons de Saint-Augustin et de limiter le nombre de voitures sur la Promenade des Anglais.

Monsieur PEYRAT

Nous en avons bien l'intention, mais uniquement dans le sens de la sortie de Nice, pas dans celui de l'entrée dans Nice qui ne ferait qu'aggraver la situation. Il faut une sortie, nous savons que celle que nous sommes en train d'aménager ne sera pas totalement satisfaisante. La seule solution sera de déboucher sur le boulevard Paul Montel.

Madame AMBROGGIO, Présidente de l'Association de Défense des Riverains de l'autoroute Nice-Nord

Je pense que le tracé actuel est déjà obsolète et je voudrais savoir comment vous allez pouvoir créer une sortie à Nice Nord, alors qu'il y a d'un côté le centre de maintenance du dépôt du Rouret et de l'autre, la route de Gairaut. Déjà actuellement, l'autoroute crée beaucoup de nuisance dans cette zone, d'autant plus qu'il y a des travaux de nuit, ce qui perturbe le sommeil. Comment envisagez-vous une troisième voie ? Et s'il doit avoir un accident sur l'autoroute, je pense qu'il n'y a plus de possibilité d'avoir une troisième voie qui soit séparée. Donc pour moi, les projets 1 ou 2 seraient préférables.

Monsieur UNTERREINER

Le dossier du débat public présente un schéma de principe qui consiste à compléter les deux voies existantes par un nouvel ouvrage, tunnel ou viaduc suivant les sections. Nous sommes bien conscients des difficultés au niveau de l'échangeur de Nice-Nord et une solution serait de passer sous le dépôt ou sous le tunnel existant. Mais j'insiste bien sur le fait que ce sont des schémas de principe et que les études ne sont que des études de faisabilité. Dans le cadre des études complémentaires qui vont être faites, il faudra prendre en compte l'existence du dépôt du Rouret.

Madame AMBROGGIO

Ne pourrait-on pas envisager de couvrir la partie Nice-Nord jusqu'aux habitations comme nous le demandons depuis 1990 pour éviter que les riverains ne soient gênés par les nuisances sonores ?

Monsieur UNTERREINER

Pour réduire les nuisances sonores que subissent les maisons situées en hauteur par rapport à l'autoroute, il y a d'autres solutions que de couvrir l'autoroute. Il s'agit des écrans acoustiques, des murs antibruit, des déflecteurs.

Monsieur COQUET

Je crois que nous n'allons pas débattre ce soir de la réponse technique, mais c'est une question qui a vraiment préoccupé beaucoup de monde et je crois qu'elle sera prise en considération par la DDE.

Monsieur MILLO, transports Millo, Nice

J'ai entendu certaines choses qui m'ont surpris, comme l'idée d'augmenter les tarifs des péages qui sont déjà élevés. Je voudrais signaler que dans toutes les villes de France, les voies de contournement sont gratuites, même si aujourd'hui on commence à mettre en place des péages. Ici, le contournement est payant depuis vingt ans. Je peux comprendre que pour des raisons économiques et de régulation on fasse payer un peu plus les transporteurs routiers. Nous acceptons de continuer à payer, mais pas 300 euros le passage comme dans le Mont Blanc, comme le suggère Monsieur le Maire. En effet 300 euros c'est à peu près le chiffre d'affaires de la journée pour un camion de desserte locale. De plus cela n'entre pas dans le même cadre puisque dans le tunnel du Fréjus, ce sont des tournées qui sont hebdomadaires, alors que les transporteurs niçois passent dix ou vingt fois par le péage de Nice.

Je suis aussi inquiet lorsque j'entends parler du blocage des camions pendant deux heures durant les heures de pointe. On sait que les transporteurs français traversent une crise, car nous sommes soumis à une concurrence acharnée et déloyale puisque nous respectons les directives européennes et nationales alors que les autres pays ne les respectent pas. Je ne vois pas comment on peut encore surcharger les transporteurs français en leur imposant une immobilisation de deux heures, pour moi, c'est une entrave au transport des marchandises. Tout ce qu'on a autour de nous est passé par un camion à un moment ou à un autre. Je sais que nous polluons, nous faisons de notre mieux, y compris les constructeurs français et européens, pour réduire les nuisances, mais il faudra toujours transporter les marchandises. Le transporteur routier ne doit plus être pris pour une vache à lait ou pour un bouc émissaire, nous ne sommes pas les seuls à polluer. Je voudrais que vous preniez notre réflexion au sérieux et que vous compreniez qu'il n'est pas réaliste d'augmenter encore l'autoroute, de nous faire payer la charge de la construction de la nouvelle autoroute et en plus de nous immobiliser pendant deux heures.

Monsieur Roger CAPELLETTI le Président de l'association transporteurs routiers des Alpes-Maritimes

Je tiens à préciser que les poids lourds ne sont que 7 % des véhicules sur l'autoroute de contournement. Toutefois, j'approuve entièrement Monsieur Millo, et je pense qu'à force de taper sur le transport routier, ce qui est fait actuellement, le jour où ils en auront assez, peut-être que l'opinion publique changera d'avis.

Monsieur COQUET

Je ne veux pas vous rassurer, mais il me semble que des solutions de péages différenciés selon le type de transport peuvent exister. La desserte locale ou la traversée de l'Europe sont des choses différentes et les techniques permettent certainement d'adopter des tarifs différenciés. En tous les cas, votre intervention permettra au maître d'ouvrage de réfléchir à des propositions en ce sens.

Monsieur CHABOULET

J'ai entendu que la décision serait prise le 28 juillet et je voudrais savoir si nous connaîtrions le tracé définitif après cette date. J'ai entendu parler de réservations d'emprises mais est-ce qu'on saura quel projet est arrêté et si ce choix est immuable ?

Monsieur COQUET

C'est une question que je peux partager avec le maître d'ouvrage, mais je vais commencer à vous répondre. Au mois de juillet, le Ministre va décider s'il est opportun de faire quelque chose, il ne décidera pas du tracé, mais de continuer les études. Ensuite, plusieurs années ou au moins plusieurs mois seront nécessaires pour définir les tracés et les enquêtes qui seront faites seront les enquêtes traditionnelles que vous connaissez. Vous aurez à nouveau l'occasion de vous préoccuper des tracés, ce n'est pas le rôle du débat public de parler des tracés.

Monsieur CHABOULET

Je voulais savoir si je devais chercher à vendre ma maison, parce que je n'ai pas envie d'avoir l'autoroute à côté de chez moi.

Monsieur COQUET

Si vous allez ailleurs, elle passera peut-être aussi à côté de chez vous.

Monsieur CHABOULET

Ce que je voulais savoir c'est si je pouvais rester chez moi ou si je devais envisager de déménager.

Monsieur COQUET

Je suis incapable de vous le dire, et je ne pense pas que le DDE puisse vous répondre.

Monsieur MENARD, ancien délégué pour les Alpes-Maritimes du Syndicat National des Usagers des Transports

Mon avis ne sera pas le même que celui émis lors du précédent débat sur la ligne à grande vitesse car les données ne sont pas les mêmes. En effet au moment où s'achève ce débat public, je tiens à vous faire part de ma position sur l'ensemble du dossier. Tout au long de ce débat, l'Etat nous a proposé non seulement de contourner Nice mais aussi de définir un nouvel axe autoroutier qui traverserait le département d'est en ouest. De ce fait il ne peut s'agir que d'une A8bis déguisée.

En effet, qu'elle serait l'utilité d'un contournement autoroutier de la ville de Nice ? D'après le maître d'ouvrage, il a pour but d'améliorer et d'augmenter le trafic autoroutier et notamment celui des poids lourds qui sont déjà trop nombreux. Il y a plus de 5 000 camions et nous en avons assez. Il ne saurait être question d'accepter, pas plus hier qu'aujourd'hui, un vaste de projet qui risque de porter atteinte au cadre de vie des populations et de l'environnement. Certes se déplacer dans les Alpes-Maritimes devient de plus en plus difficile et la situation routière pose des problèmes, j'en conviens. C'est l'urbanisation massive et anarchique du littoral qui est à l'origine de la forte expansion des déplacements est-ouest. Or les transports collectifs sont très déficients, nous avons plus de trente ans de retard. Tout le trafic routier se reporte sur le réseau du bord de mer, RN7, RN98 et A8. La DTA a sévèrement critiqué les erreurs de développement du passé et a défini deux objectifs prioritaires. D'abord le développement des transports collectifs, ensuite la modernisation du réseau routier existant, y compris l'A8 sur le secteur entre Biot, Saint-Isidore et Nice-Est. Dans ces conditions, le projet présenté d'un doublement de l'A8 sur près de 30 kilomètres, tunnel routier de très grande longueur, et développement cumulé d'une vingtaine de kilomètres, est d'une ampleur démesurée. Il ne se justifie ni par sa nature, ni par l'importance du trafic. Il est en totale contradiction avec l'objectif du report modal et les conclusions locales du projet de ligne à grande vitesse. L'infrastructure lourde de la ligne à grande vitesse est moins coûteuse que le projet autoroutier et les fonds existent pour la réaliser.

En conséquence, je suis totalement opposé à ce projet anachronique et désastreux qui porterait gravement atteinte à l'environnement paysager de la Côte-d'Azur et à la qualité de vie de ses habitants unanimement appréciés par nos visiteurs français et étrangers. Il faut résolument en finir avec le tout routier en s'attelant enfin à la reconquête de la conurbation azuréenne et à la préservation de son environnement exceptionnel par la qualité de ses paysages. Aussi je suis en faveur des solutions alternatives proposées, moins chères, en particulier l'aménagement sur place de l'autoroute A8 qui semble faire un consensus, c'est-à-dire la mise à deux fois trois voies des sections à deux fois deux voies. Ainsi la fluidité de la circulation sera rétablie. L'aménagement du réseau routier existant, la transformation de l'autoroute A8 actuelle en boulevard urbain qui serait réservé au seul trafic local ce qui allègerait la circulation sur la RN7 et la RN98. Les projets alternatifs sont à même de relever les défis posés par les exigences d'économies d'énergie, de lutte contre la pollution, de protection des espaces patrimoniaux.

En conclusion, le contournement autoroutier de Nice, tel qu'il nous a été proposé n'apporte pas de réponse pertinente aux besoins de mobilité. Le projet présenté par l'Etat est totalement inadapté au contexte du futur. Il paraît encourager exagérément la circulation des automobiles et des camions, déjà excessive. Ceci est contraire aux conclusions de la DTA, le réaliser serait porter atteinte à l'environnement avec toutes les conséquences négatives que cela suppose. Les deux premières options ne doivent pas être retenues, par contre l'aménagement sur place de l'autoroute de contournement qui recueille tous les suffrages doit être choisi car il est le plus économique et le

moins destructeur pour l'environnement. Je souhaite que le projet choisi soit celui conçu et proposé par les associations. Non, le nouveau contournement autoroutier de Nice n'est pas indispensable comme l'affirment certains car il ne ferait qu'aggraver les problèmes de circulation avec son cortège de nuisances. Nous ne voulons pas d'un projet à l'américaine, inutile et dangereux. Je demande solennellement à la Commission Particulière du Débat Public de bien vouloir prendre en compte les solutions alternatives proposées par les associations et d'assurer un suivi du débat en concertation avec tous les acteurs.

Monsieur CUTURELLO, Conseiller Général des Alpes-Maritimes

Je suis Conseiller Général du quatorzième canton, où devraient déboucher deux tubes du contournement si les projets 1 ou 2 sont adoptés. Comme beaucoup, j'ai noté avec intérêt que les idées développées par le Conseil Général et les associations ont commencé à s'étendre et nous avons assisté à des volte-face spectaculaires du Président du Conseil Général sur ce sujet et sur le dossier des déplacements dans le département. Cependant, une volte-face ne suffit pas à installer durablement le printemps de l'aménagement dans notre département car nous sommes au début du processus de décision. La décision viendra plus tard en juillet et sera suivie de l'enquête publique, nous devrons donc rester vigilants. J'attire votre attention sur le fait que la solution retenue va dicter le mode de financement. Si vous retenez la solution qui comporte les deux tubes, l'autoroute de contournement sera forcément à péage puisqu'il faudra payer la concession à celui qui réalisera l'ouvrage. Elle le sera pour une longue durée puisqu'un tel équipement a une durée d'amortissement très longue. Par contre, si on choisit la solution dite alternative de l'aménagement sur place, la question du financement reste ouverte. En effet, il ne sera pas nécessaire de trouver un concessionnaire supplémentaire puisqu'il s'agit d'aménager l'existant. La gratuité de l'autoroute reste donc possible, y compris à terme. Nous combattons depuis longtemps pour cette option et toutes les collectivités l'ont voté à unanimité à plusieurs reprises. Nous pourrions nous fixer cet objectif à échéance de la concession actuelle, puisqu'il suffira que les collectivités se mettent d'accord avec l'Etat pour ne pas renouveler la concession. Dans le cas où le contournement serait payant et à un tarif élevé, l'autoroute de contournement sera dans la ville. En effet, si la voie rapide est raccordée à l'autoroute comme le préconisait le Maire de Nice, il y aura une autoroute gratuite à l'intérieur de la ville multipliant ainsi les nuisances qui existent déjà. Je crois que la question du choix a des conséquences qui étaient jusque-là insoupçonnées et je tenais à le préciser.

Monsieur ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux et Conseiller Régional

J'ai trouvé ce débat très intéressant, j'ai suivi pas mal de réunions et on assiste à un vrai changement. Jusqu'à présent nous avons travaillé dans un contexte conflictuel que ce soit entre la majorité départementale et la minorité, entre les élus et les associations, ou entre le littoral et les villes du Moyen-Pays. Aujourd'hui les choses ont changé, mais nous avons perdu du temps. En effet, nous n'avons pas beaucoup avancé sur le transport en commun en site propre, nous n'avons pas fait grand chose pour le mitage du paysage. Sur ce point, je plaide coupable, parce que je suis parmi ceux qui ont transformé des zones agricoles en zones pavillonnaires, il n'y avait malheureusement pas d'autre solution à ce moment. Mais les choses ont changé, et c'est heureux. Cela avait déjà changé en 1997, lorsque nous a refusé le projet d'intérêt général établi par le Ministère, cela a changé avec la DTA qui a été une véritable concertation entre élus et associations. Cela a changé avec le Contrat de Plan, Etat-Région-Département qui est satisfaisant puisqu'il a

abouti à la réouverture de la ligne Cannes-Grasse ainsi qu'à la troisième voie littoral qui nous permet maintenant d'envisager d'une manière plus cohérente une desserte en peigne dont la hampe serait le littoral. Donc les choses ont vraiment changées et je pense que tout le monde peut vraiment s'en féliciter. Je terminerai par une boutade, Monsieur le Président, je me sens un peu perdu parce que j'ai passé ma vie à me battre contre des projets, à manifester et aujourd'hui j'apprécie tout ce qui est fait. Est-ce que vous avez bien compris le message du Conseil Général qui via son Président a été courageux puisqu'il y a un changement très net, le message du vice-Président du Conseil Régional, des associations pour une solution courte avec un développement des transports en commun en site propre ? Est-ce que tout cela est bien réglé ?

Monsieur COQUET

Je n'ai pas à comprendre, mais à transmettre les messages et votre message sera transmis à qui de droit.

Monsieur JOVER

Je voudrais vous féliciter pour la tenue exemplaire de ce débat, les associations vous remercient car nous avons pu nous exprimer. Monsieur Aschieri, je vais vous décevoir parce que dans le cahier d'acteur du Conseil Général des Alpes-Maritimes ne parle pas de la solution courte. Monsieur Allemand a dit qu'on en avait parlé lors de la réunion du Conseil Général, mais alors Monsieur Estrosi ne nous a pas tout dit, sinon pourquoi n'est-ce pas indiqué ?

Monsieur ALLEMAND

Je n'ai pas parlé de solution courte, mais de réservation d'emprises sur le tracé court. Cela veut dire qu'on se laisse une possibilité, mais à court terme, on choisit de ne faire que la partie Est du contournement entre Saint-Isidore et le Paillon.

Monsieur JOVER

Autant je vous suis sur la solution ASP, autant je suis entièrement d'accord sur les transports en commun, sur l'amélioration et le règlement des points noirs, autant choisir aujourd'hui la solution courte dans le secteur de Villeuneuve-Loubet et de la Colle-sur-Loup où on va construire un échangeur en viaduc, c'est la pire des décisions sur le plan environnemental. J'ai du mal à comprendre comment un groupe Vert peut prendre une telle position. Il y a aujourd'hui d'autres possibilités. La solution longue tout en tunnel est l'une d'entre elles, elle est très coûteuse c'est vrai. Je crois qu'aujourd'hui il ne faut pas décider de choisir la solution courte mais se revoir pour débattre. C'est notre point de vue et si vous étudiez la solution que présente le cahier d'acteur numéro 20, vous comprendrez qu'il n'y a aucun dégât environnemental et que cela facilitera un accès direct à Sophia Antipolis qui est réclamé par beaucoup de chefs d'entreprises.

Monsieur NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, vice-Président du Conseil Général, Vice-Président de la CANCA, Président de l'ADAM

Je vais répondre à Monsieur Jover en tant que Président de l'ADAAM. Pour avoir assisté à l'ensemble de ce débat public, je crois que votre Commission a eu un effet de catharsis dans le département. On peut dire que ce soir, la bataille départementale de Verdun est terminée. Cela fait 25 ans que ce département s'étripe, se déchire, front contre front. Depuis 25 ans, j'assiste à des batailles rangées, à des guerres de tranchées, mais rien de positif n'en sort. Ce soir, ce 27 février, et cela rejoint les positions de l'Agence de Déplacement, j'ai vu un rapprochement de pratiquement l'ensemble des grands partenaires. Ce rapprochement qui vise à ce que l'on ait un département apaisé, où nous pourrions enfin aborder les problèmes raisonnablement, calmement, sans se déchirer, avec l'aide de l'Etat. Comme le nouveau DDE l'a dit, comme le Ministre l'a dit, nous n'avons besoin ni de dogme ni d'idéologie, nous avons besoin de réalisations et de transparence dans les études pour permettre à tous de comprendre. Dans cette salle, nous avons des citoyens qui ne sont pas des spécialistes, mais si nous, décideurs, sommes capables de leur expliquer, ils n'ont aucun problème pour comprendre. Ce qu'ils détestent c'est qu'on leur impose des choses. Je suis persuadé que les études qui vont être engagées nous permettront de dégager la solution consensuelle que nous attendons tous. C'est ma conclusion de cette soirée et je remercie encore une fois le Président et la Commission pour être arrivés à cette conclusion.

Docteur GILLARD

Comme l'ensemble des orateurs, je félicite la démocratie française d'avoir mis au point ces débats, car au moins la parole sera entendue. On peut dire que nous avançons beaucoup les uns vers les autres, mais ce matin et déjà samedi, dès que les conclusions du Conseil Général ont été publiées, j'ai entendu des questions apeurées. Dans la coordination, nous avions 28 associations que je n'ai pas mobilisées pour venir parce que j'attendais ces conclusions. A ce propos, est-ce que les conclusions de la Commission pourront être exposées publiquement quelque part ? Par ailleurs, nous ne voulons pas du consensus à tout prix si la transparence n'est pas présente. Bien sûr nous sommes pour le contournement de Nice, pour la résolution rapide des problèmes. Mais là je crois qu'il faut faire une distinction. C'est pour cela que je m'adresse aux services de la DDE, ce qu'il faut réaliser rapidement, ce sont des mesures d'urgence, c'est-à-dire l'échangeur de Biot, celui de Cagnes et le contournement de Nice proprement dit.

J'ai été interrogé comme tout le monde par ce terme de réservation d'emprises sur un tracé qui n'est pas défini, mais qui se situe dans la fourchette de l'A8bis, et l'A8. Tout à l'heure la question a déjà été posée, et elle se posera encore, ce qui inquiète ce sont les réservations d'emprise. Alors comme le dit Monsieur Léonetti, prenons du temps pour rediscuter de cette solution pour l'Ouest. Je me fais l'avocat de ce que nous proposons auprès de toutes les associations de Gattières, de Saint-Jeannet et de Vence. Nous serions d'accord pour reporter les choses à 2 ou 4 ans, d'abord pour avoir l'effet de tout ce qui a été proposé, réduction des points noirs, transports en commun... Il faut prendre du temps, ce qui veut dire qu'il n'y ait pas des réservations d'emprises. S'il y a des réservations d'emprises, il y aura une levée de boucliers sur toute la zone de Grasse à Gattières.

Madame DUBOIS, représentant les alternatifs des Alpes-Maritimes

Il y a effectivement à se féliciter de la tenue de ce débat public car il permet à l'ensemble des associations et des citoyens d'intervenir et de donner leur opinion. Nous nous posons la question de la suite donnée à ce débat. J'ai entendu le Préfet et le Directeur de l'Equipement dire des choses extrêmement intéressantes sur les phasages, sur les études des connexions routières, la mise à jour des « enquêtes ménages ». Ce sont des choses qui nous paraissent très intéressantes pour nourrir la réflexion. Est-ce que ces études resteront la propriété des décideurs seront-elles accessible à chacun ? Est-ce que les associations et toutes les personnes qui se sont impliquées dans ce débat pourront à nouveau donner leur avis ou réagir ?

Monsieur COQUET

Votre intervention me donne l'occasion de vous répondre non seulement à vous, mais au docteur Gillard. Mon rapport consiste à transmettre tout ce que vous avez dit à celui qui doit décider, c'est-à-dire le maître d'ouvrage. Je ne décide pas à sa place, je lui fais le rapport scrupuleux de ce que vous avez dit, de ce que vous souhaitez, de ce que vous craignez. Il a toutes les solutions que vous avez proposées et il choisit celle qui lui paraît la meilleure. Vous vous inquiétez de la suite et d'une éventuelle concertation au-delà du débat public. Je pense qu'il y aura une concertation, la Commission Nationale continue à suivre les projets auxquels elle s'est intéressée et elle essaye de suggérer au maître d'ouvrage de poursuivre une concertation appuyée. C'est ce que vous a dit tout à l'heure Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement. Le seul problème c'est que cette concertation est codifiée et prévue par des textes dans le cadre du débat public et que ce n'est plus le cas après. Ce sera donc à vous de rappeler de temps en temps au Préfet et à la DDE que l'esprit du débat public doit se poursuivre dans les procédures qui suivent.

De la salle

Sur Nice-Ouest, il n'existe quasiment pas de transport en commun. Nous avons deux lignes, une qui vient du lycée de l'Ouest et l'autre qui vient de Saint-Laurent, le samedi et le dimanche seule cette dernière fonctionne. Il est donc très difficile de se déplacer en transports en commun. C'est dommage que Monsieur le Maire ne soit plus là, il aurait pu répondre.

Monsieur COQUET

La seule chose que je peux vous promettre, c'est que toutes vos questions sont inscrites et transmises à celui qui peut vous répondre.

De la salle

C'est pour tout le quartier. Ensuite il y a un autre point, c'est au niveau du rond-point sur la RN202 en face du CADAM qui pose des problèmes. Il n'y a pas de limitation de vitesse à cet endroit et les voitures y passent à la même allure que sur l'autoroute.

Monsieur COQUET

Cela s'éloigne un peu de nos préoccupations.

De la salle

Non, parce qu'on parle de raccorder la voie rapide et l'autoroute, et c'est dans le même quartier. Je ne suis pas ingénieur, mais ce rond-point pose vraiment un problème.

Monsieur COQUET

C'est un rond-point du réseau départemental. Nous avons pris note et nous transmettrons à qui peut vous répondre.

Monsieur GIMENEZ, groupe ELAN

Nous voudrions faire quelques remarques sur le côté ouest vers d'Antibes. Nous avons quelques difficultés pour déterminer s'il va y avoir une grande réflexion pour déterminer un plan de déplacements dans ce département ou bien si c'est le *statu quo*. Si c'est le *statu quo*, c'est dramatique compte tenu de ce qui nous attend à l'ouest du Var dans le futur. Dans les synthèses faites du débat, il semblerait que celles concernant l'ouest du Var soient *a minima*. Nous avons vu trois points fondamentaux à retenir et qui pourraient former un début de consensus. D'abord, le développement des transports publics qui a été mis en avant par tous. Le deuxième point sur lequel on aurait pu baser un consensus c'est le refus de l'A8bis avec une volonté de déplacer l'A8 actuelle vers une des solutions de la DDE qu'elle soit courte ou longue pour le trafic de transit. Le trafic de transit resterait alors dans une voie payante et un tunnel. Le troisième point serait de transformer l'A8 actuelle en une voie alternative de déplacement tournée vers la fluidité. Sur cette voie, on aurait pu imaginer de développer une nouvelle forme de déplacement. C'était une occasion pour tenter de récupérer cette voie. Sa vitesse limitée aurait dissuadé le trafic de transit de venir perdre du temps sur une telle voie à vocation locale. Notre valeur ajoutée était de poursuivre cette voie jusqu'à Grasse après incorporation de la pénétrante Cannes-Grasse et du chemin de la Valmasque de façon à irriguer toutes les villes de l'ouest du département. Pour nous le problème financier n'en n'est pas un car lorsque la volonté politique est forte, des solutions sont toujours trouvées.

Madame ALINAT, Présidente de l'association des 7 communes

Cette soirée nous apporte une certaine satisfaction. Même si le débat nous a parfois irrités, il aura au moins eu le mérite d'aboutir à ce que nous avons entendu, c'est-à-dire une forme de consensus vers des idées que l'association des sept communes a faites siennes depuis vingt ans. Une bonne partie des propositions nous les avons faites en réfléchissant, en écoutant les populations. Les populations ont eu des moments difficiles et c'est un moment de satisfaction et peut-être d'apaisement. Je voulais dire aussi que si les élus peuvent expliquer les projets aux citoyens, il me semble qu'on peut dire aussi que les populations peuvent aussi leur expliquer les choses, et les amener à réfléchir autrement. Je crois que ce soir nous en avons eu la preuve dans toutes les prises de parole. C'est peut-être ce que l'on peut appeler la démocratie puisque cela fonctionne dans tous

les sens. Pour finir, je reprendrais ce qu'a dit Patrick Allemand, nous attendons que les financements soient bien répartis pour qu'on puisse avancer sur les propositions qui concernent les transports collectifs qui sont pour nous la première des priorités, pour ne pas devoir réfléchir à nouveau dans 15 ans à un tracé autoroutier. Nous voudrions que ce soit terminé et être enfin sur la bonne voie.

De la salle

Tout le monde a donné beaucoup de chiffres et a fait beaucoup de déclarations de bonne foi, ce qui est normal puisqu'il y avait beaucoup d'hommes politiques. Je suis un visiteur dans le département et chercheur en intégration régionale et développement durable à l'université de Sophia-Antipolis et l'attractivité de la Côte est en particulier liée à l'environnement, aux paysages et au niveau plutôt plus faible de la pollution. Je ne sais pas si cette dimension a été prise en compte dans les études sur les trois solutions. Tout le monde est d'accord sur le fait qu'un tel projet doit respecter la politique environnementale de l'Etat, mais aussi des riverains, des touristes et des futurs visiteurs. Que pouvez-vous nous dire sur les implications de ces projets en matière de nuisances sonores ainsi que ses implications sur le paysage naturel et urbain de la région ? C'est une question qui préoccupe beaucoup, même si je suis le seul visiteur à être présent ce soir.

Monsieur UNTERREINER

Nous avons bien entendu pris en compte les nuisances sonores ou d'autre nature dans l'évaluation de chacune des trois solutions. Pour les solutions 1 ou 2, les nuisances sonores porteraient sur des zones différentes de celles affectées par la solution 3. Nous les avons évaluées conformément aux textes réglementaires au stade du débat public, c'est-à-dire que ce n'est pas du tout une étude d'impact comme cela se fait pour les enquêtes publiques.

Monsieur COQUET

Je vous invite à vous procurer le document que la DDE a produit et il y a quelques pages sur les conditions environnementales.

Monsieur AMBROGIO, association de défense de l'environnement sonore

J'ai bien compris que le débat public portait sur des projets généralistes. Mais j'ai quand même entendu qu'il y a trois schémas directeurs. Le troisième projet est un replâtrage qui ne va pas résoudre le problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Notamment à la sortie Nice-Nord où nous sommes confrontés à un niveau sonore qui n'était déjà pas acceptable en 1990 à cause des murs antibruit qui avaient été installés. Je conteste les études concernant les protections sonores parce que j'ai un document où il apparaît qu'une visite a eu lieu à mon domicile pour réaliser des mesures alors que je n'ai jamais vu personne. Ensuite, je suis sur un flanc de colline et les murs antibruit ont fait office de miroir et ont renvoyé l'onde sonore chez nous. Je demande donc à la DDE si elle réalise son travail sérieusement.

Monsieur COQUET

Vous posez cette question sans méchanceté pour avoir une réponse technique sur la façon dont on conçoit ces études sur les murs antibruit. J'ajoute que le projet qui est détaillé dans le dossier de la DDE est très souvent souterrain ce qui règlerait le problème du bruit.

Monsieur CARTERAC

Je ne sais pas si on travaille n'importe comment, mais nous essayons d'être intelligent et d'éviter de faire n'importe quoi. A chaque nouvelle infrastructure, nous devons respecter un certain nombre de normes édictées par des textes récents qui obligent chaque fois qu'on dépasse 63 décibels à mettre des dispositifs en place. Ce que vous évoquez Monsieur c'est que l'exploitation de l'autoroute par le concessionnaire a fait l'objet d'un certain nombre d'aménagements et vous nous dites que les murs antibruit renvoient les ondes. Je ne sais pas ce qui a été fait sur le terrain, mais il arrive qu'en installant un mur antibruit, l'on règle le problème de bruit des riverains résidant derrière ce mur tout en accentuant celui des riverains vivant en face du mur. Ce qui fait que dans la plupart des cas sur les autoroutes, on arrive à des couloirs entre deux murs. Je ne vais pas entrer dans le détail du problème du bruit qui est excessivement compliqué, mais je peux indiquer que tout projet neuf nous oblige à prendre des mesures avant et après pour mesurer l'impact ainsi qu'à faire des projections sur plusieurs années. D'ailleurs ces normes viennent d'être revues puisqu'un bruit la nuit est beaucoup plus pénalisant qu'un bruit en plein jour et les nouvelles réglementations comprennent de nouveaux éléments.

Monsieur VASSOT

J'habite Nice-Nord entre le tunnel de Las Planas et le tunnel de Pessicart, lorsque l'autoroute a été construite, il y a 30 ans, nous avons été expropriés. Depuis 30 ans, nous n'avons aucun mur antibruit. Par ailleurs, les murs antibruit ne sont pas la seule solution. Je voudrais savoir si la DDE ou ESCOTA veut bien faire quelque chose parce que le nombre de camions par jour est passé de 200 en 1976 à 8 000 aujourd'hui.

Monsieur COQUET

Je me retourne vers la DDE, y a-t-il d'autres techniques que les murs antibruit ? Peut-on penser aux revêtements ?

Monsieur CARTERAC

Il faudrait faire une étude du niveau sonore aux points mentionnés et regarder les obligations du concessionnaire définies dans la réglementation. Nous ne pouvons pas ce soir apporter de réponse, nous prenons note de vos questions et nous interrogerons le concessionnaire.

Madame GILLANCARDI, Présidente de l'ADEMA

Nous n'avons pas encore parlé ce soir de la portion entre Menton et Nice. J'ai été surprise d'entendre le Préfet envisager de majorer le péage des gens qui passeraient à certaines heures pour aller travailler, si cela était mis en place, j'en ferais partie. Le passé a quand même montré que c'est sur la portion Nice-Menton qu'il y a eu des interruptions importantes du trafic. Je demande donc s'il est prévu de créer d'autres sorties. J'ai fait partie des automobilistes qui le premier jour de l'éboulement se sont retrouvées bloquées pendant 4 heures sur l'autoroute et j'ai ensuite subi les autres nuisances. J'ai aussi entendu dans la bouche du Préfet que l'autoroute devait relier une ville à une autre à grande vitesse. J'aimerais savoir ce que pourrait être la grande vitesse entre Menton et Saint-Laurent-du-Var puisque actuellement tout le tronçon est limité, en plus des bouchons et des ralentissements.

Monsieur UNTERREINER

Je suppose que vous vous référez à l'ouverture d'une sortie à Beausoleil qui a fait l'objet de demandes récurrentes. L'ouverture de nouvelles bretelles ou de nouveaux échangeurs à l'Est de Nice n'est pas prévue puisque la DTA ne prévoit que la réalisation de l'échangeur de Biot. Pour ce qui est de la vitesse, l'autoroute A8 est limitée à 90 kilomètres à l'heure sur la section Saint-Isidore-Nice-Est du fait des caractéristiques géométriques des tunnels. Sur tout le reste des 72 kilomètres de l'autoroute A8 dans les Alpes-Maritimes, la vitesse est limitée à 110 ou 130 kilomètres à l'heure selon les conditions. La seule section qui était limitée à 70 kilomètres à l'heure entre Saint-Isidore et Nice-Est a été relevée à 90 kilomètres à l'heure lors de l'installation du radar automatique dans le tunnel de Las Planas. Bien sûr en cas de travaux, il peut y avoir des limitations plus importantes.

Monsieur Perna

Sur les problèmes de bruit, les ouvrages antibruit ont été réalisés grâce aux actions que nous avons menées, il y a 25 ou 30 ans. Ensuite une loi sur le bruit a été réalisée et nous avons participé à son élaboration. Maintenant chaque fois qu'il y a des nouveaux projets, la création d'ouvrages, antibruit est obligatoire. Il se peut qu'il y ait des endroits où des problèmes persistent, mais ils devraient pouvoir être réglés avec la DDE ou avec ESCOTA. En ce qui concerne le débat public, j'avais des craintes la semaine dernière mais aujourd'hui tout a changé, c'est notre projet qui a été retenu, il est le moins cher et il sera le plus rapide.

Monsieur COQUET

Ce projet a été retenu par le Président du Conseil Général. Je vous remercie tous d'avoir participé à ce débat et je vous invite à poursuivre la concertation avec la DDE.

Index

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

Docteur GILLARD	29	Monsieur CHABOULET	25
Madame ALINAT	31	Monsieur GIMENEZ	31
Madame AMBROGIO	23	Monsieur JOVER.....	28
Madame DUBOIS.....	29	Monsieur PERNA.....	34
Madame GILLANCARDI.....	33	Monsieur THIERRY.....	23
Monsieur AMBROGGIO	32	Monsieur VASSOT.....	33