

Réunion d'ouverture du débat public sur le contournement routier de Nice

Nice, le 7 novembre 2005

Accueil et ouverture	2
Jean-Claude COQUET Président de la CPDP	
Exposé sur le contexte du projet	5
Pierre BREUIL Préfet des Alpes-Maritimes	
Interventions des invités	7
Christian ESTROSI Président du Conseil Général	
Jacques PEYRAT Président de la CANCA, Maire de Nice	
Exposé du maître d'ouvrage sur le projet	12
Lucien BOLLOTTE Directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes	
Philippe UNTERREINER Directeur adjoint Infrastructures et Transports, DDE des Alpes-Maritimes	
Interventions des invités	17
Jean LEONETTI Président de la CASA, Maire d'Antibes	
Patrick ALLEMAND Vice-Président du Conseil Régional PACA	
Rudy SALLES Député des Alpes-Maritimes	
Echanges avec le public	24
Interventions des invités	33
Louis NEGRE Président de l'Agence de Déplacements et d'Aménagements des Alpes-Maritimes	
Monsieur MOLINARI Membre du GIR-MARALPIN	
Michel VEJDOVSKY Président de l'Association des Sept Communes contre l'autoroute A8 bis	
Echanges avec le public	41

Accueil et ouverture

Jean-Claude COQUET
Président de la CPDP

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Le débat public sur le contournement routier de Nice est ouvert depuis le 4 novembre 2005. Je vous remercie d'être venus à cette première réunion. Je suis Jean-Claude Coquet, Président de la Commission particulière chargée d'animer ce débat.

Un débat public constitue la rencontre de trois éléments : un projet, une commission et le public.

- **Le projet**

Le projet est celui du contournement routier de Nice, projet de l'Etat dont le maître d'ouvrage est le Ministère des Transports et de l'Equipement. Ses représentants, le Préfet et le Directeur départemental de l'Equipement des Alpes-Maritimes, vous en exposeront les grandes lignes dans quelques minutes.

- **La commission**

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a été désignée par la Commission Nationale du débat Public (CNDP) ; l'une et l'autre sont garantes de la qualité du débat et, par conséquent, de la bonne information du public et de sa participation.

- **Le public**

Le public, c'est-à-dire vous et tous ceux qui vous représentent (élus politiques, représentants professionnels, syndicaux ou associatifs) constitue le dernier élément, le plus important.

I. Composition de la CPDP

La CPDP comporte un Président et cinq membres, dont quatre se trouvent ce soir à mes côtés : Jean-Pierre Clarac, paysagiste conseil à Sophia-Antipolis et notre spécialiste urbaniste des paysages, Xavier Godard, expert à l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRTS) et spécialiste des transports, Michel Meinardi, ingénieur et universitaire niçois à la retraite et spécialiste des milieux naturels ainsi que Jean-Pierre Zirotti, professeur de sociologie à Nice et spécialiste des problèmes d'interface entre les décideurs et la population. La CPDP dispose aussi d'un Secrétariat général, assuré par Patrice Franceschetti. Le siège, où je vous invite à venir nombreux, est situé à Nice au 9 rue Henri Matisse. C'est votre maison : vous pouvez venir y consulter notre documentation.

II. Missions de la CPDP et de la CNDP

La mission de la CPDP et de la CNDP est d'appliquer la loi, c'est-à-dire les articles du Code de l'Environnement nés de la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette loi a complété la loi Barnier de 1995 qui avait introduit dans le droit français la notion de débat public. En effet, aujourd'hui, la loi impose que les débats importants soient soumis à un débat public. Cette phase se

déroule bien avant les procédures habituelles que sont les enquêtes publiques. Il ne faut pas confondre ces deux étapes. Le débat porte sur l'opportunité et les fonctionnalités, pas sur les tracés.

La loi donne à la CNDP le statut d'autorité administrative indépendante, garante de la bonne organisation et de la qualité des débats publics. Elle prévoit que l'animation du débat peut-être confiée à une commission particulière, ce qui a été fait pour le contournement de Nice. La loi précise enfin que ni la CNDP ni la CPDP ne se prononcent sur le fond du projet car elles interviennent en toute neutralité. C'est au maître d'ouvrage, au vu du bilan du débat, de décider de la suite à donner au projet.

III. Le débat sur le projet de contournement routier de Nice

1. Organisation du débat

Le 5 octobre dernier, la CNDP a considéré que le dossier présenté par le maître d'ouvrage était suffisamment complet pour être soumis au débat. Il a alors été décidé que ce débat se déroulerait du 4 novembre 2005 au 28 février 2006 : ce sera la période la plus active et la plus fructueuse du débat.

Au plus tard deux mois après la clôture du débat, les compte rendu et bilan seront publiés et adressés au maître d'ouvrage. Ce dernier disposera de trois mois au plus pour faire connaître sa décision, qui devrait donc intervenir avant le mois de juillet 2006. Il indiquera si le projet est abandonné, différé ou poursuivi, en précisant dans ce cas sa forme et ses conditions.

2. Rôles de la CPDP

Les rôles de la CPDP sont essentiellement concrets puisqu'elle doit assurer l'organisation pratique et l'animation du débat. Elle remplit à cet effet trois rôles principaux.

Premièrement, elle permet la diffusion d'une information complète, transparente et objective – cette mission étant bien engagée.

Deuxièmement, elle met en place des moyens d'expression accessibles à tous, comme les réunions publiques. Il vous appartient d'ailleurs de nous aider à réussir ce rôle.

Enfin, la CPDP établit, à la fin du débat, un compte-rendu exhaustif de son déroulement et des opinions émises.

3. Les principes sur lesquels s'appuie la CPDP

Ce rôle concret ne doit pas faire oublier à la CPDP les grands principes sur lesquels elle doit s'appuyer :

- indépendance à l'égard du maître d'ouvrage ;
- neutralité envers le projet ;
- transparence de l'information (fournie par le maître d'ouvrage, la Commission et le public) ;
- équivalence (qui exprime la nécessaire égalité de chacun devant les moyens d'expression) ;

- argumentation (qui exige que toutes les positions soient argumentées).

Toutes les opinions pourront être exprimées, mais nous serons très vigilants.

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

4. La participation du public aux débats

Le public peut participer aux débats en venant aux réunions publiques, comme ce soir. Neuf réunions sont prévues. Chacun peut s'y informer mais également s'y exprimer. Tout est enregistré et classé dans les dossiers du débat ; aucun avis n'est donc perdu.

Vous pouvez aussi formuler des avis et opinions par courrier, courriels, carte T, téléphone ; là encore, tout est enregistré et classé aux dossiers du débat.

Enfin, les groupements et collectivités peuvent produire des cahiers d'acteurs, qui se présentent en quatre pages, pour présenter et argumenter leurs points de vue.

5. Documents soumis au débat

Parcourons rapidement des yeux la liste des documents écrits.

Ladite liste est projetée sur écran.

Cette liste montre les dossiers d'information que nous avons préparés. Elle sera enrichie au fur et à mesure de l'avancement du débat. Les dossiers qui existent déjà sont à votre disposition sur des tables à l'entrée de la salle. Tous sont – et seront – consultables sur notre site Internet. Je cite pour mémoire un dossier du maître d'ouvrage tiré à 10 000 exemplaires – le résumé a été tiré à 100 000 exemplaires –, un mode d'emploi du débat public tiré à 10 000 exemplaires ainsi que le premier numéro du journal distribué ce soir et tiré à 100 000 exemplaires.

6. Calendrier des réunions

Les sept prochaines réunions seront des réunions de proximité. Elles se tiendront donc dans des communes ou des lieux concernés par le projet. Elles constitueront également des réunions thématiques dans lesquelles seront abordés des thèmes différents liés à la problématique de déplacement et des transports dans les Alpes-Maritimes.

IV. Conclusion

Plutôt que de procéder à des auditions, dans des conditions moins bonnes et avec un public restreint, la CPDP a estimé important d'entendre ce soir tous les acteurs impliqués dans les

questions d'aménagement du territoire et de transport, devant un public le plus large possible. La CPDP est bien consciente que cette première réunion accordera moins de temps que les autres aux opinions du public. Toutefois, deux heures leur seront presque consacrées. Ce souci de réunir ce soir tous les acteurs, dont les décisions sont interactives, nous a conduits à solliciter la présence du Conseil Régional PACA, du Conseil Général des Alpes-Maritimes et des principales communautés d'agglomération. Enfin, dans un souci d'équilibre, nous avons sollicité deux associations, particulièrement actives dans les débats publics, pour venir exposer leur point de vue. Les autres associations présentes dans la salle pourront bien sûr intervenir par voie écrite ou orale, mais aussi au cours des réunions thématiques.

Je profite de la fin de mon exposé pour inviter le public souhaitant poser des questions écrites à demander aux hôtes de ramasser les questions inscrites sur papier et de les remettre au Secrétariat de la Commission qui se trouve au premier rang.

J'invite Monsieur Breuil, Préfet, à prendre la parole.

Exposé sur le contexte du projet

Pierre BREUIL
Préfet des Alpes-Maritimes

Monsieur le Président de la CPDP,
Monsieur le Ministre,
Monsieur le Sénateur-Maire de Nice,
Mesdames et Messieurs les parlementaires,
Mesdames et Messieurs les conseillers généraux et régionaux,
Mesdames et Messieurs les maires,
Mesdames, Messieurs,

Je considère que les déplacements sont un enjeu majeur pour votre département, votre ville, votre région. Je tiens à souligner que nous ne sommes pas des fanatiques du tout routier : ce sont les déplacements des hommes qui nous intéressent, aussi bien pour se rendre sur leur lieu de travail que pour se déplacer pour leurs loisirs et leur liberté. Il convient enfin de prendre conscience que nous sommes dans une situation très fragile, voire dangereuse : la situation actuelle hypothèque tout développement maîtrisé ou durable.

Votre département est clairement menacé d'asphyxie si le Gouvernement et les collectivités ne se préoccupent pas de solutionner rapidement le problème des infrastructures. Tous les technocrates et les élus savent bien que les déplacements, le logement et l'emploi sont intimement liés. Tous ceux qui veulent employer des personnes (collectivités publiques ou industriels) ne peuvent y parvenir s'ils ne peuvent pas contribuer à leur trouver un logement. Il est par ailleurs difficile d'offrir un premier emploi à quelqu'un si cet emploi est loin de son domicile ou si la personne rencontre des difficultés dans ses déplacements. Aussi, notre département risque de s'étouffer.

Je pense que cette discussion intervient dans un contexte opportun car le Gouvernement est favorable à la réalisation de grands projets structuraux. Le débat public, mené dans un esprit constructif, doit servir à éclairer les décisions. Ne vous trompez pas, nous sommes toujours dans un contexte de concurrence entre les territoires et les projets.

Nous ne sommes pas des fanatiques du transport routier. Nous l'avons collectivement démontré. Le Préfet a d'ailleurs clairement et sans réserve soutenu le projet du tramway. Nous sommes le premier département à avoir réalisé la construction d'infrastructures ferroviaires, avec la création de la ligne Cannes-Grasse. Nous serons la première région en Provence à engager des travaux ferroviaires lourds sur ce que l'on appelle la troisième voie littorale.

Ces exemples prouvent que nous nous intéressons aux déplacements et aux hommes. Nous travaillons parallèlement avec le syndicat mixte des transports des Alpes-Maritimes sur le problème du transport maritime. La difficulté ne réside pas dans le choix de l'infrastructure mais dans l'ensemble des déplacements.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante ; elle est incertaine, voire même dangereuse. Nous en avons eu la démonstration avec un arrêt de la circulation pendant neuf jours sur l'autoroute A8 le mois dernier ; nous le constatons également avec les problèmes de traversée des tunnels de l'A8. Chaque fois que se tient une grande manifestation (festival, concert au Nikaïa, etc.), d'énormes difficultés de gestion du trafic se posent. Les incidents sont de plus en plus fréquents et la situation se fragilise.

Nous devons trouver une solution grâce à un bon dialogue. Je sais que les grandes collectivités, qui font preuve de courage, nous aideront à trouver la solution présentant le moins d'inconvénients et le meilleur coût. Nous mobiliserons les collectivités. Le meilleur projet sera celui qui passera par une bonne acceptation. Aussi, je vous en prie, exprimez-vous !

Jean-Claude COQUET

Merci, Monsieur le Préfet. Je passe maintenant la parole à Monsieur le Ministre Christian Estrosi.

Interventions des invités

Christian ESTROSI
Président du Conseil Général

Je vous remercie Monsieur le Président de la Commission spéciale du débat public. Je dois malheureusement m'absenter et demanderai à mon vice-président en charge de l'aménagement du territoire, Monsieur Nègre, de me succéder et d'apporter toutes les réponses nécessaires en lieu et place de la collectivité départementale.

Nous nous retrouverons pour la deuxième fois cette année dans cette salle, réunis aujourd'hui pour le lancement du débat public d'un projet capital en matière d'infrastructures des transports pour le département des Alpes-Maritimes. Je me réjouis de la tenue de ces débats – la LGV et le contournement autoroutier – qui constituent une étape majeure pour l'avenir de notre département. Ces démarches démontrent – comme l'a souligné Monsieur le Préfet – la considération du Gouvernement envers le département des Alpes-Maritimes et notre attachement à cette forme de débat. Quelle que soit la position de chacun, une telle démarche permet une richesse, pour entretenir la vision démocratique qui est la nôtre. Certes, le chemin sera long entre le débat et l'inauguration car de nombreux obstacles devront être surmontés. Nous devons combattre l'adversité et lever les réticences. Je le répète : débat ne signifie pas réalisation. Je m'exprime aujourd'hui dans ce débat pour la seule et unique fois. Ce dont je suis sûr, c'est qu'il ne peut y avoir de réalisation sans débat. J'invite chacun de vous, quelle que soit votre opinion, à participer. Le Conseil Général souhaite s'inscrire dans ce débat avec un esprit constructif. Monsieur le Président, je sais que grâce à votre compétence et à votre expérience, vous saurez – avec la CPDP – diriger et animer cette démarche afin que tous les éclairages souhaités puissent être exprimés et écoutés.

En ouverture de ce débat, je veux vous livrer avec conviction mon point de vue, qui repose sur quelques principes clairs : nécessité absolue de construire un axe de contournement de Nice, choix d'une solution technique respectueuse de l'environnement, inscription de ce projet dans le cadre d'une politique globale de développement de l'ensemble des modes de transports et recherche d'une solution consensuelle rejetant les conflits idéologiques.

I. La nécessité de construire un axe de contournement de Nice

Y a-t-il des besoins nouveaux de contournement de Nice et de l'agglomération ? Pour moi, la réponse est affirmative. Une réponse négative serait-elle vraiment sérieuse ? Le Conseil Général n'a bien évidemment pas attendu ce jour pour y réfléchir. La saturation de l'autoroute A8 est constatée chaque jour, notamment dans le contournement de Saint-Isidore à Nice-Est. Cette situation est très préjudiciable à l'accessibilité interne et externe de notre département. Elle constitue une nuisance indéniable et présente des inconvénients graves pour l'ensemble des habitants des Alpes-Maritimes. Elle porte en elle une dégradation continue et inacceptable de notre qualité de vie. L'infrastructure actuelle, unique, saturée et inadaptée à la densité de la circulation, mais aussi à l'augmentation du trafic poids-lourds représente un risque pour la population. Nous pensons également, conformément à ce qu'exprime l'Etat dans son dossier, que la croissance du trafic ne pourra être suffisamment réduite, malgré les efforts volontaristes en matière de transfert modal.

II. Le choix d'une solution technique respectueuse de l'environnement

Je considère – ma position est très claire – que tout projet qui traumatiserait notre patrimoine naturel est voué à l'échec. Dans notre délibération du mois de mars 2005, le Conseil Général a considéré :

« Le contournement de Nice tel qu'il est prévu dans ce débat ne pourra se réaliser qu'en utilisant le faisceau autoroutier actuel, en augmentant sa capacité sans en accroître les nuisances. »

Le Conseil Général a aussi souhaité *« exclure des choix retenus toute solution autre qu'un doublement sur place, soit par un élargissement de l'autoroute actuelle, soit par un tunnel totalement souterrain. »*

Pour la partie niçoise, il s'agit d'accroître les capacités de l'infrastructure entre Nice-Est et Saint-Isidore sur place, par élargissement (solution possible mais délicate) ou réalisation d'un tunnel entre les deux extrémités (solution préconisée par la DDE). Les techniciens et experts trancheront ; le débat nous éclairera sur les avantages et inconvénients de ces deux possibilités.

Concernant l'ouest de Nice, le dossier nous semblait et nous semble toujours plus difficile. Les trafics sont denses, mais la saturation est moindre. Le Plan de résorption des points noirs – prévu par le Conseil Général, voté en Conseil Général le 24 novembre 2004 et doté de 1,020 milliard d'euros –, l'indispensable réalisation de l'échangeur de Biot et la véritable réalisation du projet de desserte en transports collectifs pour Sophia-Antipolis, constituent les premiers éléments de réponse. Avec nos partenaires, à savoir l'Etat, les collectivités et les associations, nous étudierons les différents projets avec des solutions sur place, courtes ou en tunnel.

Il y a deux ans, je ne croyais pas à la réouverture de ce grand débat et je salue à ce titre les conseillers généraux présents qui y ont participé. Je considérais qu'après trente ans de débat sur l'autoroute A8 et A58, les positions idéologiques et antagonistes de chacun nous avaient conduits à l'échec. La décentralisation de toutes les routes nationales au 1^{er} janvier 2006 (2 360 kilomètres de voirie départementale sous mon autorité ainsi que 300 kilomètres de voirie nationale, N7, N98, N202, N202bis, N204 et N85) constitue une opportunité de mise en réseau et en commun de l'ensemble des voiries du département, outre l'A8. Ne perdons plus de temps vis-à-vis de nos concitoyens et administrés. Lançons-nous dans un projet qui apporte 110 réponses – puisque 110 points noirs ont été identifiés – et engageons 110 petits travaux qui apporteront par leur mise en réseau de grandes réponses aux problèmes et à la saturation de notre département. Le débat sur le contournement redevient d'actualité alors que le projet de Plan de résorption des points noirs a été décidé il y a deux ans déjà et voté à la quasi-unanimité. Par anticipation, nous avons d'ailleurs déjà pris un certain nombre de mesures ; les chantiers sont en cours. En conséquence, organiser sur la partie Ouest une mise en réseau et une addition de chantiers (RD35 bis vers Antibes, ouverture avec ESCOTA d'un nouvel échangeur à Biot, etc.) pourrait constituer une réponse, si la voie du consensus n'était pas trouvée dans ce débat.

III. L'inscription de ce projet dans le cadre d'une politique globale de développement de l'ensemble des modes de transports

Je considère qu'il faut réduire l'utilisation de la voiture et des camions. Il s'agit d'une conviction personnelle mais aussi d'une évidence collective. Le fret et le transit international de marchandises constituent l'un des thèmes pour lesquels je mène une action sur le plan gouvernemental car il est temps de mettre un terme à la politique de la France en la matière. Au moment où le Gouvernement opte pour la vente des actifs de l'Etat dans les sociétés autoroutières afin d'abonder l'agence française pour les infrastructures terrestres et ferroviaires en vue d'un plan de financement d'un nouveau mode de transports, nous ne devons pas hésiter. Grâce aux actifs de l'Etat, aux partenariats publics et privés ainsi qu'aux collectivités locales, nous disposerons de 20 à 25 milliards d'euros disponibles pour ouvrir de nouvelles voies maritimes, fluviales et développer le feroutage (liaison Lyon-Turin, percée sous les Pyrénées). Certaines solutions d'attente constituent également des priorités, comme celle qui sera mise en place entre Perpignan et le Luxembourg. Il y a trois semaines, j'ai signé à Barcelone un accord pour que, dès 2006, 150 000 poids-lourds soient transportés par autoroute maritime entre la Méditerranée et Dunkerque. Cette mesure permettra un allègement certain des voies autoroutières de notre département, notamment la traversée de la rive nord de la Méditerranée et la façade ouest de notre pays.

Nous ne devons pas pour autant écarter ce nouveau projet, qui devra s'intégrer dans une démarche multimodale, concernant entre autres le transport des personnes. Le prolongement de la LGV vers l'Italie constitue une réponse pour les longues distances, mais nous devons parallèlement réfléchir aux déplacements quotidiens. En conséquence, je souhaite qu'une attention toute particulière soit apportée au développement des transports collectifs (urbains, ferroviaires ou départementaux), dont le Conseil Général se préoccupe dans le cadre des plans Etat-Région départementaux ; les aides financières fournies en sont une preuve. Toutefois, les projets ne répondant pas totalement aux enjeux, ils doivent être envisagés de façon plus ambitieuse dans les schémas stratégiques du département.

IV. La recherche d'une solution consensuelle rejetant les conflits idéologiques

Quant à la recherche de consensus, je tiens tout d'abord à réaffirmer mon opposition à l'A58 et à l'A8bis. Il s'agit de dossiers anciens, refusés par les Alpes-Maritimes, que nous ne souhaitons pas rouvrir. Ces projets ont échoué car ils ne correspondaient ni à nos attentes, ni au modèle de développement que nous envisageons pour les Alpes-Maritimes. De plus, ils sont devenus l'enjeu de conflits idéologiques et politiques. Aussi, mon vœu le plus cher est que nous évitions à nouveau cet écueil. Je l'ai déjà dit et le répète : le bon sens doit primer sur les clivages politiques afin de conjuguer les projets de LGV (soutenu par la gauche) et de contournement de Nice (soutenu par la droite). Le Conseil Général a marqué une avancée sensible vers le consensus, ce qui constitue la seule voie viable pour un aboutissement de notre démarche. Le 11 mars dernier, l'opposition et la majorité politique ont adopté une position unanime. Cette date essentielle marque une rupture avec les attitudes antérieures et nous permettra de dégager à nouveau dans ce débat une position commune. J'y attache pour ma part une importance absolue. A défaut de consensus, les alternances de demain rendront aléatoires tous nos projets et ne pourront sortir notre département de l'asphyxie dans laquelle il est plongé. Je souhaite vivement que ce débat puisse faire émerger la diversité. Je vous assure que j'en tiendrai compte dans le poste que j'occupe actuellement. Nos concitoyens, pris au

piège dans les embouteillages tous les jours aux mêmes horaires, attendent que nous prenions nos responsabilités.

V. Conclusion

Voilà Monsieur le Président, la première contribution que je souhaitais apporter à votre débat. Nous sommes dans une position constructive ; nous connaissons les problèmes à résoudre et ne pouvons les évacuer. Nous savons que la solution proposée par le maître d'ouvrage constitue une partie de la réponse ; d'autres efforts sont à accomplir sur les autres modes de déplacement.

Nous serons très attentifs au respect des populations et de l'environnement. Nous voulons ce projet car il est indispensable. Ce débat doit se faire sans *a priori* et sans parti pris. Nous y parviendrons si nous sommes soutenus. Nous devons ensemble démontrer volonté et unité lors du débat. Une fois cette étape franchie, à moi d'agir, au titre des fonctions que j'occuperai.

Jacques PEYRAT
Président de la CANCA, Maire de Nice

Je me félicite de ce débat, en vous saluant, Monsieur le Préfet, Mesdames et Messieurs les personnalités. En effet, il y a urgence. Vous avez d'ailleurs souligné dans votre plaquette que la question principale demeure celle de l'aménagement. Je considère – et je m'exprime également en tant que Président du Syndicat Mixte des Transports des Alpes-Maritimes – qu'il faut respecter trois directions : l'enjeu, la solution, le bon projet. Quand je parle de bon projet, il s'agit de mon appréciation et de celle des 24 maires de la communauté d'agglomération ; je laisserai ensuite le Président des maires Honoré Colomas le soin de continuer mes propos.

I. L'enjeu

Notre territoire doit rester et devenir accessible pour éviter le risque de la marginalisation qui nous guette :

- marginalisation par les airs car l'aéroport n'est pas extensible et il n'y a de terrain constructible à cet effet ni dans le Var ni dans les Alpes-Maritimes ;
- marginalisation par le fer tant que la LGV ne sera pas opérationnelle.

Dès lors, tout le trafic se concentre sur l'autoroute : 230 000 véhicules par jour franchissent le Var, 12 000 camions dont 200 camions portant des produits toxiques, 1 800 à 2 000 véhicules sur une file à l'heure de pointe. Le seuil de saturation est donc atteint : blocage entre Antibes et les Bouches-du-Loup, entre les Bouches-du-Loup et le Var, entre Saint-Isidore et Nice-Nord, entre Nice-Nord et Nice-Est. En conséquence, la Côte-d'Azur subit un isolement ; son développement et celui des grands secteurs de l'économie locale sont hypothéqués.

II. La solution

La nouvelle infrastructure présente une solution, mais elle n'est pas unique, comme l'a précédemment dit Monsieur le Préfet dont je partage les propos. La nouvelle structure permet une meilleure séparation et répartition entre les trafics de transit et de desserte locale, facilite l'accès au fort potentiel économique de la plaine du Var et du Paillon et rend notre autoroute plus sûre. Il existe cependant d'autres solutions, d'où notre engagement commun pour la liaison à grande vitesse – dans le cadre de la métropolisation que nous avons bâtie ensemble, Monsieur le Préfet –, la réalisation d'un réseau unique de transports, la construction d'un tramway (la première ligne étant située sur Nice mais bénéficiant d'interconnexions avec les Chemins de Fer de Provence), le doublement de la Voie Mathis ainsi que notre engagement dans le cadre du SYMITAM.

Les conditions de la réussite dépendent de l'engagement de l'Etat, Monsieur le Ministre. L'Etat assure la maîtrise d'ouvrage et le financement, mais pas en totalité. Le débat public doit porter sur l'opportunité et les modalités de réalisation, mais pas sur le tracé. Cette question suivra selon le résultat du débat public.

III. Les critères du bon projet

L'union réalisée entre le Ministre, le Préfet, le Président du Conseil Régional et la Communauté d'agglomération de l'Est, c'est-à-dire la nôtre, a porté sur la solution 1, peut-être la solution 2, mais certainement pas la solution 3. Cette dernière est attractive car bien moins chère et plus rapide ; elle ferait cependant rejaillir le même problème dans quatre ou cinq ans. Il faut donc trancher.

Mon temps de parole arrivant à son terme, je me permettrai quatre remarques.

- Un projet global n'interdit pas les tranches fonctionnelles.
- Une réalisation en 2020 est beaucoup trop éloignée, du fait du seuil imminent de saturation.
- Un meilleur coût est souhaité et souhaitable.
- L'entrelacs à la sortie de l'autoroute Est avec les rocade dévalorisant tout un quartier de la ville de Nice et de Saint-André-de-la-Roche, il faut entièrement le revoir tout en préservant l'environnement et les nuisances contre le bruit.

Quant au coût – pardonnez mes propos Monsieur le Ministre et Monsieur le Préfet –, je considère que la société ESCOTA s'est enrichie depuis suffisamment longtemps. J'estime que Nice est défavorisée par rapport à des villes comme Marseille ou d'autres, qui bénéficient d'avantages que nous n'avons pas. Il faudrait que l'Etat s'en souvienne et nous donne un petit retour sur investissement sur le pécule amassé pendant ces années. Il me semble que ce serait juste, et je le dis avec beaucoup de respect.

Sur la base de toutes ces espérances, je clôture mes interventions.

Jean-Claude COQUET

Merci Monsieur le Sénateur. Je demanderai à présent à Monsieur Bollotte, Directeur départemental de l'Equipement, de présenter l'exposé qu'il a préparé. Il sera suivi de Monsieur Unterreiner, son adjoint.

Exposé du maître d'ouvrage sur le projet

Lucien BOLLOTTE

Directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes

Monsieur le Ministre,
Monsieur le Préfet,
Mesdames et Messieurs les parlementaires, maires, élus,
Mesdames et Messieurs,

Je représente ici la DDE, en compagnie de mes collaborateurs dont Philippe Unterreiner, directeur adjoint et Philippe Prudhomme, chef de la Mission contournement de Nice.

Le lancement du débat public constitue l'étape importante d'un projet que nous portons et sur lequel nous travaillons depuis bientôt trois ans. Ce débat illustre une méthode que je souhaitais largement participative. En effet, pour soumettre au débat des solutions, il convient d'analyser les besoins, d'expertiser le contexte et de bâtir des réponses possibles (et j'insiste sur ce pluriel). Un travail de cette nature nécessite en amont du débat un effort important ; je remercie les personnes y ayant participé.

Je soulignerai tout d'abord trois points caractéristiques de notre méthode de travail.

- **une approche transversale des sujets abordés**

Elle fait appel à une large gamme de compétences ne se limitant pas aux techniques d'un ingénieur routier. J'ai bien pris note des souhaits sur la prise en compte des questions d'environnement, d'aménagement et d'urbanisme. Ces préoccupations ne sont pas surprenantes dans la mesure où le contournement de Nice s'inscrit directement dans le prolongement des engagements pris par l'Etat dans le cadre de la Directive territoriale d'aménagement approuvée le 3 décembre 2003.

- **une collaboration avec le réseau scientifique des techniques du Ministère des Transports et de l'Équipement**

Je citerai en particulier les économistes, géologues, géotechniciens du Centre d'études techniques de l'Équipement Méditerranée et le son laboratoire de Nice ainsi que tous les experts en matière de déplacement.

- **une délégation de maîtrise d'ouvrage**

Nous ne devons pas oublier que nous agissons en qualité de maître d'ouvrage délégué sous l'autorité de Monsieur le Préfet et du Ministère des transports dans toutes ses composantes (Direction générale mais aussi directions en charge des transports terrestres, ferroviaires et maritimes). Les études de trafic et de faisabilité ont été menées dans ce cadre de même que des études socio-économiques et d'environnement. Nous avons pris en compte l'ensemble des projets en cours et à venir portés par les collectivités territoriales.

Je souhaite que cette prise en compte permette une participation la plus large possible au débat, qui s'articule autour de trois thèmes :

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

Nous nous efforcerons de répondre avec précision et pertinence à vos questions en mettant à votre disposition l'ensemble des éléments issus des études réalisées. Il faut en effet permettre la compréhension la plus aisée possible pour un projet d'une telle envergure, qui s'inscrit dans la durée. Ce débat ne nous dispense aucunement des procédures techniques de concertation et d'enquête. Il constitue néanmoins une étape capitale pour permettre de bâtir ensemble un projet de contournement de Nice que nous considérons comme indispensable à l'horizon 2020. A ce propos, je vous informe avoir pris acte de la hâte que d'éminents responsables accordent à ce calendrier. Je vous remercie de votre attention et appelle Philippe Unterreiner pour son exposé.

Philippe UNTERREINER
Directeur adjoint Infrastructures et Transports
DDE des Alpes-Maritimes

J'essaierai de vous résumer en quinze minutes les cent pages du dossier du débat public, qui représente plus de trois ans de travail et d'études. Je ne serai pas exhaustif et vous invite à poser des questions ensuite.

I. Le diagnostic de la situation actuelle et future

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

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

technologie, s'appuyant sur l'accès à l'aéroport international de Nice, son développement est fragilisé par les difficultés de circulation et les risques pesant sur l'environnement.

Les insuffisances des infrastructures routières proviennent du nombre limité d'axes est-ouest et de la structure en peigne, dont l'A8 constitue le manche et l'axe Cannes-Grasse, la pénétrante Cagnes-sur-Mer-Vence-Saint-Paul-de-Vence, la N202bis et la vallée du Paillon représentent les dents.

La sécurité de l'A8, dont la géométrie est particulièrement difficile entre Saint-Isidore et Nice-Est, relève de la responsabilité de l'Etat au niveau national, mais aussi départemental. Ce tronçon est marqué par de fortes rampes, de nombreux virages serrés, des bouchons qui remontent dans les tunnels, une variation du nombre de voies, une absence d'itinéraire de substitution et des problèmes d'accessibilité.

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

II. L'avenir du département des Alpes-Maritimes

La DDE apporte des réponses concrètes à la tendance actuelle faisant peser des risques pour l'environnement, générant des difficultés de logement et de déplacement, engendrant une consommation de l'espace trop rapide et induisant une baisse de l'attractivité du département. Ces tendances ont été qualifiées de « scénario de l'inacceptable », d'où l'engagement d'une démarche concertée ayant abouti à l'adoption de la DTA.

Les trois objectifs de la DTA sont :

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

Force est de constater que, depuis vingt ans, les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire, comme le rappelle l'abandon des projets sur l'A58 et l'A8bis. Aussi, la DTA a analysé les problématiques d'urbanisme, d'environnement et de déplacements, qui sont intimement liées, avant de fixer un cadre de cohérence pour les dix prochaines années. Les deux secteurs identifiés comme stratégiques et dont il convient de renforcer l'accessibilité sont la basse vallée du Var et Sophia-Antipolis.

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

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

En complément du développement des transports collectifs et des modes doux, des améliorations sont programmées sur le réseau routier (départemental ou national), comme le programme de résorption des 139 points noirs routiers de fluidité et de sécurité, engagé par le Conseil Général pour la somme de 1,020 milliard d'euros environ sur les six prochaines années.

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

Malgré l'existence d'une politique volontariste, nous avons prévu une dégradation très nette des conditions de circulation sur l'A8. Nous pouvons d'ores et déjà constater une saturation constante de l'autoroute entre Antibes et Nice-Est, qui ne cesse de se dégrader à l'horizon 2020. A l'Ouest, une dégradation des conditions de circulation s'observe également. A défaut d'infrastructures nouvelles sur l'axe Est-Ouest, l'A8 sera saturée en 2020. En conséquence, le projet du contournement de Nice s'avère nécessaire.

III. Les trois solutions présentées au débat public

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

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

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

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

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

- **La solution 1**

La solution 1 propose un dédoublement de l'autoroute entre le secteur de Vaugrenier et Nice-Est avec un échangeur sur la RD 2085 permettant une amélioration de l'accessibilité par le Nord-Est de Sophia-Antipolis, un échangeur dans la Vallée du Var en relation avec la RN202bis et la RN202 et un échangeur dans la Vallée du Paillon permettant aux poids-lourds du Nord de la vallée de monter sur le contournement de Nice. Cette nouvelle infrastructure serait complétée entre Biot et Antibes par un élargissement à deux fois quatre voies. Cette solution mesure 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2 milliards d'euros.

- **La solution 2**

La solution 2 repose sur le même principe que la solution 1. Elle commence aux Bréguières pour rejoindre la vallée du Var et propose un échangeur dans la carrière de La Roque pour améliorer l'accessibilité par le Nord de Sophia-Antipolis. A l'Est, la partie commune est la même que pour la solution 1. Cette deuxième solution mesure 24 kilomètres de long, dont 24 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé de 2,4 milliards d'euros.

- **La solution 3**

La solution 3 consiste à rajouter des ouvrages. Sur les parties où l'autoroute actuelle est à deux voies, le rajout d'un tunnel ou viaduc à deux voies permet d'assurer *a minima* trois voies dans chaque sens. Cette solution mesure 8 kilomètres de long, dont 3 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût de 300 millions d'euros. Elle ne répond cependant que partiellement aux objectifs fixés.

La comparaison de la partie Est de ces trois solutions permet de mieux en comprendre les avantages et inconvénients. L'option Est entre Saint-Isidore et Nice-Est, commune aux solutions 1 et 2, consiste à relier les deux échangeurs existants par deux tubes parallèles quasiment horizontaux à 40 mètres d'altitude et un tracé le plus rectiligne possible. En revanche, la solution 3 suit le tracé actuel de l'autoroute ; elle ne permet pas d'améliorer les caractéristiques géométriques de l'autoroute et donc la sécurité.

Le débat public doit porter sur l'opportunité, les fonctionnalités mais aussi le financement. En cas de réalisation du projet, le contournement de Nice sera à péage ; un complément de financement sera nécessaire sous la forme d'une subvention publique d'équilibre à partager entre l'Etat et les collectivités locales. Par ailleurs, des modes de financement innovants sont envisagés par la Direction Générale des Routes. A l'issue du débat, vers le printemps 2006, le Ministre des Transports et de l'Equipement devra prendre une décision sur les suites à donner. En cas de décision favorable, les enquêtes publiques seraient réalisées en 2010, faisant suite à une phase d'étude d'avant-projet en 2007 ; le début des travaux pourra intervenir en 2012 pour une mise en service à l'horizon 2020.

Nous nous situons aujourd'hui en amont des études d'avant-projet. Cette phase d'ouverture doit nous permettre de prendre en compte les propositions. Aussi, n'hésitez pas à poser des questions.

Jean-Claude COQUET

Je souhaite passer immédiatement la parole à Monsieur Leonetti, député et Président de la CASA, car il doit quitter la réunion dans quelques instants. Comme vous le constatez, nous ne parlons pas que des modes ferroviaire et autoroutier, mais aussi du mode aérien.

Interventions des invités

Jean LEONETTI **Président de la CASA, Maire d'Antibes**

Effectivement, tant que la LGV n'arrivera pas directement à Nice, nous continuerons à prendre l'avion. Je vous remercie, Monsieur le Président, de me donner la parole. Monsieur le Préfet, je vous remercie pour votre présence.

Mesdames et Messieurs les Parlementaires,
Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,

Le projet qui vous a été exposé est complexe, lointain et onéreux. Il présente par conséquent d'importantes difficultés dans un contexte où les gens veulent de la simplicité, de la rapidité et de la gratuité. La mise en place d'un projet à long terme nécessite des décisions immédiates (préservation de terrains, gel ou blocage de projets, etc.). Nous sommes confrontés à une problématique : sacrifier l'intérêt qui peut paraître particulier et immédiat à un intérêt plus large, plus important, plus lointain mais collectif. Cependant, nous avons tous en mémoire des projets qui n'ont jamais vu le jour, mais qui ont permis de mettre en œuvre des projets plus modestes, réalistes et rapides. Aussi, le dossier actuel est difficile et sensible : nous n'avons plus droit à l'erreur car trop de projets ont déjà échoué. Je rappelle à cet effet le projet de l'A58, qui a été un fiasco dans la forme et dans le fond. La seule solution proposée avait fait l'objet d'un rejet global des élus. Je me félicite que l'on nous propose cette fois trois solutions.

Par ailleurs, nous savons que tout projet collectif est soumis à une large concertation. La loi de 2002 nous permet en effet – et nous oblige même – d'avoir une concertation aussi étendue que possible pour dégager un consensus, ou tout au moins de grandes orientations sur lesquelles le projet s'appuiera.

Le projet doit être cohérent. Les outils tels que les SCOT, PLU ou PDU doivent s'inscrire dans une réflexion générale pour mettre en place une politique respectant l'environnement, les déplacements, l'habitat, l'emploi et l'ensemble des composantes qui amenuisent actuellement l'attractivité de notre département. Doit s'ajouter à cette démarche une cohérence temporelle pour la période de quinze ans qui nous sépare du projet.

En tant que Président de la CASA, certains sujets me préoccupent plus particulièrement. Devons-nous renoncer à aménager la carrière de La Roque car un échangeur sera construit ? Faut-il renoncer à

l'échangeur de Biot, projeté dans les prochaines années en collaboration avec Christian Estrosi ? En bref, faut-il renoncer à des solutions concrètes, rapides, réalistes concernant l'aménagement du territoire, au profit d'un projet à plus long terme ? Le choix est crucial.

Enfin, je vous fais part d'une grande inquiétude. Nous passons de 300 millions d'euros à 2 milliards d'euros ou 2,4 milliards d'euros sans réactualisation des prix à l'échéance de 2020. Ils seront très vraisemblablement augmentés, ne serait-ce que par l'inflation ou par la complexité des études. Les contribuables se posent donc la question de savoir quel sera le projet cohérent, partagé, réaliste et financièrement acceptable.

En outre, nous nous trouvons devant un projet différent à l'Est, où l'on contourne une métropole, et à l'Ouest, où l'on irrigue une technopole. La technopole, qui a émergé à la campagne, s'est construite dans un ordre relativement dispersé ; elle connaît des problèmes de communication et de cohérence d'habitat. Elle ne peut par conséquent pas être desservie de la même manière qu'une métropole dense, qui porte un projet économique fort. Aussi, je citerai simplement une phrase de Claude Bernard, qui m'a beaucoup aidé dans mon métier et mon mandat :

« Quand on vous demande de choisir entre deux solutions, cherchez-en rapidement une troisième. »

J'ai relevé que dans les tactiques qui nous sont présentées, trois solutions sont proposées dont une constitue un repoussoir pour vous en laisser deux autres. Aussi, vive le débat d'où naîtra – je suppose – une quatrième solution.

Jean-Claude COQUET

Merci, Monsieur le Député. Je demande à Monsieur Allemand, Vice-président du Conseil Régional PACA, de prendre la parole.

Patrick ALLEMAND
Vice-Président du Conseil Régional PACA

Monsieur le Préfet,
Monsieur le Député,
Mesdames et Messieurs les élus,
Monsieur le Président de la CPDP,
Mesdames et Messieurs,
Chers vous tous,

Le Conseil Régional se félicite de l'ouverture de ce débat public, indispensable dans le cadre d'une réflexion sur les déplacements à Nice et dans l'agglomération. Il faut agir dans ce domaine, qui constitue un enjeu majeur. L'importance du public dans la salle démontre d'ailleurs l'intérêt de la population pour ce débat.

Je tiens à faire part de ma position, pour lever toute ambiguïté sur mes propos et éviter une interprétation erronée en fonction des contributions que la Région émettra tout au long de l'avancement du débat : je me félicite de l'abandon du grand projet qui prévoyait un raccordement à La Turbie et traversait les cantons de Contes et Levens.

Je tiens en outre à préciser plusieurs points.

I. L'évolution des flux de circulation

En l'état actuel, je ne partage pas la présentation par Monsieur Unterreiner de la carte sur la saturation de l'A8. Je ne l'accepterai que dans la mesure où une étude sera menée sur la politique volontariste en matière de transports. Cette étude devra démontrer que la situation présentée est confirmée malgré le développement des transports publics. Or cette donnée n'existe pas pour l'instant. Une telle étude devrait pourtant intégrer la troisième voie littorale – dont Monsieur le Ministre a parlé précédemment –, la politique de la Région en matière de développement des TER, le tramway – non pas sur la ligne inauguré en 2007 mais sur la ligne Est-Ouest – et la modernisation du Chemin de Fer de Provence. Nous sommes en discussion très sérieuse sur ce dernier point avec la Mairie de Nice et Gérard Piel pour la modernisation de cette ligne à l'intérieur de la Ville et la prise en compte du passage en rive droite à Carros. Il faut également tenir compte de la problématique des poids-lourds, du développement du merroutage entre Toulon et Civita Vecchia en Italie mais aussi du prolongement de la ligne de tramway Est-Ouest vers Sophia-Antipolis, qui constitue un défi majeur d'irrigation de la technopole par les transports routiers. Ce scénario de développement volontariste doit être pris en considération pour pouvoir évaluer efficacement ensuite la saturation. Nous pourrions ainsi valablement décider d'accepter la carte telle que présentée ou la modifier.

II. Les hypothèses soumises au débat

Je pensais que nous serions confrontés à un problème de forme. Après avoir entendu Monsieur le Sénateur-Maire avancer que son choix se portait sur les solutions 1 et 2, je crains qu'il ne s'agisse d'un problème de fond. Je m'oppose avec la plus grande fermeté à la manière dont le débat s'engage. La DDE met en débat trois solutions :

- une solution à l'Est prévoyant un tracé court avec souterrain ;
- une solution à l'Ouest prévoyant un tracé long avec souterrain ;
- un aménagement sur place à l'Est.

A la fin de l'été, j'ai fait part à Monsieur le Président de la CPDP de ma critique à l'égard de cette présentation. Monsieur Coquet a d'ailleurs semblé gêné par mes propos. En effet, malgré une organisation et des moyens financiers importants pour le déroulement du débat public, je lui faisais remarquer que les documents étaient d'ores et déjà imprimés. Aussi, je demande solennellement le retrait de ces documents afin de mener ce débat selon une rigueur et une honnêteté intellectuelle les plus larges possibles. Je considère qu'il n'existe pas trois, mais six solutions. Il y a les trois solutions que vous avez évoquées ; il y a aussi la possibilité d'un simple souterrain à l'Est (Monsieur Leonetti ne serait certainement pas d'accord, et il aurait raison) ; il est par ailleurs possible de coupler l'aménagement à l'Est sur place avec un tracé court à l'Est et un tracé long à l'Ouest. Voilà peut-être la quatrième solution dont vous parliez. Les solutions à soumettre au débat public sont donc au nombre de six.

Les ordres de grandeur sont les suivants :

- 1 milliard d'euros pour le souterrain seul à l'Est ;
- 1,3 milliard d'euros pour l'aménagement à l'Est sur le tracé court ;
- 1,7 milliard d'euros pour l'aménagement à l'Ouest sur le tracé long.

Vous constaterez que les montants avancés sont considérables. J'estime cependant que le débat doit se présenter ainsi, pour être rigoureux et transparent, et je souhaite que la CPDP nous donne satisfaction sur ce point.

III. La connexion entre l'actuelle infrastructure et la nouvelle

Cette question devra être étudiée avec le plus grand soin, aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest, afin de ne pas accroître les nuisances, qui sont déjà suffisamment importantes dans ces zones.

IV. Le refus de l'A8bis et de l'A58

Pour dépasser le simple stade du vœu, il faut se donner des garanties. Je m'en tiendrai pour l'instant à un langage diplomatique en disant que j'exprime les plus grandes réserves sur le tracé long à l'Ouest.

V. Une attitude évolutive

Soyez assurés que nous n'entrons pas dans le débat avec une position arrêtée. Nous retenons par préférence une solution qui nous paraît répondre à la fluidification du trafic et présenter un réalisme financier certain. Toutefois, cette solution ne fait pas partie de celles qui ont été proposées par la DDE. Aussi, j'insiste à nouveau sur la nécessité d'un débat ouvert. Il faut en outre faire preuve de prudence sur le plan financier même si chacun sait que les collectivités territoriales seront amenées à participer. Par ailleurs, aucune décision sur le projet de la LGV n'étant intervenue à ce jour, il ne faut pas oublier que nous ne pourrions pas multiplier les fonds disponibles.

Ouvrons le débat, mais ne nous trompons pas dans la démarche. Faisons en sorte qu'il soit le plus serein, le plus constructif et le plus consensuel possible. Nous sommes attentifs à ce projet dont les Niçois ont besoin, les Maralpins également. Choisissons ensemble au terme de ce débat le meilleur projet, c'est-à-dire celui qui aura le meilleur rapport qualité-prix et sera le plus efficient, au service de l'intérêt général.

Jean-Claude COQUET

Merci Monsieur le Président. J'ai entendu que vous demandiez à la CPDP de revoir son dossier en présentant d'autres solutions. Or ce n'est pas dans ses attributions ; il s'agit du dossier du maître d'ouvrage. En revanche, je peux vous proposer une solution qui devrait pleinement vous convenir. Je vous invite à établir un cahier d'acteur dans lequel vous proposerez les solutions et les alternatives que vous envisagez. Nous vous aiderons à constituer ce dossier qui sera diffusé dans les mêmes conditions de distribution que le dossier du maître d'ouvrage. Je demande d'ailleurs dès maintenant à nos services de vous envoyer demain les éléments, cahier des charges et modèle de ce qu'est un cahier d'acteur.

Je passe la parole à Monsieur le Député Rudy Salles.

Rudy SALLES
Député des Alpes-Maritimes

Monsieur le Préfet,
Monsieur le Président,
Messieurs les membres de la CPDP,
Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs,

Je serai moi aussi obligé de quitter la séance : depuis plusieurs nuits, je me rends en effet dans les quartiers sensibles avec les forces de police pour rétablir l'ordre public.

Je tiens tout d'abord à vous féliciter, Monsieur le Président, de l'ouverture de ce débat public qui concerne un sujet sensible et important pour le développement de notre région. Ce sujet est sensible car nous sommes dans une région fragile, où les contraintes environnementales et de voisinage sont très fortes ; il est important car la saturation de nos moyens de transport est atteinte ou en cours. L'asphyxie qui nous guette aurait des conséquences dramatiques pour l'avenir de l'économie de notre région.

Je me permets un bref rappel historique pour situer l'état d'esprit dans lequel nous nous trouvons à l'ouverture de ce débat. Vers la fin des années 80, le dossier de l'A8bis a été l'un des premiers que j'ai dû affronter en tant que député. Le tracé envisagé à l'époque, présenté sans aucune consultation, prévoyait d'entailler la colline niçoise de Saint-Pancrace et de traverser de part en part le village de Falicon. Une vive hostilité s'est manifestée à l'égard de ce projet, sans pour autant réduire à néant toute réflexion sur un projet de doublement routier dans le contournement de Nice. Nous avons engagé un dialogue avec les associations de défense afin d'envisager d'autres solutions permettant la réalisation d'un tel projet sans nuire à l'environnement. Je tiens à rendre hommage aux associations avec qui j'avais collaboré ; je salue leur esprit d'initiative et leur engagement. Cette concertation a débouché sur des propositions concrètes pour la réalisation d'un tracé souterrain au Nord de Nice permettant une liaison autoroutière entre la vallée du Var et la vallée du Paillon. Nous avons à l'époque rencontré des difficultés à faire valider ces propositions par les services techniques de l'Etat, du département et de la ville de Nice, qui les considéraient comme douteuses et ne correspondant pas aux exigences du trafic. Nous avons alors fait appel à Monsieur le Ministre Bernard Pons qui, après déplacement sur les lieux, avait demandé une étude plus approfondie de notre projet. Il s'est avéré finalement que notre proposition était d'un coût et d'une efficacité identiques à celle des services techniques ; notre projet a en conséquence été retenu et validé par l'Etat. L'alternance politique qui a suivi a amené à délaisser les questions du doublement de l'autoroute et du contournement de Nice. Nous voilà donc à nouveau au point de départ.

Toutefois, les problèmes demeurent et se sont même amplifiés depuis, comme le démontrent les dossiers de la CPDP. J'espère que la procédure actuelle, qui instaure une plus grande transparence, nous permettra de parvenir à un consensus en tenant compte des contraintes liées au trafic et à la défense de l'environnement.

Tout d'abord, je considère que le doublement du contournement de Nice s'impose. En effet, l'augmentation constante du trafic annonce une saturation générale dans un délai plus court que celui qui nous reste pour réaliser le projet. L'augmentation du trafic routier concerne la desserte locale (de

quartier à quartier), régionale (de ville à ville) mais aussi le trafic de transit. La réponse à cette situation ne repose pas uniquement sur le tout routier, mais également sur le multimodal. Aussi, nous soutenons le projet de prolongement de la LGV jusqu'à la frontière italienne et le développement des transports en commun en site propre dans les villes avec toutes les interconnexions possibles.

Concernant le doublement du contournement niçois, nous ne pouvons que constater que les comptages actuels incitent à réfléchir sur un périmètre plus large que le simple contournement de la ville de Nice. Le trafic sur la rive droite du Var est également très important ; il sera sans doute renforcé par la requalification progressive de la RN98. La réflexion doit être élargie sur une zone s'étalant jusqu'à Mandelieu, qui constitue la frontière de la grande agglomération Côte d'Azur, tout en privilégiant une desserte qui se détache du littoral pour permettre une meilleure communication Est-Ouest à travers le moyen-pays. Quant à la stricte question du contournement de Nice, je souhaiterais un barreau situé davantage au nord permettant une liaison plus directe entre la zone industrielle de Carros et la vallée du Paillon. Je me félicite de l'émergence vraisemblable d'un consensus politique, notamment au sein de l'assemblée départementale, pour que le futur projet soit souterrain au droit de l'autoroute actuelle.

Nous ne devons pas hypothéquer l'avenir avec des prises de position politiciennes qui fragiliseraient ce projet ; il doit être entendu comme une nécessité et non un enjeu entre les politiques. Trouver un consensus constitue le meilleur moyen pour ne pas compromettre la réalisation de ce projet. Je suis toutefois favorable à l'option souterraine sous l'A8 actuelle en émettant quelques conditions.

- Cette nouvelle autoroute doit pouvoir être destinée à recevoir essentiellement le trafic de transit ainsi que le trafic régional.
- L'autoroute A8 actuelle, dans son contournement niçois, doit devenir un boulevard périphérique permettant une meilleure communication entre les quartiers de Nice grâce à la création de nouvelles sorties.
- Le corollaire de cette mutation en boulevard périphérique doit être la gratuité de l'actuelle autoroute A8 dans son contournement de Nice.

La transformation de l'A8 actuelle en boulevard périphérique permettrait de rompre l'isolement de certains quartiers, tels la Madeleine supérieure, Cap de Croix et Pessicart. Par ailleurs, il faudrait parvenir à faire emprunter aux véhicules ne s'arrêtant pas à Nice de nouvelles voies autoroutières payantes, ce qui garantirait un trafic fluide. En revanche, il paraît normal que l'A8 actuelle – appelée dès l'origine autoroute urbaine Nord – soit rendue gratuite par la suppression du péage de Saint-Isidore. A toutes fins utiles, je rappelle que Nice est la seule grande ville de France à ne pas être dotée d'autoroutes de proximité gratuites. Je rappellerai que Marseille dispose d'un réseau autoroutier gratuit dans un rayon d'environ 30 kilomètres ; Toulon bénéficie d'une gratuité sur un rayon de 20 kilomètres en direction de l'Est, le tunnel sous la ville étant également gratuit. Enfin, pour mémoire, je signalerai que la plupart des autoroutes sont éclairées aux abords des grandes villes, ce qui n'est le cas ni dans le contournement de Nice ni à l'approche de Nice à partir de La Turbie. Ce tronçon constitue pourtant la partie la plus dangereuse.

Compte tenu des difficultés liées à la sortie Est de la vallée du Paillon, très perturbée par l'interconnexion de l'autoroute A8, de la pénétrante du Paillon ainsi que des voies se dirigeant vers l'Ariane, La Trinité, Contes, Saint-André-de-la-Roche et Levens, la présence de la voie ferrée Nice-Breil, l'arrivée future de la ligne 1 du tramway et la proximité d'habitations et d'un hôpital, je souhaite une extrême prudence en matière de tracé. Je rappelle à ce propos que, dans un arrêt opposant la société ESCOTA à l'Hôpital Sainte-Marie, le Conseil d'Etat avait demandé à ladite société de modifier son tracé, le juge administratif ayant considéré le service public de la santé comme prioritaire. Aussi, je propose d'envisager des équipements anti-bruit.

J'espère que, grâce à la procédure de concertation instaurée par le débat public, les propositions émises seront prises en considération afin de parvenir à un projet adapté à nos attentes. J'insiste sur la nécessité de prendre en compte les observations formulées par les associations, qui peuvent apporter des éléments essentiels. Voilà tout l'intérêt du débat public, dont je salue à nouveau l'ouverture ce soir.

Jean-Claude COQUET

Dans mon allocution, j'avais souligné l'intérêt d'une information complète. Elle est en tout cas abondante. Abordons maintenant la première phase d'échange avec le public. J'invite ceux qui ont des questions ou des avis à formuler à se lever et se présenter pour en faire part. Les questions écrites, dont le nombre est encore faible, seront traitées dans la deuxième période d'échange avec le public.

Echanges avec le public

Jean-Christophe PICARD, membre du Parti Radical de Gauche

La DDE nous propose trois solutions avant même que le résultat du débat public sur la LGV PACA ne soit intervenu. Or le projet de la LGV PACA conditionne les besoins futurs en matière de transport de marchandises et de personnes. En effet, si la ligne LGV PACA était mixte, elle permettrait de diminuer le nombre de camions sur l'autoroute. Je suis surpris que l'on ne tienne pas compte de ces incidences et que les deux débats publics soient totalement scindés idéologiquement.

Jean-Claude COQUET

Votre remarque, qui pose la question des raisons du lancement de l'actuel débat public avant la décision du maître d'ouvrage sur le projet de LGV, s'adresse directement à la CPDP. Il faut tout de même savoir que la réponse sur la LGV interviendra avant la fin du mois de novembre. Notre débat ne sera par conséquent pas encore clos. Nous disposerons donc des éléments de réponse nous permettant de poursuivre le débat en toute connaissance de cause. Nous pourrions également attendre d'autres éléments, mais nous ne pouvons nous le permettre car nous risquerions de ne jamais commencer.

Jean-Paul MENARD, membre de l'Association de Défense des 7 communes

Je tiens tout d'abord à préciser que la décision de RFF est attendue entre le 17 novembre et le 8 décembre 2005. Une réunion officielle devrait se tenir mi-décembre à Marseille au cours de laquelle RFF expliquera et commentera sa décision.

Le débat de ce soir concerne un projet extrêmement important pour le département et la ville de Nice en particulier. Ne pensez-vous pas que le développement des transports en commun permettrait une réduction du trafic ?

Par ailleurs, je souhaiterais des précisions sur l'option située le plus au Nord de l'autoroute A8 actuelle.

J'ai pris note de la réunion sur le thème des transports en commun qui aura lieu à Antibes et souhaiterais des précisions sur la réalisation du projet par rapport à leur développement.

Lucien BOLLOTTE

Je souhaiterais insister sur le fait que nous avons bien intégré dans nos hypothèses un développement ambitieux des transports en commun :

- développement des réseaux de bus ;
- développement des transports collectifs en site propre connus et étudiés à l'horizon 2020, notamment la desserte de Sophia-Antipolis ;
- développement des TER (augmentation de la fréquence sur la voie littorale sous la responsabilité du Conseil Régional ou la modernisation des Chemins de Fer de Provence).

En conséquence, nous incluons bien dans nos hypothèses la réalisation de ces projets et de leur succès en matière de fréquentation, en tenant compte des incidences financières. Une réunion thématique pourra être consacrée de façon plus approfondie à l'examen de ces projets. En l'état actuel, nous essayons d'évaluer au mieux les transferts de transports individuels vers les transports collectifs. Ils ne sont pas d'ailleurs pas toujours aussi massifs que ce que l'on souhaiterait.

Philippe UNTERREINER

Avant de proposer trois solutions, nous avons étudié six options, dans le cadre du comité de pilotage, réuni deux fois cette année, et du comité technique, réuni plus de six fois. L'option à laquelle vous faites allusion correspond à l'option Est longue, à savoir la liaison entre la vallée du Paillon et La Turbie. C'est une solution située plus au Nord que celle que nous proposons ; nous l'avons éliminée car elle est longue et produit un impact inacceptable sur l'environnement et le paysage. En outre, elle ne se justifie pas en termes de trafic. En effet, entre Nice Est et La Turbie, l'autoroute est déjà dotée de deux fois trois voies, le trafic étant faible. Sur l'Est, nous n'avons finalement retenu que deux options ; nous avons eu la même démarche à l'Ouest et n'avons retenu que deux options. A partir de ces options, nous avons construit une vingtaine de scénarios nous permettant ensuite de sélectionner trois solutions répondant entièrement ou partiellement aux trois objectifs de la DDE.

Walter D'ONOFRIO, Président départemental de l'Union gaulliste et d'un collectif de droit civil

Je tiens avant tout à demander la gratuité de l'A8. Par ailleurs, combien coûtera le projet ?

Philippe UNTERREINER

Concernant la gratuité, je rappelle que l'A8 fait partie du domaine public de l'Etat et a été concédée à la société ESCOTA jusqu'en 2026. Un péage est par conséquent perçu pour couvrir les frais d'exploitation de gestion – qui représentent la moitié des sommes perçues au titre du péage – et les investissements réalisés par ESCOTA depuis la construction de l'autoroute. Il faut bien comprendre que les péages actuels de l'A8 correspondent pour moitié à des frais d'entretien, de gestion et d'exploitation du réseau routier ESCOTA dans sa globalité, à savoir 300 kilomètres. La question de la gratuité renvoie à celle de la prise en charge des coûts d'exploitation et d'entretien de l'A8. Ce point est indépendant du projet de contournement de Nice.

Concernant le financement du projet, trois possibilités ont été étudiées par la Direction générale des Routes du Ministère des Transports et de l'Equipement. Invitée à une réunion thématique au mois de janvier ou février 2006, elle pourra vous exposer la politique nationale sur le réseau autoroutier.

Il existe trois possibilités de financement d'une telle infrastructure :

- un financement sous la forme de ce qui existe actuellement pour le réseau routier national, dans le cadre par exemple des contrats de plan, avec une participation de l'Etat et des collectivités locales, ce qui impliquerait une infrastructure gratuite ;
- la mise en concession, après appel d'offres européen, ce qui impliquerait la mise en place d'un péage selon des règles à définir entre les deux infrastructures (A8 et contournement de Nice) pour n'en pénaliser aucune ;
- le contrat de partenariat, solution innovante actuellement l'étude.

Compte tenu du coût des projets, la première possibilité impliquerait un report de réalisation. En outre, malgré ces informations, je préférerais que ce soit la Direction Générale des Routes qui réponde à ces interrogations à la fin du débat public.

Walter D'ONOFRIO, Président départemental de l'Union gaulliste et d'un collectif de droit civil

Il serait juste que le nouveau projet soit au moins gratuit pour nos concitoyens.

Jean-Raymond VINCIGUERRA, Conseiller Général

Philippe Unterreiner a largement évoqué la DTA. En cas de projet routier nouveau, il y est question de réservation d'emprise, la priorité étant accordée aux transports collectifs. Je partage en ce sens les déclarations de Messieurs Allemand et Estrosi. Demander la réalisation forcée d'un projet

concurrent à la réalisation des équipements de transports collectifs est une démarche dangereuse. Je suis également d'accord avec Messieurs Allemand et Estrosi sur le choix d'une décision consensuelle. Ils ont d'ailleurs démontré qu'une telle attitude était possible. Nous avons obtenu ce consensus au Conseil Général et je n'ai rien à rajouter à tout ce qu'a dit Monsieur le Président et Ministre Estrosi. Sa déclaration, ses demandes et son intervention sont parfaitement cohérentes avec la demande de Monsieur Allemand. Je considère qu'il faut éviter de sortir d'un tel contexte consensuel.

Messieurs Allemand et Estrosi ainsi que Monsieur le Maire d'Antibes ont demandé que d'autres options soient envisagées. A ma connaissance, la CPDP a la possibilité de solliciter des études complémentaires. Il ne faut pas s'en tenir à la rédaction de cahiers d'acteurs, qui sont souvent très nombreux au cours des débats publics. Si nous n'obtenons pas d'études complémentaires, je considérerais que le débat public aura été tronqué par le maître d'ouvrage, et je doute que la CPDP puisse accepter un tel état de fait. Une dernière option consiste à attendre la réponse des transports collectifs.

Jean-Claude COQUET

La CPDP n'est pas en charge du projet mais du débat. Vous exprimez un besoin, que nous formulerons à la CNDP puis au maître d'ouvrage. Si une forte demande d'études complémentaires se dégage, Monsieur le Ministre des Transports en tiendra compte. Ma mission est de m'assurer que vos souhaits lui parviennent. Vous pouvez faire état de votre point de vue oralement, lors des réunions publiques, mais aussi par écrit, en rédigeant un cahier d'acteurs. Les cahiers d'acteurs permettent au Ministre de connaître précisément vos souhaits et vos propositions, sous une forme explicite et argumentée. Je vous invite à formuler vos propos par écrit.

Roland NERI, Président des habitants et commerçants des quartiers du Port de Nice

Je partage le point de vue de Messieurs Estrosi, Allemand et Vinciguerra. Je suis favorable à une autoroute de contournement gratuite, une autre autoroute à péage étant parallèlement à prévoir. Ainsi, les 350 000 habitants de la ville pourraient se rendre sur leur lieu de travail, à l'extérieur, sans être contraints de payer.

Jean-Claude COQUET

Nous prenons bonne note de votre opinion.

Monsieur JOVER, Président de l'Association de Défense de l'environnement de Villeneuve-Loubet

Ce débat ne concerne pas que le contournement routier de Nice ; il concerne une zone qui s'étend de Mandelieu à Nice et touche directement les communes d'Antibes et Villeneuve-Loubet. Je déplore l'intitulé erroné du débat public et considère qu'il doit être modifié.

Jean-Claude COQUET

Certes, le libellé est restrictif. Toutefois, à ma connaissance, la DDE est engagée avec ce nom pour des raisons de distinction de catégories de financement. Ce projet comporte toutefois un sous-titre.

Lucien BOLLOTTE

Le sous-titre est *Le contournement routier de Nice : un grand projet pour mieux circuler d'Est en Ouest dans le département des Alpes-Maritimes.*

Jean-Claude COQUET

En outre, vous verrez dans notre journal, tiré à 100 000 exemplaires, les dates des réunions de proximité à Cannes, Antibes, Valbonne, Cagnes-sur-Mer et à Mouans-Sartoux.

Monsieur JOVER

Je considère qu'il faut transmettre ce message aujourd'hui, au lancement du débat public. Les médias et vous-même doivent bien faire savoir que la ville de Nice n'est pas seule concernée.

Docteur GILLARD, écologiste indépendant et Vice-Président de la Coordination contre l'A8bis de 1986 à 1998

Je me félicite du lancement de ce débat. Je m'étonne cependant que les dossiers de la DDE ne fassent pas allusion à d'autres propositions, qui ont déjà été élaborées. Dès 1986, le projet d'une autoroute dans le moyen-pays était envisagé pour résoudre les problèmes de saturation de trafic. Je ne vois pas en quoi elle permettrait de résoudre ces problèmes entre Cannes, Antibes et Nice. Une étude avait été demandée à Cofiroute, qui avait dégagé un projet dix fois moins onéreux que celui de l'A8 bis. Un autre projet qui pourrait être à nouveau proposé est celui de la médiane. Or aujourd'hui, vous nous proposez un projet A8 ter. En conséquence, je souhaite que soient étudiées trois ou quatre autres propositions, dont certaines existent déjà. Il ne s'agit pas de rédiger des cahiers d'acteur ou de refondre ces études. Il existe également un dossier, et un film réalisé par un cabinet italien, sur la possibilité de prolongation du doublement de l'A8 en souterrain. Afin de ne pas perdre de temps et d'offrir des propositions diverses, la présentation de ces dossiers s'impose, dans un débat qui se veut transparent et démocratique.

Jean-Claude COQUET

J'invite la DDE à apporter une réponse.

Philippe UNTERREINER

Vous souhaitez que l'on reprenne les trois propositions élaborées dans les années 90, à savoir, la médiane, l'alternative de Gefida et l'étude Cofiroute. En lisant le dossier de débat public, vous vous

apercevrez que la liaison souterraine Biot-Saint-Isidore correspond à l'option Ouest courte autoroutière. Il existe cependant des différences entre votre proposition et la nôtre. Vous souhaitez en effet des tubes séparés pour les véhicules légers et les poids-lourds alors que nous proposons deux tubes groupant véhicules légers et poids-lourds. Outre ces modalités, le principe même d'une liaison autoroutière directe entre Biot et Saint-Isidore (solution Ouest courte) ou d'une liaison autoroutière souterraine entre Les Bréguières et Saint-Isidore (solution Ouest longue) demeure. En étudiant le dossier du débat public, vous comprendrez qu'à partir du schéma du peigne, nous avons élaboré six options en tenant compte des propositions des associations en tant que contre-projets à la réalisation de l'A8bis et de l'A58. Je ne comprends pas les raisons pour lesquelles nous ressortirions le dossier du projet de l'A8bis alors que nos études sont basées sur vos contre-propositions.

Docteur GILLARD

Vous ne citez pas toutes les propositions. En outre, le projet que nous avons suggéré était entièrement souterrain. Cette proposition n'a pas été étudiée par Cofiroute mais par un cabinet italien. L'étude Cofiroute portait sur un projet concernant le littoral, enterré sous la RN98. Je n'ai pas vu le projet dont j'ai fait état ; je souhaiterais qu'il soit présenté.

Philippe UNTERREINER

Si je vous comprends bien, le projet mené par le Gefida correspond bien à notre proposition Ouest courte. A l'Est, dans les trois options, l'aménagement sur place correspond à une des contre-propositions formulées par la CLC. Je tiens à rappeler le raisonnement que nous avons conduit ces trois dernières années. Nous nous sommes appuyés sur six options et les avons combinées ; nous pouvons vous présenter les 24 scénarios que nous avons construits et analysés ; nous pouvons même vous en présenter le tableau. Vous verrez que les combinaisons que vous demandez ont bien été envisagées. Elles n'ont toutefois pas été retenues car elles ne répondent pas aux trois objectifs fixés, à savoir fluidité, sécurité et accessibilité. Nous sommes prêts à ressortir éventuellement les différentes analyses que nous avons pu faire.

Jean-Claude COQUET

Je ne sais pas si la réponse donnée vous satisfait. Il me semblait bien que la DDE s'était inspirée d'un projet. Si vous en étiez l'auteur, je vous en félicite.

Nicolas GANNEAU,, représentant du Mouvement national universitaire

Je regrette que la communauté étudiante soit oubliée dans ce débat, alors que Nice est une ville universitaire. Compte tenu de la masse des trajets pendulaires, le désengorgement de la ville de Nice constitue une préoccupation importante pour les étudiants. Les corollaires en sont la saturation des logements étudiants et la saturation des transports en commun. Aussi, la réalisation d'un contournement de Nice représente une démarche tout à fait positive. En outre, la population étudiante dispose de peu de moyens. Par conséquent, nous souhaitons savoir s'il sera possible de bénéficier de réductions pour l'accès à cette autoroute et, plus largement, à l'ensemble des

transports en commun à Nice. Nous nous heurtons par ailleurs actuellement à des problèmes de navette et de parking.

Jean-Claude COQUET

Je ne peux évidemment pas vous répondre en lieu et place des sociétés concessionnaires, mais je prends acte de votre demande. Dans la feuille que vous aviez remplie, j'avais relevé les observations suivantes : rapidité de réalisation des projets et gratuité pour les étudiants. Votre avis sera versé au dossier ; quant à la deuxième question, je crains qu'elle ne se situe en dehors du débat. Je demande néanmoins à la DDE d'en prendre bonne note et de la transmettre à qui de droit.

Lucien BOLLOTE

Cette question est écoutée, enregistrée, notée, notamment en vue de la préparation de la séance sur le financement.

Jean-Pierre ZIROTTI, membre de la CPDP

La démarche suivie par les universités et les collectivités locales depuis dix ans pour donner naissance à une nouvelle implantation universitaire a été guidée par le souci de faciliter les accès aux sites universitaires sans avoir recours à un véhicule automobile. Aussi, un nouveau site a été créé à l'Est de la ville de Nice à l'emplacement des anciennes casernes Saint-Jean-d'Angely ; ce site est desservi par le réseau ferré (Gare de Riquier) et sera traversé par le tramway. La politique validée par l'Université est de ne pas aspirer les véhicules sur ce site mais d'y faciliter le stationnement. L'offre en transports en commun y sera en outre sensiblement renforcée. Toutes les études en cours relatives à la création de nouveaux sites universitaires intègrent comme première contrainte la question de l'accessibilité par les transports en commun. Voilà les éléments de réponse que je peux vous fournir, mais qui ne répondent pas à l'ensemble de votre question. Le problème du logement, que vous avez souligné, pèse aussi très lourdement dans notre capacité à accueillir des étudiants originaires de l'extérieur du département. Nous essayons d'ailleurs de le résoudre, en partenariat avec le Département et d'autres villes avec lesquelles nous sommes impliqués.

Jean-Claude COQUET

Vous venez de recevoir la réponse de quelqu'un qui, en dehors de ses activités au sein de la CPDP, exerce des responsabilités universitaires. Il s'agit donc d'une réponse tout à fait autorisée.

Louis NEGRE

Président de l'Agence de Déplacements et d'Aménagements des Alpes-Maritimes

En réponse à ce jeune homme désireux de savoir s'il existait une tarification pour les étudiants, je signale que, dans la cadre de la CANCA, nous avons fusionné les quatre réseaux existants en un seul pour 500 000 habitants. Nous avons également mis en place une tarification unique pour l'ensemble des 24 communes. Par ailleurs, nous avons mis en place, à partir du mois de septembre 2005, une

tarification attractive de 10 euros par mois permettant aux scolaires de se déplacer à travers ces 24 communes, pour des raisons scolaires ou non. En outre, nous avons lancé l'étude d'un projet de tarification spécifique pour les étudiants. J'espère que nous pourrions aboutir dans le cadre du SYMITAM.

Louis INNOCENTI

Riverain de l'autoroute à La Trinité, responsable de l'Association du Val de Laghet

Le débat a porté essentiellement sur un tronçon de l'autoroute. Or les déplacements s'effectuent dans les deux sens, à savoir de l'Italie vers la France mais aussi de l'Ouest vers l'Est. Vous avez cependant omis la périphérie de l'autoroute et les projets tels que les pôles de compétitivité pour le plateau Tersier ou le Lycée de Drap. La continuité du trafic mixte, poids-lourds et véhicules particuliers, se poursuivra malgré la présence de deux tubes supplémentaires. En fait, ce n'est qu'un morceau de 20-25 kilomètres qui sera peut-être fluidifié, mais le trafic international continuera encore pendant des années. Ce problème s'étend aux routes adjacentes à l'autoroute et rejaille sur l'environnement (perturbation des végétaux, rejets dans l'eau, pollution aérienne due aux rejets des gaz d'échappement, pollution dans les sols, etc.). En outre, le plateau Tersier est présenté comme un pôle de compétitivité et de développement économique de l'Est des Alpes-Maritimes mais rien n'est précisé sur la Principauté de Monaco et sa possible liaison avec le plateau Tersier. Par ailleurs, en tant que natif et habitant de La Trinité, je vous affirme que la zone où est actuellement implantée l'autoroute A8 est un secteur particulièrement fragile. Cette fragilité est liée à l'implantation de l'autoroute, aux travaux de confortement pour l'adduction d'eau à Sainte-Thècle au-dessus de la D 204 ainsi qu'au départ de l'assise de l'autoroute en rive du Piémont pour l'accrocher sur la dalle rocheuse du Parc départemental de la Grande Corniche.

Jean-Claude COQUET

Je vais me permettre de résumer vos propos. Selon vous, pour une solution dont l'intérêt est limité, il existe des problèmes aux deux extrémités de ce secteur que vous connaissez parfaitement. Votre question concerne les projets hors de la zone traitée.

Louis INNOCENTI

En équipant le plateau Tersier et en réalisant le Lycée de l'Est, qui se trouve dans une zone voisine, il est possible d'envisager une voie ferrée ou d'autres projets. Une cohérence générale du département est nécessaire en prévoyant l'avenir et la périurbanisation de ce que nous souhaitons réaliser. Quant au développement durable, dont fait état le débat public et tel qu'il nous est proposé, il est difficile à appréhender. D'après ce que je peux ressentir et ce que notre Association ressent...

Jean-Claude COQUET

Je vous demande d'abrégé, Monsieur, s'il-vous-plaît, car nous devons respecter un certain horaire.

Louis INNOCENTI

Je voudrais demander à la DDE ainsi qu'aux responsables élus et associatifs de se préoccuper des riverains, soumis à de nombreuses nuisances, dont on ne fait pas cas malgré les courriers des associations. A titre d'exemple, je signale avoir constaté aujourd'hui le démarrage d'un chantier de rénovation, sur la route que je fréquente cinq fois par jour.

Jean-Claude COQUET

La DDE souhaite-t-elle apporter une réponse rapide ou préférez-vous noter et répondre ultérieurement par écrit ? Votre question étant enregistrée, je suggère de reporter la réponse de la DDE, qui sera communiquée sur notre site Internet.

Madame, voudriez-vous intervenir sur le même sujet ? Je vous l'autorise, mais très rapidement. Nous devons ensuite donner la parole à trois intervenants, Messieurs Nègre, Vejdovsky et Gasperini, à qui je demande de rejoindre la tribune.

Laurence DALSTEIN-RICHIER

Je travaille dans le domaine de la pollution atmosphérique en étudiant ses conséquences sur la forêt et la végétation. La pollution ne concerne pas que les abords de l'autoroute ; ses effets se font sentir beaucoup plus loin, à des centaines de kilomètres. Malgré tout, mon opinion est positive sur le projet dans le cadre de ce débat. Je pense en effet que, pour combattre la pollution atmosphérique, il faut éviter les embouteillages, générateurs d'une telle pollution. A cet effet, il faut fluidifier la circulation automobile, ce qui est capital pour les véhicules légers. L'amélioration du réseau routier pourra diminuer à court terme la pollution. Pour les poids-lourds, générateurs d'une pollution atmosphérique plus grande, les solutions de développement des réseaux ferroviaire et maritime ont été évoquées pour y pallier. Je me félicite d'une telle initiative, qui ne pourra que contribuer à diminuer cette pollution. En adoptant une attitude résolument optimiste, je considère que nous aurons forcément besoin d'un réseau routier doublé, pour des véhicules utilisant de moins en moins de pétrole, mais des carburants propres. En conséquence, le réseau routier est sans aucun doute à développer.

Interventions des invités

Louis NEGRE

Président de l'Agence de Déplacements et d'Aménagements des Alpes-Maritimes

Je souhaiterais formuler quelques remarques. Il est 21 heures, nous sommes tous fatigués et l'assistance a diminué, ce qui est dommage. Je constate et prends acte avec satisfaction d'un premier point : l'instauration du débat public constitue une méthode nouvelle dans les Alpes-Maritimes. Certains d'entre vous hochent la tête, mais nous nous souvenons tous – n'est-ce pas Docteur Gillard – d'une époque antérieure aux années 90 où la méthode utilisée était différente. Nous devons aujourd'hui nous féliciter de l'existence du débat public et d'une commission particulière qui s'assure que toutes les opinions soient exprimées et qu'il y ait une discussion ouverte. Elle fait en sorte que tout soit examiné avec la plus grande transparence et que chacun puisse accéder au débat pour faire valoir son point de vue. En cas de désaccord – ce qui se produit souvent – l'argumentation du débat en démontre la démocratie. Cette méthode nouvelle constitue donc une démarche positive, permettant de s'exprimer au travers d'un dialogue constructif.

En deuxième lieu, je dirai que le diagnostic d'une Côte d'Azur asphyxiée est désormais partagé par tout le monde. Je n'ai rencontré personne qui soit satisfait de la situation actuelle et en souhaite la poursuite en l'état. Il suffit de prendre le train, saturé à certaines périodes de la journée, ou d'emprunter les voies routières, elles aussi saturées. Nous ne pouvons que constater également que les embouteillages sont de plus en plus importants. Je rappelle que, dans les Alpes-Maritimes, il y a 4 millions de déplacements pour un jour moyen de semaine. De plus, les Alpes-Maritimes sont la conurbation française où la population est la plus mobile (3,75 déplacements par jour et par personne). Le phénomène tend à se poursuivre ; l'ensemble des études prospectives indiquent que les déplacements augmenteront. En conséquence, le diagnostic est partagé : il est urgent d'agir.

Troisièmement, nous pouvons constater une approche nouvelle des institutionnels – et vous l'avez entendu à travers tous ceux qui se sont exprimés avant moi –, qui accordent désormais aux transports en commun une place essentielle. Ceci est vrai tant au niveau du discours – ce qui démontre déjà une évolution – que des actes. Je ne parlerai pas du secteur ferroviaire, que tous ceux qui sont encore là connaissent par cœur. Je rappellerai simplement que l'ouverture de la ligne Cannes-Grasse, la troisième voie, l'amélioration des Chemins de Fer de Provence et la LGV sont des réalisations ou des projets soutenus de façon quasiment unanime par l'ensemble des forces collectives des associations dans les Alpes-Maritimes. Ce n'était pas le cas il y a dix ou quinze ans. Quant aux transports urbains ou interurbains, là encore, le discours a laissé la place aux actes. A titre d'exemple, je citerai l'augmentation annuelle du budget consacré aux transports, par le Conseil Général. Je rappelle également que, pour la CANCA, le dossier le plus important et le plus coûteux est bien celui des transports en commun, pour lequel une somme supérieure à 300 millions d'euros est engagée. Chaque année, des contributions de dizaines de millions d'euros sont octroyées au profit du réseau d'autobus. La volonté politique en la matière est indiscutable. Je rajouterai la création de la première ligne de tramway, d'un réseau unique de transports pour 500 000 habitants, d'une tarification unique et attractive pour les scolaires ainsi que la création d'une autorité unique de coordination de toutes les autorités de transports. Nous pouvons en déduire que les institutionnels,

les pouvoirs politiques et les décideurs se sont efficacement attelés au dossier des transports en commun, qui constitue un sujet de premier ordre.

De la salle

Et le vélo ?

Louis NEGRE

Je vous informe avoir présenté, à l'initiative de Christian Estrosi, un projet de schéma directeur des modes doux, notamment de vélo, sur l'ensemble du département. Le Conseil Général a prévu d'accorder 5 millions d'euros par an pour la mise en place d'un schéma directeur des pistes cyclables. L'octroi d'une telle somme est sans précédent. En Allemagne, pays très performant en la matière, le Gouvernement n'a engagé qu'une somme de 100 millions d'euros pour tout le pays. En multipliant la somme octroyée dans les Alpes-Maritimes par le nombre de départements, je vous laisse apprécier le montant. Cette démarche démontre notre prise de conscience pour la mise en place de modes doux de déplacements, domaine dans lequel nous essayons actuellement de rattraper un retard considérable.

Les transports en commun constituent un sujet essentiel, mais il ne faut pas s'en tenir à une vision restrictive. Il est en effet nécessaire d'adopter une vision globale des déplacements. Je considère que les transports collectifs et les transports en commun doivent être accompagnés par une politique ambitieuse de Plans de Déplacements Urbains (PDU) au sein des communautés d'agglomération avec une politique cohérente qui concerne le stationnement, les parcs-relais, le covoiturage et les modes doux (notamment les pistes cyclables). C'est cette politique-là qu'il faut envisager, et nous l'envisageons. Nous sommes en tout cas dans ce domaine en pleine progression. Si nous continuons dans cette voie, nous arriverons bientôt au niveau des Suisses, des Allemands, des Italiens, des Anglais ou des Hollandais. Il faut également une vision de l'aménagement du territoire prévoyant – comme nous l'avons demandé dans le cadre de la DTA – la requalification de notre littoral, qui constitue un élément essentiel de l'attractivité de la Côte d'Azur. Cette démarche a été accomplie à Antibes et dans d'autres communes, mais il faut aussi savoir en accepter les conséquences sur les flux de circulation. La requalification de l'A8 pourrait même être envisagée en boulevard urbain. Il faudrait également une approche nouvelle de l'aménagement du territoire, pour réduire à la source les besoins de déplacement et faire coïncider les besoins d'urbanisation du territoire et des déplacements ; cette approche devrait être facilitée par les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). Enfin, notre politique de développement durable devrait être plus ambitieuse afin de se donner les moyens de lutter contre la pollution (taux d'ozone fréquemment élevés) et de parvenir à de meilleurs résultats ; un effort en ce sens est d'ores et déjà accompli par le Conseil Général et la Communauté d'agglomération.

En conséquence, je propose la réalisation d'une étude d'impact sur une politique de déplacements plus ambitieuse. Il conviendrait de déterminer les effets d'un véritable cadencement du ferroviaire, d'un nouveau matériel plus confortable et en quantité plus importante ou de tarifications plus attractives et plus simples. En matière de transports en commun, il faudrait observer les incidences de la mise en place du réseau de tramways (lignes 2 et 3) avec les chemins de Fer de Provence (ligne 4), du TCSP de Cannes, d'une offre plus volontariste sur les AOTU en général et de projets

novateurs sur le TSCP (entre Antibes et Sophia-Antipolis ou sur l'A8). Nous pourrions aussi imaginer une tarification unique des transports interurbains dans les Alpes-Maritimes. Voilà brièvement quelques pistes dont nous pourrions nous préoccuper en ayant par ailleurs une application concrète de la loi de 1996 au travers des PDU et un accompagnement par les modes doux de déplacements.

Enfin, je termine par une proposition que vous avez examinée dans votre projet, qui concerne le transit par ferroutage et merroulage. Dans ce domaine, je vous annonce aujourd'hui qu'à partir du 14 janvier 2006, un arrêté préfectoral interdira la circulation de citernes routières d'oxyde d'éthylène à travers les Alpes-Maritimes. En tant que Maire de Cannes, je me suis battu pendant des années pour attirer l'attention des grands décideurs locaux sur les risques que pouvait représenter la circulation de 200 véhicules de matière dangereuse à travers une conurbation d'un million d'habitants. En conséquence, le ferroviaire et le transit par mer méritent un examen attentif. Cette réflexion nous amène à une question qu'il faut absolument examiner et à laquelle il faudra répondre, mais je crois d'ailleurs qu'elle constitue votre objectif numéro 1 : la valorisation des projets en cours. Une politique plus ambitieuse des transports en commun est-elle de nature à annihiler la nécessité d'une infrastructure nouvelle ? Depuis dix ans, les mêmes discours et les mêmes oppositions sont formulées sans qu'aucune réponse ne soit fournie. Je félicite en outre tous ceux qui sont ici pour leur attitude responsable, contrairement à ce que nous avons pu connaître lors du débat public relatif au Port de Nice par exemple.

Je souhaite que ce débat soit constructif et nous permette, en tant que décideurs, de choisir la meilleure solution pour assurer des déplacements de qualité dans les Alpes-Maritimes et ensuite agir. Je considère que l'immobilisme est la pire des situations.

Je m'exprime maintenant à titre personnel. Je fais un rêve, Docteur Gillard, et j'imagine que le combat que vous avez mené il y a quelques années avec toute une série d'associations a grandement inspiré Philippe Unterreiner et Lucien Bollotte. Il faut avouer que la solution 1 courte qui est proposée ressemble étrangement à celle qui avait été préconisée par les associations de défense de l'environnement. Ne peut-on y voir le début d'un consensus à l'Ouest ? Quant à l'Est, vous avez entendu les deux propositions, à savoir un tunnel bidirectionnel ou un aménagement sur place. Tout l'intérêt du débat consistera à affiner ces deux propositions, ce qui nous permettra peut-être de trouver un consensus et de parvenir, dans les déplacements et les transports, à la paix entre les uns et les autres mais aussi d'avoir une vision prospective unifiée et partagée pour notre département.

Xavier GODARD, membre de la CPDP

Pour éclairer l'assistance et plusieurs interventions, je vous informe qu'une réunion thématique sur le transport de marchandises sera organisée le 24 novembre 2005. A cette occasion, nous examinerons les possibilités de report de trafic routier vers la mer ou le fer. Concernant le ferroviaire, nous inviterons très vraisemblablement Michel Croc, représentant de RFF, pour nous éclairer sur ce que peut représenter le potentiel du ferroviaire. Je ne sais pas si la décision de RFF sera annoncée le 24 novembre, mais son intervention tiendra compte de ladite décision.

Pour rassurer Monsieur Nègre, je précise également qu'une séance au moins est prévue pour examiner toutes les options de développement des transports collectifs. Nous espérons pouvoir débattre sur toutes les idées présentées, ou d'autres ; nous réfléchirons sur la mise en place

éventuelle d'une politique volontariste du développement des transports collectifs. Toutes les interventions y font référence. La question centrale du débat est effectivement de savoir si ce type de politique permettra ou non d'envisager cet investissement routier, tel que proposé par le maître d'ouvrage.

Jean-Claude COQUET

Je passe la parole à Monsieur Molinari, secrétaire technique du Groupe Interdisciplinaire de Réflexion Maralpin.

Monsieur MOLINARI **Membre du GIR-MARALPIN**

Je remplace Monsieur Gasperini, que je vous prie d'excuser, et vais brièvement présenter nos grandes lignes de réflexion sur ce projet. Je dois tout d'abord vous rappeler que notre groupe s'est constitué voilà presque dix ans, au moment du paroxysme du grand projet du Mercantour et sa percée par un tunnel de 17 kilomètres censé être desservi par un réseau maillé d'autoroutes. Jean-Raymond Vinciguerra se souvient de ce combat que nous avons mené ensemble. A partir de ce moment-là, nous nous sommes consacrés aux percées subalpines et à l'aménagement du territoire maralpin. Notre particularité est de nous inscrire dans le long terme, en association étroite avec nos voisins ligures et piémontais, selon les principes exprimés par le projet de convention alpine, en cours de ratification à l'époque. Nos tâches ainsi cadrées débouchent sur une approche globale et collective, après avoir connu toutes sortes de projets : le doublement de l'A8, la voie verte, l'A8bis, l'A58, le projet Mercantour, la RN202bis qui perdure, le remaniement du Port de Nice pour l'accueil des navires de croisière de 300 mètres de long, le projet de Nice-Paris, etc. Dans cette succession de projets portant essentiellement sur des infrastructures nouvelles, notons leur anachronisme, leur extravagance, leur approche sectorielle, parcellaire et étriquée, dans le temps comme dans l'espace.

Les services de l'Etat ayant dressé un constat sévère de la situation du département des Alpes-Maritimes, le Gouvernement a signé la directive précise pour y remédier, la DTA, en évinçant le projet de métropole azurée. Ce projet prévoyait de pouvoir faire vivre 2 millions d'habitants sur le littoral, prônait une maîtrise de l'urbanisme, la fin de l'étalement urbain et le transfert modal. Les résultats de la DTA n'ont pas été à la mesure des espérances. Quant au secteur du transport et des déplacements, l'approche de la LGV PACA n'a pas été pressentie. L'évocation des transports en commun a été extrêmement délicate – Jean-Raymond Vinciguerra s'en souvient – de même que les déplacements cyclables ou les transports de marchandises.

Le maître d'ouvrage nous a présenté ce soir un projet de contournement routier, issu et validé par la DTA, mais également issu de la DDE. A la lecture de ce dossier, qui nous est parvenu tardivement, nous ne pouvons que confirmer nos craintes. Ce projet est biaisé car sa désignation en est fallacieuse, ce qui a déjà été dit : il s'agit d'un projet strictement autoroutier et non routier. De plus, il ne concerne pas que le secteur niçois, ce qui a été dit également. Ce projet est surtout totalement

anachronique car, en dépit de l'échec patent de la politique du tout automobile, il s'inscrit dans un scénario tendanciel pour poursuivre la même politique qui a sévi jusqu'alors. Le doublement autoroutier est conçu pour devancer une demande irrésistible de trafic routier de transit et de déplacements automobiles urbains. Par ailleurs, ce projet se prête à l'ouverture de nouveaux fronts de valorisation spatiale, tels Sophia-Antipolis ou le plateau Tersier, ou d'urbanisation. Cette valorisation engendre des inconvénients désastreux sur le plan des déplacements, ce qui est prouvé, malgré l'existence des lois SRU et la DTA.

Ce projet s'appuie sur la reproduction tendancielle de comportements passés, sans prendre en compte les éléments fondamentaux de rupture. J'ai été ravi d'entendre les propos de monsieur Louis Nègre, selon lesquels il fallait laisser libre cours à un peu d'imagination, mais cette imagination est fondée sur des données. En effet, une rupture s'établit à l'échelle globale. Il s'agit de la hausse du prix du pétrole, de la mise en œuvre du protocole de Kyoto et des démonstrations épidémiologiques de l'impact fortement négatif de la production automobile. Les éléments de rupture existent aussi à l'échelle nationale : les réductions en cours sur le chrono-aménagement du territoire n'ont pas été prises en compte, de même que les autoroutes urbaines apaisées. Comme l'a souligné Monsieur Nègre, des associations, des groupements et des agences d'urbanisme travaillent sur une autre manière de gérer les autoroutes, résoudre les problèmes de déplacement, casser les idées reçues concernant le déplacement automobile et la façon de penser le temps des déplacements. Ce projet de contournement ne tient pas compte d'une rupture à l'échelle locale, matérialisée par le développement des transports en commun et le succès révélateur de la réouverture de la ligne Cannes-Grasse – insuffisamment évoquée et critiquée à l'origine –, dont on prétendait qu'elle était une fausse bonne idée. Enfin, se pose la question des ressources financières.

En conséquence, nous ne pouvons être favorables à un projet ne répondant pas à l'esprit fondamental de la DTA, c'est-à-dire la remise en question des avenants passés. Nous ne pouvons pas non plus considérer ce dossier comme satisfaisant à la demande de la CNDP car il contient un trop grand nombre d'imprécisions. Nous ne comptons apporter aucune caution, ni directe ni indirecte, à un projet considéré comme pervers pour le développement durable de notre territoire.

Nous demandons à la CPDP et la CNDP – je m'adresse au Président – d'engager dès à présent une réflexion sur d'autres points. La loi accorde toute latitude pour organiser le débat. Nous souhaitons que les questions que nous jugeons fondamentales fassent l'objet d'ateliers et que les sujets à peine effleurés soient débattus avec des experts nationaux et internationaux.

Nous demandons :

- un atelier sur un scénario rétroactif volontariste et sur les dispositions à prendre pour atteindre les objectifs fixés, qui sont fondamentalement les accords de Kyoto ;
- un atelier sur les dispositions à prendre dans la période transitoire jusqu'à l'échéance de la réalisation du projet pour faire face aux besoins réels de transport et déplacements.

Nous espérons que le premier projet réalisé sera la LGV PACA traversante.

Le débat public qui s'ouvre aujourd'hui est le premier d'une longue série dont je mentionnerai le projet de liaison Grenoble-Sisteron, qui nous intéresse car il aboutit dans notre département (RN 202bis). L'ensemble de ces débats vont aboutir à un recadrage des propositions formulées par le maître d'ouvrage du projet. A titre d'exemple, je citerai le projet du Port de Nice, qui a été

purement et simplement remis en question. Le présent débat, comme ceux qui l'ont précédé, risque de conduire nos concitoyens à s'interroger non pas sur les détails, les avantages ou inconvénients du projet mais sur le fond ainsi que sur son devenir à long terme dans son contexte le plus large, à savoir celui de l'ensemble de la Méditerranée.

J'ai exprimé à quel point le précédent débat et celui-ci se rejoignent ; il faut réfléchir avec beaucoup de recul et dans le long terme.

Jean-Claude COQUET

J'ai pris note que vous souhaitez que l'on approfondisse plusieurs sujets et vous propose la démarche suivante. Certains de ces sujets seront évoqués lors des réunions thématiques et de proximité. J'admets que le temps consacré sera certainement insuffisant pour un approfondissement des thèmes souhaités. Lors de ces réunions, nous dresserons la liste des questions plus précises qui émergeront. Des ateliers (un ou deux) seront prévus par la suite sur les sujets préoccupant le plus le public.

Je cède maintenant la parole à Monsieur Vejdovsky, membre de l'Association des Sept Communes contre l'autoroute A8 bis.

Michel VEJDOVSKY

Membre de l'Association des Sept Communes contre l'autoroute A8 bis

Voilà seize ans que nous attendons la possibilité de nous exprimer sur ce sujet. Il ne s'agit pas simplement de contourner Nice ; le véritable sujet est l'avenir de l'autoroute « La provençale » dans les Alpes-Maritimes dans les dix, vingt ou trente ans à venir. Ce sujet n'étant pas dissociable de l'avenir économique et social du département, il a fait l'objet de la DTA, longuement mûrie.

Notre position s'en réfère à la DTA, non pas parce que nous considérons qu'elle n'a aucun défaut, mais parce que nous ne voulons pas qu'un nouveau débat de six ans recommence. La DTA évoque deux points essentiels concernant les déplacements. Premièrement, elle accorde une priorité au développement des transports collectifs. Nous partageons entièrement cette position et considérons qu'il faut se consacrer pleinement à cette question. En effet, les transports collectifs constituent la solution capitale de l'avenir des déplacements. Je déplore toutefois que ne soit *a priori* envisagé qu'un transfert modal de 10 % entre le transport routier et le collectif. Il faudrait une plus grande ambition dans ce domaine ; il faut garder à l'esprit que le transfert intermodal doit être l'organisation d'un réseau hiérarchisé dans le département. La voie ferroviaire du littoral de Mandelieu-Cannes jusqu'à Menton bénéficierait ainsi de relais organisés avec les transports urbains de Nice et des autres villes. Nous sollicitons à ce titre l'aide des Maires d'Antibes, Cannes, Sophia-Antipolis, etc. : le visage des Alpes-Maritimes en serait changé. Ce type de transfert modal existant dans d'autres pays d'Europe, nous pouvons nous aussi le réaliser.

Notre association s'est opposée à l'A8bis, mais est favorable à un projet alternatif. Nous redoutons que ce débat ne nous présente un clone de l'A58. En conséquence, nous proposons une quatrième solution qui s'appuie sur l'analyse de deux problèmes différents dans le domaine du routier, à l'Est et à l'Ouest du Var. Cette solution n'est que complémentaire du développement des transports collectifs, qui doit constituer une priorité. A l'Ouest du Var, il existe des difficultés croissantes entre Biot, l'aéroport et Saint-Isidore, du fait du mauvais positionnement de l'A8. Elle est en effet à cet endroit trop proche du littoral, ce qui ne se produit sur aucun autre tronçon, d'Aix à Menton. A Cagnes-sur-Mer, l'autoroute n'est qu'à un kilomètre du littoral. Par conséquent, elle capte tous les trafics et en devient ainsi un boulevard urbain, emprunté notamment par une population qui se rend au centre commercial de Cap 3000. Ainsi, les déplacements de 130 000 véhicules chaque jour ne sont pas autoroutiers. Notre première proposition est donc de dévier l'autoroute de Saint-Isidore à Biot pour lui donner le tracé qu'elle aurait dû avoir dès l'origine. J'ai connu les ingénieurs successifs qui avaient imaginé un tracé au travers des collines ; leur idée n'a malheureusement pas été suivie. L'autoroute actuelle pourrait être déclassée et rendue aux communes ou aux départements se trouvant sur son passage pour en faire une voie urbaine dédiée aux transports collectifs.

Quant au problème du contournement de Nice, il faut d'abord bien comprendre que l'autoroute n'est pas homogène. Il y a trois secteurs, d'une longueur de six kilomètres au total, où l'une des deux chaussées dispose de deux voies alors que la chaussée d'en face en possède trois. Une autoroute de deux ou trois voies permettrait une capacité d'écoulement de plus de 100 000 véhicules par jour. Les prévisions les plus pessimistes en prévoyant 95 000, l'efficacité d'un tel dispositif n'est pas à démontrer. Je ne comprends pas pourquoi une dépense de 1 ou 2 milliards d'euros devrait être effectuée alors qu'il suffit de terminer l'ouvrage actuel ; pour 300 ou 400 millions d'euros, vous réalisez une autoroute qui fonctionne.

Monsieur Vejdovski projette sur écran des vues lui permettant de démontrer la thèse qu'il vient d'exposer sur le nombre de voies.

L'une des voies centrales deviendrait une voie de secours, bien utile en cas d'incendie ou d'accident. Cette troisième chaussée disponible pourrait être ouverte dans le sens normal en cas d'encombrement. En ne dépensant que 400 ou 450 millions d'euros, vous pourrez réaliser une autoroute à trois voies, plus trois voies, plus deux voies. Le seul endroit urbanisé se situe à Nice-Nord, où l'autoroute est déjà à deux fois trois voies. Le coût de ce projet est tellement faible que vous pouvez prévoir une protection phonique appropriée, pour éviter les nuisances sonores aux habitants de ce quartier. En effet, la diminution du trafic réduit les nuisances sonores de trois décibels, ce qui représente une baisse infime. Le discours selon lequel un souterrain éviterait le bruit est faux ; ma proposition, en revanche, permettrait une réduction notable de l'intensité sonore.

Les conditions de sécurité, d'accessibilité et de fluidité, précédemment évoquées, seraient satisfaites avec une autoroute à deux fois trois voies, qui pourraient même communiquer. Toutefois, les échangeurs seraient à revoir. Quant à la sécurité, le tracé (montée, virages, etc.) est peut-être un peu difficile, mais il est préférable à un tunnel de 10 kilomètres de long.

Monsieur Vejdovsky présente le tracé et sa coupe géologique.

Le terrain est meuble à peu près partout. En revanche, à 40 mètres d'altitude, Monsieur Unterreiner, vous « cognez » dans la couche jurassique. Les aléas techniques impliqueraient un surcoût ; la somme de 900 000 euros serait largement dépassée pour atteindre plutôt 1,5 milliard d'euros.

Sur la section Ouest, je propose un seul tube regroupant uniquement les voitures particulières, pour un coût de 700 000 euros. En effet, la nécessité d'un deuxième tube à l'Ouest n'est pas évidente. Il n'est pas démontré que dans vingt ans, nous ayons besoin d'écouler un trafic poids-lourds important. Il faut donc appliquer une politique d'économie de précaution. En conséquence, les travaux de la section Ouest (environ 700 millions), ceux de la section Est (environ 500 millions) permettant une troisième chaussée, ainsi que les travaux sur les échangeurs s'élèvent au total à 1,2 milliard d'euros. Toutes les autres propositions que vous avez présentées s'élèvent à 2 ou 2,4 milliards d'euros. Je crains que vous ne puissiez jamais rassembler cette somme ; le projet envisagé serait ainsi reporté à une quinzaine d'années au moins, alors que nous attendons depuis déjà quinze ou seize ans. Je pense donc qu'il faudrait au moins réaliser la section Est à 500 millions d'euros car elle peut *a priori* être financée.

Nous préconisons la solution la moins onéreuse, la plus rapide et la plus respectueuse de l'environnement et des populations, dont l'efficacité a été attestée par un bureau d'études international. Je vous en remets le rapport, Monsieur le Président.

Nous sommes ici pour envisager une solution réaliste et faisable. Sur la carte que je vous présente, vous voyez les grands travaux à réaliser sur la Côte-d'Azur : l'autoroute et ses déviations, les TCSP, les tramways, le ferroviaire, etc. Tous ces projets exigeant plusieurs milliards d'euros, il nous faut choisir la solution la plus économique. J'aurai peut-être une petite chance d'en voir le début.

Jean-Claude COQUET

Vos propos appellent de nombreuses réponses, que l'on ne vous apportera pas immédiatement. Nous allons poursuivre le débat avec la salle. Je vous invite néanmoins à nous faire part de votre réflexion sous la forme d'un document écrit, que nous verserons aux dossiers du débat. Nous devons examiner pendant quelques minutes les questions posées. Certaines réponses, plus complexes, seront fournies ultérieurement. Il y a également des avis, qui n'appellent pas de réponse.

Echanges avec le public

Jean-Claude COQUET

Examinons la question de Monsieur Capeletti, membre de l'Union patronale des Transporteurs. Il est pressé de voir ce projet se réaliser. En son absence, je vais lire la question.

« Au vu de l'urgence du projet, pourquoi six ans d'études ? »

Lucien BOLLOTTE

J'ai indiqué que nous travaillons sur ce projet depuis bientôt trois ans, et non six ans. Pendant cette période, nous n'avons pas simplement réalisé les cinq études techniques, mais également analysé les besoins, les contraintes et le cadrage par rapport à la DTA. Une concertation a été lancée dans un comité de pilotage, qui s'est lui-même appuyé sur un comité technique. Des études techniques et géologiques ont été effectuées, de même que des études de trafic, de tracé et des études socio-économiques. Après avoir écouté avec la plus grande attention la présentation des coupes par Monsieur Vejdovsky, je voudrais vous rassurer en vous indiquant que nous travaillons en collaboration avec des géotechniciens et des géologues. En comparant des infrastructures de cette ampleur (contournement de Nantes, Bordeaux, Strasbourg), nous pouvons constater que les durées sont identiques car elles résultent de la complexité du milieu urbain (foncier, occupation de l'espace, environnement, nuisances).

Jean-Claude COQUET

J'ai sous les yeux la question de Monsieur Perna, Président de l'Association Région Verte, qui peut être analysée comme un avis. Il y formule de nombreuses propositions.

Monsieur PERNA

Je souhaite tout d'abord que les responsables associatifs prennent part au débat dès le début de la réunion. Vous pouvez constater que tout le monde est parti ; les responsables associatifs ont la parole, mais les décideurs ne sont plus là, hormis deux ou trois responsables de l'Administration et quelques élus. Je demande donc solennellement de donner la parole à un responsable associatif en début de séance, lors de la prochaine réunion.

Depuis trente-cinq ans, je m'occupe des nuisances de l'A8. Le péage est amorti depuis 1992, mais nous continuons à payer. Nous pouvons considérer qu'il s'agit d'un racket légalisé. Il y a eu des carences incontestables dans le domaine des transports publics ; nous réclamons depuis vingt ans le métrozur. Qui est responsable ? Les responsables politiques et de l'Administration changent ; ceux qui leur succèdent reprennent les dossiers, ce qui n'est pas toujours facile.

Nous demandons une augmentation des fréquences (toutes les quinze minutes) sur l'ensemble du réseau des Alpes-Maritimes, avec une régie départementale des transports et une carte unique (bus, SNCF, etc.). Il faudrait organiser les fréquences qui sont mises en place l'été, comme cela existe dans

certaines régions de France sur le réseau SNCF à deux voies. Un bel exemple à suivre est celui de la Société Ricard et de son catamaran électro-solaire de l'île des Embiez.

Pour les poids-lourds, il faut organiser leur transport par mer, comme à Toulon-La Seyne, et les faire transiter de Miramar ou Les Arcs vers l'Italie. Concernant le réseau routier, il faut supprimer les cent points noirs sur le littoral, conformément à notre demande depuis plus de vingt ans.

Quant à l'A8, il faut reprendre les propositions de Michel Vejdosky, à savoir réaliser l'A8 en tunnel de Biot à Nice et la transformer en voie urbaine et gratuite. Il faut créer un métro aérien, comme à Séville ou La Plagne, qui serait situé sur le secteur le plus encombré (aéroport-Arenas-MIN-Saint-Augustin-centre gare de Saint-Laurent-du-Var-Cap 3000).

Jean-Claude COQUET

Merci Monsieur. J'ai sous les yeux la question de Madame Brigitte Gourmenel, qui reprend un certain nombre de propositions formulées et concerne les solutions 2 et 3.

Brigitte GOURMENEL

Le devenir de l'autoroute actuelle après le dédoublement n'a pas été précisé par la DDE. Reste-t-elle partie intégrante de l'A8 ? Ces sections sont-elles déclassées et dévolues uniquement à la circulation urbaine ? S'il s'agit d'un doublement pur et simple de l'A8, ce projet est complètement autoroutier, l'appellation de « contournement routier » étant alors totalement fautive. Je veux connaître exactement la nature du projet : soit il s'agit d'une requalification de l'A8 avec doublement de l'A8 et augmentation de sa capacité (véritable projet autoroutier capable d'augmenter la circulation de transit et locale), soit il s'agit d'un contournement routier. Dans ce dernier cas, l'image envisagée est plutôt celle d'un boulevard périphérique. Or je n'ai pas l'impression que vous ayez décrit un boulevard périphérique.

Jean-Claude COQUET

La DDE veut-elle répondre ?

Lucien BOLLOTTE

Sur les termes employés, je tiens à préciser que « routier » est un terme générique, par distinction avec des modes de transport maritime ou ferroviaire. Je reconnais que la présentation des solutions doit décrire des caractéristiques précises. Dans notre jargon d'ingénieurs, nous avons toute une gamme de termes variés (autoroute, liaison à caractéristique autoroutière, route, etc.). Nous ne cherchons pas à vous tromper sur la teneur du projet.

Philippe UNTERREINER

La question du devenir de l'autoroute actuelle est ouverte, dans la mesure où le projet de contournement de Nice est réalisé et mis en service. Il faut toutefois bien comprendre que l'objectif

prioritaire est d'améliorer la sécurité entre Saint-Isidore et Nice-Est. A cet effet, il faut équilibrer les trafics entre l'autoroute actuelle et le contournement de Nice futur en prévoyant un péage entre les deux infrastructures pour équilibrer le trafic local et d'échange entre les deux vallées. Le trafic de transit, notamment les poids-lourds, empruntera le contournement de Nice, ce qui soulagera l'autoroute A8 et réduira les nuisances aux riverains. L'objectif est bien d'équilibrer les trafics entre les deux infrastructures, en maintenant un péage. Il sera différent de l'actuel. Dans l'hypothèse où l'autoroute A8 serait gratuite, tous les usagers l'emprunteraient alors que seuls les poids-lourds emprunteraient le contournement de Nice. En conséquence, le problème de sécurité et de saturation entre Saint-Isidore et Nice-Est ne serait pas résolu. Le maintien d'un péage est donc nécessaire aussi pour aider au développement des transports collectifs. Toute décision relative au péage de l'A8 engage la politique de développement des transports collectifs et de leur utilisation. Elle pose également la question de l'équilibre des trafics entre les deux infrastructures et de la sécurité entre Saint-Isidore et Nice-Est.

Brigitte GOURMANEL

Je n'ai absolument pas parlé de péage. Je voulais simplement savoir si, à l'Ouest de Nice, les sections doublées seront déclassées ou non. L'idée de boulevard urbain, qui me semble essentielle, a été évoquée précédemment. En cas d'incident grave (feu, inondations, séisme, etc.), nous n'avons aucun axe permettant aux véhicules de sécurité (pompiers, ambulances, etc.) d'intervenir rapidement entre l'Est et l'Ouest. Actuellement, tous les axes de transit ou de transport Est-Ouest sont saturés. Un tel axe ne sera pas créé avec votre projet.

Nous considérons que nous avons besoin d'un boulevard urbain dans lequel des voies seraient par exemple réservées à des véhicules de sécurité. Le projet de LGV semblait par ailleurs démontrer que nous avons besoin de transférer le fret routier sur le rail, en faisant une ligne mixte ; nous continuerons tout simplement le routier.

Concernant la dénomination, d'autres projet similaires ont été plus précis, comme à Bordeaux par exemple où il était question d'un contournement autoroutier.

Philippe UNTERREINER

Je ne reviendrai pas sur le titre du projet, que nous avons complété à la demande du Président de la CPDP. Nous avons étudié des solutions routières et autoroutières. Concernant le déclassement, une telle décision impliquerait d'intégrer l'autoroute dans un réseau routier national ou départemental ; elle deviendrait alors gratuite. J'ai abordé la question du péage car elle conditionne la répartition du trafic entre les deux infrastructures et la sécurité dans les tunnels. La sécurité doit être analysée en termes de sécurité dans les tunnels (qui est prioritaire), de sécurité routière et de secours. Je signale que notre autoroute est 2,5 fois plus dangereuse que les autres autoroutes en France. L'objectif est de la dédoubler sur une longueur suffisante pour pouvoir faire face au trafic nécessaire à la vie du département, comme le constat en a été dressé lors de la fermeture de l'A8 pendant neuf jours du fait de chutes de pierres entre La Turbie et Menton. Si un incident entraînait la fermeture de l'autoroute, le département ne pourrait pas continuer à vivre économiquement. Quant au devenir de l'autoroute A8, l'exemple de la section Est, à vocation plus urbaine, peut laisser envisager l'ouverture de nouveaux échangeurs (vallon de la Madeleine). Il faut bien prendre conscience que

toute saturation de l'autoroute A8 réduit la sécurité et défavorise les transports collectifs dans Nice ainsi que le tramway. L'ensemble de ces décisions est à envisager selon une vision globale sur les déplacements et les transports.

Jean-Claude COQUET

L'heure étant bien avancée, je vous propose de nous arrêter. Il reste quelques questions, qui feront l'objet de réponses par écrit, accessibles sur le site Internet et classées dans le dossier du débat. Je vous remercie pour votre patience, votre sagesse et la qualité du débat.

Index

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

Docteur GILLARD.....	28, 29, 35	Laurence DALSTEIN-RICHIER.....	32
Gefida.....	28, 29	Roland NERI.....	27
Jean-Christophe PICARD	24		