

# Atelier sur les projections de déplacements et l'impact de nouveaux jeux d'hypothèses favorables aux Transports collectifs

Nice, le 31 janvier 2006

**Xavier GODARD, CPDP**

Je vous remercie de participer à la dernière réunion de l'atelier portant sur les projections de déplacement susceptibles d'éclairer le débat public sur le projet de contournement routier de Nice. Je vous propose, dans un premier temps, d'effectuer un rappel de nos travaux précédents. Je rappellerai notamment les premières orientations issues de notre atelier de la fin du mois de novembre 2005. Je passerai ensuite la parole à la DDE et au Cabinet MVA afin qu'ils présentent les résultats des nouvelles simulations ou projections de déplacement commandées par la CPDP.

Lors du premier atelier, nous nous étions penchés sur des hypothèses qui se différenciaient de celles présentées dans le dossier du maître d'ouvrage. Une partie de ces hypothèses s'inscrivait dans le cadre d'une politique volontariste des transports collectifs. Pour exprimer cette politique volontariste, nous avons décliné trois variables.

- Une variable densification autour des transports collectifs en site propre permettait de jouer sur les hypothèses d'urbanisation à l'horizon 2020.
- La seconde variable visait à renforcer l'offre de transports collectifs notamment en site propre. A cette occasion, nous avons étudié certaines hypothèses de fréquence, en particulier sur les TER. Nous avons donc étudié ce que pourrait produire, à titre hypothétique, une telle politique volontariste. En effet, nous avons bien conscience qu'il s'agit bien de travaux de simulation à partir d'hypothèses. Nous n'avons pas pris en compte la dimension de faisabilité technique ou politique de ces hypothèses. Par la suite, nous pourrions inclure des commentaires sur la faisabilité de ces hypothèses. Pour l'instant, nous effectuons des simulations qui donnent des résultats. Nous nous interrogerons ultérieurement sur le caractère valable de ces hypothèses. J'effectue cette précision car l'une des hypothèses sur l'accroissement du transport collectif conduisait à avoir une fréquence de cinq minutes entre les TER. Nous savons bien qu'à un horizon 2020, cela ne semble pas réalisable.
- La troisième hypothèse émise dans l'optique d'une politique de transport volontariste portait sur la possibilité de mettre en place une restriction du stationnement à travers une tarification spécifique notamment dans les zones à forte densité. La politique de transport volontariste implique en effet d'accroître les transports collectifs mais aussi de réguler l'usage de l'automobile.

Nous étudierons donc toutes ces hypothèses au cours de cet atelier.

Nous devons également évoquer les autres variables dont la hausse sensible du coût des carburants laquelle n'est pas intégrée dans les simulations actuelles. Il me semble que le Cabinet MVA ou la DDE sont en mesure d'apporter des informations à ce sujet. Nous pourrions également évoquer une autre question importante : la notion de rupture de comportement. Elle n'est pas non plus intégrée dans les modèles, mais doit être posée lorsque nous effectuons des projections à un horizon de quinze ou vingt ans.

Je tenais à rappeler ces éléments afin que nous puissions mieux cerner le cadre de cet atelier, dans la continuité avec la première séance. Nous avons donné un mandat à la DDE qui a elle-même sollicité le Cabinet MVA pour faire tourner les modèles sur la base des hypothèses choisies ensemble. Nous prenons aujourd'hui connaissance de ces résultats et nous allons en discuter collectivement. Nous nous efforcerons de trouver un consensus. Si nous n'y parvenons pas, nous prendrons acte des différentes positions qui pourront s'exprimer.

Nous devons distinguer deux éléments essentiels dans nos discussions. D'une part, il peut exister des questions de compréhension des hypothèses et du fonctionnement du modèle. Nous devons également garder du temps pour interpréter les résultats issus du modèle. Enfin, je souhaiterais que nous puissions conclure cet atelier par des pistes pour l'avenir. Le débat public va prendre fin, mais la politique des transports de l'agglomération azurée va suivre son cours. Nous aurons du travail pour les prochains mois et les prochaines années.

Concernant ces questions de modélisation et de projection, si nous avons des recommandations à effectuer, c'est le moment. En effet, les occasions de réunir les différents acteurs sont relativement peu fréquentes. Nous devons profiter de cet atelier pour dessiner quelques pistes pour l'avenir. Je passe la parole aux représentants du Cabinet MVA pour une demi-heure de présentation des principaux résultats obtenus dans le cadre de la modélisation. Nous avons fait circuler une note qui sert de support à cette présentation.

## **I. Les hypothèses du scénario TC++**

### **Monsieur BECHAR, cabinet MVA**

Bonjour à tous. Je suis Monsieur BECHAR, du Cabinet MVA spécialisé dans la modélisation des déplacements et des prévisions de trafic. Comme l'a indiqué Monsieur GODARD, je vais vous présenter les résultats du test concernant un scénario volontariste en matière de transports en commun que nous avons appelé TC++.

Dans un premier temps, je rappellerai les hypothèses du scénario TTC++. Je présenterai ensuite les résultats à travers deux parties. La première partie portera sur l'impact sur la fréquentation des transports en commun et sur les parts modales de manière générale (modes doux, voiture particulière). La seconde partie portera sur l'impact du scénario vis-à-vis de l'utilisation de l'autoroute A8.

Les hypothèses du scénario TC++ ont été précisées dans le cadre de l'atelier au cours de la réunion technique qui s'est tenue le 12 décembre 2005. Elles ont notamment été formulées sur la base du travail réalisé par Gabriel JOURDAN. La simulation a été réalisée à un horizon 2020 en heure de pointe du soir. La plupart des résultats qui vous sont présentés sont donc en heure de pointe du soir. Certains calculs ont été effectués sur la base d'une journée complète. Cette simulation a été effectuée à l'aide du modèle multimodal développé depuis l'étude intermodale de 1998-1999 grâce au logiciel nommé CUBE TRIPS.

Le scénario TC++ est basé sur le scénario référence 2020 défini dans le cadre de la DTA. Il met en œuvre une politique très volontariste en faveur des transports en commun. Cette politique volontariste a été traduite à trois niveaux au sein du modèle de simulation. Le premier niveau est celui du durcissement de pénibilité de stationnement. Il faut savoir que le modèle comprend une variable stationnement sous la forme d'un temps nécessaire à la recherche d'une place de stationnement. Le second niveau est le développement massif des transports collectifs. Le troisième niveau est la densification de la population et des emplois autour des axes lourds de transport collectif.

Avant de commencer la présentation, je précise que nous avons distingué deux projections : les résultats « fil de l'eau 2020 » et la « référence DTA 2020 ». Le « fil de l'eau 2020 » est l'offre de la situation actuelle projetée à un horizon 2020. Dans ce scénario l'offre n'évolue pas, c'est à dire que nous ne faisons rien. La référence 2020 définie dans le cadre de la DTA prend en compte la demande 2020 et l'offre intègre tous les coups partis ou les projets envisagés par les collectivités. A cet égard, je précise que le contournement de Nice ne fait partie de ces coups partis : il n'est pas pris en compte dans cette simulation.

## **1. La première hypothèse : le stationnement**

Comme je l'indiquais précédemment, dans la version existante du modèle, nous avons une variable qui est le temps de recherche d'une place de stationnement à la destination. Ce temps de recherche peut prendre quatre valeurs : une, deux, cinq ou dix minutes en fonction des zones. L'aire d'étude - qui correspond à la majeure partie du département des Alpes Maritimes et de Monaco - est divisée en zones. Nous avons ainsi 565 zones dans le modèle. A chacune de ces zones est associée une pénibilité. Or cette pénibilité de stationnement a été multipliée par trois. Les temps sont devenus : trois, six, quinze ou trente minutes.

De plus, dans les travaux de Gabriel JOURDAN, il était prévu d'attribuer la pénibilité maximale à certaines zones (zones rouges sur les cartes). Il s'agit de 200 zones sur les 565 que compte l'aire géographique, soit un tiers des zones. Ces zones n'étaient pas pénalisées de manière maximale dans les fichiers existants. Cette hypothèse sur la multiplication par trois des temps de recherche repose bien évidemment sur une politique très volontariste en matière de stationnement.

## **2. Les hypothèses en matière de développement des transports collectifs**

Je rappelle que le scénario TC++ est un scénario théorique en ce sens que tous les projets qui sont pris en compte dans le modèle ne seront probablement pas réalisés à l'horizon 2020. Comme pour le cas du stationnement, ils nécessitent une politique volontariste en matière de transport collectif. Pour faire advenir ce scénario, il serait nécessaire de :

- mettre en place le passage en rive droite de la ligne de chemin de fer des transports de Provence avec un raccordement à la gare de Nice Thiers ;
- réaliser une quatrième voie sur la voie ferrée du littoral afin d'atteindre un intervalle de cinq minutes entre Cannes et Nice de la ligne des Chemins de Fer de Provence ;
- développer d'ici 2020 un réseau de transports collectifs en site propre de 222 kilomètres soit trois fois plus que ce qui est prévu par les autorités administratrices de transport dans le cadre de la DTA. En effet, nous avons aujourd'hui un objectif de 75 kilomètres de transport collectif.

Vous pouvez observer à l'écran les projets de transport collectif pris en compte: en bleu les axes TER, en rose les axes tramway, en rouge les axes TCSP et en vert les axes TC sans site propre.

Je donne la parole au représentant de la DDE afin de vous apporter quelques précisions sur ces projets.

### **Olivier NOEL, responsable de la modélisation à la DDE**

En rouge sur le schéma sont les axes TCSP rajoutés dans le cadre du scénario TC++ notamment sur Grasse. Le but de ces TCSP est de rabattre les déplacements sur des axes lourds c'est à dire sur la voie ferrée entre Cannes et Grasse. Les petits axes TCSP permettent de rabattre les déplacements sur Cagnes sur mer, sur la ligne 2 du tramway, dans les vallons urbanisés de Nice. La ligne des

chemins de fer Provence passe donc en ligne droite. Nous verrons que les conséquences en termes de fréquentation ne sont pas négligeables.

Nous avons également un petit TCSP vers Menton. Le TCSP de Sophia Antipolis existait déjà dans le réseau ferré de référence 2020. C'est également le cas du TCSP de Cannes jusqu'à Mandelieu. Les centaines de lignes de bus ne sont pas mentionnées sur le schéma mais sont prises en compte dans le modèle.

### **3. Les hypothèses socioéconomiques**

#### **Monsieur BECHAR**

Les dernières hypothèses portent sur les données socioéconomiques. Il s'agit des données prises en compte dans le cadre de la DTA, laquelle repose déjà sur des hypothèses volontaristes. La tendance actuelle est la suivante : lorsque nous avons 100 nouveaux habitants, il y a en 70 qui vont dans le moyen pays et 30 sur le littoral. L'hypothèse prise en compte dans le cadre de la DTA est une répartition 50/50 où la moitié des habitants rejoint le moyen pays et l'autre moitié le littoral.

Il s'agit donc déjà d'une hypothèse volontariste où il y aurait davantage de population près des axes de transports collectifs performants. Cette hypothèse a conduit à densifier les zones clés situées à proximité de transports collectifs. Dans le modèle, la variable population est composée en ménages et en différentes catégories. C'est un travail assez lourd que de reprendre toute cette densification. Comme je l'indiquais précédemment, l'aire d'étude est décomposée en 565 zones. Pour réaliser la densification, nous avons classifié le zonage en trois groupes. Nous avons d'abord les zones à stabiliser en 2005 dont le nombre d'emplois et de population ne varie pas. Les zones à conserver correspondent aux niveaux d'emplois et de population des prévisions effectuées à un horizon 2020. Nous avons effectué des vérifications afin que ces zones aient au moins la même population et les mêmes emplois qu'en 2005. Si tel n'était pas le cas, nous avons retenu les valeurs de 2005. Enfin, nous avons distingué les zones à densifier autour des axes de transports collectifs.

Une hypothèse particulière a été formulée pour la vallée du Var comme cela avait été évoqué lors de la réunion du 12 décembre 2005. La CANCA avait émis l'hypothèse de 50 000 habitants supplémentaires d'ici 2020 pour la seule vallée du Var. Or entre 2005 et 2020 la croissance totale de la population est de 116 000 habitants. Il était donc difficile, d'en attribuer plus de 40 % à la seule vallée du Var. De plus, lorsque nous appliquons l'hypothèse de densification de la population autour des axes de transports collectifs performants, nous n'augmentons que de 3 000 habitants la population dans la vallée du var. Il a donc été décidé d'ajouter 25 000 habitants supplémentaires dans la vallée du Var d'ici à 2020. Cela correspond à une augmentation de plus de 70 % dans le secteur par rapport à la situation de 1998. En jaune sur le schéma, vous pouvez observer les zones à ne pas modifier, en bleu les zones à stabiliser et en rose les zones à densifier. La stabilisation des zones colorées en bleu a permis de supprimer un peu plus de 40 000 habitants et plus de 13 000 emplois. Ces habitants et ces emplois ont été d'abord redistribués dans les zones à ne pas modifier qui ont autant d'habitants et d'emplois en 2020. Dans ces zones, nous avons ajouté environ 2 000 habitants et 700 emplois. Dans les zones à densifier, nous avons ajouté 38 000 habitants et environ 12 500 emplois. Cela signifie que, par rapport à la situation d'origine, nous avons substantiellement modifié la répartition des habitants et des emplois.

**Xavier GODARD**

Avant d'étudier les impacts de ces variables, avez-vous des questions de compréhension ou des commentaires à effectuer ?

**Monsieur VINCIGUERRA**

Les hypothèses de croissance de trafic sur l'A8 sont, d'après ce qui a été indiqué, toujours calculées en heure de pointe du soir. Cela pourrait être de nature à fausser un peu les raisonnements. J'arrive ce matin de Grasse et j'ai eu sur le trajet un petit accident car la personne située derrière moi ne respectait pas les distances de sécurité. Cela étant, il ne s'agissait pas d'une heure de pointe. Pour parcourir les 40 kilomètres entre Grasse et Nice j'ai mis 20 minutes à 120 km/h en moyenne et sans faire d'excès de vitesse. Il est certain que la situation est différente le soir en heure de pointe. Faut-il calibrer un équipement pour répondre à la demande au moment des heures de pointe du soir ? Vous pouvez aller expliquer cela à la région parisienne ou à la région lyonnaise. Ils ont de très nombreux transports collectifs. Il y a eu un report modal assez massif et pourtant en heure de pointe du soir il y a toujours des phénomènes de saturation. Il n'y a donc aucune surprise au fait que les équipements en transports collectifs ne permettent pas d'éviter la saturation de l'autoroute en heure de pointe du soir. Cela est parfaitement normal et il n'y a pas de quoi s'alarmer. Si l'on se sert de cet argument pour démontrer qu'il faut doubler l'autoroute, j'ai l'impression que l'on se moque un peu du monde. Peut être faudra-t-il la tripler cette autoroute !

**Xavier GODARD**

Votre remarque est notée même si elle arrive un peu tôt. Elle fait partie des commentaires que nous pourrions effectuer sur la base des résultats présentés. Cela étant, le modèle fonctionne bien pour les heures de pointe du soir.

**Monsieur BECHAR**

En règle générale, nous travaillons en heure de pointe du soir car c'est l'heure à laquelle les trafics sont les plus importants. Nous travaillons en heure de pointe du soir car nous voulons nous fonder sur la période réellement significative pour mettre en place les infrastructures. Nous pouvons cependant nous poser la question de l'heure de pointe notamment dans le cadre des 35 heures. Dans les travaux qui ont été réalisés, l'heure qui concentre les trafics les plus importants est toujours l'heure de pointe du soir.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Monsieur de la Palisse n'aurait pas dit le contraire.

**Xavier GODARD**

Avez-vous une question sur les hypothèses ?

## **Brigitte GOURMANEL**

A la page 1, nous avons une carte sur la pénibilité de stationnement. Vous avez mis en rouge l'aéroport alors qu'il n'y a aucun problème de stationnement sur cette zone. Les habitants du littoral imaginent mal comment il serait possible d'installer une quatrième voie sur ce secteur qui manque déjà cruellement de place. Il s'agit donc d'une vision technocratique, loin de toute connaissance du terrain.

Les zones bleues concernent le haut pays qui doit être redynamisé. Or nous constatons que, dans ces zones, les infrastructures comme La Poste ou les écoles ferment les unes après les autres. Il est grave de prétendre pouvoir maintenir les populations actuelles sur place compte tenu de ce qui se passe actuellement. Pour redynamiser le haut pays, il faudrait mettre en place des politiques spécifiques de réaménagement. En même temps, nous constatons qu'il est question de densifier le moyen pays afin de rééquilibrer la population avec le littoral. Il me semble très difficile de poursuivre la densification du littoral tout en préservant une qualité de vie. Il ne faut pas oublier que, depuis quelques années, un nombre croissant de personnes décide d'aller vivre à la campagne pour retrouver une certaine qualité de vie. Continuer à densifier les centres villes ne permet pas de répondre aux besoins des habitants en termes de qualité de vie.

Je me demande si cette analyse correspond bien aux besoins à long terme de la population. A cet égard, une étude sociologique aurait été bienvenue. Pour moi, la mise en service de cette infrastructure ne correspondra pas nécessairement aux besoins de la population dans 50 ans. Quel sera le besoin dans 50 ans ?

## **Xavier GODARD**

Vos questions sont très pertinentes concernant la politique d'aménagement du territoire, la politique de densification du littoral. Nous nous penchons présentement sur ce que donnerait une politique qui serait favorable aux transports collectifs. Notre exercice a évidemment des limites, mais nous devons essayer de nous y tenir dans la mesure du possible. La politique d'aménagement du territoire ne sera pas définie dans ce cadre.

## **Brigitte GOURMANEL**

La politique d'aménagement du territoire aurait du être définie au préalable.

## **Xavier GODARD**

Quelles sont les autres interventions ? Je vous remercie d'intervenir au sujet des hypothèses du scénario TC++.

## **Giovanni FUSCO**

Madame GOURMALEL a ouvert un débat très intéressant, que nous n'aurons probablement pas le loisir de poursuivre dans le cadre de cet atelier. Il est vrai que l'objectif de cet atelier consiste essentiellement à tester des hypothèses. Nous pouvons précisément discuter sur ces hypothèses. Par rapport à mes précédentes réflexions sur les hypothèses de densification, nous devons tirer des conclusions par rapport aux résultats obtenus par MVA. Les hypothèses présentées par Gabriel JOURDAN n'étaient pas cohérentes par rapport aux projets de transport en commun. La densification supposée autour des axes de transport en commun a un résultat négatif sur l'utilisation des transports en commun.

## **Xavier GODARD**

Nous aborderons ce point plus tard dans la discussion.

## **Giovanni FUSCO**

Alors que pour les axes Vence/Nice et Grasse/Cagnes aucun transport en commun de type lourd n'est préconisé, ils sont présentés comme des axes de densification. On dit que la vallée du Paillon, où nous avons un chemin de fer peut être cadencée mais n'est pas considérée comme un axe à densifier. Les résultats obtenus par le Cabinet MVA montrent qu'il n'y a pas de cohérence sur l'arrière pays entre les axes à densifier et les axes de transports en commun.

## **Xavier GODARD**

Merci pour cette remarque.

## **Gabriel JOURDAN**

J'ai travaillé sur les hypothèses en question. Il est vrai que ce travail est un peu théorique. Nous avons la volonté de pousser certaines pistes de sensibilité qui remontaient à l'époque où avait été réalisée l'étude intermodale avec le fameux modèle MVA. La question du coût de la sensibilité des reports modaux par rapport à la question du stationnement avait notamment été posée. Concernant les zones à pénaliser en termes de stationnement, il s'agit d'une approche concernant les zones où il y a le plus d'activité économique. Les études dans ce domaine soulignent que c'est la maîtrise du stationnement dans le lieu de travail qui est le plus efficace en termes de report modal à l'heure de pointe vis-à-vis des transports en commun. Cela permettait de tester la généralisation de cette logique-là.

Concernant l'urbanisme, il s'agissait de définir un réseau, de reprendre et de compléter certains projets de la DTA. Sur l'axe Cannes/Grasse en dehors du chemin de fer j'avais souligné qu'il était intéressant de tester un TSCP bus ou un bus avec des priorités de circulation dans les zones encombrées. Cela n'a peut être pas été modélisé comme tel car il est inscrit sur le document : TC sans site propre.

## **Giovanni FUSCO**

Il s'agissait de l'axe Cagnes/Grasse et non de l'axe Cannes/Grasse.

## **Gabriel JOURDAN**

Il s'agissait de placer des noyaux d'urbanisation autour des villages et des centres urbains existants donc le long des axes actuels ou à créer de transports en commun. Il s'agissait été également de densifier au maximum les sites à enjeux identifiés comme tels dans la DTA. J'ai ouvert le zonage des 565 zones sur un fond de carte au 25 millième. J'ai parallèlement les cartes des sites à densifier de la DTA. Je me suis efforcé de faire coïncider les données pour identifier les secteurs à densifier. Il fallait également acter les pertes de population dans les centres villes. Dans le zonage à 2020 certains centres villes perdent des populations et des emplois. D'où l'idée de les stabiliser au moins au niveau de 2005 à défaut de pouvoir les densifier à nouveau. Cela est compliqué dans la mesure où l'habitat est relativement figé dans ces zones. Nous appelons cela de la « ville consolidée » où il est complexe d'effectuer des démolitions reconstructions.

Il est vrai que Madame GOURMANEL soulève des problèmes qui relèvent de choix politiques et philosophiques en termes d'aménagement du territoire. Il est vrai que Monsieur MOLINARI parle souvent du « suivisme tendanciel des modèles » en matière d'aménagement. Faut-il s'inscrire dans le suivisme primaire du désir des individus pour aller vivre à la campagne ou dans le haut pays ? Au regard des impacts globaux de la somme des champs individuels, ne devons-nous pas essayer de retrouver une notion d'intérêt général ? Nous devons pouvoir maîtriser, dans une certaine mesure, la localisation des individus. Il ne s'agit pas bien évidemment de recommencer à construire des tours de cinquante étages avec des conditions de vie impossibles. Le savoir faire architectural a beaucoup évolué. Nous savons maintenant construire des zones d'habitat relativement denses tout en préservant une qualité de vie. Il est possible de planter des arbres, de concevoir des appartements de qualité. Cela est tout à faisable. En consultant des études de la ville de Nice pour la vallée du Var j'avais constaté que leur préoccupation en termes d'aménagements et d'environnement était très importante. Dans le cadre d'une urbanisation dense, il est possible de recréer de véritables quartiers de ville où le cadre de vie est réellement pris en compte.

## **Monsieur KNECHT, conseiller général**

J'ai deux observations à effectuer et deux questions à poser. La première observation porte sur le fait que l'implantation et la nature des lignes de transport collectif en site propre est une hypothèse de base de l'étude. Nous pourrions tout à fait travailler à partir d'autres hypothèses sur les implantations, sur le type de matériel utilisé. Certains avant projets de TCSP dans certaines communautés d'agglomération pourraient également être remis en cause. Nous constatons que les conditions et les contours géographiques du projet conduisent les communautés d'agglomérations à se pencher uniquement sur la circulation uniquement dans leur propre zone. Elles ne se posent pas le problème d'un système cohérent, ergonomique et accessible à l'ensemble des habitants et des touristes.

Par ailleurs, je m'étonne de l'absence d'une véritable politique sectorielle et générale sur le stationnement dans ce département. Du point de vue des modes de propriété et de gestion, il existe un émiettement et un éclatement totalement inefficace.

A Nice, par exemple, nous avons des parkings privés, des parkings en DSP, des parkings qui pourraient être pris en charge par la CANCA. Sur le plan tarifaire, la situation est absurde puisque le stationnement en surface est deux fois moins cher qu'en sous-sol. Si l'inverse existait, la circulation dans le centre-ville serait bien plus fluide. J'ai indiqué au cabinet ISIS que la politique de stationnement en relation avec le réseau SNCF et TER était bien trop minimaliste. Par exemple, il y a trente places au parking de la gare de Villeneuve Loubet et 150 au parking de la gare de Cagnes. Tous ceux qui ne peuvent pas se garer à la gare sont dissuadés de prendre le train.

Concernant l'étude présentée, avez-vous pris en compte ces deux événements importants concernant le transport en bus ? Il s'agit tout d'abord de la mise en place d'un bus en site propre à Nice sur la future ligne 2 du tramway. Cela a fait croître la fréquentation dans des proportions, au minimum, estimées à 30 % sur les six derniers mois. Serait-il possible d'avoir un impact de la mise en place de bus en site propre et de la généralisation de ces dispositifs ? Par ailleurs, avez-vous pris en compte la mise en place de la tarification unique à 1,30 euros sur les lignes départementales. ? Cette mesure a généré un accroissement de fréquentation et de recettes qui, sur certaines lignes, s'élève à 500 %. En intervenant sur des variables telles que le stationnement et la tarification, il se produit des effets immédiats tout à fait significatifs.

### **Monsieur BECHAR**

A l'horizon 2020, les transports en commun en site propre ont bien été pris en compte. Au niveau du modèle, les transports collectifs sont indépendants de la circulation automobile.

### **Olivier NOEL**

Nous pourrions effectuer en comparaison entre la situation en 2005 et celle en 2020.

### **Monsieur KNECHT**

Le temps et la fréquentation doivent être pris en compte, sachant que ces deux dimensions sont étroitement liées.

### **Giovanni FUSCO**

Cela conduirait à comparer les comportements de 1998 avec la nouvelle offre.

### **Xavier GODARD**

Pour résumer, le modèle est calé sur l'enquête ménages de 1998. Si nous nous fondions sur l'observation de la situation en 2005, le modèle produirait peut être des résultats différents.

**Monsieur MOLINARI, secrétaire scientifique du GIR Maralpin**

J'attire l'attention sur le fait que nous allons disposer d'un gisement de ressources pour effacer le pic de circulation du soir du fait du plan de déplacement d'entreprise. Ce concept est tout récent et se met actuellement en place dans les Alpes-Maritimes. Quels que soient les résultats du modèle, nous allons disposer d'une marge de manœuvre supplémentaire pour maîtriser la circulation automobile.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Nous considérons que les heures d'entrée et de sortie du travail sont figées. Concernant les pics de circulation, il faut agir sur les causes. Le problème est le même pour les dessertes en électricité, il faut agir sur les causes des pointes de consommation. Concernant la circulation, une piste n'est pas exploitée qui consisterait à faire décroître ou à répartir la pointe.

**Xavier GODARD**

**J'attire votre attention sur le fait que, même si elle est totalement légitime, l'étalement de la pointe profite mécaniquement à l'usage de la voiture qui sera moins gêné par la congestion.**Monsieur VINCIGUERRA

Pas du tout. Au contraire, s'il n'y a pas d'action sur la pointe de circulation les transports collectifs sont saturés et il existe un report sur la route. Il est préférable d'agir sur la pointe afin de répartir autrement les déplacements sur la journée. Vous raisonnez en priorité pour l'utilisation de la voiture.

**Gabriel JOURDAN**

Le taux de saturation pourrait être limité notamment au moment de la pointe afin d'éviter de doubler l'autoroute.

**Jean-Claude COQUET**

Il faut également poser le problème des écoles.

**Monsieur VINCIGUERRA**

A ma connaissance, personne ne prend l'autoroute pour conduire ses enfants à la maternelle.

## **II. Le résultat des simulations sur le scénario TC++**

### **1. L'impact des variables**

#### **Monsieur BECHAR**

En préambule à la présentation des résultats du test du scénario TC++, je vous présenterai l'impact isolé de chaque variable : densification, les projets de transports collectifs et le stationnement.

Le tableau présente l'évolution des parts modales au niveau de l'aire d'étude. Les résultats sont présentés par rapport à la référence 2020. Les résultats sont présentés pour quatre simulations. La référence 2020 plus la densification, la référence 2020 plus les projets TC, la référence 2020 plus le stationnement. Nous ajoutons une des trois variables au scénario de référence et nous étudions l'impact. Les premières lignes donnent les résultats en heure de pointe. Les lignes suivantes indiquent l'évolution du nombre de déplacements. A chaque fois, les trois modes sont pris en compte : le véhicule personnel, les transports en commun et les modes doux (marche à pied, deux roues). L'heure de pointe du soir représente à peu près 10 % de la journée.

La part modale des transports collectifs est de 6,3 % avec le scénario de référence 2020, de 6,2 % en prenant en compte la densification, de 7 % en prenant en compte les projets de transports collectifs et de 7,3 % en prenant le compte le stationnement. La part modale transports collectifs varie lorsque l'on prend en compte la variable transport collectif et la variable stationnement. Dans le même temps, la part modale véhicule personnel passe de 62 % avec la variable projet transport en commun, à 58 % avec la variable stationnement. La variable mode doux passe de 31 % à près de 35 %.

Ces différents chiffres montrent que c'est la variable stationnement qui a le plus d'impact sur les parts modales. La densification permet de supprimer 11 500 déplacements automobiles par jour. Les projets transports collectifs permettent de supprimer plus de 80 000 déplacements automobiles par jour. Le stationnement permet de supprimer environ 65 000 déplacements automobiles par jour.

#### **De la salle**

Les projets de transport collectif permettent de supprimer 80 000 déplacements automobiles ?

#### **Monsieur BECHAR**

Oui. En situation référence 2020, en heures de pointe du soir il y a environ 279 000 déplacements en véhicules personnels. Nous passons à 271 000 en intégrant les projets transports collectifs. Il y a 9 000 déplacements en véhicules personnels en moins le soir, soit 80 000 à la journée.

La seule prise en compte des projets de transport collectif a une influence significative au niveau des parts modales. Le tableau montre que si l'on veut réduire de manière significative la part modale véhicule personnel il faut mettre en place des transports collectifs, mais également agir directement contre la voiture. Si les personnes ont la possibilité d'utiliser leur voiture – si le trafic est fluide et qu'ils ont des places de stationnement à disponibilité - ils n'emprunteront pas les transports en

commun. Les projets de transports collectifs ne sont pas suffisants pour réduire l'usage de la voiture.

La variable stationnement permet d'avoir 45 000 déplacements supplémentaires en transports collectifs à la journée. Il y a également un impact important sur les modes doux. Avec la variable stationnement, la part des modes doux passe de 30 à 35 %. Les cinq points de pourcentage en question représentent 220 000 déplacements à la journée.

**Xavier GODARD**

Une version intermédiaire du document vous a été transmise. Le dernier document à jour sera disponible sur le site Internet du débat public.

**Monsieur DECOUPIGNY**

La densification entraîne généralement une baisse du taux de motorisation des ménages. Cela a-t-il été pris en compte par le modèle ? Or depuis 2000, nous observons une baisse du taux de motorisation des ménages et une baisse de la part des déplacements entre le domicile et le travail. Ces nouveaux comportements devraient être pris en compte car ils pourraient modifier les résultats en matière d'utilisation des transports en commun. Nous devons prendre garde à certains effets de biais dans le modèle présenté.

**Xavier GODARD**

Pouvez-vous apporter une réponse ?

**Monsieur BECHAR**

Il est vrai que la motorisation est un élément important dans la modélisation. Le modèle actuel permet de calculer la motorisation en fonction de diverses caractéristiques. Pour chaque zone, les ménages sont désagrégés en fonction du nombre d'actifs, du revenu et d'autres paramètres. En fonction de cela nous calculons la motorisation des ménages. Si les données socioéconomiques évoluent, le taux de motorisation évoluera également. Si l'on ajoute des habitants dans une zone à faibles revenus où la motorisation est faible, le taux de motorisation diminuera.

**Xavier GODARD**

Dans vos nouvelles simulations, vous avez donc fait tourner le modèle motorisation ?

**Monsieur BECHAR**

Tout à fait. Je n'ai pas les résultats précis sur l'évolution de la motorisation en mémoire.

**Monsieur DECOUPIGNY**

Avez-vous observé une baisse du taux de motorisation dans les zones densifiées ?

### **Monsieur BECHARD**

Je rappelle que nous travaillons sur ce scénario depuis cinq semaines. Les résultats que nous vous présentons ne sont pas exhaustifs. Nous n'avons pas observé la motorisation en particulier. Cela étant, nous pouvons parfaitement vous communiquer des informations complémentaires.

### **Gabriel JOURDAN**

Le niveau de densité d'un quartier a une influence, assez faible il me semble, sur le taux de motorisation. Les mesures prises pour limiter le stationnement devraient avoir un impact plus important sur le taux de motorisation. Dans les résultats intermédiaires de l'étude intermodale, nous avons observé que la motorisation augmentait le plus en pourcentages dans les centres ville, aussi paradoxal que cela puisse paraître. Je suis étonné que la densification n'ait a priori pas impact sur la motorisation.

### **Xavier GODARD**

Dans la mesure où nous ne disposons pas des données exactes sur la motorisation, il est préférable que vous apportiez une réponse ultérieurement. Pour expliquer la faible influence de la densification sur l'augmentation de la part des transports collectifs, je rappellerais également que nous travaillons sur une population relativement réduite.

### **Monsieur VINCIGUERRA**

N'avez-vous pris en compte que les données socioéconomiques ? Si tel est le cas, il faut également tenir compte de la densification pure et simple des zones non favorisées. Certaines personnes tout à fait aisées financièrement s'installent en centre-ville précisément pour s'affranchir de la voiture. Pour étudier la baisse de la motorisation, il convient donc de prendre en compte deux données sociologiques différentes : la densification économique, la densification pure et simple.

### **Monsieur SARFATI**

Je ne suis pas mathématicien et j'admire beaucoup vos travaux. J'ai cependant l'impression que nous sommes un peu décalés dans l'espace et dans le temps. Cette discussion est un petit peu surréaliste par certains aspects. Comme vous l'avez dit, toutes les données sont issues de l'enquête ménage de 1998. L'interprétation de ces chiffres sur le plan de la médiatisation est très tendancieuse. Vous amalgamez les transports doux avec les transports motorisés alors que nous discutons de l'opportunité de construire une autoroute. Les transports doux ne devraient pas être pris en compte dans cette discussion puisqu'ils n'ont strictement aucune influence.

Par ailleurs, depuis 1998, de nombreux événements sont survenus. Avez-vous pris en compte le prix de l'essence, les obligations de Kyoto et la réduction de la pollution ? En outre, depuis 1998 les mentalités ont beaucoup évolué dans les autres pays européens. Il serait très présomptueux de croire que les Alpes-Maritimes sont différentes du reste du monde. Or au niveau mondial les transports publics sont en grande transformation. Ces transformations sont incontournables et ont

démontré leur efficacité. Pour cela, les mentalités doivent évoluer. Ces modélisations mathématiques ne débouchent sur rien malheureusement.

**Xavier GODARD**

C'est votre point de vue.

**Madame COUSINIE, association de citoyens**

Les camions aux heures de pointe pourraient être interdits ou les péages pourraient augmenter aux heures de pointe.

**Xavier GODARD**

Le transport de marchandises n'est pas le débat. Notre discussion est suffisamment compliquée et nous devons nous centrer sur la politique de déplacement et l'utilisation des différents modes de transport des personnes. La distinction des modes doux est effectivement importante comme le suggère Monsieur SARFATI et cela correspond d'ailleurs à une demande déjà formulée dans l'atelier sur l'intégration des distances de déplacements dans les indicateurs de part modale.

**Giovanni FUSCO**

Nous avons pris note du fait que plusieurs questions avaient été posées sur la densification. Cela pose donc débat. Il est vrai que nous devons rester centrés sur la question projet transports collectifs et stationnement. Cela étant, nous devons nous interroger sur le fait que la densification de la population aux abords des axes de transport en commun entraîne une diminution de la fréquentation de ces transports en commun.

Jacques MOLINARI avait raison de dire que nous n'avions pas proposé un projet cohérent en matière de transports en commun. Nous avons travaillé sur une hypothèse maximale en matière de transport en commun où nous avons accumulé une série de projets qui ne sont pas cohérents les uns avec les autres. Une piste de travail mérite d'être approfondie. Le stationnement et les transports en commun pourraient avoir davantage d'effets. Nous pouvons reprendre l'exercice concernant la rétrocession. Nous voulons décongestionner l'autoroute aux heures de pointe tout en sachant parfaitement que cela ne pourra se faire que dans certaines limites. Il n'est pas possible d'éliminer totalement la congestion. Nous devrions mieux étudier les flux qui circulent sur l'autoroute : les origines, les destinations. Nous devrions déterminer quelles contraintes pourraient être imposées aux véhicules en stationnement et quelles alternatives pourraient être proposées en matière de transport en commun.

**Monsieur GODARD**

MVA n'a pas été en mesure de mener cette étude même si cela aurait été souhaitable.

### **Monsieur DECOUPIGNY**

Je considère que les mathématiques permettent d'effectuer des modélisations très intéressantes. Le modèle tient compte des modes doux or nous devons discuter de l'autoroute. J'approuve donc les propos qui viennent d'être tenus à ce sujet précédemment. Serait-il possible de ne modéliser que les déplacements hors zone et non les déplacements internes ?

Lorsque nous observons les zones, nous constatons que les déplacements varient en fonction du centre ville le plus proche. Serait-il possible d'effectuer des centroïdes pour Nice ainsi que pour d'autres petits centres ? Nous discutons de l'opportunité de construire une nouvelle autoroute. Nous pourrions vraiment parler de ce sujet : l'impact de l'autoroute sur l'utilisation des voitures et des transports en commun. Pour ne pas avoir de biais dans le modèle, nous pourrions ne comptabiliser que les déplacements en dehors de la zone.

### **Xavier GODARD**

Cette piste est très intéressante. Vous pourriez apporter une réponse sur l'utilisation des modes doux en regard des différentes hypothèses, notamment de densification.

### **Monsieur BECHAR**

Nous avons un modèle sophistiqué qui prend en compte la voiture particulière, les transports en commun et les modes doux. Concernant le zonage, plus il est désagrégé plus il permet d'avoir des résultats fins notamment pour tester des lignes de tramway. Nous devons nous réjouir que cet outil permette aujourd'hui de tester les modes doux.

### **Xavier GODARD**

L'hypothèse de densification, a priori favorable aux transports collectifs, conduit au contraire à une réduction de l'utilisation des transports collectifs. Nous vous demandons de nous expliquer pourquoi nous aboutissons à ce résultat.

### **Monsieur BECHAR**

La densification correspond à 35 000 habitants et à 10 000 emplois. Or la population totale s'élève à 1,2 millions. Nous travaillons sur 3 % de la population et des emplois. Il ne faut donc pas s'attendre à avoir des variations importantes, des parts modales ou des déplacements. On est en fait en dessous de la marge d'erreur.

### **Giovanni FUSCO**

Nous sommes interpellés car ces résultats peuvent être considérés comme un signe.

### **Monsieur BECHAR**

Nous avons moins 1 410 déplacements en transport en commun à la journée. L'impact est donc très limité. Ce tableau permet de mesurer l'impact de chaque variable. Pour faire varier significativement les parts modales, il faut mettre en place des projets de transport en commun mais également agir sur la voiture. La variable densification a un impact très limité sur les parts modales.

### **Monsieur DECOUIGNY**

La densification a également un impact sur le stationnement et d'autres effets multiplicateurs. Il n'y a pas que les zones pauvres où la motorisation diminue, il y a également les zones riches. Voilà pourquoi les new-yorkais et les parisiens n'utilisent plus leurs voitures en centre ville aujourd'hui.

### **Monsieur SARFATI**

Avec de tels raisonnements nous n'aurions jamais construit le métro parisien.

### **Xavier GODARD**

Pourriez-vous nous présenter la suite des résultats ?

### **Olivier NOEL**

Dans la mesure où l'objectif est de limiter l'utilisation de la voiture, j'attire votre attention sur le fait qu'il y a moins 11 500 véhicules personnels. Lorsque nous analysons plus finement les résultats notamment dans la vallée du Var, nous constatons que la fréquentation de la ligne 3 du tramway augmente. La densification peut quand même avoir un effet positif sur l'utilisation des transports en commun.

### **Xavier GODARD**

Nous pourrions maintenant aborder les résultats des hypothèses sur des corridors ciblés transports en commun.

### **Monsieur KNECHT**

Je souhaiterais également effectuer un commentaire sur la motorisation puisque le débat a été ouvert. D'après ce que je comprends, le taux de motorisation ne concerne que l'équipement des ménages en véhicules automobiles. Nous ne nous sommes pas interrogés sur le concept de pluri-motorisation. Dans une famille où il y a deux adultes, un adolescent et un enfant, la motorisation évolue mais nous ne savons pas comment. Cela permettrait de prendre en compte des modes de déplacement intermédiaire comme le deux roues propre. Nous faisons le constat que les politiques publiques sont très dissuasives en la matière dans ce département. Il n'y a aucun dispositif de déplacement prévu aux abords des zones commerciales. A Nice, il n'y a que 1 000 emplacements pour 10 000 deux roues en circulation. Il n'y a aucune politique de stationnement résidentiel. Dans 95 % des parkings publics de la ville, il n'est pas possible de stationner un deux roues. Dans les immeubles anciens,

rien n'est mis en œuvre pour aménager des locaux spécifiques. Les personnes sont contraintes de laisser leur deux roues sur la voie publique avec les inconvénients que cela implique. Dans le logement social ou les zones périphériques, nous avons des problèmes similaires. Les locaux sont peu accessibles, souvent inadaptés et restent peu sécurisés.

Nous pourrions prendre des exemples sur les dispositifs mis en place en Italie. Certaines voies transversales sont dédiées aux deux roues, il existe des incitations fiscales pour l'acquisition de véhicules deux roues électriques. Il existe une gamme de politiques publiques qui peuvent être mises en œuvre afin de diversifier les modes de déplacement.

## **De la salle**

Ce phénomène a été observé ces dernières années : il se produit un transfert de la voiture particulière vers les deux roues. Les scooters sont de plus en plus puissants et sont utilisés par un nombre croissant de jeunes et d'actifs. Or il manque cruellement d'axes de stationnement pour eux mais également de transports. Dans la mesure où les deux-roues ont fréquemment des accidents, il est souhaitable de mettre en place des axes de circulation dédiés.

Je confirme également l'interférence des modes doux dans notre problématique. Dans le débat sur le tramway, nous avons comptabilisé les déplacements des piétons dans le centre ville. L'enquête ménage révèle qu'un tiers de déplacements à Nice se font à pied. L'un des arguments consistait à transférer sur le tramway un tiers de ces piétons alors que le but était de réduire l'utilisation de la voiture. (*interprétation difficile*)

## **Gabriel JOURDAN**

Existe-t-il une boucle de rétroaction dans le modèle entre les notions de densité/d'offre de transport en commun et le modèle de motorisation ?

Par ailleurs, au niveau des hypothèses de densification que j'avais suggérées, l'idée était bien de densifier autour des arrêts de transport en commun. Si l'urbanisation est disséminée, il est certain que la densification de la zone va être favorable à l'utilisation du véhicule personnel. En revanche, si le concept de densification de Sophia 2 est de favoriser les grappes d'activité et les logements le long d'un transport en commun si possible en site propre, le résultat sera certainement différent. Comment tous ces paramètres ont-ils été intégrés dans le modèle ?

Il me semble que certains flux modes doux doivent être pris en compte dans le cadre du débat sur l'autoroute. L'influence du franchissement des deux rives du Var sera certainement minime mais doit néanmoins être mentionnée. Il me semble que de nombreuses personnes empruntent l'autoroute entre Saint-Laurent du Var et Nice faute d'un itinéraire alternatif. Des liaisons de proximité notamment pour les vélos et la marche à pied entre Saint-Laurent du Var et la vallée du Var pourraient être développées. Cela pourrait avoir une influence, même marginale, sur le trafic autoroutier.

Par ailleurs, j'ai le sentiment que la densification a davantage d'impacts sur les déplacements de proximité. La densification permet de recréer une vie de proximité, favorise les modes doux et induit une réduction assez faible de l'utilisation de la voiture. Cela correspond d'ailleurs à certaines visions

autour du concept d'autoroute apaisée. Ces remarques peuvent permettre d'éclairer certains résultats qui peuvent sembler relativement contraires à l'intuition.

## **2. Les résultats des simulations**

### *a. Les impacts sur l'aire d'étude*

#### **Monsieur GODARD**

Je vous remercie. Je souhaiterais que nous abordions la suite de l'exposé. Lorsque nous considérons vos chiffres, nous constatons que la part modale transports collectifs référence 2020 est de 6,3 % et qu'avec les hypothèses combinées d'offre TC, de densification et de stationnement nous obtenons 7,3 %. Vous expliquez donc qu'une politique très volontariste – à la limite irréaliste – permettrait d'atteindre au mieux 7,3 % en transports collectifs. Ce résultat est choquant pour l'esprit et nous avons besoin de le comprendre. L'une des explications provient peut-être du fait que nous raisonnons sur une aire géographique très large. Les transports collectifs n'ont pas le même potentiel sur l'ensemble de l'aire ou sur des corridors. Nous vous demandons de nous expliquer ce qui se passe sur les corridors les plus importants, les plus structurants. Quels sont les résultats d'une politique volontariste au moins le long des corridors en sites propres ?

#### **Monsieur BECHAR**

Ce premier tableau vous montre l'impact isolé de chaque variable et non plus les effets cumulés des trois variables. Nous vous présenterons ensuite les résultats sur l'ensemble de l'aire d'étude où nous avons un bon nombre d'origines/destinations qui ne sont pas nécessairement concernées par les projets mis en place. Plus nous considérons des zones directement concernées par les projets, plus l'impact est important. Nous devons néanmoins rappeler qu'à l'échelle du département, il s'agit de 260 000 déplacements VP en moins à la journée.

Nous allons maintenant étudier l'impact du scénario sur la fréquentation des transports en commun et sur l'utilisation de l'autoroute A8. Ce tableau montre l'évolution des parts modales au niveau de l'aire d'étude. La part modale transports en commun est de 7,2 % en 1998, de 7 % en 2005, de 6,4 % en fil de l'eau 2020, de 6,3 % en référence 2020 et 7,5 % dans le scénario TC++. La première réaction que nous pouvons avoir est évidemment que ces évolutions sont plutôt limitées. Cela est normal à cette échelle car les projets ne concernent qu'une partie des origines/destinations. Nous remarquons la même chose au niveau VP et au niveau TC.

Je souhaite effectuer une première remarque sur l'évolution de la part modale entre 1998 et le fil de l'eau 2020. Il y a une tendance naturelle à la baisse des TC au profit notamment de la VP. La part TC passe de 7,2 % en 1998 à 6,4 % en fil de l'eau 2020. Dans le même temps, la part modale VP passe de 60,6 % à 64 %. Nous constatons cette tendance naturelle à la baisse. Si nous ne faisons rien, du fait de l'augmentation de la circulation automobile, les conditions de circulation se dégradent ainsi que la compétitivité des TC. Cela explique la diminution de la part modale des TC. Je peux vous apporter un exemple concret pour illustrer cela. Nous avons coutume de dire qu'il faut deux fois plus de temps pour effectuer un trajet en TC qu'en VP. Si à l'avenir le trajet en VP est plus

long, le trajet en TC sera allongé d'autant. Plus les conditions de circulation se dégradent, moins les TC sont compétitifs. Si nous n'agissons pas, la part modale des TC va diminuer.

### **Monsieur SARFATI**

Cela est inacceptable.

### **Monsieur BECHAR**

Mon propos porte sur les transports routiers : cars et bus interurbains. Les transports en commun en site propre ne sont pas affectés par la circulation automobile.

### **Xavier GODARD**

Poursuivez-votre exposé, je souhaiterais que nous abordions la question des corridors.

### **Monsieur BECHARD**

Nous remarquons peu de différences entre les scénarios fil de l'eau et référence. Cela peut également sembler surprenant dans la mesure où un certain nombre de projets sont mis en place dans le scénario référence. L'approche multimodale est importante dans la mise en place de projets. Nous constatons qu'il existe une certaine concurrence entre certains projets. Nous pouvons citer comme exemple la ligne 2 du tramway de Nice et le doublement de la voie rapide. Il peut également exister une concurrence entre certains projets TC : entre la ligne 2 du tramway de Nice et la voie ferrée du littoral, par exemple. Nous ajoutons beaucoup de projets, mais certains projets routiers peuvent compenser l'impact de projets TC et certains projets TC se concurrencent entre eux. De ce fait, nous n'avons pas les impacts auxquels nous aurions pu nous attendre. C'est pourquoi il y a relativement peu de différences entre les scénarios fil de l'eau et la référence 2020.

Le scénario TC++ a un résultat significatif en faveur des TC puisque la part modale augmente d'1,2 point par rapport à la référence. Nous passons de 6,3 % à 7,5 %. A la journée, cela représente 54 000 déplacements TC en plus. Parallèlement, nous avons une forte baisse de la part modale VP qui passe de 64 à 57 % et une diminution de près de 290 000 déplacements VP à la journée. Cette réduction de la part modale VP profite aux transports collectifs et aux modes doux qui passent de 30 à 55 % soit 235 000 déplacements à la journée. Voilà ce que nous pouvons dire sur l'impact du scénario TC++ au niveau de l'aire d'étude.

#### *b. Les impacts sur les corridors*

Afin de mesurer l'impact du scénario TC++ sur des zones directement concernées par la mise en place des projets, un tableau présente l'évolution des parts modales des déplacements en HPS et à la journée au niveau de la commune de Nice.

Nous constatons que les évolutions sont plus nettes qu'au niveau de l'aire d'étude notamment en faveur des TC. La part modale TC augmente de près de deux points. Elle passe de 8,9 % en

référence 2020 à 10,7 % dans le scénario TC++. Le nombre de déplacements TC passe de 10 800 à 13 600 soit une augmentation de 26 % du nombre de déplacements TC. Si nous calculons le nombre de déplacements à la journée sur la seule commune de Nice, nous avons 28 000 déplacements en TC supplémentaires.

Dans le même temps, nous enregistrons une chute considérable de la part modale VP qui baisse de 8,6 points soit 17 % de déplacements en moins par rapport à la référence 2020 et 87 000 déplacements en moins par jour. Nous constatons en parallèle un accroissement important de la part des modes doux qui passe de 49 à 55 % soit 108 000 déplacements en mode doux supplémentaires à la journée.

**Xavier GODARD**

Avez-vous des réactions sur ces résultats concernant la ville de Nice ?

**Jean-Paul MENARD, membre des amis du Rail Azuréen**

La DDE a pour projet depuis longtemps l'installation d'un pont rail. Serait-il possible de remettre ce projet d'actualité ?

A Nice, nous construisons actuellement des lignes de tramway entièrement urbaines qui auront pour conséquence des transferts modaux. Nous devons donc réactualiser les hypothèses de trafic.

De même, il conviendrait également de réactualiser l'enquête ménage de 1998 dont les données sont aujourd'hui caduques.

**Xavier GODARD**

Nous en prenons note. Je vous propose d'apporter des précisions sur les corridors du scénario TC++.

**Monsieur KNECHT**

J'entends très peu parler de politique incitative pour le développement des modes doux. L'action politique ou administrative consiste également à effectuer de la prospective. Lorsque nous modifions les paramètres, nous modifions les comportements.

Concernant le déplacement à pied, avons-nous une politique incitative ? Se déplacer à pied y compris dans certaines agglomérations comme Nice ou Cannes est-il facile en dehors de grands axes tels que la croisette ou la promenade des Anglais ? Concernant le déplacement à vélo, existe-t-il une politique incitative ? La réponse est également négative. Dans le cadre de la mise en place des différentes lignes de tramway à Bordeaux, la communauté urbaine de Bordeaux a acheté et mis à disposition des citoyens 8 000 vélos. De tels dispositifs ont été mis en place dans d'autres grandes agglomérations françaises. Indépendamment des aspects médiatiques de telles mesures, cela a un effet sur les comportements.

Concernant la ville de Nice et la CANCA, j'avais hier une conversation très intéressante avec Monsieur SENS, adjoint au maire et vice-président de la CANCA chargé des questions de transport. Il me disait qu'au bout de cinq ans, seulement 50 vélos ont été achetés et mis à la disposition des employés municipaux. Les élus n'ont même pas eu accès à un vélo ou à un vélo électrique.

En outre, Monsieur SENS se débat dans des problèmes incontournables de marchés publics. A la ville de Nice, il n'y a aucun MAPA capable d'assurer la maintenance de ces 50 vélos. Si nous voulons faire évoluer la situation, nous ne devons pas uniquement employer la contrainte. Nous devons également aider et inciter les personnes par des politiques fortes et volontaristes.

### **Xavier GODARD**

Concernant les modes doux, la présentation des données de part modale est un peu gênante car tous les déplacements sont mélangés : les déplacements courts et les déplacements longs. Il aurait été intéressant – comme cela avait été demandé lors de la première réunion de l'atelier – d'avoir des données sur les parts modales des déplacements motorisés. Il serait également nécessaire de raisonner en tenant compte de la distance c'est à dire en termes de passager-kilomètre. Nous aurons ainsi probablement une vision différente du rôle respectif des différents modes de transport.

### **De la salle**

Nous devons également avoir des informations sur le rapport passager/temps.

### **Xavier GODARD**

Le temps est encore une autre notion. La modélisation devrait permettre aisément d'avoir des données sur les passagers-kilomètres. Cela permettra à Monsieur SARFATI de se poser moins de question sur le fait que nous mélangeons des déplacements très hétéroclites.

### **Monsieur SARFATI**

Je souhaite lire une phrase qui figure dans l'enquête ménage de 1998. La définition du déplacement est la suivante : « *Un déplacement est un aller et retour effectué sur la voie publique entre deux endroits qui caractérise chacun une activité appelée motif. Par exemple : Madame Durand accompagne son fils à l'école et achète du pain chez le boulanger avant de rentrer à domicile. Elle a réalisé trois déplacements.* » Cela figure dans l'enquête ménage de 1998, comme tous les propos que vous tenez dans cet atelier. Vous venez de mettre le doigt sur le vrai problème : nous comparons des choses qui ne devraient pas l'être. Il n'est pas possible de discuter sur cette base. Le socle de tous vos raisonnements est inexact.

### **Xavier GODARD**

Le socle n'est pas inexact.

### **Monsieur SARFATI**

Quel rapport y a-t-il entre un déplacement d'un kilomètre pour aller au supermarché faire des courses et un trajet de 60 kilomètres pour aller travailler dans la journée ?

## **Giovanni FUSCO**

Toutes ces remarques visent à donner du sens aux chiffres. Nous avons pourtant besoin de nous appuyer sur certains protocoles standards qui sont utilisés dans toutes les circonstances de ce type. Il est certain que l'enquête ménage doit être remise à jour afin que nous puissions nous fonder sur les récentes évolutions de comportement. Les enjeux financiers de ce projet autoroutier sont tels que nous pourrions nous donner le temps de réfléchir. Nous pourrions attendre d'avoir des données plus fiables. En effet, de nombreux enjeux s'accumulent autour des changements de comportement. Les pouvoirs publics doivent avoir davantage de recul avant de s'engager.

A Nice, en dépit de toutes les remarques pertinentes qui ont été faites, le système de TC se met en place. Il est donc possible d'intervenir si nous nous en donnons les moyens. Il est vrai qu'une épée de Damoclès pèse sur la tête de la ville de Nice. Tous ces calculs sont effectués sans tenir compte de l'existence ou non de l'autoroute. Ce raisonnement est d'ailleurs valable pour l'ensemble de la Côte d'Azur. Evidemment, en dépit des investissements sur les TC, l'autoroute ne permettra pas d'atteindre les objectifs.

Par ailleurs, la question de la circulation en centre ville reste cruciale pour l'attractivité de Nice. Tous les résultats que nous pourrions obtenir en la matière seraient rapidement remis en question avec l'arrivée de nouveaux flux automobiles du fait de l'autoroute. Dans la mesure où le but est de ne pas augmenter le flux d'automobiles sur le littoral azuréen – endogène ou exogène – nous devons connaître précisément l'origine et la destination des flux présents sur l'autoroute. Des contraintes de stationnement et des alternatives modales de transports en commun doivent concerner ces flux spécifiques.

## **Xavier GODARD**

Vous avez fait tourner les modèle sur les scénarios de référence 2020 et TC++. Avez-vous fait tourner les hypothèses avec le contournement routier de Nice? Quelle influence aurait le contournement autoroutier de Nice sur l'évolution des parts modales ?

## **Philippe PRUDHOMME**

Non. Le projet de contournement autoroutier de Nice n'a pas été intégré dans les simulations.

## **Monsieur VINCIGUERRA**

Ce serait pourtant très intéressant !

## **Monsieur JOURDAN**

Ce pourrait être une commande de l'atelier. Nous avons déjà émis le souhait d'avoir davantage d'informations sur les relations entre la densification et la motorisation.

**Xavier GODARD**

Dans quel délai cela serait-il possible ?

**Monsieur VINCIGUERRA**

La quatrième proposition n'est pas un projet de doublement, mais de substitution, cela est très différent.

**Philippe PRUDHOMME**

Vous nous demandez de tester les trois solutions proposées par le maître d'ouvrage et la quatrième solution actuellement expertisée par ISIS ?

**Xavier GODARD**

Si cela est possible dans un délai relativement court, nous serions demandeurs.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Il serait intéressant de comparer les scénarios courts et les scénarios longs.

**Giovanni FUSCO**

Nous devons surtout connaître les origines et les destinations des véhicules qui utilisent l'autoroute. Ces données pourraient être obtenues de manière assez rapide à partir des simulations actuelles. Cela seulement pourra nous éclairer sur les alternatives modales à mettre en place. Sans ces données, nous avançons à l'aveuglette.

**Philippe PRUDHOMME**

Il s'agit d'étudier les variations modales en ajoutant le contournement autoroutier de Nice.

**Giovanni FUSCO**

Les flux sur la ville de Nice doivent également être étudiés. La réduction du trafic autoroutier de Nice n'est pas un sous produit mais un objectif fondamental pour la ville.

**Philippe PRUDHOMME**

Nous prenons cette commande pour les quatre scénarios.

**Philippe UNTERREINER**

A ce stade de la discussion, je souhaiterais intervenir. Je vous ai laissé présenter les hypothèses modélisées par MVA. Nous (DDE) avons simplement apporté une assistance technique. Nous attendions les résultats de l'atelier pour effectuer de nouveaux calculs avec les différentes solutions que nous proposons. Si vous souhaitez que nous testions d'autres solutions, il faudra nous dire au préalable en quoi elles consistent. Aujourd'hui, je ne sais pas précisément à quoi correspondent la quatrième ou la cinquième solution. Nous sommes prêts à effectuer tous les calculs et modélisations qui nous seront commandés par la Commission Particulière du Débat Public et par l'atelier. Nous sommes disposés à effectuer des nouveaux calculs. Je tiens à souligner que le scénario TC++ avec 222 kilomètres de transports collectifs en site propre, un cadencement du TER à cinq minutes sur la voie littorale est relativement théorique. Or ce scénario volontariste de développement des transports collectifs ne modifie pas la carte de saturation de l'autoroute telle que nous l'avons présentée en conformité avec la DTA et incluant 75 kilomètres de transports collectifs en site propre. Il s'agit là d'un élément très important. C'est pourquoi nous attendions les conclusions de cet atelier avant de prendre des commandes et effectuer d'autres modélisations.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Nous ne pouvons pas rester sans réagir face à ces propos.

**Xavier GODARD**

Nous tenons aujourd'hui la dernière séance de cet atelier et le débat public se termine à la fin du mois.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Cela n'a pas été fructueux.

**Xavier GODARD**

J'espère le contraire. Nous sommes là pour rendre ce débat fructueux. Nous pouvons effectuer une nouvelle commande si les résultats peuvent être disponibles avant une semaine. Si cela est possible nous pourrions alors préciser la nature de cette commande. Si les délais ne peuvent être tenus ou que la commande est ambiguë, ce travail ne pourrait se poursuivre que dans un autre contexte après le débat public du contournement routier de Nice..

**Monsieur KNECHT**

Il revient effectivement à la Commission Particulière de déterminer la nature de la commande et s'il doit y avoir une commande ou pas. Pour que les choses soient claires, nous pourrions dire que cette commande devra donner lieu à des résultats dans un délai raisonnable de sept à quinze jours.

Les hypothèses suivantes devront être examinées :

- les trois scénarios du maître d'ouvrage avec l'hypothèse au fil de l'eau pour les transports collectifs ;
- la 4<sup>ème</sup> proposition telle qu'elle est explicitée dans notre cahier d'acteurs ;
- l'expertise comprenant le scénario volontariste TC++ et une politique volontariste en matière de diversification des déplacements.

Comme vous l'avez certainement constaté, le Conseil Général a débattu de ces questions vendredi dernier. Le Président ESTROSI a accédé à ma demande de constitution de groupes de travail qui, sous quinze jours, remettront des rapports présentant la position du Conseil Général. Nous sommes bien décidés à avoir une influence sur ce dossier d'autant qu'il est question de trouver une solution recueillant l'unanimité.

Nous serons particulièrement attentifs à deux points particuliers. Dans la droite ligne de l'ensemble des délibérations prises sur les douze derniers mois par le Conseil Général, nous nous inscrivons dans le contexte d'une accélération du calendrier du schéma départemental des transports. Cela permettra notamment de lever certaines incohérences évoquées précédemment sur les projets actuels des communautés d'agglomération. En second lieu, nous inscrivons dans une politique volontariste du Conseil Général afin d'inciter directement ou indirectement à la mise en place des modes doux. Nous nous inspirons des exemples italiens notamment pour l'acquisition de deux roues propres.

Ces éléments factuels peuvent d'ores et déjà être intégrés à cette commande complémentaire. La commande pourrait donc être la suivante : la Commission particulière doit demander dans les délais impartis une comparaison des trois scénarios du maître d'ouvrage et le quatrième scénario tel que je l'amende et le complète aujourd'hui.

**Xavier GODARD**

Quelles sont les autres réactions ?

**Monsieur PRUDHOMME**

Je ne comprends pas pourquoi vous nous demandez de tester les trois scénarios du maître d'ouvrage fil de l'eau.

**Monsieur KNECHT**

Il se pose quand même un problème financier. Vous ne pouvez pas proposer une solution longue et en plus une politique très volontariste en faveur des transports collectifs : l'addition serait de 5 milliards d'euros.

## **Monsieur VINCIGUERRA**

Aujourd'hui, nous constatons les limites d'une approche de modélisation. Nous sommes face à des résultats qui sont scientifiquement établis et qui peuvent être scientifiquement réfutés. C'est à cela que j'ai assisté depuis le début de la matinée. Nous sommes face à des variations qui sont estimées à quinze ans dans une fourchette qui est inférieure à la marge d'erreur. Je crois que l'exercice de la modélisation, quelle que soit son orientation, montre aujourd'hui ses limites. Nous ne pouvons pas décider d'une politique de choix prioritaires dans ce département en nous appuyant exclusivement sur des modélisations dont nous nous sommes rendus compte qu'elles n'avaient pas de signification et qu'elles ne permettaient pas d'éclairer le débat. Par conséquent, en tant que politique je pense qu'il n'est pas nécessaire de poursuivre plus avant cette subversion des relations où les techniciens prétendent dicter leurs choix aux politiques. Ceci est d'autant plus vrai que nous sommes situés dans une limite de temps relativement courte soit quatre mois pour le débat public.

Nous n'avons pas de vue globale sur une politique de déplacement à l'échelle du département tant en termes de déplacements, d'urbanisme, de localisation des emplois, des lieux de loisir... Nous devrions avoir une vue globale sur ces questions. Nous avons essayé de l'avoir dans le cadre de la DTA et cela a pris trois années. La DTA a fait apparaître des priorités très claires notamment en faveur des transports collectifs. La réservation des emprises pour une infrastructure dans le cadre d'une démarche de projets a été mise en avant. Les transports collectifs doivent rester une priorité. La DTA a prévu que des constats et des bilans soient effectués au fur et à mesure de l'avancement de la démarche. La possibilité d'avoir recours à des réservations d'emprise a été émise si le constat était fait que la politique choisie s'avérait inopérante. Il n'est pas nécessaire de sortir de ce cadre. Notre position est que nous devons appliquer la DTA. Les emprises doivent être réservées pour la meilleure infrastructure routière complémentaire ou de substitution. La réservation doit bien évidemment être pertinente.

Nous ne devons pas modifier la donne politique car elle est parfaitement intégrée par la classe politique la plus intelligente de ce département, y compris à droite de l'échiquier politique. Les décideurs, quelle que soit leur appartenance politique ont intégré la DTA et s'efforcent de mettre en place ce schéma. Leurs efforts, certes partiels et désordonnés doivent avant tout être mis en cohérence. Pourquoi changer la donne politique en cours de route ? Nous sommes dans une dynamique politique qui s'implante et commence à être partagée par les décideurs politiques de ce département. Je ne comprends pas pourquoi, sous prétexte d'une technicité qui est loin d'avoir fait ses preuves, il faudrait inverser la révolution culturelle actuellement à l'œuvre dans l'esprit des décideurs de ce département. Cette démarche là m'échappe complètement, je ne la comprends pas.

Nous sommes dans une démarche ouverte qui consiste à envisager la possibilité de construire cette autoroute. Les élus ne seront peut être pas suffisamment intelligents pour mener une politique d'urbanisation et de localisation des zones d'activité qui permette d'éviter la construction d'une seconde autoroute. Nous devons donc réserver des emprises dans une démarche de projets de transports en commun et dans une démarche de bilan. Voilà quelle conclusion nous devons tirer du débat public. Aujourd'hui, nous pouvons multiplier les commandes mais nous ne pourrions qu'aboutir au même résultat. Les résultats seront à la fois prouvés et démontables, comme nous venons de le constater au cours de cet atelier. Nous sommes dans une impasse totale si nous voulons nous contenter de la modélisation et de la technicité. La résolution du problème dépend d'un choix politique, avec des mesures de précaution, bien évidemment.

## **Xavier GODARD**

Je vous remercie pour ce point de vue exprimé avec force et conviction. En tant qu'animateur de cet atelier permettez-moi d'effectuer quelques observations sur la portée de notre travail collectif. Il me semble que nous avons identifié certaines limites de cet outil. Je ne pense d'ailleurs pas que nous ayons identifié toutes les limites de cette modélisation. Je pense que vous avez parfaitement raison d'insister sur les limites de l'outil technique existant.

Pour autant, il reste possible de tirer des enseignements de la modélisation. Cet outil nous apporte des éclairages importants, avec des limites et des impasses, cela est entendu. Il va de soi que ce n'est pas uniquement sur la base de cet éclairage que les politiques se décideront. Les techniciens n'ont pas à imposer une quelconque vision. Nous sommes bien d'accord : chacun doit rester dans le rôle qui lui est imparti. Dans cet atelier, nous nous efforçons de partager une connaissance collective à partir d'un travail qui a été confié à des professionnels. Grâce cet outil nous avons obtenu des éclairages sur certains mécanismes qui sont parfois contre intuitifs. Nous ne pouvons pas uniquement nous fier à notre intuition pour analyser ces questions. Nous essayons de trouver une certaine convergence dans l'appréciation de ces résultats. S'il y a des divergences, nous les enregistrons, car c'est la mission du débat public. Les responsables politiques interviendront ensuite pour jouer leur rôle de décideur. Chaque acteur prendra ses responsabilités par rapport au projet. Je ne pense pas du tout que nous perdions notre temps ici.

## **Monsieur VINCIGUERRA**

Je n'ai jamais prétendu que nous perdions notre temps. Je suis simplement contraint de constater que ce débat n'est pas éclairant dans le cadre de la prise de décision politique. C'est intéressant intellectuellement, mais ce n'est pas éclairant. Je peux vous donner un exemple du degré de schizophrénie dans lequel se situe ce débat. J'ai insisté tout à l'heure sur la question de la gestion des heures de pointe. Vous m'avez répondu que si l'on étalait l'heure de pointe cela permettrait à la voiture de prendre une part modale plus grande. Il ne faut donc pas étaler l'heure de pointe, il faut la laisser où elle est. Le projet du maître d'ouvrage nous propose de gérer l'heure de pointe par un doublement autoroutier. Cela n'est pas de nature à réduire le nombre de voitures circulant dans ce département. Nous sommes dans un débat complètement schizophrène.

## **Monsieur DECOUIGNY**

Ma remarque s'adresse à Monsieur UNTERREINER. Dans la mesure où nous discutons sur un projet dans le budget est de 2,4 milliards d'euros, il devrait être possible de consacrer quelques milliers d'euros pour tester des solutions. Cela représente quand même 24 000 euros par habitant de la région. Les experts de la DDE vont peut-être bientôt changer de région, mais les citoyens vont garder la facture. Si ces 2,4 milliards d'euros sont consacrés à l'autoroute cela signifie qu'ils ne seront pas utilisés pour d'autres projets.

Un modèle de simulation est un outil d'intelligibilité. Il ne doit pas décrire la réalité, mais doit expliquer ce qui se passe. Je dispose d'un document sur le contournement routier de Rouen. Le CT indique que la marge d'erreur est de plus ou moins 10 %. Vous pouvez télécharger le document sur la CPDP de Rouen. Or nous discutons d'écarts de 7, 5 ou de 2 %. Nous ne pouvons pas laisser dire par les personnes qui ne les comprennent pas que les modèles ne servent à rien.

Nous devons parler des limites d'utilisation du modèle. Nous avons constaté des limites concernant le scénario TC++ nous devons également étudier les limites des quatre autres solutions. Cela ne doit pas être unilatéral. Les scénarios doivent tous être testés. Il y a quatre scénarios dont trois de la DDE qui doivent être testés. Les 2,4 milliards d'investissements prévus nécessitent que les différents intervenants s'impliquent et prennent des risques en regard de ces tests.

### **Madame DUBOIS**

Il me semble que les quelques interventions précédentes ont permis de toucher le fond du sujet. Je souhaiterais à nouveau évoquer les hypothèses qui ont été effectuées sur le transport collectif. Je ne comprends pas comment il est possible dans un tel modèle de dire qu'il existe une concurrence entre différents types de transport en commun. Si les résultats de cette modélisation montrent que l'existence parallèle du tramway et de la ligne de chemin de fer du littoral a un effet négatif sur le développement des transports en commun, nous devons nous interroger sur le modèle. Si vous êtes à Paris et que vous prenez à la fois le RER et le métro, vous avez deux fois le volume de passagers. Il me semble qu'il faudrait mener une petite réflexion à ce propos.

Par ailleurs, il me semble contradictoire à la fois de rendre le stationnement plus difficile c'est à dire de générer des contraintes supplémentaires pour les automobilistes et en même temps de vouloir régler les problèmes de circulation. S'il est question de lutter contre la voiture et il faut laisser l'autoroute se bloquer pendant quelques heures car cela dissuade les personnes de l'emprunter.

### **Xavier GODARD**

Madame DELANGE pouvez-vous nous apporter des compléments d'information concernant les projets de TCSP de la ville de Nice ? Vos estimations de fréquentation sont-elles similaires ou bien avez-vous relevé certaines contradictions ?

### **Madame DELANGE**

Je m'occupe des futures lignes de tramway, la ligne 1 étant en travaux. Dans le cadre de l'Agglomération, les élus nous ont demandé de travailler sur le prolongement de la ligne 1 jusqu'à La Trinité et sur deux autres lignes : l'une qui relierait le port de Nice à Cagnes et l'autre le centre multimodal Saint-Augustin à la plaine du Var. Dans le cadre des travaux effectués pour la construction de la ligne 1 et du site propre est-ouest, un certain nombre de projections ont été effectuées sur le nombre de voyageurs. Par rapport au document qui nous a été transmis, nous n'avons pas les mêmes chiffres. En termes de trafic on estime aujourd'hui que la ligne 1 va transporter 58 000 personnes par jour avec une heure de pointe évaluée à 7 500 personnes. Pour la ligne 2 nous avons effectué des projections à 2015 en heures de pointe dans les deux sens. Si la ligne 1 allait jusqu'à La Trinité, nous aurions environ 9 100 passagers en heure de pointe soit plus de 70 000 voyages par jour. La part du report VP sur les tramways représenterait 13 % des passagers. Par ailleurs, nous avons estimé que la ligne 2 aurait une fréquentation supérieure à ligne 1. Dans l'hypothèse du tracé initial jusqu'au CADAM, en 2015 nous aurions 9 200 passagers en heure de pointe soit plus de 71 000 voyages par jour et 12 000 véhicules en moins sur cet axe.

Pourriez-vous apporter des précisions sur le nombre de voyageurs avec les indicateurs T1, T2 et T3 dans la plaine du Var ? Sur la ligne 3 les études démarrent actuellement, donc nous n'avons pas encore d'estimations.

Je rappelle que la vocation du tramway est très différente de celle du TER. Le tramway sera essentiellement emprunté pour des déplacements entre quartiers que l'on appelle du cabotage. Le TER quant à lui permet davantage d'effectuer des trajets entre les villes. Mon collègue Philippe VALOUIS souhaiterait d'ailleurs intervenir à ce sujet. Il n'est pas choquant qu'il existe un TER en est-ouest et un tramway car ils n'ont pas la même vocation. Le tramway a pour objectif de capter les petits déplacements qui constituent une part importante de la structure des déplacements au sein de l'Agglomération.

Par ailleurs, nous avons évoqué précédemment le problème de cohérence qui existe entre les communautés voisines. Pour nous, le tramway est une armature pour le réseau de transports en commun. Il s'inscrit dans une politique globale de déplacement au sein de l'Agglomération et avec nos voisins. Nous réfléchissons avec nos voisins à la manière de mettre en place une politique de déplacements globale et durable. Dans ce cadre, le syndicat mixte de la loi SRU a pour objectif de coordonner la politique de déplacement sur le département. Il s'agit notamment d'obtenir à terme une sorte de carte orange appelée carte azur qui permettrait d'utiliser le TER, les transports en commun des agglomérations.

### **Monsieur VINCIGUERRA**

Ces outils de mise en cohérence sont naissants, il faut les laisser vivre.

### **Madame DELANGE**

La modélisation permet de donner des éclairages. Ce qui est intéressant pour nous est notamment la mise en lumière de la nécessité d'agir sur la politique de stationnement, ce qui est d'ailleurs une confirmation.

### **Philippe VALOUIS, CANCA**

Je suis chargé du déplacement urbain à la CANCA. Il est vrai qu'il faut toujours considérer les modélisations avec prudence. La DDE a fait l'effort d'approfondir la question et le scénario TC++ est riche d'enseignements même si les pourcentages sont relativement peu significatifs. Lorsque nous parvenons à gagner quelques pourcentages de parts modales sur la voiture, cela est en réalité considérable. Lorsque nous travaillons en pourcentages, nous considérons des grandes masses. Sur le territoire, cela se traduit par des flux tout à fait impressionnants. Nous devons suivre les prescriptions de la loi sur l'air et de la loi SRU, c'est une obligation de la loi, et la seule solution possible pour être dans la légalité est d'appliquer le scénario TC++. Car c'est le seul scénario qui permet de réduire l'utilisation des véhicules particuliers.

Nous le savons, le stationnement a un impact déterminant dans la chaîne de déplacement. Je suis donc relativement surpris par les résultats du modèle car généralement cela n'apparaît pas. Dans la simulation présentée, nous constatons que le stationnement a un rôle très fort à jouer. Nous devons

tenir compte du fait que nous sommes dans un cadre de trafic local et non de transit. Les trafics de transit sont limités dans le département.

**Xavier GODARD**

Merci de ce rappel sur la loi sur l'air.

**Monsieur MOLINARI**

La modélisation a montré ses limites en ce sens qu'elle est fondée sur l'enquête ménage de 1998. Comme je l'ai indiqué en début de séance, certains facteurs qui pèsent sur les comportements n'ont pas été pris en compte. Finalement, ce sont les comportements qui n'ont pas bien été pris en compte. Les plans de déplacement d'entreprise n'ont pas été pris en compte. L'accès aux gares SNCF n'a pas été pris en compte. Un expert Suisse a réalisé une étude sur le TCSP Sophia/Antibes et a montré à quel point les gares SNCF étaient difficilement accessibles. Nous pouvons d'ailleurs citer l'exemple de la gare de Nice. Alors qu'il s'agit de la seconde plus importante gare de la région, la gare de Nice n'a qu'un seul accès.

Il me semble qu'il convient d'arrêter la modélisation. Je suggère à la CPDP d'organiser un atelier de travail avec le Doyen ZIROTTI, sociologue. Il permettrait de reprendre la demande que j'avais formulée lors de séance inaugurale du débat public sur l'objectif qui doit être fixé pour ce département. Nous devons nous inscrire dans une démarche rétroactive. Au sein de cet atelier, nous pourrions réfléchir sur les objectifs, dont les objectifs environnementaux. Nous pourrions également dégager quels sont les facteurs représentatifs d'un changement de comportement des habitants. Ce serait une contribution utile pour clore un débat public qui est très riche. Elle permettrait de clore notre débat sur la méthodologie, sur la modélisation. Voilà ma demande auprès du Président.

**Jean-Claude COQUET**

Vous demandez finalement que nous revoyions le cadre dans lequel ce projet a été établi. Or ce cadre ne peut pas être revu car il est fixé par la DTA.

**Monsieur MOLINARI**

Nous pouvons fixer le cadre car nous travaillons dans le contexte du débat public.

**Jean-Claude COQUET**

Le cadre du maître d'ouvrage a été fixé par la DTA. Il me semble que la DTA a fait l'objet de suffisamment de débats et de consensus pour que nous n'ayons pas l'audace de le mettre en cause. Je considère que le cadre de ce projet doit respecter la DTA. Je ne peux pas proposer un atelier où seraient rediscutées les conditions de la DTA. En revanche, vous pouvez considérer que ce projet ne s'inscrit pas dans la DTA. (*interprétation difficile*)

## **Monsieur VINCIGUERRA**

Nous devons remettre le projet du maître d'ouvrage à la place où il est dans la DTA. Dans la DTA il n'est nulle part écrit que ce projet doit être réalisable sous quinze ans.

## **Xavier GODARD**

C'est noté.

## **Monsieur ZIROTTI**

Je remercie Monsieur MOLINARI pour cet hommage à la sociologie. J'ai été très sensible aux propos de Madame VITORGES hier et à l'exemple Grenoblois. Malgré la présence de nos collègues géographes qui ont répondu à des appels d'offres, il est vrai que la collaboration entre les universitaires et les acteurs reste insuffisante. Nous en sommes tous responsables.

Comme nous avons pu le constater lors de notre débat sur la modélisation, il en va de même pour la sociologie. Il ne suffit pas d'avoir une étiquette de sociologue pour répondre aux questions que vous exprimez. Pour cela, il faut être compétent dans ce domaine particulier. Le thème que vous abordez est très large et demanderait des études très approfondies. Malheureusement, je ne sais pas qui ici a la compétence et sur la base de quelles études pour répondre à ces questions. Dans l'immédiat et dans l'espace qui est le notre, il n'est pas possible d'apporter une réponse à votre sollicitation. Si nous parvenions à faire évoluer les mœurs locales, si les universitaires étaient davantage sollicités par les collectivités locales et si les universitaires répondaient plus facilement aux collectivités locales, ce serait très positif. Nous sommes, pour l'instant, une petite minorité à œuvrer dans ce sens. La politique de la Direction actuelle de l'Université s'oriente également dans cette direction. Nous espérons que cela aura des effets positifs.

## **Xavier GODARD**

Nous constatons qu'il existe une volonté d'aller beaucoup plus loin dans cette coopération. Cela sera possible en dehors du cadre du débat public. Il ne nous reste qu'une demi-heure et nous avons d'autres points importants à aborder.

## **Gabriel JOURDAN**

Dans le cahier d'acteur de Monsieur ICART, nous pouvons lire que, sur les 200 000 véhicules qui franchissent quotidiennement le Var, il y en a 186 000 à destination de l'agglomération de Nice. Si nous maîtrisons bien les transports en commun et le stationnement à destination de Nice, comment est-il possible qu'en traversée de l'autoroute nous n'ayons pas une baisse moindre de véhicules à l'heure de pointe du soir ? Il y a un problème. Nous pourrions étudier la provenance et les destinations des 186 000 véhicules/jour qui vont dans Nice sur les 200 000 qui traversent le Var. Nous pourrions ainsi mieux cerner s'il existe des leviers concrets d'action par rapport aux différents projets de tramway de la CANCA, de développement du TER. Il s'agit d'être réaliste par rapport à une revue des projets existants et des projets envisageables à partir de la situation existante. Nous

devons agir selon une logique de bon sens, ouvrir des cartes, travailler sur les dossiers déposés par les collectivités locales. Certains leviers d'action pourraient être appréhendés de manière relativement rapide il me semble, sans pour autant se lancer dans une modélisation lourde ou une remise en cause de la DTA.

### **Xavier GODARD**

Nous notons cette suggestion. La DDE peut-elle apporter une réponse sur ce point ? Que se passe-t-il concernant ces 200 000 véhicules ?

### **Philippe UNTERREIMER**

Je n'apporterai pas de réponse sur les 200 000 véhicules. La DDE est ouverte à toute proposition qui permettrait d'améliorer le modèle multimodal. Ce modèle a été développé avec l'agence de déplacement des Alpes Maritimes, le Conseil Général des Alpes Maritimes et la CANCA. Jusqu'à présent, toutes les collectivités locales organisatrices de transports participent à l'amélioration de ce modèle. Je saisis la proposition de Monsieur ZIROTTI. Il est vrai que l'Université n'a pas été associée jusqu'à présent au développement de ce modèle multimodal. Après le débat public et avant les enquêtes publiques du contournement de Nice, il pourrait être envisagé de mettre à jour l'enquête ménages en 2009 après la mise en service du tramway. Elle pourra ainsi tenir compte du report modal avec la mise en service des trois lignes de tramway. Il est possible de travailler davantage avec l'Université pour développer et perfectionner ce modèle. Cela permettrait peut-être de mieux éclairer la décision politique sur la base d'études sérieuses et rigoureuses.

### **Giovanni FUSCO**

A l'Université de Nice, dans le département géographie et aménagement, un petit groupe travaille sous l'appellation « transports, environnement, territoires ». Il est vrai que nous sommes très peu sollicités par les collectivités locales de ce département. Nous sommes davantage sollicités par les collectivités locales d'autres départements. Elles nous sollicitent et nous collaborons très volontiers avec elles. Il est vrai que les universitaires doivent également s'engager davantage. Il existe des enjeux de connaissance sur ce projet. Il me semble qu'il relève de la CPDP de mettre en évidence dans ses conclusions qu'aujourd'hui, sur ce dossier, nous n'avons pas les éléments de connaissance suffisants pour prendre une décision. Il est possible de prendre le temps de la réflexion. Nous pouvons effectivement attendre les résultats de l'enquête ménage une fois que le tramway sera mis en place. A ce moment-là, nous aurons peut être moins d'incertitudes sur certaines questions clés.

### **III. Les hypothèses d'évolution du coût des carburants**

**Xavier GODARD**

Merci. Je souhaite que nous abordions maintenant une question sur laquelle il n'y a pas eu de modélisation mais sur laquelle nous pouvons avoir un éclairage de la part de la DDE : les hypothèses d'évolution du coût des carburants. De nombreuses personnes sont inquiètes, à juste titre, de l'évolution possible du coût du pétrole. En quoi les différentes hypothèses pourraient avoir des conséquences sur les comportements sur les automobilistes ? Peut-être pourraient-ils plus facilement abandonner leur véhicule dans ce contexte.

**Philippe PRUDHOMME**

Concernant le scénario TC++, nous n'avons pas présenté les résultats du travail qui nous a été commandé.

**Xavier GODARD**

Nous avons passé trop de temps à présenter la situation générale et pas assez à évoquer les résultats particuliers sur les corridors comme je le souhaitais. Nous n'avons plus le temps maintenant. Nous évoquerons cela dans les conclusions. Nous mentionnerons également s'il y a une nouvelle commande de l'atelier. Je souhaite maintenant que nous évoquions l'évolution du prix des carburants car je ne veux pas qu'il nous soit reproché de ne pas avoir tenu compte des variables stratégiques importantes.

**Philippe PRUDHOMME**

Monsieur HADDJERI du CETE Méditerranée va présenter quelques éléments sur l'impact de la hausse des prix du pétrole et d'une moindre croissance du PIB.

**Monsieur HADDJERI, chargé d'études trafic au CT Méditerranée**

Pour les premières études, nous nous sommes fondés sur un baril à 35 dollars et une croissance du PIB de 2,3 %. Suite à la demande de l'atelier, nous avons émis des hypothèses de progression du prix du baril : 35, 60 et 100 dollars. Sur la dernière colonne, vous pouvez lire les différences entre un baril à 35 dollars et un baril à 100 dollars. Les écarts pour les VL sont de l'ordre de 9 à 10 % et pour les poids lourds de l'ordre de 15 à 17 %.

**Xavier GODARD**

Les taxes sur les carburants sont-elles identiques ?

**Monsieur HADDJERI**

Tout à fait, seul le prix du baril est modifié.

**Xavier GODARD**

Le baril coûte aujourd'hui 60 dollars.

**Monsieur HADDJERI**

Les résultats seraient donc proches de ceux qui sont présentés ici.

**Xavier GODARD**

Sur quelles données d'observation est fondée cette modélisation ?

**Monsieur HADDJERI**

Le modèle est calé sur les trafics 2002 et les projections de trafic sont effectuées avec des taux de croissance différenciés par type de relation.

**Monsieur SARFATI**

Il y a un problème. Nous avons tous une voiture et nous ne pouvons que constater que ces données ne se vérifient pas dans la réalité.

**Monsieur HADDJERI**

Les taux de croissance retenus pour l'étude sont les taux 2002-2020.

Avec un baril à 21 dollars : pour les déplacements en véhicules légers de moins de 20 kilomètres, nous avons pris 1,5 % de croissance par an ; pour les déplacements compris entre 20 et 100 kilomètres, nous avons pris 2,5 % de croissance par an ; au-delà de 100 kilomètres, nous avons pris 3,5 % de croissance par an.

Le trafic local n'intéresse pas le contournement mais pré-charge ce qui est interne aux agglomérations (*interprétation difficile*). Nous notons donc une réduction des taux de croissance. Faire varier les taux de croissance en fonction du prix du baril est très intéressant. Il faut retenir une variation de 8 à 9 % pour les véhicules légers et de 15 à 16 % pour les poids lourds pour un baril à 100 dollars.

**Xavier GODARD**

Je vous remercie pour ces simulations utiles. Je précise qu'il s'agit d'un modèle de transport interurbain. Ces tendances seraient-elles identiques en urbain ?

## **Monsieur NICAISE, professeur à l'Université**

J'ai posé une question lors du débat public et c'est pourquoi j'ai été invité à cet atelier. J'étais frappé de la différence qui existe, dans la présentation des projections de modèles, entre les méthodes utilisées dans les disciplines scientifiques dures et ceci. Normalement, il existe toujours dans une projection de modèle différentes courbes et cela est très difficile à vulgariser. Je salue donc l'effort de présentation qui a été effectué ici. Il n'est pas du tout évident de présenter de tels résultats à un public, y compris à un public éduqué.

Cependant, il existe une forte culture de la tendance ici. Je m'y plierai car je suis persuadé que les tendances conduisent à des ruptures. C'est ce que je constate dans la nature comme dans les sociétés humaines. Cependant, il n'est pas suffisant de nous en tenir aux tendances. Hier soir, je me suis rendu sur le site Internet de la CNUCED. J'ai observé les courbes du baril de Brent depuis 1999. La tendance est très constante : 40 % de hausse par an. La plupart des études réalisées notamment celle sur l'augmentation du PIB de la France, ne tiennent absolument pas compte de ces chiffres, aussi étonnant que cela puisse paraître. Cela signifie que le baril de pétrole sera à 100 dollars dans deux ans. Or nous discutons de travaux à un horizon de quinze ou vingt années. Par ailleurs, il est tout à fait possible scientifiquement que cette augmentation tendancielle de 40 % s'accélère. La Chine augmente sa consommation de pétrole de 30 % par an actuellement. Je crois dans les modèles, mais nous devons être bien conscients de ce que nous leur faisons dire. Par conséquent, il faut mettre de bonnes données dans les modèles. Les modèles fonctionnent bien pour considérer les tendances, mais pas pour anticiper des ruptures. Si le baril sera à 100 dollars dans deux ans et qu'il est possible que des ruptures se produisent, la fourchette de différence est telle qu'il faut reconsidérer ces études. Certaines personnes ont effectué des projections sur le PIB en prévoyant pendant une dizaine d'année une diminution d'1,5 point par an. Cela signifierait que, pendant quelques années, le taux de croissance du PIB de la France serait négatif. Ces résultats sont relativement impressionnants et nous avons alors du souci à nous faire.

## **Monsieur KNECHT**

A quel niveau doit être le prix le dollar pour avoir une croissance zéro du trafic ? Compte tenu de ce qui est observé en 1999 dans combien de temps atteindrons-nous ce scénario zéro ?

## **Giovanni FUSCO**

Dans le cadre de ses réflexions, Marc WIEL avait effectué des scénarios à vingt ou vingt-cinq ans où la pénurie de pétrole aboutissait à une fixation durable du pétrole à des prix très élevés. Se pose alors la question de la concurrence entre certains territoires. Certains seront effectivement touchés de plein fouet car ils auront axé leur modèle de développement uniquement sur l'automobile. Les autres seront également touchés, mais auront davantage anticipé. C'est à ce niveau-là que doit se situer la réflexion sur la construction de cette infrastructure dont le coût s'élèverait à 2,5 milliards d'euros. Comment optimiser cet investissement en pensant à long terme et pas uniquement sur la base des observations tendanciennes ? Tôt ou tard nous arriverons à cette situation même si nous ne savons pas exactement quand.

## **Gabriel JOURDAN**

Je souhaiterais poser trois questions beaucoup plus techniques. Cependant, tout ce qui vient d'être dit est fort pertinent.

Quelle part de trafic véhicules particuliers et poids lourds à l'heure de pointe seraient supprimés dans le cadre de l'hypothèse du baril à 100 dollars ?

Dans le cadre du modèle sur le flux interurbain, la LGV PACA a-t-elle été prise en compte et notamment le scénario desservant Toulon et Marseille qui permettrait de limiter certains flux interurbains (soit 20 000 véhicules/jour) ?

Serait-il possible d'effectuer un test sur le concept d'autoroute tel qu'il a été présenté hier par Maya VITORGES ? Il serait possible d'imaginer apaiser l'ensemble des voies de l'autoroute à 70 km/h. Les courbes de vitesse démontrent qu'entre 60 et 70 km/h passent le plus de véhicules sur une voie d'autoroute. Quel serait l'impact sur la saturation de l'infrastructure ? En second lieu, dans le cadre des réflexions sur le transit, il serait possible d'imaginer que deux voies centrales seraient consacrées aux trafics longues distance : elles n'auraient pas accès aux échangeurs ou à un nombre limité d'échangeurs. Les deux voies latérales seraient plus urbaines et auraient accès à tous les échangeurs. Elles pourraient avoir une limitation de vitesse à 60 ou 70 Km/h et les voies centrales à 80 ou 90 % km/h. Une modulation du paiement au péage pourrait également être rendue possible. Les voies latérales pourraient payer comme aujourd'hui tandis que les voies du centre pourraient payer plus cher. Les deux voies centrales pourraient ainsi rester plus fluides. Dans ses emprises actuelles, l'utilisation de l'autoroute pourrait ainsi être optimisée.

## **Xavier GODARD**

Je vous remercie. Nous devons noter cette suggestion. Je regrette que, sur la question stratégique du carburant, il ne soit pas possible de poursuivre le débat. Il s'agit à l'évidence d'une donnée majeure. Ce n'est pas parce que nous ne savons pas modéliser les ruptures que nous ne devons pas nous en occuper. Concernant la hausse tendancielle du prix du baril, nous nous orientons de plus en plus vers des carburants de substitution qui modifieront un peu la donne. Nous devons également avoir conscience que même si le prix du baril est à 80 ou à 100 dollars, le prix à la pompe résulte également d'une très forte fiscalité. Il est également possible que les pouvoirs publics interviennent à ce niveau. L'essentiel de ce que vous payez à la pompe c'est de la fiscalité et non le prix du pétrole.

## **Monsieur NICAISE**

Sans la fiscalité, le « carburant vert » serait plus cher que le pétrole. C'est parce que les agriculteurs ne payent pas la TIPP sur le carburant qu'ils produisent qu'ils peuvent l'utiliser. Actuellement, le kérosène est détaxé dans tous les pays du monde. Notre économie est largement dépendante de tous ces phénomènes. Comme l'indique sa publicité, Air France a 100 000 vols par jour. Chaque passager d'un avion consomme autant d'essence que s'il était seul au volant d'une voiture.

## **Xavier GODARD**

La question de l'aérien est un autre débat.

## **Monsieur NICAISE**

Cela aura une répercussion sur les transports routiers.

## **Monsieur VINCIGUERRA**

Lorsque nous parlons du prix des carburants de substitution nous ne devons pas oublier que nous ne sommes pas dans une économie dirigée mais dans une économie de marché. Le prix du carburant de substitution se situera à la marge un peu en dessous du carburant de référence. Par conséquent, nous ne devons pas tabler sur les prix du carburant de substitution car ils obéiront à la loi du marché et ils seront chers. Par ailleurs, nous n'allons pas vers une réduction de la TIPP. L'éco-taxe s'imposera justement pour financer des infrastructures de substitution et non des carburants de substitution.

## **Xavier GODARD**

Vous avez parfaitement raison. Pour que les carburants de substitution puissent se développer d'un point de vue économique, les prix doivent être suffisamment élevés. L'orientation est assez claire vers une hausse du prix des carburants, et les pouvoirs publics s'inscriront probablement dans cette logique-là.

## **Gabriel JOURDAN**

Concernant les carburants de substitution et les modes de propulsion de substitution, je signale que les transports représentent 30 % de la consommation énergétique nationale. Si l'ensemble de ces transports basculait sur un mode hydrogène, nous devrions considérablement augmenter la production d'électricité domestique. Or nous avons déjà des difficultés concernant le nucléaire et l'implantation de nouvelles centrales. Les possibilités d'augmentation de la production d'électricité sont donc elles aussi limitées. Parallèlement, la totalité des terres agricoles françaises ne suffirait pas à fabriquer des carburants verts. La raréfaction de l'énergie fossile génère *de facto* un besoin de limitation de la consommation d'énergie notamment pour le transport. Cela pose une forte question politique. Comment allons-nous limiter nos besoins de déplacement ? Comment pourrions-nous les reporter sur d'autres modes de consommation de l'énergie ? Malgré les pistes ouvertes à la marge par les carburants alternatifs, la question reste entière.

## **IV. La commande complémentaire de l'atelier**

### **Xavier GODARD**

Avant de conclure, nous devons à nouveau évoquer la demande complémentaire de projection évoquée précédemment. Confirmons-nous cette commande sachant qu'elle devra être livrée dans un délai de huit à dix jours afin que nous restions dans le cadre du débat public. Cela est-il possible d'un point de vue technique ? Nous aimerions connaître l'impact en modes de déplacement et en répartition modale de l'introduction du contournement autoroutier de Nice dans les trois scénarios du maître d'œuvre et dans le quatrième scénario, en cours d'expertise.

### **Giovanni FUSCO**

Nous souhaitons également connaître les origines et destinations des véhicules qui prennent l'autoroute. Ce point est fondamental.

### **Xavier GODARD**

Cette demande avait déjà été formulée lors du premier atelier. Cela nous permettrait de savoir à quels types de déplacements correspondent ces projections.

### **Monsieur PRUDHOMME**

Concernant la quatrième solution à l'ouest du Var, s'agit-il d'une solution avec ou sans échangeur ?

### **Monsieur PRUDHOMME ?**

Dans la solution numéro une, nous avons une proposition courte avec un échangeur localisé à l'intersection avec la RD 2585 c'est à dire au niveau de Villeneuve Loubet.

### **Monsieur KNECHT**

Il n'y a pas d'échangeur.

### **Monsieur SARFATI**

Nous n'avons jamais demandé d'échangeur, il s'agit d'une interprétation.

### **Monsieur VINCIGUERRA**

La solution quatre sur l'ouest est une solution de substitution et non de doublement. Il s'agit de redonner à l'autoroute le profil en long qu'elle devait avoir à l'origine. L'autoroute actuelle serait banalisée et deviendrait le support d'une voie de transport en commun. Voilà l'économie générale de la quatrième solution. Monsieur UNTERREINER a rejeté ce projet sous prétexte qu'il n'était pas bon de prétendre abandonner le péage. Or dans notre demande, nous n'avons absolument pas abordé le problème du péage. Il est tout à fait envisageable de banaliser cette autoroute en voie urbaine, pourquoi pas, selon le schéma de l'autoroute apaisée. Il est hors de question, pour nous, de prendre une décision concernant le péage. Une solution sur le péage doit être étudiée. Il n'est pas interdit d'imaginer une banalisation de l'autoroute ou l'installation d'un transport en commun. Il est important de mesurer l'impact du péage sur la fréquentation et à qui cela est destiné et pour quelle utilisation. Cette attitude est préférable à celle qui consiste à s'enfermer dans un débat démagogique. Nous savons parfaitement que les infrastructures qu'elles soient privées ou publiques ne sont jamais gratuites. Le budget d'entretien des routes au Conseil Général est tout à fait conséquent. Nous n'avons jamais demandé l'élimination du péage. Nous demandons simplement que l'on analyse les différences qui existent entre les différentes possibilités.

### **Monsieur SARFATI**

Depuis 1992, date à laquelle nous avons fait connaître notre solution alternative, nous n'avons jamais mentionné l'échangeur.

### **Xavier GODARD**

Etes-vous en mesure d'effectuer ces simulations ou cela prendrait-il trop de temps compte tenu des délais qui nous sont impartis ?

### **Monsieur PRUDHOMME**

La quatrième solution n'est pas codée dans le modèle : transformation du nombre de voies de l'autoroute A8 et installation d'un transport collectif. Combien de temps cela prendrait-il ?

### **Giovanni FUSCO**

Il serait plus important d'avoir des précisions sur les destinations et les origines des déplacements.

### **Monsieur PRUDHOMME**

Pour les trois premières solutions, il serait possible d'obtenir des résultats sous une semaine. Pour la quatrième solution ce pourrait être plus long car il y a des travaux de codage à effectuer. Nous vous proposons, pour l'est du Var, de conserver notre codage ASP.

## **Giovanni FUSCO**

Pourquoi faire travailler MVA dans de telles contraintes de temps ? De plus, je rappelle que nous avons mis en cause un certain nombre d'hypothèses du modèle. Je ne suis pas d'accord avec l'hypothèse concernant l'urbanisation. A partir de modèle, nous pourrions au moins obtenir des précisions sur les origines et destinations des véhicules qui empruntent l'autoroute.

## **Xavier GODARD**

Pouvez-vous nous livrer les origines et destination des véhicules qui empruntent l'autoroute ?

## **Giovanni FUSCO**

Dans la mesure où l'offre de transports en commun n'est pas capable d'apporter un report modal, nous devons chercher où il serait possible de placer cette offre de transport en commun afin d'obtenir un report modal ? Il s'agit d'appliquer un raisonnement de type rétrodictif afin d'atteindre un objectif.

## **Gabriel JOURDAN**

Est-il possible d'intégrer la modélisation d'une autoroute intégrée dans un délai réaliste ? Je précise qu'à Bologne ce dispositif existe et fonctionne de manière satisfaisante.

## **Monsieur VINCIGUERRA**

La DTA est très claire : il faudra effectuer une étude fine pour décider de la pertinence du contournement au nord de Nice et d'une liaison est-ouest. Elle demande que cette étude fine soit réalisée avant les réservations d'emprise. La DTA a programmé un débat public sur le contournement et sur la liaison est-ouest. Nous nous rendons compte que, dans les limites de temps et de financement de ce débat public, il n'est pas possible d'explorer toutes les pistes et de valider une étude fine. Ou bien nous prolongeons le débat et nous reprenons les travaux, ou bien nous effectuons le constat que nous sommes face à une aporie. Nous n'avons pas réussi à valider une étude fine. Dans vingt jours, le contrat posé par la DTA n'aura pas été rempli.

## **Jean-Claude COQUET**

Un débat public n'a pas pour but d'apporter des réponses définitives. Nous devons recueillir les opinions concernant une décision qui sera prise à plus ou moins longue échéance. Nous avons travaillé pendant quatre mois sur un inventaire des problèmes. Nous avons maintenant trois ou quatre ans pour y apporter des réponses. Les questions ont été enregistrées, mais nous ne pourrions pas y apporter de réponses avant la fin du débat public.

**Monsieur VINCIGUERRA**

Ce n'est pas ce que je demande.

**De la salle**

Il manque toujours l'étude fine demandée par la DTA.

**Philippe PRUDHOMME**

Dans un délai de quinze jours nous pouvons répondre à la demande de Monsieur KNECHT de tester les trois solutions du maître d'ouvrage et la quatrième solution.

**Gabriel JOURDAN**

Pouvez-vous également tester l'autoroute apaisée ?

**Giovanni FUSCO**

Pouvez-vous apporter des précisions sur les origines et destinations des véhicules ?

**Xavier GODARD**

Cette demande est très forte, il faut la préciser, si on prend les 565 zones. Comment pouvez-vous travailler au mieux dans les délais ? Vous pourriez effectuer des regroupements de zones. Nous tirerons des conclusions sur le report modal éventuel. Comment pouvez-vous présenter ces résultats ?

**Monsieur BECHAR**

Les sections matrices 600/600 ne sont pas exploitables. Nous définissons un zonage agrégé pour présenter les résultats. Si vous disposez d'un zonage agrégé vous pouvez nous le transmettre et nous superposerons les matrices.

**Xavier GODARD**

Pouvez-vous suggérer des regroupements de zonages ?

**Giovanni FUSCO**

Nous pourrions travailler à partir des 76 zones de l'enquête ménage.

**Philippe PRUDHOMME**

Je vous renvoie au document présenté le 12 décembre 2005 par Monsieur HADDJERI.

**Monsieur DECOUPIGNY**

Nous souhaitons connaître, zone par zone, le taux d'utilisation de l'autoroute.

**Giovanni FUSCO**

Transmettez-moi la matrice, je l'analyserai.

**Monsieur DECOUPIGNY**

Il s'agit de savoir, sur chaque zone, quel est le taux d'utilisation de l'autoroute pour aller d'un point O à un point D. Vous disposez de ces résultats.

**Giovanni FUSCO**

Avec la matrice 76x76, tu peux effectuer le calcul toi-même.

**Xavier GODARD**

Nous allons nous en tenir là. La DDE peut nous fournir ces projections globales d'ici quinze jours. Si nous pouvons obtenir des informations plus fines sur les OD je vous suggère de vous mettre en relation.

**De la salle**

Nous aimerions également savoir pourquoi cela pose problème d'avoir deux transports en commun en parallèle. Cette anomalie est importante.

**Xavier GODARD**

Toutes ces remarques sont enregistrées.

**Giovanni FUSCO**

Tout doit être mis en lumière. Je demande simplement la matrice 76x76 sur les origines et destinations. Il s'agit tout simplement d'un fichier Excel.

**Xavier GODARD**

Voilà la demande. Nous devons nous en tenir là et clore l'atelier.

**Monsieur PRUDHOMME**

Une nouvelle réunion d'atelier est-elle prévue ?

**Xavier GODARD**

Non.

**Monsieur PRUDHOMME**

L'intégralité des résultats n'a pas pu être communiquée et de nombreuses questions resteront malheureusement sans réponse.

**Xavier GODARD**

Cette réunion n'a pas été inutile. Nous pourrons faire état de tous ces débats lors de la réunion finale du débat public à la fin du mois de février 2006. Nos deux séances d'atelier ont été bien remplies et nous ne pouvons pas multiplier les réunions.

**Monsieur KNECHT**

Les résultats de votre étude et les résultats complémentaires seront-ils bien communiqués à ISIS ?

**Xavier GODARD**

Les résultats de l'étude seront bien évidemment communiqués à ISIS. Je ne sais pas si les délais permettront qu'ISIS intègre ces résultats dans ses conclusions. ISIS doit en effet remettre ses conclusions d'ici une semaine.

Je ne peux pas vous livrer maintenant une conclusion des travaux de cet atelier. Nous allons effectuer une synthèse, tant sur les hypothèses que sur les débats et les commentaires des participants. Je m'efforcerai d'être le plus fidèle possible aux points de vue contradictoires qui se sont exprimés. Je vous remercie de votre attention.

*La séance est levée à 13 heures 10.*