

Septième réunion du débat public sur le contournement routier de Nice Nice, le 30 janvier 2006

<u>Accueil et ouverture de la septième réunion du débat Exposé sur l'organisation du débat public</u>	1
<u>Jean-Claude COQUET</u>	1
<u>Président de la CPDP</u>	1
<u>Jacques PEYRAT</u>	2
<u>Sénateur-maire de Nice</u>	2
<u>Exposés du maître d'ouvrage sur le projet</u>	4
<u>Philippe UNTERREINER</u>	4
<u>Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE</u>	4
<u>Philippe PRUDHOMME</u>	5
<u>Chef de la mission contournement de Nice</u>	5
<u>Echanges avec le public</u>	10
<u>Première intervention des invités</u>	13
<u>Noël PERNA</u>	13
<u>Président de l'Association Région Verte</u>	13
<u>Sylvette DE LEPINAY</u>	15
<u>Conseillère municipale Mairie de Valbonne, représentant l'ADECRC</u>	15
<u>Muriel MARLAND-MILITELLO</u>	16
<u>Député de la 2^{ème} circonscription des Alpes-Maritimes</u>	16
<u>Echanges avec le public</u>	18
<u>Présentation du thème « A quelles conditions le projet de contournement pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ? »</u>	22
<u>Jean-Pierre CLARAC</u>	22
<u>Membre de la CPDP</u>	22
<u>Exposé d'un expert pour le compte du maître d'ouvrage sur le thème du jour</u>	23
<u>Gérard BASSI</u>	23
<u>CETE d'Aix en Provence</u>	23
<u>L'attractivité retrouvée renforce le dynamisme économique : intervention des invités</u>	27
<u>Christian TORDO</u>	27
<u>UPE 06, représentant le Président de la CCI Nice Côte d'Azur</u>	27
<u>Michel TSCHANN</u>	29
<u>Président du Syndicat des hôteliers Nice Côte d'Azur</u>	29
<u>Bernard KLEYNHOFF</u>	30
<u>Président de l'APPIM</u>	30
<u>Echanges avec le public</u>	33

L'attractivité peut être mise au service de l'aménagement du territoire, de nouvelles questions doivent être mises en débat

34

Maya VITORGE

34

Urbaniste

34

Laurent HODEBERT

37

Architecte

37

Michel REGEMBAL

39

Architecte et urbaniste

39

Echanges avec le public

40

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

Jean-Claude COQUET

Président de la CPDP

Bonsoir, je suis Jean-Claude Coquet, le Président de la CPDP sur le projet de contournement routier de Nice. Je vous remercie d'être venus. J'aurais aimé dire « je vous remercie d'être venus aussi nombreux ». Ce sera pour la prochaine fois à St Jean d'Angely. Je voudrais profiter du fait que nous sommes encore en janvier pour vous adresser au nom de la CPDP nos vœux, mais former aussi le vœu que le débat public auquel vous participez ce soir contribue réellement à l'épanouissement de la démocratie participative lorsqu'il s'agit de la conception des grands ouvrages et aussi, en ce qui concerne le contournement de Nice, que ce débat permette de trouver la meilleure des solutions, qui réponde à la fois aux exigences du maître d'ouvrage et des usagers et aux justes préoccupations de la population. Cet espoir, j'en suis sûr, ne sera pas déçu. En tout cas, la commission s'y emploie. Pour le prouver, nous allons ce soir bien travailler.

C'est ce soir la 7^{ème} réunion publique du débat. Après la réunion d'ouverture qui s'est tenue le 7 novembre, les précédentes réunions se sont tenues à l'ouest du fleuve Var, de Cannes à Cagnes/Mer, ce qui prouve bien que le projet soumis au débat ne concerne pas que la ville de Nice contrairement à ce que son titre aurait pu faire croire.

Deux mots pour rappeler le rôle de la commission. La Commission est un arbitre, qui fait respecter les règles du débat public entre le maître d'ouvrage qui présente le projet, en l'occurrence le ministère des transports et de l'équipement représenté par le directeur départemental de l'équipement des Alpes-Maritimes, et le public. Le public, c'est vous, c'est toute la population concernée, accompagnée des élus, des syndicats, des associations.

La CPDP a été nommée par la CNDP, qui est une autorité administrative indépendante. La CPDP est tout aussi indépendante à l'égard du maître d'ouvrage et est neutre vis-à-vis du projet.

Sa mission est d'organiser un débat public, c'est-à-dire de s'assurer qu'il y a une information aussi complète que possible sur le projet et ensuite de permettre à chacun de s'exprimer sur ce projet, en formulant des opinions argumentées par écrit et par oral dans les réunions publiques. La commission doit s'assurer que toutes ces opinions sont conservées et transmises aux décideurs qui, ainsi, sont parfaitement informés. La commission ne décide rien, elle informe.

Dans le journal n°1 du débat, figurent toutes les indications utiles sur les réunions publiques et sur les autres moyens de s'informer et de s'exprimer. Sur la table de l'entrée, vous trouverez des documents nouveaux : 4 fiches d'informations complémentaires qui ont été préparées par l'Equipement, pour répondre à des questions surgies dans les réunions publiques et sur lesquelles le dossier initial était insuffisant, 2 cahiers d'experts préparés par la commission et 12 cahiers d'acteurs produits par des collectivités ou des groupements. D'autres sont en préparation. Si ce n'est déjà fait, vous pouvez récupérer ces documents à l'entrée. N'hésitez pas à vous servir.

La réunion d'aujourd'hui comme les précédentes comprendra deux parties. La réunion de proximité abordera le projet en général et ses conséquences locales. La réunion thématique traitera d'un thème particulier : « à quelle condition le projet de contournement de Nice pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ? ». Le thème vous sera présenté par mon collègue Jean-Pierre Clarac.

En attendant, je passe la parole au sénateur-maire de Nice, pour qu'il nous accueille et nous fasse connaître son point de vue à ce stade du débat.

Jacques PEYRAT
Sénateur-maire de Nice

Mesdames et messieurs les élus, nationaux, régionaux, départementaux, municipaux, monsieur le Président et vous messieurs, je suis heureux de vous accueillir pour la 2^{ème} fois dans notre ville à un endroit un peu symbolique, non seulement parce que cette salle est nouvelle et peu exploitée, mais également parce que nous sommes à quelques centaines de mètres de la sortie la plus encombrée de l'autoroute.

La compétition entre les territoires non seulement nationaux, mais européens voire mondiaux s'intensifie dans un contexte peu favorable pour nous : Barcelone, Francfort, Milan, Turin sont des puissances considérables. C'est dans ce contexte qu'il nous faut, pour notre territoire, répondre à la question que vous avez mentionnée pour ce débat. Je suis intimement persuadé qu'il nous faut rechercher les moyens d'investissements productifs à haute valeur ajoutée et à faible nuisance. Nous en avons débattu à la communauté d'agglomération ce matin. Tout ce que nous faisons ne doit pas se faire au détriment de notre cadre de vie. Dans ces conditions, il s'agit donc avant toute chose de désenclaver la Côte d'Azur. A cet égard, monsieur le Président, vous avez cité la ville de Nice en disant qu'elle n'était pas représentative de l'ensemble du Département. C'est vrai et faux à la fois, puisque nous avons créé tous ensemble une métropole Côte d'Azur dont nous pensons que la plaine du Var est un enjeu stratégique national. C'est dans cette perspective qu'il faut nous placer.

La nouvelle infrastructure doit viser à développer l'accessibilité de notre territoire et traiter de notre engorgement actuel. Il y a urgence, je l'ai dit ce matin en conseil communautaire. Les Alpes-Maritimes et particulièrement notre territoire sont menacées d'asphyxie. Le mot n'est pas trop fort. Notre unique voie ferrée littorale est saturée. La 3^{ème} voie devrait arriver, c'est vrai, mais dans les cinq ans à venir au minimum. La région nous promet des TER plus fréquents, mais à voir les augmentations qu'elle peut faire de ses budgets, je ne sais pas très bien où elle ira chercher l'argent. Concernant la LGV, je viens de quitter notre association qui vient de tirer les enseignements de la clôture du débat public qui a précédé le vôtre, si nous arrivons en 2006-2007 à trouver avec Marseille et Toulon une entente cordiale, comme elle l'est actuellement, ce n'est pas avant 15 ou 20 ans que la LGV sera chez nous. Avec 5 %/an d'augmentation du trafic routier sur l'autoroute, où serons-nous dans 10, 15 voire 20 ans ? C'est pour cela que je parle d'asphyxie.

J'ajouterai que le contournement actuel de l'autoroute est dangereux. C'est sur ce secteur, l'Etat l'a bien compris puisqu'il vous a mandaté pour ce débat public, que doivent porter tous nos efforts prioritaires. Au minimum, une nouvelle infrastructure de contournement de Nice est indispensable

pour éviter le blocage du système de transport de toute l'agglomération, pour assurer des déplacements fluides et sécurisés, pour compléter le réseau existant et séparer notamment les réseaux de transit.

Les attentes de Nice Côte d'Azur répondent à plusieurs observations fondamentales.

Premièrement, la solution du tout routier n'est pas la panacée : elle ne peut être que complémentaire à d'autres infrastructure de transport : la communauté d'agglomération a imaginé un tramway qui sera long de 35 kilomètres au final.

Deuxièmement, il faut fluidifier la circulation en séparant le trafic local et le trafic de transit : 6 000 poids lourds par jour, susceptibles d'augmenter de 5 % par an, c'est un poids très lourd dans l'imaginaire et la réalité de tous les jours. La CANCA souhaite que le nouveau contournement soit réalisé à partir de l'ouest du fleuve Var jusqu'à la sortie de St Isidore avec la possibilité de séparer les trafics et avec des études complémentaires dont je vous ai déjà entretenu à la sortie de St Isidore qui vient gêner l'environnement de Nice, St André La Roche et La Trinité.

Troisièmement, il nous faut améliorer la sécurité des usagers de la route. A l'heure actuelle, l'A8 connaît 2,5 fois plus d'accidents que le restant des autoroutes.

Quatrièmement, il faut limiter les nuisances et les impacts sur l'environnement et le cadre de vie. La mise en souterrain sur la majeure partie de ce contournement répond à cette limitation maximale des nuisances, sauf une réflexion qui devra être menée sur d'une part la traversée du Var à l'Ouest et d'autre part la sortie vers St André La Roche, La Trinité et Nice à l'Est.

Cinquièmement, il nous faudra requalifier l'autoroute actuelle et la transformer en boulevard urbain, pour le plus grand plaisir des maires de St Laurent du Var et de Cagnes/Mer.

Sixièmement, il faut accompagner le développement économique en assurant la desserte des pôles d'activité, notamment la plaine du Var, où nous allons lancer à partir du mois d'avril l'opération Nice Méridia.

Je voudrais terminer par l'expression d'une crainte, qui est partagée par la totalité de mes collègues de la CANCA : il faut éviter la mise à l'écart de la Côte d'Azur des moyens de communications rapides. Les conditions de réussite sont, d'une part, un projet qui anticipe sur les évolutions futures, et d'autre part une réalisation rapide. L'échéance de 2020 est beaucoup trop lointaine. Si nous étions tous d'accord aujourd'hui, il serait raisonnable, d'après l'un de mes amis X Ponts, d'envisager la réalisation de cette infrastructure en 2017 et 2018. Par rapport à 2020, cela représente deux ans de gagné. C'est beaucoup. Je souhaite vivement que nous arrivions au moins ici à un accord, afin de montrer l'exemple de l'autre côté du Var.

Exposés du maître d'ouvrage sur le projet

Philippe UNTERREINER
Directeur adjoint infrastructures et transports, DDE

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

Si l'opportunité du projet de contournement routier de Nice devait se confirmer, ce projet sera tout à fait différent des projets abandonnés que furent l'A8 bis et l'A58. En effet, les six options proposées par l'Etat intègrent les propositions faites par les associations qui s'étaient opposées aux anciens projets. Le contournement de Nice est un nouveau projet, en totale cohérence avec les orientations de la DTA des Alpes-Maritimes qui fixe comme objectif d'entreprendre les études et de conduire les procédures afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme à l'issue des enquêtes publiques. Je rappelle ainsi que le prévoit la DTA que le projet de contournement routier de Nice est un complément d'une grande ambition pour les transports collectifs et en particulier pour le tramway de Nice dont la 1^{ère} ligne est en construction par la CANCA pour une mise en service en 2007.

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

Tous les projets annoncés dans la DTA et proposés par les collectivités locales ou l'Etat ont été intégrés : tramway de Nice et TCSP sur plus de 75 kilomètres de long, 3^{ème} voie ferrée littorale entre Antibes et Nice, LGV PACA, ferroutage Lyon-Turin, merroutage Espagne-France-Italie.

La prise en compte de l'environnement constitue une priorité, ce qui nous a conduits à privilégier des solutions en tunnel à plus de 80 % qui minimisent les impacts.

L'aménagement sur place, seul à l'Est, est une option d'accroissement de capacité de trafic qui ne répond pas de manière satisfaisante et complète à l'objectif prioritaire de sécurité de l'Etat pour ce grand projet d'infrastructure. Cet aménagement sur place, combiné avec un aménagement à l'ouest,

qu'il soit court ou long, ne répond donc pas pour l'Etat aux deux objectifs prioritaires de sécurité et de fluidité.

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

C'est la raison pour laquelle nous proposons une nouvelle infrastructure en limitant les caractéristiques à ce qui serait strictement nécessaire. Il ne s'agit pas de faire du tout routier, mais de bien prioritairement de renforcer les transports en commun, de préserver l'environnement dans une logique de développement maîtrisé du département et de compléter la capacité routière de manière mesurée avec un objectif prioritaire d'amélioration de la sécurité. Or transformer l'A8 en boulevard urbain, compte tenu des trafics actuels et futurs, nécessiterait de créer un contournement autoroutier de Nice à très grande capacité, soit au minimum 2 fois 3 voies : de ce fait, les impacts environnementaux sans parler des coûts seraient beaucoup plus importants. Une telle orientation ne fait pas partie de la position de l'Etat. En revanche, il pourrait être étudié des projets nouveaux de transports en commun sur l'autoroute.

De même, la gratuité n'est pas à l'ordre du jour. Je rappelle que celle-ci avait été étudiée il y a quelques années et abandonnée. Les coûts d'une telle opération seraient très élevés pour les collectivités locales. En effet, sans péage, les concours publics seraient beaucoup plus élevés, privant d'autant les collectivités locales des fonds nécessaires au financement des projets de transports en commun alternatifs à la route et des autres projets. De plus, la gratuité de l'autoroute irait à l'encontre d'une incitation à utiliser les transports en commun. En effet, une différence de coût des trajets autoroutiers jouerait à l'encontre de l'objectif de meilleure répartition des trafics entre le contournement de Nice et l'A8 qui constitue un des facteurs majeurs de l'amélioration de la sécurité sur l'autoroute.

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

Je tiens à vous informer que nous préparons actuellement 7 fiches thématiques complémentaires au dossier de débat public qui fait déjà plus de 100 pages.

Philippe PRUDHOMME
Chef de la mission contournement de Nice

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

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

I. Identification des problèmes et méthode de travail utilisée

Nous avons constaté une difficulté de fonctionnement des réseaux routiers et autoroutiers, difficultés partagées quotidiennement par les usagers de l'A8 en particulier. L'augmentation continue du trafic poids lourds et un accroissement des encombrements conduisent à une augmentation des temps de trajet, une incertitude des temps de parcours, une augmentation des risques d'accident et une augmentation des difficultés d'accès des secours. Nous avons mis en œuvre une démarche partenariale avec la réunion entre fin 2003 et début 2005 de 10 comités de concertation avec les collectivités locales, des acteurs socioéconomiques et des associations qui se sont appliqués à définir en commun des outils partagés et à identifier les solutions les mieux à même de répondre à ces objectifs. Pour aboutir à cette appropriation, il a d'abord fallu partager le diagnostic du territoire et l'analyse de l'insuffisance des infrastructures routières.

II. Diagnostic du territoire

Nous avons constaté une urbanisation galopante qui menace les grands équilibres du territoire et qui pèse notamment sur un environnement exceptionnel, une croissance démographique soutenue à l'origine d'une inflation du prix du foncier, des difficultés d'accès au logement, même pour les actifs, ce qui se traduit notamment par une explosion des migrations alternantes, c'est-à-dire des déplacements domicile-travail.

Les forces vives de l'économie azuréenne sont principalement les hautes technologies et le tourisme. Leur développement repose sur de bonnes conditions d'accès, notamment depuis l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur. La dégradation généralisée des conditions de déplacement fragilise l'ensemble de l'activité économique de la Côte d'Azur. Au niveau routier, l'A8 est la seule armature est-ouest de bonne capacité d'un réseau routier structuré en peigne. La sécurité de l'A8 pâtit principalement des difficultés géométriques du tracé existant entre St Isidore et Nice Est, qui se caractérise par des fortes pentes, un profil en travers variable avec des réductions de 3 à 2 voies et une succession de virages serrés. Aussi, nous mettons en évidence de fréquentes remontées de queues de bouchons dans les tunnels de Las Planas au droit de l'échangeur de Nice Nord et de la zone au droit de l'échangeur de Nice Est. Enfin, nous notons des problèmes d'accessibilité des secours en l'absence de réel itinéraire de substitution.

Les problèmes de saturation affectent l'ensemble de l'A8 entre Antibes et Nice Est. Ils se traduisent notamment par une dégradation accélérée des conditions d'écoulement du trafic. Le volume d'encombrement a été multiplié par 6 entre 1998 et 2002. Ceci conduit à une progression du nombre d'accidents, alors que le taux est déjà deux fois et demi supérieur au taux national.

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

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

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

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

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

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

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

Nos hypothèses de modélisation des déplacements à l'horizon 2020 s'appuient sur les hypothèses de croissance de la DTA : une croissance démographique modérée et une répartition équilibrée entre le moyen pays et la bande côtière. Nous faisons le pari d'un infléchissement des taux d'accroissement des trafics qui passeraient de 3,1 % à 1,8 % par an d'ici 2020. Pourquoi cet infléchissement ? Parce qu'au-delà de la modération attendue de la croissance démographique, les collectivités locales appuyées par l'Etat se sont engagées dans une diversification des modes de transports avec une priorité résolument donnée aux transports collectifs et aux modes doux. Je ne citerai que les principaux projets en cours de développement localement : la réalisation de la 3^{ème} voie ferrée littorale pour l'augmentation du cadencement des TER, la réouverture de la ligne Cannes-Grasse et la modernisation de la ligne Nice-Breil, le tramway de Nice, des projets de TCSP en gestation sur la CASA et l'agglomération de Cannes et Mandelieu.

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

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

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

IV. Le projet de contournement de Nice

1. Les objectifs

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

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

2. Les fonctionnalités

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

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

3. Les 3 solutions soumises au débat

Nous soumettons au débat 2 solutions autoroutières nouvelles à 2 fois 2 voies indépendantes de l'A8 qui dédoublent l'autoroute existante sur 25 à 28 kilomètres de longueur et une solution d'aménagement sur place de l'A8 entre Var et Paillon qui augmente la capacité de l'autoroute existante de 3 + 2 voies à 3 + 4 voies.

- **la solution 1**

La première solution dite solution courte consiste en un dédoublement en souterrain de l'autoroute A8, entre le secteur de Vaugrenier et de Nice-Est. Deux tubes unidirectionnels seront reliés entre eux par des galeries de liaison ; la vitesse autorisée y serait limitée à 110 kilomètre/h. Deux échangeurs seront aménagés à l'Est de Sophia-Antipolis et dans la vallée du Var, ainsi qu'un demi-échangeur dans la vallée du Paillon, afin de permettre au trafic de poids lourds venant du Nord de la vallée du Paillon de monter sur le contournement de Nice pour se diriger vers l'Ouest. Cette nouvelle infrastructure sera complétée par un élargissement à deux fois

quatre voies de l'A8, entre Biot et Antibes. Un échangeur est également prévu à Biot, dans le cadre de la DTA. Cette solution fera 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2 milliards d'euros.

- **la solution 2**

La deuxième solution, dite solution longue, est identique à la solution courte à l'Est du Var. A l'Ouest du Var, la bifurcation autoroutière se situerait aux Bréguières sur la commune de Mougins. L'échangeur de desserte de Sophia Antipolis se situerait dans la carrière de Laroque, à l'intersection avec la voie de liaison entre les RD 604 et 2085 programmée par le Conseil général. Cette solution se développerait sur 28 kilomètres, dont 24 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**

La troisième solution consiste à aménager l'A8 existante en ajoutant des ouvrages à 2 voies dans les zones où l'A8 ne comporte que deux voies. La vitesse dans les tunnels de l'A8 resterait limitée à 90 kilomètres/h. Cette solution fonctionnerait avec les échangeurs existants de St Isidore, Nice Nord et Nice Est. 8 kilomètres d'ouvrages nouveaux seraient à réaliser, dont 3 de tunnels et 2 de viaducs. Cette solution est estimée à 300 millions d'euros.

Une coupe schématique de comparaison des 3 solutions à l'est du Var met en évidence les différences en termes de sécurité (suppression des pentes facteur de risque d'échauffement des moteurs à la montée et des freins à la descente dans le cadre des solutions 1 et 2), et les différences en termes d'impact sur l'environnement : pas d'émergence à l'air libre des solutions 1 et 2, division par 4 en moyenne des émissions polluantes lorsqu'on passe d'une pente à 5 % à un profil en long à plat.

4. Le financement

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

5. Le calendrier

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

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

Echanges avec le public

Gilbert ARDISSON (question écrite)

Je m'oppose au projet du 3^{ème} pont viaduc de Magnan, compte tenu des nombreuses nuisances déjà occasionnées par les 2 premiers, à savoir plus de soleil pendant deux mois, pollution, chute de déchets et même de cadavres, bruit, d'où perte importante de la valeur de la propriété.

Cyril BEAUMONT (question écrite)

A-t-on démontré par des chiffres que le tracé court résoudrait les problèmes d'embouteillages ?

Que verront les touristes à St Paul, la mer ou un viaduc autoroutier ?

Philippe UNTERREINER

Nous avons montré avec les études de trafic que le tracé court permettra de délester l'A8 entre Antibes et Nice.

Par ailleurs, je tiens à préciser que nous avons retenu le principe d'une solution au nord par rapport à l'A8, en souterrain intégralement sous le village de St Paul : depuis le village de St Paul, on ne verra donc pas le contournement de Nice.

Mme COUSINIE, association des citoyens laurentins (question écrite)

Les études de la DDE laissent apparaître une fréquentation d'environ 46 000 voyageurs par jour en 2020 pour les transports en commun. La communauté de Rennes, qui compte 370 000 habitants, revendique une fréquentation de 240 000 déplacements par jour de transports en commun. Comment expliquer cet écart ?

Philippe UNTERREINER

La réponse sera apportée demain matin en atelier.

Mme COUSINIE

A Rennes, ils comptent les bus et le VAL, mais pas le train, et ils arrivent à 240 000 déplacements en transports en commun par jour. Je ne comprends pas comment la DDE peut arriver à 46 000 seulement en 2020.

Philippe UNTERREINER

En matière de transports en commun, la fréquentation dépend de l'échelle à laquelle vous analysez les résultats. Je ne peux pas vous apporter ce soir une réponse très précise. Je ne sais pas d'où viennent les 46 000 voyageurs.

Mme COUSINIE

J'ai additionné vos calculs pour le tramway et les bus.

Jean-Claude COQUET

J'invite la DDE à regarder de près ce chiffre de 46 000. Madame, pouvez-vous nous envoyer les sources de vos informations concernant Rennes ? Nous pourrions ainsi comparer des choses comparables.

Louis NEGRE

Monsieur le directeur adjoint, j'ai admiré la façon remarquable dont vous avez renvoyé aux calendes grecques la proposition que nous avons faite de déclasser l'A8 en milieu urbain en boulevard urbain. Pourtant, la communauté d'agglomération a trouvé que c'était une excellente idée. Vous nous avez dit que cet argument ne tient pas, parce que l'Etat ne l'a pas prévu. A quoi sert le débat public ?

A Angers, l'autoroute traverse le centre. Dans 4 ans, l'autoroute actuelle sera déclassée et transformée en boulevard urbain. Ce qui est possible à Angers ne l'est pas ici. J'ai du mal à vous suivre.

Jean-Claude COQUET

Je crains que la DDE ne puisse pas dire autre chose, mais la direction générale des routes sera informée de votre point de vue.

Jean-Auguste ICART, conseiller général des Alpes-Maritimes

Cette autoroute mêle trafic international et trafic local : c'est une aberration. L'autoroute de contournement de Nice actuelle est un véritable périphérique payant. Nous sommes la seule ville de France à avoir ce traitement de faveur de devoir payer le périphérique. Monsieur le Président, je vous ai demandé par écrit les chiffres au niveau d'Escota. Moi, je préconise, même sur Nice, de requalifier l'autoroute en rocade urbaine.

Jean-Claude COQUET

Votre question écrite a été transmise à la DDE.

Jean-Paul MENARD, Amis du rail azuréens

Un certain nombre d'entre nous ont participé au débat public sur la LGV PACA. Je suis heureux de constater qu'un large consensus s'est dégagé en faveur de ce projet. Il n'en va pas de même pour le projet de contournement de Nice. Tout à l'heure, le sénateur-maire de Nice a parlé de menaces d'asphyxie. S'il y a risque d'asphyxie, c'est parce qu'il n'y a pas d'alternative réelle à la voiture particulière. Les transports en commun sont encore mal organisés. Si on améliore les transports en commun, le projet de contournement autoroutier ne se justifiera plus et un aménagement sur place sera suffisant. Un chiffre m'inquiète : 6 000 poids lourds transitent chaque jour par notre département. A Mouans-Sartoux, un participant a posé la question : comment faire pour le transport de marchandises ? Je préconise deux solutions : le ferroutage et le merroulage. J'ai vu récemment un reportage sur le transport des marchandises par mer. C'est une solution qui est promise à un beau développement si l'on y met les moyens financiers. Pour finir, je mettrai un bémol sur ce qu'a dit tout à l'heure la DDE. Monsieur le directeur, je ne partage pas vos conclusions concernant les solutions proposées. Nous en discuterons plus en détail demain en atelier.

Jacques PEYRAT

Je voudrais rajouter aux propos de Louis Nègre ma quote-part. Je souhaite faire remarquer à l'Etat que les collectivités locales ne peuvent sans cesse être mises à contribution pour avoir la LGV dans des délais raisonnables, pour réaliser cette voie de contournement de Nice, pour construire les tramways, etc. Nous ne voulons pas être le mouton qui est tondu plusieurs fois dans l'année. Il faut quand même prendre en compte que le coût de l'autoroute est en voie d'amortissement. Quand je vous entends dire « à horizon de 2026 », j'ai envie de dire que Mandrin avait raison. Il faut savoir jusqu'où on ne peut plus aller. Trop, c'est trop.

Première intervention des invités

Noël PERNA**Président de l'Association Région Verte**

Pour ceux qui ne me connaissent pas, voilà 35 ans que je milite sur le terrain contre l'urbanisation sur le domaine public maritime, contre le premier péage urbain à Antibes, sur le problème de l'assainissement, sur le problème de la qualité des eaux de baignade, pour la protection du milieu rural, etc. L'autoroute A8 est amortie depuis 1992, et elle est toujours payante ! Là, nous avons fait des combats extraordinaires. Si les ouvrages antibruit ont été réalisés, c'est grâce aux actions que nous avons menées. Je remercie nos amis associatifs et élus qui nous ont aidés dans ce combat, et tout particulièrement le préfet Lambertin.

Ce matin, en ouvrant le journal, j'ai vu une publicité de la CCI. Je trouve scandaleux que l'on puisse faire de la publicité quand on est dans un débat public et que ce débat public est payé par le contribuable. Cette publicité est payée par le contribuable également ! Pour nous associatifs, de tels agissements sont dramatiques car nous n'avons pas les moyens de faire les actions que nous menons.

Concernant les problèmes d'environnement et de projet autoroutier, qui est responsable ? Aucun responsable politique ou économique n'a joué son rôle d'aménageur du territoire ni de modernisateur du réseau des transports publics. Le département est passé en 35 ans de 600 000 habitants à 1,2 million avec Monaco, alors que le réseau routier est resté le même.

Depuis 28 ans, nous avons demandé d'augmenter la fréquence des TER toutes les 15 minutes sur l'ensemble du réseau des Alpes-Maritimes avec une régie départementale de transport et une carte unique combinée bus/SNCF/parking, et d'organiser les fréquences de l'été tout au long de l'année. Concernant la fréquence TER, nous ne l'aurons pas avant 2012. Par contre, nous pouvons dès à présent organiser les fréquences de l'été tout au long de l'année. Cette fréquence existe dans certaines régions de France sur le réseau SNCF à deux voies.

Nous demandons la création d'une ligne de bus en site propre réservée aux bus de service public et aux taxis sur la RN 98 de Villeneuve-Loubet jusqu'au port de Nice. Monsieur Nègre vient de moderniser son réseau routier en face de l'hippodrome. C'est très beau, mais il est dommage qu'il n'ait pas prévu sur cet axe un réseau de bus en site propre.

Nous proposons la création d'un transport maritime entre Menton, Nice, Cannes et Mandelieu, en suivant l'exemple de la société Ricard qui utilise un catamaran propulsé à l'énergie solaire entre l'Île des Embiez et le continent.

Pour les poids lourds long parcours, nous préconisons d'organiser les transports par mer, à l'exemple de la liaison Toulon-La Seyne/Rome Civitavecchia, ou de les faire transiter par la SNCF à partir de Miramas ou Les Arcs vers l'Italie.

Concernant le réseau routier, nous demandons depuis plus de vingt ans de supprimer les 100 points noirs sur le littoral

L'A8 bis d'Antibes à St Laurent n'est pas saturée. Seules les points noirs des entrées et sorties sont bloqués.

Nous demandons la création d'un métro aérien entre le canal, les deux aéroports, la gare St Augustin, Cap 3000, la gare de St Laurent du Var, éventuellement la zone industrielle, comme à Séville ou à La Plagne : cela coûtera moins cher que le tramway et les nuisances seront moindres.

Nous regrettons que les acteurs économiques bénéficient d'importants moyens pour valoriser les projets, créer des infrastructures nouvelles pour la communication et la publicité dans la presse.

Le contribuable va payer les erreurs commises par les acteurs économiques et politiques. Dans certains cas, si la DTA exprime la possibilité de réaliser des projets, le plan bleu 2005 lui demande de préserver ce qu'il reste de terres agricoles sur notre littoral.

Jean-Claude COQUET

Je vous invite à conclure.

Noël PERNA

Nous ne demandons pas de 2^{ème} autoroute sur la partie Ouest des Alpes-Maritimes. Nous demandons, puisque l'autoroute n'est pas saturée, de la laisser telle quelle et de supprimer les points noirs.

Pour le contournement de Nice, nous proposons le projet de Monsieur VEDJOVSKY. 7 kilomètres seront à réaliser par tronçon. Le chantier sera plus rapide, puisque l'infrastructure sera réalisée en 7 ans, et moins coûteux.

Nous réclamons une étude complète sur le programme des transports en commun, sur l'amélioration des routes existantes, sur la situation non seulement locale mais mondiale de la pollution de l'air, sur les conséquences sur le climat et la santé, ajoutées au prix bientôt inaccessible du carburant. Nous adhérons à la déclaration d'ouverture du débat public par Monsieur le ministre, Président du Conseil général Christian Estrosi : priorité aux transports en commun et à l'aménagement des points noirs. Pas de nouveau projet A8 Bis.

Merci de m'avoir écouté.

Sylvette DE LEPINAY
Conseillère municipale Mairie de Valbonne, représentant l'ADECRA

Les objectifs qui servent à justifier l'infrastructure proposée à l'Ouest du Var, c'est-à-dire les deux tunnels autoroutiers de 12 ou 16 kilomètres, sont les suivants :

- désengorger l'A8, très saturée ;
- faciliter le transit international routier et véhicules légers ;
- desservir les futurs pôles économiques Sophia Nord et basse vallée du Var.

Que pensons-nous de ces différents objectifs et de la façon dont ils sont traités ?

Grâce à l'infrastructure proposée, l'A8 serait allégée et le transit international facilité. Mais le problème de la saturation aujourd'hui se situe sur l'ensemble du réseau routier départemental. Réaliser une 2^{ème} autoroute en prévoyant 30 % de véhicules en plus dans 15 ans ne nous paraît pas admissible pour l'avenir du département.

Par ailleurs, nous estimons que c'est un type de développement contestable. Il s'agit là de recommencer Sophia ou de développer Sophia au Nord. Or ce type de développement économique a été pointé dans la DTA comme étant fragile, parce qu'il repose uniquement sur la haute technologie et parce qu'il génère une démographie exogène croissante. En plus, il implique une concentration des investissements sur la bande littorale, au détriment du haut pays. C'est un aménagement du territoire à deux vitesses, conforté par le développement des pôles de compétitivité et des pôles de compétences. L'infrastructure proposée aujourd'hui à l'Ouest et à l'Est du Var s'insère dans ce type d'aménagement : une autoroute pour desservir les pôles économiques. Pour le reste, les habitants, les salariés continueront à se déplacer avec toutes les difficultés que nous connaissons.

Nous pensons que l'alternative est possible, pour permettre aux habitants et aux salariés de mieux se déplacer en réduisant les flux automobiles. Cela nécessite une vraie priorité aux transports en commun, la réhabilitation du réseau routier départemental, le développement du ferroutage et du meroutage, mais aussi un autre aménagement du territoire.

La priorité aux transports en commun est affirmée dans tous les projets d'agglomération du département, dans la DTA, dans le dossier de la DDE. Mais voilà ce que l'on peut lire dans le même dossier : « La seule alternative à l'A8 et au réseau routier serait une organisation en peigne des transports en commun. Cette solution a des limites. L'expérience montre en effet que les transports interurbains classiques, englués dans la circulation générale, ne sont pas compétitifs. De même, les dessertes des zones peu denses sont très coûteuses et marginales concernant le nombre d'usagers desservis. Enfin, si les parkings relais fonctionnent bien pour les TCSP lourds, ils ne fonctionnent pas vis-à-vis des lignes de bus ou d'autocar aux horaires beaucoup plus incertains ». En résumé, les transports en commun ne sont pas rentables. C'est vrai, ils ne seront pas rentables pour l'entreprise privée qui aura la gestion de la future infrastructure et qui tirera ses bénéfices des investissements publics, mais ils le sont pour la collectivité tout entière, parce qu'ils permettent aux habitants de se déplacer avec moins d'accidents, moins de pollution, moins de voitures. Ils seront encore plus rentables demain avec la raréfaction du pétrole.

Les TCSP qui nous sont proposés pour demain sont des petits bouts de voie sans cohérence les unes avec les autres. Chaque agglomération a fait la sienne. Le passage des chemins de fer de Provence n'est même pas pris en compte. Pourtant, il pourrait permettre de desservir Carros, Gâtières, Vence, en drainant des milliers de salariés. En outre, il pourrait servir dans un futur un peu plus lointain de tête de pont pour un éventuel prolongement à l'Ouest vers le moyen pays.

Concernant le ferroutage et le merroulage, il y a une distance entre le discours des aménageurs qui prétendent vouloir développer le ferroutage et la réalité. De fait, la part de marché du ferroutage s'est effondrée ces dernières années et on nous prédit 30 % d'augmentation du fret routier dans les 15 ans à venir. Nous considérons que c'est inadmissible en termes de sécurité comme en termes de pollution.

Il convient de réhabiliter le réseau routier départemental, pour avoir une véritable mise en sécurité et permettre le passage sans risque des autobus, et de mettre l'A8 en sécurité, en particulier sur le contournement de Nice en réalisant un aménagement sur place conforme à ce que propose l'association de défense des 7 communes, avec réaménagement des échangeurs, notamment Nice Est, avec si possible la réalisation d'échangeurs supplémentaires pour un accès plus facile depuis Nice, avec le raccordement de l'A8 à la Vallée du Paillon.

Nous proposons un autre aménagement du territoire, en particulier la production de logements sociaux à proximité des pôles d'emplois, le maintien et le développement des services publics dans le haut pays, la diversification de l'activité économique avec pour objectif de freiner la croissance démographique et de faire baisser le chômage.

Ces propositions nécessitent des investissements lourds. Nous pensons qu'on ne peut pas développer les transports en commun à hauteur de ce qui est nécessaire et indispensable, réhabiliter le réseau routier à hauteur de ce qui est nécessaire et indispensable, réaliser le TGV, construire des tunnels de plus de 10 kilomètres de long, dans un contexte géologique incertain.

En conclusion, je pose la question : l'attractivité pour qui ? Pour ceux qui veulent faire toujours plus de profits, ou bien pour les centaines de milliers de salariés coincés chaque jour dans les bouchons, pour les dizaines de milliers de chômeurs ou pour les dizaines de mal logés du département ? Je vous remercie.

Muriel MARLAND-MILITELLO
Député de la 2^{ème} circonscription des Alpes-Maritimes

Je commencerai mon propos en rendant hommage au travail de la DDE. Je trouve que le dossier qu'ils ont soumis à notre réflexion est remarquablement bien fait, très bien documenté et très clair et j'avoue, n'étant pas une spécialiste de ces sujets, que j'ai pris un vrai plaisir à le lire et à y réfléchir. J'ai réfléchi à un sujet auquel je n'étais pas préparé et je me suis posé un certain nombre de questions.

1^{ère} question : dans 20 ans, la plupart des responsables politiques n'exerceront plus les mandats qu'ils exercent aujourd'hui. Cela vaut-il la peine de commencer à s'investir si longtemps à l'avance pour un projet quel qu'il soit ? Je me suis rendu compte en lisant le rapport qu'on ne peut pas

réaliser un projet d'une telle envergure sans prévoir des emprises. Si on ne prévoit pas le projet 20 ans avant, il ne se fera pas dans 20 ans, mais il se fera 20 ans plus tard. Nous devons être responsables devant nos enfants et nos petits-enfants et prévoir la qualité de vie de leur quotidien.

2^{ème} question : faut-il faire un nouveau réseau routier ou doit-on prévoir plutôt un réseau ferroviaire ? Le réseau ferroviaire actuel est relativement satisfaisant. La LGV PACA est programmée. Le prolongement est-ouest du tramway de Nice est prévu. La 3^{ème} voie Cannes-Nice est en cours d'étude. La ligne SNCF Cannes-Grasse fonctionne. Enfin, le Conseil général prévoit des améliorations du réseau du haut pays.

Quand on parle de réseau ferroviaire, c'est forcément des transports en commun. Par conséquent, si l'on n'opte pas pour le réseau ferroviaire, on n'opte pas plus pour les transports en commun. L'augmentation systématique des transports en commun va-t-elle créer une vraie fluidité pour l'ensemble des transports pour les poids lourds et pour les véhicules privés. Je ne suis pas sûre que ce soit vrai, pour 3 raisons.

D'abord, vous n'aurez jamais la même qualité de proximité entre un transport en commun et une voiture particulière.

Ensuite, l'exclusivité du transport en commun n'assure pas un transport régulier, car le transports en commun est victime de pannes et de grèves. Il est prudent de prévoir une alternative aux transports en commun : les véhicules privés, mais également les autres formes de transports en commun routiers.

Enfin, on dit que la voiture pollue, mais ce que nous reprochons aujourd'hui aux véhicules ne sera plus d'actualité dans 20 ans. En effet, les constructeurs vont concevoir des véhicules non polluants et non bruyants.

3^{ème} question : dans un territoire aussi exigu que le nôtre, est-il judicieux d'occuper un espace pour la route ? Oui, parce que, quand on n'a pas d'espace, on a le choix entre construire sur la mer, construire en hauteur ou construire des tunnels. Or c'est ce qui est proposé. C'est la raison pour laquelle les solutions 1 et 2 me plaisent beaucoup car elles sont à 95 % en tunnel (non bruyant et non polluant). D'ici 2020, le CO2 sera traité grâce aux dernières techniques de filtrage des extractions. La solution 3 me paraît une hérésie. Elle suit le tracé de l'A8 : elle ne résoudra donc en rien le problème de saturation de l'A8. En outre, elle va transformer la sortie Nice Nord (chez moi !) en déversoir du flot du trafic interne et d'échange.

4^{ème} question : qu'allons-nous faire de l'A8 ? Finalement, toutes les métropoles ont des voies de contournement. Je ne vois pas pourquoi nous n'aurions pas une voie de contournement/boulevard urbain autour de Nice. Cette idée me plaît pour plusieurs raisons.

D'abord, quand vous avez un boulevard urbain, vous avez beaucoup plus de voies d'accès sur les zones urbaines.

Ensuite, aux abords d'un boulevard urbain, vous pouvez construire des installations sportives, des espaces verts, etc. ce que vous ne pouvez pas faire aux abords d'une autoroute. Grâce au boulevard urbain, on récupère de l'espace.

Sur un boulevard urbain, on roule plus lentement.

Ce boulevard urbain ne doit pas être payant. Nous payons des impôts pour cela. Mais, me direz-vous, les personnes qui n'ont pas envie de payer emprunteront ce boulevard urbain. Cela dit, la gratuité n'est pas si attractive que cela. En effet, celui qui est en transit n'aura pas intérêt à emprunter l'A8 de préférence au contournement routier, parce que le trajet sur l'A8 est plus long et plus coûteux (consommation de carburant).

5^{ème} question : quel tracé ? Deux tracés nous sont proposés.

A l'ouest du Var, la solution la plus longue est la meilleure, puisqu'elle est à 95 % en tunnel. En revanche, je ne pense pas qu'il faille aller jusqu'à la zone industrielle de Carros, parce que la nouvelle 200 bis qui sera raccordée à l'autoroute de contournement suffira.

Sur le tracé est, je considère que la sortie prévue à Nice Est sur la commune de St André est une catastrophe. Ce quartier est déjà pénalisé par l'usine d'incinération. Je demanderai au service de la DDE d'étudier une sortie au niveau de La Turbie.

6^{ème} question : quel coût ? Quand on a un projet qui engage l'avenir de nos enfants et de nos petits-enfants, le coût ne doit pas être un critère de choix. Le critère de choix, ce doit être la qualité du projet.

Fille de cette région, je ne demande qu'une chose, que nous intensifions notre attractivité économique et touristique et que nous soyons heureux dans un beau pays, sûr et tranquille.

Echanges avec le public

Jacques DUCLOS

Il se trouve que j'ai été le 1^{er} employé d'Escota en 1955. J'ai passé une grande partie de ma vie à construire des routes et je voudrais poser quelques questions techniques à Monsieur le directeur.

Vous parlez de 25 kilomètres de viaduc et de tunnel. Qu'allez-vous faire des millions de m3 de déblais ?

Philippe UNTERREINER

Nous avons évalué à 6 millions de m3 les déblais des tunnels pour la solution longue. Ces déblais pourraient être mis en dépôt dans les carrières et permettre la réhabilitation de plusieurs sites de carrière dans le département des Alpes-Maritimes. Une partie peut aussi être valorisée dans le BTP.

Jacques DUCLOS

Cela va coûter cher.

Philippe UNTERREINER

La valorisation dans le BTP permettra de réduire les coûts.

Jacques DUCLOS

Je suis d'accord avec Monsieur Nègre sur la transformation de l'autoroute actuelle en boulevard urbain. L'autoroute filait droit vers St Isidore et un beau jour, Monsieur Médecin a demandé que l'autoroute passe à Cagnes pour amener des touristes. Nous avons dévié l'autoroute, ce qui nous a obligés ensuite à faire un angle droit pour remonter vers St Isidore. Nous nous méfions un peu des élus quand il s'agit de parler technique.

Louis NEGRE

Il faut aussi se méfier aussi des ingénieurs et des techniciens, parce que si vous avez accepté cette demande farfelue des élus de l'époque, vous ne méritez pas le beau titre d'ingénieur.

Jacques DUCLOS

Le débat public n'existait pas avant.

Jean-Claude COQUET

Vous rendez hommage au débat public et je vous en remercie.

Gabriel JOURDAN

Mme Marland-Militello peut-elle nous donner des précisions sur la technique de filtrage du CO2 ?

Muriel MARLAND-MILITELLO

Cette technique est utilisée à Monaco.

Jean-Claude COQUET

A mon avis, il s'agit du filtrage des gaz pollués et donc d'autre chose que le CO2.

Michel SERVIAT, habitant de La Trinité

30 kilomètres de tunnel, c'est très dangereux. Les accidents du Mont-Blanc et du Fréjus l'ont montré. Croyez-vous que les gens seront d'accord pour prendre des tunnels aussi longs ? Par ailleurs, vous affirmez que les tunnels ne polluent pas, mais que faites-vous des gaz émis dans les tunnels ?

Philippe UNTERREINER

Les tunnels que nous proposons ne sont pas comparables aux tunnels du Mont-Blanc ou du Fréjus qui sont des tunnels bidirectionnels. Nous proposons deux tunnels unidirectionnels à 2 voies chacun avec des galeries de liaison tous les 800 mètres, ce qui permet d'assurer un niveau de sécurité satisfaisant et conforme à la réglementation française et européenne. C'est ce qui se fait de mieux aujourd'hui en France.

Les longueurs que nous annonçons sont des longueurs cumulées. Le tunnel le plus long entre St Isidore et Nice Est ferait 8 kilomètres. A l'Ouest, il y aurait une succession de tunnels, dont nous ne connaissons pas aujourd'hui précisément la longueur, puisque nous n'avons pas de tracé à vous présenter. Ces tracés feront l'objet d'une enquête publique ultérieurement.

S'agissant des gaz émis dans les tunnels, ils seront recueillis, traités, peut-être filtrés avant d'être rejetés dans l'atmosphère.

Gilles RENERO, habitant de La Trinité

Le recalibrage des voies semble indispensable compte tenu des rétrécissements successifs et des problèmes qu'ils posent. Aujourd'hui, nous avons besoin de réponses en ce qui concerne les accès. Vouloir limiter le nombre de nouveaux accès à deux est une aberration. Aujourd'hui, l'A8 traverse le territoire de La Trinité sur 8 kilomètres, sans desservir la commune, puisqu'il n'y a aucune sortie sur La Trinité. Prévoir une sortie sur la Trinité permettrait de desservir La Trinité et de désengorger l'échangeur de St André.

Philippe UNTERREINER

Le contournement de Nice a vocation à accueillir le transit : c'est la raison pour laquelle nous ne souhaitons pas créer de nouveaux échangeurs à l'Est. En revanche, quand le contournement de Nice sera mis en service entre St Isidore et Nice Est, on peut envisager d'ouvrir des échangeurs, comme La Mantega.

Concernant votre proposition d'aller plus loin à l'est, nous avons étudié des options longues à l'est jusqu'à La Turbie, mais nous ne les avons pas retenues parce qu'elles ne sont pas justifiées en termes de trafic. Qui plus est, le tracé aurait été non pas en souterrain, mais à l'air libre : il aurait eu un impact visuel très important sur La Trinité. C'est la raison pour laquelle nous avons préféré retenir une option Est courte, à plus de 80 % enterrée entre St Isidore et Nice Est, et nous faisons des propositions de demi-échangeurs ouest entre le contournement de Nice et la pénétrante du Paillon pour améliorer le fonctionnement de l'échangeur de Nice Est actuel.

Mme MARLAND-MIRLITELLO

L'argument que vous donnez sur le tracé court n'est pas bon. Ce n'est pas un problème de circulation, mais c'est un problème de requalification d'un quartier, St André, qui va être sacrifié. Ce quartier est déjà pénalisé par une usine d'incinération qui n'est plus aux normes.

Simone MONTICELLI, conseillère municipale communiste de Nice

Je suis contente d'entendre parler de La Mantega, puisque depuis deux ans, je pétitionne pour cela. Il faut absolument prévoir une grande rocade. Nous préconisons Madeleine, Mantega, Riniez, ce qui permettrait de passer de 3 à 6 sorties et de rendre possible les échanges collinaires (aller d'une colline à l'autre sans passer par le centre-ville).

Jean-Claude COQUET

Merci pour votre contribution.

Présentation du thème « A quelles conditions le projet de contournement pourrait-il consolider l'attractivité de la Côte d'Azur ? »

Jean-Pierre CLARAC
Membre de la CPDP

Comment ce morceau de Provence et ce Comté de Nice est devenu Côte d'Azur, quand ce pays a su accueillir des gens venus d'ailleurs et que nos hôtes ont su imaginer en ce lieu un projet de vie ? Fascinés par la magie des sites, nos riches migrants ont construit des châteaux, aménagé des jardins, incité à la création de promenades. C'est toujours suite à des prises de décision courageuses que ce morceau ingrat de Provence a su se transformer en destination convoitée, où l'eau captée en montagne est devenue abondante.

Aujourd'hui équipé d'infrastructures aéroportuaires, autoroutières, ferroviaires, ce territoire accueille un million d'habitants qui ont choisi de vivre entre Toulon et Menton. Si la DTA n'avait pas imaginé des éléments de régulation, le pays aurait pu doubler sa population tous les vingt ans à l'image de Monaco. Un coup de frein à l'accueil de populations nouvelles a été donné, et c'est la région de Montpellier qui aujourd'hui accueille les migrants qui souhaitent construire leur vie dans le Sud.

Lors d'une période de forte croissance, entre 1980 et 1990, Cannes, Grasse, Antibes fut la région française qui construisit le plus grand nombre d'écoles par habitant. 20 ans après, la région s'est assagie. Aujourd'hui, les enfants des baby-boomers font des études tandis que les pionniers s'occupent des choses publiques.

Il semblerait qu'il ne soit plus d'actualité de conquérir de nouveaux territoires, d'installer de nouvelles infrastructures, d'accueillir de nouveaux actifs. Il suffirait d'améliorer le fonctionnement des installations en place, de résorber les points noirs, et tout irait bien.

Après une phase de forte croissance, désormais sont mises en avant des préoccupations environnementales. Pour l'énergie non renouvelable, la fête est finie. De nouveaux horizons sont inventés pour le monde rural. La biodiversité travaille pour nous. Et si l'eau venait à manquer ? Un consensus est recherché autour de produire, consommer et vivre autrement.

Les infrastructures de déplacement ne font pas exception à la règle. L'homme d'aujourd'hui semble prêt à faire un effort pour vivre confortablement sur la Côte d'Azur et les intervenants du débat public en sont les témoins. Ils nous disent être prêts à adopter une attitude citoyenne, qui consisterait entre autres à utiliser davantage les transports en commun s'ils existaient en délaissant les voitures individuelles. Ils nous disent être prêts à habiter dans un habitat dense et à abandonner une maison individuelle et isolée, à délaisser l'énergie provenant des carburants fossilisés au profit des énergies renouvelables, à consommer équitable. Conscients de leur capacité à peser sur le débat politique et à convaincre les responsables élus, les participants au débat public mettent en avant des principes de développement durable. Le tout automobile est rejeté. Les attitudes modérées et mesurées sont mises en avant. C'est bien cette question qui est au centre de notre débat.

Pour qu'aujourd'hui la circulation sur l'A8 soit apaisée, peut-on se dispenser de programmer des installations nouvelles qui autoriseraient le déplacement des biens et des personnes entre les pôles urbains de l'agglomération ? Nous avons entendu le représentant de la Direction des routes nous informer que, même en rendant prioritaires les investissements pour favoriser les installations de transports en commun, nous ne pouvons nous dispenser d'infrastructures nouvelles.

Nous avons organisé des ateliers pour confronter les principes et espérer favoriser le rapprochement et peut-être la fusion des points de vue. Ce soir, nous avons invité des chefs d'entreprise et des urbanistes à réfléchir à la seule question qui vaille la peine d'être posée : comment continuer à bien vivre sur la Côte d'Azur sans la dénaturer ?

Dans un premier temps, va intervenir pour le compte du maître d'ouvrage M. Gérard Bassi du CETE d'Aix.

Philippe UNTERREINER

La construction d'une infrastructure routière ou autoroutière doit respecter des règles techniques appelées normes. Il est trop tôt au stade d'un débat public pour présenter des tracés et les implantations précises des ouvrages. Par contre, les fonctionnalités de la nouvelle infrastructure doivent être discutées dans le cadre du débat public. Au niveau du débat public, nous appelons fonctionnalités les échanges possibles entre le contournement de Nice et le réseau routier ou autoroutier.

De bonnes fonctionnalités sont nécessaires pour répondre à l'objectif de consolidation de l'attractivité de la Côte d'Azur qui passe notamment par une bonne accessibilité des vallées du Var et du Paillon et de l'agglomération niçoise ainsi que par le rétablissement de conditions de circulation d'est en ouest acceptables dans les Alpes-Maritimes.

Nous vous proposons donc une présentation technique par M. Gérard Bassi du CETE des contraintes géométriques que devra respecter le contournement de Nice. Cette analyse technique permet d'apporter un premier éclairage sur l'échangeur à St Isidore que nous proposons.

Exposé d'un expert pour le compte du maître d'ouvrage sur le thème du jour

Gérard BASSI
CETE d'Aix en Provence

Chacun a une idée assez précise de ce qu'est une route et de ce qu'est une autoroute. Je vous propose quand même de montrer quelques différences, à partir de fonctionnalités techniques et des règles qui président à la conception des routes et autoroutes.

I. Définition des routes et autoroutes

La route est ancienne. C'est en 1728 qu'apparaît pour la première fois le réseau routier français, la même année que la création de l'École des Ponts et Chaussées. En 1789 est établi le premier classement des routes nationales et départementales. La route est une voie carrossable destinée à la liaison entre les localités et les zones rurales.

L'autoroute est beaucoup plus récente. La définition de l'autoroute est donnée par une loi de 1955. Les grands projets autoroutiers en France et en Europe sont apparus en 1960. 30 ans avant, il y avait déjà des autoroutes en Allemagne. La loi définit l'autoroute comme une voie routière à destination spéciale, sans croisement, accessible par point spécialement aménagé et réservée aux véhicules à propulsion mécanique. Elle est généralement à péage. Sur une autoroute, tous les accès riverains sont interdits, tous les échanges sont dénivelés et les sens de circulation sont le plus souvent séparés physiquement par un terre-plein.

II. Classification des routes et autoroutes

Les routes sont classées à partir de 2 critères :

- les réseaux auxquels elles appartiennent (les réseaux structurants et les autres) ;
- le milieu qu'elles traversent (milieux urbains ou interurbains).

Tous les croisements sont possibles entre ces critères. Comme je n'ai pas beaucoup de temps, je m'attacherai au sujet qui nous intéresse ce soir : la classification des routes en interurbain.

L'autoroute est une route qui a des fonctions spéciales : assurer des liaisons rapides à moyenne et à longue distance. Elle supporte un trafic intense. On distingue les autoroutes interurbaines et les autoroutes urbaines.

- Les autoroutes interurbaines sont destinées à des trafics de transit à l'échelle du territoire national et d'échanges entre les grandes métropoles régionales et européennes ; c'est le cas de l'A8, constitutive du réseau autoroutier de l'arc méditerranéen et ce sera le cas du contournement de Nice
- Les autoroutes urbaines sont destinées à des trafics de transit à l'échelle d'une agglomération et d'échanges locaux propres à l'agglomération ; c'est le cas de l'A8 utilisée au droit de Nice aujourd'hui comme une autoroute urbaine.

Au départ, le technicien d'Escota l'a bien dit, on a fait une autoroute avec une vocation de liaison entre grandes métropoles et, au droit de Nice, elle a été utilisée comme une autoroute urbaine.

III. Typologie des routes et autoroutes

Il existe deux types d'autoroutes, urbaines et interurbaines, qui se distinguent par leurs fonctionnalités :

- les autoroutes interurbaines ont pour fonction d'assurer des liaisons interrégionales ;

- les autoroutes urbaines ont pour fonction d'assurer les liaisons à l'échelle de l'agglomération.

Elles se distinguent également par la densité du trafic. Dans les autoroutes interurbaines, on a deux possibilités : les types L2 ou L1, le critère discriminant entre ces deux types étant le relief. Nous avons un type d'autoroute qui est adapté à du relief montagneux ou vallonné et un autre qui est adapté aux plaines. Le contournement de Nice serait une autoroute de type L2, puisque nous sommes dans une région au relief vallonné et montagneux.

Jean-Pierre CLARAC

Il vous reste deux minutes pour conclure.

Gérard BASSI

Est commun à toutes les autoroutes le nombre de voies qui est déterminé en fonction du trafic (de 2 à 4 voies).

Les échangeurs, les diffuseurs sont positionnés selon les besoins de maillage du réseau, selon les perspectives d'aménagement des territoires desservis, selon le niveau de service des voies routières raccordées.

Les superstructures de péage sont localisées selon le maillage du réseau et le système de péage.

IV. Aspects normatifs

Pour faire une autoroute, il faut respecter des normes minimales en géométrie. Ces normes sont issues des lois de la cinématique, de la dynamique du véhicule et du comportement de l'utilisateur. Elles influent directement sur la limitation de vitesse, les temps de parcours, le niveau de service, la sécurité, les distances de visibilité d'arrêt sur obstacle et le confort de l'utilisateur.

En section courante pour une autoroute à 110 kilomètres/h, les courbes doivent avoir un rayon minimal de 400 mètres. En profil en long, c'est-à-dire en altitude, la pente maximale ne doit pas dépasser 6 %, les rayons minimaux en point haut ne doivent pas être inférieurs à 6 000 mètres et en point bas à 3 000 mètres, la distance minimale de visibilité à 110 kilomètres/h est de 200 mètres. L'A8 actuelle présente plusieurs courbes hors normes de tracé en plan : un rayon de 150 mètres après le pont du Var à Nice Promenade, un rayon de 300 mètres à l'entrée ouest du tunnel de Cantagalet.

De la salle

Qui a fait cela ?

Gérard BASSI

Tout à l'heure, l'ancien employé d'Escota a expliqué que cette décision avait été prise sous la pression des élus.

Quand on respecte toutes ces normes minimales, on n'a pas pour autant les distances de visibilité. Or les distances de visibilité sont très importantes du point de vue de la sécurité. En tunnel par exemple, pour assurer les distances de visibilité, le rayon minimum du tunnel doit être porté de 400 à 950 mètres.

Jean-Pierre CLARAC

Je vous demande de conclure, sinon les autres intervenants ne pourront pas parler.

Gérard BASSI

J'ai les mêmes problèmes en profil en long. On ne doit pas avoir de point bas ou de point haut, mais des pentes uniques.

Sur les accès, on distingue les échangeurs qui échangent entre autoroutes et les diffuseurs qui échangent entre une autoroute et la voirie secondaire. Dans le dossier du débat, le terme utilisé est indifféremment « échangeur », qu'il s'agisse d'un véritable échangeur ou d'un diffuseur.

Je vous donne un exemple de ce que pourrait être un échangeur type simple bifurcation aux Bréguières ou à Biot. On a besoin de 2 500 mètres dans un sens pour introduire deux voies en direction du contournement de Nice et de 1 500 mètres dans l'autre sens. On a des exigences de visibilité de 450 mètres sur le point de divergence.

Un diffuseur prend 600 mètres, on a des biseaux de sortie de 150 mètres et des voies d'entrée de 275 mètres.

V. Conclusion

Le contournement de Nice et le dédoublement de l'A8 pour le trafic de transit serait une infrastructure autoroutière de type L2, à 110 kilomètres/h, avec des normes adaptées à un relief montagneux. De par sa typologie, l'interdistance entre deux points d'échange successifs ne doit pas être inférieure à une dizaine de kilomètres. Ces points d'échange et les bifurcations ne peuvent pas être implantés en souterrain pour des raisons de sécurité.

L'attractivité retrouvée renforce le dynamisme économique : intervention des invités

Christian TORDO

UPE 06, représentant le Président de la CCI Nice Côte d'Azur

Je précise que je représente le Président de la CCI, Dominique Estève. La CCI, je le rappelle, représente 50 000 ressortissants, chefs d'entreprise de toutes tailles ou commerçants. Je représente également l'Union Pour l'Entreprise des Alpes-Maritimes, qui représente 9 000 entreprises et près de 40 000 salariés.

Je voudrais faire deux commentaires liminaires.

Premièrement, la compétitivité de nos entreprises, c'est-à-dire la capacité à créer de la richesse et donc des emplois, est très liée à la compétitivité des territoires sur lesquels nous opérons.

Deuxièmement, une des conséquences de la globalisation est que les territoires sont en concurrence. Dans deux semaines va s'ouvrir à Barcelone un congrès important qui s'appelle le congrès GSM qui a attiré jusqu'à l'année dernière dans les Alpes-Maritimes jusqu'à 40 000 congressistes. Ce congrès est parti à Barcelone.

I. L'attractivité

Nous sommes tous d'accord sur ce qui contribue à l'attractivité : le soleil, le climat, la mer et la montagne. Des éléments importants, que ce soit par des choix volontaristes ou par le cours des choses du développement économique de notre département, se sont faits en s'appuyant sur des secteurs d'activité qui capitalisent sur ces éléments d'attractivité. Je veux parler du tourisme, du pôle technologique et du pôle aromes parfums. Quelques chiffres me semblent importants à rappeler pour en mesurer les enjeux :

- tourisme : plus de 8 millions de visiteurs en 2004, 60 millions de nuitées, 50 % de clientèle étrangère, près de 2 millions de visiteurs d'affaires, 500 000 congressistes dont près des trois quarts d'étrangers ;
- les pôles technologiques, en particulier le pôle des télécoms informatique : 900 entreprises, réalisant plus de 4 milliards d'euros de chiffre d'affaires dont plus de 50 % à l'exportation ;
- pôle arômes, parfum, santé et sciences du vivant : plus de 250 entreprises, 2 milliards d'euros de chiffre d'affaires, dont 40 % à l'exportation.

Cette situation va être renforcée par les décisions récentes prises par le gouvernement concernant les pôles de compétitivité. 6 pôles de compétitivité ont été labellisés dans la région : PACA est la 3^{ème} région derrière la région parisienne et Rhône-Alpes.

Ces pôles de compétences dépendent de notre capacité à attirer les clientèles, les entreprises européennes et internationales. Je voudrais de ce point de vue rappeler l'importance de l'aéroport,

qui est la véritable porte d'entrée internationale depuis plus de 50 ans. Ainsi, Texas Instrument s'est installé sur la Côte d'Azur en 1961, essentiellement parce que ce département disposait d'un aéroport avec des liaisons internationales. Ce qui était vrai il y a 50 ans l'est encore plus aujourd'hui, compte tenu de la globalisation.

Ces moteurs économiques sont sous-tendus par un tissu économique d'accompagnement que les intervenants suivants vont aborder.

II. Les limites à l'attractivité

La première limite à l'attractivité est la problématique du logement. Aujourd'hui, nos salariés ont des difficultés à se loger et ont besoin de s'éloigner de plus en plus de leur lieu de travail pour se loger. La CCI Nice Côte d'Azur a lancé il y a 3 ans une démarche visant à fédérer les collectivités locales autour de 12 propositions qui sont analysées chaque année en termes de taux de réalisation.

La deuxième limite est la problématique des déplacements. Ces problèmes commencent à devenir très critiques. Tout à l'heure, un intervenant se plaignait de la campagne de communication qui était faite à ce sujet. Je voudrais rappeler que les sources de financement de la CCI ne sont pas l'argent du contribuable, mais celui des entreprises et qu'elles servent à financer non pas des campagnes de publicité, mais des campagnes d'expression de l'inquiétude des entreprises quant aux freins qui s'opposent à leur développement.

Le volume des bouchons sur l'A8 a été multiplié par 6 entre 1998 et 2003. La desserte et l'accessibilité des principaux pôles d'emploi et sites touristiques majeurs devient de plus en plus pénible pour les actifs et pour les visiteurs. Enfin, les temps de parcours pour rejoindre l'aéroport de Nice Côte d'Azur sont de moins en moins fiables.

III. En quoi le contournement routier de Nice est-il nécessaire ?

Il est indispensable de mieux circuler sur la Côte d'Azur. C'est une nécessité pour nos actifs et pour les exigences de la clientèle internationale.

Je voudrais de ce point de vue dénoncer la position qui consiste à opposer systématiquement les transports en commun aux solutions de type routier ou autoroutier. Les entreprises sont un acteur majeur du financement des transports en commun à travers le versement transport. Le versement transport qui était de 26 millions d'euros en 1992 est passé en 2003 à 55 millions d'euros. Je vous invite à vous poster demain matin à l'entrée de Carros ou à l'entrée de Sophia Antipolis pour constater si ce doublement du versement transport payé par les entreprises s'est traduit par une amélioration des accessibilités de ces territoires ou pas.

Nous militons depuis longtemps pour que l'organisation des transports urbains par les AOTU fasse un pas vers une plus grande intégration en particulier sur la partie ouest du département. Ces AOTU, pour subsister, n'ont pas d'autre solution que d'augmenter le versement transport payé par les entreprises. Les entreprises ne sont pas, contrairement à ce que l'on pense, contre les transports en commun.

Cependant, il nous paraît que toute politique volontariste de transports en commun trouve ses limites. C'est d'autant plus vrai sur la Côte d'Azur, compte tenu de la topographie et de l'habitat dispersé.

IV. Les conditions de la réussite

Le projet de contournement de Nice doit s'inscrire dans un schéma multimodal de niveau départemental. Ce schéma devra prendre en compte le renforcement de l'intermodalité, le développement des réseaux de transports en commun, la mise en œuvre du plan de résorption des points noirs routiers du Conseil général et enfin l'essor très important du fret à l'échelle de l'arc méditerranéen et de l'Europe élargie. La réalisation de ce schéma qui va fixer les orientations pour les années à venir fait d'ailleurs partie des priorités 2006 de l'agence d'urbanisme des Alpes-Maritimes.

La deuxième condition de réussite est la prise en compte de l'amélioration sensible des déplacements est-ouest et de l'accessibilité aux principaux pôles d'emploi du département et à l'aéroport.

Enfin, le projet doit préserver les paysages et le cadre de vie, par des solutions de mise en tunnel.

De ce point de vue, la CCI et l'UPE 06 soutiennent la solution longue, entre Nice Est et Les Bréguières. Elle nous paraît la plus pertinente car elle confortera les relations entre l'est et l'ouest du département, elle aura un moindre impact sur l'environnement car elle permettra le délestage sur une plus grande longueur des autres axes est-ouest du département (A8, RN7 et RN 98), elle peut être plus enterrée que la solution courte, elle permet une meilleure insertion dans l'environnement du nouvel échangeur de Sophia.

Pour conclure, je voudrais insister sur les dangers d'une opposition de principe à tout projet routier, et notamment à celui qui poursuit un double objectif : sécuriser les déplacements sur le tronçon Nice St Isidore – Nice Est, éviter la saturation du réseau routier est-ouest à l'horizon 2020. J'aimerais que l'on réfléchisse très sérieusement aux conséquences en termes de pollution, de dépenses énergétiques qu'entraînerait le rejet de ce projet, aux conséquences pour notre cadre de vie, et donc pour notre attractivité, et donc pour notre compétitivité et donc pour l'emploi.

Michel TSCHANN
Président du Syndicat des hôteliers Nice Côte d'Azur

Le Syndicat des hôteliers Nice Côte d'Azur que je représente réunit 350 adhérents. Mon homologue cannois soutient les mêmes positions que moi.

Le tourisme est une industrie particulière. Elle est soucieuse de ces clients. Ce soir, vous êtes mes clients. Je vais donc essayer d'être le plus bref possible parce que j'ai le sentiment que le débat commence à être un peu long et que vous avez sans doute pris le cahier d'acteurs qui résume notre position.

Le tourisme représente 40 % des emplois du département. Nous avons perdu des parts de marché ces dernières années car nous sommes soumis à une vive concurrence. Le débat concerne aujourd'hui

le contournement de Nice, mais nous évoluons dans une économie européenne et surtout mondiale. Nos concurrents sont partout, y compris dans les pays où la main d'œuvre est moins chère et qui peuvent se permettre de proposer des prix bien inférieurs aux nôtres. Nous devons donc nous concentrer sur les 2 niches qui sont pour nous les 2 niches d'excellence : les congrès et les manifestations culturelles.

Le tourisme par essence a besoin de circuler. Il a besoin de transports en commun, mais aussi de transports dédiés, notamment des autocars. La circulation empêche aujourd'hui la côte touristique de travailler à l'unisson. Nous avons la chance unique sur cette côte longue de 60 kilomètres de regrouper un ensemble de casinos, de palais des congrès, de restaurants et d'hôtels haut de gamme. Chaque ville de la côte organise des manifestations qui coûtent souvent cher aux contribuables et le Conseil général montre l'exemple : il faut qu'elles profitent à l'ensemble des habitants et des touristes de la Côte d'Azur.

Nous avons l'exemple du congrès GSM : Cannes et au-delà l'ensemble du département a perdu 80 millions d'euros. La raison est simple : les congressistes ne pouvaient plus se rendre à Cannes en autocar ou en train dans des délais normaux. 45 minutes pour aller de Nice à Cannes, c'est trop !

La sécurité est capitale. On a parlé des dangers des tunnels actuels de l'A8. Si, demain, nous avons un drame dans un tunnel de Nice, et surtout si un autocar de touristes est impliqué dans cet accident, c'est autant de chiffre d'affaires qui sera perdu et ce sera dramatique. Ce sera d'autant plus dramatique pour les responsables si nous savons que des projets existaient et que nous n'avons rien fait. Croyez-moi, la presse internationale en tirera des conclusions qui seront très négatives.

Sophia Antipolis doit être proche de Nice et de son aéroport. Nous envisageons en liaison avec l'université la création d'un pôle universitaire d'enseignement touristique de haut niveau pour que la Côte d'Azur soit l'un des phares du tourisme international. Il faut que l'on puisse communiquer facilement. Les hôtels de Sophia ont également besoin de pouvoir envoyer leurs clients le soir dans les lieux de distraction que sont les casinos de Cannes, de Monaco, etc.

Il est important que nous ayons des transports en commun propres, sûrs, pas en grève et fréquents. Nos clients individuels ont besoin de ces transports. La réouverture de la ligne Cannes-Grasse a été une excellente nouvelle, car elle permet d'accéder beaucoup plus facilement aux parfumeries de Grasse.

Pour toutes ces raisons, notamment la desserte de Sophia, la solution longue nous paraît la mieux à même de prévoir l'avenir.

Bernard KLEYNHOFF
Président de l'APPIM

J'interviens ce soir en tant que Président de l'APPIM, l'association des partenaires pour la promotion industrielle méditerranéenne qui regroupe une centaine d'adhérents dans les Alpes-Maritimes et Monaco, représentant 15 000 à 20 000 emplois, et 50 % de l'activité industrielle de notre département.

Les objectifs de notre association sont de rassembler des partenaires industriels avec des institutions et des organismes locaux et régionaux, publics ou privés, favorables au développement des activités industrielles, de créer un espace permanent de dialogue pour favoriser la connaissance mutuelle des entreprises qui permette le développement des partenariats industriels, d'assurer la promotion des savoir-faire et des pôles d'excellence industriels de la Côte d'Azur, de s'ouvrir sur les marchés nationaux et internationaux, de favoriser l'amélioration de la compétitivité des industriels azuréens.

Nous comptons dans nos membres des entreprises comme Alcatel, Texas Instrument ou les cafés Malongo.

Notre tissu industriel azuréen n'est pas composé uniquement d'entreprises high tech, mais également de nombre d'entreprises aux activités traditionnelles qui sont là pour servir les grands donneurs d'ordres, mais aussi pour servir la vie quotidienne de notre département. Nos documents d'urbanisme oublient souvent que nous existons.

L'attractivité économique sous-entend de réunir pour ces industriels les conditions nécessaires qui permettent un fonctionnement normal de nos entreprises au premier rang desquelles de bonnes conditions de circulation qui nous sont indispensables pour nos salariés, pour la logistique liée aux activités industrielles et pour les relations d'affaires entre les clients et les commerciaux.

Cette condition n'est plus remplie aujourd'hui. Les entreprises industrielles sont situées principalement dans les zones d'activité de Carros, St Laurent du Var, Sophia, Cannes la Bocca, Grasse, Mouans-Sartoux, Villeneuve-Loubet, La Trinité et Monaco. Ces zones d'activité sont desservies par le réseau est-ouest littoral, notamment l'A8, qui est de plus en plus saturée aux heures de pointe. Les axes nord-sud se branchent tous en râteau sur l'A8. Au niveau des échangeurs, les conséquences sont celles que nous subissons quotidiennement.

Le bon fonctionnement des entreprises suppose aussi de disposer de la main d'œuvre adéquate. Si on rajoute aux problèmes de circulation, les problèmes récurrents du logement, vous comprendrez aisément quelles sont nos difficultés à embaucher et à conserver la main d'œuvre quand nous en avons.

L'attractivité signifie également de permettre aux entreprises d'être compétitives au niveau national et international. Les relations avec les autres régions françaises et l'international sont pour cela fondamentales. L'aéroport Nice Côte d'Azur avec ses liaisons internationales est sans conteste un atout, mais les temps de parcours vers l'aéroport sont de moins en moins fiables. Les difficultés de circulation pénalisent fortement les entreprises. Certaines partent déjà s'installer dans d'autres départements.

Il est nécessaire de pérenniser l'attractivité de la Côte d'Azur et de trouver des solutions à ces problèmes croissants de circulation. Le développement des transports en commun est nécessaire, en particulier la transformation du TER en un véritable RER cadencé, des TCSP pour desservir les zones d'activité et de meilleures connexions entre les réseaux de transports en commun des différentes autorités de transport (mise en place d'une billettique unique). Il est important que nos salariés puissent disposer de transports en commun qui leur évitent d'une part d'utiliser leur véhicule et qui leur permettent d'autre part de se rendre à leur travail dans des conditions à la fois d'horaire, de sécurité et de qualité suffisantes. Tout à l'heure, on parlait du franchissement de la ligne des chemins de fer de Provence en rive droite du Var, mais je crois savoir que, contrairement à

ce qui a été dit, le Conseil général y travaille puisque, dans le plan de circulation qui est prévu pour la sécurisation de la zone industrielle de Carros, il est prévu de faire circuler un TCSP qui, à terme, je l'espère, fera les chemins de fer de Provence. En outre, le CIMA avec la région travaille sur cette traversée.

Nous sommes une entreprise installée à Carros. Nous connaissons des bouchons tels que nous ne pouvons plus nous développer : nos salariés ne veulent plus venir travailler. Nous utilisons des subterfuges : nous démarrons la journée à 6 heures et nous la finissons à 21 heures le soir, mais ces salariés ont eux aussi droit à une vie familiale et culturelle normale.

Cette politique volontariste de développement des transports en commun n'est pas suffisante. En effet, autant les transports en commun peuvent desservir efficacement des secteurs denses que sont nos grandes zones d'activité, autant la desserte de secteurs pavillonnaires des collines où habitent de plus en plus de nos salariés est difficile. En effet, il faut que nos salariés puissent aller de chez eux à leur lieu de travail. Il ne suffit pas de faire arriver les transports en commun sur nos zones d'activité s'ils partent de nulle part. Le plan de résorption des points noirs routiers mis en place par le Conseil général est indispensable, mais ce plan ne résoudra pas les problèmes sur l'axe majeur qu'est l'A8. Un renforcement de l'infrastructure routière est-ouest s'impose pour pérenniser le dynamisme de nos entreprises, l'emploi et l'attractivité de notre territoire.

Dans cette perspective, la solution longue nous paraît la plus appropriée. En effet, les relations entre Carros et Sophia Antipolis seraient grandement améliorées, d'autant plus que si l'on connecte comme nous le souhaitons la RN 202 bis au contournement, on obtiendrait un avantage important dans nos déplacements. Au-delà, on offrirait de meilleures potentialités de liaison à l'ouest, notamment avec le bassin et le pôle industriel grassois.

De plus, cette solution longue améliorera le déplacement des actifs des différentes zones d'activité, actifs dont l'habitat est dispersé dans tout le département.

Un des autres objectifs de notre association est de favoriser l'ouverture de nos industries sur les marchés nationaux et internationaux. Pour cela, il est essentiel de faciliter les relations entre les zones d'activité et l'aéroport. La solution longue, là encore, présente des avantages pour l'ouest du département.

Sur la priorité d'avoir un moindre impact de l'environnement, notre association y souscrit totalement. Toutes nos entreprises sont certifiées ISO 14001. En outre, nous avons mis en place un traitement collectif des déchets sur la ZI de Carros. Quel sera l'impact sur l'environnement de ne pas réaliser ce contournement routier ? Interrogeons-nous très sérieusement sur les conséquences en termes de pollution et de dépenses énergétiques si on ne fait pas ce contournement routier. Voulons-nous voir sur l'A8 qui passe au cœur de nos villes toujours plus de voitures et de camions comme le montrent les perspectives de la DDE ? Voulons-nous connaître une situation de blocage de notre réseau ? Pour notre association, c'est non.

Un nouveau contournement de Nice est impératif : la meilleure solution pour nous semble être la longue.

Echanges avec le public

Dr GILARD, Président de la FASE

La FASE regroupe une trentaine d'associations des Alpes-Maritimes. Je pense me faire l'écho de toutes les associations des Alpes-Maritimes qui représentent à peu près quatre fois plus de personnes que les industriels qui viennent d'intervenir.

J'ai relevé beaucoup de contradictions dans leurs discours. C'est ahurissant. Cela commence par le titre. Il est question du contournement de Nice et on en parle à Mouans-Sartoux. Vous n'avez pas peur du ridicule.

Vous nous assurez que vous allez respecter l'environnement, mais il est dit que le contournement sera dans la nébuleuse de l'A8 bis. Cela a été dit tout à l'heure par la DDE : il y aura des ouvertures dans les plus beaux sites, qui se sont déjà révoltés en 86, en 93, en 95, et qui vont se révolter de nouveau. On va passer aux pieds de St Paul avec une autoroute, sous le village de St Jeannet.

On nous parle de l'aéroport, mais que va apporter un contournement qui va finir à Carros ? Vous n'avez pas peur du ridicule. C'est un tissu de contradictions.

Vous nous dites que vous voulez résoudre les problèmes de la côte, c'est-à-dire entre Cannes et Antibes. Je suis absolument d'accord, mais pour aller de Cannes à Antibes, on ne va pas passer par Gatières, par Carros, etc.

On met en avant le respect des sites, mais le fameux échangeur de Sophia Antipolis sera en plein dans la couronne verte.

Christian TORDO

Je respecte toutes les opinions, mais les exprimer comme vous le faites n'est pas une façon d'élever le débat.

Gabriel JOURDAN

Comment envisagez-vous la gestion de la période transitoire entre la décision et l'ouverture dudit contournement, alors que vous démontrez que les problèmes que vous rencontrez sont déjà très pénalisants aujourd'hui ?

Par ailleurs, allez-vous essayer de favoriser les plans de déplacement d'entreprise (PDE) ?

Christian TORDO

Nous sommes la 1^{ère} entreprise du département à essayer de mettre en place avec les services du département et avec les services de l'ADAM un PDE. Nous avons l'intention de développer cette

expérience dans l'ensemble des entreprises concernées dans le département. Je suggère que ces PDE s'adressent aussi aux collectivités locales, qu'elles soient nationales, régionales ou municipales.

Mme COUSINIE

Je m'interroge sur les 800 mètres de correspondance entre les 2 tunnels. Je trouve que cela fait beaucoup, surtout si, pour s'échapper, on se trompe de sens.

Philippe UNTERREINER

Il s'agit des galeries de liaison entre les deux tunnels. En milieu urbain, il y a des abris tous les 200 mètres.

L'attractivité peut être mise au service de l'aménagement du territoire, de nouvelles questions doivent être mises en débat

« Les autoroutes apaisées »

Maya VITORGE
Urbaniste

La démarche de chrono-aménagement en cours dans la région urbaine grenobloise et son outil symbolique, les autoroutes apaisées, peut-elle contribuer au débat en cours ?

Notre territoire a une forme de Y : ce sont nos vallées. Nous sommes, nous aussi, particulièrement contraints par le relief. Chez nous, que l'on vienne du sud, du nord, de l'est ou de l'ouest, de France ou d'Europe, on arrive par la même route.

Notre démarche a été initiée dans le cadre de la mise en œuvre du schéma directeur avec un co-pilotage Etat (DDE) et SMSD (le syndicat mixte du schéma directeur, qui regroupe des collectivités de tous niveaux) et un partenariat avec le département et les deux communautés d'agglomération de la région urbaine.

Cette démarche réinterroge les fonctions et par conséquent la conception voire l'opportunité des grandes infrastructures de déplacement (donc des autoroutes, mais aussi du fer et des TCSP) à partir de leur contribution aux objectifs d'aménagement du territoire.

Nous sommes partis de deux questions apparemment simples :

- Quel territoire voulons-nous ?
- Les grandes infrastructures de déplacement contribuent-elles à créer le territoire que nous voulons ?

I. Travaux des chercheurs

Nous nous sommes confrontés aux travaux des chercheurs sur les questions qui traversent tous nos Scot en particulier :

- Comment lutter contre l'étalement urbain ? Je sais que Marc Wiel est intervenu dans le débat public.
- Comment répondre aux besoins de déplacement ?

Nous avons retenu des chercheurs les enseignements suivants.

Le budget-temps de transport est stable : la vitesse ne fait pas gagner du temps mais de l'espace.

Les déplacements visent à permettre des interactions sociales (visites, loisirs, démarches) : ils résultent autant de nos programmes d'activité que des lieux où nous les réalisons.

En modélisant le schéma des interactions, Marc Wiel a montré que, trop souvent, on réfléchit en considérant que l'endroit est fixe et que l'on doit mettre les « tuyaux » en place pour s'y rendre. Mais les endroits sont-ils si fixes que cela ? Les commerces se seraient-ils installés là où ils se sont installés si on ne leur avait pas offert des offres de transport rapides avec des échangeurs ?

L'éloignement permis par les réseaux rapides engendre des spécialisations au sein des territoires et de ce fait génère et allonge des déplacements motorisés : il exclut les non motorisés et engendre de la ségrégation socio-spatiale (renforcée par l'unification du marché du logement).

II. Chrono-aménagement

1. Les objectifs du chrono-aménagement

Les objectifs du chrono-aménagement sont ceux de notre schéma directeur :

- la recherche de solidarité sociale, traduite par des orientations de mixité sociale et d'accessibilité à la ville ;
- la recherche d'un équilibre et d'une relative autonomie de fonctionnement des secteurs de la région urbaine grenobloise, notamment en privilégiant la proximité sur la distance et en confortant les pôles urbains (lutte contre la périurbanisation) ;
- la préservation des ressources naturelles ;
- la préservation et la valorisation des espaces naturels et des espaces agricoles (lutte contre l'étalement urbain) ;
- la recherche d'une qualité de cadre de vie avec notamment une qualité de ville ;
- le maintien de l'attractivité du territoire, notamment sur le plan économique ;
- une préoccupation particulière de la démarche : intégrer les réflexions et les décisions sur les infrastructures au processus de réflexion et de décision sur l'aménagement du territoire.

2. La notion de chrono-aménagement

Chacun exprime les distances de déplacement en temps et non pas en kilomètres.

Chacun raconte ses lieux de vie à partir d'une carte mentale, c'est-à-dire d'une image mémorisée de ses lieux de vie et de leurs liens.

Les distances-temps de cette carte mentale sont de fait celles de la période creuse de circulation.

Notre démarche se propose de concevoir l'aménagement en fonction de ces distances-temps.

A partir de cette distance-temps, nous définissons la vitesse qu'il faut offrir pour les déplacements, que ces déplacements aient lieu en voiture ou en transport collectif. Pour que l'alternative voiture particulière/transport collectif soit crédible, il faut que les deux modes offrent la même durée de déplacement.

Cette vitesse semble être 70 kilomètres/h sur nos autoroutes, d'où le surnom d' « autoroutes apaisées ». Cette vitesse présente en outre des avantages techniques :

- une plus grande capacité et moins d'effets d'accordéons liés aux sorties : plus de fiabilité ;
- une diminution sensible des nuisances (bruit, pollution) ;
- une compétitivité accrue des transports en commun et une plus grande facilité pour réaliser nos voies spécialisées partagées (des voies bus sur autoroute) ;
- une intégration urbaine facilitée, en aménagement, comme en utilisation.

Ces autoroutes devraient être un nouveau type de voie, ni boulevard urbain ni autoroute, par la mise au point d'un label « autoroute apaisée ».

Pour obtenir ce label, l'autoroute doit remplir 6 conditions : l'attractivité, la sécurité, l'intégration territoriale, la modération de la vitesse, l'ouverture aux autres modes, les qualités paysagères et architecturales.

III. Questions sur le dossier en débat

La lecture du dossier du débat a suscité en moi quelques questions.

Sur les objectifs exposés, l'écoulement fluide de toujours plus de déplacements peut-il être un objectif de long terme ?

Accueillir encore plus de déplacement automobile peut-il réellement constituer un facteur d'attractivité de la Côte d'Azur ? Ne peut-on pas chercher une organisation de l'habitat, des équipements, des services qui permette plus de proximité et limite les besoins de déplacements interurbains ? En effet, on constate que la majorité des déplacements sur les autoroutes ne sont pas ceux qui devraient s'y trouver. Plutôt que de construire une autre autoroute, faisons en sorte que les déplacements qui ne devraient pas y être soient allés ailleurs soit n'aient pas besoin d'avoir lieu sur des distances aussi grandes.

Si le fonctionnement interrégional voire international de l'autoroute est perturbé par la desserte locale et d'agglomération, ne peut-on pas aménager le territoire de manière à limiter les besoins de déplacements ? Pourquoi se donner une vitesse cible de 110 kilomètres/h dans un territoire aussi urbain et aussi contraint ?

Seul le réseau routier pourrait fonctionner en peigne, les cars étant dans la circulation, et pourquoi pas de voies réservées cars ?

D'après la DDE, la seule offre transports en commun comparable à l'A8 serait le TER. J'avais compris que, comme elle ne pourrait pas être là avant 2020, elle n'était pas prise en compte par le projet. Or le représentant de la DDE a dit qu'elle était prise en compte dans la modélisation. Je ne sais pas. Peut-être ai-je mal compris. En tout cas, si elle n'arrive pas en 2020 mais en 2025, je pense qu'il faut quand même la prendre en compte, parce que sinon, quand on fera l'étude socioéconomique dessus, elle ne sera réalisable.

L'attractivité touristique, n'est-ce pas surtout ce que je viens faire et comment je le fais bien plus que les conditions de mon arrivée ? Une organisation des déplacements qui limite la pollution, qui limite le bruit, qui limite la consommation d'espace ne serait-elle pas un facteur d'attractivité qui compenserait largement le fait que j'aille un peu moins vite en heures creuses ?

L'attractivité économique est liée à l'accessibilité, c'est une réalité économique, mais ne surestimons pas ce facteur, sinon l'Ile-de-France serait en faillite depuis longtemps. Et puis l'attractivité économique n'est-elle pas autant en demande de fiabilité de ces temps de déplacements que de leur réduction ?

Nos autoroutes ne sont pas des autoroutes de transit. Par ailleurs, elles ne posent pas des problèmes de dénivelés comme la vôtre. En effet, ce qui pose problème sur l'A8, ce n'est pas le nombre de poids lourds, mais le fait que, compte tenu des pentes, ils ralentissent. Notre exemple n'est sûrement pas transposable tel quel sur la Côte d'Azur. Cela dit, si vous vous posez les questions que nous nous sommes posées, peut-être vous orienterez-vous vers une autre solution que le contournement de Nice.

« Les infrastructures doivent dialoguer avec le territoire »

Laurent HODEBERT
Architecte

Je suis architecte et urbaniste à Nice et maître assistant à l'École d'architecture de Marseille-Luminy. Je travaille plus particulièrement sur les questions d'infrastructures et de paysages.

Ce qui m'intéresse aujourd'hui, par rapport à la situation paysagère et urbaine posée par le projet de contournement de Nice, ce ne sont pas les hypothèses de tracé, mais les questions que le projet pose en termes architectural et en termes de rencontre et de dialogue entre le paysage et l'infrastructure.

Je développerai plusieurs idées dans cette intervention et je commencerai par la question du tracé et du paysage.

Une carte de 1728 dessinée par les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour le tracé de la route entre Paris et Lille manifeste la reconnaissance et la prise en compte du paysage comme un morceau de territoire particulier : la route ne se limite pas à son emprise routière pure, mais englobe une tranche de paysage particulière.

Ce point de vue peut être illustré également par le travail de Prost sur la mise en place de son réseau sur le littoral de la côte varoise. Une route à flanc de colline en chaussée décalée permet de s'inscrire au plus près de la topographie et du paysage. Tracer une route dans le paysage et dans les collines, c'est s'inscrire dans une géographie, reconnaître les caractéristiques de celle-ci et les mettre en valeur.

Prost a également travaillé sur les entrées et sorties d'autoroute dans la région parisienne dans les années 30-35. L'ensemble du tracé du réseau autoroutier vient rejoindre le centre de Paris. A la sortie sud-ouest de Paris, Prost a inscrit l'autoroute dans le paysage, en reconnaissant les qualités de ce paysage. Il a également soigné la cohabitation et la co-visibilité entre l'autoroute et le parc de Versailles. Il ne s'est pas seulement préoccupé de l'emprise de l'autoroute, mais également du paysage général traversé par cette autoroute.

J'en viens aux points de rencontre de l'autoroute et du paysage. Dans le corpus des objets architecturaux, deux exemples sont assez représentatifs de cette question des points de rencontre entre la route et le paysage : les ouvrages d'art et les viaducs. Le travail de l'architecte tessinois Rino Tami est particulièrement intéressant de ce point de vue. Rino Tami cerne le problème de l'autoroute suivant plusieurs problèmes formels. Il distingue les éléments constitutifs du tracé de l'autoroute (le tracé, les ponts, les viaducs et les entrées de tunnel), les dispositifs associés à l'autoroute (aires de service, installations techniques, péages, entrées/sorties, bretelles). Il a fait un travail particulier sur une grande unité architecturale de ces objets. Il dit que l'autoroute dans tous ses éléments constitutifs doit exprimer l'unité de sa rencontre avec le paysage dans un vocabulaire formel particulier. Il défend aussi l'idée que les architectes doivent être associés en tant que maître d'œuvre aux ouvrages d'art et aux ouvrages de génie civil.

L'autoroute trans-Jura s'inscrit dans la continuité du travail de Rino Tami. La première partie de cette infrastructure a été terminée en 1999. Une équipe d'architectes a travaillé pendant 10 ans avec les ingénieurs et ont livré des objets architecturaux qui ne cherchent pas à se fondre dans le paysage, mais qui révèlent une certaine plastique architecturale dans leur installation dans le paysage. Ainsi, les ouvrages de ventilation et les cheminées d'entretien des galeries ne sont pas masqués.

***« Les conditions à réunir
pour que les infrastructures s'insèrent dans le territoire »***

Michel REGEMBAL
Architecte et urbaniste

Je travaille depuis 2000 sur le bouclage du contournement Ouest de Paris, l'A86. Ce maillon manquant de l'A86 traverse un territoire long de 10 kilomètres, qui se trouve à proximité du parc de Versailles. Il se connecte dans sa partie centrale sur l'A13, l'autoroute de l'Ouest. Ce maillon traverse des zones très sensibles. Nous sommes à proximité de la Petite Malmaison, nous sommes sous des forêts, nous ne sommes pas très loin de Versailles, nous terminons à Jouy-en-Josas aux abords d'un golf et de grands territoires protégés.

J'interviens dans le cadre d'une concession de service public. Je travaille pour Cofiroute, une entreprise privée. J'ai commencé par écrire un livre blanc sur l'architecture et le paysage pour trouver quelque chose qui nous permette de dialoguer en commun sur la manière de dessiner ce projet et de le mettre en relation avec les territoires qu'il traverse. J'ai aussi la responsabilité depuis cinq ans d'assurer l'interface avec les administrations (commission des sites, architecte des bâtiments de France, élus des communes) pour que ce projet se glisse dans le territoire.

L'infrastructure en question est un tunnel. Mon confrère vous a montré que les architectes pouvaient apporter beaucoup pour l'insertion des tunnels dans le paysage. J'ai affaire à un maître d'ouvrage particulièrement intelligent. La première chose qu'il a faite, ce sont des études en sciences humaines. Il a fait intervenir des chercheurs en sciences humaines, des ergonomes, des psychiatres pour travailler sur les questions suivantes. Qu'est-ce que la clientèle peut attendre ou craindre d'un tunnel ? Qu'est-ce que la notion de déplacement plaisir ? Nous pensons que les déplacements peuvent être des moments agréables. On n'est pas obligé d'aller vite pour se déplacer bien.

Le tunnel de l'A86 est un tunnel sûr. C'est un tunnel à 2 niveaux, uniquement dédiés aux véhicules légers. Les 2 tunnels superposés sont reliés tous les 200 mètres par des niches de secours. Si un accident survient dans la partie supérieure, les secours peuvent arriver par la partie inférieure.

Il s'agit d'un tunnel de haute technologie équipé de systèmes de détection des véhicules arrêtés, de ventilation à vitesse variable, de systèmes d'aspersion.

Il est très bas sous plafond. Nous avons travaillé sur l'ergonomie, les ambiances, la couleur, etc.

Pour toutes les interfaces du tunnel avec l'extérieur, nous avons travaillé sur l'esthétique des origamis (pliages de papier japonais) : les entrées en tunnel, l'unité de ventilation insérée dans la colline, l'échangeur de l'A13 à proximité d'un practice de golf. Les auvents de péage sont très légers. Le tunnel est relié à la surface par des puits de secours tous les kilomètres. Ce travail en tunnel et ce travail d'insertion permet tout au long du parcours de restaurer des cheminements et des passages de promenade. A Rueil-Malmaison par exemple, avec le maire, nous travaillons sur une passerelle qui permet de maintenir la continuité d'un chemin de grande randonnée à travers un parc naturel urbain qui prend en compte l'échangeur, le parcours des promeneurs et la restitution d'un jardin historique à proximité de la Petite Malmaison.

Le flux de l'A86 en tunnel va augmenter la circulation sur l'A13. La DDE, à la suite d'une consultation, nous a confié le traitement des murs antibruit le long de l'élargissement de l'A13 : nous

avons mis au point des cannelures de béton très mimétiques de la nature et très peu accessibles aux graffiti.

En conclusion, quand on construit un tunnel, on n'en oublie pas pour autant les multimodalités. Tout ceci doit pouvoir constituer pour les usagers un ensemble de multi-mobilités et de vitesses qui sont cohérents. Le débat n'est pas manichéen.

Echanges avec le public

Philippe UNTERREINER

Ce sont des exemples intéressants. L'expérimentation grenobloise de l'autoroute apaisée semble bien fonctionner pour un réseau routier urbain ou interurbain, mais sans trafic de transit international. Aujourd'hui sur l'A8, nous avons le trafic international et le trafic local. Le contournement de Nice accueillera le transit international routier, ce qui permettra d'envisager sur l'A8, qui à ce moment-là n'accueillera plus que du trafic autoroutier local, des solutions de type autoroute apaisée. Nous sommes ouverts à des propositions et nous allons étudier l'exemple de Grenoble pour voir s'il est applicable à l'A8 une fois que le transport international routier aura été reporté sur le contournement de Nice.

Sur l'exemple de l'A86, j'insiste sur le fait que ce sont des tunnels pour les véhicules légers et non pour les poids lourds. C'est pourquoi pour le contournement de Nice nous proposons deux tunnels unidirectionnels à 2 voies et non pas une séparation véhicules légers/poids lourds.

Cela me donne l'occasion de répondre à un cahier d'acteurs qui a été présenté par une association qui propose à l'ouest un tube véhicules légers à 2 niveaux : il faudrait dans ce cas avoir un autre tunnel pour les poids lourds, ce qui revient en fait à notre proposition.

Jean-Pierre CLARAC

L'exemple de l'A86 montre le soin que nos confrères mettent à prendre en compte le problème de l'insertion de l'infrastructure dans le paysage, ce qui nous rassure sur la capacité dans quelques années à insérer sur notre Côte d'Azur des ouvrages avec la même pertinence. Ces trois exemples démontrent qu'une profession est là pour vous aider à insérer dans un territoire remarquable des ouvrages qui ont des caractéristiques différentes.

Dominique LIEGER, habitant de Nice

Quel est l'impact des tunnels enterrés en termes de bruit et de vibrations ?

Philippe UNTERREINER

Les problèmes de bruit sont aux têtes de tunnel. Le projet de contournement de Nice sera l'occasion de rattraper les insuffisances de l'A8 aux deux extrémités, à St Isidore et à Nice Est.

Pour les parties souterraines, il n'y a pas de risque de bruit ou de vibration. Les terrains, même si nous ne les connaissons pas encore précisément, sont bons d'après les études préalables géotechniques.

Pierre-Alain REVELA, membre de la CCI

La façon grenobloise de voir le problème amène un débat apaisé : en ce sens, c'est très positif.

La suppression du péage à St Isidore ne permettrait-elle pas fluidifier le trafic ?

Philippe UNTERREINER

Si l'on supprime le péage à St Isidore, le trafic sera encore plus dense sur l'A8 : ce sera au détriment des transports en commun, du niveau de service sur l'autoroute, de la sécurité dans les tunnels entre St Isidore et Nice Est.

Entre St Isidore et Nice, la vitesse moyenne aujourd'hui est de 70 à 74 kilomètres/h.

L'exemple grenoblois d'autoroute apaisée pourrait peut-être être pertinent entre Antibes et Nice : il faut l'étudier. Une réduction de la vitesse permettrait de réduire le bruit pour les riverains. Il faudrait au préalable reporter le trafic poids lourds sur le contournement de Nice. Cela peut être une solution intéressante à étudier.

Brigitte GOURMANEL, présidente de l'ADEC

Nous sommes depuis quelques années assujettis à des débats publics et enquêtes sur des infrastructures lourdes : le port, la 3^{ème} voie, la LGV et maintenant l'autoroute. Je regrette que nous n'ayons pas eu au préalable un débat sur une vision globale des transports dans le département. A chaque fois, on nous dit : « Vous serez asphyxiés dans 20 ans, il faut faire. » Nous sommes saturés d'entendre les mêmes arguments défendre des projets concurrents. C'est difficile à avaler, d'autant que nous sommes les contribuables du coin.

Je vous demande d'avoir une pensée émue pour le secteur de Cagnes St Laurent qui continue d'être sacrifié à tous les projets. J'y subodore des projets portuaires également, mais nous en parlerons dans un futur débat.

MVA, pour favoriser les cadences TER, préconise une 4^{ème} voie. Je vous rappelle que l'autoroute, la voie ferrée, la N7, la 98 se situent sur une bande de moins de 500 mètres de profondeur ! Quand aurons-nous la vision globale des transports dans le département ? Après coup ?

Jean-Pierre CLARAC

En tant que commission particulière du débat public, nous devons faire émerger des points de vue, les enregistrer et les rendre publics. Vous allez assister demain à l'atelier, vous en saurez davantage. A un moment donné, les politiques s'empareront peut-être de ces arguments. Le plan de déplacement urbain sera à l'échelle de la Côte d'Azur. A un moment donné, cette contribution aura permis de faire émerger un vrai débat, celui que vous avez énoncé.

Cyril BEAUMONT

Beaucoup d'intervenants sont en faveur du trajet long. Venant de la région parisienne, je connais les embouteillages et je connais l'A86. Ce contournement, même dans sa version longue, entre et sort dans des zones urbaines. Je me demande s'il va résoudre les problèmes, sachant que tout nouveau nœud de circulation en zone urbaine crée des bouchons. Ne faut-il pas envisager un contournement très en arrière dans le pays pour voir tous ces camions échapper à la zone urbaine puisque, de toute façon, ils ne feront que passer ?

Jean-Pierre CLARAC

Si vous étiez un peu plus ancien dans la région, vous sauriez que ces projets ont été envisagés et qu'une DTA les a écartés. A un moment donné, il y a des mots qu'il ne faut plus prononcer dans la région.

Philippe UNTERREINER

Nous proposons un simple dédoublement de l'A8 dans la section Antibes - Nice qui aujourd'hui est saturée.

Philippe PRUDHOMME

Si on rejette le projet trop au nord, il n'intéresse plus grand-monde, il n'intéresse plus que le trafic de transit. Comme nous avons mis en évidence qu'environ 80 % du trafic est un trafic local, vous prenez le risque de construire une infrastructure qui ne sert à personne, en tout cas qui n'améliore pas la situation sur l'A8.

Noël PERNA

Le trafic de transit n'est donc pas suffisant pour justifier un contournement.

Philippe PRUDHOMME

Vous connaissez aussi l'argument de la sécurité dans les tunnels.

Jean-Claude COQUET

Je suis navré, mais je suis obligé de clore la séance, parce que le parking va fermer. Merci de nous avoir tenu compagnie aussi tard. Notre prochaine réunion aura lieu le 6 février.

Document rédigé par la société Ubiquis – 04 91 71 20 45 – www.ubiquis.fr

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

Cantagalet.....	24	Gilles RENERO	19
Cyril BEAUMONT.....	9, 40	Michel SERVIAT.....	18
Dominique LIEGER.....	39	Pierre-Alain REVELA.....	39
Gilbert ARDISSON	9		