

**Deuxième atelier de réflexion
sur le projet de contournement routier de Nice
- Les différents *scenarii* possibles -
Nice, le 6 décembre 2005**

SOMMAIRE

Introduction et présentation des objectifs de l'atelier	2
Jean-Claude COQUET Président de la CPDP	
Présentation des projets précédents de la DDE et des contre-propositions	5
Philippe PRUDHOMME DDE	
Exposé des nouveaux projets de la DDE : présentation des 24 <i>scenarii</i>	17
Philippe PRUDHOMME DDE	
Exposé des propositions alternatives à celle de l'Etat	34

Introduction et présentation des objectifs de l'atelier

Jean-Claude COQUET
Président de la CPDP

Cette session a été initiée par Monsieur Allemand, conseiller régional. Il avait en effet insisté en réunion publique pour que nous examinions tous les scénarios possibles pour cet aménagement routier entre Antibes et Nice-Est, sur ou en dehors de l'autoroute actuelle. A ma surprise, ce matin, j'ai reçu un appel de Monsieur Allemand, qui m'a indiqué qu'il ne pourrait pas participer à cette réunion. Nous mènerons par conséquent cette séance sans le principal intéressé. Je vous propose donc de faire au mieux et de rendre compte de nos travaux lors d'une prochaine réunion.

Je voudrais en préambule apporter quelques précisions. Cette réunion relève du débat public, et nous devons donc nous plier à certaines contraintes. En particulier, l'ensemble des propos tenus lors de la réunion devront être enregistrés et les documents fournis sur support papier ou informatique devront être conservés. Ces données pourront par la suite être publiées sur le site Internet, et restituées dans le dossier du débat, remis à la Commission Nationale et au maître d'ouvrage. Il convient pour atteindre ces objectifs de se plier à une discipline particulière : vous devrez veiller à vous munir du micro avant toute prise de parole, à vous présenter et à citer le cas échéant l'organisme que vous représentez. Par ailleurs, si vous disposez de documents, quelle qu'en soit la nature, pensez à nous les remettre, afin qu'ils puissent être versés au débat.

Je vous dois également une explication quant à notre présence en ces lieux : nous sommes aujourd'hui rassemblés au sein des locaux de la DDE certes, mais il s'agit d'une réunion organisée par la Commission Particulière. La DDE, et je l'en remercie, a bien voulu mettre gracieusement à notre disposition cette salle de réunion. Ce geste permet de ne pas alourdir la facture afférente aux divers débats que nous engageons.

Venons en maintenant au sujet de notre réunion. Cet atelier est né de plusieurs observations faites par des participants aux réunions publiques, et en particulier de celle du conseiller régional Patrick Allemand, qui s'étonnait de l'étroitesse des choix laissés par le maître d'ouvrage dans son dossier. Le DDE propose en effet uniquement trois solutions contrastées. Patrick Allemand propose pour sa part d'envisager d'autres solutions. Il en a d'ailleurs étudié plusieurs, que nous serons heureux de connaître. Par ailleurs, il existe peut-être encore d'autres solutions intéressantes à explorer.

Ce matin, je vous propose donc de nous pencher successivement sur les points suivants.

- Dans un premier temps sera fait un rappel rapide des projets antérieurs de l'Etat, élaborés par la DDE, et des contre-propositions formulées à l'époque, qui seront si possibles exposées par un membre d'une association.
- Dans un second temps, vous assisterez à un exposé sur les nouveaux projets de la DDE, avec une analyse de leur adéquation avec la DTA, et les 24 scénarios que vous avez étudiés. Cette partie sera un peu longue mais nécessaire. Nous avons cru relever en particulier que certaines propositions ne respectaient pas, semble-t-il, les principes formulés dans la DTA.

- Vous sera ensuite éventuellement présentée une analyse de la délibération du Conseil général de mars 2005, à l'issue de laquelle l'ensemble du Conseil avait émis un avis unanime sur les propositions faites au Comité technique.
- Puis nous en viendrons à la présentation de toutes les autres propositions envisageables. Je me ferai moi-même ici le porte-parole, non pas le défenseur, de quelques suggestions que j'ai recueillies. Je compte également sur votre participation active.
- Enfin, la dernière heure de la réunion sera consacrée à la concertation, afin d'essayer de dégager une solution collective.

Je dois vous demander d'excuser Monsieur Bollotte, qui n'est plus en fonction aujourd'hui, et Monsieur Unterreiner, retenu dans une autre réunion.

C'est donc Monsieur Prudhomme, chargé de mission sur le contournement autoroutier de Nice, qui ouvre véritablement le débat.

Jacques MOLINARI, GIR Maralpin

Je souhaite faire une brève parenthèse auparavant, afin d'interpeller les organisateurs de la CPDP, et également la DDE au sujet du titre : « *Scenarii* pour améliorer le trafic entre Antibes et Nice-Est ». La question qui se pose est la suivante : « quelle est la réflexion menée pour juguler le trafic entre Antibes et Nice-Est ? ».

Je pense que le débat doit être abordé sous un autre angle. Le véritable problème touche à l'ensemble des déplacements dans le secteur et aux transits et, selon nous, il est nécessaire de prendre des mesures pour les maîtriser. Or la manière dont vous posez la question conduit au final à modifier les infrastructures et à en améliorer la capacité. Ce n'est peut-être pas l'objet du débat.

Jean-Claude COQUET

C'est bien l'objet du débat. Dans l'atelier précédent, nous nous étions demandé s'il était nécessaire d'agir dès lors que l'on parvenait à régler les problèmes de déplacement grâce à d'autres moyens, notamment les transports collectifs. Nous admettons aujourd'hui qu'il est nécessaire d'agir sur cet axe entre Antibes et Nice-Est et nous devons dès lors réfléchir aux solutions possibles. Il nous faut nous pencher sur les différents *scenarii*. Nous ne nous posons donc plus la problématique de fond relative à la nécessité ou non d'agir.

Monsieur Molinari, nous vous prions de nous faire confiance et de croire en notre honnêteté intellectuelle ; nous ne tentons pas de vous forcer la main. Nous partons de l'idée qu'il existe un projet, et nous admettons le principe qu'il faut agir. La nécessité d'agir est également mise en exergue par la DTA. Dès lors, il convient de s'interroger sur la solution à mettre en œuvre, et c'est notre propos de ce matin. Nous ne remettons pas en cause la nécessité d'agir ; nous nous penchons sur les meilleurs choix à opérer.

Nous nous engageons dans ces réflexions en partie d'ailleurs pour répondre aux propos de Patrick Allemand, qui avait indiqué en réunion publique qu'il était favorable à l'action mais que les trois

solutions proposées par la DDE ne le satisfaisaient pas. Il nous avait indiqué qu'il était pour sa part favorable à une quatrième solution.

Il nous faut ici examiner l'ensemble de ces propositions.

Jacques MOLINARI

Nous vous avons demandé d'organiser deux ateliers, en nous laissant entendre que l'un deux seulement serait retenu. Je vous rappelle que le premier portait sur un scénario rétroactif volontariste sur les dispositions à prendre pour atteindre les objectifs fixés, tandis que le deuxième était dédié aux dispositifs à mettre en place pour faire face aux besoins réels.

Jean-Claude COQUET

Les deux ateliers que j'ai retenus sont bien le premier que vous avez évoqué et celui qui a été demandé par Monsieur Allemand ; je regrette d'autant plus son absence.

Michel VEJDOVSKY, Président de l'Association des Sept Communes contre l'A8 bis (A7C)

Sur ce point, j'ai exactement le même avis que Monsieur Allemand, et si vous le permettez, je donnerai quelques arguments en faveur de la quatrième solution.

Monsieur FLEURY, Président de l'association Elan, groupement des associations pour l'environnement et la qualité de vie à Antibes

Je me permets simplement de vous préciser que nous allons vous proposer à l'occasion de cette réunion une solution alternative. En effet, nous pensons que c'est le véritable objet de cette réunion.

Présentation des projets précédents de la DDE **et des contre-propositions**

Philippe PRUDHOMME
DDE

Nous avons à plusieurs reprises été interpellés par des personnes croyant voir dans ce projet le retour du projet A8 bis. Nous souhaitons donc faire une première mise au point, pour montrer clairement les différences entre les projets antérieurs qu'ont été l'A8 bis et l'A58, et ce que nous proposons aujourd'hui.

I. Comparaison entre les projets précédents (A8 bis, A58) et les projets actuels

1. Projet A8 bis

Le tracé du projet le plus ancien, l'A8 bis, démarrait – en progressant de l'Ouest vers l'Est – aux Arcs (c'est-à-dire entre Draguignan et Le Muy, dans le Var), pour s'étendre jusqu'à La Turbie dans les Alpes-Maritimes, à l'est de Nice. Le tracé s'étendait sur une centaine de kilomètres, donc beaucoup plus au Nord que les solutions que nous étudions aujourd'hui ; il traversait en effet le Moyen Pays dans les Alpes-Maritimes et les plateaux au pied de Draguignan et Fayence dans le Var.

2. Projet A58

Le projet plus récent de l'A58 portait sur une distance nettement plus réduite puisque la longueur du tracé était à peu près divisée par deux par rapport au précédent. Ce projet correspond en fait à la bifurcation avec l'A8 qui se situait à l'ouest de Mandelieu, et donc au débouché de l'Esterel, et qui montait vers le Nord pour rejoindre le Plan de Grasse et transitait vers l'Est au niveau de Vence, pour aboutir dans la vallée du Var dans le secteur de la Baronne. Ce projet représentait une distance de 56 kilomètres et se situait, lui aussi, bien au nord du projet que nous étudions dans le cadre du contournement de Nice. Je vous rappelle que l'extension maximale à l'Ouest divergerait de l'A8 depuis Les Bréguières pour aboutir au maximum à Nice-Est à l'est sur une longueur de 28 kilomètres environ.

Une autre différence notable réside dans le nombre d'échangeurs et les fonctionnalités de l'ouvrage qui vous est proposé. Je vous invite à noter sur cette carte que le projet A58 prévoyait quatre échangeurs en sus de celui de la vallée du Var à l'ouest du Var : un premier au Plan de Grasse, pour desservir l'agglomération de Grasse ; un deuxième au nord de Valbonne ; un troisième à l'intersection avec la RD 2085 ; un quatrième entre Vence et Saint-Paul-de-Vence, pour desservir Vence ; et donc un cinquième dans la vallée du Var en rive droite. Dans les solutions que nous proposons, nous retenons un seul échangeur au maximum, à l'intersection de la RD 2085.

Les projets sont ainsi fondés sur des approches et des logiques différentes : les projets antérieurs répondaient à une logique de développement du Moyen Pays, dans une phase de croissance

démographique plus importante qu'aujourd'hui ; au contraire, aujourd'hui, nous sommes dans une logique de renouvellement urbain. Notre ambition n'est donc pas seulement d'aller à la conquête des derniers espaces vierges de la bande littorale ; elle est plus modestement d'essayer de résoudre un problème assez localisé de dysfonctionnement de l'A8.

Voilà la mise au point qui méritait d'être faite sur cette différence entre les projets anciens et les projets nouveaux.

II. Présentation des contre-propositions aux projets A8 bis et A58

Jean-Claude COQUET

Je souhaiterais maintenant qu'un représentant ou un membre d'une association rappelle la contre-proposition qui a été faite. J'ai là d'ailleurs des éléments de la contre-proposition formulée par le SIEPAN.

1. Contre-proposition du SIEPAN

Michel VEJDOVSKY

Je ne suis pas délégué du SIEPAN. Je précise que le SIEPAN était le syndicat des communes du Pays Niçois et qu'il avait élaboré une contre-proposition suite au projet A8 bis, qui était décalquée sur le grand projet de l'Association des Sept Communes et de quelques autres associations groupées en Coordination du Moyen Pays. En un mot, il s'agit d'une contre-proposition routière qui refuse le projet A8 bis bien sûr, et qui est d'ailleurs fortement similaire aux deux projets à l'ouest du Var.

Les associations et le SIEPAN proposaient déjà en 1991-1992 de ne pas construire à l'ouest du Var l'A8 bis mais simplement une déviation autoroutière entre une zone du côté de Biot, Antibes et Saint-Isidore. Ce projet faisait apparaître déjà les deux pôles Biot/Saint-Isidore. Il s'agissait d'un projet autoroutier en grande partie souterrain, et qui était destiné à soulager le littoral. A l'époque, on avait déjà évoqué le déclassement du littoral, et le fait de rétablir un tracé direct Biot/Saint-Isidore pour l'autoroute A8. Je viens de vous décrire dans ses grande lignes la contre-proposition soumise, et que nous avons appelée « l'Alternative » (à l'A8 bis).

Le SIEPAN a repris cette idée du tracé Biot/Saint-Isidore, en y faisant passer une autoroute enterrée, en la rallongeant au-delà du Var. Sa proposition était somme toute assez complexe. Je ne reviens pas sur les détails. Il s'agissait de deux projets autoroutiers qui se succédaient l'un l'autre et qui se branchaient sur l'autoroute actuelle. Ce projet était assez confus et n'a pas eu beaucoup de succès à l'est du Var.

En revanche, depuis 1992, on parle toujours de cette « Alternative », qui a été plus ou moins approuvée par le SIEPAN, disparu aujourd'hui. L'idée a donc fait son chemin.

2. Projet Mercantour

Jacques MOLINARI

Il ne faut pas omettre de mentionner le projet Mercantour, qui était articulé sur ce système autoroutier. Il s'agissait d'une percée autoroutière à travers le massif du Mercantour, par un tunnel de 17 300 mètres de long. Elle se raccordait au système autoroutier et de surcroît s'appuyait sur la GLAT (Grande Liaison d'Aménagement du Territoire) vers Digne et la vallée de la Durance. Autrement dit, le projet présenté n'est plus que le vestige de l'énorme tissu autoroutier qui s'appuyait sur le littoral et sur la percée autoroutière du Mercantour. Ce projet a été abandonné suite aux accidents qui se sont produits.

Je crois qu'il était nécessaire de rappeler le projet Mercantour pour situer le projet actuel dans un contexte historique beaucoup plus complet.

Jean-Claude COQUET

J'ai également sous les yeux une étude d'Arcadis qui date de 2000 – 2002, et qui est une alternative à « l'Alternative ».

Michel VEJDOVSKY

Cette étude correspond en fait à notre projet.

Jean-Claude COQUET

Il s'agit donc d'une seule et même proposition. Me confirmez-vous que ce projet date de dix ans ?

Michel VEJDOVSKY

Depuis 1988, la Coordination du Moyen Pays a lancé une série d'idées ; vous retrouvez le cheminement de sa réflexion aujourd'hui. Il y eut d'abord une émotion, puis une proposition qui fut relayée par le SIEPAN. Un mouvement de communes finançait ce projet alternatif. C'est la même maison, si je puis dire. Nous avons financé ensemble une étude technique, l'étude Arcadis. Cette étude démontrait la faisabilité de ces propositions autoroutières. Autrement dit, à l'ouest du Var, ce qui n'était qu'une idée sur le papier en 1992 est devenu un sujet technique. L'étude démontrait que l'on pouvait construire l'autoroute en respectant des normes autoroutières, qu'il n'existait aucun obstacle à cette construction. Il ne s'agissait pas même d'une évaluation de prix. L'étude montrait le tracé et les raccordements à prévoir. Il ne s'agissait ni d'un projet ni d'un avant projet, mais d'une étude de faisabilité. Il était par conséquent tout à fait possible de positionner l'autoroute enterrée entre Biot et Saint-Isidore.

Jean-Claude COQUET

La différence avec le projet de la DDE réside dans le type de tubes envisagés. Ces derniers ne comportent pas le même type de circulation ; PL et VL sont séparés.

Michel VEJDOVSKY

C'est exact. Sur ce plan, nous n'avions pas vraiment le choix. Nous avons ouvert ensemble le débat et nous avons apporté des propositions sur ce même trajet. Nous retrouvons maintenant l'idée d'une autoroute enterrée Biot/Saint-Isidore dans ce qu'on appelle le projet n°1.

Il existe deux différences entre les deux projets en fait : dans les idées apportées par cette « Alternative » autoroutière, il s'agit non pas de créer une deuxième autoroute, mais de dévier l'autoroute A8 sur le Var et d'apaiser la charge considérable autoroutière qui arrive à saturation. Cette autoroute se heurte à des problèmes d'écoulement évidents. Nous proposons de dévier l'autoroute, c'est-à-dire de la faire quitter le littoral, et de l'amener directement par un souterrain de Biot à Saint-Isidore.

La deuxième différence, que vous venez de mentionner, concerne les tubes. Nous proposons déjà à l'époque deux tubes enterrés, l'un consacré aux voitures légères (VL), particulières, et l'autre consacré aux poids lourds (PL). L'idée émane du bureau d'études. Nous maintenons l'idée de cette distinction dans nos papiers actuels. Je crois que la DDE présente deux tubes, mais identiques, toutes circulations confondues : un tube Est/Ouest et un tube Ouest/Est. Ces propositions sont toutes deux fonctionnelles bien sûr. Dans nos études, deux étages sont prévus, pour bien séparer le sens de circulation.

La séparation des VL et des PL répond à une logique simple. Suite à l'accident du Mont Blanc, de nombreuses circulaires d'amélioration des tunnels ont été élaborées mais nous avons quelques doutes sur leur efficacité. Nous estimons que la sécurité des tunnels autoroutiers suscite réflexion. Nous estimons par conséquent que si une solution permet d'éviter un tunnel, elle doit être privilégiée. Il n'est plus pensable d'envisager la construction de tunnels de 12 kilomètres, 17 kilomètres (Mercantour) ou 20 kilomètres. En dépit de toutes les précautions prises, cela revient à inviter des centaines de personnes à s'engouffrer dans un tube dans lequel un camion, pouvant être chargé d'huile, d'essence, ou d'autre matière dangereuse, peut être sujet à accident. Or si ce camion prend feu, on ne peut l'arrêter, et la température peut atteindre rapidement mille degrés dans le tunnel. Il faut alors compter sur le sang-froid et la présence d'esprit des conducteurs qui, voyant des flammes, lancent des avertissements, quittent leurs véhicules et se précipitent dans un local de secours équipée d'une porte coupe-feu supposée les protéger contre les flammes. Cela fait beaucoup de conditions à réunir. Je ne dis pas qu'il faut supprimer les tunnels. Je dis simplement qu'avant d'en construire un nouveau, prenons le temps de la réflexion. J'estime que le système de séparation VL/PL est moins dangereux.

Par ailleurs, il existe une deuxième raison, évidente : depuis longtemps, le trafic poids lourds nous semble une aberration.

Dans ce magnifique document, vous nous prouvez, Monsieur, et vous avez le mérite de le faire, que le trafic du fret est en train de croître de manière considérable. Au début de nos études, il était

proche de zéro. Sur l'axe Méditerranée, aujourd'hui, le trafic est pour moitié maritime et pour moitié routier. Il n'est pas encore ferroviaire. L'Etat français investit 80 milliards de francs pour créer une grande liaison ferroviaire Turin/Lyon. Les camions se rendent également en Espagne évidemment. Je m'interroge par conséquent sur l'avenir : dans quinze ans, les tunnels PL existeront-ils encore ?

Nous avons maintenu du bout des lèvres le projet du tunnel PL ; mon grand souhait est que nous continuions à faire des progrès dans le fret maritime et ferroviaire, pour que ce projet de tunnel PL devienne obsolète.

Voilà pourquoi nous avons souhaité une séparation PL/VL.

Jean-Claude COQUET

Merci pour cette explication, très éclairante. Je souhaitais que de telles explications nous soient données durant cette séance de travail.

Jacques MOLINARI

Un autre problème est celui de l'exploitation des tunnels : les tunnels pour véhicules routiers doivent être ventilés. Selon le calcul auquel nous nous étions livrés pour le tunnel du Mercantour, la puissance installée nécessaire pour ventiler et éclairer le tunnel représentait la puissance installée de toutes les centrales hydroélectriques de la vallée de Digne. Cette comparaison est éloquent. Il convient de prendre ce facteur en considération lors de l'élaboration de projets de tunnels routiers de grande longueur.

Philippe GIUDICELLI, GADSECA

Je souhaite rebondir sur ces derniers propos. J'ai adressé un *e-mail* hier à la Commission pour poser cette même question de la puissance installée nécessaire pour ventiler le tunnel. Je l'ai également interrogée sur la consommation d'une telle installation et sur la dépense énergétique induite par le creusement de 20 kilomètres de tunnel. J'estime en effet nécessaire de faire le bilan de l'énergie qu'il faudra dépenser pour gagner ensuite sur le plan de la circulation.

Jean-Claude COQUET

Je vous remercie. Nous en avons fini sur ce premier tour historique et explicatif ; nous pouvons à présent aborder le deuxième point.

Philippe PRUDHOMME

Un certain nombre de questions ont été posées. Mes appréciations peuvent s'éloigner de certains points exposés. Je ne les reprendrai pas tous. Si l'on considère le système de tunnels réservés proposé par Monsieur Vejdovsky à l'ouest du Var, nous préférons une solution banalisée trafic PL plus trafic VL uni-directionnelle car elle offre de meilleures garanties de sécurité.

Je rappelle que le traitement d'un incendie dans un tunnel consiste, grâce à des équipements de soufflerie, à diriger l'incendie vers l'aval. Cette solution est possible à condition que le tunnel soit fluide et que les usagers qui précèdent les véhicules impliqués dans l'accident puissent s'échapper.

La proposition de l'A7C (Association des Sept Communes contre l'A8 bis) qui fait état d'un tunnel PL bi-directionnel représente pour nous une faiblesse par rapport à la question de la sécurité.

Je vais répondre aux autres points développés.

Pour répondre à Monsieur Molinari, nous n'avons pas élaboré, pour le débat du jour, le bilan énergétique des équipements des tunnels. Nous ne nous sommes pas en effet encore livrés à ces calculs au stade d'étude où nous sommes. Nous nous situons pour l'instant à l'étape du débat public ; nous sommes réunis pour discuter de l'opportunité et des fonctionnalités d'un projet. Nous n'en sommes donc pas à décrire finement le système de ventilation des tunnels.

Cependant, je peux vous préciser que nos estimations chiffrées sont relativement larges. Je pense donc qu'indépendamment du bilan énergétique, nous avons déjà pris en compte les investissements nécessaires pour que nos tunnels soient complètement sécurisés. J'en resterai là pour l'instant.

Jean-Claude COQUET

Pouvez-vous dire un mot sur les vitesses dans les tunnels ?

Philippe PRUDHOMME

Nous proposons de les limiter à 110 kilomètres/heure sur l'ensemble du parcours du contournement de Nice.

Concernant le risque d'incendie, je tiens à préciser que nous travaillerons sur des ouvrages avec des tracés *a priori* plutôt rectilignes, en tout cas beaucoup moins sinueux que ceux que l'on rencontre aujourd'hui entre le Var et le Paillon, et avec des profils en long quasiment à plat, donc avec une limitation importante des risques de surchauffe des moteurs à la montée et des risques d'échauffement des systèmes de freinage à la descente. Ce parti pris en termes de géométrie devrait réduire sensiblement les risques d'incendie, notamment de poids lourds.

Jean-Claude COQUET

A quelle vitesse envisagiez-vous la vitesse de circulation dans vos tunnels ?

Michel VEJDVESKY

Je ressens déjà quelques inquiétudes lorsque je m'engage dans le tunnel de Toulon à 70 kilomètres/heure. Si je devais le faire à 110 kilomètres/heure, je serai très inquiet ! Par conséquent, si l'on prévoit une limitation à 110 kilomètres/heure, les voies de circulation devront être très spacieuses.

Philippe PRUDHOMME

Si vous permettez, j'ajouterai un dernier élément de réponse concernant le merroulage évoqué par Monsieur Vejdovsky. Comme nous l'avons vu à la réunion d'Antibes, il ne s'agit pas de démentir l'intérêt de ce type de transport, bien au contraire. Je vous renvoie aux pages 41 et 43 du dossier de débat public ; aujourd'hui, nous constatons en effet une parité entre la mer et la route pour le transport de marchandises, et nous estimons qu'à l'horizon 2020, le transport s'effectuerait environ pour un tiers par la route et pour deux tiers par la mer. Il subsistera toujours une part assez faible pour le ferroviaire. Le trafic des poids lourds augmenterait toutefois de plus de 60 % par rapport à aujourd'hui. Il n'est donc pas contradictoire de dire que le merroulage va se développer, mais des routes seront néanmoins nécessaires pour le trafic poids lourds. Les besoins seront tels à cet horizon, selon les prévisions du Ministère de l'Équipement, que tous les modes de transport seront nécessaires pour faire circuler les marchandises qui devront transiter par la Côte d'Azur.

Brigitte GOURMANEL, Association de Cagnes-sur-Mer - Collectif pour l'aménagement du tramway dans les Alpes-Maritimes

Je suis tout de même très déçue car lors du débat public LGV PACA, on avait stigmatisé justement les besoins en transport de fret et le besoin de transférer sur le rail le fret que nous subissons. À l'époque, nous avons rencontré Monsieur Bussereau, qui nous avait prétendu qu'il n'y avait pas de fret sur l'A8. Nous sommes tout de même bien placés pour savoir qu'un tel fret existe bel et bien. Monsieur Bussereau nous avait également indiqué qu'il n'y avait pas de touristes chez nous... C'était un débat politique.

Le projet LGV PACA représentait pour nous une opportunité de faire ce qui est en cours de réalisation et même d'achèvement en Italie, à savoir une ligne mixte, et de pouvoir transférer chez nous sur le rail avec un projet mixte LGV, fret et TGV, ce fret qui nous encombre et qui continuera à nous encombrer si une A8 est aménagée pour le supporter.

La mise en œuvre de ce projet permettra l'augmentation de la capacité en matière de PL, et on ne fera alors rien pour freiner cette évolution. Certains évoqueront l'exemple de Lyon/Turin. Certes, mais ceux qui passent par Vintimille continueront d'y passer. Nous nous trouvons sur cet axe, l'A8, qui s'appelle la E80 au niveau européen, qui relie Lisbonne à Istanbul, l'Asie *via* Rome et Sofia. Ce sont les informations présentes dans les documents européens. Ce n'est donc pas n'importe quoi. Cet axe est pensé pour recevoir du transit européen.

Si l'on maintient ou si l'on permet d'augmenter le trafic marchandises sur cet axe, nous ne résoudrons pas notre problème. La desserte locale existera toujours, malgré nos transports en commun qui, je l'espère, vont commencer à devenir efficaces. Nous serons toujours confrontés à ce problème de juxtaposition de desserte locale et de transit international. Nous avons besoin de l'appui de Réseau Ferré de France ; dans une optique plus globale, nous devons demander à réactualiser ce projet pour que ce transport de marchandises soit enfin pris en compte au niveau ferroviaire. Nous ne parlons plus uniquement ici du routier et de la mer.

J'assistais à une réunion en présence de Monsieur Piel il y a peu, dans laquelle il nous a été dit que le fret sur le rail n'est plus à envisager chez nous. On nous a prétendu qu'il n'y avait pas de fret aujourd'hui. Ce fret dérange pourtant la population locale, notamment de nuit. L'abandon du fret

signifie donc que nous devons continuer à supporter les camions. Il n'en est évidemment pas question. Aujourd'hui, je souhaite que la DDE se penche sur le problème avec Réseau Ferré de France, avec le Ministère de la mer, etc., et qu'ils mettent ensemble en place un projet global de répartition de ce fret sur les différents modes. Je ne suis pas d'accord pour qu'il soit décidé *a priori* que pour Vintimille, le fret s'effectuera de toute façon sur la route ou sur la mer.

Philippe GIUDICELLI, GADSECA

Ce que je lis dans les journaux est finalement assez inquiétant parce que l'Italie s'oriente maintenant vers deux nouveaux tubes pour Fréjus et le Mont Blanc. Tout le monde se mobilise contre le passage d'une ligne à grande vitesse. Je souhaite savoir si ce projet va être mis en œuvre, car j'entends des bruits contradictoires à ce sujet. Si ce projet n'aboutit pas, comme l'a indiqué Madame, l'ensemble du fret nous échoira. Je souhaite donc savoir si ce projet sera ou non réalisé.

Jean-Claude COQUET

Je donne la parole au Docteur Gillard.

Docteur Maurice GILLARD, Président de la Fédération des Associations du Sud-Est pour l'Environnement, ancien Vice-Président de la Coordination contre l'A8 bis

Je suis le coordinateur du monde associatif et du monde politique. J'ai été secrétaire pendant douze ans du GEFIDA, qui a financé les projets associatifs. Je peux ainsi représenter ici les opinions des élus et des associations du Moyen Pays.

Je pense, et cela a été dit par Madame Gourmanel, que ce projet est isolé ; il correspond à un élément spécifique d'un tout petit problème. Il doit toutefois être mis en parallèle avec une autre préoccupation, à savoir la protection des sites, de l'environnement, de ce qui constitue notre richesse en somme, dans cette région extraordinaire. Nous sommes le deuxième pôle touristique de notre pays ; c'est donc un problème national.

Il ne sera pas question, comme je le disais hier soir, d'effacer le coût des discussions, mais nous ne pouvons affirmer que, pour résoudre les problèmes du littoral, nous allons construire une autoroute à l'emplacement des derniers sites classés qu'il nous reste.

Nous soutenons ce projet, comme nous l'avons toujours fait, parce qu'il redéfinit ce qui aurait dû être fait depuis vingt ans. L'autoroute est en effet construite en pleine zone urbaine. Aujourd'hui, le seul élément sur lequel nous pouvons être d'accord est le dégagement de l'autoroute en zone urbaine par un tunnel, qui va tout de même réduire la pollution. Il faut savoir que les villes de ce département font partie des villes les plus polluées de France (64^{ème} sur 68 pour Nice, 63^{ème} pour Cannes). Concernant la question du coût, il faudrait étudier les moyens de dépolluer la ventilation du tunnel, de façon à gagner aussi sur le niveau de pollution.

Par ailleurs, concernant le fret, c'est le contexte mondial, européen et national qui nous obligera à agir. C'est pourquoi un projet très réduit, comme celui que nous proposons, est nécessaire. Le tracé passerait par Biot, directement sous Saint-Isidore puis sur la voie directe.

L'argumentation en faveur de cette solution réside dans le fait que deux éléments doivent être pris en compte.

Le premier élément est lié au coût du pétrole, qui, pour de nombreuses raisons que nous ne développerons pas ici, va devenir prohibitif. Nous devons alors envisager une autre solution.

Le deuxième élément est à mon sens beaucoup plus important : il s'agit des délocalisations. Je pense que, dans ce domaine, nous nous dirigeons vers une période de « relocalisation ». Une levée de boucliers a eu lieu ; la France s'est tout entière mobilisée pour refuser ces mouvements. Nous devons être lucides : les autoroutes et les poids lourds servent à aller acheter les pommes de terre en Serbie, à les faire traiter en Pologne et à les vendre à Marseille. Je pense donc qu'il faudra penser à repositionner nos activités.

Pour conclure, je dirai que la solution sur laquelle nous nous étions penchés avec la coordination et les élus, pour laquelle nous nous étions mobilisés, et pour laquelle nous avons débloqué à l'époque une somme très importante, pourrait nous mener vers un consensus. C'est véritablement une question vitale pour les individus.

Si une autoroute est construite, davantage d'usagers seront attirés. Nous nous étions interrogés sur la réalisation d'échangeurs mais cette option aurait également attiré davantage d'usagers.

Michel VEJDOVSKY

Il est question d'un axe méditerranéen représentant un fret de 11 millions de tonnes, et dans l'avenir, de 10 millions de tonnes transportées par la route. Ces projections pourraient être inquiétantes. Je les trouve absurdes.

Un intervenant

Nice ne se situe pas sur le trajet direct Italie du Nord/Espagne. Si l'on trace un trait de Marseille à Turin et à Milan, en passant par Nice, on passe beaucoup plus près du Montgenèvre et du Mont Cenis. Citons la Via Domitia et la Via Aurelia. Les Romains et Hannibal sont passés au nord, et ils n'avaient pas tort. Retrouvons la sagesse des anciens ; si l'on doit envisager de grands volumes de marchandises, on doit les prévoir sur de grands axes.

Brigitte GOURMANEL

C'est notre demande. Le problème que nous relevons est que nous fonctionnons selon une logique de profits immédiats, qui dure depuis un certain temps.

Un intervenant

La DDE indique qu'en tant que responsable de la partie routière, le principe de précaution la conduit à prévoir le pire. Elle considère donc, compte tenu d'un scénario catastrophe, qu'elle doit agir de manière appropriée, en raisonnant sur une période de quinze ans. J'espère pour ma part que durant

ces quinze ans, la sagesse ayant triomphé, nous nous orienterons vers d'autres solutions. Pour le moment, nous ne pouvons pas reprocher à celui qui doit prévoir le pire – de même que les militaires sont contraints de prévoir la guerre – d'anticiper ce qui ne nous semble pas être la bonne solution.

Un intervenant

Si la situation s'aggrave, si l'ensemble du trafic PL passe par la route et le ferroviaire, les projets seront archivés et oubliés, et on n'en parlera plus !

Jacques MOLINARI

Nous nous orientons progressivement, au travers des interventions de Brigitte Gourmanel et du Docteur Gillard, vers le sujet que nous proposons de traiter, celui des objectifs.

Que veut-on dans ce pays ? Que veut-on dans cette région ? Dans le cadre de la DTA, un grand débat s'est tenu sur la question de la densité de population que l'on peut admettre sur ce territoire contraint. Finalement, nous nous étions accordé sur le fait qu'il fallait renoncer à la métropole azurée de 2 à 3 millions d'habitants qui était prônée naguère par les quatre grands des Alpes-Maritimes. Nous nous étions donc fixé un objectif pour la population. Je ne vois pas pourquoi nous ne serions pas capables de nous fixer un objectif pour les transits, mais également pour la production de gaz à effet de serre, essentiellement produit par les véhicules routiers et les avions.

Nous parviendrons à un résultat acceptable si nous nous fixons un objectif raisonnable, si nous nous forgeons des instruments politiques pour y parvenir, si nous faisons en sorte que les élus - qui ne sont pas présents aujourd'hui -, prennent des positions fermes, et si nous affirmons que cela devient intolérable de laisser s'accroître le trafic de poids lourds. Entre 2003 et 2004, ce trafic s'est accru de plus de 20 %. Il nous faut poser des garde-fous, et transférer de la route vers les transports en commun une grande partie des déplacements. Rappelons que ce qui prétendument asphyxie l'autoroute, ce sont les déplacements locaux. Il existe mille manières de parvenir à nos fins : fluidifier la circulation, ou encore faire du transfert. Nous reviendrons sur ce point lundi prochain.

Toute cette modélisation est basée sur une perception complètement obsolète des décideurs, et une perception absolument archaïque des citoyens, consultés dans le cadre de l'enquête publique, et qui n'ont jamais vu un transport en commun fonctionner correctement dans leur département. Comment voulez-vous qu'ils se prononcent en faveur des transports en commun ? Ils ne savent pas comment cela fonctionne. J'estime qu'il faut tout mettre à plat, et se fixer des objectifs. Arrêtons avec des modélisations complètement archaïques ! Revenons à des choses sérieuses, qui consistent finalement à ne rien faire du tout, et je vais vous le démontrer !

Jean-Claude COQUET

Je connais votre ténacité, Monsieur Molinari. Je vais également vous montrer la mienne !

Revenons au sujet. Je suis d'accord avec ce que vous dites, et nous ferons remonter vos propos auprès du maître d'ouvrage et de la Commission Nationale. Ce n'était pas l'objet initial du débat, mais le débat a démontré qu'il s'agissait de la vraie préoccupation de la population. vous ne voulez

pas du tendanciel ; vous voulez des ruptures, et vous voulez du meroutage, du ferroutage et des transports collectifs. Voilà la première réponse. Il n'empêche que certains se demandent, s'il convient d'agir, quel projet mettre en œuvre au niveau de l'A8 pour pénaliser le moins possible la population. J'en reviens à cette question, hélas même si elle est inutile compte tenu de l'évolution possible, probable et souhaitable de l'avenir. Il faut tout de même se la poser, ne serait ce qu'au titre du principe de précaution. Si nous ne nous la posons pas aujourd'hui, nous regretterons peut-être dans dix ans de ne pas nous être interrogés.

Ce que je viens de vous dire vous choque peut-être. Je vous ai proposé d'organiser cet atelier technique pour examiner les meilleures solutions à mettre en œuvre s'il convient effectivement d'agir.

Docteur Maurice GILLARD

Je pense, aussi bien pour les solutions à mettre en œuvre que pour le débat technique d'aujourd'hui, qu'il n'existe pas une solution unique mais un ensemble de solutions qui doivent s'harmoniser. C'est d'ailleurs notre demande, et vous nous répondez que ce débat aura lieu et que ces discussions remonteront de toute façon.

Je souhaite ajouter, et ce constat est apparu au travers du débat, que ce que nous proposons et ce que vous proposez aujourd'hui, ce n'est pas une projection dans l'avenir ; c'est simplement de réparer la bêtise qui a été faite, qui a consisté à détruire le littoral. Je pense d'ailleurs que même Monsieur Molinari ne sera pas non plus contre la transformation de cette autoroute en boulevard urbain.

Je ne souhaite pas attendre vingt ans pour voir ces problèmes réglés. Je signerai immédiatement pour un projet qui permettrait d'épurer tout l'air pollué par l'autoroute actuelle en la faisant passer sous terre et en retraitant l'air rejeté.

Je souhaite vous citer une anecdote. Ce matin, alors que je circulais en voiture, j'ai pris peur à l'annonce d'un bouchon de 3 kilomètres. J'ai effectivement constaté un petit ralentissement un peu plus loin. J'ai toutefois continué à rouler pendant un kilomètre, avant d'arriver au lieu du supposé bouchon. En fait, ma vitesse n'est jamais descendue en dessous de 20 kilomètres/heure. Ce n'était donc pas un véritable bouchon. Or cet incident figurera sans doute dans les statistiques en matière de bouchons et viendra ainsi augmenter artificiellement les chiffres, ce que je trouve anormal.

Jean-Claude COQUET

La parole est à Madame Gourmanel, pour une dernière intervention.

Brigitte GOURMANEL

Je souhaite simplement confirmer que ce que nous attendons, et qui se reflète d'ailleurs dans le titre de cette réunion, c'est une requalification de l'A8. Elle a certes été conçue il y a cinquante ans – trente ans plus vingt années durant lesquelles le projet était rangé dans les cartons – sur un schéma complètement différent. D'autres possibilités techniques existent à l'heure actuelle. Nous devons

tout d'abord réparer les erreurs passées, et je crois que nous devons nous pencher sur cette question aujourd'hui. Nous ne souhaitons pas une augmentation de la capacité de l'A8 ; nous voulons en faire un axe plus fluide, plus sûr et plus propre.

Jean-Claude COQUET

Il faut peut-être également libérer l'A8 de la circulation parasite qui l'encombre.

Brigitte GOURMANEL

Ce point est également inclus dans les réflexions ; ce sont des projets annexes, corollaires.

Exposé des nouveaux projets de la DDE : présentation des 24 scenarii

Philippe PRUDHOMME
DDE

Jean-Claude COQUET

Je confie maintenant la parole à la DDE pour nous présenter les nouveaux projets, plus précisément les 24 *scenarii*.

Vous pouvez, si vous le souhaitez, commencer par rappeler le cadre fixé par la DTA, pour faire un exposé plus pédagogique.

I. La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes-Maritimes

Philippe PRUDHOMME

Ce rappel pourrait en effet être une bonne introduction à l'analyse des 24 *scenarii*.

Je souhaite tout d'abord vous montrer que notre proposition est complètement cadrée par la DTA. L'extrait suivant est tiré de la page 42 de la DTA : « *afin de préserver un niveau de service satisfaisant sur cet axe, il convient en tenant compte de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999 de renforcer l'armature principale routière et autoroutière par un dispositif qui nécessite d'augmenter les capacités autoroutières de l'A8 dans le secteur du contournement de Nice dont les caractéristiques médiocres posent aujourd'hui des problèmes de sécurité. A cet effet est retenu le principe d'une infrastructure nouvelle au Nord ou à proximité de l'autoroute. Deuxième point : de prévoir le principe d'une liaison Est-Ouest entre la région du Var et le secteur nord d'Antibes ayant notamment pour fonction de renforcer les capacités de franchissement du Var, de contribuer à délester l'A8, à améliorer l'accessibilité au parc d'activités de Sophia-Antipolis et à ses extensions, ainsi qu'à absorber une partie du trafic urbain* ».

Vous retrouvez là l'ensemble des principes que nous avons énoncés concernant les fonctionnalités des ouvrages.

Je souhaite également vous citer un autre passage, tiré de la page 59 de la DTA : « *la mise en œuvre des orientations de renforcement de l'armature urbaine et la politique conduite en faveur des transports collectifs ne suffisent cependant pas à l'horizon de la DTA pour répondre à l'augmentation des déplacements évalués dans le cadre de l'étude intermodale effectuée en 1998 et 1999. Aussi apparaît-il nécessaire de compléter le réseau principal routier et autoroutier par le dispositif mentionné plus haut, qui s'appuie sur l'amélioration des capacités de contournement de Nice et la réalisation d'une liaison nouvelle dans l'axe est ouest, ainsi que de la réalisation du doublement de la RN 202 dans l'axe nord sud, la RN 202 devant être requalifiée pour assurer ses fonctions de desserte et d'échange. La liaison nouvelle susvisée reliant Nice au nord d'Antibes délester l'A8 dans sa partie la plus chargée et facilitera la requalification du bord de mer qui*

retrouvera une vocation touristique de promenade et d'accès aux plages. [...] En conclusion, les effets attendus de la priorité donnée aux transports en commun pourraient conduire les maîtres d'ouvrage à différer la réalisation de routes nouvelles. Toutefois, à titre de précaution, il convient d'entreprendre les études de ces routes afin de réserver les emprises nécessaires dans les documents d'urbanisme ».

Nous sommes, comme vous le voyez, parfaitement en accord avec l'énoncé de la DTA.

Jacques MOLINARI

Vous avez vous-même rédigé ce document ! Ce sont des ingénieurs des Ponts qui l'ont élaboré et qui nous imposent leurs conditions.

Philippe PRUDHOMME

Soyons honnêtes, Monsieur Molinari. Je crois utile de rappeler que l'élaboration de la DTA a donné lieu à plusieurs années de concertation. Ce document, co-signé par les élus et l'Etat – et tous les élus du département des Alpes-Maritimes s'y réfèrent, sans qu'il leur ait été imposé – est la base à partir de laquelle nous travaillons sur le développement du territoire, et sur les besoins de déplacements que ce développement nécessite. Mon propos vise encore une fois à rétablir une réalité. Ce document est en quelque sorte notre « Constitution », et nos réflexions doivent partir de là.

Jacques MOLINARI

Ce n'est pas la Bible !

Christianne COUSINIE, Présidente de l'Association des Citoyens Laurentins (ACL)

Je lis « réserver des emprises » dans le document, ce qui ne signifie pas « créer une autoroute ».

Il ne faudrait pas être naïf, et occulter le fait que sur l'autoroute actuelle, qu'il est question de transformer en boulevard urbain, des contrats courent jusqu'en 2026 me semble-t-il. Il n'est donc pas possible d'envisager la mise en place d'un boulevard urbain avant cette date. Espérons par ailleurs que d'autres contrats ne seront pas signés entre-temps...

Jean-Claude COQUET

Je vous propose de poursuivre l'exposé. Après cette mise au point, je vois que certains contestent même le texte de la DTA. Nous devons pourtant nécessairement partir d'une base.

Ce que nous pouvons contester, c'est l'adéquation entre le projet présenté et la DTA. Monsieur Prudhomme, vous affirmez que votre projet est conforme à la DTA. Nous garderons en mémoire ce que vous venez de présenter et, si nous estimons que votre projet s'écarte de la DTA, nous vous le signalerons.

Je vous propose de passer à présent à la présentation de la totalité des *scenarii* que vous avez examinés.

II. Présentation des projets étudiés

Philippe PRUDHOMME

Je vais tenter d'être bref mais cette présentation risque tout de même d'être relativement longue.

La carte de saturation, qui a été présentée lors des différentes réunions et qui figure dans le dossier de débat, met bien en évidence le problème de saturation avec la section entre Antibes et Nice-Est.

1. Six options de départ

Pour mener notre réflexion, nous sommes partis de six options, trois de part et d'autre du Var.

a. A l'ouest du Var

Trois options ont été retenues :

- une solution autoroutière longue, depuis Les Bréguières jusqu'à la vallée du Var ;
- une solution courte depuis Biot jusqu'à la vallée du Var ;
- une solution LIO, pour liaison intercommunale Ouest aux caractéristiques de boulevard urbain.

b. A l'est du Var

Nous avons envisagé trois solutions :

- une solution longue autoroutière qui se développe jusqu'à La Turbie ;
- une solution courte qui s'arrêterait à Nice-Est ;
- une solution d'aménagement sur place (ASP) de l'A8.

2. 24 *scenarii*

A partir de ces six options, que nous avons combinées les unes aux autres, nous avons défini 24 *scenarii*.

a. Les hypothèses de modélisation

Nous devons ici nous arrêter un moment sur les hypothèses de modélisation, afin d'apprécier les variables du modèle multimodal TRIPS.

Pour l'aménagement sur place (ASP) à l'Est, nous avons retenu l'hypothèse d'une deux fois trois voies entre Saint-Isidore et Nice-Est, ce qui correspond à ce qu'indique l'A7C.

Le scénario court à l'Est prévoit une bifurcation autoroutière à deux fois deux voies reliant directement Saint-Isidore à Nice-Est.

Nous avons choisi une deux fois deux voies entre Saint-Isidore et La Turbie.

Pour le court à l'ouest, nous avons retenu l'hypothèse d'une deux fois deux voies entre Biot et Saint-Isidore.

Pour le long à l'ouest, nous avons prévu une deux fois deux voies entre Les Bréguières et Saint-Isidore, et une liaison routière interurbaine à deux fois deux voies limitée à 90 kilomètres/heure avec des intersections sous forme de carrefours giratoires principalement, reliant la RN 202 à la pénétrante Cannes/Grasse.

Enfin, pour ce que nous avons appelée la RDO, et que nous n'évoquons plus beaucoup désormais après plusieurs discussions avec le conseil général, je pense qu'il faudra avoir à l'esprit que des aménagements de voirie départementale seront nécessaires en complément du projet de contournement de Nice, pour favoriser l'accès à Sophia-Antipolis par l'Ouest.

Concernant les capacités, nous avons retenu une capacité par voie de 2 000 UVP (Unités de Véhicule Particulier) par heure. Nous avons choisi un péage équivalent sur le contournement de Nice à ce qui se fait sur l'A8. Pour la route, nous avons retenu une capacité de voie de 1 200 UVP/heure.

b. Les 24 scenarii

Voici les 24 déclinaisons que nous avons testées :

- numéro 1 : la solution ASP à l'Est seule ;
- numéro 2 : deux variantes de solutions courtes à l'Est seul, avec et sans échanges à Nice-Est ;
- numéro 3 : une variante longue à l'Est seul, sans et avec échanges au Paillon ;
- numéro 4 : une solution courte à l'Ouest, combinée à la solution ASP à l'Est ; c'est la solution à laquelle se sont ralliés, je crois, Patrick Allemand et un certain nombre de participants au débat ;
- numéro 5 : une solution courte à l'Ouest avec une courte à l'Est, avec et sans échanges ;
- numéro 6 : une courte à l'Ouest avec une solution longue à l'Est ;
- numéro 7 : une longue à l'Ouest avec un ASP à l'Est ;
- numéro 8 : sept déclinaisons d'une combinaison longue à l'Ouest/courte à l'Est ;
- numéro 9 : une longue à l'Ouest/longue à l'Est ;
- numéro 10 : une combinaison long à l'Ouest/ASP à l'Est ;
- numéro 11 : une combinaison long à l'Ouest/court à l'Est ;
- numéro 12 : une combinaison long à l'Ouest/long à l'Est.

Nous avons procédé à la revue des combinaisons possibles des trois solutions à l'Est et des trois à l'Ouest, avec plus ou moins d'échangeurs sur chacun des barreaux.

Jean-Claude COQUET

Tous ces projets prennent-ils place sur les mêmes faisceaux ?

Philippe PRUDHOMME

Effectivement. Nous nous sommes cantonnés à une aire d'étude qui s'étend au maximum des Bréguières à La Turbie. Dans les solutions courtes, nous nous situons entre Biot et Nice-Est, et nous franchissons toujours le Var au niveau de Saint-Isidore.

De la salle

Dans la solution 5, nous arrivons donc au total à deux fois huit voies, puisque vous prévoyez deux fois quatre voies sur la nouvelle section et deux fois quatre voies sur l'ancienne.

Philippe PRUDHOMME

Non. Nous prévoyons deux fois deux voies sur la nouvelle, donc quatre, et deux fois quatre voies huit sur l'ancienne, donc huit.

L'option courte à l'Ouest implique effectivement un passage à deux fois quatre voies de l'A8 entre Antibes et Biot pour des questions de capacité. L'autoroute actuelle comprend déjà deux fois quatre voies entre l'échangeur de Cagnes et Saint-Laurent-du-Var, mais pas au-delà. Au-delà, vers l'Ouest, il s'agit d'une deux fois trois voies.

Brigitte GOURMANEL

Vous faites mention de 2 000 UVP/heure. Or vous évoquez une limitation de vitesse à 90 kilomètres/heure. Si l'on effectue un calcul, on obtient en réalité 1 800 UVP/heure.

Philippe PRUDHOMME

La capacité maximale de 1 800 UVP/heure est effectivement obtenue en respectant le Code de la route. Supposer une capacité de 2 000 UVP/heure revient donc à dire que, dans la pratique, le Code de la route n'est pas respecté.

Si nous supposons une capacité maximale de 1 800 UVP/heure, nous devons alors craindre une amplification des problèmes de saturation : les zones indiquées en rouge dans nos schémas passeraient en noir, et les zones indiquées pour l'instant en orange deviendraient rouge. L'hypothèse d'une accentuation de la problématique de saturation serait ainsi validée.

De la salle

Le texte de la DTA indique que « *la nouvelle liaison reliant Nice au nord d'Antibes délesterait l'A8 pour sa partie la plus chargée et faciliterait la requalification du bord de mer* ». Il est bien question de « *requalification du bord de mer* ». Le littoral doit donc être requalifié. La DTA ne propose pas de coupler l'A8.

Philippe PRUDHOMME

Le bord de mer évoqué dans la DTA est la RN 98, qui fait effectivement l'objet de travaux de requalification.

De la salle

Je ne pense pas que ce soit la RN 98 qui est évoquée dans la DTA.

Jean-Claude COQUET

Nous avons sur ce sujet entendu des maires et la population du bord de mer. Cela suppose que la nouvelle A8 soit bien mise en place, et que les mesures nécessaires soient prises.

Philippe PRUDHOMME

Le délestage de l'A8 existante suppose que des mesures soient prises par ailleurs.

Je vous propose de revenir aux *scenarii*.

Il nous reste la solution d'une courte à l'Ouest. Nous prévoyons deux fois deux voies pour le trafic de transit et l'échange ; il reste alors l'autoroute actuelle existante pour le trafic local et une partie du trafic interurbain.

De la salle

Vous n'avez pas envisagé la solution courte sans échangeur avec la RD 2085. Or un échangeur sur cette route contribuera à une urbanisation du Moyen Pays, alors que cette urbanisation doit être évitée.

Le scénario prévoyant une ligne courte, voire ultra courte, allant jusqu'à Villeneuve-Loubet a-t-il été envisagé ?

Philippe PRUDHOMME

La solution sans échangeur figure bien dans nos hypothèses, au point 5.

Olivier NOEL, responsable de la modélisation à la DDE

Vous avez évoqué le bord de mer. Nous avons prévu dans notre modélisation une réduction de capacité de la route du bord de mer, c'est-à-dire la RN 98, en supposant une voie dans chaque sens, tout le long du bord de mer. Nous avons également prévu la réduction de la capacité de la RN 7, en raison du tramway qui y passera. Nous avons supprimé quatre voies de circulation Est/Ouest, alors qu'actuellement, 60 000 véhicules circulent chaque jour sur la RN 98, voire 70 000 sur la portion du

Var. La réduction des capacités dans les zones Est/Ouest sur le bord de mer entraînera un report de trafic vers l'autoroute A8.

Brigitte GOURMANEL

Il n'y a que deux voies sur la RN 7...

Olivier NOEL

Le tramway passera bien sur les voies existantes.

Brigitte GOURMANEL

Mais la RN 7 ne comprend que deux voies...

Philippe PRUDHOMME

Il n'y aura donc plus de circulation automobile.

Olivier NOEL

Le trafic ne changera pas en revanche sur la RN 7, puisqu'elle comprend deux voies et que celles-ci vont demeurer. Nous avons actuellement les emprises nécessaires pour élargir la RN 7 pour certaines sections ; elles seront dédiées au tramway.

Docteur Maurice GILLARD

Les associations et les maires se mobiliseront. J'ai abordé ce point dernièrement au Conseil municipal, qui était à peine au courant de ce qu'il se passait. Ces échangeurs ne sont là que pour urbaniser plus de 1 500 hectares. De zone forestière protégée, cet espace serait requalifié en zone industrielle. Cela n'a plus rien à voir avec ce que nous proposons.

Nous demandons pour notre part une solution courte, sans aucun échangeur et surtout pas au niveau de Villeneuve-Loubet. Dans le cas contraire, vous rencontrerez une opposition de notre part. Nous avons déjà été confrontés à ce problème entre 1986 à 1998 : pour résoudre le problème du bord de mer, un échangeur avait alors été créé au niveau de la transversale qui conduit à Grasse

J'estime que plusieurs problèmes se posent en fait, et je m'interroge sur la possibilité de tous les résoudre avec une seule solution. Je doute que ce soit réalisable.

Des associations, aussi bien à Cannes, à Golf Juan, à Antibes qu'ailleurs, nous affirment que votre projet pour le littoral est inqualifiable. L'Etat est redevable à chaque contribuable. Or, s'il a transféré ses compétences, les travaux n'en seront pas pour autant gratuits.

Compte tenu du problème que pose la N7, il fallait trouver une solution. J'ai personnellement fait une proposition dans ce guide, qui est à votre disposition, et qui a été consulté par nombre de lecteurs. Je pense distribuer ce document gratuitement, avec la participation du Conseil général. Vous y trouverez une autre proposition, que je n'ai pas vu présentée. Cette solution émane d'un sénateur, et Cofiroute s'y est ralliée. Son coût s'avère être beaucoup moins élevé que celui correspondant au projet d'autoroute d'Antibes à Nice. Cette proposition consiste à enterrer une tranchée en bord de mer ; on met ainsi en place deux étages sur la RN 98 actuelle. Une voie ferrée est également envisagée, en élargissant la voie, solution que je n'ai pas non plus vu présentée.

Nous avons subi cinquante ans d'aberrations et de destruction du bord de mer avec la construction de routes. Nous devons aujourd'hui mettre un frein à ce désastre. Nous faisons donc cette proposition, qui est relativement bon marché. Au moment où nous l'avons élaborée, son coût se montait à trois milliards de francs. La raison de cette facture modérée est liée à la réalisation de tranchées. Cette formule résout le problème du transit entre Antibes et Cannes, entre Vallauris et Antibes, etc.

Vous présentez pour votre part l'A8 bis comme la solution idéale pour aller d'Antibes à Nice.

Jean-Claude COQUET

Vous avez sauté un épisode ; vous êtes déjà au niveau des propositions. J'aurais souhaité que l'on étudie d'abord les propositions de la DDE et qu'on les critique.

Continuons donc sur ces 24 solutions. Je m'interroge d'abord sur un point : pourquoi en avez-vous choisi trois ? Quels étaient les critères de choix ?

Lorsque nous avons posé la question à Monsieur Bollotte, il nous a répondu qu'il avait voulu choisir les solutions contrastées extrêmes, peut-être pour montrer que l'on peut aller du plus simple au plus compliqué.

Philippe PRUDHOMME

Il s'agit de ne pas présenter une seule solution, qui serait LA solution. Pour la bonne marche du débat, il convient d'envisager plusieurs options.

Nous avons retenu la solution ASP seule à l'Est parce qu'elle était connue des techniciens de l'équipement, mais aussi des élus, notamment de la bande côtière. Elle reçoit *a priori* un accueil assez favorable. Il était à mon sens nécessaire de la présenter, d'en montrer les avantages et les inconvénients. C'est, comme vous le précisez également, la solution la moins coûteuse.

Michel VEJDOVSKY

D'après nos propres dossiers, elle n'est pas efficace.

Jean-Claude COQUET

Effectivement, cette solution peut poser problème.

Philippe PRUDHOMME

Pourquoi ne la combinons-nous pas avec une autre proposition à l'Ouest ?

Nous avons posé nos objectifs de façon hiérarchisée : nous visons tout d'abord à assurer la sécurité à l'est du Var, ensuite à améliorer la fluidité sur l'ensemble des zones saturées et enfin, à améliorer l'accessibilité, notamment à l'ouest du Var, aux pôles d'emploi et de développement que sont Sophia-Antipolis et la basse vallée du Var.

Dès lors que nous estimons que la solution n° 3, ASP à l'Est, ne résout pas le problème de sécurité entre le Var et le Paillon, l'Etat refusera d'investir dans un projet à l'ouest du Var. La solution ASP à l'Est représente notre choix par défaut, dans l'hypothèse où nous n'arriverions pas à faire mieux. Elle permettra au moins d'accroître un peu la capacité, mais nous n'aurons pas effectivement atteint nos objectifs. Si nous ne trouvons pas un consensus sur une solution plus ambitieuse, ce sera notre choix *a minima*.

Sylvette de LEPINAY, conseillère municipale à Valbonne, membre de l'association des Elus Communistes et Républicains

Je profite de ma prise de parole pour excuser Messieurs Piel et Bernasconi, qui n'ont pu participer à nos travaux.

Pour l'ensemble de ces *scenarii*, la question qui se pose est celle des sorties. En effet, au niveau de l'A8, les problèmes sont pour l'essentiel liés aux sorties, que ce soit sur Antibes, sur Sophia-Antipolis, sur Nice ou sur Saint-Laurent-du-Var. Comment surmonter cette difficulté ? Elargir les voies permettra aux automobilistes de rouler plus vite sur des petites portions parce que les voies seront plus spacieuses. Mais si au final, les usagers viennent s'amasser à certains points parce que le réseau secondaire est dans l'incapacité de prendre en charge aujourd'hui ce flux, le problème ne sera pas réglé.

Par ailleurs, compte tenu de l'augmentation que suppose la DDE de 30 % de véhicules supplémentaires en 15 ans, nous pouvons supposer que la situation ne s'améliorera pas dans le futur.

Je vous demande par conséquent si la solution retenue améliorera réellement la sécurité et la vitesse sur les tronçons, et règlera le problème des bouchons au niveau des sorties.

Philippe PRUDHOMME

Dans la modélisation, nous avons pris en compte les projets d'amélioration de l'échangeur de Nice Promenade et d'élargissement de l'A8 entre Nice-Promenade et Saint-Isidore. Nous avons également considéré l'échangeur prévu à Biot. Nous avons donc envisagé un certain nombre d'aménagements

autoroutiers, notamment au niveau des échangeurs. Nous avons aussi tenu compte de l'ensemble des opérations prévues par le Conseil général dans le cadre du programme de résorption des points noirs routiers. Toutes ces entreprises d'amélioration de la fluidité aux issues de l'autoroute ont été modélisées. Malgré ces mesures, nous mettons en évidence que des sections dépasseront les limites de capacité.

Michel VEJDOVSKY

Nous sommes là au cœur du débat : il s'agit en effet de savoir s'il convient ou non d'abandonner la solution ASP au vu de ces réflexions. Les critiques sur la sécurité sont très importantes. J'ai regardé votre dossier avec beaucoup d'attention, et je vous énumère les critiques que vous avez formulées.

- A l'est du Var, entre Saint-Isidore et Nice-Est, vous expliquez que le tracé de l'autoroute est sinueux, avec des pentes et des virages importants.
- Vous avez par ailleurs évoqué les problèmes d'insécurité. Vous indiquez que les procédures de secours ne sont pas efficaces sur place.
- Vous avez enfin constaté un problème de diffusion aux deux extrémités mais surtout à Nice-Est et à Nice-Nord. Vous mettez notamment en exergue le problème des remontées de files sur l'autoroute, car la sortie des véhicules de l'autoroute ou du contournement autour de Nice est difficile à ces deux endroits.

Vous concluez en affirmant que rien ne peut être fait, sauf à abandonner le projet. Je conteste formellement cette position, et me propose de reprendre point par point votre argumentation.

En premier lieu, concernant les pentes, si l'on devait fermer l'autoroute ou la transformer par des travaux gigantesques, tout serait alors permis. L'autoroute Lyon/Saint Etienne/Clermont Ferrand comprend tout autant de pentes. Le verglas est par ailleurs nettement plus fréquent dans cette région que dans les Alpes-Maritimes. Les pentes qui nous concernent sont de l'ordre de 5 % ou 6 %.

En second lieu, concernant les virages, j'ai pris très souvent l'autoroute et je puis vous affirmer qu'ils ne font vraiment peur à personne. Ce n'est pas un obstacle rédhibitoire. Toutefois, la vitesse à ces endroits devra peut-être faire l'objet d'une réflexion particulière.

Par ailleurs, les restrictions de voies en plein trajet d'autoroute représentent quant à elles un danger auquel les automobilistes sont confrontés quotidiennement, de même que les sorties d'autoroute, plus précisément la formation des files.

Le bilan global que vous dressez revient à dire que l'autoroute est dangereuse. Vous renvoyez, page 37, à un diagramme de l'A8 de Mandelieu à Nice-Est en affirmant que la zone accidentogène se situe au nord de Nice. Or cette zone correspond à la portion de Saint-Isidore/Nice-Est, et elle n'est pas la plus accidentogène. Je suis surpris que vous insériez un graphique et que vous ne l'étudiez pas correctement. Les deux sections les plus accidentogènes sur l'autoroute sont de toute évidence Cannes/Nice/Rhône-Alpes – qui est toute droite, sans virage, et Nice-Est/La Turbie – qui comporte des pentes mais qui comprend très peu de virages. Ce ne sont donc pas les pentes ou les virages qui causent des accidents.

Cette section Saint-Isidore/Nice-Est est par ailleurs grevée par les fameuses restrictions de voie : on passe en effet de trois à deux voies, et c'est cette réduction qui est à l'origine des accidents. Adoptons donc pour commencer un profil homogène à deux fois trois voies entre Saint-Isidore et Nice-Est, et vous constaterez que le nombre d'accidents diminuera dans cette section. Elle n'est donc pas si dangereuse que cela. Pour revenir à un niveau de sécurité normal, il suffit de donner à cette section d'autoroute un profil homogène.

Les autoroutes rendues dangereuses par la traversée des villes ne se trouvent pas dans le Var, mais à Nice-Nord et au Paillon. La ville de Nice en est consciente et demande à ses contribuables des sommes considérables pour modifier profondément la sortie de Nice-Nord, déjà en plein chantier. Il s'agit de supprimer les feux rouges et d'installer deux carrefours giratoires. Cependant, vos projets n'aboutissent pas à Nice-Nord et n'affecteront donc pas le débit.

Quant à Nice-Est, sa bretelle d'autoroute alambiquée débouche, après un virage à 180°, sur un feu rouge, à seulement 200 ou 300 mètres de la sortie. Ces feux rouges entraînent une congestion de la circulation, qui remonte jusqu'à l'autoroute et que nous pourrions enrayer en installant un passage supérieur qui débouche sur la pénétrante du Paillon et non sur la voirie encombrée de Nice. Il suffit, dans un sens comme dans l'autre, de passer sur le boulevard après avoir supprimé le feu rouge et de se brancher sur la descente venant de Nice.

Ces aménagements, qui résolvent tous les problèmes de sécurité à un moindre coût, sont déjà prévus et seront pris en charge par le Conseil général. Ainsi, la proposition ASP n'est plus un dilemme, mais une solution viable. Je rappelle que 500 millions d'euros sont tout de même en jeu !

Jean-Claude COQUET

Nous en sommes parfaitement conscients et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle la DDE n'a pas écarté cette solution et nous l'a présentée.

Michel VEJDOVSKY

Elle nous l'a certes présentée mais de manière totalement insatisfaisante et irrégulière, mettant en avant ses problèmes de sécurité et son inadéquation, avant de l'écarter.

Jacques MOLINARI

Je souhaite aller au-delà de ce qu'a affirmé Michel Vejdovsky au sujet des raccordements des routes aux sorties. Il existe une manière plus élégante de réduire à la fois les problèmes de sécurité, de débit et, plus généralement, de trafic sur l'ensemble de la conurbation. Il s'agit tout simplement de réduire la vitesse. L'optimum de vitesse sur une autoroute est de 60 kilomètres/heure. Comme vous l'avez vu, il suffit d'introduire un radar pour obtenir des ralentissements. Le radar permet de réduire la vitesse sans que personne ne proteste. L'installation des radars en France n'a pas abouti à une révolution ; les Italiens, quant à eux ne se sont pas opposés à une limitation à 90 kilomètres/heure dans un des tunnels de Las Planas.

Le ralentissement constitue donc la clé de tous les problèmes.

D'une part, il apporte une réponse à la question de la technique routière et autoroutière. En imposant le ralentissement, on augmente le débit et on réduit les risques, les nuisances et la consommation de combustible. Ce principe ne doit pas se cantonner à l'autoroute mais être étendu harmonieusement à l'ensemble de la conurbation, réduisant ainsi les problèmes de différentiels de vitesse entre l'autoroute et les voies adjacentes. Ce concept d'« autoroute apaisée », lancé par l'agence de Grenoble il y a quelques années, se développe au niveau national chez les représentants de l'Etat et les services de l'équipement, qui réfléchissent à cette notion et surtout à celle de « chrono-aménagement » du territoire. Ce dispositif de desserte ou de traversée d'agglomération par une autoroute urbaine constitue un réseau maillé, lequel doit être harmonisé en mettant en place des différentiels de vitesse à chaque niveau. Ainsi, les phénomènes de tamponnement et de chaos disparaissent et le débit général devient bien supérieur au débit existant, voire au débit qui découlerait d'une augmentation des capacités de l'autoroute. L'amélioration qui en résulte est alors générale.

D'autre part, le ralentissement renvoie au deuxième volet de l'opération : la fameuse notion de « chrono-aménagement » du territoire, qui gagne du terrain. Le ralentissement et l'allongement des déplacements automobiles accroissent l'attractivité des transports en commun et permettent de jouer sur les deux tableaux à la fois. C'est la raison pour laquelle nous considérons qu'il ne faut apporter aucune modification à l'actuel réseau autoroutier. Si nous l'apaisons, nous disposerons de bandes d'arrêt d'urgence devenues inutiles que nous pourrions utiliser pour augmenter la capacité et le débit. Cette solution permet de résoudre tous les problèmes à la fois pour des investissements mineurs.

J'invite Michel Vejdovsky à observer nos voisins, qui parviennent à réaliser des tunnels à deux voies et à les transformer en tunnel à trois voies sans affecter notablement le transit, même pendant la période des travaux.

Nous pouvons, à peu de frais, changer complètement la vie de la Côte d'Azur sans faire aucun doublement.

Philippe PRUDHOMME

Si l'Etat accorde la priorité à la sécurité dans les tunnels entre le Var et le Paillon, ce n'est pas un hasard, mais la conséquence d'une série d'événements malheureux. Ces tunnels impliquent la responsabilité d'un maître d'ouvrage conscient que le fret routier ne disparaîtra pas à court ni à moyen terme et qui ne peut pas se permettre de jouer avec la sécurité des usagers de son infrastructure. Vous affirmez que les pentes et les rayons des courbes sont négligeables ; pourtant, ils constituent de réels facteurs d'insécurité, qu'il s'agisse de l'échauffement à la montée ou à la descente. De plus, la superposition de trafics de différentes natures sur une même infrastructure aggrave ces facteurs.

Les zones d'entrecroisement situées en amont des échangeurs constituent donc des zones fortement accidentogènes. Prenons l'exemple d'un échangeur où les poids lourds, situés sur la file de droite, sont dépassés par des véhicules légers sur la file de gauche. Lorsque ces véhicules légers se rabattent sur la file de droite pour emprunter un échangeur à Nice-Nord ou à Nice-Est, ils entrecroisent la trajectoire du véhicule lourd qui continue vers l'Italie. Ces facteurs ne sont pas négligeables, même si la page 37 du dossier de débat public met en évidence un nombre plus important d'accidents sur la

section Cannes-Est/Nice-Promenade. En effet, les risques pris par le maître d'ouvrage sont différents. Un accident survenant entre Cagnes-sur-Mer et le pont sur le Var, n'impliquerait pas les mêmes conséquences qu'un accident avec incendie dans le tunnel de Las Planas.

Par ailleurs, nous rejoignons la position de Monsieur Molinari en faveur d'une hiérarchisation des systèmes où chaque infrastructure est affectée à une clientèle particulière. Nous souhaitons mettre en place des infrastructures adaptées à un trafic de transit international dont nous pensons qu'il continuera de croître fortement dans l'avenir. La responsabilité en incombe à l'Etat, maître d'ouvrage des infrastructures de transports et dont la vocation de développement économique s'étend à l'échelle de la région, du pays, voire de l'Europe. Cette question interpelle le niveau de service offert par le maître d'ouvrage à l'utilisateur. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons pas nous contenter de proposer une voirie encombrée de trafic local où la circulation est limitée à 50 kilomètres/heure. Nous nous positionnons donc dans une logique visant à assurer le fonctionnement normal d'une autoroute interurbaine qui permette aux voyageurs et aux marchandises de transiter le plus rapidement possible d'un point à un autre de l'Europe.

Jacques MOLINARI

Pourquoi transiter « plus rapidement » ?

Philippe PRUDHOMME

La vitesse des échanges est la clé du développement de notre économie de marché. Il suffit d'interroger les agents économiques pour s'en convaincre.

Jacques MOLINARI

Nous devons briser la vitesse afin que la ville se développe autrement.

Michel VEJDOVSKY

Vous avez indiqué que la sécurité d'un tunnel requiert une conception soignée des voies d'abattement. Sur ce point, je souhaite comparer notre solution à votre projet d'autoroute enterrée sur plusieurs kilomètres, composée de deux tubes parallèles à deux fois deux voies.

Nous proposons une solution comptant trois tubes parallèles : deux tubes de trois voies chacun affectés à la circulation, et un tube affecté à la sécurité. Nous considérons que ce système offre de meilleures garanties de sécurité que deux tunnels à deux voies parallèles. Si un incendie se déclare dans l'un des tunnels suite à un accident, la présence de trois tunnels permet de dévier la circulation, de laisser circuler les ambulances et d'évacuer les blessés, sans fermer l'autoroute. Cette proposition combinant trois tunnels avec des routes à trois voies apporte donc une plus grande sécurité.

Le Maire de Nice s'est déclaré en faveur de la solution ASP superposant deux autoroutes, au motif implicite que l'éventuelle saturation serait moindre qu'avec une grande autoroute à deux fois trois voies. Il fait erreur. En effet, bien que cela puisse sembler étonnant, le débit de saturation limite

d'une autoroute à deux fois trois voies est pratiquement le même que celui de deux autoroutes à deux fois deux voies car il y est plus facile de dépasser les autres véhicules. Ainsi, notre proposition permet d'augmenter la fluidité et la sécurité, à un moindre coût.

Jean-Claude COQUET

Toutes les contre-propositions doivent, comme la vôtre, être formulées par écrit, voire dans un cahier d'acteurs. Je demande à la DDE de répondre sur le sujet avant que nous n'examinions les contre-propositions.

Docteur Maurice GILLARD

Je souhaite obtenir des précisions sur un sujet qui intéresse nombre d'associations : l'A11-2006.

Philippe PRUDHOMME

Au cours de l'année 2004, nous avons envisagé la nécessité d'une infrastructure de forte capacité entre la pénétrante Cannes-Grasse et l'ouest de Sophia-Antipolis, de manière à contrebalancer un effet rocade observé sur l'autoroute A8, entre l'échangeur de Mougins et la bifurcation des Bréguières. Depuis lors, nous en avons débattu avec le Conseil général et avons pris conscience des difficultés à concevoir un réseau autoroutier de forte capacité comme celui-ci. En revanche, le Conseil général travaille à l'amélioration des trois RD existantes qui irriguent Sophia-Antipolis depuis l'ouest selon le même principe : tenter de contrebalancer un éventuel effet rocade sur l'A8 entre Mougins et Les Bréguières.

Je souhaite apporter quelques éléments de réponse à Monsieur Vejdovsky à propos des tunnels neutralisés. La solution que vous proposez ne laisse que deux tunnels libres si un tunnel est neutralisé, tandis que la nôtre permet d'en conserver trois ! Il va sans dire que tous les tunnels que nous créerions seraient conformes à la circulaire 2000-63 éditée après l'accident du tunnel du Mont-blanc, qui prévoit la présence de galeries de secours tous les 400 mètres, ainsi que des accès de secours et des refuges répartis à intervalles réguliers.

Jean-Claude COQUET

Un membre de la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) m'a livré l'observation suivante. Il indique que les autoroutes fortement pentues conduisent les camions, notamment les plus anciens, à consommer trois ou quatre fois plus de carburant que sur un chemin plat. Par conséquent, la montée vers Nice et la descente consécutive impliquent une consommation de carburant et une pollution plusieurs fois supérieures à celles qu'engendrerait une route plane. Cette personne observe donc que le contournement de Nice offre, d'une part, l'avantage de générer une consommation de carburant et une pollution moindres, et, d'autre part, la possibilité de capter la pollution aux deux extrémités du tunnel afin de la traiter.

J'ai moi-même été surpris que la surconsommation de carburant soit si importante, mais il affirme que c'est le cas, notamment dans le cas de camions anciens surchargés dépourvus d'*intercooler*.

Philippe PRUDHOMME

Je souhaitais également aborder l'argument de l'impact sur l'environnement. En effet, nous considérons que notre proposition est beaucoup moins lourde d'impact sur l'environnement que ne le serait l'aménagement de l'autoroute existante.

D'une part, notre solution n'affecte pas le paysage. Elle est totalement enterrée entre les coteaux en rive droite du Paillon et les coteaux en rive gauche du Var et donc imperceptible, contrairement à tous les ouvrages qui seraient construits parallèlement à l'autoroute A8. A ce propos, je rappelle que le tracé de l'autoroute A8 entre la vallée du Var et la vallée du Paillon est aujourd'hui souterrain pour un tiers, et donc aérien pour les deux tiers restants. Notre projet, lui, est à 90 % souterrain ; les riverains de l'A8 seront certainement sensibles à cette différence.

D'autre part, le problème du bruit ne doit pas être négligé. Les poids lourds constituent la plus grande source de pollution sonore car, contrairement aux véhicules légers qui circulent la journée et aux heures de pointe, ils circulent jour et nuit. Notre projet prévoit de concentrer le trafic de transit international dans le nouveau tunnel et de le rendre ainsi imperceptible. Cela changerait la vie des riverains de l'A8 qui seraient épargnés par les nuisances sonores.

En ce qui concerne la qualité de l'air évoquée par le Président Coquet, je confirme qu'il existe un rapport de un à quatre entre un poids lourd à pleine charge circulant à plat et le même poids lourd circulant sur une pente à 5 %. Ce point n'est pas négligeable en termes d'impact sur l'environnement.

De la salle

J'en conviens mais nous ne pouvons pas, aujourd'hui, envisager la construction d'une autoroute pour 2020 sur la seule base des poids lourds, qui n'ont pas leur place sur les routes. Vous raisonnez, au XXI^{ème} siècle, avec la même erreur qu'au XIX^{ème} siècle, où l'on réalisait un admirable réseau de canaux du Nord au Sud, utilisé aujourd'hui par les pêcheurs à la ligne !

Jean-Claude COQUET

La suite des événements donnera raison aux uns ou aux autres mais nous devons dès à présent, par mesure de précaution, « réserver les emprises », selon les termes de la DTA.

De la salle

L'argument des poids lourds n'est pas recevable !

Philippe PRUDHOMME

Nous vous remettons un document de sept pages qui compare les avantages et les inconvénients des solutions 1, 2 et ASP, en termes d'arguments relatifs à la sécurité, l'environnement, la fluidité, et l'accessibilité.

Il convient de ne pas se faire trop d'illusions quant aux délais de réalisation. La solution de l'aménagement sur place, qui implique la réalisation de travaux sur l'autoroute en exploitation, n'est absolument pas comparable, en termes d'organisation, à un chantier neuf totalement indépendant de l'autoroute A8. Cette solution impliquerait des années de gêne pour le trafic.

Michel VEJDOVSKY

Cet argument n'est pas valable ! Un élargissement de la chaussée en travaux ne gêne pas la circulation. L'autoroute a été construite en deux étapes et élargie dix fois : il est inadmissible de dire que la circulation va être entravée ! Vous n'avez que quelques raccordements à effectuer, ce qui peut être réalisé la nuit. La DDE exagère !

Christianne COUSINIE

Si le problème des Alpes-Maritimes réside dans la circulation, la pollution et les accidents des poids lourds, il convient d'adopter la même stratégie que la Suisse : suppression des poids lourds et mise en place de la taxe Pinault. Les Suisses sont en train de mettre en place un système de conteneurs qui transitent par des souterrains et remontent par des ascenseurs. Il n'y a pas de chauffeur, pas de pollution et aucun risque d'accident. Cette solution est certainement coûteuse, mais mérite d'être évaluée au regard du prix de l'autoroute.

Xavier GODARD

Nous avons déjà évoqué un certain nombre de propositions alternatives en gestation, auxquelles nous allons apporter quelques précisions. J'aimerais attirer votre attention sur deux points afin de faire progresser le débat.

La question du péage a été soulevée au cours de plusieurs séances du débat public. A de nombreuses reprises, l'espoir de parvenir à la gratuité de l'autoroute A8 a été évoqué. Nous débattons de variantes d'infrastructures, mais devons également nous interroger sur des variables d'exploitation, en particulier au sujet du péage. Aujourd'hui, la plupart des projections élaborées à un horizon de vingt ou trente ans tendent au péage urbain généralisé, et non à la gratuité. Cette option est politiquement compliquée mais mérite d'être envisagée. Il me semble en particulier contradictoire de réclamer la gratuité tout en préconisant la priorité des transports collectifs.

Des réactions se font entendre dans la salle.

Xavier GODARD

Par ailleurs, nous devons tenter de réintroduire une dimension temporelle dans nos travaux et propositions. Le terme de scénario regroupe pour l'heure des variantes d'une situation à l'horizon 2020. Les horizons 2015, 2020 ou 2025 peuvent par exemple faire l'objet de scénarios particuliers prenant en compte la question des gestions temporelles, telle que la concession Escota de 2026, par exemple. Nous devons, ainsi que l'a souligné Monsieur Molinari, nous interroger sur la situation antérieure à 2020.

Jean-Claude COQUET

Nous allons maintenant assister à la présentation de propositions qui diffèrent de celles de l'Etat mais tendent à aboutir à un résultat comparable.

Exposé des propositions alternatives à celle de l'Etat

Monsieur FLEURY

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt toutes les interventions précédentes. Je préside une association de quartier et vais vous présenter le projet de l'association Elan, à Antibes, dont je rappelle qu'elle regroupe dix associations de quartier recouvrant 80 % de la population d'Antibes.

Notre proposition a pour objectif de présenter une alternative s'appuyant sur la solution courte n°1 de la DDE. En tant qu'Antibois, nous ne sommes pas véritablement compétents sur la partie Est de Nice, et défendons, par principe, la partie située à l'ouest du Var, qui seule fait l'objet de cette proposition.

Notre objectif vise à un développement des transports collectifs raisonnablement accepté et mis en place dans le temps. Notre projet rejoint en partie la solution proposée hier soir par Monsieur le Maire de Cagnes-sur-Mer, concernant la transformation de l'actuelle A8 de Biot à Saint-Isidore, en utilisant le projet DDE transversal de la DTA. Dans le même esprit, il prévoit la création, parallèlement à l'A8, d'une voie multimodale Grasse-Biot, baptisée boulevard urbain par Monsieur Nègre.

Notre proposition s'appuie sur l'existant en l'aménageant partiellement et vise à respecter l'environnement et le bien-être des futurs riverains, pour un moindre coût d'ensemble. Elan souhaite établir un cahier d'acteurs dont je remettrai, sous forme de maquette, un exemplaire au Président à la fin de cet atelier.

Je souhaite débattre de quelques points concernant ce projet de cahier d'acteurs. Nous avons l'opportunité historique de mettre en place un système de transport multimodal qui résoudrait de manière globale la problématique des déplacements Est-Ouest dans le cadre d'une stratégie de développement durable. L'asphyxie affectant actuellement l'ensemble du système est vouée à s'accroître et implique que nous menions un combat commun à l'ensemble des villes côtières.

La voie multimodale conviviale conçue pour les Azuréens comprend ainsi :

- une voie réservée, aux heures de pointe, aux transports collectifs, aux taxis et au covoiturage, grâce à un système de signaux lumineux donnant la priorité ;
- une voie libre d'usage, limitée à 70 kilomètres/heure par exemple ;
- une piste cyclable dont l'accès pourrait être étendu aux transports collectifs, aux transports routiers inévitables à certains endroits, ou aux systèmes doux de déplacements.

Cette proposition vise à rendre les transports collectifs attractifs et leur maillage efficace, en s'appuyant sur la future LGV, l'autoroute A8, les routes nationales, la voie ferrée existante qui serait transformée en TER ou RER, et notre future voie multimodale. Nous qualifions cette voie de « rapide » dans la mesure où elle permet d'accorder aux seuls transports collectifs la priorité. Le terme « transports collectifs » englobe les taxis, le covoiturage, les bus et les trains. L'efficacité du maillage permettant les déplacements intra-urbains et interurbains, n'est garantie qu'à la condition

qu'il se limite à trois vecteurs : le réseau interne à la première ville, les connections reliant les villes entre elles, et le maillage interne à l'autre ville. La voie multimodale, rapide et prioritaire pour les TC, apporte l'offre complémentaire qui faisait défaut dans la gestion de la problématique des transports entre les différentes villes de la Côte d'Azur.

Ainsi, notre proposition visant à obtenir une voie multimodale Nice-Grasse conviviale et incorporée au maillage des transports collectifs, va au-delà de la solution 1 de la DDE, qu'elle modifie comme suit :

- ne pas élargir l'autoroute A8 entre Biot et l'actuel échangeur d'Antibes, afin d'éviter que le trafic de transit ne se mélange au trafic local ;
- créer le maillon manquant à la voie multimodale sur le segment Biot-Antibes (nouvelle section Debois) et le raccorder au maillon existant Antibes-l'Ecran zone (CD 35), après aménagement de ce dernier ;
- intégrer le CD 35 entre l'Ecran zone et Mougins, après l'avoir aménagé;
- intégrer l'actuel tronçon d'autoroute Cannes-Grasse après l'avoir aménagé;
- libérer le tronçon Biot/Saint-Isidore de l'autoroute A8, du trafic de transit et l'aménager ;
- reporter le trafic de transit sur le segment en tunnel proposé par la DDE.

Notre proposition permet un meilleur accès à Sophia-Antipolis, grâce :

- à l'intégration au projet des accès existants ;
- au contournement Sud de la technopole afin de ne pas la scinder en deux et ne pas bouleverser ainsi son équilibre ;
- à la desserte d'une nouvelle voie multimodale connectant les principales villes azuréennes.

Notre proposition repose sur une approche combinant un accroissement sensible de l'offre des transports collectifs, une voie reliant les villes azuréennes libérée du trafic de transit et la mise en place d'un plan concerté de connexion des différents modes de déplacement. Nous avons élaboré un plan traduisant notre proposition. Il représente la partie existante, l'aménagement de l'existant en deux fois deux voies, notre projet de création et la proposition de la DDE (solution 1 transformée en voie A8).

Un aparté revient sur la part de la voiture particulière dans les déplacements de la population suite à la mutation vers le transport en commun. Nous sommes convaincus qu'une mutation progressive et choisie des mentalités est préférable à une imposition formelle et brutale. Nous souhaitons que le changement soit accepté et non imposé par une politique qui gèlerait tout investissement.

Nous avons élaboré une variante concernant l'échangeur de Biot : il pourrait, au lieu de se situer sur l'autoroute, permettre une sortie de l'autoroute au niveau du CD 4, ce qui représenterait une facilité pécuniaire importante.

Je vous remercie de votre attention.

Jean-Claude COQUET

Si je résume votre proposition, vous êtes partisans de la solution DDE courte pour la partie Ouest, mais vous l'accompagnez d'une voie « multimodale » qui doit permettre d'absorber la circulation.

Monsieur FLEURY

Nous laissons à l'autoroute sa fonction initiale, à savoir l'accueil du transit national et international. Nous n'excluons cependant pas le ferroutage et tout ce qui peut contribuer à réduire le fret routier.

Philippe PRUDHOMME

J'ai cru comprendre, à votre description, que votre projet s'apparente à la proposition présentée par Monsieur Gimenez, de l'association Maures et Constance d'Antibes.

Monsieur FLEURY

Je fais partie du groupe de travail d'Elan présidé par Monsieur Gimenez et travaille en permanence avec lui. Les caractéristiques de nos propositions, présentées avec l'aval de l'ensemble des associations d'Elan, sont donc identiques.

Jean-Claude COQUET

Nous attendons avec intérêt votre cahier d'acteur.

Monsieur FLEURY

Monsieur le Président, je vous remets ce cahier, que nous affinerons et corrigerons au fil des réunions.

Jean-Claude COQUET

Nous en ferons une maquette que nous vous transmettrons et que vous pourrez corriger. Y a-t-il d'autres contre-propositions ?

J'en ai reçu plusieurs, dont je me ferai l'interlocuteur si personne n'est là pour les défendre.

Philippe GIUDICELLI

Je souhaite faire une simple remarque concernant l'évolution des différentes zones. Les diagrammes relatifs à l'activité montrent que la partie Ouest est susceptible de connaître un développement

beaucoup plus important que la partie Est. Dans dix ans, les problèmes seront essentiellement localisés entre Mougins, Cannes et Mandelieu. Or nous nous focalisons beaucoup sur l'Est et le Centre dans ce débat. L'Est est contrainte par le relief, tandis que l'Ouest dispose d'espaces libres et tout laisse prévoir une crise progressive à l'Ouest. Je n'ai pour l'instant aucune proposition à formuler à ce sujet mais soulève néanmoins la question du développement à l'Ouest.

Jean-Claude COQUET

Cette question n'a échappé ni à la Commission, ni à la DDE, qui a tenu des réunions avec les responsables du secteur Ouest. Pouvez-vous nous en dire quelques mots ?

Philippe PRUDHOMME

En effet, nous sommes conscients de l'importance de l'augmentation du trafic vers l'Ouest. Cette croissance est principalement due, ainsi que vous le faisiez remarquer, au fait que l'Ouest dispose de disponibilités foncières, à des prix plus attractifs. Je tiens cependant à apporter quelques précisions à ce sujet.

La DTA établit l'extrémité ouest du projet au nord d'Antibes. Si nous voulions nous affranchir des contours dessinés par la DTA, nous serions automatiquement renvoyés, pour des questions de topographie et d'utilisation de l'espace dans le secteur de Cannes-Grasse (communes de Mougins, Mouans-Sartoux, et La Roquette-sur-Siagne) vers des solutions très septentrionales qui rappelleraient immanquablement le tracé de l'A8 bis, que plus personne n'est en mesure d'assumer dans le département. Nous nous en tenons donc aux contours établis par la DTA et travaillons sur un contournement de Nice qui ne dépasse pas le secteur Nord d'Antibes à l'Ouest.

De la salle

Vous avez pourtant évoqué des solutions.

Philippe PRUDHOMME

Les solutions renvoient les collectivités locales à leurs responsabilités. L'autoroute A8 est saturée entre Mandelieu et Mougins parce qu'elle est utilisée comme une rocade urbaine par tous les habitants du secteur, d'autant plus qu'elle est gratuite. Pour reprendre les termes de Monsieur Molinari, il existe un défaut de maillage non seulement en transports collectifs mais aussi en voirie urbaine qui permettrait de faire circuler des véhicules automobiles qui, à défaut, empruntent l'autoroute A8.

Jacques MOLINARI

Nous persistons à traiter les effets sans nous attaquer aux causes du problème que constituent l'aménagement et l'urbanisme. Nous avons la possibilité de peser sur l'urbanisme et les transports collectifs dans les années à venir et nous devons saisir cette opportunité.

Hier, une analyse réalisée par un bureau d'études helvète a été présentée au Conseil de Développement de la CASA. Il s'agit d'une étude remarquable à tout point de vue par la qualité et la profondeur de son analyse. L'analyste suisse s'étonne qu'une ligne ferroviaire qui traverse le cœur d'une conurbation d'un million d'habitants draine si peu de passagers. Il souligne en outre que dans tout autre pays, la ligne attirerait une densité de trafic colossale. Selon lui, le défaut d'aménagement des accès aux gares (absence de trottoir le long de la rue menant à la gare, par exemple) explique ce phénomène.

J'insistais pour que le débat ne porte pas simplement sur la société et les aménagements que nous souhaitons pour 2020 ou 2025, mais aborde également les moyens de parvenir à la solution adéquate au cours de la période intermédiaire. Nous pouvons aisément changer un grand nombre de choses, en tirant simplement parti des leçons qui nous sont données ailleurs. J'ai évoqué le Dauphiné et la circulation apaisée par exemple. Au Japon, au moment de la période de pointe, des panneaux conduisent à réduire la vitesse et arrêter la circulation. Les conducteurs le savent et prennent leurs dispositions. Les plans de déplacement d'entreprises constituent également un moyen simple d'organisation. Deux de ces plans sont actuellement en cours dans les Alpes-Maritimes, dont un auquel nous participons. Mais le chiffre est encore faible, alors que ce système est bien implanté ailleurs.

Nous accusons un certain retard et avons du travail à accomplir. Ce débat public peut constituer un point de lancement. Je remercie donc la DDE d'avoir proposé un sujet de réflexion (« amélioration du trafic routier ») aussi provocateur, car cette provocation va nous permettre d'avancer dans nos réflexions.

Je m'adresse au Président de la CPDP pour demander l'organisation d'autres ateliers, dans des conditions différentes de ce qui a été effectué jusqu'à présent. Les ateliers doivent être programmés, annoncés longuement à l'avance et des experts doivent être invités à participer. Ainsi, des experts de la circulation apaisée et du chrono-aménagement du territoire pourront nous éclairer et nous indiquer comment transposer ici les schémas élaborés ailleurs. L'appel de l'autoroute apaisée sera peut-être alors entendu par les services de l'équipement. Cela résoudrait le problème de l'autoroute, qui ne serait pas déclassée mais apaisée. Elle aurait l'aspect d'un joli boulevard où l'on pourrait se promener tranquillement, sans encombrement.

Je vous remercie.

Michel VEJDOVSKY

Je vous promets d'être bref : je me demande si la philosophie qui a inspiré cette étude est véritablement celle de la DDE !

Ce dossier affirme qu'il ne faut pas compter sur le réseau des transports collectifs qui, dans le meilleur des cas, ne permettrait que de retarder l'échéance d'élargissement de l'A8. On peut lire dans le dossier : « *L'expérience montre que les transports interurbains classiques sont englués dans la saturation générale et ne sont pas compétitifs.* » Prenez-vous véritablement en compte les transports collectifs ? Vous affirmez que le réseau des TC « *n'a pas de structure en peigne et que seule l'A8 et ses réseaux possèdent une structure en peigne.* » Je rappelle que la DTA évoque « *une armature principale* », « *une desserte cadencée du territoire* » et « *des dessertes par les transports collectifs* ».

urbains ». Je ne suis pas d'accord avec votre description d'un réseau de transports collectifs « englués » dans la circulation générale.

Philippe PRUDHOMME

Vous m'interpellez, puis-je donc vous répondre ?

Nous avons rappelé à maintes reprises que tous les projets TC susceptibles d'être programmés ou réalisés par les différentes autorités maîtres d'ouvrage (Conseil général, Conseil régional, etc.) ont été modélisés dans le réseau de référence 2020. Nous mettons malgré tout en évidence le fait que la demande de déplacement excède largement l'offre qui résulterait de la mise en service de tous ces projets. Cette affirmation peut être contestée, comme ce fut l'objet de l'atelier de la semaine dernière qui se poursuivra lundi prochain, mais cessons de revenir sur le fait que les TC n'ont pas été pris en considération !

Michel VEJDOVSKY

Cette dernière affirmation traduit bien votre état d'esprit. Vous niez en particulier la notion de peigne des transports collectifs. Vous affirmez : « *Cette structure en peigne du réseau routier, A8 et ses antennes, n'a pas son équivalent en termes de transports collectifs* ». Vous tenez compte de la clientèle qui se trouve le long de la voie sans prendre en considération les dents du peigne. Pourtant, le peigne a autant de chances, si ce n'est plus, d'exister en 2020, que votre maudit doublement d'autoroute, car je vous assure que les Antibois y sont attachés !

Philippe PRUDHOMME

Nous l'espérons car le développement des TC est notre priorité.

Michel VEJDOVSKY

Nous sommes au moins d'accord sur ce point. Un inventaire permet de recenser au minimum huit dents du peigne. Je souhaiterais donc que vous teniez compte de cette remarque dans vos calculs.

Philippe PRUDHOMME

Nous souffrons visiblement d'un problème de communication car je vous répète que cela a été pris en considération, mais vous ne voulez pas l'entendre. Cette phrase est peut-être malheureuse, j'en conviens, mais les projets de TC transverses au trait de côte ont été pris en compte dans nos études de trafic.

Michel VEJDOVSKY

Dans ce cas, comment expliquez-vous la prévision d'une augmentation du trafic routier de 60 % dans la solution ASP ? En effet, on compte actuellement 70 000 UVP/jour sur la section Nice-

Nord/Saint-Isidore. Vous estimez que dans le cas où aucun aménagement ne serait effectué, le nombre d'UVP/jour atteindrait 95 000, tandis que ce chiffre s'élèverait à 110 000 dans le cas de la solution ASP par réduction de trafic.

Jean-Claude COQUET

Si j'ai bien compris, vous soutenez que l'étude prend 90 000 UVP/jour comme point de départ pour une solution, mais utilise un autre chiffre pour la solution ASP ?

Michel VEJDOVSKY

Le chiffre grimpe à 110 000 pour le même trajet ! C'est une formidable gymnastique effectuée afin de discréditer la solution ASP !

Jean-Claude COQUET

Si tel est le cas, il y a une erreur de méthodologie. Je demande donc que des vérifications soient effectuées, mais pas au cours de cet atelier.

Michel VEJDOVSKY

C'est la raison pour laquelle je mets en doute votre déviation. Vous faites preuve d'une grande agilité intellectuelle sur les questions qui vous sont posées souverainement ! De la même manière, la section de Mougins est requalifiée en rouge sans véritable explication.

Philippe PRUDHOMME

Cela ne fonctionne pas du tout de cette façon. Olivier Noël va rentrer dans des considérations un peu techniques mais il est nécessaire d'expliquer tout ceci afin de rétablir des vérités.

Olivier NOEL, responsable de la modélisation à la DDE

J'ai expliqué précédemment, dans un souci d'anticipation, que ces chiffres ne correspondent pas à une hausse du trafic de 60 %. Le réseau 2020 tient compte des réductions de capacité, imputables aux collectivités, que nous observerons dans quinze ans. La réduction du bord de mer de Cagnes-sur-Mer que quelqu'un a évoqué précédemment, par exemple, a été prise en compte dans le modèle. De même, la mise en place des tramways sur des voies routières et la création de zones piétonnes ou de zones 30 kilomètres/heure dans le milieu urbain dense réduiront la capacité de ces voies. Les collectivités réduisent les capacités routières dans les zones qu'elles qualifient de prioritaires, à savoir le milieu urbain dense ou le bord de mer. Nous en tenons compte et traduisons ce phénomène par un report du trafic sur l'autoroute.

Michel VEJDOVSKY

Il s'agit là d'arguments très fouillés.

Olivier NOEL

Le réseau de référence 2020 a été élaboré en concertation avec les collectivités ; la DDE n'en porte donc pas l'entière responsabilité. Il convient peut-être d'élaborer, en parallèle, d'autres scénarios pour 2020.

Michel VEJDOVSKY

Je souhaite revenir sur la question de la réduction de la capacité routière. La Mairie de Nice va effectivement installer un tramway mais la capacité routière n'en sera pas plus affectée qu'elle ne l'est actuellement. De plus, la Mairie de Nice a déjà réalisé une voie de circulation propre réservée aux vélos. La réduction de la capacité est déjà une réalité dans le Centre de Nice !

Olivier NOEL

Je ne faisais pas allusion au Centre de Nice, mais à la liaison Est-Ouest.

Michel VEJDOVSKY

Le problème se pose pourtant à Nice et non à l'Ouest ; les travaux de Monsieur Nègre n'auront aucune influence là-dessus.

Jean-Claude COQUET

Monsieur Vejdovsky estime que le dossier présente une erreur, voire une tromperie : nous devons régler ce problème. A cet effet, je souhaite que Monsieur Vejdovsky exprime précisément sa question dans une note de quelques pages qu'il m'adressera et dont il communiquera une copie à la DDE. Une réponse sera apportée à cette question posée dans le cadre du débat public.

Michel VEJDOVSKY

L'affirmation d'une réduction de la capacité routière ne repose sur aucun fondement. La DDE ne répond pas à notre proposition deux fois trois voies mais s'obstine à proposer l'ASP quatre fois deux voies.

Philippe PRUDHOMME

La DDE apporte des réponses relatives à sa solution, et non pas à la vôtre, qui n'est pas soumise au débat. Il convient de préciser qu'il existe, en plus des solutions ASP figurant dans le dossier, une

version différente que nous appellerons ASP-A7C. Plusieurs propositions cohabitent : la solution ASP-A7C, celle du Docteur Gillard, celle de Monsieur Molinari...

De la salle

Il faut également mentionner la solution des Chemins de Fer de Provence.

Jean-Claude COQUET

La solution des Chemins de Fer de Provence ne concerne pas l'autoroute.

De la salle

Elle la concerne, au contraire, car tous ces aménagements ont des incidences les uns sur les autres.

Jean-Claude COQUET

Certes, mais il ne nous reste que peu de temps, c'est pourquoi je souhaite que nous débattions avec méthode et que nous avancions dans le débat.

Philippe PRUDHOMME

Je répondrai rapidement à Monsieur Vejdovsky au sujet de l'ASP. Nous avons constaté que votre proposition relative à l'ASP différerait peu de la nôtre et avons choisi de mettre en balance des solutions indépendantes de l'A8 et des solutions d'amélioration de l'autoroute existante. A ce stade, le débat ne porte que sur l'opportunité et les fonctionnalités et non pas sur la description précise des aménagements, dont nous avons considéré qu'il n'y avait pas lieu de débattre aujourd'hui.

Jean-Claude COQUET

Nous pouvons tout de même apporter des contributions dès à présent.

Christianne COUSINIE

Je ne souhaitais pas intervenir sur ce sujet, mais je ne saisis pas le lien logique entre la restriction de la circulation sur les dessertes locales que sont le bord de mer et la RN 7, et l'encombrement de la future autoroute qui ne compte que deux sorties. Cela n'a aucun sens !

Philippe PRUDHOMME

Le trafic interurbain représente tout de même une part non négligeable du trafic circulant sur la RN 7 et la RN 98, et se reporte sur l'autoroute.

Christianne COUSINIE

Je prends la RN 7 pour me rendre au port, par exemple, et je ne circule pas sur l'autoroute pour autant !

Par ailleurs, je voudrais revenir sur une question plus importante. Je rejoins les personnes favorables à la transformation de l'autoroute actuelle en boulevard urbain, avec la création d'un tunnel reliant Saint-Isidore à Biot. Cependant, un problème se pose à Saint-Laurent et nécessitera la construction d'un viaduc surplombant l'actuelle RN 202bis. Ainsi, certains véhicules en transit se rendront directement à Saint-Isidore. La zone industrielle de Carros, la plus importante de la région, draine un grand nombre de poids lourds, lesquels iront à Saint-Isidore puis devront retraverser le Var, et enfin emprunter la RN 202bis pour monter à Carros. Dans ce cas-là, il serait préférable que le tunnel remonte plus au Nord pour desservir Carros.

Philippe PRUDHOMME

En ce qui concerne la traversée du Var, nous avons imaginé que trois mouvements sur quatre auraient lieu en rive droite du Var, ce qui implique que les poids lourds venant de l'Ouest et souhaitant se rendre à Carros emprunteront la RN 202bis en rive droite du Var.

Christianne COUSINIE

Il y aurait donc un échangeur ?

Philippe PRUDHOMME

Tout à fait.

Monsieur BRISET

Je souhaite revenir sur la question des échangeurs sur la RD 2085. La DDE a inclus un échangeur dans ses projets 1 et 2 car cela est inscrit dans les textes concernant la desserte de Sophia-Antipolis. Or Sophia-Antipolis peut être desservie autrement que par un échangeur sur la RD 2085 à partir de Saint-Isidore. Il est notamment possible de réaménager les carrefours et sorties d'autoroute, à la fois à Villeneuve-Loubet, qui souffre aujourd'hui d'engorgements matin et soir, à Biot, voire, un peu plus en amont, à Cagnes. A partir de ces trois échangeurs, nous pouvons certainement desservir Sophia-Antipolis dans de bonnes conditions, en rejoignant éventuellement la 604 qui sera réalisée prochainement.

Philippe PRUDHOMME

Je suis tout à fait d'accord : l'échangeur à l'ouest du Var n'est pas une fonctionnalité absolue du projet et ne s'impose pas. En revanche, sa non-réalisation réduira la capacité du contournement routier de Nice à capter le trafic de l'A8 et amoindra donc son pouvoir de délestage de l'autoroute. Le trafic sera alors plus dense sous les fenêtres des Cannois et des Saint-Laurentais !

Monsieur BRISET

Cependant, cet échangeur constitue un aménagement fondamental du territoire dans la mesure où un échangeur entraîne automatiquement une densification et une urbanisation massive alentour. Or dans le cas de La Vanade, par exemple, l'urbanisation aurait lieu dans un site relativement protégé.

Philippe PRUDHOMME

Nous rejetons le principe d'automatisme, dans la mesure où les élus locaux gèrent leur territoire et les questions d'urbanisme. Le secteur de La Vanade se trouvant au cœur de zones protégées par la loi littoral, il n'existe pas de disponibilités foncières qui permettraient de mettre en place des aménagements lourds autour de cet échangeur.

Des réactions se font entendre de la salle au sujet de la localisation de l'échangeur.

Docteur Maurice GILLARD

En tant que conseiller municipal, je tiens à mettre les choses au point au sujet des propos qui viennent d'être tenus. Il existe un projet du Conseil général, plus ou moins validé par la DTA, totalisant 800 hectares de terrain répartis sur Villeneuve. Notre collègue Jover et le Maire de Villeneuve connaissent donc parfaitement les raisons de leur désaccord ! Il est évident que la mise en place d'une desserte conduira à passer outre la loi Littoral, comme il était prévu de le faire dans le cas de l'usine d'incinération.

Les collectivités adoptent des positions contradictoires : d'une part, elles proclament la protection de l'environnement ; d'autre part, elles prévoient des extensions de Sophia-Antipolis. Je plains la DDE prise en porte-à-faux entre les municipalités et les associations pour la gestion du littoral !

Je partage la réflexion menée par Monsieur Molinari à moyen et long termes, mais nous devons aujourd'hui faire face à des urgences. J'adhère à la solution d'une voie courte sans échangeur, afin d'épargner la population de Saint-Laurent. Cela ne résout cependant pas le problème du transit sur la côte et de son occupation par la voie ferrée.

Nous avons réfléchi avec des associations du Moyen Pays, de Cannes et de Nice, à l'élaboration d'un projet en trois points.

Le premier volet consiste à réintroduire l'ancien réseau des tramways de Provence, en particulier la ligne Gattières/Vence/Bar-sur-Loup/Grasse, complété par une offre de peigne. Ce littoral spécifique, où les Alpes plongent dans la mer, constitue en effet la véritable difficulté d'aménagement des Alpes-Maritimes et explique la présence des peignes. Pour se rendre d'une dent à l'autre du peigne, nous sommes contraints de descendre saturer le littoral pour ensuite remonter vers des culs-de-sac. L'idée consiste donc à supprimer ces culs-de-sac en aménageant une voie en souterrain au fond des vallons. Je crois que les Alpes-Maritimes méritent de lourds investissements. Ce projet impliquerait de investissements importants, mais selon moi, ce n'est pas assez cher ! Je prendrai l'exemple du roi Fahd. Il dispose d'un port particulier dont il se plaint qu'il est traversé par la voie ferrée. Nous pourrions donc lui demander de financer la percée d'un tunnel sous sa propriété !

Ce projet de jonction des vallons permet de libérer le littoral de la voie ferrée et de la RN 7. Il résout tous les problèmes et permet de se rendre de Nice à Beaulieu, voire à Menton, par une voie unique. Aujourd'hui, par exemple, vous devez, pour vous rendre de la Gare Saint-Roch à Villefranche emprunter la voie du littoral ou la voie de la corniche et effectuer en moyenne 9 kilomètres. En revanche, un tunnel long de 1 500 à 2 000 mètres reliant Saint-Roch à la rade de Villefranche résout le problème à un moindre coût. La jonction des vallons présente l'avantage de se situer au sud de Nice, offrant des raccordements multimodaux à toutes les entrées et réduisant le problème d'enclavement des extrémités des dents de peigne.

Le deuxième volet prévoit la création d'une route Mandelieu-Menton, affectée au transit quotidien des personnes se rendant à Cannes, Nice ou Menton. Elle compte deux fois deux voies et deux voies de TC. Cette voie est souterraine au niveau des collines, mais aérienne dans les vallons. De plus, elle est complétée par des gares multimodales. L'intérêt de ce projet réside, en plus de la jonction des vallons, dans une solution combinée mariant le tramway, la voiture particulière, les gares multimodales et les connections avec les TER ou la LGV.

Jean-Claude COQUET

Vous me remettrez le cahier d'acteur de votre projet.

Philippe GIUDICELLI

Je souhaite interroger la DDE au sujet des souterrains, et notamment des remblais. Lorsque la gare de Monaco a été creusée, les remblais ont été évacués en train pour ensuite combler l'aéroport de Marignane. Que comptez-vous faire des remblais lorsque la Côte d'Azur ressemblera à un morceau de gruyère ?

Jean-Claude COQUET

La question mérite d'être posée. La DDE a-t-elle réfléchi à cette question ?

Philippe PRUDHOMME

Je ne peux pas vous apporter de réponse précise car l'étude n'a pas encore été réalisée. Cependant, nous avons d'ores et déjà envisagé de réhabiliter des carrières. De nombreux sites de carrières dans le Moyen Pays et l'arrière-pays niçois pourraient recevoir des quantités importantes de matériaux. Il me semble que nous avons évalué la quantité de matériaux à évacuer à six millions de mètres cubes. Ces données doivent être affinées.

De la salle

La carrière de la Roque est gigantesque.

Philippe PRUDHOMME

Effectivement, elle compte trente-cinq hectares.

De la salle

C'est gigantesque !

Il y a de la place !

Jean-Claude COQUET

Monsieur Icart a présenté hier un projet passant plus au Nord. Une personne qui a étudié ce projet de manière plus détaillée pourrait-elle nous le présenter ?

Discussions dans la salle au sujet du contenu de la proposition de Monsieur Icart.

Jean-Claude COQUET

Nous demanderons donc à Monsieur Icart de nous communiquer le document qu'il a certainement rédigé. Ce document sera également fourni au maître d'ouvrage au titre de proposition locale.

Je dois également vous faire part d'un projet digne d'intérêt, qui m'a été présenté par un ancien architecte âgé de 89 ans, Monsieur Canarelli, qui ne souhaite pas le défendre lui-même. Il envisage d'empiler sur l'actuelle A8 une autre autoroute ou boulevard urbain.

De vives réactions se font entendre dans la salle.

Jean-Claude COQUET

Ce projet permet de capturer et de cacher le trafic de transit, et de placer au-dessus le boulevard urbain prôné dans certains projets. Le boulevard se situe plus haut que dans d'autres propositions, mais cela présente l'avantage d'être facile à réaliser.

De vives réactions se font entendre dans la salle.

Jean-Claude COQUET

Il met en avant la facilité des travaux, et le camouflage de tous les éléments gênants dans le tunnel que constitue l'autoroute actuelle.

De vives réactions se font entendre dans la salle.

Jean-Claude COQUET

Je ne suis pas le défenseur de cette proposition ; je me fais simplement le rapporteur d'un projet que j'ai écouté au même titre que les autres.

De vives réactions se font entendre dans la salle.

Jean-Claude COQUET

Le projet de Monsieur Canarelli a le mérite de ne pas nécessiter le dégagement de terrains supplémentaires. Le trafic du boulevard risque de gêner les voisins, mais en contrepartie, la gêne occasionnée par le trafic lourd disparaît. De plus, son projet présente l'avantage de réaliser des échangeurs à chaque pont et joue donc un véritable rôle de boulevard urbain.

Monsieur Canarelli m'a fourni des documents papiers que j'ai communiqués à la DDE, à titre de contribution au débat public. J'appelle des idées comme celles-là, plus ou moins bonnes, à contribuer au débat public. D'une part, il peut en résulter des projets intéressants et, d'autre part, la DDE ne doit pas être la seule à faire des propositions.

Des réactions se font entendre dans la salle.

Jean-Claude COQUET

J'avais espéré que nous parviendrions à un consensus autour du projet qui présenterait le moins d'inconvénients, et donc le plus d'avantages.

Quelqu'un peut-il évoquer le projet de Monsieur Allemand, qui s'apparente à la solution proposée par la DDE ?

Philippe PRUDHOMME

La solution de Monsieur Allemand adopte la solution ASP à l'Est du Var.

De la salle

Quelle solution ASP ?

Philippe PRUDHOMME

Le projet de Monsieur Allemand prône la solution ASP-A7C. Monsieur Vejdovsky conviendra certainement que, si nous revenons à la solution de l'A8 sur l'ASP, nous pouvons imaginer de

l'optimiser plus avant de ce que la DDE et l'A7C ont pu le prévoir. Nous avons donc un long chemin à parcourir ensemble avant de parvenir à une conclusion pour ce qui concerne l'est du Var.

Monsieur Allemand préconise une solution courte sans échangeur pour la partie située à l'ouest du Var, n'est-ce pas ?

Discussions dans la salle au sujet du contenu de la proposition de Monsieur Allemand.

Philippe PRUDHOMME

Monsieur Allemand préconise une solution courte sans échange incluant la requalification de l'autoroute A8 entre Villeneuve et le pont sur le Var en boulevard urbain, ou, à défaut, l'affectation de voies réservées aux TC.

Des réactions se font entendre dans la salle.

Philippe PRUDHOMME

Le tableau présenté précédemment étudie les six combinaisons proposées en termes de trafic. Cependant, ce tableau s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle toutes les voies autoroutières sont affectées au trafic banalisé et non pas réservées en partie aux TC. Il ne fait aucun état d'une quelconque réduction de capacité de l'autoroute A8.

Michel VEJDOVSKY

Mais votre proposition se limite à Biot. Nous pensons en revanche qu'il faut aller au-delà de Biot et atteindre Grasse.

Philippe PRUDHOMME

Je me suis déjà exprimé sur ce sujet.

Jean-Claude COQUET

Je vous remercie et vous prie d'excuser le désordre de cette réunion. Je pense néanmoins qu'elle s'est avérée très profitable car elle a permis d'engranger des idées, plus ou moins bonnes, qui seront toutes transmises à la Commission nationale pour le maître d'ouvrage. Le DDE local les transmettra aussi au maître d'ouvrage, le Ministre, qui devra prendre en compte non seulement les préoccupations techniques, mais aussi les questions financières et les considérations politiques.

Index

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

604.....	43	Debois	35
A11-2006	30	Ecran zone.....	35
Arcadis	7	Monsieur BRISET	43, 44
CD 35.....	35	Monsieur FLEURY.....	4, 34, 36
CD 4.....	35	taxe Pinault.....	32