

# Troisième réunion du débat public sur le projet de contournement routier de Nice Antibes, le 24 novembre 2005

<b>Accueil et ouverture : exposé sur l'organisation du débat public</b>	<b>2</b>
Jean-Claude COQUET Président de la CPDP	
<b>Exposé du maître d'ouvrage sur le projet</b>	<b>6</b>
Lucien BOLLOTTE Directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes Philippe UNTERREINER Directeur adjoint Infrastructures et Transports DDE des Alpes-Maritimes	
<b>Première intervention des invités</b>	<b>14</b>
Jean-Pierre GONZALES Première adjoint au Maire de la ville d'Antibes - Conseiller régional Christian BERKESSE Vice-Président aux Transports et aux Nouvelles technologies de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis	
<b>Première phase d'échanges avec le public (réunion de proximité)</b>	<b>18</b>
<b>Introduction de la thématique du jour :</b>	<b>26</b>
<b>Quel transport de marchandises, quel trafic poids lourds en 2020 ? Quel rééquilibrage en faveur des transports maritime et ferroviaire ?</b>	
Xavier GODARD Membre de la CPDP	
<b>Exposé d'un expert pour le compte du maître d'ouvrage sur le thème du jour</b>	<b>26</b>
Pascal MIGNEREY Chef de la mission développement durable, stratégie, recherche et études générales Direction générale de la Mer et des Transports, Ministère du Transport	
<b>Exposé d'experts pour le compte de la CPDP</b>	<b>30</b>
Daniel BOUDOUIN Chercheur CRETLOG, Directeur de Jonction Michel CROC Directeur régional Réseau Ferré de France PACA	
<b>Deuxième phase d'échanges avec le public (réunion thématique)</b>	<b>36</b>
<b>Deuxième intervention des invités</b>	<b>40</b>
Roger CAPELETTI Président de la Fédération des Alpes-Maritimes - Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR) Jean HOULGATTE Président du Conseil de développement de la CASA Jacques MOLINARI Secrétaire scientifique du GIR-Maralpin	
<b>Troisième phase d'échanges avec le public (réunion thématique)</b>	<b>46</b>

## **Accueil et ouverture :** **exposé sur l'organisation du débat public**

**Jean-Claude COQUET**  
**Président de la CPDP**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis Jean-Claude Coquet, le Président de la Commission Particulière de Débat Public sur le projet de contournement routier de la ville de Nice. Je suis heureux de vous accueillir à Antibes pour cette troisième réunion du débat. Je me réjouis d'ailleurs de vous voir assez nombreux pour donner un sens à ce débat, dont l'efficacité est conditionnée par la participation de tous. J'espère donc qu'au fur et à mesure de ces réunions, vous serez toujours plus nombreux à y participer.

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

- **le projet**

Le grand projet est celui du contournement routier de l'agglomération azurée, et pas seulement de Nice au sens strict. Le maître d'ouvrage de ce projet est le Ministère des Transports et de l'Équipement. Son représentant local, le Directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes, vous en exposera les grandes lignes dans quelques instants.

- **la commission**

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a été désignée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour organiser et animer le débat.

- **le public**

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

### **I. Composition de la CPDP**

La CPDP comporte un Président et cinq membres, dont trois se trouvent à mes côtés ce soir. Le siège de la CPDP est situé à Nice, au 9 avenue Henri Matisse. C'est votre maison : vous pouvez venir y recueillir et consulter toute la documentation disponible sur le projet et le débat.

### **II. Missions de la CPDP et de la CNDP**

La mission de la CPDP et de la CNDP est d'appliquer la loi, c'est-à-dire les articles du Code de l'Environnement nés de la loi Barnier de 1995 et de la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité. Il s'agit donc d'une procédure récente. La loi impose que les grands projets soient soumis à un débat public. Cette phase se déroule en amont des procédures traditionnelles que sont les enquêtes publiques. Il ne faut pas confondre ces deux étapes. Le débat public porte en effet sur l'opportunité, les objectifs et les fonctionnalités du projet, et non sur les tracés.

Par ailleurs, la loi donne à la CNDP le statut d'autorité administrative indépendante. La CNDP et la CPDP sont neutres à l'égard du projet et ne se prononcent pas sur son bien-fondé. C'est au maître d'ouvrage, au vu du bilan du débat, de décider de la suite à lui donner.

### **III. Les étapes et le calendrier du débat sur le projet de contournement routier de Nice**

#### **1. Organisation du débat**

Le débat public, ponctué de neuf réunions publiques, s'achèvera le 28 février 2006. Dans les deux mois suivants, les comptes-rendus et bilans seront publiés et adressés au maître d'ouvrage. Ce dernier disposera de trois mois pour faire connaître sa décision, qui devrait donc intervenir avant le mois de juillet 2006. Il indiquera si le projet est abandonné, différé ou poursuivi, en précisant dans ce dernier cas, sa forme et ses conditions.

#### **2. Rôles de la CPDP**

Le rôle de la CPDP est essentiellement concret puisqu'elle doit assurer l'organisation pratique du débat et son animation, ainsi qu'en garantir la qualité. Pour y parvenir, la CPDP assure la diffusion d'une information complète, permet au public de s'exprimer et établit, à la fin du débat, un compte-rendu de son déroulement et des opinions émises.

#### **3. Les principes sur lesquels s'appuie la CPDP**

Ce rôle concret ne doit jamais faire oublier à la CPDP les grands principes qu'elle doit respecter et faire respecter :

- indépendance ;
- neutralité ;
- transparence de l'information ;
- équivalence de chacun devant l'expression ;
- argumentation des propos.

Comment vous, le public, pouvez-vous vous informer ? Il vous suffit de lire les documents du débat diffusés par la CPDP, de poser des questions lors des réunions publiques ou par courrier, courriel, carte T, mais aussi en consultant notre site Internet, qui s'étoffe un peu plus chaque jour.

#### **4. Documents soumis au débat**

La liste des documents mis à la disposition du public est projetée sous vos yeux.

*Ladite liste est projetée sur écran.*

Les documents déjà publiés sont disponibles sur les tables situées à la sortie de la salle. Vous pouvez également les demander en nombre, pour vous et les membres de votre association, le cas

échéant, en vous adressant à la CPDP. Aidez-nous à les diffuser et à assurer ainsi une meilleure information du public.

## **5. La participation du public aux débats**

Le public peut participer aux débats en assistant aux réunions publiques. Je souhaite insister sur l'importance de ces réunions. C'est en ce lieu que les idées sont confrontées et que le projet peut évoluer.

Vous pouvez également participer au débat en formulant des avis par écrit, de la même façon que vous pouvez poser des questions lors du débat, ou par courrier, courriel, carte T, téléphone.

Enfin, les groupements et collectivités peuvent produire des cahiers d'acteurs. Un certain nombre de projets de cahiers commencent à nous parvenir. Cette production doit s'accélérer pour que le débat public puisse en profiter le plus efficacement possible.

## **6. Calendrier des réunions**

J'ai invité le public à participer aux prochaines réunions, dont les dates s'affichent maintenant sur l'écran. Ces réunions se dérouleront en soirée, de 19 heures à 22 heures, le 29 novembre 2005 à Valbonne, le 5 décembre à Cagnes-sur-Mer, le 16 janvier 2006 à Mouans-Sartoux et enfin, le 30 janvier, le 6 février et le 27 février 2006 à Nice. Je vous prierais de bien vouloir faire connaître ces dates et d'inviter la population à participer aux réunions.

## **7. Ateliers de réflexion**

Deux ateliers de réflexion, organisés à la demande de participants aux réunions publiques et destinés à approfondir certains sujets, se tiendront, en matinée, au centre administratif départemental de Nice, le 30 novembre et le 6 décembre 2005. L'atelier du 30 novembre aura pour thème : « Les transports en commun, complémentarité ou substitution à l'automobile ? ». Celui du 6 décembre portera sur les scénarios envisagés pour améliorer le trafic sur l'A8. Ces ateliers sont ouverts au public sur invitation et se déroulent de 9 heures 30 à 13 heures. Si vous souhaitez y participer, signalez-le sur les imprimés disposés sur vos sièges et remettez-les aux hôtesses, de la même façon que vous posez les questions.

## **8. Le déroulement des réunions publiques**

Les réunions publiques se déroulent en deux temps :

- l'exposé général du projet et ses répercussions locales ;
- un exposé portant sur un thème particulier.

La thématique proposée ce soir portera sur le transport des marchandises et vous sera présentée par mon collègue Monsieur Xavier Godard.

#### **IV. Conclusion**

Je demande à présent à Monsieur Bollotte, Directeur départemental de l'Équipement, d'exposer les grandes lignes de son projet, en insistant sur ses répercussions sur la région d'Antibes et sur le transport des marchandises.

## **Exposé du maître d'ouvrage sur le projet**

**Lucien BOLLOTTE**

**Directeur départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes**

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

Je représente ici la DDE, en compagnie de mes collaborateurs. Monsieur Philippe Unterreiner prendra mon relais dans quelques minutes pour exposer les caractéristiques du projet.

Ce débat public constitue une étape importante d'un projet visant à améliorer les déplacements d'Est en Ouest dans le département des Alpes-Maritimes. Je suis heureux d'accueillir ce soir mon collègue Pascal Mignerey, Chef de mission au sein de la Direction générale de la Mer et des Transports du Ministère des Transports et de l'Équipement.

Les trois solutions du projet de contournement de Nice soumises au débat ont été élaborées au sein d'un comité de pilotage associant toutes les Directions en charge des transports du Ministère. Ce dernier soutient la politique des transports dans toutes ses composantes : le ferroviaire, le maritime, le routier et l'aérien. Il est donc important que ce débat soit éclairé par ces différentes mises en perspectives.

La multimodalité est un thème central de la stratégie des transports en région, ceci d'autant plus que notre région Provence-Alpes-Côte d'Azur bénéficie d'une large façade maritime. Cette stratégie repose sur des outils d'observation et de prévision des différents trafics. Est-il besoin de rappeler que la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) affirme clairement, dans notre département, la priorité aux transports collectifs ? Elle précise également les axes du développement du ferroviaire et du maritime. Au-delà du nécessaire développement complémentaire de ces modes de transport, elle prévoit ainsi la réalisation des études portant sur le futur contournement routier de Nice.

La route ne doit plus être le seul mode de transport privilégié pour le transport de marchandises. Je tiens à illustrer cette volonté marquée de la politique que nous conduisons, sous l'égide du Préfet, par deux exemples.

- Nous discutons actuellement, avec les opérateurs concernés, du report sur le rail, dans les meilleurs délais, du transport d'oxyde d'éthylène, particulièrement dangereux par voie routière.
- Nous étudions, avec la CCI de Nice-Côte d'Azur, les possibilités d'acheminement de l'alimentation en carburacteur de l'aéroport de Nice par voie maritime, sur la base d'expertises de notre Ministère.

Est-il également nécessaire de rappeler les actions du Contrat de Plan pour le transport ferroviaire, telles que l'engagement des travaux de réalisation de la voie ferrée littorale entre Antibes et Nice ?

Je tenais, au nom du Préfet, à rappeler ces quelques exemples concrets, qui témoignent de notre conscience de la complexité et de la diversité des réponses à apporter au transport de marchandises.

C'est dans ce cadre multimodal que nous souhaitons aborder les trois questions du débat :

- l'opportunité du contournement routier de Nice, compte tenu du développement des autres modes ;
- les fonctionnalités et le type de contournement à mettre en œuvre ;
- les conditions de sa réalisation dans une optique de développement durable.

Je propose maintenant à Philippe Unterreiner de poursuivre cette présentation.

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

J'essaierai de vous résumer en douze minutes les cent huit pages du dossier du débat public, qui représentent plus de trois ans de travail et d'études. Vous pourrez ensuite poser des questions sur le projet de contournement de Nice, un grand projet pour mieux circuler d'Est en Ouest dans le département des Alpes-Maritimes.

## **I. Le diagnostic de la situation actuelle et future**

Vous connaissez l'état actuel de la circulation routière : allongement des temps de trajets, durée de parcours incertaine, augmentation du trafic de poids lourds, risques d'accidents accrus, difficultés d'accès des secours et des pompiers. Pour réagir à ce constat, la DDE, en tant que maître d'ouvrage pour le compte de la Direction Générale des Routes du Ministère des Transports et de l'Équipement, s'est engagée dans une démarche rigoureuse et classique. Nous avons essayé de poser un diagnostic et de définir des objectifs, en fonction de la volonté politique, pour proposer les trois solutions présentées aujourd'hui. Ce débat public a été précédé d'une phase intense de plus de deux ans de concertation avec les collectivités territoriales et les associations. Nous en attendons des propositions qui permettront d'éclairer le choix du projet du contournement de Nice, un projet d'avenir pour le département.

Le diagnostic du territoire a porté sur l'ensemble du département, en termes d'infrastructures et de transports, mais aussi d'environnement, de démographie et de socio-économie. Les Alpes-Maritimes bénéficie d'un environnement exceptionnel mais menacé : en vingt ans, 20 % de la bande côtière a été entamée par la périurbanisation. Parallèlement, le département se caractérise par une croissance soutenue de la population, concentrée sur le littoral, où vit plus de 95 % de la population. Les deux tiers de la croissance démographique des années 90 se sont développés sur le moyen pays, à l'ouest du Var. Ce phénomène a entraîné des conséquences problématiques sur le foncier et des difficultés d'accès aux logements, y compris pour les actifs. De plus, l'éloignement des habitats des zones d'emploi génère de nombreux déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Pourtant, le département dispose d'atouts économiques incontestables dans le domaine du tourisme ou de la haute technologie. Ces atouts s'appuient sur les déplacements et notamment, l'accès à l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur. Mais le développement des Alpes-Maritimes est fragilisé par les difficultés de circulation et les risques qui pèsent sur l'environnement.

Les insuffisances des infrastructures routières sont connues : un nombre limité d'axes Est-Ouest et une structure en peigne, dont le manche est constitué par l'A8, unique armature routière assurant les liaisons Est-Ouest, et les dents représentées par l'axe Cannes-Grasse, la pénétrante Cagnes-sur-Mer-Vence-Saint-Paul-de-Vence, les RN 202 et 202 bis, dans la vallée du Var, et la vallée du Paillon.

La sécurité de l'autoroute relève de la responsabilité de l'Etat au niveau national, mais aussi départemental. Le tronçon de l'A8 situé entre Saint-Isidore et Nice-Est présente des caractéristiques difficiles qui réduisent d'autant le niveau de sécurité : fortes rampes, nombreux virages serrés, bouchons qui remontent dans les tunnels, variation du nombre de voies (trois en montée, deux en descente), absence d'itinéraires de substitution et problèmes d'accessibilité.



La saturation de l'A8, l'autoroute à péage la plus circulée de France, est constatée depuis plusieurs années : mélange entre trafics de transit d'échanges et locaux, dégradations des conditions d'écoulement continu et taux d'accident élevé (deux fois et demi la moyenne nationale). Entre 1998 à 2002, le nombre d'accidents a progressé de plus de 45 % et le volume d'encombrement a été multiplié par six.

## **II. L'avenir du département des Alpes-Maritimes**

A la question portant sur la poursuite des tendances actuelles, la Directive Territoriale d'Aménagement adoptée en Conseil d'Etat, le 3 décembre 2003, fournit des réponses concrètes. Les tendances actuelles font peser des risques pour l'environnement, génèrent des difficultés de logement et de déplacement, engendrent une consommation de l'espace trop rapide et induisent une baisse de l'attractivité du département. Ce scénario a été qualifié d'« inacceptable » par l'Etat et les collectivités locales, d'où l'engagement d'une démarche concertée qui a abouti à l'adoption de la DTA.

Depuis vingt ans, les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire, comme le rappelle l'abandon des projets sur l'A58 et l'A8 bis. La DTA a donc analysé les problématiques d'urbanisme, d'environnement et de déplacements, avant de fixer des objectifs cohérents et durables d'aménagement du territoire dans le département pour les dix prochaines années. Ces trois objectifs sont :

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

Les deux secteurs identifiés comme stratégiques pour le devenir des Alpes-Maritimes sont la basse vallée du Var et Sophia-Antipolis.

Dans le cadre de la préparation du débat public, nous avons estimé les besoins en déplacement à l'horizon 2020, en prenant en compte les hypothèses de croissance démographique et d'accroissement des trafics fixées par la DTA. Les taux de croissance retenus correspondent à une inflexion des tendances, fondamentale pour le devenir du département, avec une priorité donnée par la DTA aux transports communs. Le taux de croissance démographique a été estimé entre 0,6 et 0,7 % par an, contre un taux de 1,5 % par an constaté par le passé, soit une augmentation de la population de 140 000 habitants en 2020 par rapport à aujourd'hui. Le taux d'augmentation des trafics a été estimé à 1,8 % par an, contre 3,1 % au cours des vingt dernières années.

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

En complément de cette politique volontariste des transports collectifs et du projet de contournement de Nice proposé par l'Etat, des améliorations importantes sont programmées sur le

réseau routier, que ce soit en faveur des véhicules particuliers ou en faveur des réseaux de bus, qui fonctionnent en relation avec les autres modes de transport collectif. Sur les routes départementales, le Conseil général a mis en œuvre un programme de résorption des points noirs routiers et s'est engagé à supprimer 139 points noirs de fluidité et de sécurité, soit un investissement de 1,020 milliard d'euros sur les six prochaines années. Parallèlement, la société Escota, dans le cadre de son contrat d'entreprise avec l'Etat, investit actuellement plus de 100 millions d'euros dans la mise en sécurité des tunnels de l'A8.

A l'horizon 2020, malgré la mise en œuvre par les collectivités locales d'une politique volontariste de développement des transports en commun et d'amélioration des réseaux routiers existants sur le département, nous prévoyons une très nette dégradation des conditions de circulation sur l'A8. Si le schéma présenté ne concerne que l'A8, la modélisation que nous avons effectuée prend en compte le département dans sa globalité et tout le quart Sud-Est de la France, tous modes confondus. Selon les tronçons, les conditions de circulation sont considérées comme fluides, denses, critiques ou saturées. Aujourd'hui, nous pouvons d'ores et déjà constater des conditions de circulation denses ou critiques sur l'A8, entre Antibes et Nice-Est. En 2020, fautes d'infrastructures nouvelles Est-Ouest et malgré le développement des transports en commun, les conditions de circulation sur ce tronçon seront critiques ou saturées. Un nouveau contournement routier de Nice s'avère donc nécessaire à cet horizon.

### **III. Les trois solutions soumises au débat public**

Le projet de contournement de Nice s'inscrit dans une démarche interne et multimodale, incluant l'étude du développement des transports en commun en sites propres et les solutions routières et autoroutières. L'Etat, en tant que maître d'ouvrage, a ainsi fixé trois objectifs, après concertation avec les collectivités locales :

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

Pour y parvenir, quatre conditions de réalisation ont été identifiées.

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

Six options et 24 scénarios contrastés ont d'abord été définis. Après analyse, nous avons retenu les trois solutions que nous présentons aujourd'hui au débat public. Les deux premières solutions ont la même partie Est commune, entre Saint-Isidore et Nice-Est. Elles proposent un dédoublement de l'A8, avec une nouvelle infrastructure autoroutière indépendante, et répondent aux trois objectifs fixés pour le projet. La troisième solution, qui consiste à rajouter des ouvrages (tunnels ou viaducs) au tracé actuel, n'y répond que partiellement. Je précise que le descriptif des solutions présentées s'appuie sur une étude établie à partir des fuseaux et non des tracés, qui seront présentés lors des enquêtes publiques.

- **la solution 1**

La première solution consiste en un dédoublement en sous terrain de l'autoroute, entre le secteur de Vaugrenier et de Nice-Est. Deux tubes unidirectionnels seront reliés entre eux par des galeries de liaison ; la vitesse autorisée y sera de 110 km/h. Deux échangeurs seront aménagés à l'Est de Sophia-Antipolis et dans la vallée du Var, ainsi qu'un demi échangeur dans la vallée du Paillon, afin de permettre au trafic de poids lourds venant du Nord de la vallée de monter sur le contournement de Nice pour se diriger vers l'Ouest. Cette nouvelle infrastructure sera complétée par un élargissement à deux fois quatre voies de l'A8, entre Biot et Antibes. Un échangeur est également prévu à Biot, dans le cadre de la DTA. Cet ouvrage mesurera 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2 milliards d'euros.

- **la solution 2**

La deuxième solution consiste en un dédoublement en sous terrain de l'A8, entre Les Bréguières et Nice-Est. Deux échangeurs seront aménagés au Nord-Est de Sophia-Antipolis et dans la vallée du Var, ainsi qu'un demi échangeur à Nice-Est. Cet ouvrage mesurera 28 kilomètres de long, dont 24 kilomètres de tunnel et 2 kilomètres de viaduc, pour un coût estimé à 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**

La troisième solution consiste à aménager l'A8 existante en ajoutant des tunnels ou des viaducs entre Saint-Isidore et Nice-Est, de façon à proposer trois voies de circulation dans chaque sens. Cette solution est proche des propositions formulées par plusieurs associations.

Je vous propose de regarder le tracé de ces trois solutions.

*Un schéma des tracés est projeté sur écran.*

Ce schéma permet de constater que l'aménagement de l'A8, c'est-à-dire la solution 3, suit le tracé actuel de l'autoroute et ne permet pas d'améliorer les caractéristiques géométriques et donc la sécurité des tunnels. *A contrario*, les solutions 1 et 2, qui autorisent une liaison directe à une altitude d'environ 40 mètres, entre les deux échangeurs existants de Saint-Isidore et Nice-Est, offrent un gain de sécurité significatif.

Le débat public porte également sur le financement du projet. En cas de réalisation, le contournement de Nice sera à péage. En complément, une subvention publique d'équilibre sera nécessaire. Elle sera partagée entre l'Etat et les collectivités territoriales en fonction des fonctionnalités retenues. D'autres modes de financement sont envisagés par la Direction Générale des Routes. A l'issue du débat public, qui permettra de décider de l'opportunité du projet et de définir ses fonctionnalités, le Ministre des Transports et de l'Equipement prendra une décision sur la poursuite des études et la préparation des enquêtes publiques. Si la décision est positive, les études d'avant-projet débiteront dès 2007 ; les enquêtes publiques et le choix du concessionnaire seront réalisés en 2010 ; enfin, les travaux démarreront en 2012 pour une mise en service possible à l'horizon 2020.

Le projet de contournement de Nice s'inscrit en complémentarité avec le développement prioritaire des transports collectifs en sites propres. Nous nous situons aujourd'hui en amont des études d'avant-projet. Cette phase d'ouverture doit nous permettre de prendre en compte toutes les propositions qui nous seront faites.

J'ai essayé de vous présenter le plus simplement possible des problématiques difficiles. N'hésitez donc pas à poser des questions. Avec toute l'équipe mobilisée sur ce projet, nous nous efforcerons d'y répondre les plus précisément possible.

**Jean-Claude COQUET**

La phase d'échanges avec le public interviendra par la suite mais vous pouvez d'ores et déjà poser des questions sur les aspects du projet que vous n'auriez pas bien compris.

**Jean-Paul MENARD, membre de l'Association des Sept Communes contre l'A8**

Lors de la première réunion publique, j'avais posé une question sur une option située plus au Nord de l'A8, option préalablement envisagée et d'ailleurs rapportée par le journal Nice Matin. Cette solution devait relier la vallée du Var à la vallée du Paillon. Il me semble que ma question n'a pas été très bien comprise, puisque la réponse que j'ai pu lire dans le compte-rendu des débats évoque une liaison entre la vallée du Paillon et La Turbie. Pouvez-vous me donner aujourd'hui une réponse plus précise ?

**Jean-Claude COQUET**

J'invite la DDE, qui a transmis la réponse, à revoir la question de ce participant.

**Monsieur PERNA**

Mon activité professionnelle m'a conduit à visiter de nombreux MIN, dans toute la France. Celui des Alpes-Maritimes, le deuxième de France après Rungis, avait initialement été créé pour vendre des produits du terroir, remplacés aujourd'hui par des produits importés de l'étranger et acheminés par semi-remorques sur une voie unique qui dessert le centre-ville de Nice, l'aéroport et le MIN. Ce sont les mêmes produits qui se retrouvent sur les étalages des centres commerciaux et des hypermarchés, ce que m'a confirmé le directeur d'un centre commercial que j'interrogeais dans le cadre d'un projet d'action pédagogique autour des produits du terroir et de l'eau. Cette situation est désolante ! Par ailleurs, je tenais à faire remarquer que les zones industrielles créées ces dernières années ne bénéficient d'aucun accès par voie ferrée.

Nous réclamons des actions fortes de la part des décideurs politiques et acteurs économiques dans le but de réduire les transports par camions, valoriser les terres en friche dans le pays et promouvoir les produits du terroir. Une communication ciblée auprès des diffuseurs et la création d'une redevance sur les poids lourds complèteraient ce dispositif.

**Jean-Claude COQUET**

Votre question n'est pas relative à l'exposé de Monsieur Unterreiner.

**Monsieur PERNA**

J'ai profité de la possibilité que j'avais de prendre la parole dès à présent, car en fin de débat, le public est moins nombreux.

**Jean-Claude COQUET**

Je vous propose maintenant d'écouter les exposés de nos invités.

## **Première intervention des invités**

**Jean-Pierre GONZALES**  
**Première adjoint au Maire de la ville d'Antibes**  
**Conseiller régional**

Je prends la parole au nom de notre député-maire, Jean Leonetti ; Monsieur Christian Berkesse, prendra la parole au nom de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis (CASA) et de son président, Jean Leonetti.

Monsieur Bolotte et son adjoint viennent de nous présenter un diagnostic précis de la circulation sur l'A8, en insistant sur les objectifs du projet, ses contraintes et les solutions proposées. Or, les objectifs du projet me semblent dévoyés. En effet, l'A8 assure déjà le contournement de la ville. Pour ma part, je considère que la question porte essentiellement sur l'amélioration et le doublement de l'autoroute. Je souhaiterais donc qu'il soit fait plus état, à l'avenir, des problèmes qui se posent sur l'Ouest du département. Le schéma présenté par Monsieur Unterreiner met d'ailleurs bien en évidence que le tronçon de l'A8 le plus saturé à l'horizon 2020 sera celui situé entre Antibes et les Bouches-du-Loup. Le problème de saturation qui apparaît plus au Nord, au-delà de Saint-Isidore, concerne un tronçon plus court.

Les premiers objectifs de la ville d'Antibes, à court et moyen terme, sont d'améliorer l'existant. A ce titre, le Conseil général, en accord avec Jean Leonetti, œuvre actuellement au doublement de la route de Grasse, afin d'améliorer la sortie de l'autoroute, qui est une des condition de fluidité de l'autoroute elle-même. Pour le long terme, trois solutions sont proposées. Au vu de la circulation routière prévue en 2020, la ville d'Antibes a tout intérêt à ce que la déviation débute aux Bréguières et non à Biot. Cette solution prévoit un échangeur au Nord de Sophia-Antipolis. Or la ville d'Antibes, en tant que deuxième ville du département, a besoin d'un échangeur pour améliorer sa circulation intérieure. Il est donc très important de maintenir l'échangeur actuel, situé aux portes de Sophia-Antipolis, et de retenir la solution 2, afin d'éviter la saturation de l'autoroute telle que prévue en 2020.

**Christian BERKESSE**  
**Vice-Président aux Transports et aux Nouvelles technologies**  
**de la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis**

Le projet de contournement routier de Nice est un projet très structurant et lourd de conséquences à court, moyen et long terme. Nous n'avons donc pas le droit à l'erreur et devons mener une réflexion approfondie avant de prendre notre décision. Il convient également de dissocier les deux projet Est et Ouest. Il est effectivement urgent de réaliser le projet à l'Est du Var, qui concerne effectivement le contournement de la ville de Nice. Ce projet concerne en effet la sécurité des usagers de l'autoroute. Mais il ne doit pas faire oublier celui de l'Ouest du Var, projet d'aménagement du territoire, injustement dénommé « contournement de Nice », puisqu'il concerne le contournement routier d'un vaste territoire qui s'étend de Mandelieu à Saint-Laurent-du-Var. La CASA a décidé d'un projet politique fort qu'elle souhaite voir se développer au cours de l'année 2006, conçu autour d'un développement harmonieux, d'un certain art de vivre et d'un maillage ville-pays. Or, il est inconcevable d'aménager un territoire à partir d'un projet d'autoroute. Le bureau de la CASA espère que cette réflexion autour de l'aménagement du territoire permettra l'émergence d'une quatrième solution moins simpliste que celles présentées aujourd'hui. La solution courte ne résout pas les questions que la ville d'Antibes et la CASA se posent. Il n'est pas question, par exemple, d'aménager des échangeurs dans le but de stimuler l'activité, comme ce fut le cas avec l'A 58. Quelque soit le projet retenu, il devra ne pas porter atteinte à la qualité de notre environnement, qui est l'un des atouts des Alpes-maritimes, ni hypothéquer les améliorations du réseau routier attendues à court terme, et notamment l'échangeur de Biot. Ces questions sont capitales, aussi bien pour des raisons de sécurité que pour soulager l'unique échangeur d'Antibes.

De plus, le projet ne doit pas retarder le traitement des points noirs, ni être réalisé avant un certain nombre d'autres projets, tout aussi importants pour la CASA :

- la disponibilité annuelle de la RN 98 ;
- la réalisation d'infrastructures majeures destinées aux transports en commun : troisième voie SNCF, TCSP Antibes-Sophia Antipolis, plate-forme multimodale, restructuration du réseau de transports en commun dont la prise de fonction interviendra début 2006 ;
- les actions découlant du plan de déplacement urbain : déplacement des modes doux, transit des poids lourds, livraisons et stationnement en ville ;
- les plans de déplacement d'entreprise : mise en place de navettes d'entreprises, co-voiturage. En premier exemple du travail réalisé avec les entreprises, je citerai le projet de desserte Gare de Cagnes-Texas Instrument, issu d'une convention tri-partite entre la CASA, le Conseil général et la CANCA. J'en profite d'ailleurs pour saluer mon collègue Louis Nègre, responsable des transports à la CANCA et Vice-Président du Conseil général.

Notre objectif est de préserver les emprises pour ne pas hypothéquer ces réalisations et éviter d'arrêter définitivement le tracé avant que l'ensemble des éléments d'appréciation ne soient réunis.

Le projet doit être lisible, compris, et sa cohérence avec le schéma du développement prévu pour le territoire, établi, ce qui suppose que le dit schéma soit arrêté et validé dans l'espace et dans le

temps. Nous réitérons donc notre volonté d'assister au découplage des projets Ouest et Est, manifestement indépendants l'un de l'autre.

Enfin, la CASA réclame des compléments d'information portant sur au moins trois points, afin de vérifier que nous disposons bien de deux solutions contrastées et réalistes :

- une simulation financière des charges attendues des différents partenaires dans le temps, charges cumulées avec les charges prévisibles des autres projets d'infrastructure ;
- la confirmation, par une expertise complémentaire, de la faisabilité technique, expérimentale et financière du projet ;
- l'acceptation, par les riverains concernés, de la solution qui porterait l'A8 à deux fois quatre voies entre Antibes et Biot.

### **Jean-Claude COQUET**

Avant que nous n'abordions la première phase d'échanges avec le public, je vous propose de poser une ou deux questions précises à nos deux invités.

#### **De la salle**

Cette question s'adresse à Monsieur Berkesse qui vient d'évoquer les projets d'infrastructures et de transports sur la CASA. Où en est l'avancement du projet de transport en commun en site propre, dont la réalisation est prévue entre Antibes et Sophia Antipolis, avec une possibilité de raccordement avec la ligne ferroviaire Cannes-Grasse, ouverte récemment ? En êtes-vous encore au stade de l'étude du positionnement exact de l'infrastructure, notamment au niveau de Sophia-Antipolis ? Quand disposerons-nous d'un projet définitif ?

### **Christian BERKESSE**

Un bureau d'études a travaillé sur les différents tracés envisageables, en analysant les tronçons où il serait possible d'aménager des voies dédiées aux bus et les lieux où cela ne serait pas possible, car les dégâts sur les habitations existantes seraient inacceptables. Le passage au niveau de l'autoroute constitue également un point crucial de ce projet. Vous n'êtes pas sans savoir qu'il n'est pas évident d'aménager un TCSP entre le pôle multimodal qui se développera autour de la gare d'Antibes et Sophia-Antipolis. Actuellement nous étudions donc les différentes hypothèses envisagées et nous prendrons notre décision dans le courant de l'année à venir.

### **Michel VEJDOVSKY, Président de l'Association des Sept Communes contre l'A8 bis**

Ma question s'adresse à Monsieur Gonzales. D'après moi, vous avez émis deux avis contradictoires concernant les solutions 1 et 2. Vous semblez dire que la solution 1 n'est pas suffisante et lui préférer la solution 2, qui passe nettement au Nord d'Antibes et se dirige vers l'Est. Pour atteindre cette déviation, les Antibois devront emprunter l'avenue Rochat, très encombrée, et ne pourront y



entrer qu'au niveau des Bréguières. Or, si je compare les diagrammes de la circulation fournis par la DDE, ces deux solutions sont pratiquement équivalentes. En revanche, la différence de coût entre la solution 1 – 2 milliards d'euros – et la solution 2 – 2,4 milliards d'euros – pèse lourd au regard des données économiques actuelles. Dans ses conditions, pourquoi ne pas être favorable à la solution 1 ? N'offre-t-elle pas des débouchés suffisants pour le trafic futur ? Que lui reprochez-vous précisément ?

### **Jean-Pierre GONZALES**

La meilleure solution sera celle qui améliorera le trafic. La ville d'Antibes penche donc pour celle qui lui assurera une fluidité suffisante sur l'autoroute et lui offrira, en tant que ville importante, littorale et débouchant sur Sophia-Antipolis, deux entrées. Nous nous orientons donc plutôt vers un mélange des deux solutions. La solution 1 nous satisfait au niveau de l'autoroute et de la sortie Biot-Antibes-Est, sortie nécessaire aussi bien pour la ville, pour le littoral, que pour Sophia-Antipolis. La solution 2 nous semble meilleure car elle prend en charge la déviation en amont du péage d'Antibes, qui constitue une barrière très importante à l'accès de l'autoroute. Le graphique présenté par Monsieur Unterreiner met d'ailleurs bien en évidence que le tronçon de l'A8 le plus saturé à l'horizon 2020 sera celui situé entre Antibes et les Bouches-du-Loup. Pour éviter cette situation et permettre à la ville d'Antibes de disposer d'un échangeur, la meilleure solution consiste à prendre la déviation en amont d'Antibes et à chercher un compromis entre les deux solutions.

## **Première phase d'échanges avec le public** **(réunion de proximité)**

### **Jean-Claude COQUET**

Nous abordons maintenant la phase d'échanges avec le public. Je commencerai par vous lire les questions posées par les participants, en demandant au maître d'ouvrage d'y répondre. La première question émane de Monsieur Mechesensky, de Biot : « Quel est l'impact de la liaison avec Sophia-Antipolis sur le territoire de Biot ? »

Monsieur Mechesensky, pouvez-vous préciser votre question ?

### **Monsieur MECHESENSKY**

Biot a l'avantage de se situer entre Sophia-Antipolis et la mer, sur le trajet habituel de circulation des employés de Sophia-Antipolis. En conséquence, aux heures d'entrée et de sortie de la zone, la ville de Biot est engorgée par les voitures. Je souhaitais donc savoir, afin d'en informer la population biotoise, sur quelle portion du territoire de Biot passera la liaison de l'autoroute avec Sophia-Antipolis. En d'autres termes, quel sera l'impact de ce projet sur le territoire de Biot, sachant que l'écoulement de l'autoroute et la liaison par Sophia-Antipolis doit le traverser ? Cette question n'est pas encore éclaircie aux yeux du public ; peut-être les instances dirigeantes en savent plus sur le sujet, mais si c'est le cas, elles n'en disent rien.

### **Philippe UNTERREINER**

Votre question fait référence à la solution 1, dite solution courte, qui propose un raccordement de l'A8 au niveau de Vaugrenier, avec un prolongement sur Biot et un élargissement à deux fois quatre voies jusqu'à l'échangeur d'Antibes. La bifurcation débiterait à l'Est de Biot et se poursuivrait en tunnel jusqu'à Vaugrenier.

Je précise que la faisabilité géométrique de cet élargissement a été vérifiée par une étude. L'autoroute peut ainsi être élargie dans les emprises du domaine public autoroutier sans démolition d'habitation tout au long. Il sera également possible de prévoir des protections contre le bruit pour les riverains afin de réduire les nuisances.

Le projet de contournement de Nice ne remet pas en cause l'échangeur de Biot prévu par la DTA. Par ailleurs, Escotat a réalisé des études et émis des propositions d'échangeur complet à Biot. Ces propositions ont été rejetées par la Direction Générale des Routes et la DDE, plutôt favorables à un demi échangeur orienté Est, afin d'éviter de surcharger l'autoroute entre Biot et Antibes. La DDE a donc demandé à Escotat d'étudier l'aménagement d'un échangeur à Biot, compatible avec la solution 1. Pour éviter de l'aménager en zone inondable, l'échangeur devra être décalé de 200 à 300 mètres vers l'Ouest.

La difficulté ne se pose pas en termes de faisabilité géométrique ; les contraintes sont autres, mais restent toutefois moins importantes que le projet de contournement de Nice.

**Monsieur MECHESENSKY**

Vous n'avez pas entièrement répondu à ma question. Prenons un exemple concret : comment un employé de Sophia Antipolis pourra-t-il quitter l'autoroute pour se rendre sur son lieu de travail ? Par ailleurs, j'espère que l'élargissement de l'autoroute résoudra le problème des inondations dues, pour partie, au fait qu'Escotat, n'a pas construit de pont mais a placé des tuyaux pour permettre à la rivière de traverser l'autoroute, ce qui est une aberration.

**Philippe UNTERREINER**

Je ne vous répondrai pas sur l'aspect inondation. Pour répondre à votre question sur l'itinéraire emprunté par un employé de Sophia Antipolis, je vous propose de consulter le schéma d'accessibilité que nous avons réalisé. Les solutions 1 et 2 proposent un échangeur au Nord-Est de Sophia-Antipolis, permettant aux conducteurs venant de l'Est d'améliorer l'accessibilité à la zone par le Nord. La solution 1 permettrait d'améliorer l'accessibilité à Antibes depuis l'Est, par un contournement de Nice et un accès à l'A8 par l'échangeur de Biot.

Telle est la différence la plus importante entre les deux solutions : la solution 1 améliore l'accessibilité à Antibes, les solutions 1 et 2 améliorent l'accessibilité à Sophia Antipolis par le Nord.

**Jean-Claude COQUET**

Nous vous confirmerons cette réponse par écrit.

La question suivante est posée par Monsieur Henri Camas, de Vallauris : « N'est-il pas possible de rapprocher les sorties Carrière de La Roque et La Vanade de Sophia-Antipolis ? »

**Philippe UNTERREINER**

L'amélioration de l'accessibilité à Sophia-Antipolis est le troisième objectif du projet. Nous avons étudié les différentes implantations possibles de cet échangeur à l'Ouest. Le dossier de débat public mentionne deux sites possibles au niveau des études de faisabilité, représentés sur un schéma :

- un tracé long pour la carrière de La Roque, à l'Ouest, soit la solution 2
- un tracé court dans le secteur de La Vanade, à l'Est, soit la solution 1.

Il est possible d'étudier d'autres implantations entre ces deux extrémités. Mais il faut tenir compte du fait qu'au Sud-Est, il n'est pas possible de réaliser d'infrastructure autoroutière au sein des espaces protégés par la Loi littorale. Sophia-Antipolis se situe au Sud et au Nord, avec des extensions à l'Ouest. Il est donc difficile d'imaginer une autre implantation possible pour cet échangeur.

Ces informations ne sont pas précisées dans le dossier de débat public, mais seront disponibles sur le site Internet à partir de janvier 2006, sous la forme de fiches thématiques plus précises.

**Jean-Claude COQUET**

Outre ces questions écrites, les avis exprimés par Monsieur Gimenez et Monsieur Tolario d'Antibes, et Monsieur Touesca de Cagnes-sur-Mer sont enregistrés. Je leur répondrai par écrit. De plus, toutes les questions, les réponses, ainsi que les contributions formulées au cours du débat figureront sur le site Internet et dans le dossier remis au Maître d'ouvrage.

**Monsieur TOUESCA**

J'aurais souhaité obtenir une réponse publique car je considère que ma contribution est importante.

**Jean-Claude COQUET**

Je cite donc votre remarque : « Le libellé du projet fausse le débat. Le contournement n'est pas routier et ne concerne pas que la ville de Nice. »

**Monsieur TOUESCA**

Je souhaitais inviter des amis à assister à ce débat important, ils ont décliné ma proposition. En effet, la dénomination même du projet n'a aucun sens pour la population de Cagnes.

**Jean-Claude COQUET**

Nous avons déjà abordé ce sujet. Je demande donc de nouveau au Directeur de s'exprimer sur ce point. Pour ma part, le terme « routier » englobe toutes les voies non ferroviaires. D'ailleurs, le projet initial proposait des alternatives routières.

**Monsieur TOUESCA**

Pour que la population se déplace, il faut lui expliquer précisément quels sont les tenants et les aboutissants du projet. Le libellé « contournement routier de Nice » n'a aucune signification pour les habitants de Cagnes.

**Jean-Claude COQUET**

Les premières réunions de débat public se sont tenues à Cannes, puis à Antibes ; la prochaine aura lieu à Valbonne. Ceci prouve que la ville de Nice n'est pas la seule concernée par ce projet et que nous avons fait notre possible pour impliquer toute la population concernée.

Moi-même, j'ai été étonné de cette appellation. Mais le libellé a été rédigé il y a deux ou trois ans.

**Monsieur TOUESCA**

Il faut changer la dénomination du projet !

**Jean-Claude COQUET**

Je demande à Monsieur le Directeur de répondre à ces objections.

**Lucien BOLLOTTE**

Le terme « routier » englobe tous les modes de transport routier, par opposition au ferroviaire et au maritime. Le dossier évoque d'ailleurs une autoroute. La dénomination du projet repose sur un raisonnement en termes de grande agglomération. Sur une carte de France ou d'Europe, Nice est ainsi une grande agglomération azurienne qui comprend Cagnes, Sophia-Antipolis, Villeneuve-Loubet, Menton, etc. De plus, je vous rappelle que le lancement du débat public fait suite à la DTA et aux décisions du CIADT.

**Jean-Claude COQUET**

Nous ne pouvons pas résumer le problème à une formule sémantique.

**Monsieur TOUESCA**

Le libellé du projet est important.

**Jean-Claude COQUET**

Je suis d'accord avec vous sur l'importance du libellé, mais nous ne pouvons pas perdre de temps, ce soir, sur ce sujet. Nous comptons sur vous pour l'expliquer à vos amis.

Monsieur Nègre, pouvez-vous intervenir, s'il-vous plaît ?

**Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer, Président de l'Agence de Déplacements et d'Aménagement des Alpes-Maritimes**

En tant que maire de Cagnes, je souhaite que ce débat soit le plus large possible. Je communiquerai donc auprès de la population de Cagnes-sur-Mer pour qu'elle se déplace en nombre lors des prochaines réunions. Nous menons un débat de fond sur l'aménagement du territoire des Alpes-Maritimes, de Théoule-sur-Mer à Menton. Je constate d'ailleurs que nombreux sont les responsables et présidents d'associations présents ce soir qui s'intéressent à l'avenir du département. Je suis persuadé qu'ils assisteront également à la réunion prévue à Cagnes-sur-Mer.

**Jean-Claude COQUET**

Je donne maintenant la parole à Monsieur le Vice-Président du Conseil régional.

**Monsieur le Vice-Président du Conseil régional**

Le Conseil régional aura l'occasion de faire part de ses propositions dans les cahiers d'acteurs. Ce n'est donc pas en tant que Vice-Président de cette instance que j'interviens ce soir.

Je croyais que la thématique de cette réunion portait sur le transport de marchandises.

**Jean-Claude COQUET**

Ce sera l'objet de la seconde partie du débat.

**Monsieur le Vice-Président du Conseil régional**

Auparavant, je me permettrai de donner mon avis sur ce sujet.

Je considère que le travail effectué par la DDE sur le thème du transport de marchandises est incomplet. En effet, le constat d'un encombrement de l'autoroute en 2020 ne prend pas en compte la nécessité de transférer une partie du fret routier et autoroutier sur le ferroviaire et le maritime. Je souhaitais donc que soient présentées ce soir ces solutions alternatives. Le transport des matières dangereuses par voie ferrée a été évoqué. Pourquoi donc, par exemple, ne pas empêcher le transfert du transport de ciment de la vallée du Paillon des trains aux camions ? Je reconnais que ce débat est difficile à mener au sein d'une commune qui perd aujourd'hui le peu de fret ferroviaire dont elle bénéficiait. Pourtant, d'ici à 20 ans, le fret aura de plus en plus de difficultés à se faire par voies routière et autoroutière, du fait, notamment, de la chute de la production de pétrole. La question du coût des transports routiers se posera forcément à cette échéance. Je suis étonné de constater que le document de la CPDP ne considère l'évolution du coût des carburants que de façon très résiduelle.

Sur l'ensemble des réunions prévues, trois prennent en compte les volets routier et autoroutier. Nous pouvons débattre de ces questions, mais quelles que soient les solutions proposées, elles seront forcément mauvaises. Il faut tenir compte du fait que le transport des marchandises doit se faire, à tous les niveaux – régional, national, européen – autrement que par voie routière.

Par ailleurs, le débat sur les transports collectifs n'a pas considéré toutes les solutions possibles. Monsieur Berkesse a évoqué le TCSP Antibes-Valbonne. D'autres projets sont en cours d'étude, comme le transport de Cannes à Le Cannet ou la prolongation du tramway de Nice. Au sein du département, les transports collectifs représentent à peine plus de 6 % des déplacements. Pouvons-nous nous satisfaire de ce chiffre et mettre les dossiers de transport en commun de côté pour les 20 ans à venir ? Nous demandons que les dossiers de transport collectif soient pris en compte avant d'envisager les solutions de résorption des flux de véhicules individuels ou poids lourds sur l'autoroute. Il y a d'autres priorités, aujourd'hui, que la résorption des problèmes routiers.

**Xavier GODARD**

Merci pour votre intervention, qui nous permet de faire la transition sur la partie thématique de cette réunion. Auparavant, je laisse au Président le soin de lire les questions restantes portant sur le débat de proximité.

**Jean-Claude COQUET**

Monsieur Fleury, d'Antibes, demande : « Pourquoi le dédoublement de l'A8 n'est-il envisagé que sur une partie et pourquoi ne pas aménager le tronçon entre Biot et Les Bréguières en voie rapide dédiée au développement des transports en commun, notamment aux TCSP ?

**Monsieur FLEURY**

Pourquoi doubler l'autoroute au lieu de transformer la partie existante en voie rapide accessible aux transports en commun et aux futurs TCSP, et éventuellement au public ? Parallèlement, la Départementale pourrait être transformée en voie autoroutière, en appliquant les solutions 1 ou 2.

Par ailleurs, la voie entre Grasse et Antibes, qui pourrait être aménagée en voie rapide, est négligée. Il suffirait pourtant de créer une seule voie rapide supplémentaire pour le public, les TCSP et les transports en commun et de doubler l'autoroute pour le transit régional, national et international.

**Jean-Claude COQUET**

Monsieur le Directeur, pouvez-vous apporter brièvement des éléments de réponse ?

**Lucien BOLLOTTE**

Les objectifs de cette question concernent l'utilisation optimale de l'infrastructure existante. Pourquoi ne pas prévoir une circulation de transport collectif sur des emprises réservées à l'autoroute ou en d'autres termes, pourquoi ne pas tendre vers une spécialisation des trafics ? Il faut bien considérer les fonctionnalités qu'implique cette proposition : le fait de réserver des voies d'autoroute aux transports collectifs répond-il à une demande ? Est-il possible d'y exploiter des transports collectifs à proximité de la clientèle concernée, avec des points d'échange adaptés ? Les réponses à ces questions ne sont pas forcément pertinentes en termes d'équipements de transport collectif. Nous ne sommes pas opposés à un examen de ces propositions, elles méritent toutefois une réponse plus approfondie par écrit et un débat.

**Monsieur FLEURY**

Ce type de projet est-il susceptible d'être étudié ?

**Jean-Claude COQUET**

Je vous invite à participer à l'atelier qui se tiendra le 6 décembre prochain sur ce sujet et à repreciser votre question à cette occasion.

**Monsieur FLEURY**

Par ailleurs, je n'ai pas parlé d'autoroute pour les transports en commun et les TCSP mais de voie rapide. L'autoroute serait déplacée.

**Lucien BOLLOTTE**

J'avais bien compris votre question dans ce sens.

**Jean-Claude COQUET**

Nous devons maintenant passer à la deuxième partie du débat. Nous répondrons par écrit aux questions auxquelles nous n'avons pas répondu à l'oral. L'ensemble sera consultable sur le site Internet de la CPDP.

**Xavier GODARD**

Excusez-nous de n'avoir pas répondu plus longuement aux questions posées. D'autres réunions thématiques porteront sur ces questions. Ainsi, le 5 décembre, à Cagnes-sur-Mer, la réunion du débat public abordera les possibilités de dynamisation des politiques de transports collectifs.

Nous passons maintenant à la deuxième partie thématique de notre soirée.



## **Introduction de la thématique du jour : quel transport de marchandises, quel trafic poids lourds en 2020 ?** **Quel rééquilibrage en faveur des transports maritime et ferroviaire ?**

**Xavier GODARD**  
Membre de la CPDP

Cette thématique a déjà été introduite par Monsieur le Vice-Président du Conseil régional. Le dossier du maître d'ouvrage accorde beaucoup d'importance aux problèmes de congestion et de sécurité routière posés par le trafic des poids lourds sur l'A8 ainsi qu'à ses enjeux sur l'activité économique de la région. La progression du trafic de poids lourds est-elle inéluctable ? Quels en sont les facteurs ? Est-il possible de la limiter ou de la réduire ? Cette croissance des échanges de marchandise va-t-elle se perpétuer au cours des prochaines décennies et quelles en sont les alternatives ? Est-il possible, par exemple, de transférer ce trafic sur des modes alternatifs, tels que le merroutage et le ferroutage ? La réalité que recouvre le transport par voie maritime ou voie ferroviaire est large : il peut s'agir de transporter les camions par bateau ou train, ou uniquement les marchandises. Mais dans la mesure où ces marchandises doivent être acheminées jusqu'à la gare ou jusqu'au port, le trafic routier demeure inéluctable, ne serait-ce que de manière combinée. La réalité est souvent plus complexe que ne le laisse présager la simplicité des questions.

Au-delà de ces problématiques liées aux modes alternatifs, est-il possible d'envisager des formules de péage routier spécifiques aux poids lourds en tant qu'outil de régulation du trafic sur les autoroutes azuréennes ?

Les différentes interventions que je vous propose d'écouter maintenant permettront d'éclairer ce débat. Vont successivement s'exprimer, Monsieur Mignerey, Chef de la mission de développement durable, stratégie, recherche et études générales au sein de la Direction générale de la Mer et des Transports du Ministère ; Monsieur Boudouin, chercheur au CRETLOG et Directeur du bureau d'études Jonction, spécialiste des questions de logistique ; Monsieur Croc, Directeur régional de RFF. Ce dernier a récemment participé à un débat public en tant que maître d'ouvrage. Il nous propose ce soir un exposé sur le potentiel des nouvelles infrastructures ferroviaires à l'horizon 2020.

Après ces exposés et les échanges qui suivront, trois invités interviendront : Monsieur Capeletti, membre de la Fédération nationale des transporteurs routiers ; Monsieur Houlgatte, Président du Conseil de développement de la CASA ; Monsieur Molinari, Secrétaire scientifique du GIR-Maralpin.

Je laisse maintenant la parole à Monsieur Mignerey.

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

**Pascal MIGNEREY**

**Chef de la mission développement durable, stratégie, recherche et études générales  
Direction générale de la Mer et des Transports, Ministère du Transport**

Mon exposé portera plus particulièrement sur les autoroutes de la mer. Mon propos répondra en partie à la question d'un participant au débat portant sur les problèmes posés par le report modal.

Je commencerai par quelques chiffres, issus d'une enquête qui sera bientôt rendue publique. Ces chiffres mettent en avant les enjeux des reports de marchandises et l'importance du trafic routier de marchandises dans la région. Un poids lourd sur cinq traversant les Pyrénées, dans le sens Espagne-France, se rend en Italie ; un poids lourd sur deux traversant les Alpes, dans les sens Italie-France, se rend en Espagne ; parmi l'ensemble des poids lourds traversant les Alpes, 45 % passent par Vintimille.

La volonté de la politique nationale des transports consiste clairement à reporter le trafic routier sur d'autres modes alternatifs ou complémentaires à la route, ainsi qu'à dynamiser et améliorer l'attractivité de ces derniers. Malgré cela, le trafic routier de marchandises reste et restera dans des parts modales excessives, voire insupportables. Ces modes alternatifs sont au nombre de trois, sans compter le fret aérien : ferroviaire, fluvial et maritime. Je développerai ce soir les caractéristiques du fret maritime.

### **I. Le concept d'autoroutes de la mer**

Une autoroute de la mer est un service maritime roulier et régulier de transbordement de poids lourds ou de remorques. Ce service peut être accompagné : les chauffeurs montent leur camion à bord d'un navire, voyagent avec lui, le débarquent et terminent leur route. Il peut aussi être non accompagné : le chauffeur dételle sa semi-remorque qu'il laisse au port et rentre avec son tracteur ; la semi-remorque est montée à bord par un tracteur dédié ; à l'arrivée du navire, un autre chauffeur récupère la semi-remorque. Actuellement un tel service n'existe pas sur la Méditerranée ou sur l'Atlantique. En Europe, seule la Mer Baltique compte quelques autoroutes maritimes.

L'autoroute de la mer se distingue du cabotage roulier classique par le fait qu'il s'agit d'un service côtier – et non de desserte des îles –, alternatif et parallèle à un itinéraire terrestre routier, régulier et cadencé, c'est-à-dire à horaires fixes. Cet effet cadence est important dans le secteur du transport de marchandises. Le but de ce service est de reporter des camions, non des marchandises, de la route vers la mer.

Les avantages de ce type de service se mesurent d'abord au niveau du développement durable, stratégie au coeur de nos orientations politiques de rééquilibrage modal, au niveau national et européen.

- Il permet une réduction des émissions de gaz à effet de serre, à condition que le taux de remplissage des navires soit suffisant.

- Il aide à lutter contre la pollution atmosphérique, les poids lourds étant à l'arrêt.
- Il induit une baisse de la consommation énergétique, du fait de la massification de plusieurs camions sur un seul navire.

Les avantages des autoroutes de la mer en termes de sécurité sont également considérables, que ce soit au niveau de la circulation routière ou du transport des matières dangereuses. Enfin, ce type de service améliore la fluidité routière en général.

## **II. Les conditions de fonctionnement**

Une autoroute de la mer ne peut fonctionner que sous certaines conditions.

Il faut disposer d'un navire roulier à grand rendement. Les services de cabotage existants actuellement, à Toulon, ou entre l'Espagne et l'Italie, sont mixtes et reçoivent à la fois des poids lourds, des passagers et des véhicules particuliers. Il est possible de mettre en service des navires rouliers purs, ne recevant que des poids lourds. Le coût de construction de tels navires étant très élevé, de l'ordre de 35 à 75 millions d'euros, ils doivent évidemment être rentables.

Par ailleurs, ce service implique des aménagements portuaires spécifiques. Or un certain nombre de ports ne sont pas adaptés et ne permettent pas aux camions de pénétrer rapidement dans le port et de monter à bord du navire. Les quais et la circulation au sein des ports doivent donc être aménagés afin d'améliorer la fluidité et l'efficacité du passage portuaire.

Ce service se doit d'être pertinent, ce qui est moins évident dans la pratique qu'en théorie. Ainsi, les avantages en termes de développement durable et d'économie d'énergie ne sont plus valables si le remplissage des navires est insuffisant. C'est le cas également du ferroviaire. Faire fonctionner des trains ou des navires avec des taux de remplissage très faibles peut en effet s'avérer contre-productif en termes de pollution, de gaz à effet de serre ou d'économies d'énergie, par rapport à la solution routière. Les navires doivent également être situés sur des axes de circulation pertinents par rapport aux trajets des poids lourds, afin d'éviter à ces derniers de faire des détours pour atteindre le lieu d'embarquement. Les transporteurs doivent réorganiser leur logistique et les chargeurs améliorer leur image pour que la marchandise soit transportée en toute confiance. Les formalités administratives et douanières existant dans les ports doivent être simplifiées. Enfin, dans la mesure où il s'agira d'autoroutes internationales, une bonne coordination entre les pays concernés est nécessaire.

## **III. Les décisions et l'avancement des projets**

Le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a défini ce que devraient être les infrastructures en France d'ici 2025. Il a d'ores et déjà décidé de la création de deux autoroutes de la mer, l'une sur la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord, l'autre sur la Méditerranée, de façon à établir des relations avec l'Espagne, notre voisin le plus dynamique en matière d'échanges de marchandises.

L'Etat s'est également engagé sur le financement de ces projets et l'a prévu dans le cadre de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF). Cette agence, dont le rôle est

essentiellement de financer des TGV, pourra être amenée, pour la première fois, à participer au financement de navires.

#### **IV. Les autoroutes de la mer en Méditerranée**

L'autoroute de la mer méditerranéenne reliera la France à l'Italie et à l'Espagne. Le cabotage maritime actuel assure déjà des liaisons directes entre l'Espagne et l'Italie et allège d'autant les autoroutes françaises.

#### **V. L'exemple de la liaison Toulon-Rome**

Un navire assure le trajet Toulon-Rome, trois fois par semaine, depuis fin janvier 2005. Cette liaison est prise en charge par les compagnies maritimes Louis Dreyfus Armateurs et Grimaldi Group. La capacité de transport de ce navire est de 150 camions, 160 voitures et 400 passagers. Le prix du trajet est d'environ 450 euros pour un poids lourd avec son chauffeur, à comparer aux 800 euros de frais nécessaires pour un transport par la route. Enfin, la traversée dure 14 heures, soit six heures de moins que par voie routière. Les trafics augmentent progressivement, bien qu'ils restent encore légèrement inférieurs aux prévisions de l'armateur : 200 poids lourds ont été transportés en février, 400 en mars, 550 en mai, 770 en juin et 1 140 en juillet, soit un taux de remplissage de 43 %, taux encore insuffisant pour assurer l'équilibre économique de la liaison. La fréquentation du navire est essentiellement italienne, avec un taux de 65 % d'usagers Italiens contre 35 % d'usagers Français.

L'Etat soutient financièrement cette ligne, par l'octroi d'une aide au démarrage d'un million d'euros sur deux ans. Au vu des études, les perspectives d'un transfert de plus de 100 000 poids lourds par an de la route vers la mer, soit plus de 7 % du trafic routier passant par le Sud des Alpes en 2004, ne semblent pas hors de portée. Cette liaison a vocation à devenir une autoroute de la mer en cas de montée en puissance du service et d'augmentation des fréquences.

#### **VI. Conclusions**

Les autoroutes de la mer sont un service nouveau en France. L'idée est séduisante et semble pertinente. Cette solution peut trouver un champ de développement spécifique dans la mesure où elle représente une alternative aux itinéraires routiers longs et difficiles. De plus, les camions ne nécessitent pas d'équipements spéciaux et les chauffeurs ne circulent que sur des courtes distances.

Ce service complète les offres de report modal existantes, comme les conteneurs ou les autoroutes ferroviaires, sans remplacer le transport combiné classique. Il ne constitue cependant pas une panacée pour décongestionner les axes autoroutiers majeurs et ne résout pas tous les problèmes de rééquilibrage modal en France.

#### **Xavier GODARD**

Merci Monsieur Mignerey, vous pourrez intervenir au cours du débat pour nous éclairer sur d'autres aspects de ce sujet. Avant de passer à l'exposé suivant, je vous propose de répondre à une ou deux questions posées par le public.

**Madame ALINAT, Association des Sept Communes contre l'A8 bis**

Ma question porte sur le financement de ce service. Le seul chiffre cité par Monsieur Mignerey s'élève à un million d'euros d'aide au démarrage. Ce montant est dérisoire par rapport aux coûts de construction des navires et d'aménagement des ports nécessaires à la mise en œuvre de ces autoroutes. Ce montant est également largement inférieur à celui que l'Etat est prêt à engager dans le projet de contournement de Nice.

Tant que les rapports financiers seront aussi éloignés des besoins, tant que l'essentiel des financements portera sur l'investissement des infrastructures routières, comment les modes alternatifs pourront-ils être favorisés ? Sans une volonté politique affirmée d'inverser la tendance, les modes alternatifs de transport de marchandises ne pourront jamais prendre de l'ampleur !

**Pascal MIGNEREY**

Les volumes financiers engagés par l'Etat sont différents dans la mesure où il ne s'agit pas d'infrastructures, mais de navires et d'exploitation. L'Etat fournit une aide au démarrage, après autorisation de l'Europe – très vigilante sur ces questions – et ne peut pas se substituer à un service marchand. L'Etat aide donc les armateurs qui ont accepté de se lancer dans ce projet, malgré les risques qu'ils encourent. L'objectif est d'assurer l'attractivité et la viabilité économique de ce système.

Je reconnais que les chiffres engagés sont modestes, notamment par rapport au transport combiné, dont les aides s'élèvent environ à 25 millions d'euros par an.

**De la salle**

Je vous remercie pour votre exposé fort intéressant. A la fin des années 70 et au début des années 80, Gaston Deferre, Michel Pezet et des responsables italiens évoquaient déjà ce système. Il semble donc que ce projet n'évolue pas très rapidement.

Par ailleurs, j'ai assisté la semaine dernière à une réunion avec Monsieur Chabason, ancien membre du Ministère de l'Environnement et maintenant Président du Plan Bleu. D'après les documents réalisés par le Plan Bleu, le transport de marchandises sera amené, dans les années à venir, à être assuré par les poids lourds. ( ??)

**Xavier GODARD**

Je propose maintenant à Monsieur Boudouin de nous présenter son expertise sur les distances parcourues par les marchandises en fonction des modes de transports.

## **Exposé d'experts pour le compte de la CPDP**

**Daniel BOUDOUIN**  
**Chercheur CRETLOG, Directeur de Jonction**

J'évoquerai le cadre dans lequel se réalisent les transports de marchandises avant d'en revenir au contournement de la ville de Nice.

### **I. Croissance économique et développement des transports de marchandises**

Le transport de marchandises est la résultante d'une relation entre un producteur et un consommateur. L'évolution de la demande en transports de marchandises est liée à la dynamique économique des territoires. Plus le développement économique est important, plus les transports augmentent. L'équilibre se fait aux alentours de 2 %. Si la croissance est supérieure à ce taux, la valeur ajoutée du transport augmente plus que celle de l'économie. Par exemple, 3 % de croissance entraîneront entre 4 et 5 % de développement des besoins en transports de marchandises, tous modes confondus.

Par ailleurs, les notions de coût du transport ou de qualité de service ne sont qu'un aspect du problème. Le transport de marchandises fait partie de l'ensemble d'une chaîne logistique et ne peut donc s'analyser sans référence à l'organisation des entreprises et à leurs activités annexes : conditionnement des produits, préparation des commandes, gestion des stocks. Les transports sont assujettis à cette organisation logistique, cette dernière pilotant le système. Le lieu de réalisation des opérations de gestion des flux est déterminant sur le trajet et le mode de transport utilisé. La distance a également un impact direct sur le mode de transport.

La mondialisation des échanges et l'exacerbation de la concurrence sont autant d'éléments de croissance des échanges de marchandises. Ainsi, les échanges de marchandises en France ont augmenté de 3,3 % par an en 25 ans tandis que la croissance économique sur la même période était de 2,2 %. Les conséquences de cette mondialisation sur les produits disponibles au sein des MIN et de la grande distribution ont d'ailleurs été évoquées par une personne du public. De plus en plus de produits sont effectivement fabriqués hors de France, voire hors d'Europe.

### **II. Etat des lieux**

Depuis 20 ans, le mode routier s'affirme toujours plus au détriment du transport ferroviaire ou combiné rail-route. Pourtant, les enquêtes effectuées auprès de la population européenne signalent qu'à 90 %, celle-ci souhaite que les modes alternatifs à la route que sont le fer, le maritime et le fluvial soient développés. Parallèlement, d'après une enquête effectuée auprès de 300 grandes entreprises pourvoyeuses en fret, 75 % des entreprises déclarent ne pas vouloir dépendre d'un seul mode. Les entrepreneurs sont en effet particulièrement conscients des risques environnementaux, sociaux, énergétiques et de saturation, qu'implique l'utilisation d'un seul mode de transport. La multiplication des poids lourds sur autoroute est probablement due à la non adaptation des autres modes aux exigences des chargeurs, voire à la non compétitivité de ces modes par rapport à la route.

### III. Les différents types de trafic

Les chiffres que je vais vous citer sont une extrapolation des résultats d'une enquête effectuée il y a deux ans, car je n'ai pas encore pris connaissance des résultats de la dernière enquête frontière réalisée. Les autoroutes comptent trois types de trafic.

- Le trafic de longue distance, c'est-à-dire supérieur à 500 km, concerne en moyenne un camion sur trois en France. Sur l'A8, le seul transit international direct entre l'Italie et l'Espagne représente 1 750 poids lourds par jour, soit plus d'un camion par minute ou encore l'équivalent d'une cinquantaine de trains.
- Le trafic de moyenne distance, dit aussi trafic régional, compris entre 100 et 500 km, représente environ 50 à 70 % du trafic global sur autoroute. La grande distribution est le moteur principal de cette demande puisqu'elle représente à elle seule un tiers du trafic général sur autoroute
- Le trafic de courte distance, c'est-à-dire inférieur à 100 km, est essentiellement lié à la logistique urbaine : bâtiments, travaux publics. Ce type de trafic fluctue énormément en fonction des lieux considérés.

Dans les conditions géo-économiques actuelles, seul le trafic longue distance peut être transféré de la route vers d'autres modes. Certaines possibilités de report sont également envisageables pour le trafic de moyenne distance. En revanche, le trafic de courte distance est difficilement transposable sur d'autres modes, mais il peut être amélioré en termes d'organisation.

### IV. Le trafic routier de marchandises dans le département des Alpes-Maritimes

La part du transit dans le département des Alpes-Maritimes reste faible par rapport à l'ensemble des trafics. En revanche, les flux qui intéressent l'agglomération niçoise sont très majoritaires : 100 000 livraisons sont ainsi réalisées quotidiennement au sein de la zone concernée par le projet de détournement routier de Nice. Les échanges à l'intérieur du département représentent 14 000 poids lourds et 25 000 utilitaires par jour, tandis que 3 500 poids lourds, soit 15 % du trafic total, traversent le département. La majorité des échanges inter départementaux sont tournés vers l'Ouest, avec 6 000 poids lourds par jour, contre 400 poids lourds par jour orientés vers l'Est du département. ( ?)

Le département des Alpes-Maritimes n'articule pas les flux. Cet espace est logistiquement dépendant d'autres secteurs géographiques, comme la basse vallée du Rhône, dont il subit les échanges. Sa situation frontière, l'absence de carrefour, un foncier rare et cher, la relative proximité géographique de la zone marseillaise sont autant d'éléments qui font que les bases logistiques et les centres décisionnels se situent en dehors du département.

Pour modifier les pratiques de transport, il faudrait changer les organisations logistiques – mais où trouver le foncier ? – et les performances du réseau ferré – dans ce cas, quel opérateur choisir ?

## **V. Quelle évolution des trafics en 2020 ?**

Les différents modèles d'évaluation de l'évolution des trafics évoquent le taux alarmiste de 60 % de camions supplémentaires sur les routes dans 20 ans. Sauf à modifier la demande – mais ceci est un autre débat –, les actions visant à orienter différemment les flux ne peuvent porter que sur l'offre d'infrastructures et la politique des transports.

Comme l'a souligné une personne du public, tant que les règles seront celles appliquées aujourd'hui, il ne faut pas espérer un report modal fort. L'intérêt des autoroutes de la mer est significatif pour les échanges Espagne-Italie mais les données géo-économiques ne sont pas très favorables aux flux français. La part du transport ferroviaire est aujourd'hui très faible dans les Alpes-Maritimes. Il ne représente que 3 % en émission et 9 % en réception. Il paraît difficile d'évoluer vers des schémas très différents à l'avenir. Seul le transit entre Lyon et Turin peut facilement être reporté sur voie ferrée.

Le discours de ces dix dernières années affirmant la volonté de reporter les transports de marchandises sur d'autres modes que le routier n'a pas été suivi d'effet. Toute évolution significative sera difficile car les systèmes logistiques en place et les organisations socio-économiques qui accompagnent le transport n'évoluent que très lentement.

### **Xavier GODARD**

Je vous remercie, Monsieur Boudouin, pour cet éclairage très utile pour notre débat, malgré votre conclusion pessimiste sur les possibilités de report. Je laisse maintenant la parole à Monsieur Croc. Nous poursuivrons par une phase d'échanges avec le public avant d'écouter les interventions de nos invités.



**Michel CROC**  
**Directeur régional Réseau Ferré de France PACA**

Mes propos feront parfois doublon avec ceux des deux derniers intervenants, dans la mesure où nos analyses sont concordantes.

## **I. Le rôle des modes alternatifs dans le transport de marchandises dans la région PACA**

### **1. Le transport ferroviaire**

Notre principale préoccupation, aujourd'hui, est liée à l'importance du trafic routier, qui devrait continuer à croître dans les prochaines années. Les autres modes peuvent-ils contribuer à infléchir cette évolution et si oui, comment ? En 2001, 184 millions de tonnes de marchandises ont circulé dans la région. Le transit, avec 25 millions de tonnes, n'en représente qu'une faible partie.

Aujourd'hui, dix trains par jour franchissent la frontière à Vintimille, soit 5 % du marché rail-route. Les cinq sixièmes de ces flux sont émis par la zone industrielle de Fos-Berre. Une très faible part correspond à du trafic de transit. ( ?)

L'essentiel du trafic ferroviaire qui traverse le département des Alpes-Maritimes correspond à de l'exportation de Marseille vers l'Italie. Le réseau de fret espagnol reste très peu performant, par rapport à l'itinéraire par Modane, où passent 90 % des flux de transit ferroviaire entre la France et l'Italie. L'ouverture de la ligne Perpignan-Barcelone permettra sans doute de changer la donne.

### **2. Le cabotage maritime**

Le transport maritime assure aujourd'hui la moitié du trafic de transit direct entre l'Espagne et l'Italie. La capacité annuelle des 18 allers-retours hebdomadaires actuels entre ces deux pays est de l'ordre de 500 000 camions. Ce mode de transport est en mesure de concurrencer encore plus le trafic routier, notamment avec le développement des autoroutes de la mer. Il offre donc de réelles perspectives de développement.

### **3. Une vision d'avenir pour rééquilibrer le partage modal**

Pour stabiliser le trafic routier à son niveau actuel, soit 3 400 poids lourds par jour, les modes maritime et ferroviaire devraient transporter un supplément de trafic équivalent à 2 000 poids lourds par jour, soit environ 60 trains, d'après les chiffres annoncés tout à l'heure par Monsieur Boudouin. Sur les longues distances entre l'Espagne et l'Italie, le transport maritime s'inscrit donc comme l'alternative naturelle. Les deux tiers du trafic à détourner pourraient ainsi être transportés par trois à quatre navettes quotidiennes à créer entre l'Espagne, mais aussi la France, et l'Italie.

#### 4. Quel rôle pour le ferroviaire ?

L'atout actuel du mode ferroviaire réside dans la qualité de l'itinéraire *via* Modane, qui permet l'accès vers les gros marchés de l'Italie : le Piémont et la Lombardie. A court et moyen terme, la capacité de cet itinéraire devrait être renforcée, grâce à deux actions :

- l'augmentation du gabarit du tunnel de Fréjus, qui limite aujourd'hui le passage des véhicules de transport aux camions citernes ; les travaux en cours permettront de renforcer les services d'autoroute ferroviaire en ouvrant l'accès à tous types de camions ;
- la modernisation et l'amélioration de l'itinéraire de Chambéry à la frontière.

A plus long terme, la liaison Lyon-Turin doublera la capacité et améliorera encore les performances et la productivité de l'itinéraire.

## II. L'impact des nouveaux membres de l'Union européenne sur les corridors de trafic de transit à travers la France

Les flux originaires d'Espagne qui se dirigent vers l'Ouest de l'Europe, traversent la France *via* Bordeaux ou la ligne Montpellier-Lyon, contournant ainsi la Côte d'Azur. La carte fournie par le Réseau Ferré Italien permet de constater que les grands corridors de fret paneuropéens qui intéressent l'Italie sont ceux qui relient l'Italie aux ports du Nord de l'Europe, ainsi que la traversée Ouest-Est de l'Europe, de Lisbonne à Turin, *via* Barcelone, Marseille puis Lyon. Les Italiens n'ont pas pour projet de développer le transport de fret sur la Côte d'Azur. D'une part, les relations entre Marseille et Gênes, qui sont deux ports concurrents, sont faibles. Les clients de Gênes se situent au Nord du pays et non en France. D'autre part, l'Italie s'apprête à diminuer voire fermer ses installations de fret de Vintimille. Les investissements réalisés actuellement sur la ligne – augmentation de la vitesse à 200 km/h et passage sous la montagne – sont essentiellement destinés aux voyageurs.

Les flux importants de produits qui viennent de Fos et de la zone de production marseillaise seront reliés à l'autoroute ferroviaire Espagne-Lyon-Italie d'Ouest en Est, et à l'axe Nord-Sud français, qui collectera les produits issus de l'Ouest de la France.

## III. La LGV PACA

Le fret ferroviaire en PACA souffre d'un double déséquilibre : l'Ouest de la région exporte plus qu'elle n'importe tandis que l'Est importe 320 000 tonnes de produits par an et n'en exporte que 80 000 tonnes. Ces importations sont essentiellement constituées de voitures, pour la ville de Cannes, et de produits de grande consommation pour la distribution : eaux minérales, autres boissons, etc.

La LGV PACA libèrera de la capacité sur la ligne classique et quelques sillons sur la ligne littorale, permettant le développement de services régionaux et du fret de proximité. Ces lignes pourront alors faire l'objet de transports combinés, à condition d'aboutir sur des bases logistiques mises au service de la grande distribution. Le fret n'exige que peu de besoins supplémentaires, dans la mesure où l'utilisation des sillons, ainsi que la régularité et le taux de remplissage des trains de marchandises

pour le fret peuvent encore être améliorés. Une très faible partie du transit est susceptible d'être intéressée par cet itinéraire. Une éventuelle mixité de la ligne ne serait donc pas pertinente, mais très coûteuse, pour un impact marginal sur le transit.

Par ailleurs, les TGV pourraient compléter les trains de fret pour le transport de courrier, de colis ou des produits de haute technologie, qui justifient un transport rapide et coûteux.

## **Deuxième phase d'échanges avec le public** **(réunion thématique)**

### **Xavier GODARD**

Nous passons maintenant à la phase d'échanges avec le public. Un certain nombre des questions rédigées ne seront pas reprises, dans la mesure où les exposés présentés y ont parfois répondu. Je laisse la parole au public.

### **Un représentant des Amis du rail**

D'après les différents exposés que nous venons d'entendre, 1750 poids lourds transitent chaque jour sur l'A8, entre l'Italie et l'Espagne. L'intégralité de ce trafic ne pourra pas être pris en charge par les autoroutes maritimes, dont la mise en service peut être très longue, ou par le mode ferroviaire, car la voie nouvelle n'inclue pas le ferroutage pour de multiples raisons. Ces poids lourds continueront donc à circuler sur nos côtes et à s'ajouter au trafic de voitures particulières. Nous allons assister à une explosion du nombre de véhicules sur les autoroutes dans les années à venir.

Par ailleurs, tous les intervenants de ce soir ont débattu des transports collectifs et de l'intermodalité. Or aucun des projets annoncés au cours de ces vingt dernières années n'a été réellement mis en œuvre. Par exemple, la première pierre de la troisième voie littorale entre Cannes et Nice, annoncée depuis 20 ans et inscrite dans le Contrat de Plan 2000-2006, ne sera posée qu'en janvier prochain. Cette troisième voie contribuera pourtant au contournement de Nice.

Pourquoi tous les projets de transport collectif – voie littorale, raccordement avec les chemins de fer de Provence, TCSP – ne sont-ils pas mis en œuvre avant le lancement du chantier de contournement routier, qui ne servira à rien ?

### **Xavier GODARD**

Nous nous éloignons du thème du jour, c'est-à-dire du transport des marchandises.

### **Un représentant des Amis du rail**

La réunion de ce soir n'a pas débuté par ce thème mais par un exposé général sur le projet de contournement routier de Nice sur lequel je souhaite me prononcer.

Si les projets de transports collectifs sont mis en œuvre, le projet de détournement routier de Nice reste-t-il pertinent ?

### **Xavier GODARD**

Je propose que nous regroupions les questions et les réponses. Je donne donc la parole à un autre participant

### **Un représentant de l'Association des Sept Communes contre l'A8 bis**

L'exposé de Monsieur Croc nous a démontré que les études sur les transports de marchandises n'avaient aucun sens. J'attends de voir quelle tournure prendront les projets futurs. ( ??)

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

Ma question s'adresse à Monsieur Croc. Nous attendons toujours la décision finale de RFF sur la LGV PACA. Cette décision aura des répercussions sur le projet de contournement de la Nice. J'ai aujourd'hui du mal à dissocier ces deux projets.

Quand aurons-nous accès à la conclusion de RFF sur la LGV PACA ? Sans connaissance de cette décision, je ne peux pas finaliser le cahier d'acteurs que je souhaite remettre à la CPDP.

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

A l'écoute ce débat, j'ai l'impression de revenir vingt ans en arrière, lors du débat sur l'A8 bis : les chiffres avancés par la DDE sur l'explosion du trafic routier sont identiques ; le même amalgame est fait entre l'A8 et le contournement de Nice. Les problèmes de saturation de l'autoroute qui se posaient en 1986 se posent de nouveau aujourd'hui. A l'époque, il avait été proposé de reporter le problème sur le moyen pays. Tous les maires de la région s'étaient ligüés contre cette solution et avaient fait des propositions reprises par Monsieur Vejdovsky. Les experts nationaux avaient également conclu de l'inopportunité du projet de l'A8 bis. Nous sommes finalement parvenus à un projet structurant en 1995. Aujourd'hui, la dénomination du projet a changé. Ce débat est tronqué et sera probablement attaqué en justice si la dénomination n'en est pas modifiée. De plus, les objectifs du projet sont détournés, dans la mesure où il s'agit d'aménager des échangeurs pour structurer de nouvelles zones d'activités et augmenter les profits.

Avant toute prise de décision, nous exigeons une modification de la dénomination de ce projet. Nous attendons également la publication des résultats du débat sur la LGV et sur la mise en commun d'un système coordonné des transports au niveau départemental.

### **Xavier GODARD**

Nous avons entendu votre message.

### **Docteur GILLARD**

Je répète que ce débat est détourné de son objectif initial et que nous n'accepterons pas, juridiquement parlant, un projet à moitié ficelé.

**Xavier GODARD**

Votre message a été enregistré. Nous devons maintenant débattre de la thématique du transport des marchandises et du trafic de poids lourds, qui n'est qu'une partie du dossier.

Les questions écrites que nous avons reçues portaient essentiellement sur les problématiques abordées au cours des exposés de nos différents intervenants. Je demanderai juste à nos invités et experts de répondre aux questions qui viennent d'être posées oralement.

**Michel CROC**

Le débat public sur la LGV a pris fin le 8 juillet ; la CPDP en a publié les comptes-rendus et la CNDP en a remis le bilan le 8 septembre. Suite à cela, RFF dispose de trois mois pour publier sa décision, qui sera annoncée avant le 8 décembre. Cette décision sera donc connue largement avant la fin du débat sur le projet de contournement routier de Nice.

L'objectif de mon exposé était de démontrer que le département des Alpes-Maritimes n'avait pas vocation à être un territoire de transit. Mais si aucune action n'est engagée, le nombre de camions sur les routes continuera à croître. La ligne Lyon-Turin reste une solution majeure d'absorption du trafic. Il faut bien distinguer la tendance des flux de circulation de la vocation du territoire.

**Daniel BOUDOUIN**

Ce n'est pas tant le transit qui est problématique, puisque des solutions maritime ou ferroviaire peuvent être apportées. Le trafic résiduel représente de loin la majorité du trafic routier, avec plus de 50 % du trafic autoroutier et 87 % du trafic sur les autres réseaux. Nos réflexions devront donc porter essentiellement sur ce type de trafic et sur les organisations logistiques à mettre en place pour acheminer les marchandises *via* le transport combiné, le TGV ou le réseau ferré classique.

**Xavier GODARD**

Monsieur Mignerey, pouvez-vous nous éclairer sur les solutions alternatives envisagées par le Ministère, en dehors des autoroutes de la mer ? Par ailleurs, je constate qu'aucune réponse n'a été donnée à la question portant sur un péage spécifique pour les poids lourds. Cette solution vous paraît-elle envisageable et opportune ?

**Pascal MIGNEREY**

Je ne partage pas le pessimisme de l'exposé de Monsieur Boudouin, bien qu'il affichait un positionnement plus optimiste dans sa dernière intervention. Le fait est que le département des Alpes-Maritimes est une région de grand transit. D'après les chiffres de l'enquête transit réalisée simultanément en France, en Italie, en Autriche, en Suisse et en Espagne, 57 % du trafic passant par Vintimille ne fait que traverser le territoire français. Or le grand transit est celui qui peut le plus facilement être reporté sur d'autres modes. Le pessimisme ambiant vient du fait qu'en France, depuis environ deux ans, la SNCF restructure son activité fret et le transport combiné rail-route – un

quart du fret français. Ces activités sont en baisse : suppression de terminaux, baisse du nombre de tonnes transportées au kilomètre. Cependant, cette restructuration a pour but d'assurer ensuite un meilleur essor du fret ferroviaire et du transport combiné, qui seront encore amenés à croître dans les vingt ans à venir. L'économie d'un pays ne peut pas se développer sans que ses transports n'évoluent. Les parts modales devront s'adapter à la croissance française du transport des marchandises, ce qui signifie que ces services en absorberont forcément une partie. Actuellement, la route est le mode de circulation le plus avantageux pour le transport de marchandises. Mais si le transport routier est saturé et se dégrade, les transporteurs, dont la première liaison est Catalogne-Lombardie, utiliseront d'autres services.

**Xavier GODARD**

Est-ce regrettable ou souhaitable ?

**Pascal MIGNEREY**

Le principe de la politique de report modal est de reporter le transport routier sur les modes alternatifs. C'est notamment l'objectif du projet Lyon-Turin, qui sera amené à capter une partie de la liaison Catalogne-Lombardie. Le fret ferroviaire, du fait de ces grands projets et de la notion de report économique, se développera encore.

**Xavier GODARD**

Je vous remercie Monsieur Mignerey, mais je suis obligé d'interrompre votre intervention pour laisser la parole à nos derniers invités : Messieurs Capeletti, Houlgatte et Molinari.

Le point de vue et les réactions d'un professionnel du transport routier, notamment sur les possibilités de report modal, nous intéressent particulièrement. Je laisse donc la parole à Monsieur Capeletti.

## **Deuxième intervention des invités**

**Roger CAPELETTI**  
**Président de la Fédération des Alpes-Maritimes**  
**Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)**

Nous constatons tous que, dans quelques années, il ne sera plus possible de circuler sur l'autoroute reliant Antibes à Nice-Est. Nous, professionnels du transport, souffrons particulièrement de cette saturation. Messieurs les intervenants et représentants d'association, si vous voulez que nous parvenions à une solution profitable pour tous, je vous prierai de limiter vos propos car je constate que nous nous écartons du débat. Les nombreux problèmes abordés au cours des échanges n'ont fait que nous éloigner du cœur de la thématique inscrite à l'ordre du jour.

Mon exposé concorde avec celui de Monsieur Boudouin. Le transit maritime ou ferroviaire se fera mais il n'absorbera pas la majorité du trafic. Le département des Alpes-Maritimes est décentralisé et compte quelques zones industrielles, à Monaco ou Grasse. Il sera impossible de supprimer le trafic de camions, que ce soit sur Le Paillon ou pour répondre aux besoins des cimentiers.

Sur les 14 000 véhicules qui circulent par jour, 7 % seulement sont des camions. Il est vrai que les transports routiers gênent et polluent. Mais les entreprises de transport routier sont aussi quotidiennement confrontées aux difficultés d'embouteillage et de surcoûts non répercutables. Les exigences de flexibilité n'améliorent pas la fluidité. Ainsi, la réglementation européenne sur les temps de conduite et de repos, adjointe au régime des grands secteurs, nous oblige à arrêter les véhicules avant livraison ou à la différer. Et en cas de ralentissements dus aux bouchons, les appareils sur la base desquels sont calculés les temps de travail des chauffeurs, les chronotachigraphes (?), continuent de fonctionner !

Essayons donc de nous accorder sur le contournement Antibes-Nice-Est et de faire avancer ensemble ce projet, sans retarder le débat. Sinon, nous risquons de nous retrouver dans la même situation que lors du débat sur l'A8 bis. Le jour où un véhicule prendra feu dans un tunnel, nous en serons tous responsables.

Je reste à votre disposition si vous avez des questions.

### **Xavier GODARD**

Je vous remercie, Monsieur Capeletti. Le problème de la sécurité sur les autoroutes que vous évoquez fera l'objet d'une réunion prévue en janvier 2006.

Je propose que nous écoutions les interventions des invités suivants avant d'aborder la troisième phase d'échanges avec le public.



**Jean HOULGATTE**  
**Président du Conseil de développement de la CASA**

Le débat public doit déborder du cadre physique évoqué jusqu'à présent. La problématique de ce projet concerne l'aménagement du territoire. Les choix effectués seront déterminants sur le long terme.

## **I. Mobilité et rapidité**

Parler de changements d'infrastructures impose de nous mettre d'accord sur les termes mobilité et rapidité.

Les hommes seront-ils plus ou moins mobiles, plus ou moins rapides, demain qu'aujourd'hui ? L'histoire démontre que l'homme est de plus en plus mobile et de plus en plus rapide ; il est ainsi passé de la marche à pied au cheval, puis au chemin de fer, à la voiture, à l'avion et enfin à la fusée. Il y a peu de chances pour que ce phénomène régresse. Nos sociétés humaines doivent donc reconsidérer leur organisation, ce qui demande du temps. S'ajoutent à ce problème des contraintes géopolitiques, l'effet de serre, les pollutions, etc. Nous ne pouvons pas continuer dans ce sens au risque de provoquer une explosion. Les principes fixés dans le protocole de Kyoto nous le rappellent à plus d'un titre.

La pénurie de pétrole, évoquée au cours du débat, est prévue pour 2050. Quant au coût intermédiaire du pétrole, les prix à la pompe prouvent qu'il est loin de se stabiliser. Quand il n'y aura plus de pétrole, nous devons bien trouver d'autres solutions ! La mutation des véhicules est incontournable. La saturation de l'espace dans les villes est un autre problème, peu abordé. Il y a incompatibilité entre la progression de la production de voitures et la constance des surfaces de voiries disponibles.

La deuxième partie du XXe siècle a érigé la voiture particulière et le camion en modes de transports privilégiés. Le XXIe siècle ne pourra pas être de la même mouture et devra inventer de nouvelles façons de se déplacer. Le problème est qu'aujourd'hui, en France, nous ne savons pas encore très bien comment y parvenir.

## **II. Quel rythme pour le changement ?**

Au sein du Conseil de développement, deux visions contradictoires prédominent sur le rythme du changement.

- Un premier groupe préconise le changement immédiat et un basculement rapide vers les transports collectifs. Il va jusqu'à suggérer l'arrêt des investissements qui favorisent la voiture particulière ou les camions.
- Un deuxième groupe considère qu'il est utopique de bouleverser nos modes de déplacement aussi rapidement et que le changement ne pourra se faire que dans la durée, sur une quinzaine d'années.

Ces deux visions sur le changement impliquent une modification radicale des comportements et des organisations de la cité et des modes de vie. Le choix entre ces deux hypothèses ne pourra être que politique et devra se baser sur des expertises. En 1997-1998, la DDE a lancé une étude, basée sur l'étude intermodale des transports Blanchet, sur l'impact de la généralisation des transports collectifs sur l'usage des voitures particulières. Selon les résultats de cette étude, si le temps d'attente d'un transport collectif est réduit de 10 %, l'impact sur l'usage de la voiture particulière reste très faible, aux alentours de 2 %.

Je pense que les simulations ne sont pas appropriées et doivent être réétudiées. Les estimations sur les besoins futurs et l'impact d'une généralisation des transports collectifs sont probablement mal ou insuffisamment appréciés.

### **Xavier GODARD**

Pouvez-vous, s'il-vous plaît, vous concentrer sur le thème du transport des marchandises ? D'autres réunions sur le thème de la circulation des personnes sont prévues dans le cadre du débat public.

### **Jean HOULGATTE**

Tous ces préalables concernent aussi bien les hommes que les marchandises, l'usage des voitures que l'usage des camions.

## **III. La mobilité et la rapidité du fret**

Les questions stratégiques liées à la problématique du fret font référence à la mobilité future des marchandises. Tous les exposés présentés ont mis en évidence que le fret augmenterait au cours des prochaines années, en dépit des déviations ou des reports sur les modes maritimes ou fluviaux. De plus, l'Europe consomme plus de biens de consommation que de matières premières et il est peu probable que les besoins diminuent rapidement. Or les caractéristiques de transport de ces deux types de marchandises ne sont pas exactement les mêmes.

En ce qui concerne la rapidité du fret, je ne connais pas de société humaine qui accepte de ralentir son économie et son rythme de vie. Le développement du fret aérien, qui accroît encore la rapidité des transports de marchandises, le prouve. De même, le recours au TGV pour le transport de certaines marchandises a tout à l'heure été évoqué.

La mobilité et la rapidité du fret augmenteront probablement dans les années à venir. Mais pour quelle fiabilité et pour quel service ? Les réponses à ces questions sont essentiellement politiques, du fait, par exemple, du monopole de la SNCF et de la variabilité des services que la compagnie offre à ses clients. Pour reconquérir des parts des marchés sur le trafic routier, la SNCF devra multiplier ses efforts.

#### **IV. Quel type de transport marchandises pour demain ?**

Un transport non polluant est urgent et vital. Le transport ferroviaire classique, l'autoroute ferroviaire, le fret maritime répondent à cette problématique. Mais un transport de point à point rapide et souple reste indispensable, dans la mesure où les points de production sont concentrés tandis que les points de consommation sont dispersés.

L'impératif est de libérer les centres-villes des camions et de rendre les cœurs historiques aux piétons, au risque de ne plus pouvoir y vivre.

#### **V. Conclusion**

La situation actuelle des transports dans le département des Alpes-Maritimes résulte de l'absence totale de vision stratégique sur l'aménagement du territoire, au cours de ces 50 dernières années. Les problèmes n'ont fait qu'être reportés au lendemain. Le débat public actuel doit être l'occasion de remédier à cette situation critique. Des choix fondamentaux s'imposent.

- Peut-on continuer à détruire l'environnement, à polluer la planète, à asphyxier les agglomérations par le développement anarchique et destructeur d'un mode de transport invasif et particulièrement polluant, celui des véhicules à pétrole ? Les politiques doivent se prononcer sur cette question et mettre en œuvre les possibilités de résorption de ces problèmes.
- Quels sont les moyens de substitution immédiatement disponibles ? Des projets de transports collectifs sont annoncés depuis plusieurs années, mais les réalisations sont rares. Quand disposerons-nous d'un schéma départemental des transports, préalable indispensable à l'irrigation d'une population dispersée ? Ce schéma départemental n'existe pas aujourd'hui. Comment apporter des réponses pertinentes quand les données stratégiques préalables ne sont pas clarifiées ?

Je me tourne vers la CPDP. Nous considérons qu'une expertise supplémentaire est nécessaire afin de répondre à toutes les questions qui précèdent. Nous ne pourrons pas donner un avis cohérent sur le tracé du projet de contournement, qui n'est qu'un aspect d'un problème plus large, tant que les réponses à ces questions n'auront pas été données. Nous ferons une erreur fondamentale si nous négligeons ce travail préalable.

#### **Xavier GODARD**

Nous avons bien noté votre suggestion, mais je crois que la mise en œuvre d'une étude stratégique n'est pas à l'échelle du débat public. Il s'agit d'un travail à mener sur plusieurs années. Ce débat doit au moins permettre d'en amorcer le lancement.

**Jacques MOLINARI**  
**Secrétaire scientifique du GIR-Maralpin**

Monsieur Houlgatte a parfaitement abordé le problème du transport des marchandises. Ce dernier ne peut être traité que dans une démarche autre que celles exposées au sein de cette tribune. Nous devons, sans tarder, mettre en œuvre une démarche rétroactive, c'est-à-dire fixer des objectifs puis chercher à les atteindre.

Je souhaiterais revenir sur un aspect que le GIR-Maralpin n'a cessé de défendre : les questions de transports et de déplacements doivent être traitées dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Depuis les lois de décentralisation, nous avons assisté au mitage industriel de la France entière, accompagné de la réalisation d'autoroutes qui ont favorisé le déplacement des camions. Nous sommes aujourd'hui victimes de cette dispersion des activités industrielles et techniques et d'un réseau routier essentiellement conçu pour les camions. Remonter la pente ne sera pas facile et nous ne savons pas vraiment comment nous y parviendrons. Peu d'actions dans ce sens ont été engagées dans le département des Alpes-Maritimes. C'est pourquoi nous devons tourner nos regards vers nos voisins européens. A ce propos, je regrette que la CPDP n'ait pas retenu les propositions que nous avons faites au cours des premières rencontres, bien avant l'ouverture du débat public. Nous avons alors insisté sur le fait que la CPDP devait consulter et éventuellement inviter nos voisins européens à intervenir sur cette tribune. D'autres CPDP l'ont fait, non sans efforts ni réticences, mais les résultats en ont été extrêmement positifs. Aujourd'hui, le débat sur le projet de contournement routier de Nice est largement entamé, pourtant nous n'avons toujours pas eu le plaisir d'accueillir nos voisins italiens.

Par ailleurs, je m'aperçois, en écoutant les propos de Monsieur Croc, que nous ( ?? ) sommes peu informés de ce qui se passe au-delà de nos frontières. Pour l'anecdote, il y a deux jours, deux responsables de la SNCF ont été ravis d'être conduits jusqu'à Gênes par nos soins, pour découvrir les infrastructures ferroviaires italiennes et les programmes d'investissement réalisés en Ligurie pour développer le fret et le chemin de fer.

Les Italiens ont également une longue expérience du cabotage maritime, même si ce service n'est pas aussi fructueux qu'ils l'espéraient. Actuellement, la capacité de transport maritime du bassin nord méditerranéen est de 550 camions par jour ; le taux de remplissage atteint à peine 50 %. Ce n'est pas une raison pour se décourager. Cette remarque vaut également pour le fret par voie ferrée. Je suis désolé d'entendre Monsieur Croc prétendre qu'il ne sert à rien de prévoir la mixité de la ligne. Actuellement, le trafic fret sur cette ligne est d'un demi million de tonnes par an. Il s'élevait à 2 millions de tonnes par an il y a 20 ans. A cette même époque, le trafic routier était de 3,5 millions de tonnes par an. En 20 ans, le trafic routier a été multiplié par six, tandis que le trafic ferroviaire était divisé par quatre. Parallèlement, en Italie, la totalité de la ligne était à voie unique. Aujourd'hui, de grands travaux sont réalisés sur cette voie afin de la doubler et d'adapter ses caractéristiques aux exigences du transport actuel. Je refuse d'entendre des propos prétendant qu'il n'est pas possible d'acheminer un certain nombre de trains de marchandises sur cette ligne. Il est au moins possible de faire autant qu'il y a 20 ans !

Nous sommes de fervents partisans de la ligne Lyon-Turin et nous devons tout faire pour qu'elle se réalise. Mais, est-il suffisant de ne disposer que d'une seule ligne ferroviaire franco-italienne ? Dans le même temps, et bien avant nous, les Suisses auront réalisé les deux percées de base de la NLFA. Rapportés à la tonne traversant les Alpes, les investissements suisses représentent le double des investissements consentis par la France pour réaliser la ligne Lyon-Turin. Rapporté à la population des deux pays, le rapport serait de 1 à 20.

Il y a deux jours, le Directeur des Transports de la région Ligurie me détaillait le programme ferroviaire de la région. Le montant des investissements consentis s'élève à 7,5 milliards d'euros d'ici 2012. La plupart des chantiers sont déjà engagés, y compris le Capso-Valico, un tunnel de 35 kilomètres, tracé pour une vitesse de 260 km/h, mixte fret-voyageurs. Parallèlement, la France propose une A8 ter, après de nombreuses précautions oratoires qui ont fini par faire reconnaître qu'il ne s'agit pas d'un projet de contournement de Nice à strictement parler.

Les poids lourds ont beau être moins nombreux que les voitures, ils pèsent considérablement sur la fluidité du trafic. Les représentants du maître d'ouvrage en sont parfaitement conscients. J'en ai pour preuve l'exemple suivant : il y a quelques semaines, lorsque l'interruption de la circulation des poids lourds a été opérée sur le réseau routier des Alpes-Maritimes, la fluidité du trafic était considérable. Il suffit donc de réduire le trafic poids lourds pour que la circulation s'améliore. Quelle fluidité gagnerons-nous avec la mise en route des TCSP ou la desserte littorale de la ligne historique ?

Tant qu'une ligne nouvelle mixte traversant la totalité des Alpes-Maritimes ne sera pas mise en œuvre, il n'y a aucune raison d'entreprendre un quelconque tracé autoroutier dans ce département.

## **Troisième phase d'échanges avec le public** **(réunion thématique)**

### **Roger CAPELETTI**

J'ai connu le ferroutage il y a 50 ans. A l'époque, à Nice, il y avait le rail-route sur lequel on pouvait embarquer des semi-remorques et des conteneurs. Il a été supprimé il y a quatre ou cinq ans. Pour embarquer un conteneur aujourd'hui, il faut se rendre soit à Avignon, soit à Marseille. Le ferroutage, a été abandonné il y a 40 ans. Nous ne cessons de nous écarter du cœur du débat. Cette réunion a pour objet le contournement Antibes-Nice-Est. Or les exposés évoquent la circulation des camions en centre-ville. Quel rapport avec le sujet de la réunion ? Monsieur Houlgatte, si vous avez une solution pour supprimer les camions qui traversent Nice, je suis preneur, car cela fait dix ans que je me bats sur le thème des livraisons en ville. Nous perdons du temps et j'ai autre chose à faire qu'écouter ce genre de propos.

### **Jean HOULGATTE**

Permettez-moi simplement de dire qu'il y a plusieurs façons d'aborder les problèmes : soit à court terme, comme vous le faites ; soit à long terme, comme nous le faisons lorsque nous considérons l'avenir des collectivités.

### **Roger CAPELETTI**

Le contournement routier de Nice est un problème qui exige un raisonnement sur le long terme.

### **Xavier GODARD**

Le débat a bien lieu : des positions différentes ont pu s'exprimer. Le souci de la CPDP est de rendre ce débat efficace pour aller au cœur des questions, sans en rester à la périphérie. Si cet objectif n'est pas totalement atteint, nous essaierons d'y remédier lors des prochaines réunions.

Avant de conclure la soirée, je laisse le public réagir aux exposés de nos invités

### **Louis NEGRE**

Je souhaite préciser les propos de Monsieur Houlgatte dont je partage l'essentiel de l'analyse. Il est vrai que nous n'avons pas suffisamment réfléchi, au cours des décennies passées, sur l'aménagement du territoire. Les déplacements seront fonction des orientations que nous aurons fixées.

Dans le cadre de ma délégation, j'ai proposé au Président du Conseil général d'envisager un schéma départemental d'aménagement du territoire. Ce schéma offrirait une vision globale et permettrait de fixer des objectifs clairs et précis, qui permettraient ensuite de mettre en œuvre des actions efficaces.

**Jean HOULGATTE**

Nous souhaitons vivement que vous puissiez mettre en place le plus rapidement possible ce schéma départemental.

**Louis NEGRE**

Je terminerai en précisant que dans la feuille de route de l'Agence d'urbanisme, nous venons de terminer le schéma directeur d'équipement commercial. Nous engageons maintenant l'étude du schéma directeur des transports, qui sera fonction de ce schéma départemental que j'appelle des mes vœux.

**Marc BOVILLE, Antibois**

Au début du débat, je souhaitais poser une question concernant le projet Antibes-Nice-Est : quelle est la proportion de modes alternatifs à mettre en service pour soulager les flux de trafic et quelles sont les alternatives que vous envisagez ? Vous avez fait des prospectives de trafic jusqu'en 2020, mais pour amortir et rentabiliser ce projet, je pense qu'il faut étendre le champ des prévisions jusqu'en 2070. Votre étude a oublié d'intégrer les prospectives sur le taux d'utilisation des véhicules, aussi bien fret que voitures particulières, sur la période 2020-2070. Je rejoins, sur ce sujet, les perspectives de Messieurs Molinari et Houlgatte.

**Xavier GODARD**

Je suppose que vous vous adressez au maître d'ouvrage et non à la CPDP. Je lui laisse donc le soin de répondre à cette question : pourquoi avoir réalisé des études jusqu'en 2020 et pas à plus longue échéance, dans la mesure où la réalisation d'une telle infrastructure ne peut s'envisager que sur le très long terme ?

**Philippe UNTERREINER**

2020 sera la date de mise en service du projet. La durée moyenne d'étude et de construction d'une grande infrastructure de transports en France est en moyenne de 15 ans. Qui plus est, 2020 est la date de référence déterminée dans le cadre du débat public sur la LGV PACA. Nous avons souhaité assurer la cohérence des études de transports de ces deux projets.

Les durées de concession sont en moyenne de 65 ans. La concession sur le projet de contournement routier de Nice devrait démarrer en 2010. Ces durées peuvent paraître longues mais elles sont nécessaires pour assurer l'amortissement des investissements qui représenteront 2 à 2,4 milliards d'euros.

**Laurence DALSTEIN-RICHIER**

Je suis déjà intervenue au cours de la première réunion qui s'est déroulée à Nice. Je travaille sur les effets de la pollution sur les végétaux. Je ne fais partie d'aucune association mais je prétends

représenter les actifs qui utilisent quotidiennement l'autoroute. Tous les jours, nous sommes confrontés aux embouteillages, générateurs de pollution atmosphérique.

Je trouve ces débats forts intéressants mais je pense qu'il vaut mieux agir que discourir. Trois approches doivent absolument être développées : le maritime, le ferroviaire et la fluidité des véhicules légers sur l'autoroute. Ces développements peuvent parfaitement être réalisés sans antagonisme. Le fait qu'un maximum de camions soit déporté sur les voies maritime et ferroviaire permettra d'améliorer la fluidité des autoroutes, mais ne sera pas suffisant. Les véhicules légers contribuent aussi à la saturation du trafic. L'amélioration de la fluidité des véhicules légers sur l'autoroute permettra de réduire la pollution atmosphérique.

### **Xavier GODARD**

Monsieur Molinari souhaite commenter le graphique projeté sur l'écran.

### **Jacques MOLINARI**

Ce graphique qui présente l'expérience suisse appuie l'analyse de Monsieur Houlgatte : les décisions politiques sont déterminantes sur les résultats du trafic de marchandises transalpin : les pointillés rouges et noirs illustrent le développement du rail et de la route qui n'aurait pu se faire sans les mesures mises en œuvre par les pouvoirs publics, dont l'efficacité est remarquable

### **Xavier GODARD**

Je vous remercie pour cet éclaircissement. Ce document sera joint au dossier thématique et pourra être consulté.

### **De la salle**

Certains membres du public ont exigé le blocage complet de la circulation et la mise en service d'autres moyens de transports. Je considère que la politique du pire n'est jamais une bonne solution et je ne comprends pas que des personnes puissent tenir de tels propos.

### **Michel CROC**

Je suis d'accord avec les analyses de Monsieur Molinari, mais les conclusions que j'en tire sont différentes. Je suis d'accord sur la nécessité d'une action politique forte permettant le financement des différents modes de transport. Je suis d'accord aussi sur le fait qu'il faut mettre en place des offres qui ne font pas que répondre à une demande tendancielle. Par exemple, le trafic de poids lourds a commencé à diminuer en Suisse lorsque l'Etat a mis en place une taxation des camions traversant le pays, les revenus de cette taxe étant ensuite affectés à la politique ferroviaire. En revanche, un certain nombre d'éléments, y compris les investissements et la politique déployés par les Italiens, prouvent qu'il ne faut pas considérer les Alpes-Maritimes comme un lieu de transit.



Plutôt que de développer des infrastructures de transit à travers le département, il faut réfléchir à une politique qui favorise le détournement de ce transit.

### **Une habitante de la vallée du Paillon**

Dans la vallée du Paillon, la ligne de Breilles passe le long des cimenteries Picat. Un grand espoir était né dans la vallée quand un contrat a été passé avec RFF afin d'assurer le transport de produits cimentiers. Ce contrat a été rompu pour des raisons évoquées de manque de matériel. Les habitants de la vallée ont alors eu le sentiment d'une absence totale de volonté de développer ce type de transport.

Monsieur Capeletti nous a informés que le transport rail-route était en désuétude depuis 40 ans et qu'il fallait se rendre à Marseille pour faire transporter un conteneur. Parallèlement, d'autres discours annoncent un essor du fret dans les prochaines années. La fermeture des terminaux et la rupture des contrats avec les industriels remettent en question la réalité de cet essor. Quels sont les décisions et les faits qui permettent de présager d'une croissance du fret dans un futur proche ?

### **Jacques MIGNEREY**

Il ne faut pas confondre le transport du ciment en vrac et le problème des conteneurs. Il est vrai qu'un certain nombre de terminaux de transport combiné ont fermé car les systèmes n'étaient économiquement pas viables. Nous ne tenons pas à ce que les nouveaux systèmes qui se mettent en place ne fonctionnent que sur la base d'importants financements publics. La SNCF accusait des déficits considérables. Actuellement, nous redéployons le transport combiné sur les lieux où il est le plus pertinent. Les marchandises se conteneurisent de plus en plus, mais ceci ne nécessite pas pour autant un transport par poids lourds. Les conteneurs et les caisses mobiles peuvent être transportés directement sur des trains ou des navires. L'avantage du grand transit que nous avons évoqué est de permettre le report sur ces modes alternatifs. C'est la raison pour laquelle nous croyons au développement de ce type de fret. Néanmoins, le trafic local perdurera. Ce problème devra être résolu et c'est l'objet du projet dont nous débattons ce soir.

### **Roger CAPELETTI**

La principale raison de l'abandon du transport combiné est économique. Le coût du transport routier est moins élevé que celui du transport ferroviaire.

### **Un représentant des Amis du rail**

Les associations ont proposé un projet élaboré de réalisation d'un tunnel entre Biot et Saint-Isidore destiné au trafic international et aux poids lourds, ce tunnel rejoignant la solution 3 proposée par la DDE.

Par ailleurs, je constate qu'un certain nombre de remarques ont été formulées ce soir, que ce soit par le public ou par les intervenants. Est-il possible de modifier le titre du projet et de prolonger le débat

d'au moins neuf mois, de façon à laisser le temps à Monsieur Nègre de proposer un projet cohérent ?

**Xavier GODARD**

Il ne m'appartient pas de répondre à cette demande. Le débat rentre dans un cadre précis et ne peut pas être prolongé aussi facilement. En revanche, je pense qu'il est important que la dynamique et les réflexions stratégiques se prolongent au-delà de la durée officielle du débat public.

Je laisse à Monsieur le Président le soin de conclure la soirée.

**Jean-Claude COQUET**

Le débat est ouvert depuis un mois et se prolongera au cours des trois prochains mois. Nous aurons donc encore largement l'occasion de discuter du projet. Par ailleurs, des ateliers sont prévus pour approfondir les questions importantes. Je vous invite donc à vous y inscrire et à y participer.

Je vous remercie d'avoir participé à ce débat et vous propose de vous retrouver prochainement. En attendant, notre site Internet reste tous les jours à votre disposition.

## **Index**

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

Breilles.....	49	Monsieur BERNARD.....	12, 13
Capso-Valico.....	45	Monsieur FLEURY.....	23, 24
cimenteries Picat.....	49	Monsieur Gimenez.....	20
Docteur GILLARD.....	37	Monsieur JAUBERT.....	37
Henri Camas.....	19	Monsieur MECHESENSKY.....	18, 19
Laurence DALSTEIN-RICHIER.....	47	Monsieur Tolario.....	20
Marc BOVILLE.....	47	Monsieur TOUESCA.....	20, 21