

Quatrième réunion du débat public sur le contournement de Nice Valbonne le 29 novembre 2005

SOMMAIRE

Accueil et ouverture - Exposé sur l'organisation du débat public	3
Jean-Claude COQUET Président de la CPDP	
Exposés du maître d'ouvrage	6
Lucien BOLLOTTE Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes Philippe UNTERREINER, Directeur Adjoint chargé de l'infrastructure et des transports à la DDE des Alpes-Maritimes	
Première intervention des invités	13
Ghislaine TOULEMONDE Premier adjoint du Maire de Valbonne Jean-Louis PAZZI Club des Dirigeants de Sophia-Antipolis	
Echanges avec le public	18
Première phase	
Comment nous déplacerons-nous en 2020 ? Toujours en voiture ou autrement ?	22
Xavier GODARD Membre de la CPDP	
Exposé d'un expert pour le compte du maître d'ouvrage	25
Franck TAILLANDIER Chef du Service Infrastructures et Transports à l'Observatoire Régional de Sécurité routière de la Direction régionale de l'Équipement PACA	
Exposés d'experts pour le compte de la CPDP sur le thème du jour	30
Marc WIEL Ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris, urbaniste, membre associé du Conseil Général des Ponts et Chaussées Gérard AUTHEMAN Bureau d'Études ISIS	
Echanges avec le public	35
Deuxième phase	
Deuxième intervention des invités	40
Christian HAHUSSEAU	

Directeur général adjoint pour les services techniques au Conseil Général des Alpes-Maritimes
Laurent LACHKAR
Conseil National des Professions Automobiles

Echanges avec le public

45

Troisième phase

Accueil et ouverture **Exposé sur l'organisation du débat public**

Jean-Claude COQUET
Président de la CPDP

Je vous remercie de prendre place. Je suis Jean-Claude Coquet, Président de la CPDP sur le projet de contournement routier de Nice. Je suis heureux de retrouver pour cette quatrième réunion à Valbonne un certain nombre d'entre vous, déjà présents précédemment. Je suis heureux également de constater la présence de nouveaux participants et leur souhaite la bienvenue. Sans eux, le débat ne serait pas ce qu'il doit être. Un débat public réussi implique une participation large et diversifiée, ce qui est le principal objectif de notre commission.

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

- **le grand projet**

Le projet est celui du contournement de Nice ; selon une vision plus large, c'est le problème des déplacements dans l'agglomération azurée qui est posé. Le maître d'ouvrage est le Ministère des Transports et de l'Équipement et plus précisément son représentant local, le Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes, qui vous exposera dans quelques minutes ce projet.

- **la commission**

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

- **le public**

C'est vous et tous ceux qui vous représentent (élus politiques, représentants professionnels, syndicaux ou associatifs).

J'insiste sur le fait que, dans cet exercice de démocratie participative, le citoyen a toute sa place.

I. Composition et missions de la CPDP

La CPDP comporte un Président et cinq membres, dont trois se trouvent ce soir à mes côtés. Le siège, où je vous invite à venir nombreux, est situé à Nice au 9, rue Henri Matisse. C'est votre maison ; vous pouvez venir y consulter notre abondante documentation.

La mission de la CNDP et de la CPDP est d'appliquer la loi, c'est-à-dire les articles du Code de l'Environnement nés de la loi Barnier de 1995 qui avait introduit dans le droit français la notion de débat public et de la loi de 2002 relative à la démocratie de proximité. La procédure est donc tout à fait récente. La loi impose que les grands projets soient soumis à un débat public, en amont des procédures traditionnelles que sont les enquêtes publiques. Il ne faut pas confondre ces deux étapes. Le débat public porte sur l'opportunité, l'objectif et les fonctionnalités ; il ne porte pas sur les tracés, même si les références à certains points sont parfois utiles. La loi donne à la CNDP le statut

d'autorité administrative indépendante. Ni la CNDP ni la CPDP ne se prononcent sur le fonds du projet car elles interviennent en toute neutralité. C'est au Ministère des Transports et de l'Équipement, le maître d'ouvrage, de décider de la suite à donner au projet, au vu du bilan du débat.

II. Le déroulement du débat

1. Le calendrier

Le débat, pour lequel neuf réunions publiques sont prévues, s'achèvera à la fin du mois de février 2006. Au plus tard deux mois après la clôture du débat, les comptes-rendus et bilans seront publiés et adressés au maître d'ouvrage. Ce dernier disposera de trois mois au plus pour faire connaître sa décision, qui devrait donc intervenir avant le mois de juillet 2006. Il indiquera si le projet est abandonné, différé ou poursuivi, en précisant dans ce cas sa forme et ses conditions.

La prochaine réunion se tiendra le 5 décembre 2005 au soir à Cagnes-sur Mer ; la suivante aura lieu le 16 janvier 2006 à Mouans-Sartoux. Il est important que le public en soit d'ores et déjà informé pour pouvoir participer. Par ailleurs, deux ateliers de réflexion sont prévus en vue d'approfondir des sujets précis :

- le premier, sur le thème des projections de déplacement et des effets potentiels d'une politique volontariste en matière de transports en commun, aura lieu le 30 novembre 2005 au CADAM ;
- le second, sur le thème des scénarios à imaginer pour une amélioration du trafic entre Antibes et Nice-Est, se tiendra le 6 décembre 2005.

Ces ateliers se dérouleront de 9 heures 30 à 13 heures, sur invitation. Pour l'atelier de demain, il ne reste plus de place disponible et j'invite ceux qui le souhaitent à se manifester pour l'atelier du 6 décembre 2005. Vous devez pour cela remplir les formulaires se trouvant sur vos sièges.

2. Le rôle de la CPDP

Le rôle de la CPDP est essentiellement concret, puisqu'elle doit assurer l'organisation pratique et l'animation du débat. A cet effet, elle permet la diffusion d'une information complète, transparente et objective. Deuxièmement, elle met en place des moyens d'expression accessibles à tous, comme les réunions publiques. Enfin, la CPDP établit, à la fin du débat, un compte-rendu exhaustif de son déroulement et des opinions émises.

3. Les principes sur lesquels s'appuie la CPDP

Le rôle concret de la CPDP ne doit pas lui faire oublier les grands principes sur lesquels elle s'appuie :

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

4. Information et participation du public

Comment vous, le public, pouvez-vous vous informer ? Il vous suffit de demander et lire les documents diffusés par la CPDP, consulter les études du maître d'ouvrage déposées au siège de la CPDP et à la DDE, poser des questions par courriers, courriels, carte T, Internet, téléphone ou lors des réunions publiques. Vous pouvez également visiter le site Internet du débat. La bonne information du public doit être la première qualité d'un débat public.

Quant aux documents diffusés par la CPDP, certains sont déjà disponibles en grand nombre et sont présentés sur les tables à l'entrée de la salle. D'autres journaux sont prévus : vous pourrez vous abonner grâce à la carte T, pour les recevoir directement. Tout ce qui est produit par écrit est aussi consultable sur notre site Internet.

Comment participer ? Le public peut venir aux réunions publiques, qui permettent une confrontation d'idées et font évoluer le projet. Vous pouvez aussi formuler des avis ou des questions par écrit (courriers, courriels, etc.). Enfin, les groupements et collectivités peuvent produire des cahiers d'acteurs pour présenter leurs points de vue, bien argumentés, sur quatre pages. Il ne faut pas négliger cette possibilité, car ces documents présentent vraiment un intérêt essentiel pour le débat.

5. Le programme de la soirée

La présente réunion comporte deux parties.

- La première concerne le projet en général et ses répercussions locales, sur Valbonne et la zone de Sophia-Antipolis.
- La seconde traitera le thème des déplacements individuels ou « Comment nous déplacerons-nous en 2002 ? Toujours en voiture...ou autrement ? », exposé par mon collègue Xavier Godard.

Je donne la parole à Monsieur le Directeur Départemental de l'Équipement, à qui j'accorde vingt minutes.

Exposés du maître d'ouvrage

Lucien BOLLOTTE

Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes

Philippe UNTERREINER,

Directeur Adjoint chargé des infrastructures et des transports à la DDE des Alpes-Maritimes

Lucien BOLLOTTE

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

Je représente ici la DDE des Alpes-Maritimes, accompagné de mes collaborateurs. Nous considérons que le débat public sur le contournement routier de Nice constitue une étape importante pour enrichir ce projet dont l'objectif est une meilleure circulation d'est en ouest dans le département des Alpes-Maritimes.

Je rappelle que la DDE des Alpes-Maritimes, en tant que service décentralisé du Ministère des Transports et de l'Équipement, porte la politique des transports de l'État dans tous ses modes (ferroviaire, maritime, aérien et routier). En effet, la politique des transports et des déplacements est multimodale. Dans les Alpes-Maritimes, la Directive territoriale d'aménagement (DTA) affirme clairement la priorité aux transports collectifs et précise les axes de développement du ferroviaire et du maritime. Ce n'est qu'au-delà du nécessaire développement de ces modes de transport que la Directive prévoit, de façon complémentaire, la réalisation des études pour la réservation des emprises du futur contournement de Nice. C'est dans ce cadre multimodal que nous souhaitons aborder le projet de contournement de Nice, à partir des trois questions du débat :

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

Le projet du contournement de Nice est porté par l'État, mais ce débat est le vôtre. Aussi, nous vous livrons les études que nous avons conduites et qui nous ont amenés à envisager trois solutions. Nous accueillerons néanmoins favorablement toute autre solution ou combinaisons de solutions permettant de répondre à une meilleure circulation et de meilleurs déplacements d'est en ouest dans le département des Alpes-Maritimes.

Nous sommes convaincus que l'ère du tout routier est révolue ; le développement des transports collectifs apparaît comme une exigence. Les collectivités sont conscientes de leur responsabilité en matière de développement des transports collectifs ; de nombreux projets, portés par les collectivités locales et autorités organisatrices des transports, sont d'ailleurs en cours. Ils aboutiront dans les prochaines années. Nous en avons tenu compte dans nos études préalables. Nous estimons

en effet que, dans le département des Alpes-Maritimes, il faut encourager une politique volontariste des transports collectifs tout en renforçant parallèlement à moyen terme l'armature routière pour améliorer la sécurité et la fluidité des déplacements d'est en ouest.

Je passe maintenant la parole à Philippe Unterreiner, Directeur adjoint chargé de l'Infrastructure et des Transports, qui va vous exposer notre projet.

Philippe UNTERREINER

J'essaierai de vous résumer en quinze minutes les cent pages du dossier du débat public, qui représentent plus de trois ans de travail et d'études. Je ne serai pas exhaustif et vous invite à poser des questions ensuite sur ce projet d'envergure qui permettra de mieux circuler d'est en d'ouest dans le département des Alpes-Maritimes.

I. Le diagnostic de la situation actuelle et future

Vous connaissez l'état de la circulation : allongement des trajets, parcours incertains, augmentation du trafic poids-lourds, risques d'accidents accrus, difficultés d'accès et de secours. Comment réagir face à ce diagnostic ? 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 comprendre et poser un diagnostic avant de définir des objectifs en fonction de la volonté politique, pour proposer ensuite des solutions. Nous avons préparé ce débat public par une phase intense de deux ans de concertation avec les collectivités locales et les associations. Nous attendons un débat public ouvert permettant d'éclairer le choix du projet de contournement de Nice, qui engage l'avenir du département.

Le diagnostic du territoire a porté sur les infrastructures et les transports, mais aussi sur l'environnement, la démographie et la socio-économie. Le département des Alpes-Maritimes bénéficie d'un environnement exceptionnel mais menacé. En vingt ans, 20 % de la bande côtière a été entamé par la péri-urbanisation. Le département est également caractérisé par une croissance soutenue de la population, concentrée sur le littoral – où vit plus de 95 % de la population, ce qui représente plus de deux tiers de la croissance démographique depuis les années 90. Ce phénomène entraîne des conséquences sur le foncier, des difficultés d'accès aux logements – y compris pour les actifs – ainsi qu'un éloignement des habitats, ce qui génère des déplacements de plus en plus nombreux entre le domicile et le lieu de travail.

Toutefois, le département dispose d'atouts incontestables dans le domaine du tourisme ou de la haute technologie ; les déplacements et l'accès à l'aéroport international de Nice jouent un rôle essentiel en la matière, notamment pour un pôle d'activités comme Sophia-Antipolis. En outre, le développement du département est fragilisé par les difficultés de circulation et les risques pesant sur l'environnement.

Les insuffisances de l'infrastructure routière proviennent du nombre limité d'axes est-ouest et de la structure en peigne, dont l'A8 constitue le manche et l'axe Cannes/Grasse, la pénétrante Cagnes-sur-Mer/Vence, la RN202, la RN202 bis et la vallée du Paillon représentent les dents. L'ensemble des dents du peigne renvoient le trafic sur l'autoroute A8, qui est l'unique armature assurant les liaisons

est-ouest. Les difficultés d'accès à Sophia-Antipolis seront abordées plus précisément pendant les périodes d'échange avec la salle.

La sécurité de l'A8, dont la géométrie est particulièrement difficile entre Saint-Isidore et Nice-Est, relève de la responsabilité de l'Etat au niveau national, mais aussi départemental. Ce tronçon connaît de fortes rampes, de nombreux virages serrés, des remontées de queues de bouchon en tunnels, une variation du nombre de voies (3 en montée et 2 en descente), une absence d'itinéraire de substitution – ce qui entraîne des perturbations lorsque l'autoroute est fermée – et des problèmes d'accessibilité des secours. Tous ces paramètres réduisent le niveau de sécurité de l'A8 entre Saint-Isidore et Nice-Est.

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

II. L'avenir du département des Alpes-Maritimes

Les tendances actuelles font peser des risques pour l'environnement, génèrent des difficultés de logement et de déplacement et engendrent une consommation de l'espace trop rapide, induisant une baisse de l'attractivité du département. Ces tendances ont été qualifiées de « scénario de l'inacceptable », d'où l'engagement d'une démarche concertée ayant abouti à l'adoption de la DTA le 3 décembre 2003 en Conseil d'Etat. Depuis vingt ans, les déplacements sont au cœur des débats sur l'aménagement du territoire, comme le rappelle l'abandon des projets relatifs à l'A58 et l'A8 bis. Aussi, la DTA a analysé les problématiques d'urbanisme, d'environnement et de déplacements, qui sont intimement liées, avant de fixer des objectifs d'aménagement du territoire pour le département dans les dix prochaines années en vue d'un renforcement de la cohérence des politiques dans la durée.

Les 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 et dont il convient de renforcer l'accessibilité sont la basse vallée du Var et Sophia-Antipolis.

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

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

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

Parallèlement, la Société ESCOTA met en sécurité les tunnels de l'A8 entre Saint-Isidore et la frontière italienne pour un investissement de 100 millions d'euros.

Malgré l'existence d'une politique volontariste, nous avons prévu une dégradation très nette des conditions de circulation sur l'A8. Nous avons essayé de comparer la situation en 2002 avec ce qu'elle sera devenue en 2020 ; nous l'appelons situation de référence. Nous n'avons représenté que le trafic sur l'autoroute, mais le trafic multimodal prend évidemment en compte les trafics en France et sur l'ensemble du département. Nous avons utilisé le code de couleurs suivant : vert pour la circulation fluide, orange pour la circulation dense, rouge pour la circulation critique et noire pour la circulation saturée. En 2002, nous pouvons constater une saturation constante de l'autoroute entre Antibes et Nice-Est, en particulier autour du seul échangeur qui permet d'accéder à Sophia-Antipolis. A l'horizon 2020, la partie entre Saint-Isidore et Nice-Est passe en situation critique ou saturée, ce qui démontre qu'à défaut d'infrastructure nouvelle est-ouest, l'A8 sera saturée en 2020. En conséquence, le projet du contournement de Nice s'avère nécessaire.

III. Les trois solutions du débat public

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

- 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, nous avons identifié, après concertation également, quatre conditions de réalisation.

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

Après étude de six options et plus de vingt scénarios contrastés, nous avons décidé de présenter au débat public trois solutions. Les deux premières proposent un dédoublement de l'autoroute avec une nouvelle infrastructure autoroutière indépendante de l'A8 actuelle alors que la troisième solution

consisterait à rajouter des ouvrages (tunnels ou viaducs) au tracé actuel. Les solutions 1 et 2 ont la même partie Est commune entre Saint-Isidore et Nice-Est ; en revanche, à l'ouest, la première s'arrête à Biot et se prolonge jusqu'à Antibes par un élargissement à deux fois quatre voies tandis que la solution 2 longue continue jusqu'aux Bréguières. Les deux premières solutions répondent aux trois objectifs tandis que la troisième n'y répond que partiellement. Je précise que le descriptif des solutions présentées s'appuie sur une étude établie à partir de fuseaux et non de tracés, qui seront étudiés lors des enquêtes publiques.

- **la solution 1**

La solution 1 courte propose un dédoublement de l'autoroute en souterrain entre le secteur de Vaugrenier et Nice-Est, avec une nouvelle infrastructure autoroutière, constituée de deux tubes unidirectionnels reliés entre eux par des galeries de liaison. La vitesse autorisée sera de 110 kilomètres/heure. Nous nous proposons d'implanter un échangeur sur la RD2085 permettant une amélioration de l'accessibilité par le nord-est de Sophia-Antipolis, un autre échangeur dans la vallée du Var en relation avec la RN202 bis et la RN202 ainsi qu'un demi-échangeur dans la vallée du Paillon permettant aux poids-lourds du Nord de la vallée de monter sur le contournement de Nice. Cette solution mesure 25 kilomètres de long, dont 20 kilomètres de tunnels et 2 kilomètres de viaducs, pour un coût estimé à deux milliards d'euros.

- **la solution 2**

La solution 2 longue repose sur le même principe que la solution 1. Elle commence aux Bréguières pour rejoindre la vallée du Var et propose un échangeur dans la carrière de La Roque pour améliorer l'accessibilité par le nord de Sophia-Antipolis. Les mêmes dispositions que pour la solution 1 sont préconisées à Saint-Isidore et Nice-Est. Cette deuxième solution, dite longue, mesure 28 kilomètres de long, dont 24 kilomètres de tunnels et 2 kilomètres de viaducs, pour un coût estimé de 2,4 milliards d'euros.

- **la solution 3**

La solution 3 consiste à rajouter des ouvrages (tunnels ou viaducs) aux deux tunnels existants entre Saint-Isidore et Nice-Est, de façon à bénéficier de trois voies de circulation au moins dans chaque sens. Cette solution est proche des propositions formulées par plusieurs associations.

La présentation de la coupe actuellement projetée sur l'écran vous permettra de mieux comprendre les différences entre les trois solutions proposées sur la partie entre Saint-Isidore et Nice-Est.

- Les solutions 1 et 2 permettent de relier par deux tubes parallèles, à la même altitude d'environ 40 mètres et selon un tracé rectiligne, les deux échangeurs existants de Saint-Isidore et Nice-Est ;
- L'aménagement sur place suit le tracé actuel de l'autoroute et en conserve les caractéristiques géométriques.

Les solutions 1 et 2 permettent une amélioration notable de la sécurité dans les tunnels et de la fluidité entre Saint-Isidore et Nice-Est ; la troisième solution ne répond pas à ces objectifs.

En cas de réalisation du projet, le contournement de Nice sera à péage ; un complément de financement sera nécessaire sous la forme d'une subvention publique d'équilibre à partager entre l'Etat et les collectivités territoriales. Par ailleurs, des modes de financement innovants sont actuellement envisagés par la Direction Générale des Routes.

A l'issue du débat, vers le printemps 2006, le Ministre des Transports et de l'Équipement devra prendre une décision sur les suites à donner. En cas de décision favorable, les enquêtes publiques seraient réalisées en 2010, faisant suite à une phase d'étude d'avant-projet en 2007 ; le début des travaux pourra intervenir en 2012 pour une mise en service à l'horizon 2020.

Nous nous situons aujourd'hui en amont des études d'avant-projet. Cette phase d'ouverture doit nous permettre de prendre en compte les propositions. Ayant essayé de vous présenter le plus simplement possible des problématiques difficiles, je vous encourage à poser toutes les questions que vous estimez utiles.

Jean-Claude COQUET

Merci, Philippe Unterreiner. Si vous avez des questions, je vous invite à les poser.

Joseph SPITERI, élu de la commune de Valbonne

Je serai bref. D'une part, nous savons que les Alpes-Maritimes sont placées sur une zone sismique à très fort risque, d'autre part nous avons tous en mémoire les incidents dramatiques survenus dans les tunnels du Mont-Blanc et de Mont Genève. Aussi, outre les accidents liés à la sécurité dans les tunnels, les concepteurs ont-ils tenu compte du risque sismique dans l'élaboration des deux solutions présentées, voire des trois ? Tous les experts s'accordent à dire qu'une catastrophe similaire à celle qui était survenue il y a cent ans dans notre département interviendra dans dix, vingt, trente, cent ou cent cinquante ans.

Jean-Claude COQUET

Cette dimension a bien été prise en considération par le maître d'ouvrage. Cet aspect sera traité lors de la réunion qui se tiendra le 16 janvier 2006 à Mouans-Sartoux ; les problèmes de sécurité et de sismicité des ouvrages seront abordés.

Lucien BOLLOTTE

Les conséquences des séismes sont très bien prises en compte pour les ouvrages de génie civil récents, neufs ou futurs et en particulier pour les tunnels, qui sont des ouvrages ancrés à la roche et dont les déformations tiennent compte des séismes. Des ouvrages comme ceux que nous construisons actuellement sur la 202bis intègrent complètement le risque sismique. Cet aspect n'est pas développé pour la raison qu'il ne fait l'objet d'aucun débat: les ingénieurs et techniciens appliquent les règles de construction parasismique. Quant à la problématique d'ensemble des dangers, je vous invite à la séance qui sera plus particulièrement consacrée à ce type de risque.

Jacques DUBOZ, habitant de Valbonne

Vous justifiez ces projets par une prospective à vingt ans, qui semble très précise. Avez-vous inclus la notion d'augmentation du prix de l'énergie, notamment de l'essence, dans votre modèle ?

Jean-Claude COQUET

C'est la question du thème de ce soir, sur lequel nous reviendrons dans la partie thématique. Je laisse le maître d'ouvrage donner quelques éléments de réponse.

Lucien BOLLOTTE

C'est effectivement le thème de ce soir, mais aussi de l'atelier de demain, qui analysera en détail la modélisation et ses paramètres. Le dossier du débat s'inscrit dans des problématiques développées au niveau du Ministère des Transports. Ainsi, l'hypothèse d'une hausse durable du prix des carburants est bien prise en compte dans la stratégie de développement durable du Gouvernement.

Première intervention des invités

Ghislaine TOULEMONDE
Premier adjoint du Maire de Valbonne

Jean-Louis PAZZI
Club des Dirigeants de Sophia-Antipolis

Ghislaine TOULEMONDE

Tout d'abord, je vous prie d'excuser l'absence de Marc Daunis, Maire de Valbonne Sophia-Antipolis, retenu à Marseille. Il devrait nous rejoindre un peu plus tard. Je tiens à remercier de leur présence l'ensemble des élus et des citoyens. Nous devons en effet nous féliciter de l'instauration de ce débat public sur le contournement routier de Nice, qui représente un enjeu crucial pour le département des Alpes-Maritimes et particulièrement pour notre commune. Je remercie également les membres de la CPDP – commission issue de la loi de démocratie de proximité du mois d'avril 2002 – pour le travail fourni et l'organisation de cette réunion à Valbonne.

L'analyse des solutions proposées

Les solutions proposées, la solution 1 et 2 en particulier, ne se cantonnent pas au simple contournement routier de Nice, mais concernent une grande partie du département, dont notre territoire. Toutefois, bien que le titre du débat public soit *Le contournement routier de Nice*, il n'est question que de dédoublement autoroutier.

La thématique d'aujourd'hui nous amenant à réfléchir sur les déplacements dans les Alpes-Maritimes à l'horizon 2020, je souhaite proposer un cadre consensuel à notre réflexion commune. Il me semble en effet nécessaire de mettre en avant deux types de problématique :

- la certitude que la temporalité proposée est correcte ;
- la prise en compte des projets d'aménagement structurant et alternatifs à la ville-automobile dans l'analyse de la saturation indéniable du réseau autoroutier actuel et futur entre Antibes et Nice-Est.

Certes, Lucien Bollotte nous a expliqué que les projets d'aménagement de la ville à l'automobile n'avaient *a priori* pas été oubliés dans les études préliminaires. En outre, si le processus de l'A8 est lancé dès maintenant, les travaux seront terminés en 2020. Ainsi, nous nous engageons dans un projet sans connaître exactement l'impact d'un maillage des transports en commun terminé préalablement à l'ouverture du nouvel axe autoroutier.

En conséquence, je considère qu'il faut inverser le calendrier, en réalisant d'abord des transports en commun en site propre, ferroutage, merroutage et construire des voies ferrées. Ensuite, il faudra résorber les problèmes ponctuels autoroutiers résiduels. L'ensemble de ces réalisations devront bien sûr respecter notre environnement et impliquer un développement maîtrisé de nos territoires.

Je ne m'étendrais pas sur la problématique aux abords de la ville de Nice, mais il me semble, en tant qu'usagère, que les thromboses à la sortie d'autoroute d'Antibes ou Nice sont générées par une configuration catastrophique. Il conviendrait dans un premier temps de résoudre ces problèmes.

Le rôle de la DTA

La mise en œuvre graduée des modes de déplacement alternatifs ne constitue pas une nouveauté, mais reprend tout simplement le document qui doit nous servir de référence, la Directive Territoriale d'Aménagement. La DTA a été souhaitée pour marquer une orientation profonde des politiques de déplacement et d'aménagement de notre département. En effet, les méfaits du développement exponentiel du département se laissent déjà entrevoir il y a cinq ans : concentration sur le littoral, nœuds et axes autoroutiers, mitage du Moyen-Pays en résidences secondaires essentiellement, pollution et augmentation des prix du foncier.

La DTA, document d'orientation élaboré pour fixer un cadre à notre développement futur dans une perspective de vingt ans, a mis en évidence la menace pesant sur l'environnement exceptionnel de notre département par une consommation irraisonnée de l'espace. Cette consommation ne répond ni aux besoins de logement des actifs, ni aux problèmes de déplacement. La DTA constituait également une réponse au projet autoroutier de l'A8 bis qui devait traverser de part en part l'ensemble du Moyen Pays, défigurant ainsi nos paysages et créant un appel d'air pour une spéculation immobilière effrénée. La mobilisation des habitants, des associations et de certains élus de l'ouest du département a stoppé ce projet d'infrastructure. Certains d'entre vous étaient présents lorsque nous avons brûlé le PIG à Valbonne. L'Etat et la Région ont alors souhaité réorienter le développement du département en mettant en avant les transports en commun (rail, tram, modes doux) en s'appuyant sur une croissance démographique modérée (0,10 % dans la DTA).

Les préconisations

L'optique adoptée par la DTA doit être poursuivie. En effet, aujourd'hui, malgré une inflexion forte des pouvoirs et collectivités publics – plus largement partagée aujourd'hui qu'il y a cinq ans –, nous subissons encore les affres de la logique d'aménagement qui a prévalu pendant des décennies. Par des politiques de prévention renforcée et des acquisitions foncières, nous devons chaque jour contrevenir à l'envol des prix du marché de l'immobilier sur notre commune et au-delà.

Pour contrer la pression foncière, la pollution de nos sites et le mitage urbain, la solution est de favoriser le développement des transports publics en site propre et la densification des zones d'habitation et d'activités. Les transports urbains doivent être envisagés sous cet angle à l'horizon 2020 afin de ne pas favoriser le tout automobile, mais envisager collectivement les moyens nous permettant de déconstruire la ville-automobile dont le département des Alpes-Maritimes est un paradigme.

Ainsi, un développement urbanistique maîtrisé nécessite à la fois une limitation des déplacements routiers et une valorisation des transports alternatifs. Les communautés d'agglomération, et plus particulièrement la CASA, oeuvrent en ce sens, par la création de transports en commun en site propre, les plans de déplacements des entreprises, le développement ferroviaire (TER et troisième voie littorale). Dans ce domaine, n'oublions pas que nous étions réunis il y a quelques mois pour un débat public concernant la LGV PACA.

Souhaiter la résolution des problèmes liés à la croissance étendue du trafic autoroutier doit nous amener à tenir compte de la situation du trafic à l'horizon 2020 en y associant les futurs aménagements en matière de transports alternatifs. Il nous a été indiqué que cette donnée avait bien été intégrée, mais nous aimerions comprendre comment.

Nous pouvons nous interroger sur le différentiel important de coût entre les solutions proposées. Il n'est en effet pas anodin d'engager la somme de 2 milliards d'euros pour une infrastructure autoroutière alors qu'une telle somme pourrait être consacrée au développement des transports alternatifs.

La situation particulière de Valbonne et de la CASA

La CASA, en accord avec l'ensemble des communes membres, dont Valbonne, a décidé de développer un projet politique fort, conçu autour d'un développement démographique mesuré. Pour le programme local d'habitat de la communauté d'agglomération, nous nous sommes basés sur une croissance démographique de 0,8 % par an, ce qui est légèrement supérieur à ce que prévoit la DTA pour l'ensemble du département. Les élus de la CASA ont manifesté leur volonté de préserver l'environnement de notre territoire autour du concept de ville-pays. Ainsi, tout projet et tout aménagement doit respecter ces choix politiques.

Les priorités d'aménagement de transport

Une infrastructure qui se contenterait de traverser d'est en ouest cette partie du département ne répondrait pas efficacement au problème des déplacements présents et à venir. Il convient de rappeler que le contournement d'une métropole comme Nice dont la situation est contrainte entre mer et collines et la desserte d'une technopole éclatée comme Sophia-Antipolis ne se posent pas dans les mêmes termes. Le problème de Sophia-Antipolis réside dans la maîtrise des flux automobiles, qui a un impact significatif sur les accidents, le mitage des paysages ainsi que sur le coût du foncier et du logement. En conséquence, nous considérons que les projets proposés par la DDE ne pourront pas endiguer ces difficultés ; ils pourraient même les aggraver. Il faut donc mettre en avant la solution des transports en commun en site propre entre Antibes et Sophia-Antipolis, voire au-delà, conformément aux préconisations de la DTA.

Par ailleurs, les priorités d'aménagement de transport pour la technopole sont les suivants :

- résoudre les problèmes des points noirs routiers aux abords sud du parc de Sophia-Antipolis ;
- hiérarchiser l'ensemble des voies départementales sur notre territoire ;
- distinguer clairement les voies de desserte et de transit ;
- favoriser les transports en commun.

Dans le domaine de la résorption des points noirs routiers, le département a largement avancé puisque les points noirs ont été précisément répertoriés et que les travaux ont commencé.

Le développement sur place

Je réaffirme notre volonté de favoriser le développement sur place de Sophia-Antipolis. Il existe encore dans la zone de Sophia historique, des ZAC non ouvertes au sud. Il n'est pas souhaitable de créer un appel d'air au nord de Sophia par un échangeur qui pourrait relancer des projets sur la zone

dite de Sophia II et favoriser un mitage d'entreprises comme celui qui s'est développé à Sophia-Antipolis.

Conclusion

La DDE a précisé que le financement serait pris en charge par les collectivités territoriales. Or nous savons que pour les solutions 1 et 2, le coût d'aménagement dépasse 2 milliards d'euros. En conséquence, le coût pour le contribuable sera important, de même que pour l'utilisateur, qui paiera un péage. Le montant de ces sommes doit inciter les collectivités territoriales et les élus à réfléchir sur nos valeurs (développement durable et maîtrise de nos territoires) et nos pratiques politiques (participation citoyenne et démocratie de proximité). Ce n'est qu'ainsi que nous parviendrons en 2020 à faire de notre territoire un champ ouvert aux transports alternatifs, ce qui est le préalable indispensable à toute forme d'infrastructure autoroutière d'une telle envergure.

Jean-Louis PAZZI

Bonjour Mesdames et Messieurs, je suis le Président de la Commission Transports et Déplacements du Club des Dirigeants de Sophia-Antipolis.

La situation

Je rappellerai tout d'abord que le parc de Sophia-Antipolis comporte près de 1 300 entreprises et rassemble un peu plus de 26 000 actifs, ce qui fait de ce parc une zone essentielle du développement économique de notre département. Les entreprises implantées, touchant surtout le domaine des techniques de l'information, de la télé-communication, de la santé et des sciences du vivant, constituent le cœur d'une technopole amenée à utiliser le vecteur de la communication avec d'autres entreprises à l'échelon régional, national, international ou au niveau de l'arc méditerranéen.

Actuellement, les salariés travaillant dans les entreprises du parc de Sophia-Antipolis rencontrent des difficultés en termes de transport. Des embouteillages se forment à l'entrée ou dans d'autres zones du parc aux heures de pointe. Depuis quelques années, le bassin d'habitat des entreprises de Sophia-Antipolis se disperse de plus en plus ; le nombre d'actifs habitant le parc, ses abords ou les communes voisines est faible. Beaucoup d'entre eux viennent de l'est du département ; de plus en plus d'entre eux viennent également de l'ouest, c'est-à-dire du Var.

Ainsi, l'usage de la voiture ayant continué à croître ces dernières années, nous observons que 90 % de nos salariés utilisent ce mode de transport.

La position du Club des Dirigeants

Face à cette situation problématique et préalablement à toute solution autoroutière, nous demandons un développement des transports en commun, ce que nous considérons comme indispensable. Par exemple, nous souhaitons le développement de la voie ferrée en un véritable TER régional cadencé, avec des temps d'attente relativement courts ; ce TER devra être relié par des transports en site propre au parc d'activité de Sophia-Antipolis. Ce projet est totalement indispensable. La desserte de Sophia-Antipolis doit être améliorée par un transport en site propre venant du littoral, mais aussi de l'est et de l'ouest du département.

Nous pensons toutefois que la politique de développement des transports en commun risque de s'avérer insuffisante pour desservir efficacement ce secteur dense en entreprises, mais diffus quant à son étendue. Malgré le développement des transports en commun, l'étalement urbain et celui des entreprises continuera à générer un trafic routier. La solution pour y remédier est de prévoir un rapprochement des zones de logement et de travail.

S'il s'avérait qu'après la réalisation de ces mesures le trafic routier continuait de croître, nous apporterions effectivement notre soutien au projet considéré. Parmi les trois solutions présentées, nous serions favorables la solution 2 longue. La solution 1 propose d'implanter un nouvel échangeur à proximité de l'existant en partie sud de Sophia-Antipolis alors qu'une saturation existe déjà ; en créant un nouvel échangeur, les difficultés d'entrée sur le site ne feraient que s'accroître. En revanche, la solution 2 offrirait un deuxième accès sur Sophia-Antipolis, avec probablement un accès par l'ouest plus développé.

En tout état de cause, nous souhaitons que les travaux réalisés respectent l'environnement. Aussi, la solution en tunnels paraît la plus adaptée à la préservation des paysages et de l'espace de surface. L'autoroute et d'autres voies existant dans le sens est-ouest empêchent la communication du parc dans le sens nord-sud. Nous ne voulons pas un nouveau barrage de ce type, sauf à ce qu'il puisse être réalisé en souterrain.

Nous souhaitons une rapidité d'accès à l'aéroport de Nice et au TGV. Ayant participé récemment au débat public sur la LGV, nous aimerions connaître les modalités de cohérence et d'harmonisation des projets d'autoroute et de LGV. En effet, ils interviendront vraisemblablement à peu près au même moment, en impliquant d'énormes travaux.

Echanges avec le public

Première phase

Jean-Claude COQUET

J'invite la salle à poser des questions sur la partie concernant le projet en général et les problèmes de proximité engendrés sur Valbonne-Sophia-Antipolis. Le débat est ouvert.

Une représentante de l'Association TRAVISIA

Je formule d'abord une remarque d'ordre général, qui s'est vérifiée à peu près partout. La construction de routes attire davantage de voitures, crée un appel d'air et compromet le report de la voiture sur les transports en commun, que souhaitent pourtant les élus.

Ma deuxième remarque concerne justement le développement des transports en commun, que les élus appellent de leurs vœux. Les travaux du tramway ont commencé à Nice. Je suis surprise qu'aucun projet de ce type ne voit le jour à l'ouest du département. La CASA, depuis sa création il y a trois ans, parle du TCSP Antibes-Sophia-Antipolis. Dans ce contexte, il est d'autant plus facile à la DDE de faire valoir la saturation de l'autoroute en proposant un dédoublement autoroutier. Ainsi, ce dédoublement, qui ne répond pas réellement au souhait des usagers, leur rendra cependant service.

Jean-Claude COQUET

Le premier point constitue un avis. Le second point est une question appelant réponse. Si le DDE a quelques éléments, je l'invite à vous les fournir, bien que ce ne soit pas exactement de sa compétence. Un élu en charge des problèmes de transports collectifs pourrait peut-être répondre.

Lucien BOLLOTTE

L'organisation des transports collectifs est de la compétence de la région en ce qui concerne les TER et du département et des autorités organisatrices de transports pour les transports interurbains. Depuis quelques années, les nouvelles communautés d'agglomération qui se sont constituées dans le département des Alpes-Maritimes se sont attelées à ce type de problèmes. Les autorités organisatrices de transports se sont rapprochées, comme en atteste la création d'un syndicat mixte de coordination des sociétés organisatrices. La DDE se réjouit que l'ensemble de ces collectivités et de ces institutions prennent en charge le problème des transports collectifs. Je ne peux en dire davantage, n'ayant pas compétence pour répondre.

Monsieur BAUDELET

Je voudrais souligner le problème de la répartition de la population, qui se concentre essentiellement sur la zone côtière, entre Nice, Saint-Laurent-du-Var, Cagnes-sur-Mer, Villeneuve-Loubet, Grasse,

Antibes et Cannes. La réalisation d'une nouvelle voie, telle que préconisée par la DTA, devra drainer et connecter toute cette population. Contrairement à ce qui est proposé, elle ne devra pas se trouver au nord de cette zone côtière ; elle devra relier toutes ces grandes agglomérations. Il faudra donc prévoir deux étapes :

- réaliser une voie joignant Saint-Isidore et le sud de Biot, conformément à la DTA, pour améliorer l'A8 en créant un prolongement plus fonctionnel ;
- réaliser une nouvelle voie à partir de la voie libre laissée par l'A8, en la joignant à l'ouest aux deux voies de la CD35, arrivant à Grasse et desservant Cannes.

D'ailleurs, la création de l'autoroute A8 visait initialement les relations inter-régionales ; elle est finalement devenue intra-régionale. La solution proposée permettrait d'éviter les problèmes liés à l'angle droit posé par l'autoroute A8 à hauteur de Saint-Laurent-du-Var. Après ces deux étapes, il resterait cependant à créer un tronçon au nord d'Antibes, reliant l'arrivée de l'ancienne A8 à la CD35.

Jean-Claude COQUET

Je m'excuse de vous interrompre, mais les explications sont compliquées pour ceux qui ne connaissent pas toute la géographie locale. Concluez et nous apporterons quelques éléments de réponse sur le projet que vous avez exposé.

Monsieur BAUDELET

Nous aurons ainsi une nouvelle voie dont le coût serait faible, étant donné qu'une grande partie existe déjà. Il faudrait juste améliorer l'A8 actuelle en réalisant le tronçon proposé par la DTA.

Lucien BOLLOTTE

Une réponse écrite serait plus complète. La DTA souligne effectivement l'importance de la densité sur la zone littorale. Les transports est-ouest sur cette zone sont concernés par le renforcement des transports collectifs et de la voie ferrée littorale. Sur la possibilité de support de l'A8 pour la création d'une nouvelle voie, je considère que cette proposition mérite d'être étudiée. Elle rejoint les solutions tendant à conférer d'autres fonctions à l'A8 (boulevard urbain, voie support d'autobus). Il faut néanmoins analyser l'impact sur la voie locale et les conditions d'échange. Une réponse immédiate ne peut être donnée, mais cette suggestion est à étudier.

Philippe UNTERREINER

L'angle droit formé par l'autoroute A8 correspond à l'échangeur Nice-Promenade. Cet angle droit va disparaître puisque la Société ESCOTA a programmé l'amélioration de cette courbe afin de rendre cet échangeur plus fluide, comme le montre la carte de saturation de l'A8.

Daniel LEVY, Club des Dirigeants de Sophia-Antipolis

Nous ne souhaitons pas qu'il y ait une opposition entre les services publics et la voiture particulière. Nous désirons l'utilisation et l'amélioration des deux. Nous sommes favorables à ce qu'a exposé Jean-Louis PAZZI à propos de la solution 2 longue. Quant aux transports en commun, la CASA devrait nous dire ce qu'elle envisage. Etant donné l'augmentation actuelle des prix du foncier et du locatif – qui doublent ou même quadruplent –, nous devrions bénéficier de très bonnes propositions prochainement.

Une représentante de l'Association de Défense des Sept communes

Dans votre projet, vous parlez de concession et de coût très élevé, notamment pour la solution longue (souterrain, problème de sécurité, etc.). De plus, tout concessionnaire souhaitera que son projet soit rentable. En conséquence, pour rentabiliser un tel projet, il faudra faire appel à un trafic routier soutenu ce qui maintiendra la concurrence avec les transports collectifs. Cette optique est contraire à la DTA, à laquelle il est pourtant fait référence. Comment comptez-vous concilier ces données ? Les associations, en désaccord avec cette vision, souhaitent insister sur cet aspect.

Lucien BOLLOTTE

L'expression « appel à un trafic routier » n'est pas adaptée ; il s'agit de faire face à différentes catégories de trafic routier. Il existe des trafics de transit et de long transit ; la précédente séance a exposé les moyens de traiter ce trafic, y compris par des reports modaux. Une meilleure séparation des trafics de l'A8 existante (entre Saint-Isidore et Nice-Est) et la réalisation du projet de dédoublement permettraient de réduire le danger global en distinguant mieux les trafics poids-lourds et urbains.

Quant à la rentabilité, sans préjuger de ce qui sera expliqué lors de la réunion sur les questions de financement, je répondrai que la répartition exacte entre le péage et l'appel des fonds publics dépendra d'un choix politique. Un péage vise à agir sur la répartition des trafics, en évitant une saturation. Imaginez une autoroute gratuite saturée par un appel d'air, du fait de son attractivité. Il ne s'agit pas d'inciter un trafic supplémentaire, mais d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic existant.

Jean-Raymond VINCIGUERRA

A propos des péages et des trafics escomptés sur l'autoroute sud et peut-être un jour – je ne le souhaite pas –, l'autoroute nord, le problème est assez complexe. Si on veut réaliser une autoroute dite nord pour capter un trafic de transit qui est actuellement marginal. En conséquence, selon une répartition mécanique (trafic inter-urbain sur l'A8 et trafic de transit sur l'A8bis), le trafic sur cette A8bis sera très faible, ce qui impliquera une rentabilité faible du péage et un appel fort à un financement public. Ainsi, les taxes souhaitées au profit des transports collectifs serviront aux transports routiers. Nous serons donc exsangues quand nous en aurons besoin pour le transport collectif. L'autre solution, pour drainer un trafic important en délestant l'autoroute sud – que je continuerai à appeler A8bis jusqu'à la fin de ce débat public – est de prévoir un péage. Il faut un péage faible en haut et fort en bas. Ceux qui circulent en transit interurbain paieront très cher ; s'ils

ne paient pas très cher l'autoroute en taxe au nord, ils la paieront très cher en péage. Ainsi, le péage supplémentaire de l'autoroute sera toujours effectué par les habitants de ce département pour un bénéfice qu'ils n'auront pas. Une seconde autoroute ne peut pas être financée directement par le péage. Il faudra donc choisir un concessionnaire et taxer lourdement les communes et les collectivités territoriales. A défaut, tout en taxant plus faiblement les collectivités territoriales, il faudra taxer les utilisateurs de l'autoroute par des systèmes de péage qui rendront l'autoroute nord plus attractive que l'autoroute sud. On ne peut pas sortir de ce dilemme. Aussi, laissez-nous notre argent public pour respecter ce que nous avons décidé dans le cadre de la DTA, c'est-à-dire des transports collectifs. Réservez des emprises pour l'avenir si l'A8 s'avérait finalement nécessaire, mais ne créons pas une autoroute pour demain en mettant en concurrence les deux modes de transport. Nous viderions les caisses des communes et des collectivités territoriales, qui doivent servir à ce que nous voulons faire, selon l'accord auquel nous sommes parvenus.

Jean-Claude COQUET

Vous abordez le thème de la deuxième réunion, ce qui constitue une bonne transition. Nous passons donc à la deuxième phase et je passe la parole à Xavier GODARD.

Comment nous déplacerons-nous en 2020 ? **Toujours en voiture ou autrement ?**

Xavier GODARD
Membre de la CPDP

Je me présente rapidement : Xavier Godard, membre de la Commission et Directeur de Recherche à l'Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS). Je vais essayer d'introduire brièvement le thème, bien que certains des précédents intervenants l'aient déjà fait. Je vais néanmoins remettre en perspective un certain nombre de questions.

De la salle

Quid de l'indépendance de l'INRETS vis-à-vis de la DDE ?

Xavier GODARD

Il n'existe aucun lien entre la DDE et l'INRETS, qui est un établissement public à caractère scientifique et technique ; il est sous la tutelle du Ministère de l'Équipement et du Ministère de la Recherche. Je peux vous assurer qu'en tant que chercheur, je travaille en toute indépendance depuis trente ans. En cas de doute, je peux citer des exemples témoignant de cette indépendance.

Je reprends le cours de mon exposé. Le dossier du maître d'ouvrage s'appuie sur des projections. Il faut noter qu'à l'horizon 2020, on aboutit à une situation proche de la situation actuelle, selon les ordres de grandeur mentionnés dans le dossier :

- 7 % pour les transports collectifs ;
- 15 % pour les modes doux (marche à pied et vélo) ;
- 78 % pour la voiture particulière.

I. Les problématiques du débat

Ces résultats surprennent, bien que la réalisation des grands projets actuels de transport en commun en site propre ait bien été intégrée. Ce ne sont pas des hypothèses que l'on a introduites, mais des résultats de projections basées elles-mêmes sur des hypothèses. Ce constat incite au débat.

En conséquence, plusieurs questions peuvent se poser.

- **l'appréciation à porter sur la validité du modèle utilisé**
Distinguons l'outil technique du modèle et les hypothèses intégrées dans le modèle. Je n'insiste pas sur ce point car un débat en atelier est prévu demain matin sur ces questions un peu techniques. Nous essayons de travailler sur la durée avec plusieurs réunions ; celle de demain constitue une étape, en complément du débat de ce soir.

- **la croissance de la mobilité individuelle**

Est-elle une tendance inévitable ou vraisemblable ? Peut-on remettre en cause cette croissance de la mobilité et parler de décroissance ? Certains le feront. Peut-on le faire dans notre débat ?

- **les ruptures**

Les projections du maître d'ouvrage prévoient un infléchissement des tendances, mais il n'y a pas de rupture, au sens de changement structurel fort. Les modèles sont bien calés sur la logique des comportements actuels. Peut-on raisonner sur les ruptures possibles relatives au prix des carburants ? Peut-on envisager les ruptures dans les attitudes ? Nous connaissons les comportements de chacun, mais les modifications d'attitudes peuvent découler de raisons diverses (citoyenneté, environnement, etc.). Il peut aussi y avoir des ruptures dans les modalités de régulation ou de restrictions de l'usage de l'automobile en milieu urbain. Il existe des débats actuellement en France autour de ces questions : à nous de voir si nous pouvons les instruire de façon un peu plus précise.

Pour éviter un débat trop général, nous vous proposons de distinguer les différents types de déplacements en cause, ce qui n'engendre pas les mêmes réponses en termes de modes de transports.

- les déplacements de proximité (1 à 2 kilomètres) ;
- les déplacements internes aux communes ou dans une agglomération ;
- les déplacements à l'échelle métropolitaine (frontières non déterminées) concernant au moins le département, voire un peu plus (Var) ;
- les déplacements de plus longue distance (une extrémité dans l'agglomération azurée) ;
- les déplacements de transit ;
- les touristes.

Pour progresser correctement dans notre débat, nous avons intérêt à distinguer ces différents segments. Comme je l'ai indiqué, le travail en atelier, comme celui qui aura lieu demain, tentera de préciser des hypothèses, qui seront peut-être différentes de celles qui auront été utilisées par le maître d'ouvrage. En janvier 2006, après injection de nouvelles hypothèses dans les modèles, nous examinerons les résultats de ces nouvelles simulations pour en discuter à nouveau.

II. Le programme

Je vous suggère ce soir de vous concentrer sur les grandes options, sans trop nous immiscer dans la technique des modèles. Essayons dans la mesure du possible de reporter à demain matin certaines discussions techniques sur les modèles et les projections.

Enfin, puisque la question est dans tous nos esprits, interrogeons-nous sur les transports collectifs. La DTA affirme qu'ils constituent une priorité. Le 5 décembre 2005, nous aurons une réunion consacrée précisément à cette question. Ce n'est qu'après que nous pourrons envisager les conclusions à tirer sur l'opportunité et les variantes proposées par le maître d'ouvrage. Voilà le schéma de notre débat, pour lequel nous aurons plusieurs interventions d'experts. Monsieur Taillandier, qui interviendra pour le compte du maître d'ouvrage, présentera la politique nationale sur les questions qui nous intéressent. Deux experts invités par la commission interviendront ensuite : Monsieur Autheman, Bureau ISIS, puis Monsieur

Wiel, consultant également. Les deux interventions seront d'ordres différents dans la mesure où Monsieur Autheman, à notre demande, donnera son avis sur les projections émises dans le dossier du maître d'ouvrage ; Monsieur Wiel nous donnera une mise en perspective plus globale sur les évolutions du traitement de la vitesse dans la politique routière.

Dans une dernière phase, nous aurons d'autres interventions d'acteurs invités du débat : Monsieur Hahusseau et Monsieur Lachkar.

Exposé d'un expert pour le compte du maître d'ouvrage

Franck TAILLANDIER
Chef du Service Infrastructures et Transports
Observatoire Régional de Sécurité routière de la Direction régionale
de l'Équipement PACA

Ma présentation portera sur la situation des transports en région PACA et à la politique nationale appliquée dans cette région.

I. La situation actuelle sur les principaux axes de communication routière et ferroviaire

1. La circulation routière

En trente ans, le trafic routier de marchandises a été multiplié par 2,5 % au niveau national alors que le transport de marchandises par voie ferrée a reculé de 25 %. La prééminence du mode routier est donc très nette. Dans le même temps, le nombre de kilomètres parcourus par les voyageurs en un an est passé de 150 milliards de kilomètres à 400 milliards de kilomètres.

En région PACA, les trafics les plus importants sur l'autoroute sont enregistrés à proximité des grandes agglomérations. Le taux de trafic le plus élevé est atteint sur l'A8 entre Antibes et Nice avec plus de 150 000 véhicules par jour. En conséquence, le nombre de jours où la circulation est gênante est de plus en plus critique sur la plupart des axes proches des grandes agglomérations. En revanche, en s'éloignant de ces agglomérations, les niveaux de trafic sont plus cohérents.

Ces phénomènes de congestion entraînent de façon logique un allongement des temps de parcours. Par rapport à une situation de circulation fluide, cet allongement représente jusqu'à 39 minutes pour un trajet Marseille-Nice, 28 minutes pour un trajet Nice-Toulon. Globalement, en région PACA, compte tenu des congestions sur les principales infrastructures routières, le temps perdu est de 22 minutes pour un trajet de 100 kilomètres.

2. Le trafic ferroviaire

Le trafic voyageurs se concentre essentiellement autour des grandes agglomérations. La zone de Nice concentre 40 % du chiffre d'affaires du trafic TER, Marseille 30 %, Avignon 20 % et les autres 10 %. Ce trafic est pénalisé par un certain nombre de points noirs dont les principaux se situent entre Cannes et Nice, Marseille et Aubagne, et ce, en raison de la saturation des lignes actuelles face à une demande très importante en trafic TER dans ces régions. Le trafic subit également les conséquences négatives de la sous-capacité de la ligne Aix-Marseille, qui ne permet pas une desserte efficace ; au niveau du Val de Durance, la ligne présente également une capacité très limitée.

II. L'évolution prévisible

Il s'agit précisément de l'évolution attendue de la demande des transports à l'horizon 2020, ce qui constitue un exercice prospectif et délicat. Les hypothèses concernent :

- un ralentissement de la croissance en raison du vieillissement de la population, un ralentissement attendu de la hausse du PIB et une baisse de la population active ;
- une croissance soutenue des trafics de marchandises en échange international et en transit en raison de l'intégration européenne et du développement des concentrations logistiques.

Ainsi, une estimation de la croissance à vingt ans du trafic de marchandises mentionne une augmentation de 30 % à 40 % pour le transport national, une augmentation de 100 % à 150 % pour le trafic d'échange international, de 150 % à 200 % pour le transit à travers la France.

Il faut également prendre en compte une nouvelle demande forte des citoyens, qui émerge de l'ensemble des débats publics, à savoir une attente environnementale pour un respect de l'aménagement du territoire, des conditions et du cadre de vie.

De nouveaux allongements des temps de parcours semblent inévitables. Par rapport à la situation actuelle, déjà perturbée, il faudra plus de 35 minutes supplémentaires pour un trajet Nice-Marseille et 25 minutes pour un trajet Nice-Toulon. L'augmentation pour le trajet Marseille-Aix sera de 10 minutes.

III. Les principaux projets de l'Etat et des collectivités locales en région PACA et leurs principes

Après avoir posé le diagnostic et effectué cet exercice de prospective, l'Etat a pris des orientations liées à une inflexion européenne, où il s'engage dans une politique de développement durable des transports en cherchant dans un premier temps à améliorer la qualité du service rendu. A cet effet, un meilleur entretien et une meilleure utilisation des réseaux existants ainsi qu'un rééquilibrage des modes de transport sont envisagés.

A l'échelon national, dans le cadre des projets mis en avant par le Comité interministériel d'Aménagement et de Développement des territoires, plus de 75 % des projets sont ferroviaires. Au niveau local, dans le cadre des relations entre Etat et Région, le dernier contrat de plan a un budget dix fois supérieur au précédent contrat de plan dans le domaine ferroviaire. Il existe donc une réelle volonté de rééquilibrer les modes de transport, afin de respecter les principes de développement durable, d'environnement et de sécurité routière. A ce titre, je rappelle la priorité accordée par l'Etat à la sécurité routière et l'attention portée aux différents plans (Plan Santé, Plan Climat, Protocole de Kyoto).

1. La politique ferroviaire

Concrètement, l'Etat a engagé une politique ferroviaire ambitieuse qui passe dans un premier temps par le développement de la grande vitesse pour le trafic voyageurs. Ce développement permettrait de réduire le temps de trajet entre les principales agglomérations du pays.

Les projets dans ce domaine concernent :

- la LGV PACA, dont la décision du maître d'ouvrage est attendue début décembre 2005 ;
- le projet Lyon-Turin, fortement avancé et soutenu par l'Italie et la France ;

Dans un deuxième temps, l'Etat souhaite améliorer la desserte des grandes villes, ce qui nécessite notamment de grands projets pour la résorption des points noirs routiers. Outre ce projet, il en existe d'autres:

- le projet de création de la troisième voie entre Cannes et Nice, dont une première phase est engagée entre Cannes et Antibes;
- la réouverture au trafic voyageurs de la ligne Cannes-Grasse, dont la montée en puissance est très prometteuse.

Quant au développement des lignes fret longues distances, c'est-à-dire des corridors fret permettant de soulager le trafic fret longue distance, les projets concernent le trafic fret entre Perpignan et le Luxembourg ainsi qu'une ligne mixte sur la liaison Lyon-Turin.

Enfin, les projets de création de ligne maritime permettraient un réel report du fret sur un mode alternatif à la route.

2. La politique routière

L'Etat s'est engagé sur l'amélioration des axes nord-sud et sur une fluidification des axes routiers, en particulier pour la circulation de transit au niveau des agglomérations précédemment citées.

L'Etat, la Région et les collectivités locales ont engagé une politique pour favoriser ou fournir des alternatives crédibles à la route pour le trafic voyageurs et marchandises dans le respect de l'aménagement du territoire, du développement durable, de la sécurité et de l'environnement.

Le report alternatif constitue une solution non négligeable, mais 15 % du trafic devrait rester routier. Il faut en conséquence fluidifier les réseaux existants et améliorer la situation actuelle.

Xavier GODARD

Nous allons écouter deux ou trois questions avant les autres exposés. Nous aurons ensuite un débat général. Je vous demande à veiller à ce que vos questions soient ciblées sur l'intervention de Monsieur Taillandier.

Monsieur SARFATI

J'ai bien lu les documents et je vous invite à regarder la page 29, qui parle du lien fonctionnel entre territoires :

« Les Azuréens, selon les chiffres de l'enquête ménage de 1998, effectuent environ 3 860 000 déplacements un jour moyen de semaine, soit 3,75 déplacements par jour et par personne tous modes confondus. »

Malheureusement, l'enquête ménage, réalisée par le Conseil Général entre 1997 et 1998 n'a pas été largement distribuée. Les premières lignes de l'enquête ménage précisent que « *le déplacement est un aller simple effectué sur la voie publique entre deux endroits qui caractérisent chacun une activité appelée motif (motif travail, motif domicile). Exemple : Madame Durand accompagne son fils à l'école et achète du pain chez le boulanger avant de rentrer à son domicile. Elle a réalisé trois déplacements pour motif accompagnement, achat et domicile. Un déplacement pour un même motif peut se faire avec plusieurs modes de transport ; un déplacement est égal à une activité.* »

Voilà exactement le texte de l'enquête ménage qui a servi de socle à toutes les études et déclarations ultérieures. Je vous donne quelques chiffres :

- marche à pied : 31 % des déplacements ;
- passagers voitures particulières : 14 %.

Xavier GODARD

Venez-en au fait de votre question.

Monsieur SARFATI

- deux-roues : 4 % ;
- transports collectifs : 7 % ;
- voitures particulières conducteurs : 44 %.

Le total est bien de 100 %, mais vous avez bien compris Mesdames et Messieurs, qu'il est absurde de mettre sur un même plan l'exemple de Madame Durand et celui d'une autre voiture qui roulera 30 kilomètres. Tandis que les statistiques amalgament tout cela, je vais reprendre les vrais chiffres :

- transports collectifs : 7 % ;
- voitures particulières conducteurs : 44 %

Le total est de 51 %. En conséquence, ceux qui usent de routes, de bus et de trains ne correspondent qu'à 51 % des 3 860 000 déplacements, ce qui fait 1 960 000, soit la moitié. Ainsi, pour les transports publics, il faut appliquer 7 % sur 51 %, soit 14 %. Merci, nous développerons le reste demain.

Jean-Michel CLAUSSE, délégué FNAUT

Les prospectives disent que 75 % du trafic sera routier. Il faut alors aussi considérer qu'en 2050, nous atteindrons les chiffres les plus élevés en termes de réchauffement de la planète. Si nous admettons cette évaluation de 75 % de trafic, cela signifie que nous aurons renoncé à prévoir une rupture en changeant notre façon d'agir. Même en changeant notre mode de fonctionnement dès aujourd'hui, la planète se réchaufferait de 1,5 degré d'ici la fin du siècle. Peut-être qu'en 2050, la Côte d'Azur sera un désert. Nous sous-estimons la rupture à intervenir ; il y aura nécessairement une prise de conscience. S'y ajoute la notion de prix du transport. Actuellement, il est moins cher de louer une maison à prix faible à 50 kilomètres de son lieu de travail et utiliser sa voiture pour s'y

rendre que de se loger à proximité de son lieu de travail. Ce calcul ne sera bientôt plus valable car le prix des moyens de transport sera dissuasif ; il faudra alors envisager de se rapprocher du lieu de travail. Je considère qu'un infléchissement de tendance va se produire et s'imposer à nous.

Xavier GODARD

Votre avis est enregistré. Y a-t-il une réponse maintenant ? Nous évoquerons ce point plus tard, d'accord. Je passe la parole à Monsieur WIEL, pour sa présentation d'une vision globale de la mobilité en milieu urbain.

Exposés d'experts pour le compte de la CPDP **sur le thème du jour**

Marc WIEL

Ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris
Urbaniste, membre associé du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Gérard AUTHEMAN
Bureau d'Etudes ISIS

I. Une vision globale

Marc WIEL

En tant que consultant, mais surtout urbaniste, il me semble qu'il faut déterminer ce que l'on veut sauver. Il faut réfléchir à d'autres scénarios que les scénarios tendanciels. En effet, tous les modèles montrent une croissance, mais il faut étudier aussi les modalités d'une décroissance et en connaître les conséquences.

Nous sommes sur une culture de la mobilité, qui engendre un besoin de mobilité à satisfaire continuellement. Si nous avons davantage de mobilité, c'est parce que nous avons déterminé des conditions de mobilité, qui ne sont pas du tout garanties.

La question est de savoir quelles sont les conditions de la mobilité nous offrant ce dont nous avons envie (développement économique et urbain). Ces données sont-elles conciliables ? Voilà la vraie question, qui ne concerne pas que le trafic, mais se pose bien au-delà.

1. La guerre de l'énergie

La guerre de l'énergie est un scénario qu'il va falloir privilégier. Outre une dégradation économique importante, elle engendrera :

- la fin des encombrements ;
- le retour des modes de transports employeurs et des modes non motorisés ;
- un resserrement urbain spontané mais lent à se mettre en œuvre autour des réseaux de transports collectifs ;
- une augmentation de notre temps de déplacement puis sa résorption au fur et à mesure de la réorganisation de la ville.

Il ne faut pas traiter le sujet en pensant que la ville est figée ; elle s'adapte et crée. Ce ne sont pas d'infrastructures dont nous avons besoin, mais d'organisation.

2. La technologie à notre secours

La technologie peut-elle nous sortir de l'impasse ? La réponse est globalement négative. Il y en a pourtant une positive. En effet, dans l'hypothèse où nous arrêterions de payer par le biais de la TIPP le même prix au kilomètre de pétrole et où ce prix serait modulé – en introduisant une gestionnalité par les GPS, les carburants de substitution, etc. –, nous pourrions recréer une situation plus fluide.

L'important dans la technologie n'est ni le carburant ni la technique, mais la connaissance.

3. La mise en place d'une organisation

Il faut viser plus loin que 2020 et voir en 2050. Comment peut-on, sans renoncer aux activités sociales qui nécessitent de la mobilité, avoir moins de mobilité ? Peut-on diminuer les kilomètres parcourus sans léser ni l'économie ni le social ? A cet effet, il faut distinguer les modèles. La mobilité est inhérente au fonctionnement urbain. Il en existe plusieurs types :

- la mobilité de proximité, induite par des interactions sociales pouvant se réaliser dans plusieurs endroits de l'aire urbaine et ayant un rythme spécifique ;
- la mobilité interurbaine, consécutive au choix d'implantation du ménage et de l'entreprise dans une ville plutôt qu'une autre, liée par conséquent à la taille et à la diversité propre au contenu de l'aire urbaine ;
- la mobilité d'agglomération, non choisie, conséquence des interactions sociales non susceptibles d'avoir lieu dans plusieurs endroits de l'aire urbaine.

4. La vitesse

a. Les bienfaits de la vitesse

L'effondrement du coût de la mobilité dans sa dimension temporelle nous pousse à allonger les distances. La vitesse ne sert pas à gagner du temps ; elle sert à s'étaler. En conséquence, les bienfaits de la vitesse ne sont pas dans les gains de temps, mais dans les gains d'espace ou de productivité, qui peuvent présenter un intérêt certain économiquement. Les choix des conditions de la mobilité doivent être subordonnés à ces objectifs, sans rechercher une fluidité immédiate.

b. Les méfaits de la vitesse

Les méfaits de la vitesse résultent du mélange des trafics, qui peut induire un risque d'enclavement de la métropole et de dépérissement économique. Par exemple, les centres commerciaux deviennent de plus en plus importants, mais ne sont pas accessibles à tous. Il faut modérer la vitesse pour rendre possible un équipement accessible à tous. Les transports collectifs ne représentent malheureusement qu'une partie de la solution. L'excès de vitesse provoque une ségrégation sociale effrayante. Nous ne sommes qu'au début du processus.

En conséquence, la vitesse joue bien un rôle dans la mobilité interurbaine, dont les conditions doivent être adaptées aux objectifs poursuivis. La vitesse peut être acceptable en payant, par la mise en place de péages ou de contrôles d'accès. Au nom de la mobilité interurbaine, on libère de la mobilité urbaine, qui entraîne une ségrégation. Pour la mobilité de proximité, il faut prévoir un large recours aux modes doux. Quant à la mobilité d'agglomération, le problème est de faciliter un logement adapté à l'emploi dans un rayon d'une demi-heure.

Le scénario visant à réduire les kilomètres parcourus en mettant en place des péages et en modérant la vitesse, avec une réorganisation urbaine tout en protégeant l'environnement, est difficile et compliqué. Réduire la vitesse ne garantit pas la réversibilité des processus que sa croissance a produit. Il faut définir des politiques urbanistes et des systèmes fiscaux permettant de garantir une cohérence entre emploi et habitat à moins de vingt minutes. Voilà la priorité. Il faut également définir une politique foncière, ce qui suppose des investissements lourds et une concertation politique difficile, ce qui est possible et surtout indispensable.

Xavier GODARD

La présentation d'une vision globale en dix minutes est un exercice délicat. Nous aurons sans doute de nombreuses questions. Je vous invite d'abord à écouter l'exposé de Monsieur Autheman, plus ciblé sur le projet de contournement de Nice. Nous engagerons ensuite un débat sur les deux interventions.

II. Une vision ciblée

Gérard AUTHEMAN

Je me suis livré à l'exercice demandée par la CPDP. Si j'avais dû faire des prévisions de trafic sur le contournement routier de Nice, j'aurais pris les mêmes hypothèses que la DDE. En conséquence, j'ai examiné les hypothèses du dossier et non les modèles mis en œuvre. Il en ressort que le maître d'ouvrage a retenu le scénario C, défini dans le schéma collectif des transports de voyageurs et de marchandises de 2002.

1. Le scénario retenu

Le scénario C correspond à un rééquilibrage volontariste des parts modales sans limiter la mobilité des voyageurs ; il s'inscrit donc dans un schéma poursuivant le système actuel en affirmant clairement une volonté de privilégier les modes alternatifs à la route.

A cet effet, plusieurs hypothèses sont envisagées, notamment sur le prix des taxes affectant le carburant (gazole et essence), une forte croissance du trafic routier de marchandises et une baisse de 10 % du tarif ferroviaire voyageurs. Je considère que ces hypothèses sont anciennes et nécessitent par conséquent une mise à jour.

2. La croissance économique

L'hypothèse retenue est celle d'une croissance annuelle du PIB de 2,3 % entre 2002 et 2020. Je considère que l'on ne peut se baser sur un tel pourcentage ; sur la base des dernières prévisions il faut retenir 1,9 % comme hypothèse centrale et non comme hypothèse basse.

3. Les caractéristiques de mobilité de courte, moyenne et longue distance

Les hypothèses de croissance sont très variables. Pour l'année 2000, la croissance linéaire actuelle des VL est de 1,8 % pour les courtes distances et de 3 % pour les longues distances. Sur les trafics routiers, une croissance plus forte sur le trafic international que national a été observée. Les enquêtes de transit, qui viennent d'être publiées, confirment cette tendance.

4. L'évolution des flux

Il m'est apparu utile de vérifier si ces différenciations correspondaient à la situation actuelle et à une situation antérieure. J'ai donc examiné deux périodes pour vérifier si une inflexion s'était déjà produite au cours des dernières années. Sur la frontière italienne, où il y a réellement un trafic de transit, la croissance du trafic VL et poids-lourds a considérablement augmenté depuis quelques années. Entre 1991 et 2004, le trafic VL est passé d'un rythme de 3,8 % à 5,7 %. Ce développement des échanges entre la France et l'Italie s'observe aussi entre la France et l'Espagne pour les trafics frontaliers. Ce phénomène est en partie lié à la mise en place de l'euro, qui a facilité les échanges touristiques et commerciaux entre ces pays. L'examen des flux sur l'A8 entre Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var révèle un changement inverse : de 1991 à 2004, le trafic VL passe de 2,8 % à 1,65 %. Cette diminution de la croissance s'explique par la prise en compte à l'échelon local de l'intérêt du trafic ferroviaire et de l'intérêt de favoriser un réseau de transports collectifs routiers par autocars. Le prix des carburants constitue sans doute une explication, dont l'impact est plus sensible sur le trafic courte distance que longue distance.

La même observation se vérifie sur la partie de l'A8 entre Les Adrets et Mandelieu : de 2,25 % pour la période 1991-2000, le trafic VL passe à 2,4 % pour la période 2000-2004. Les évolutions et les comportements sont complètement différents selon que l'on se situe à l'ouest ou à l'est du département. Nous constatons l'absence de rupture à l'ouest, une accélération de la croissance à l'est et une diminution du rythme de croissance dans l'agglomération. Il est toutefois intéressant de constater les prémisses d'une rupture de tendance.

Concernant les poids-lourds, une croissance continue s'observe. En revanche, pour les VL, on constate un début de rupture sur le trafic local.

5. Le taux de croissance

A partir de ces observations, j'ai proposé d'autres hypothèses pour aujourd'hui. Le maître d'ouvrage distingue trois catégories de trafic :

- distance inférieure à 20 kilomètres, soit le trafic local avec une hypothèse de taux de croissance à 1,8 % ;

- distance entre 20 et 100 kilomètres, avec une hypothèse de taux de croissance à 2,6 % ;
- distance supérieure à 100 kilomètres, avec une hypothèse de taux de croissance à 3 %.

Je propose les hypothèses suivantes :

- 1,5 % pour le trafic local, en tenant compte d'une croissance plus lente du PIB ;
- 2,3 % pour les moyennes distances;
- 2,3 % pour les longues distances, en tenant compte de la mise en place du TER à grande vitesse.

Toutefois, sur les longues distances, je prévois un taux de croissance de 3,5 % sur la partie est du projet uniquement.

En synthèse, les comparaisons des impacts entre les hypothèses du maître d'ouvrage et les miennes sont les suivantes.

- Pour les courtes distances, nous passons de 36 % à 30 %.
- Pour les moyennes distances, nous passons de 52 % à 42 %.
- Pour les longues distances, nous passons de 60 % à 46 %, sauf sur l'ouest (70 %).

En ce qui concerne les transports modaux, l'impact sera limité pour le TGV Côte d'Azur à l'ouest de Nice puisque le report sur le ferroviaire ne concernera que le trafic routier, soit 1 000 véhicules par jour. Quant à la troisième voie SNCF, il s'agit d'un impact local que je n'ai pas les moyens de vérifier.

Xavier GODARD

Je vous remercie pour la présentation de cette expertise indépendante qui ne peut que faire progresser le débat. Vous aurez constaté que les exposés de Messieurs WIEL et AUTHEMAN ne se situent pas au même niveau, mais sont complémentaires.

Echanges avec le public

Deuxième phase

Monsieur DEBERTE

Je ne représente personne. Je ne vous félicite pas d'avoir placé le révolutionnaire entre le conformiste et le réformiste. J'avais un peu d'espoir pour une élévation du débat. La société ISIS réalise vraisemblablement l'essentiel de son chiffre d'affaires avec des sociétés concessionnaires d'autoroute et des maîtres d'ouvrage, ce qui explique les points de vue. En revanche, Monsieur WIEL a élargi l'analyse.

Par ailleurs, je tiens à féliciter la DDE des Bouches-du-Rhône, qui a mis en place un dispositif pour résoudre les problèmes d'embouteillages entre Aix et Marseille (augmentation de la vitesse et avertissement pour un ralentissement plusieurs kilomètres avant les embouteillages). En effet, je pense que des modes d'exploitation différents, avec des systèmes d'information routière, permettraient de mieux gérer les bouchons.

De la salle, un habitant de Valbonne

Vous avez omis une solution, le télé-travail. Chaque ingénieur, chaque salarié de Sophia-Antipolis possède à son domicile un ordinateur avec une connexion haut débit qui lui permettrait de travailler chez lui. Si chaque employé travaillait un jour par semaine chez lui, les problèmes de trafic seraient réduits.

Xavier GODARD

Votre suggestion est à noter parmi les solutions envisageables.

Monsieur NALLINO, Association Les Amis du Rail

L'évolution des trafics poids-lourds à l'horizon 2020 montre une augmentation de 36 %, 40 % ou 50 % en fonction des études présentées. Les 40 % qui vont entrer dans les villes vont générer un trafic supplémentaire par rapport à celui qui existe aujourd'hui. Comment ces véhicules pourront-ils être absorbés, alors que les chaussées ont été rétrécies (Promenade des Anglais ou travaux du tramway à Nice, travaux à Cagnes-sur-Mer) ? Par ailleurs, des TCSP sont prévues, à Cannes et Antibes par exemple. Les PLU de chacune des communes ont-ils tenu compte de ces arrivées massives par l'A8bis ?

Xavier GODARD

Messieurs de la DDE, pouvez-vous répondre ? Je souhaiterais des réactions sur les questions de projection de trafic présentées par Monsieur AUTHEMAN ainsi que sur les idées présentées par

Monsieur WIEL, telle la distinction entre mobilité interurbaine (promue grâce à ce type de contournement) et mobilité d'agglomération. Je vous remercie également de répondre aux questions relatives aux poids-lourds ou au développement durable.

Lucien BOLLOTTE

Concernant l'analyse des hypothèses, je constate effectivement une prise en compte des évolutions que nous connaissons, mais qui ne vont pas toutes dans le même sens. Les schémas de services ont évolué et ne constituent plus la référence du Gouvernement ; il existe d'autres hypothèses en matière de prévisions de croissance, mais aussi de planification des infrastructures. Elles prennent en compte tout à fait normalement différents choix et observations. Le fait d'envisager des prévisions de croissance sur une fourchette basse (1,9 % au lieu de 2,3 %) nous semble intéressant à livrer au débat. Il faut néanmoins mesurer les conséquences d'un dépassement éventuel sur les hypothèses de croissance en termes d'emploi et de développement de l'économie. Cette analyse basée sur de nouvelles hypothèses aboutit à des ordres de grandeur que nous pouvons retenir : 1 000 véhicules en moins à l'ouest de Nice représentent en effet un faible pourcentage du trafic autoroutier. La comparaison du trafic à la frontière à Vintimille et à l'ouest de Nice montre bien des évolutions différenciées en pourcentage. J'ai bien noté l'inflexion des véhicules légers à l'ouest de Nice, ce qui peut être le résultat d'une prise en compte d'un changement de comportement ou de mobilité. Les chiffres en valeur absolue sont très différents.

J'ai été très intéressé par l'analyse en marge des débats quantitatifs sur la mobilité. Nous ne sommes pas opposés à une réflexion sur une structuration en mobilité interurbaine, mobilité d'agglomération et de proximité. Je pense que la conclusion concernant la transformation des formes urbaines mérite débat. Agir sur la densité pour permettre une meilleure maîtrise de la mobilité exige des solutions lourdes dans notre département et implique une très forte volonté politique, sans l'obtention de réponses immédiates. La DTA a abordé ce sujet de façon progressive, avec des conclusions moins radicales sur les conséquences de la mobilité.

L'absorption du flux croissant de poids-lourds par rapport à la capacité des villes constitue un sujet important, analysé par la DRE dans le cadre d'études sur le fret et la logistique autour des grandes agglomérations de la région PACA. Il faut travailler sur la chaîne de distribution en envisageant s'il est préférable d'accueillir des poids-lourds au cœur des villes ou de les éclater sur des plates-formes avec des véhicules plus petits. Ces difficultés appellent des solutions dans la répartition du trafic, qui ne sont pas immédiates non plus. Ainsi, nous préconisons un certain rééquilibrage modal.

De la salle

Vous n'avez pas répondu à la question principale concernant l'augmentation de 30 % des trafics. Comment la gérer à l'échelon local ?

Xavier GODARD

Nous allons enchaîner les autres questions, car il me semble que Monsieur Bollotte a en partie répondu à cette question. Il y aura une réponse écrite plus précise. Il faut bien prendre conscience

que certains éléments ne dépendent pas du maître d'ouvrage, mais relèvent des collectivités territoriales, département, communes, communautés d'agglomérations, etc.

De la salle, le Président d'une association de quartier à Antibes

Un représentant du Club des Dirigeants a indiqué avoir constaté un allongement des temps de transports vers le Var. Nous avons bien conscience de ce phénomène général, du fait du prix du foncier et de la faiblesse de logements sociaux dans un certain nombre de villes des Alpes-Maritimes. Je crois d'ailleurs que la ville d'Antibes a été classée cinquième dans le palmarès des dix villes les moins pourvues en logements sociaux. Les analyses aboutissant au projet de contournement de Nice ont-elles intégré une rupture en termes de logement social ? Je pense en effet qu'une telle donnée aurait des conséquences non négligeables sur les transports.

Jean-Paul MENARD, Association Les Amis du Rail Azuréen

Ce débat, dont l'importance est capitale, a commencé depuis quelques semaines et se poursuivra jusqu'au début de l'année 2006. Il pose la question fondamentale du choix entre la voiture et le transport collectif. Plusieurs solutions sont proposées à partir desquelles la DDE a présenté un projet relatif au contournement autoroutier de Nice – j'insiste sur ce terme.

Xavier GODARD

Venez-en à votre question car nous avons peu de temps.

Jean-Paul MENARD

Certains projets sont en cours de réalisation. Il conviendrait maintenant de mettre en œuvre l'ensemble de ces projets en prévoyant principalement l'amélioration des transports collectifs dans la zone de Sophia-Antipolis et la création de liaisons entre le Var et l'est des Alpes-Maritimes ainsi que l'amélioration de la voie ferrée entre Nice et Vintimille. Ce dernier point, bien qu'important, n'a jamais été abordé jusqu'à présent. Il ne faut pas oublier que nous attendons la décision concernant la LGV PACA, que j'espère positive. Dans ce cas, l'utilité du contournement autoroutier de Nice serait réduite. Je tiens à faire savoir qu'il est hors de question que le projet de l'A58 (ex-A8 bis) ressurgisse, sous quelque forme que ce soit. Les associations azuréennes seront très vigilantes à cet égard.

Xavier GODARD

Nous l'avons bien compris.

Madame CASTELLANI, Association TRAVISIA, membre du groupe Transports et Logements du Conseil de Développement de la CASA

Monsieur WIEL a bien souligné l'importance d'une coordination entre la politique des transports, du logement et de l'urbanisation. Son intervention, qui m'a beaucoup intéressée, m'a permis de noter les concepts de guerre de l'énergie et de ségrégation sociale. Dans ce département où je vis depuis vingt ans après avoir résidé dans d'autres villes, j'ai découvert que l'on ne pouvait pas vivre normalement sans voiture, ce qui est une aberration. Cet élément représente un facteur de fracture sociale puisque certaines familles ne peuvent se permettre d'avoir plusieurs voitures, ni même une seule. La raréfaction du pétrole, dont l'épuisement est prévu en 2040, entraînera des conséquences dramatiques. Il est temps que nos politiques s'y intéressent et aient le courage de pratiquer une politique de rupture. Pour permettre un véritable basculement en faveur des transports collectifs, il faut rendre l'usage de la voiture inconfortable, moyennant parallèlement une politique de communication forte. Les valeurs de santé, de qualité de la vie, de solidarité devraient supplanter celles de vitesse, de performance et d'efficacité, qui sont dominantes aujourd'hui.

Xavier GODARD

La séance du 5 décembre 2005 tentera d'approfondir les propositions en matière du développement des transports collectifs en analysant les conséquences d'une réelle volonté politique en la matière.

Marc WIEL

Une ville rapide et dense aura les mêmes flux. Ce n'est pas la densité qui restreint les longueurs de trafic, c'est la vitesse. La densité est le produit de la vitesse. L'opposition ne réside pas entre les notions de ville dense et non dense. Créer une ville dense ne constitue pas une solution en soi. Dans notre République, le droit à la vitesse est égal, ce qui aboutit à des aberrations sociales et économiques. Toutes les villes sont condamnées à une congestion. Paris est congestionnée et le périurbain a contribué à une diminution de ce phénomène. Il faut donc voir comment parvenir à vivre dans la congestion.

Xavier GODARD

Un modélisateur ne peut pas forcément répondre, mais tout au moins donner un éclairage.

Gérard AUTHEMAN

Il ne faut pas opposer de façon systématique les transports collectifs et les transports individuels. J'ai noté dans le dossier sur le contournement de Nice plusieurs parcs relais destinés à rabattre les véhicules sur les lignes de transports en commun prévues, notamment le tramway. Il faut bien permettre aux personnes trop éloignées d'une ligne de transports collectifs de pouvoir y accéder. Il existe même des zones de rabattement sur des lignes de transports d'autocars. Ce dispositif n'explique peut-être pas l'augmentation de 30 %, mais y contribue. Il incite à l'utilisation partielle des transports en commun pour les déplacements.

Xavier GODARD

Il faut effectivement penser davantage à l'intermodalité (utilisation de voitures particulières puis transports collectifs) sans opposer les deux modes. Ayant dépassé le temps initial, nous allons arrêter notre discussion très riche pour aborder la dernière partie de la soirée.

Deuxième intervention des invités

Christian HAHUSSEAU
Directeur général adjoint pour les services techniques
au Conseil Général des Alpes-Maritimes

Laurent LACHKAR
Conseil National des Professions Automobiles

I. Le Plan de résorption des points noirs du Conseil Général

Christian HAHUSSEAU

Je vais vous présenter le Plan de résorption des points noirs routiers, mené par le Conseil Général des Alpes-Maritimes. Ce Plan résulte d'une demande du Président Christian Estrosi.

1. Le contexte

Nous nous situons délibérément dans le schéma des déplacements et trafics qui vous ont été présentés ; nous partageons les analyses, chiffres et déplacements au travers de différentes maquettes et produits. Vous connaissez la situation : croissance et saturation du trafic, insécurité routière, mise en œuvre du contrat de plan Etat/Région en cours dans le domaine du transport ferroviaire et routier ainsi que transfert au Conseil Général de 300 kilomètres de routes nationales au 1^{er} janvier 2006. Le Conseil Général aura ainsi compétence sur un total de 3 000 kilomètres de routes dans les Alpes-Maritimes.

Le domaine des déplacements en transports en commun et routiers demandent de lourds efforts financiers. Sur les transports en commun, le budget a augmenté de 325 % entre 1999 et 2006 ; il est de 300 % pour le transport routier. Le budget de 60 millions d'euros en 1999 va passer à 200 millions d'euros environ en 2006.

Le contexte est surtout marqué par la densité des zones littorales : agglomérations importantes, mixité, utilisation marquée de la voiture particulière et courbes d'évolution d'encombrement significatives (en heures et kilomètres). Le trafic en période d'été est plus doux que le trafic en période d'hiver : le pic de trafic du matin est plus bas en été qu'en hiver. Par ailleurs, l'A8 connaît une augmentation de trafic significative.

2. La démarche

L'originalité de la démarche est d'avoir voulu croiser les points où la fluidité est mise en cause et ceux des zones accidentogènes. Le souhait est de traiter de façon pragmatique les problèmes de fluidité et de sécurité.

Concernant la fluidité, nous nous sommes basés sur des enquêtes, des recensements effectués par notre personnel de terrain et nos techniciens ingénieurs, des *interviews* auprès de divers organismes,

une utilisation du logiciel partagé (avec la DDE et l'ADAAM) sur les études de trafic et une analyse de données des trafics existants.

Concernant la sécurité, nous nous sommes appuyés sur les données rassemblées par la Préfecture et la DDE. Nous en restons à une idée de la connaissance spatiale, tout en envisageant une évolution dans le temps. Les Alpes-Maritimes sont le 1^{er} département français en nombre de décès graves, le 3^{ème} en nombre d'accidents et le 22^{ème} en nombre de blessés graves pour 10 000 habitants. Une analyse rapide montre que les accidents concernent la population des jeunes, des plus âgés et des deux-roues. Voilà les secteurs les plus risqués repérés dans les statistiques. La confrontation de l'ensemble de ces données nous a amenés à déterminer un certain nombre de points noirs fluidité et sécurité ; nous les avons classés par ordre de priorité afin de déterminer une hiérarchie de ces points et définir une politique. A toutes fins utiles, je signale que je reçois chaque jour trois courriers m'alertant sur un nouveau point noir ressenti.

3. Les objectifs du Plan de résorption des points noirs routiers

Nous avons détecté 139 points noirs prioritaires : 48 en fluidité carrefour, 44 en section courante et 47 en zone d'accumulation d'accidents.

Il a fallu traduire ces constatations en actions, envisagées avec les bureaux d'études. La traduction en est la mise en œuvre de 110 chantiers (carrefours giratoires, aménagements d'itinéraire, aménagements plus légers, etc.) pour un coût de 1 milliard d'euros environ. Nous avons bien sûr tenu compte de ce qui devait être fait sur les routes nationales. Ce dispositif représente réellement une volonté forte du Conseil Général de s'attaquer à ces points noirs que sont la fluidité et la sécurité.

Le point auquel j'accorde une importance particulière est celui qui concerne le système global de régulation du trafic et d'information des usagers. La Société ESCOTA disposant de ce type d'organisation à Monaco, à Cannes, à Nice, le Conseil général a considéré qu'il devait les fédérer et s'équiper lui aussi. La création d'un CGT (Centre de Gestion des Trafics) doit permettre de regrouper les informations, de gérer les panneaux à message variable, de délivrer une information aux usagers, les inciter éventuellement à ralentir en cas d'embouteillage quelques kilomètres plus loin et les diriger éventuellement vers d'autres itinéraires. Ce dispositif constitue pour nous un véritable challenge, par lequel nous prévoyons d'améliorer de 5 % les queues de fluidité.

Nous avons 11 zones d'étude. Sur le secteur de Sophia-Antipolis, il y a huit routes départementales importantes avec un trafic entrant-sortant de 180 000 véhicules par jour. Le nombre de points noirs est important dans ce secteur ; nous y avons prévu une succession de chantiers (A35bis, N7, liaison avec la route Villeneuve-Loubet/Sophia-Antipolis, etc.). Nous nous en préoccupons et y consacrons un budget de 840 millions d'euros. Ces travaux ne régleront cependant pas complètement les problèmes d'accessibilité de Sophia-Antipolis. Aussi, nous sommes très intéressés par la suite donnée au projet de contournement et ses solutions pour envisager notre participation à une amélioration de l'accessibilité de Sophia-Antipolis. Un certain nombre de projets seront peut-être revus. Nous sommes favorables à un travail en collaboration pour une coordination concernant le projet de TCSP. Nous sommes actuellement dans une position d'attente pour relancer les bureaux d'études sur une stratégie.

Xavier GODARD

Je sais qu'il y a beaucoup de questions, mais je pense qu'il vaut mieux poursuivre avec l'exposé suivant. Nous reviendrons ensuite sur les questions en dépassant l'horaire officiel.

II. L'utilisation de la voiture et des deux-roues aujourd'hui et demain**Laurent LACHKAR**

Je représente le Conseil National des Professions Automobiles et suis également membre de la CCI, au sein de laquelle je suis en charge de la Commission d'urbanisme commercial. Nous voici réunis pour réfléchir aux moyens de déplacement de demain. Au préalable, il me paraît important de se demander pourquoi voitures et deux-roues motorisés sont les moyens de transport prédominants actuellement. Par ailleurs, une évolution différente est-elle en train de se dessiner ?

1. La prédominance de l'utilisation de la voiture et des deux-roues

La voiture et les deux-roues motorisés permettent une liberté et flexibilité de déplacement. Vous voyez plusieurs participants quitter la réunion à cette heure; je ne pense pas qu'il y ait des transports en commun. Chacun est venu avec un moyen de transport différent. Ces deux moyens ne fixent pas de contraintes d'horaires, permettent de se déplacer aisément en combinant plusieurs motifs (école plus travail, travail plus courses, travail plus loisirs) ou de répondre à un imprévu nécessitant un déplacement immédiat. En tant que distributeur de deux-roues, je peux attester de la forte croissance de l'utilisation du deux-roues motorisé du fait des embouteillages.

Cette prédominance s'explique aussi par la faiblesse des transports en commun. La Côte d'Azur connaît un retard important dans ce domaine par rapport à d'autres conurbations de même type. Les capacités ferroviaires sont insuffisantes pour répondre à la demande (pas de métro, une seule ligne de tramway en cours de réalisation, problèmes de connexions, de correspondances et de tarification).

2. Le rôle des transports en commun

Des évolutions sont en cours. En effet, des projets de transport en commun structurants, à l'étude ou en cours de réalisation, doivent être encouragés du fait de la saturation du réseau routier. Ils concernent essentiellement les déplacements à l'intérieur des grands pôles urbains et la mise en place de transports en commun efficaces (RER, tramway).

Toutefois, compte tenu de la topographie particulière de la Côte d'Azur, les transports en commun trouvent leurs limites. Il est difficile de mettre en place des transports en commun performants, desservant tous les secteurs collinaires, à l'image du réseau en étoile de la région parisienne. La mise en place d'infrastructures de transports collectifs ne pourra être réalisée que sur l'axe est-ouest littoral et sur quelques axes nord-sud. La voiture et les deux-roues motorisés permettent d'atteindre n'importe quel endroit, notamment les secteurs où l'urbanisme est diffus, que l'autobus ne peut desservir de façon performante. L'habitat pavillonnaire, développé depuis quelques décennies, paraît incompatible avec l'usage des transports en commun. La configuration du parc de Sophia-

Antipolis, avec des entreprises disséminées, présente des difficultés pour une desserte performante des transports collectifs.

La DTA vise à une maîtrise de l'organisation par un rééquilibrage de la croissance démographique en faveur du littoral et par le développement de pôles de centralité dans le Moyen-Pays. Les secteurs d'habitat pavillonnaire continueront toutefois à se développer. La voiture et les deux-roues sont les moyens les mieux adaptés à ces secteurs.

Au cours des trente dernières années, l'équipement commercial s'est largement développé dans les périphéries des villes, le plus souvent par la transformation de zones d'activités en zones commerciales. Le consommateur contemporain préfère aujourd'hui la grande distribution et son parking gratuit en périphérie contrairement au consommateur des années 50 qui privilégiait la proximité et le commerce de ville. La conséquence en est une augmentation des flux automobiles pour motif d'achat.

Ainsi, ces évolutions induisent l'utilisation de différents modes de transport, de façon complémentaire. L'ensemble des modes de déplacement doivent trouver leur place pour offrir des solutions performantes. Nous serons vraisemblablement amenés à combiner plusieurs modes de transports, comme cela a déjà été dit ce soir : voiture et transport collectifs, deux-roues et transport collectif. Ce phénomène nécessite la création de parkings de rabattement aux entrées de ville et de centre-ville.

3. L'automobile et ses perspectives

Il est difficile de parler des véhicules futurs. Il apparaît certain qu'ils disposeront d'autres atouts ; ils utiliseront des énergies de substitution et respecteront davantage l'environnement. Il existe différents axes de recherche et de développement sur les moteurs et les carburants :

- meilleure compréhension des phénomènes de combustion ;
- effort de recherche sur les dispositifs de poste de retraitement (catalyses) pour limiter les émissions de polluants atmosphériques et réduire la consommation de carburants ;
- utilisation de bio-carburants provenant de végétaux ;
- réduction des consommations auxiliaires (climatisations).

Pour une meilleure gestion des stockages des énergies électriques à bord des véhicules, des travaux sont à entreprendre.

- EDF centre ses efforts actuels sur les batteries haute densité d'énergie étanches et permettant un recyclage dans des conditions respectueuses de l'environnement (batteries lithium-polymères pour stocker trois à quatre fois plus d'énergie à volume et poids équivalent).
- Le développement de la pile à combustible est un domaine sur lequel des programmes d'envergure européenne et mondiale ont été engagés.
- Le plan véhicules propres lancés par le Gouvernement il y a deux ans vise à promouvoir la recherche dans les différents domaines précédemment évoqués et encourager l'acquisition du moins polluant.

Le Premier Ministre a d'ailleurs annoncé des mesures complémentaires à la rentrée pour économiser l'énergie.

4. Conclusion

Comme l'a indiqué la DDE, avec l'évolution démographique et l'évolution des emplois, la croissance des flux automobiles se poursuivra à un rythme peut-être moins élevé que ces dernières années dans la mesure où les transports en commun seront plus performants. Les embouteillages, qui sont déjà nombreux, laissent présager à l'horizon 2020 une situation de blocage de l'autoroute si le réseau routier est-ouest n'est pas renforcé. Il ne faut pas compromettre l'avenir des Alpes-Maritimes par une opposition de principe à tout projet routier. Adopter une telle attitude serait aussi catastrophique que de miser sur le tout routier.

En conséquence, il est nécessaire que l'opportunité du contournement routier de Nice soit confirmée à l'issue du débat afin que les études se poursuivent. On ne peut pas se permettre d'attendre l'asphyxie du réseau routier pour valider ce projet et le mettre en œuvre.

Echanges avec le public

Troisième phase

Jacques DUBOZ

Il n'est pas surprenant qu'un représentant de l'automobile fasse la promotion d'un nouveau produit autoroutier. Je trouve étonnant que la question soit posée en ces termes.

Laurent LACHKAR

Je me suis sans doute mal exprimé. J'ai dit que le véhicule particulier n'était pas la panacée, mais il doit être combiné avec des transports collectifs. Nous avons donc besoin d'infrastructures pour laisser les véhicules ... Où habitez-vous, Monsieur ?

Jean-Yves DUBOZ

J'habite à Valbonne. Je constate qu'à part l'exposé intelligent de Monsieur WIEL, on raisonne à l'envers.

Laurent LACHKAR

Je suis désolé de ne pas être assez intelligent, mais je travaille, comme vous, et je me déplace.

Jacques DUBOZ

Ce n'est pas ce que je voulais dire ; outre un exposé qui a présenté la situation de façon différente, ce sont toujours des problèmes d'augmentation de trafic qui sont mis en avant. Ils paraissent inéluctables et il n'existe aucune politique volontariste. On essaie de mettre en place des infrastructures *a posteriori*. Ce n'est pas ce que j'appelle une politique volontariste et responsable.

Xavier GODARD

Tout ce que la CPDP peut souhaiter, c'est la progression du débat au fur et à mesure du déroulement des réunions.

Monsieur COLOMBO, habitant de Valbonne

Je voudrais simplement revenir sur la présentation de Monsieur Hahusseau concernant les budgets du Conseil Général. En 2006, 200 millions d'euros sont prévus pour la réalisation d'une infrastructure routière et 42 millions pour les transports collectifs. A ce rythme-là, il est clair qu'aucune inversion de tendance ne se produira. La comparaison entre les dépenses du Conseil

Général pour les transports collectifs et l'investissement de 2,4 milliards pour l'autoroute représente 60 ans d'investissement collectif. A vous d'en tirer les conclusions.

Christian HAHUSSEAU

Ce sont des chiffres de nature différente. Dans le cas de la route, il s'agit de construction ; pour les transports collectifs, on participe aux efforts du contrat de plan. Par ailleurs, le Conseil Général dispose d'une longueur de voirie très importante, avec 3 000 kilomètres de route. Les moindres travaux dans notre région ont un coût très élevé. Notre relief est contraignant, le foncier est précieux (pentes, montagnes) et les coûts de réhabilitation des voiries existantes est très lourd.

Corinne MICKAEL, habitante de Sophia-Antipolis

Le développement des transports en commun nécessite de l'argent. Or la différence de budget qui lui est consacré par rapport à la route est éloquent. Nous réclamons des rotations supplémentaires d'autobus ; elles ne sont pas mises en place par manque de budget. Satisfaire cette demande constituerait un scénario de rupture dans notre département.

Xavier GODARD

Ces questions seront rediscutées lors de la séance de la semaine prochaine.

Christian HAHUSSEAU

Les autobus, y compris ceux des communes et des communautés d'agglomérations, circulent sur les routes que nous construisons. Le réseau routier ne sert pas qu'à la voiture. Il existe également un autre schéma voté par le Conseil Général, dont je n'ai pas le temps de parler, qui est celui des pistes cyclables. Nous nous attachons à établir un maillage du territoire, ce qui n'est pas facile car des parties de pistes cyclables sont dispersées un peu partout. Nous essayons de réfléchir en termes d'itinéraire, en concertation avec les communautés de communes et d'agglomérations. Il n'est pas facile de développer les pistes cyclables dans un milieu très urbanisé. Les chiffres d'investissement englobent toutes ces possibilités.

De la salle

Je suis natif de Valbonne qui, à une époque, était un paradis terrestre. C'est aujourd'hui la Tour de Babel, malgré la bienveillance du Maire actuel, qui essaie de maintenir le passé tout en introduisant la modernisation. Mes paroles sont pessimistes et mon illustre ancêtre Nostradamus m'a chargé de vous dire que nous n'aurons peut-être plus de voiture en 2020.

De la salle

J'habite en région parisienne une commune où sont regroupées le même type d'entreprises que celles implantées à Sophia-Antipolis. L'apport d'une gare SNCF à l'intérieur de cette commune a

considérablement réduit les trafics ; une gare SNCF à l'intérieur de Sophia-Antipolis permettrait un désenclavement important du réseau.

De la salle

Il ne faut pas oublier que nous sommes à une époque où l'on doit respecter la loi du marché, ce qui engendre deux attitudes. En effet, comment l'Etat peut-il donner une impulsion en termes d'aménagement alors que les entreprises, même si elles sont soucieuses de l'environnement, devront répondre aux lois du marché ? Par ailleurs, compte tenu de la privatisation des transports publics, comment maîtriser, au niveau régional et national, le phénomène de l'évolution et de l'aménagement du territoire ? Nous avons évoqué le problème des logements sociaux, dont la solution s'inscrit directement dans le thème de reconquête des services publics et l'arrêt de la privatisation.

Marc DAUNIS, Maire de Valbonne

Mon arrivée tardive a permis l'intervention féminine de ma collègue Ghislaine TOULEMONDE à cette tribune composée d'hommes. Je m'en félicite. Je souhaite que ce débat public permette une concrétisation des réflexions de fonds conduites à l'occasion de la DTA. Si la DTA ne devait servir que de référence lointaine dont on ne tirerait pas pleinement les conclusions, nous pourrions faire une croix sur notre département. J'ai entendu parler de rupture ou de révolution par rapport à l'aménagement des Alpes-Maritimes. Depuis quelques années, nous assistons à une prise de conscience pour un changement radical de notre manière d'envisager l'aménagement du territoire. La DTA est un compromis, né à un certain stade de la compréhension que nous avons des problèmes. Ce compromis n'a pas été facile à trouver entre les différentes entités. La maturation progresse, comme en attestent les récents discours du Président du Conseil Général.

Je répèterai ce que j'ai déjà eu l'occasion de vous dire à deux occasions. Le débat concerne un contournement qui n'est pas que routier, mais autoroutier. Il met par ailleurs en jeu une métropole et une technopole, ce qui correspond à deux problématiques et engendre des réponses différentes. En tout état de cause, si ce débat vise à réintroduire habilement les questions de l'A58 et de l'A8bis, nous nous opposerons à nouveau farouchement. Nous régresserions alors collectivement chaque année, tant que nous ne trouverions pas de consensus pour répondre à la vraie question, celle des déplacements dans des modes d'aménagement du territoire différents.

Ces dernières années – et je le dis devant Louis Nègre avec qui je suis lié par une amitié féroce –, nous avons considérablement avancé sur les questions de transport et sur notre vision de l'aménagement du territoire. Il ne faut pas que ce débat soit l'occasion d'une régression. Avec les techniciens et les experts, j'espère que nous trouverons la solution dont nous avons besoin.

Xavier GODARD

Je passe la parole à Monsieur Nègre. Nous arrêterons la réunion ensuite, compte tenu de l'horaire tardif.

Louis NEGRE, Maire de Cagnes-sur-Mer et président de l'ADAAM

Comme l'a dit Marc, nous ne sommes pas suspectés de partager les mêmes opinions politiques, ce qui ne donne que plus d'importance à mes propos. Je confirme – et le Président du Conseil Général l'a dit publiquement –, qu'il ne s'agit pas de représenter le projet de l'A58. Il faut rejeter cette idée et je te remercie à cet égard d'avoir souligné les progrès réalisés dans le domaine des déplacements. Monsieur Hahusseau a indiqué que le département avait une vision différente de celle du passé. En tant que Vice-Président chargé de l'aménagement du territoire dans Alpes-Maritimes, je partage cette vision avec Christian Estrosi. Ainsi, nous pouvons être d'accord sur de nombreux points. Le budget prévu pour le schéma directeur cyclable, soit 50 millions d'euros, est énorme en comparaison de ce qui a été réalisé en Allemagne ou de ce qui est envisagé à l'échelon national pour 100 millions d'euros. En conséquence, la volonté politique des Alpes-Maritimes démontre bien le souhait d'envisager un autre développement et un autre aménagement du territoire. J'assiste à toutes les réunions de ce débat public et tiens à remercier la CPDP, mais aussi le public. En effet, ce débat se déroule dans des conditions d'ouverture, de discussion et de courtoisie mutuelle qui sont agréables à entendre et à voir. En voyant la qualité du débat ce soir encore, je crois que nous pourrions encore progresser vers des rapprochements de points de vue qui ne pourront que faciliter le développement des Alpes-Maritimes. Seuls le débat et la discussion nous permettront d'avancer.

Marc DAUNIS

Sans oublier les actes.

Louis NEGRE

Je viens de le prouver.

Jean-Claude COQUET

Nous remercions le public et je donne rendez-vous demain matin à 9 heures 30 à ceux qui veulent approfondir le thème de la modélisation.

INDEX

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

Corinne MICKAEL45

Jacques DUBOZ.....11, 44

Monsieur BAUDELET.....18, 19

Monsieur DEBERTE.....35