Jean-Claude CADIER
Architecte d.e.s.a
1c, avenue de la Libération, 06130 Grasse
E-mail: cabinet.cadier@free.fr Tel: 04.93.70.18.59 Fax: 04.93.77.83.36

G.I.R. MARALPIN
Reçu le : 15.05.2010
Répondu le :

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

COMMUNE DE MOUGINS

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE AU REAMENAGEMENT
DE L'AIRE DE SERVICE DES BREGUIERES SUD
SUR L'AUTOROUTE A8

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

****

Le 23 Décembre 2008, la Société ESCOTA a sollicité Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes afin que soit lancée, à la demande de celle-ci, l'enquête publique avant travaux relative au réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud sur l'autoroute A8.

Le 20 juillet 2009 Monsieur le Préfet des Alpes-Maritimes a saisi Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Nice en vue de la désignation d'un Commissaire-enquêteur afin de procéder à l'ouverture de l'enquête publique relative au réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud sur l'autoroute A8.

Nous avons été désigné par décision n° E09000056 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif en date du 27 Juillet 2009.

Monsieur le Préfet, par arrêté en date du 2 Septembre 2009, a institué cette enquête et ses modalités.

Le dossier nous a été remis par Madame AUBURTIN-GALLAIS, assurant le suivi de l'affaire, le 21 Août 2009 en Préfecture des Alpes-Maritimes.

Après étude du dossier nous avons rencontré, le 2 Octobre 2009, dans les bureaux de la Société ESCOTA à MANDELIEU, Madame BEURET et des collaborateurs d'ESCOTA, pour recueillir un certain nombre d'explications.

PUBLICITE PAR VOIE D'AFFICHAGE :

L'affichage sur les lieux a été largement réalisé comme nous avons pu le constater lors de la visite que nous avons effectuée ce même jour avec Madame BEURET et ses collaborateurs, et tel qu'en fait foi le dossier fourni par la Société ESCOTA.

La mairie de Mougins a procédé à l'affichage sur les panneaux officiels, ainsi que sur les panneaux d'affichage des Services Techniques où se sont déroulées nos permanences. Le certificat d'affichage de Monsieur le Maire de Mougins en fait foi.

PUBLICITE DANS LA PRESSE :

Les avis au public ont été publiés dans la presse :

- Nice-matin des 23 Septembre et 12 Octobre 2009,
- Le Patriote du 25 Septembre et du 16 Octobre 2009.

DEROULEMENT DE L'ENQUETE :

L'enquête s'est déroulée du 12 Octobre 2009 au 12 Novembre 2009 inclus, soit 32 jours consécutifs, à la Mairie de Mougins.

Durant cette période, le dossier d'enquête et les registres ont été mis à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture de la Mairie, à savoir de 8 h à 18 h du lundi au vendredi.

OBJET DE L'ENQUETE :

L'objet de l'enquête est de réaménager l'aire de service des Bréguières Sud sur l'autoroute A8, située sur la commune de Mougins à mi chemin entre l'échangeur du Cannet et la sortie et le péage d'Antibes.

L'aire actuelle se décompose en deux zones :

- la zone est qui comporte une station service, un restaurant et un parking d'environ 59 véhicules légers et 16 poids-lourds,
- la zone ouest qui comporte un parking d'environ 120 véhicules légers avec un pavillon de sanitaires.

Le projet consiste :

1 - à ne conserver que 14 places de véhicules légers (VL) dans la zone ouest et d'agrandir celle-ci pour qu'elle puisse accueillir 26 poids-lourds,

2 - à réaménager la zone est pour qu'elle puisse conserver 61 places de véhicules légers et continuer à accueillir 16 poids-lourds à son extrémité sud réaménagée.

Le but de ces travaux est donc d'augmenter la capacité d'accueil de poids-lourds qui passerait donc de 16 à 42, soit 26 places supplémentaires, au détriment du nombre de places de véhicules légers qui passerait de 165 à 75, soit 90 places de moins.

Le but de ce réaménagement, qui fait partie d'un très important ensemble de créations d'aires de stockage et de réaménagement d'aires de services ou d'aires de repos sur la longueur de l'autoroute A8, est d'augmenter très fortement la capacité de stationnement des poids-lourds le long de

l'autoroute pour rattraper le déficit en nombre de place et faire face aux périodes de crises (interdiction de circuler pour les poids-lourds en France, fermeture de la frontière Italienne aux poids-lourds, manifestations, fortes intempéries, notamment neige, etc....)

PERMANENCES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR :

Nous avons siégé en Mairie de MOUGINS les :
- jeudi 15 Octobre 2009 de 9h30 à 12h et de 13h30 à 16 h,
- vendredi 23 Octobre 2009 de 9h30 à 12h et de 13h30 à 16h,
- jeudi 29 Octobre 2009 de 9h30 à 12h et de 13h30 à 16h,
- et jeudi 12 Novembre 2009 de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30.

Le 12 Novembre 2009 à 18 heures, l'enquête étant terminée, Monsieur Richard GALLY, Maire de Mougins, représenté par Madame SPITALIER, Adjoint délégué aux travaux, a clôturé le registre d'enquête.

Pendant les quatre journées de permanence nous avons reçu 2 personnes pour des demandes de renseignements et 4 personnes qui ont déposé une observation sur le registre.
Par ailleurs, nous avons reçu 4 lettres et une longue contribution intitulée « Observations et propositions du GIR MARALPIN » (Association agrée pour la protection de l'environnement pour la Région PACA), remise en mains propres le 12 Novembre par son secrétaire scientifique, Monsieur Jacques MOLINARI.

ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

A - REGISTRE

1 - Monsieur ROARD (Impasse Ferrandou - 1325 Route de Vallauris - 06250 MOUGINS) :

Monsieur ROARD s'étonne de voir apparaître le ruisseau dénommé Currault sous le nom de « fossé » et de « caniveau à ciel ouvert » comme réceptacle des eaux de ruissellement et eaux usées de ce parking. Il s'agit pourtant d'un ruisseau naturel.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Il s'agit de que l'on appelle un « vallon » en Provence, c'est-à-dire une torrent ou ruisseau intermittent qui est actif lors de fortes pluies, mais qui peut être à sec de nombreux mois de l'année. Il sert effectivement à recueillir les eaux de ruissellement du parking qui, après passage d'un bassin de rétention et de traitement de 500 m3, seront rejetées dans le vallon de Currault.

2 - Monsieur Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR MARALPIN (49 Av. Cernuschi - 06 MENTON) :

Monsieur MOLINARI indique que le dossier soulève un très grand nombre de questions, lesquelles ne peuvent être examinées avec soin par son Groupe sans disposer d'une copie du document. Nous demandons instamment aux Autorités (Secrétariat Général aux Affaires Départementales) de faire réaliser par ESCOTA, Maître d'ouvrage, des copies du dossier sur CD ROM, ou, à défaut,

une mise en ligne sur le site de la Préfecture.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Nous renvoyons au long mémoire qui nous a été remis en mains propres par Monsieur MOLINARI le 12 Novembre, dernier jour de l'enquête.

3 - Monsieur Pierre DESRIAUX, Administrateur du GIR MARALPIN, Conseiller Municipal « Mougins autrement » :

Monsieur DESRIAUX, en sa qualité d'Administrateur du GIR MARALPIN, indique qu'il dépose la copie d'une lettre adressée au Préfet par ce groupement. Par ailleurs, en sa qualité de Conseiller Municipal, il dépose une lettre d'observations.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Nous renvoyons aux réponses aux lettres en deuxième partie de ce rapport.

4 - Monsieur Paul DE CONINCK :

Monsieur DE CONINCK est étonné de constater qu' ESCOTA œuvre à l'augmentation massive des places de stationnement poids lourds sur les aires de repos, alors que la politique gouvernementale relayée par le Grenelle de l'Environnement prône la diminution des transports de marchandises par la route pour favoriser le ferroutage et le transport par mer. Créer des places de stationnement poids lourds supplémentaires va augmenter le transport par la route, la pollution atmosphérique déjà élevée dans les Alpes-Maritimes, l'insécurité routière, va diminuer nos ressources

fossiles et va favoriser les « circuits longs » entre producteur et consommateur.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Il s'agit d'une observation concernant un débat qui déborde largement l'objet de l'enquête qui a pour but de rajouter 26 places de stationnement poids-lourds et de supprimer 90 places de véhicules légers sur l'aire des Bréguières Sud. Nous renvoyons à la réponse au mémoire du GIR Maralpin.

5 - Monsieur Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR MARALPIN :

Monsieur MOLINARI indique qu'il a, le 6 Novembre 2009, réalisé un recueil de dossiers et photocopies de planches aux fins d'examen collectif au sein du GIR MARALPIN.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Nous renvoyons à la réponse au « mémoire » du GIR MARALPIN en deuxième partie du rapport (réponses aux lettres).

6 - Monsieur Eugène CAUVIN :

Monsieur CAUVIN note que dans le sens Aix → Italie les places de stationnement poids lourds passent de 437 en 2006 à 778 en 2011 d'après les estimations. Ce qui justifie les travaux projetés sur les aires et notamment celle des Bréguières Sud dont 407 dans le sens Aix → Italie.

Par ailleurs, ce projet des Bréguières Sud est conforme aux dispositions du P.L.U.. Les études d'impact sont détaillées et comportent tous les dispositifs de protection dans tous les

domaines concernés.

On remarquera cependant que toutes ces dispositions de travaux nécessaires courcircuitent complètement l'aspect possible futur d'une utilisation des transports lourds par voie ferrée ou voie maritime, déjà évoqué dans la presse (Nice Matin). Il faudra bien s'y mettre un jour pour lutter contre la pollution au droit de l'autoroute A8 (ozone nuisible par ? en plus).

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Dont acte pour la première partie. La seconde partie de l'observation déborde largement l'objet de l'enquête. Nous renvoyons aux réponses au mémoire du GIR MARALPIN et à nos conclusions motivées.

7 - Madame Claude MICHEL et Monsieur Jean-Pierre PELLEGRINI, Association Mouginoise ADCV affiliée au GADSECA :

L'ADCV se prononce contre ce projet d'agrandissement du parking des Bréguières pour les raisons suivantes :

1 - elle juge en contradiction ce projet avec le Grenelle de l'environnement qui préconise la réduction du trafic autoroutier au projet du ferroutage.

2 - le bassin d'écrêtage d'orage déverserait les eaux de surverse dans le Vallon de Ferrandou.

3 - le stationnement des camions et en particulier les camions frigorifiques ne ferait qu'accroître la pollution.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

1 - Le premier point dépasse largement l'objet de l'enquête.

Voir la réponse au GIR MARALPIN.

2 - Le bassin d'écrêtage d'orage déverserait les eaux de surverse dans le vallon du Ferrandou, mais après traitement d'épuration (voir pages 62 et 63 du dossier d'enquête).

3 - La question de la pollution supplémentaire n'est pas anodine. Elle est cependant en partie compensée par la diminution de 90 places de stationnement de véhicules légers.

B - LETTRE

1 - Monsieur Pierre DESRIAUX, Conseiller municipal de Mougins, Liste « Mougins autrement » :

Monsieur DESRIAUX, en tant que conseiller municipal de Mougins représentant la liste « Mougins autrement », soumet les observations qu'appelle le dossier visé en objet. La mise à l'enquête du projet de réaménagement de l'aire des Bréguières sud sur l'autoroute A8 par la société ESCOTA le conduit à faire une observation sur le fond concernant le transport de fret.

En effet le projet de réaménagement des Bréguières sud consiste à augmenter le nombre de places de stationnement poids lourds. On voit à la lecture du dossier que des projets similaires sont développés sur l'ensemble des aires de service de l'A8 sens Espagne Italie. La création d'un grand nombre de places de stationnement PL est destinée à faciliter les déplacements des camions pour améliorer les conditions de trafic PL sur l'A8 et notamment lisser ce trafic au moment des périodes d'interdictions en France ou en Italie. Au delà de la gestion des conditions de stationnement, le stockage des PL sur les aires d'arrêt permettra une augmentation du trafic PL sur A8.

Le problème de transport du fret sur l'arc méditerranéen est donc posé avec force. D'une part, ce projet est destiné à faciliter et à augmenter le transport routier. D'autre part la SNCF cède à des sociétés privées son matériel roulant et se désengage du transport de fret en ne développant aucune politique ambitieuse de transport des marchandises.

Les études et les hypothèses de travail pour l'élaboration du projet de ligne nouvelle LGV ne prennent pas en compte le trafic fret marchandise sur l'arc méditerranéen. Seuls l'axe Rhodanien et la ligne Lyon Turin sont inscrits dans les schémas européens.

La poursuite du développement au rythme actuel du transport routier marchandise sur l'itinéraire littoral France-Italie va rapidement conduire à la saturation de l'autoroute A8.

Par ailleurs le développement du transport de fret routier est particulièrement néfaste du point de vue des émissions de gaz à effet de serre et il est en totale contradiction avec les décisions du Grenelle Environnement.

Dans ces conditions je vous demande expressément de rejeter un tel projet en faveur du transport marchandise par la route et de solliciter l'engagement d'une étude plus globale sur le transport de fret le long de l'arc méditerranéen par les modes retenus au Grenelle à savoir le rail et les autoroutes de la mer.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

La question soulevée par Monsieur DESRIAUX dépasse largement le cadre du projet soumis à l'enquête même si le réaménagement de l'aire de services des Bréguières Sud fait partie d'un projet d'ensemble de création de 2364 places nouvelles de stationnement des poids-lourds sur la

longueur de l'autoroute A8 se répartissant en 815 places de plus sur les aires de services ou de repos à usage quotidien et 1549 places de stockage créées et utilisées en période de crise (interdiction de rouler aux poids-lourds, manifestations à proximité des grands agglomérations, notamment Nice, fortes intempéries, notamment neige) et où les poids-lourds ont obligation de s'arrêter.

En tant que Commissaire-enquêteur, il ne nous appartient pas de rejeter le projet ni de solliciter l'engagement à un débat plus vaste, mais de donner un avis au travers de nos conclusions motivées jointes au présent rapport.

2 - Madame L. SAMOUN :

Madame SAMOUN précise que le projet d'augmentation des capacités d'accueil des PL sur l'ensemble des aires de cette portion d'autoroute occulte le principe même du ferroutage préconisé par le Grenelle de l'Environnement. Au regard du montant de l'opération sur les Bréguières (4.147.267 €) et du coût du programme (plus de 53,37 millions d'euros), elle s'étonne que des solutions alternatives n'aient pas été étudiées.

D'autre part, l'augmentation des places PL disponibles incitera au transport par camions, notamment pour les matières dangereuses. Le risque chimique accidentel n'est pas analysé.

De même, il lui semble que les taux d'émissions polluantes (hydrocarbures, particules, etc...) sont sous évalués. Les émissions de base prises en compte n'intègrent pas l'augmentation du taux de pollution généré par les freinages.

La saturation actuelle de l'A8 à certaines périodes de la

journée l'amène à re-qualifier cette autoroute comme étant une voie interurbaine. L'impact financier reste imputable aux usagers d'autant qu'il n'existe pas de solutions alternatives de transport dans un réseau routier sous dimensionné.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

On peut en effet s'interroger sur le coût du projet : 4.147.267 € pour un gain de 26 places de parking poids-lourds et la perte de 90 places de parking véhicules légers.

La question du transport des matières dangereuses doit être traitée par les services compétents, aussi bien dans le cadre du transit des véhicules concernés, mais également leur stationnement avant réalisation du projet.

Les nuisances créées par l'augmentation du trafic et du stationnement des véhicules le long de l'autoroute se résument à un danger accru d'accidents lorsque les circonstances font qu'il n'y a plus aucune place pour eux dans les aires appropriées.

3 - Contribution de Monsieur le Maire de Mougins :

Ce projet s'inscrit au sein d'un programme d'aménagements de l'ensemble des aires de l'A8 dans le sens Aix en Provence - Italie (décisions ministérielles des 13 Octobre 2004 et 12 Juillet 2006). Liminairement, il est constaté que ce dossier a été transmis aux différentes administrations (DDEA, CETE, DGITM/DIT, DIREN PACA), mais aucune conclusion ni préconisation de celles-ci ne figurent dans le dossier d'enquête publique (p.18).

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Les avis de ces administrations sont transmis à Monsieur le

Préfet des Alpes -Maritimes avant prise de décision d'autoriser les travaux par celui-ci.

EAU ET ASSAINISSEMENT :

L'aire des Bréguières sud est située en point haut du bassin versant du vallon de la Valmasque aboutissant à la Brague et abondé par le vallon du Fugueiret.

Cependant, le vallon du Ferrandou, présent autour de l'aire et en sortie du futur bassin de traitement des eaux usées, est dénommé « **fossé** » dans l'étude (p.61).

L'exutoire de l'aire actuelle est recensé comme étant un « caniveau » à ciel ouvert des eaux de ruissellement et autres en provenance du parking (p.61) alors qu'il s'agit d'un vallon préexistant en amont et en aval.

Il s'agit de plus d'un vallon domanial dont la police de l'eau incombe à la DDEA. Cette dernière a été consultée sans qu'aucune étude ni conclusion de cet organisme ne figure dans le dossier.

L'impact sur les eaux de ruissellement suite à l'extension de la zone revêtue qui passe de 2 ha à 2,47 ha, est estimé à + 19 % de ruissellement des eaux pluviales (p.125).

Le terrain (p.120) a cependant une structure karstique, avec de nombreuses cavités, qui augmente les risques de pollution notamment accidentelles ou celles de ruissellement aggravées par les lavages in situ ou l'utilisation de produits phytosanitaires (p.203 recensés comme facteurs de risque).

La référence prise comme base de l'extrapolation des pollutions de ruissellement n'est pas adaptée aux risques liés aux <u>accidents sur la station même</u> (p.202) précisément au regard des transports dangereux ou de produits toxiques.

De plus, il est précisé que le traitement des eaux usées et des eaux de lavage de l'aire actuelle n'est pas pris en compte car faisant déjà l'objet d'une installation sur l'aire actuelle. Ces données n'étant pas intégrées à l'étude, il est difficile de cumuler les données.

Toutefois le calcul de stockage des eaux pluviales, compte tenu de la minéralisation supplémentaire, dans le cadre d'un évènement centennal, conduit à + 800m3 au lieu de 500m3 prévus.

On note la présence sur le site d'un forage (p.119) destiné à l'arrosage des aménagements paysager sans précision des débits prélevés alors qu'il est précisé que ce secteur « se trouve en situation de dysfonctionnement » par surexploitation qui « s'illustre par des assèchements fréquents des petits cours d'eau » (notamment la Brague et par extension tout ce qui est prélevé en amont).

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Parallèlement au processus administratif d'approbation du projet par monsieur le préfet , un dossier de Police de l'eau fait l'objet d'une instruction avant autorisation et devra donc traiter de ce problème.

AMENAGEMENT PAYSAGER :

La colline actuellement boisée sera «écornée» pour aménager les nouveaux parkings et en grande partie déboisée avec prévision de replantations d'essence méditerranéennes et massifs arbustifs fleuris. Une haie sera plantée le long de la clôture séparant l'aire du chemin du Ferrandou pour casser visuellement la surface d'enrobé perçue depuis quelques appartements de Mougins-le-Haut

(p.196).

Il n'est pas donné de précision sur la hauteur d'écornement (6100 m3 de déblais). Le site est inscrit « Littoral Ouest » avec obligation de « limiter l'impact visuel » sur le paysage dans une zone contiguë à une zone Na (espaces boisés classés).

La coupe de grands sujets et des 40 pins aura un impact visuel négatif pour les habitants de Mougins-le-Haut, de même que celle d'un îlot de végétation pour la création du bassin de rétention.

Aucune précision n'est apportée sur la replantation de sujets équivalents.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Nous renvoyons à la lettre de l'Architecte des Bâtiments de France en date du 9 octobre 2009 demandant expressément la diminution du nombre d'emplacements poids-lourds pour préserver les arbres de la butte. Le Maître d'ouvrage, par lettre en date du 29 Octobre, refuse de modifier le projet. Monsieur le Préfet devra donc trancher.

ENVIRONNEMENT SONORE :

Actuellement, le nombre de places de poids lourds est de **437**. En considérant l'évolution du trafic des PL à 5% par an, la Société ESCOTA estime à **778** le nombre de places à créer, dont **407** (doublement de la capacité actuelle) pour le sens Aix en Provence - Italie (et 371 dans l'autre sens).

Sur l'aire des Bréguières sud il est prévu 42 places contre 16 actuellement.

Les mesures ont été réalisées en avril 2007.

Il n'y a pas de véritable mesure d'impact du bruit considéré

comme bruit de voisinage s'agissant de camions en stationnement. Le risque d'impact sonore avec les camions frigorifiques notamment (6,5 % des PL, soit environ 26 qui stationnent en moyenne 5 heures avec le moteur qui tourne) (p.205) n'est que superficiellement évalué. Les mesures à 5m (p.192) montrent cependant des seuils supérieurs à ceux réglementaires. Il n'y a pas de précisions concernant les heures de mesures. Il n'est préconisé qu'un traitement de façades (p.117) pour les deux habitations les plus proches (8000 €).

La présence aujourd'hui de 4000 PL par jour (9% du trafic) va subir une augmentation analogue à celle prévue sur le trafic des véhicules sur l'A8, soit plus 4% par an.

L'impact de l'effet cumulatif sonore n'est pas abordé tant pour les habitants du Ferrandou que pour ceux de Mougins-le-Haut (à 200 m en aplomb) lié à l'augmentation du trafic PL, celle de la capacité d'accueil de l'aire et la proximité d'une voie de contournement des PL en limite du chemin du Ferrandou.

Aucune donnée n'est fournie quant aux raisons actuelles de l'augmentation du trafic PL sur cet axe. Enfin, sur les 26 places PL créées, 19 sont avec une conception de parkings en marche arrière (effet cumulatif des bips de recul).

Une partie du merlon naturel va être écorné (6100 m3 de déblais) et perdra une part de la protection sonore naturelle qu'il offre.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Le dossier précise que l'augmentation de nuisance sonore par rapport à l'impact de la circulation sur l'autoroute est très faible, ce qui est probable. En revanche il est pointé le

risque de dépassement de l'émergence admissible nocturne (et non diurne comme écrit !!! page 98). Une protection de façade qui consistera à remplacer les menuiseries extérieures par des menuiseries à forte protection acoustique est prévue.

SECOURS - INCENDIE :

Les services de secours et d'incendie (SDIS) ont été consultés sur l'existant. Leur remarque sur le devenir, et notamment l'augmentation des PL de tout types, n'apparaît pas dans le document.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Voir plus haut la réponse concernant l'absence d'avis des administrations concernées.

POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES :

Les émissions polluantes (hydrocarbures, particules émises ou autres, GES, pollutions de l'air et pollutions à effet de serre) sont évaluées par monétarisation en précisant que l'impact est local et ne concerne pas l'autoroute.

Cependant, l'augmentation de la capacité d'accueil des PL (doublement) sur l'ensemble des aires d'Aix en Provence vers l'Italie participe d'une augmentation substantielle non négligeable de la pollution atmosphérique.

Les émissions de particules liées au freinage notamment ne sont pas prises en compte au niveau de l'aire.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Le dossier précise que l'augmentation de la pollution atmosphérique sera très faible au regard de la pollution générée par le trafic sur l'autoroute (26 places de

stationnement de poids-lourds , 90 places de stationnement de véhicules légers en moins), ce qui est probable.

DECHETS :

Pour les 6100m3 de déblais, 750 m3 de remblais (p.196), et l'évacuation des déchets, il n'est pas précisé les filières d'évacuation (dites traditionnelles).

A noter que la ville de Mougins vient de procéder à la réfection de l'enrobé sur tout le chemin du Ferrandou. Ce dernier est actuellement limité à 19T.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Il est précisé que lévacuation des déchets se fera vers les filières de traitement adéquates. Ce point est surveillé sur tous les chantiers par le Coordinateur Sécurité et Protection de la Santé (S.P.S.) à qui il appartiendra de surveiller l'envoi en stockages adaptés des déblais en excédent.

Quant aux travaux autorisés sur le Chemin du Ferrandou, il appartiendra à la ville Mougins d'examiner toutes demandes de dérogation aux tonnages autorisés.

Suite de l'observation :

L'ensemble des administrations a été consulté en amont. Le document présenté en fait mention sans donner leurs probables conclusions.

Ce dossier reste très succinct et approximatif sur les principales nuisances sonores, environnementales, paysagères.

Il ne prend pas en compte le stationnement de camions transportant des matières dangereuses et les risques de pollutions inhérents.

Eu égard au nombre de camions nécessaires à l'évacuation des déblais et à l'approvisionnement du chantier, aux contraintes de tonnage et à celles de la couche roulante, l'accès au chemin du Ferrandou semble très difficilement compatible avec le chantier.

Le nombre de place des véhicules légers est insuffisant. Compte-tenu des négociations en cours entre la ville de Mougins et ESCOTA sur l'utilisation du Musée de l'Automobile, il serait souhaitable d'augmenter le nombre de place V.L. de 4 à 15 (sur l'aire construite).

La ville de Mougins est favorable au projet tenant compte des observations ci-dessus.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Concernant la première partie de cette observation, nous avons répondu plus haut. Concernant le nombre de places de véhicules légers, le projet prévoit 15 places sur la zone ouest de l'aire de service (voir plan page 45).

4 - LE GIR MARALPIN

Le dossier élaboré par quatre membres du Groupe Interdisciplinaire de Réflexion sur les traversées sud-alpines et l'aménagement du territoire maralpin (GIR Maralpin), Messieurs Claude BRULE, Pierre-Paul DAUNA, Pierre DESRIAUX et Jacques MOLINARI, se présente en 3 chapitres :

1 - observations préliminaires,

2 - observations sur l'ensemble du projet,

3 - observations sur le cas des Bréguières ouest,

auxquels nous répondrons successivement.

1 - OBSERVATIONS PRELIMINAIRES :

a) sur le cadre et l'enveloppe de l'enquête :

Le GIR Maralpin reproche le caractère anodin de l'enquête telle qu'annoncée au public, à savoir « le réaménagement de l'aire autoroutière des Bréguières sud » qui occulte le fait que cette opération ne constitue qu'une part dérisoire d'un projet beaucoup plus vaste, à savoir la totalité de l'autoroute A8. Le GIR Maralpin entend faire porter ses observations sur l'ensemble du projet d'une part, sur l'aire des Bréguières d'autre part.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Certes, le réaménagement de l'aire des Bréguières sud fait partie d'un ensemble concernant l'augmentation de capacité de stationnements des poids-lourds le long de la totalité de l'autoroute A8. Le GIR Maralpin fait état d'une information et consultation du public préalables à l'adoption de grands projets. Il ne nous appartient pas d'apprécier si cette démarche aurait dû être faite préalablement à l'élaboration du projet. L'enquête publique porte sur le projet de réaménagement des Bréguières sud en raison du montant des travaux projetés. La présentation dans le dossier des autres aménagements prévus le long de l'autoroute A8 offre l'avantage d'expliquer la logique de cet aménagement ponctuel.

b) Sur la confidentialité de l'enquête :

Le GIR Maralpin reproche le caractère discret de son annonce sur les modalités d'accès au dossier que le Maître d'ouvrage s'est refusé à porter à connaissance autrement

que par le dépôt d'un unique exemplaire en mairie de Mougins.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

La publicité de l'enquête est faite par affichage par le Maître d'ouvrage sur le lieux du projet en de nombreux endroits que nous avons pu constater, tel qu'en fait foi le dossier de constat fourni par la Société ESCOTA. La mairie de Mougins a assuré l'affichage en mairie et sur les lieux de consultation du dossier et des permanences du commissaire-enquêteur, tel qu'en fait foi le certificat d'affichage établi par le Maire de Mougins ainsi que la publicité dans la presse (Nice-Matin des 23 Septembre et 12 Octobre, et Le Patriote des 25 Septembre et 16 Octobre 2009).

En outre, l'exemplaire du dossier déposé en Mairie de Mougins a été accessible au public du 12 octobre au 12 Novembre, tous les jours ouvrables (du lundi au vendredi), de 8 h à 18 heures.

Si la publicité et l'accessibilité au dossier ont été faites dans le strict cadre légal, elles l'ont été particulièrement bien.

La demande du GIR Maralpin d'avoir communication du dossier par CDRom ou Internet dépasse le strict cadre légal actuellement en vigueur et ne peut être satisfaite que par le Maître d'ouvrage, s'il le souhaite. L'article 123-8 du Code de l'environnement indique que le dossier est communicable aux associations agréées et non qu'il doit être communiqué.

2 - OBSERVATIONS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET :

a) Sur les données fournies par le Maître d'ouvrage ESCOTA :

Le GIR Maralpin relève que le projet soumis à l'enquête porte sur l'ajout de 16 places (26 en réalité) de stationnement poids-lourds sur 2364 nouvelles à créer sur l'ensemble de l'autoroute A8. Il reproche au Maître d'ouvrage de ne pas justifier le nombre de places nécessaires (778 en 2011) et la prévision de 2364 dans le programme.

Il reproche également les approximations du dossier dans les prévisions de croissances du trafic poids-lourds.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Bien que cette observation ait peu d'incidence sur le projet d'extension de l'aire des Bréguières sud, une précision s'impose : le chiffre de 2364 (exact) inclut les aires de stockage à créer qui représentent 1549 places dont l'usage ne peut être qu'exceptionnel, c'est-à-dire en cas de crise (fermeture de l'autoroute à la frontière ou ailleurs en cas d'accident, manifestation saturant l'autoroute, intempéries exceptionnelles, par exemple neige, etc...).

En effet, les camions y sont stockés les uns contre les autres pour une durée limitée. Ces aires n'ont d'autre but que de préserver la sécurité de l'autoroute.

b) Sur les lacunes du dossier :

Le GIR Maralpin reproche au Maître d'ouvrage de ne pas accorder suffisamment d'importance aux transports de matières dangereuses (T.M.D.).

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Ce problème relève beaucoup plus du danger que peuvent représenter ces transports sur l'autoroute que sur les aires de services ou de repos. Cependant, cette question doit être prise en compte par le Maître d'ouvrage.

c) Sur l'argumentaire du Maître d'ouvrage :

Le GIR Maralpin propose des solutions pour faire diminuer le trafic : ferroutage, pilotage centralisé par liaisons satellitaires, ...

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Cette partie de l'observation nous semble largement déborder le cadre de l'enquête d'extension de l'aire des Bréguières sud.

d) Sur la démarche :

Le GIR Maralpin revient sur l'absence de débat public qui eut dû précéder l'enquête.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Cette remarque nous paraît déborder le cadre de l'enquête.

3 - OBSERVATIONS SUR LE CAS DES BREGUIERES OUEST :

a) Un site à enjeux, un dossier insuffisant :

Le GIR Maralpin propose une meilleure prise en compte de l'aspect paysager qui concernerait la commune de Mougins et Escota et regrette l'insuffisance du « rendu d'artiste » pour exprimer cet aspect du projet !

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Là aussi, cet aspect déborde le cadre de l'enquête sur la partie qui concernerait la commune de Mougins.

Le dossier prévoit un aménagement paysager de l'aire de service qui est constitué par un plan sommaire et qui, effectivement, permet difficilement d'apprécier les changements par rapport à l'état actuel. Rappelons que l'Architecte des Bâtiments de France a donné un avis défavorable à l'abattage d'arbres sur la butte.

b) Un projet aberrant :

Le GIR Maralpin regrette que le projet réduise encore les espaces végétalisés dans un secteur déjà fortement dégradé, le coût du projet par rapport au nombre de places gagnées (26 pour poids-lourds), mais aussi perdues (90 pour véhicules légers), la difficulté d'accueil des poids-lourds dont 27 devront se garer en marche arrière, avec des accès tortueux, ne prenant pas en compte explicitement le stationnement des transports de matières dangereuses et la disposition des véhicules dans la partie ouest prenant mal en compte l'accessibilité des véhicules de secours ou d'intervention. En conclusion, le GIR Maralpin propose de reconsidérer le projet dans de toutes autres perspectives :

- améliorer à tout prix la sécurité des acheminements des T.M.D.,
- améliorer le confort des usagers et visiteurs en leur offrant des aménités à la mesure de leurs attentes,
- revisiter l'ensemble du site et de ses abords dans un souci d'insertion paysagère.

*** Réponse du Commissaire-Enquêteur :**

Le premier des trois points ci-dessus cités devrait être pris en compte par le Maître d'ouvrage en réservant certaines places de stationnement aux T.M.D.

Le deuxième ne peut qu'être approuvé car les équipements permettant d'améliorer le confort et l'accueil des usagers va dans le sens d'une meilleure sécurité.

Le troisième passe par une réduction du programme qui est demandée par l'Architecte des Bâtiments de France, mais qui est, à ce jour, refusée par le Maître d'ouvrage. Il ne nous appartient pas de trancher cette question.

Une remarque s'impose en guise de conclusion de notre rapport :

En effet, le dossier soumis à l'enquête souffre d'un manque de lisibilité le rendant peu accessible au non-spécialiste.

Sur le nombre de places de stationnement pour poids-lourds créées, il est difficile de le trouver en raison de nombreuses erreurs :

- en page 5 il est annoncé la création de 16 places supplémentaires au lieu de 26,
- en page 23 il est bien annoncé un total après extension de 42 places,
- en page 37 il est annoncé un total après extension de 66 places,
- en page 41 il est annoncé un total de 40 places supplémentaires,

- en page 52 il est annoncé un nombre initial de 26 places et 16 à créer alors que c'est l'inverse,
- en page 86 on retrouve le tableau erroné de la page 37,
- enfin, en page 249 il est écrit que les mesures acoustiques réalisées en période nocturne l'ont été entre 7 h et 22 heures !!

Toutes ces erreurs ne rendent pas le dossier très compréhensible.

Enfin, une explication plus claire et développée que la seule définition de la page 37 sur les aires de stockage, peu familière au public, eut été souhaitable.

Elle eut évité l'amalgame entre places supplémentaires sur les aires de services ou de repos et les aires de stockage créées, en beaucoup plus grand nombre.

GRASSE, LE 12 Décembre 2009

Jean-Claude CADIER

Commissaire-Enquêteur

Jean-Claude CADIER
Architecte d.e.s.a
1c, avenue de la Libération, 06130 Grasse
E-mail: cabinet.cadier@free.fr Tel: 04.93.70.18.59 Fax: 04.93.77.83.36

DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES

COMMUNE DE MOUGINS

ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE AU REAMENAGEMENT
DE L'AIRE DE SERVICE DES BREGUIERES SUD
SUR L'AUTOROUTE A8

CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

****

CONCLUSIONS MOTIVEES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

****

Le projet de réaménagement de l'aire de services des Bréguières sud sur l'autoroute A8 s'inscrit dans un programme beaucoup plus vaste d'augmentation du nombre de places de stationnement des poids-lourds sur l'autoroute A8, actuellement au nombre de 182, très nettement insuffisant aujourd'hui au regard des besoins. Tout automobiliste ou chauffeur de poids-lourds parcourant régulièrement l'autoroute A8 a pu constater qu'en période de crise (fermeture de la frontière Italienne, manifestations, intempéries,...) de nombreux poids-lourds sont arrêtés sur la bande d'arrêt d'urgence, ce qui est extrêmement dangereux pour les automobilistes continuant à rouler. Il est donc urgent de remédier à cette situation. Les perspectives de diminution sensible du transport routier sont à trop long terme sur cet axe pour que l'on puisse différer ou annuler ce programme.

Ce programme de 2364 places supplémentaires se décompose de la façon suivante :

1 - Extension des 7 aires de services et de repos existantes : 613 places.

2 - Création de 2 nouvelles aires de repos : 188 places.

3 - Création de 3 aires de stockage : 1549 places (soit les 2/3 du programme).

Cette énumération relativise l'importance du projet d'extension de l'aire de services des Bréguières sud où

seront créées 26 nouvelles places de stationnement de poids-lourds, au détriment des places de stationnement de véhicules légers dont le nombre serait ramené de 165 à 75 (90 places supprimées).

Rappelons que les aires de stockage, équipées d'un minimum de services (toilettes,...) ne sont utilisées qu'en période de crise, c'est-à-dire en cas de saturation, voire de fermeture, de l'autoroute afin d'éviter que les poids-lourds ne viennent s'entasser jusqu'au lieu de blocage en occupant la bande d'arrêt d'urgence, situation éminemment dangereuse. Les véhicules y sont garés à « touche-touche » pour une durée limitée (quelques heures).

L'extension de l'aire des Bréguières sud s'inscrit donc dans le programme d'augmentation des places en aires de repos ou de services, soit 26 sur 801 , soit un peu plus de 3 %, et à peine plus d'1 % du programme total.

Son coût est de 4.147.267 € TTC, valeur novembre 2008, soit environ 160.000 € la place supplémentaire, ce qui paraît démesuré.

Il est vrai que l'aire des Bréguières se situe à proximité de l'agglomération niçoise sur une partie d'autoroute ou une grosse partie du trafic est de liaison locale. Cela se traduit par le faible nombre de places de véhicules légers utilisées. Hors période de fort trafic lié au tourisme, la zone ouest de l'aire est d'ailleurs fermée, la zone est autour de la station service et du restaurant suffisent à l'accueil de ces véhicules.

Cependant cette opposition à l'intérêt de création d'un petit nombre de places supplémentaires par rapport à son coût financier et environnemental, mais aussi par rapport au programme général, a été exprimée par les observations reçues du public. L'opposition de l'Architecte des Bâtiments de France à l'abatage d'arbres sur la butte (9 places de stationnement sur les 26 créées) va dans le même sens.

Nous demandons donc au Maître d'ouvrage de réexaminer le rapport amélioration de la sécurité sur le nombre de places créées et donc l'opportunité de ce réaménagement.

SOUS CETTE RESERVE, nous émettons un :

AVIS FAVORABLE

Au projet de réaménagement de l'aire de services des Bréguières sud.

GRASSE, LE 12 Décembre 2009

Jean-Claude CADIER

Commissaire-Enquêteur

(5)

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES
ET L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DATAR)

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org

---

Autoroute A8 - Commune de Mougins

Projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières sud

Maître d'ouvrage : Société ESCOTA

Enquête publique avant travaux avec étude d'impact

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU GIR MARALPIN

---

11 novembre 2009

Projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières sud
Maître d'ouvrage : Société ESCOTA
Enquête publique avant travaux avec étude d'impact
•
Observations et propositions du GIR Maralpin

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

(a) Sur le cadre et l'enveloppe de l'enquête

Le caractère anodin de l'enquête telle qu'elle a été annoncée au public, à savoir "le réaménagement de l'aire autoroutière des Bréguières sud", occulte le fait que cette opération ne constitue qu'une part dérisoire d'un projet couvrant la totalité de la section autoroutière de l'A8 concédée à Escota comprise entre Aix-en-Provence (Péage de La Barque) et la frontière italienne.
Comme l'exige fort heureusement la transposition dans la loi française [ordonnance du 3 juin 2004] de la Directive "*Plans et Programmes*" 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001 [cf. Annexe 1], les grandes lignes de ce projet sont portées à connaissance dans le dossier d'enquête.
C'est donc à bon droit que les observations du GIR Maralpin porteront, au titre de la présente enquête publique, sur l'ensemble du projet d'une part, ainsi que sur le projet des Bréguières d'autre part.

Annexe 1

Ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement *(J.O. n°129 du 5 juin 2004)*

Communiqué du conseil des ministres du 22 septembre 2004
Le ministre de l'écologie et du développement durable a présenté un projet de loi ratifiant l'ordonnance du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.
Cette ordonnance a mis en œuvre le principe posé par la directive du 27 juin 2001 selon lequel tous les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou qui ont des effets prescriptifs à l'égard de projets de travaux ou d'aménagements doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale ainsi que d'une *information et d'une consultation du public préalables à leur adoption* [souligné par nous].
Ce dispositif permet de faire procéder à des évaluations environnementales à un *stade décisionnel situé en amont des projets* [souligné par nous] qui sont eux-mêmes soumis à étude d'impact. Les documents concernés sont, notamment, les documents d'urbanisme et certains documents de planification sectorielle relatifs aux transports, aux déchets ou à la gestion des eaux.
L'ordonnance a permis de généraliser le processus d'évaluation, d'information et de consultation du public. La nouvelle procédure rend plus homogène et lisible la prise en compte de l'environnement dans les schémas et les documents de planification.

(b) Sur la confidentialité de l'enquête

En préambule, le GIR Maralpin tient à élever une protestation sur les conditions dans lesquelles se sera déroulée l'enquête (du 12 octobre au 12 novembre 2009), tant sur le caractère discret de son annonce qui occulte les enjeux sur lesquels elle débouche, que sur les modalités d'accès au dossier que le maître d'ouvrage s'est refusé à porter à connaissance autrement que par le dépôt d'un unique exemplaire en mairie de Mougins [cf. Annexes 2 & 3].

1. OBSERVATIONS SUR L'ENSEMBLE DU PROJET

Le projet soumis à enquête publique s'inscrit dans le cadre d'un "programme d'extension des places poids lourds réparties sur les aires annexes de l'autoroute A8 concédée à la société ESCOTA" [cf. Planches 1 & 2].
Il porte en substance sur l'ajout de 16 places de stationnement PL au détriment des VL[1], et ne représente qu'une part fort minime (0,6 %) du programme d'ensemble, lequel porte sur la création de 627 places PL supplémentaires sur les aires existantes[2] [cf. Tableau 1] et de 1737 places sur des aires à créer[3] [cf. Tableau 2], soit un total de 2364 places nouvelles [p. 86/240].

1.1. Sur les données fournies par le maître d'ouvrage ESCOTA

Dans sa version n° 5 de décembre 2008 du dossier, le MO invoque

- la saturation des aires de stationnement PL dont le nombre s'élève à 437, "estimant à 778 le nombre théorique à créer à d'ici à 2011" (sic) [p. 85/249]
- l'accroissement du trafic PL

(a) Sur le nombre d'aires à créer
Le MO ne justifie pas l'écart considérable entre le nombre de places supplémentaires qu'elle juge nécessaire en 2011 (778) [cf. ci-avant] et celui qu'elle prévoit dans son programme (2364), soit une augmentation de 300 % !

(b) Sur les approximations et les erreurs de prévisions de trafic
Le MO énonce successivement pour croissance annuelle de trafic poids lourds les taux suivants :
en page 85/249
5 % jusqu'à 2006
4 % par an entre les années 2007 et 2011
en page 98/249
1997-2003 : + 5 %
2003-2006 : + 2,5 %
On remarquera que ces données sont incohérentes et que, de surcroît, est occultée la stagnation, sinon la baisse de trafic, notoire observée l'année passée.

1.2. Sur les lacunes du dossier

[1] dont 90 places sont supprimées (réduction de 165 à 75 places)
[2] élément de programme portant sur l'extension de 7 aires de service et d'une aire de repos, "*telles que citées dans la Décision Ministérielle du 13 octobre 2004 approuvant le dossier de demande de principe concernant l'extension de l'aire de service de Vidauban-nord, réalisé par anticipation*" [p. 37/249]
[3] par création de deux nouvelles aires de repos et de trois aires de stockage "*telles que citées dans la Décision Ministérielle du 12 juillet 2006 approuvant le synoptique des aires annexes et de stockage pour les poids lourds*" [p. 37/249]

Le dossier n'accorde pas de place à une question préoccupante sur l'ensemble du tracé, celui du transport des matières dangereuses (TMD) qui concerne le transit international mais également pour une plus grande part la desserte du secteur oriental de la Région PACA [cf. Annexe 4].

EXTENSION DES AIRES EXISTANTES					
NOM AIRE	TYPE AIRE	Nombre de places PL			Nombre de places VL créées
		Actuelles	Créées	TOTAL	
Sens Aix-en-Provence / Italie					
ARC	Aire de service	25	95	120	0
ROUDAI	Aire de repos	16	155	171	0
VIDAUBAN SUD	Aire de service	25	44	69	0
BREGUIERES SUD	Aire de service	26	40	66	0
BEAUSOLEIL	Aire de service	10	16	26	18
Sens Italie / Aix-en-Provence					
ROUSSET	Aire de service	25	51	76	0
VIDAUBAN NORD	Aire de service	15	192	207	44
CANAVER	Aire de service	40	34	74	0
TOTAL					
		182	**627**	**809**	**62**

Tableau 1
[p. 86/249]

N.d.R.
en page 37/249, le même tableau affiche, en bas de 3ème colonne, la valeur erronée de 890

CREATION DE NOUVELLES AIRES					
NOM AIRE	TYPE AIRE	Nombre de places PL			Nombre de places VL créées
		Actuelles	Créées	TOTAL	
Sens Aix-en-Provence / Italie					
SAINT-HILAIRE	Aire de stockage	0	380	380	0
REYRAN	Aire de repos	0	125	125	5
Sens Italie / Aix-en-Provence					
CAMBARETTE NORD	Aire de stockage	0	625	625	0
PIFFORAN	Aire de stockage	0	544	544	0
LA GACHETTE	Aire de repos	0	63	63	5
TOTAL					
		0	**1 737**	**1 737**	**10**

Tableau 2
[p. 86/249]

L'acheminement de ces TMD est d'autant plus problématique sur le territoire des Alpes-Maritimes où l'A8 est majoritairement en tracé urbain ou périurbain.
La Planche 3 [TMD Paca 2006] atteste l'importance de ces flux qui sont près d'atteindre les niveaux de trafic journalier les plus élevés observés en PACA :

309 au péage de Puget-sur-Argens
258 à celui d'Antibes
144 à l'échangeur du Paillon (Nice)
111 au péage de la Turbie

Ainsi, aux courants de transit (dont celui particulièrement préoccupant de l'oxyde d'éthylène[4]) se surimposent ceux, massifs, du ravitaillement en produits pétroliers de l'ensemble de l'agglomération azuréenne (estimés à plus de 100 camions-citernes par jour) et de l'aéroport de Nice en carburéacteurs (30 par jour) lequel fait, depuis de longues années, l'objet de controverses relatives aux risques liés à leur acheminement et plus encore à leur stockage [CGPC/SIGE (2008)] [cf. Annexe 5].
À ces flux TMD, se surimposent notamment ceux des déchets quotidiennement acheminés des Alpes-Maritimes vers les Bouches-du-Rhône et dont l'importance est chiffrée à une cinquantaine de semi-remorques par jour [CCI/AE 78 (2009)] et dont une partie ressortit aux matières dangereuses.

1.3. Sur l'argumentaire du maître d'ouvrage ESCOTA

En conclusion de l'appréciation des impacts du programme, le MO affirme sans ambages "*qu'il n'aura pas pour effet d'augmenter le trafic (PL & VL) sur l'autoroute ; en effet il répond à une problématique existante de capacité d'accueil, de sécurité et d'exploitation*".

(a) En matière de sécurité, il a été souligné en 1.2. combien le MO se préoccupait peu des risques que font peser sur l'A8 d'importants trafics de TMD et ne prenait aucunement en compte, même à l'échéance de leur programme, des recommandations relativement à leur sécurisation incombant pourtant aux gestionnaires d'infrastructure telles qu'elles figurent dans l'Article L 551-2 du code de l'environnement [cf. Annexe 4]

(b) En matière de trafic, l'assertion du MO est totalement indéfendable, les incidents cités sont certes avérés mais relèvent de circonstances exceptionnelles. En revanche, une observation attentive du trafic révèle des processus chroniques relevant de l'écoulement pulsé du trafic résultant des régulations de trafic de fins de semaine et de jours fériés au pays voisin. On discerne chez l'exploitant ESCOTA, le souci d'estomper ces à-coups chez ses clients du transit international dont il bénéficie largement du trafic ; ainsi, la rétention tout au long du parcours aurait pour effet de fluidifier ce trafic en en renforçant l'attrait.
On se doit de faire remarquer, que des résultats tout aussi efficaces pourraient être atteints en prenant des dispositions toutes autres que la réalisation de caravansérails[5], notamment en faisant appel à des techniques bien connues par ailleurs (domaine ferroviaire) de pilotage centralisé reposant sur des liaisons satellitaires (GSM).
Quoi qu'il en soit, la facilitation du trafic PL de longue distance ne doit en rien être encouragée si l'on souhaite, comme les engagements des Grenelle 1 & 2 y poussent, s'engager vers leur report modal.

1.4. Sur la démarche

Maladroitement travestie en réaménagement, la présente enquête publique constitue la partie émergente d'un programme de très grande ampleur se déroulant sur 200 kilomètres de développement et s'accompagnant de considérables modifications et extensions d'emprises. Un tel programme qui a, de surcroît, pour effet de modifier à son avantage la part de la route dans les transports longue distance et à faire obstacle au report modal, devrait relever, comme ce fut le cas pour le projet d'élargissement

[4] Selon M. Sacher, Directeur du *Centre d'information du public pour la prévention des risques majeurs et la protection de l'environnement en région PACA* (Cyprès), "ce trafic, qui porte sur 10 camions par nuit, ne représente que 5 % des TMD transitant en 06 mais 47 % des risques" [communication au Séminaire Transport de matières dangereuses de l'ORT-Paca du 27 octobre 2009 au CETE Méditerranée]
[5] sur le mésusage desquels (notamment l'entreposage) on peut se questionner [cf. TMD Paca p. 17]

autoroutier dans la Vallée du Rhône[6] d'un *débat public*, dont le GIR demandera la saisine par la Commission nationale du débat public.

Préconisations du GIR Maralpin relativement au programme

- Ouverture d'un *débat public* sur l'opportunité d'extension des capacités de l'A8
- Réduction de l'ampleur des extensions et renoncement à la création d'aires de stockage
- Mise en place sur l'ensemble de l'arc méditerranéen d'un système contraignant de téléguidage des PL
- Aménagement d'aires réservées TMD sur toutes les aires existantes
- En complément, et dans chacun des intervalles séparant deux aires consécutives, aménagement de bandes de stationnement réservées aux TMD et faisant également office d'aires de détresse [à l'image de celles jalonnant les autoroutes italiennes] ; celles-ci permettraient à la fois de faciliter les opérations de contrôle et de minimiser les impacts d'incidents de route

2. OBSERVATIONS SUR LE CAS DES BRÉGUIÈRES-OUEST

2.1. Un site à enjeux

L'aire des Bréguières-Ouest constitue l'unique aire de service sur l'A8 avant celle de Beausoleil située sur le contournement de Nice, bien au delà de l'agglomération niçoise. L'ensemble de la zone, peu amène, devrait faire l'objet d'une réhabilitation paysagère valorisant cette "Porte de Nice" peu avenante en l'état.
La commune de Mougins qui ne semble pas s'être souciée de l'aménagement de ce couloir devrait s'y appliquer désormais. ESCOTA, pour sa part, le devrait aussi, non pas en y accumulant des PL mais en veillant à offrir, aux visiteurs et usagers des lieux, des aménités qu'ils seraient en droit d'y attendre.

2.2. Un dossier insuffisant

(1) Il n'est pas acceptable de priver le dossier d'une comparaison strictement équivalente entre "état actuel" et "état futur" : en regard du "rendu d'artiste" [cf. Planche 4], ne figure qu'un plan directeur où ne sont pas représentés les espaces verts actuels (ce qui permet d'occulter aux yeux d'un observateur inattentif, leur disparition partielle [p. 68 & 69/249].
(2) Comme indiqué plus haut [cf. 2.1.] ne figure pas l'insertion du projet dans son environnement immédiat (ce qui permet d'occulter la disparition quasi totale de l'écran de végétation bordant la face ouest de la parcelle.
(3) Il y a lieu d'être surpris de voir utiliser, en fond de montage photographique, un cliché satellite antérieur à la construction du bâtiment de services [cf. Planche de la page 99/249].

2.3. Un projet aberrant

(1) Environnement
L'aménagement proposé a pour effet de réduire encore les espaces végétalisés dans un secteur déjà fortement dégradé par des délaissés et des constructions disparates qui devraient faire l'objet d'une reconquête paysagère.

[6] débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien (VRAL) [du 27 mars au 26 juillet 2006]

(2) Un objectif déconcertant
L'augmentation de nombre de places PL de 26 à 42 places (+ 16) se fait au détriment des places VL dont le nombre passe de 165 à 75 (- 90).
Cette opération, coûteuse et non sans répercussions sur l'accueil des visiteurs, s'accompagne de contraintes redoutables pour les PL. En effet, presque toutes les places de stationnement PL (à l'exception de 8 d'entre elles), seront situées en secteur Ouest et ne seront accessibles désormais que par manœuvres (*stationnements en marche arrière*) et non pas comme c'est usuellement l'usage "au défilé".
L'opération sera rendue plus délicate encore par la tortuosité des accès d'entrée et du dégagement de sortie, lequel aura encore à contourner le secteur Est du parc [cf. planche 69/249].
L'ensemble de ces manœuvres ne peut être sans répercussions sur l'environnement (nuisances sonores et qualité de l'air).

(3) Un déni de la prise de compte des risques
Dernière étape possible avant l'entrée dans Nice des TMD desservant la cité et l'aéroport, Les Breguières-Ouest devraient faire l'objet d'un aménagement dédié à leur attention.
L'accumulation de PL dans le cul de sac du parc Ouest fait peser un risque certain qu'aggravent les manœuvres précitées. En cas d'incident ou d'accident, l'accès de véhicules de secours ou d'intervention risque d'être dramatiquement entravé.

Préconisations du GIR Maralpin relativement au site des Bréguières-Ouest

Un bilan coût/avantage de l'opération telle qu'elle est projetée est *en sa totale défaveur*.
Une solution intéressante pour, à la fois, satisfaire aux nécessités d'assurer un stationnement sécurisé pour les TMD et autoriser le stationnement de quelques PL supplémentaires, consisterait à tirer un meilleur parti de l'aire de péage d'Antibes dont la réduction devrait être rendue aisée par

- l'automatisation programmée des péages et la réduction conséquente des files d'attente et des guichets
- la réduction des vitesses désormais en œuvre sur l'autoroute et son évolution inéluctable vers "l'autoroute apaisée".

Le GIR Maralpin considère donc indispensable de reconsidérer le projet dans de toutes autres perspectives, celles de :

- améliorer à tous prix la sécurité des acheminements TMD
- améliorer le confort des usagers et visiteurs en leur offrant des aménités à la mesure de leurs attentes
- revisiter l'ensemble du site et de ses abords dans un souci d'insertion paysagère

Dossier élaboré par Claude Brulé, Pierre-Paul Danna, Pierre Desriaux et Jacques Molinari

●

Références

TMD Paca (2006)
Le transport de matières dangereuses en PACA - Évaluation pour une meilleure planification
Secrétariat Permanent pour le Prévention des Risques Industriels (SPPRI) en Provence-Alpes-Côte-d'Azur [Cyprès] ; 2006 ; 190 pages
CCI/AE (2009)
Déchets : la CCI aide les entreprises à faire face
Azur Entreprises & Commerces - CCI Nice Côte d'Azur ; n° 78 ; septembre-octobre 2009 ; p. 4

CGPC/SIGE (2008)
Rapport sur l'approvisionnement en carburéacteur de l'aéroport de Nice
Chauvière Jean-Yves, Legrand Henri, d'Aubreby Marc
Conseil Général des Ponts et Chaussées ; Service d'Inspection Générale de l'Environnement ;
21/04/2008 ; 42 pages

Planches

Planche 1
Plan de situation du programme d'extension des places de poids lourds de l'autoroute A8 (secteur ouest) [p. 40/249]
Planche 2
Plan de situation du programme d'extension des places de poids lourds de l'autoroute A8 (secteur est) [p. 41/249]
Planche 3
Le TMD en Région PACA - Carte des flux routiers [TMD Paca (2006)]
Planche 4
Plan paysager de l'extension de l'aire des Bréguières [p. 69/249]

Annexes

Annexe 1
Ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
Annexe 2
Lettre du GIR Maralpin à Benoît Brocart, Secrétaire général aux Affaires départementales, Préfecture 06, a/s enquête publique relative au projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud. Demande de mise à disposition du public de l'entièreté du dossier sous forme de CD-Rom ou de mise en ligne sur le site de la Préfecture
Annexe 3
Réponse en date du 29.10.2009 de la Préfecture des Alpes-Maritimes au courrier du GIR Maralpin en date du 13.10.2009
Annexe 4
Le transport des matières dangereuses en PACA [TMD Paca (2006) Extraits]
Annexe 5
La livraison de l'aéroport de Nice en carburéacteur [CGPC/SIGE (2008) Extrait]

Annexe 2 – Lettre du GIR Maralpin à la Préfecture des Alpes-Maritimes en date du 13.10.2009

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari - 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 - (0)4 93 35 35 17 – Mel : gir.maralpin@wanadoo.fr – Internet : www.gir-maralpin.org

Monsieur Benoît BROCART
Secrétaire Général
Secrétariat général aux affaires départementales
Préfecture des Alpes-Maritimes
BP 1
06286 NICE – Cedex

PLI RECOMMANDÉ AVEC A.R.

Votre réf. : Arrêté préfectoral du 2 septembre 2009 relatif à l'aire des Bréguières Sud
Notre réf. : Pref06SecretGalAffDépartEnquêteMougins910
Objet : Enquête publique relative au projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud

Menton, le 13 octobre 2009

Monsieur le Secrétaire Général,

Me référant à l'enquête publique ouverte du 12 octobre au 12 novembre inclus et portant sur le projet de réaménagement de l'aire de service des Bréguières Sud dont le maître d'ouvrage est la Société ESCOTA, j'ai pris connaissance du dossier d'enquête, le lundi 12 octobre dans les locaux des services techniques de la mairie de Mougins, au titre du GIR Maralpin dont je suis le secrétaire scientifique.

Les pièces soumises à enquête appellent un grand nombre d'observations et de commentaires, tant sur la forme que sur le fond, lesquels ne peuvent être approfondis et explicités sans une réflexion collective interdisciplinaire qui ne peut être conduite sur place.
Nous vous saurions donc gré d'exiger du maître d'oeuvre, qui dispose de tous les moyens pour ce faire, de mettre à disposition du public le même dossier sous forme de CD-Rom ou à défaut de le mettre en ligne sur le site de la Préfecture des Alpes-Maritimes.
De telles dispositions, maintenant courantes dans bon nombre d'enquêtes, gagneraient d'ailleurs à être généralisées dans notre département pour toute enquête d'une telle ampleur.

Dans l'attente des suites que vous voudrez bien donner à notre requête, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Secrétaire général, l'expression de notre haute considération

GROUPE INTERDISCIPLINAIRE
DE REFLEXION MARALPIN
49, Avenue Cernuschi
F - 06500 MENTON
Tél. / Fax 33.04.93.35.35.17

Pour le GIR Maralpin
Son secrétaire scientifique
Jacques Molinari

Copie pour information : M. le Président du Tribunal administratif

Annexe 3 – Réponse en date du 29.10.2009 de la Préfecture des Alpes-Maritimes au GIR Maralpin

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DES ALPES-MARITIMES

SECRETARIAT GENERAL
aux AFFAIRES DEPARTEMENTALES
Bureau de l'urbanisme et de l'environnement
Chef de bureau : Paul DURANTE
Dossier suivi par :
Yannik AUBURTIN-GALLAIS
sauf le mercredi
☎ 04.93.72.29.95
Lettres/Part/girmaralpin/escota

Nice, le 2 3 OCT. 2009

GIR MARALPIN
Reçu le 02.11.2009
Réponse le

Monsieur,

Par courrier du 15 octobre 2009, vous avez souhaité que soit assurée une mise à disposition du public du dossier d'enquête publique relatif au projet de réaménagement de l'aire des Bréguières sud sur l'autoroute A 8 sous forme de CD-Rom ou d'une mise en ligne sur le site de la préfecture des Alpes- Maritimes.

Mes services ont rapidement pris contact avec ceux de la société ESCOTA, maître d'ouvrage du projet pour leur faire part de vos propositions.

Ces derniers m'informent qu'ils ne sont pas en mesure de communiquer par ce type de support mais l'envisagent pour l'avenir.

Je crois utile de vous préciser que ce mode d'information qui correspond certes aux attentes du public et au souhait tant des services de l'Etat que des collectivités locales et maîtres d'ouvrage n'est pas encore traduit par des dispositions réglementaires. La participation du public sous la forme électronique est en cours de discussion au Parlement dans le cadre de l'examen du projet de loi n°155 portant engagement national pour l'environnement.

D'ores et déjà, mes services ont mis en œuvre la mise en ligne des avis d'enquête publique sur le site de la préfecture afin d'améliorer l'information du public.

Je vous prie de croire, monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général
adjoint

Benoît BROCART

M. Jacques MOLINARI
Secrétaire scientifique du
GIR MARALPIN
49 avenue Cernuschi
06500 MENTON

copies : M. Jean-Claude CADIER, ESCOTA

Annexe 4

Le transport des matières dangereuses en PACA [Extraits]

La loi réglementant le stationnement des MD prescrit, pour un arrêt compris entre deux heures et douze heures, le stationnement dans un lieu approprié à plus de 10 mètres des Établissements Recevant du Public (ERP) ainsi que de tout lieu habité. La loi impose également une distance de 10 à 50 mètres entre deux véhicules TMD en stationnement selon le type de marchandise transportée. Toutefois, aucun aménagement n'existe pour appliquer cette réglementation.
Sur les aires d'autoroute, les emplacements réservés pour les véhicules TMD n'existent pas, obligeant les conducteurs à stationner en fonction des places disponibles. De plus en période estivale de grande affluence, il arrive que les aires d'autoroute soient saturées. Ce problème existe depuis de nombreuses années, obligeant les transporteurs à s'adapter. C'est pourquoi un certain nombre de chauffeurs s'emploient à l'avance, quitte à conduire moins de quatre heures, à trouver un emplacement « autorisé » en dehors des bretelles d'accès ou de sortie (interdites au stationnement) des aires d'autoroutes.
[TMD Paca, p. 17]
En cas de fuite d'une matière liquide sur un camion, il n'existe pas d'aire de stockage munie de bac de rétention. D'une manière générale, les routes sont sous-équipées en structures de secours.
Un point particulier pose problème en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit de la desserte de Nice (dont l'aéroport) en hydrocarbures. A ce jour les flux routiers en provenance de l'Étang de Berre et des dépôts de Puget sur Argens sont particulièrement élevés.
[TMD Paca, p. 20]

En étendant aux infrastructures de transports l'obligation de réaliser des études de danger, la loi du 30 juillet 2003 oblige les gestionnaires d'infrastructures à normaliser leurs méthodes de gestion des risques.
Parmi tous les problèmes ceux liés au stationnement sont les plus criants. Il faut signaler qu'aucun parking dédié aux poids lourds transportant des matières dangereuses n'existe en PACA alors que plusieurs régions ont avancé sur ce sujet.

> Lorsque du fait du stationnement, chargement ou déchargement de véhicules ou d'engins de transport contenant des matières dangereuses, l'exploitation d'un ouvrage d'infrastructure routière, ferroviaire, portuaire ou de navigation intérieure ou d'une installation multimodale peut présenter de graves dangers pour la sécurité des populations, la salubrité et la santé publiques, directement ou par pollution du milieu, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité administrative compétente une étude de dangers. Cette étude est mise à jour au moins tous les cinq ans par l'exploitant.
> Lorsqu'il s'agit d'un ouvrage ou d'une installation faisant l'objet d'un rapport sur la sécurité ou d'un diagnostic au titre des articles L. 118-1 et suivants du code de la voirie routière, 13-1 et 13-2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, 30 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure ou L. 155-1 du code des ports maritimes, cette étude de dangers est intégrée à ce rapport ou à ce diagnostic.
> Pour les ouvrages et installations en service à la date de publication de la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, cette étude est fournie, au plus tard, dans les trois années suivant l'entrée en vigueur de ladite loi.
> Les modalités d'application du présent article, et notamment les catégories d'ouvrages concernés, sont déterminées, pour chaque mode de transport, par décret en Conseil d'État.
> *Article L 551-2 du code de l'environnement*

[TMD Paca, p. 23]

Annexe 5

La livraison de l'aéroport de Nice en carburéacteur [Extrait CGPC/SIGE (2008) § 5.2.1.]

Comme cela a été mentionné plus haut, depuis la mise en service de l'oléoduc desservant le dépôt de Puget-sur-Argens en 1995, l'aéroport de Nice est alimenté en carburéacteur par camions à partir de ce dépôt. Cela crée un trafic de 7.000 à 8.000 camions par an (soit environ 30 camions par jour) sur un trajet de 60 km, notamment sur l'autoroute A8.

Ce mode d'approvisionnement crée les risques inhérents au transport de matières inflammables par la route et la pollution résultant d'un transport routier. Il est soumis à la réglementation applicable aux transports routiers, en particulier à celle relative au transport de matières dangereuses. Deux dispositions sont mentionnées comme des contraintes par les pétroliers : la limitation de la masse des véhicules et l'interdiction de circulation les jours fériés.
Sur ce dernier point, il convient cependant de remarquer que les contraintes d'horaire liées à l'exploitation du terminal du Puget-sur-Argens sont encore plus sévères, puisqu'elles conduisent à une interruption de l'approvisionnement de l'aéroport à des périodes où le trafic lourd n'est pas interdit sur l'autoroute. Une extension des plages horaires d'ouverture du terminal de Puget-sur-Argens complétée éventuellement par une dérogation sur l'interdiction de circuler sur le réseau routier en fin de semaine, notamment la nuit lorsque le trafic est réduit, permettrait d'améliorer la disponibilité du carburéacteur à Nice. C'est sans doute le coût de la modification des périodes d'ouverture du terminal qui a conduit les pétrolier à ne pas demander ces dérogations.
C'est notamment l'objectif de réduction des risques liés au transport de marchandises dangereuses sur l'A8 qui a conduit la Préfecture des Alpes Maritimes à souhaiter remplacer ce mode d'alimentation par un approvisionnement par voie maritime. A cet égard, deux éléments contradictoires doivent être notés : d'une part, l'alimentation de l'aéroport de Nice ne représente qu'une fraction très minoritaire du trafic d'hydrocarbures dans ce secteur (des estimations de l'ordre de 10 à 20 % ont été présentées mais elles devraient être approfondies) et le carburéacteur est moins dangereux que l'essence ; d'autre part, et en sens inverse, le trafic lié à l'aéroport constitue probablement le trafic le plus important pouvant être déplacé par une décision unique.
Le « rendement » du choix d'un autre mode d'alimentation pour l'aéroport est donc limité dans l'absolu mais relativement élevé au regard de l'objectif de réduction du transport de matières dangereuses sur l'A8 si l'on examine les différents leviers d'action disponibles localement à cet égard.
En résumé, les enjeux environnementaux constatés ne semblent pas tels qu'ils imposent une modification urgente du mode de transport utilisé pour l'approvisionnement de l'aéroport, mais l'évolution à moyen terme de l'organisation de cet approvisionnement doit intégrer l'objectif de réduction des pollutions et des risques.
[pp. 15-16]

Figure 2 : plan de situation du programme d'extension des places poids lourds de l'autoroute A8

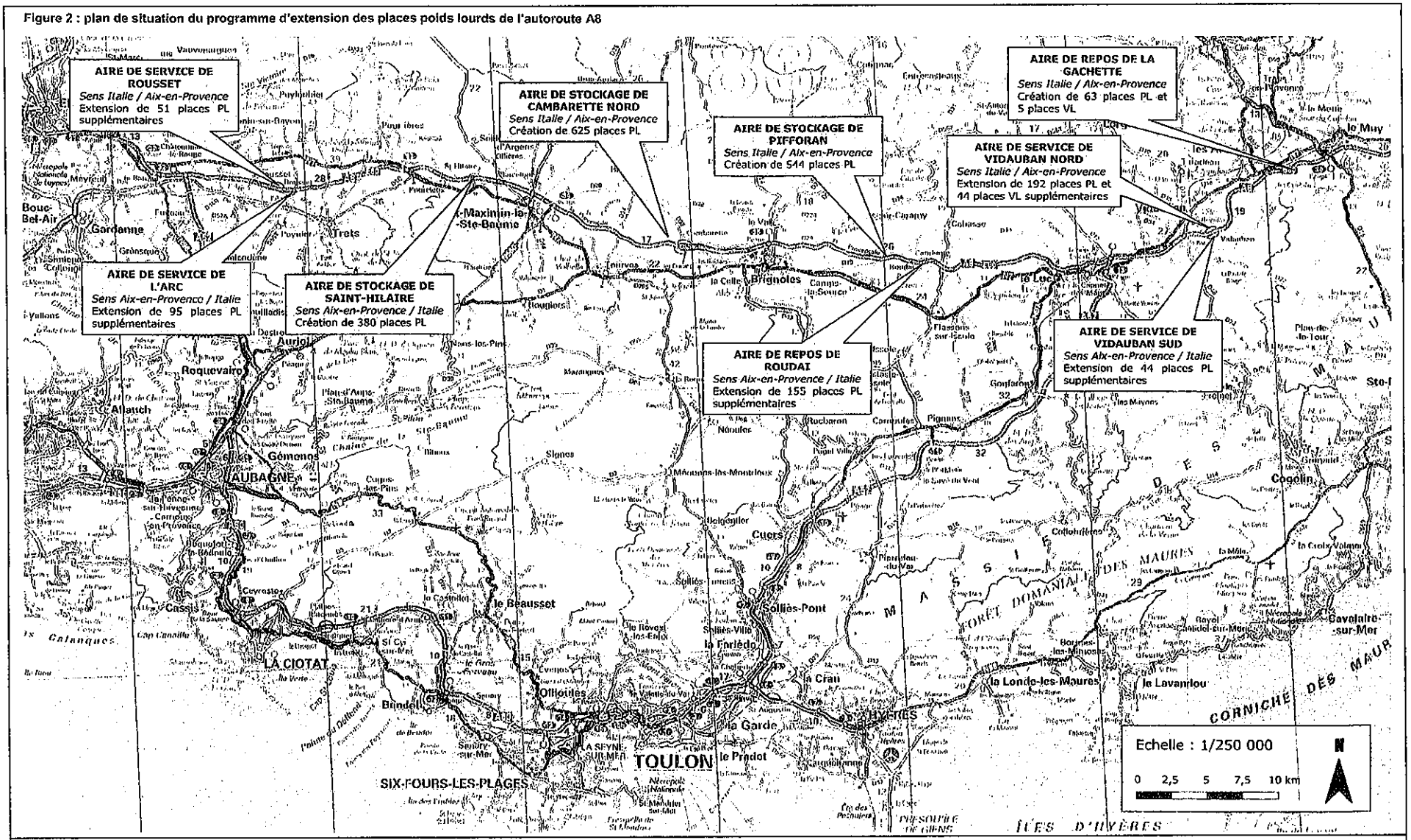

Planche 1 - Plan de situation du programme (1) [p. 40/249]

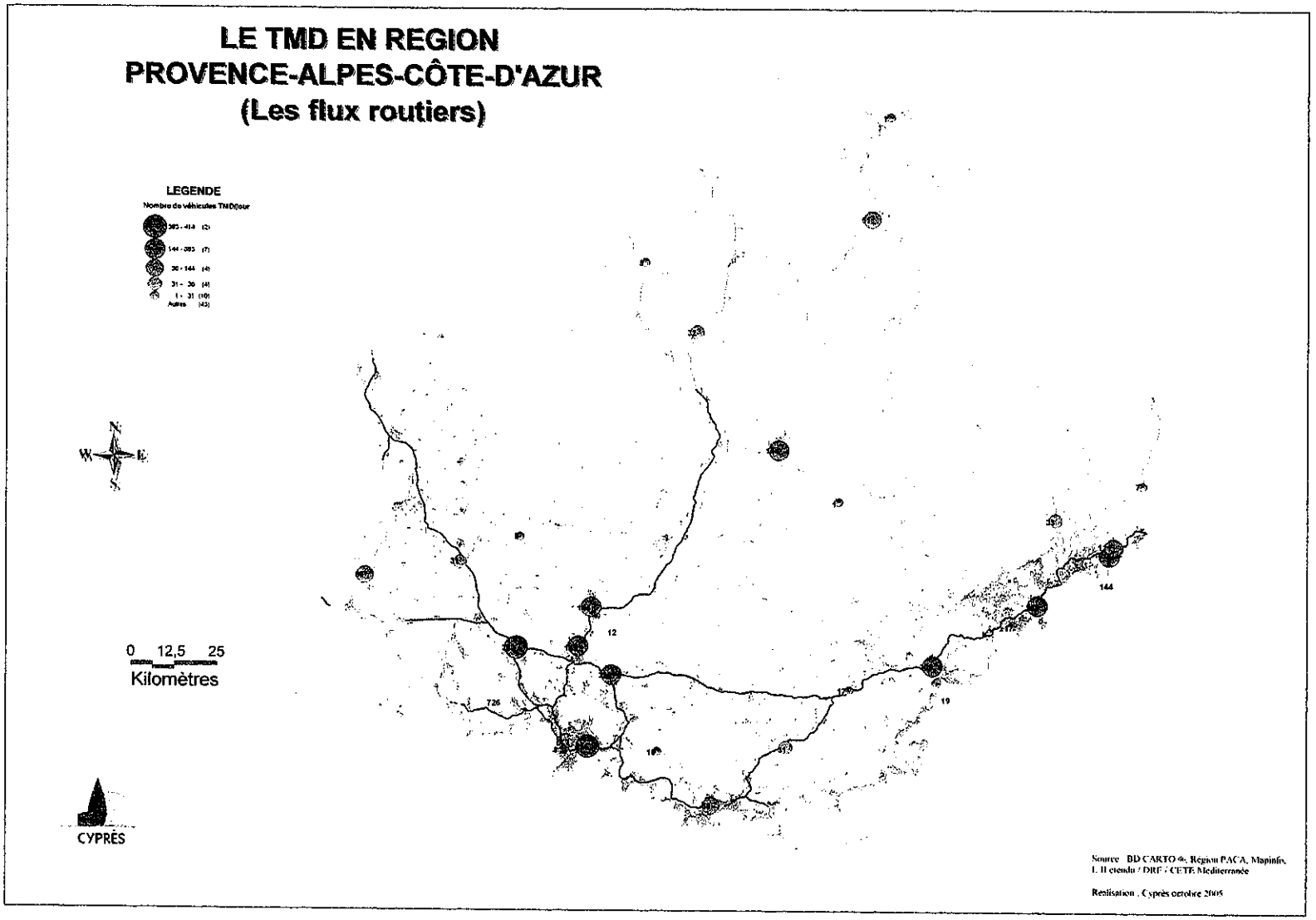

Planche 3 [TMD Paca (2006)]

Figure 17 : plan paysager de l'extension de l'aire de service des Bréguières Sud et coupe de principe

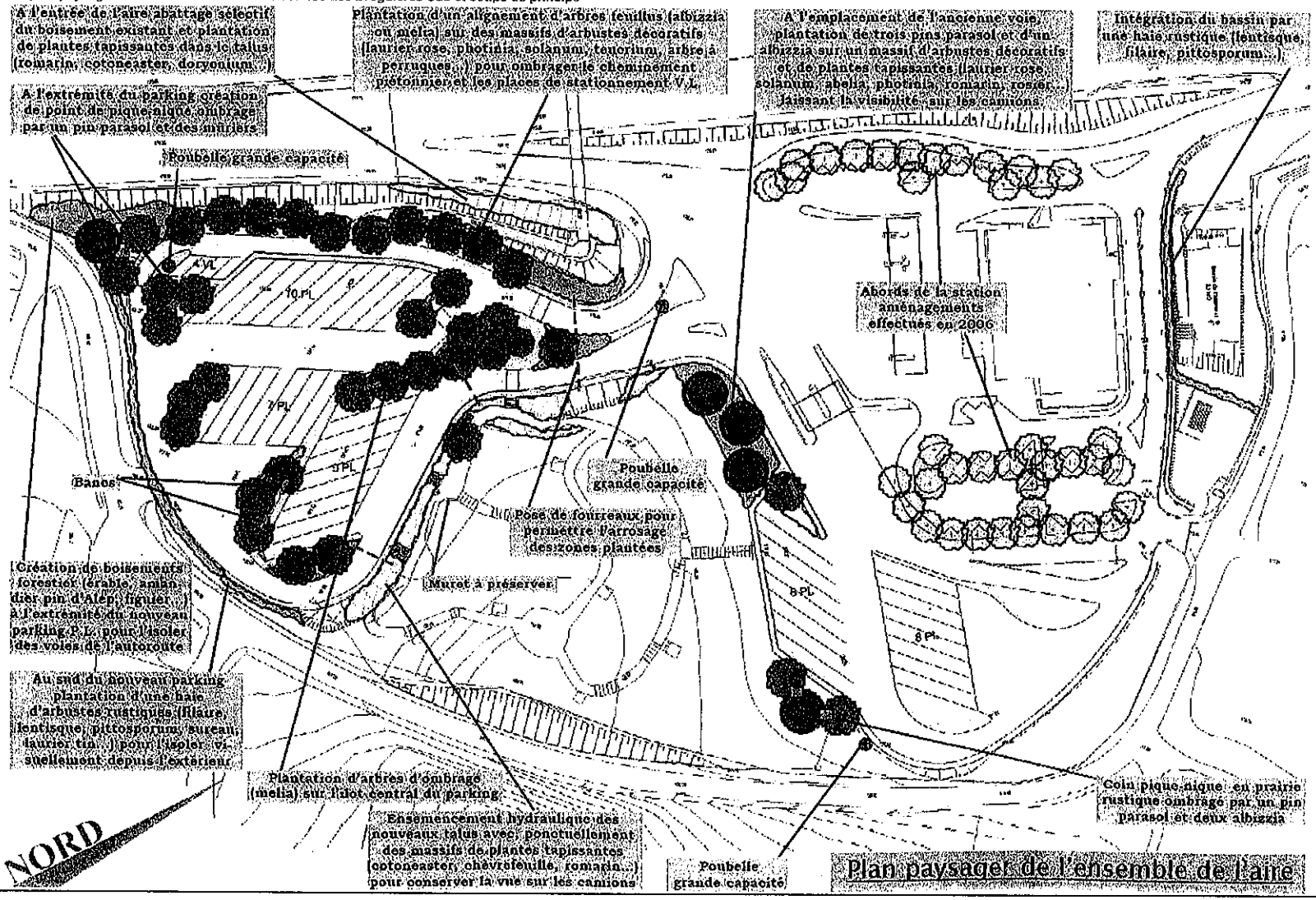

Planche 4 - Plan paysager de l'extension de l'aire des Bréguières [p. 69/249]