

La séance est ouverte à 9h00 par Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence et membre du SY.MEP.

Il excuse en premier lieu, les personnes absentes et présente M.M. Philippe PRUDHOMME, chef de la mission « contournement de Nice » et Philippe UNTERREINER, directeur adjoint du service « infrastructures-transport » de la Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-Maritimes, chargés d'exposer le projet de contournement routier de Nice dans le cadre de la présente réunion, selon le souhait émis par Monsieur Jean-Pierre LELEUX, Président du SY.MEP.

Monsieur François REYNE annonce, qu'à l'issue de la présentation, les participants auront la possibilité d'intervenir et de poser des questions aux représentants de la DDE.

Il donne ensuite la parole à ces derniers, pour présenter le dossier du débat public concernant le projet de contournement routier de Nice.

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- indique que le projet se trouve actuellement dans la phase de préparation du dossier de débat public, la présentation proposée aujourd'hui est celle qui a été faite le 1^{er} juillet 2005 au comité de pilotage, présidé par le Préfet des Alpes-Maritimes, auquel ont notamment participé les élus du département,
- annonce les deux volets de la présentation, l'un de caractère général, consacré au débat public, l'autre de nature plus technique, concernant l'analyse des trafics sur l'ouest du département.

Cette présentation est reproduite dans le document joint en annexe du présent compte-rendu.

Monsieur François REYNE, Vice président de Pôle Azur Provence

- remercie MM. Unterreiner et Prudhomme pour leur présentation et accueille M.M. Louis Nègre, Jean François Tonner et Mme Christine Cesari-Geiger, directrice de l'Agence d'Urbanisme ayant rejoint les participants durant l'exposé,
- donne la parole à M. Jean-François Tonner,

Monsieur Jean-François TONNER, adjoint au Maire de Cannes

- félicite Messieurs Unterreiner et Prudhomme pour la qualité de leur présentation,
- évoque cependant une profonde inquiétude quant à la situation de l'Ouest du département, à propos duquel les différents scénarios évoqués au cours de la présentation, ne règlent pas les difficultés,
- interroge Monsieur Unterreiner sur la question de savoir si « la complaisance de l'Etat en matière autoroutière » s'applique également à l'Ouest du département et sur les solutions envisagées, afin que ce secteur ne soit pas « l'oublié du projet »,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- rappelle les incidences de la décentralisation quant à la répartition des compétences en matière de réseaux routiers, puisqu'à compter du 1^{er} janvier 2006, l'ensemble des routes nationales dans les Alpes-Maritimes sera transféré au Conseil Général, l'Etat ne gardant compétence que sur le réseau autoroutier, c'est à dire sur l'autoroute A8 et la bretelle de l'A58,
- souligne dans ces conditions, que la réponse à l'Ouest ne peut être que concertée et coordonnée entre l'Etat et le Conseil Général,
- précise sur ce dernier point, l'inadaptation d'une réponse autoroutière, comme le démontre la seconde partie de la présentation ; le contournement de Nice devant être complété par d'autres aménagements routiers ne relevant pas de l'Etat, mais des collectivités locales, ainsi qu'il ressort également de l'analyse concernant l'accessibilité de Sophia-Antipolis,

Monsieur Gilbert PIBOU, Maire de Pégomas, Pôle Azur Provence

- souhaite savoir, à propos des solutions 1 et 2 évoquées, dans lesquelles l'itinéraire comporte près de 24 kilomètres de tunnels, si le transport poids lourd serait admis à la circulation et quelles seraient les difficultés liées à l'admission d'un tel moyen de transport,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- indique que les longueurs de tunnels annoncées, sont des longueurs cumulées sur l'ensemble de l'itinéraire, chacun des tunnels ne dépassant pas 10 kilomètres,
- tient à rappeler que les tunnels envisagés n'ont aucune comparaison avec les tunnels du Mont-blanc et du Fréjus, qui ont connu des accidents,
- définit la notion de tunnel autoroutier évoquée dans la présentation : deux tubes séparés, reliés par des galeries de liaison tous les 400 mètres,
- ajoute que ces tunnels sont unidirectionnels, de tel sorte, qu'en cas d'accident sur une des voies, les usagers situés derrière l'accident peuvent soit doubler, soit quitter leur véhicule afin de passer dans le deuxième tunnel, par les galeries de liaison,
- conclut sur ce point, en précisant que ces tunnels, conçus dans les dix ou quinze prochaines années, bénéficieront des progrès et améliorations possibles en termes d'équipements, de sécurité et de ventilation et assure aux participants une sécurité maximale dans les tunnels évoqués, devant présenter les meilleures garanties,

Monsieur Richard GALY, Maire de Mougins

- s'associe aux propos de M. Jean François Tonner, en soulignant que si le projet présenté au cours de l'exposé règle le problème de l'Est du département quant au contournement de Nice, il serait nécessaire de prolonger cette réflexion sur l'Ouest de Sophia-Antipolis, sur le bassin Grassois et sur la vallée de la Siagne,
- évoque son intérêt pour l'option retenue, les solutions longues n° 1 et 2, notamment celle arrivant aux Bréguières, représentant la solution la plus adaptée, permettant l'accès à Sophia-Antipolis des personnes venant de l'Est comme de l'Ouest, malgré un risque de surcharge restant à régler,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- rappelle que le positionnement d'un échangeur à l'Ouest, sur la solution longue conduirait les habitants de Cannes et de Grasse à emprunter l'autoroute pour aller à Sophia-Antipolis, alors qu'il existe des routes pour y accéder par l'Ouest,
- souligne, s'agissant d'une section très chargée ne pouvant être élargie, que des solutions routières ont été étudiées à l'Ouest, de même qu'un élargissement de l'autoroute sur ce secteur,
- attire l'attention des participants sur l'impossibilité d'élargir d'avantage l'autoroute entre le fleuve Var et Villeneuve-Loubet, du fait de l'élargissement de la troisième voie ferrée littorale, occupant les dernières emprises disponibles,
- poursuit en localisant le seul élargissement restant possible à l'Ouest situé entre Biot et Antibes, et souligne les difficultés d'un élargissement entre les Bréguières, Cannes et Cannes-Mandelieu, rendu impossible du fait du grand virage descendant sur Cannes et de l'urbanisation proche de l'autoroute,

Monsieur Richard GALY, Maire de Mougins

- partage les propos de M. Unterreiner,
- estime néanmoins nécessaire, d'intégrer dans la réflexion, indépendamment d'une solution autoroutière, une solution routière « plus douce », sous la forme d'une voie de communication entre Sophia-Antipolis, Grasse et la Vallée de la Siagne, reliant ainsi, deux secteurs très actifs et un secteur en devenir,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- informe les participants, de la mise en place d'un groupe de travail piloté par la Communauté d'Agglomération de Sophia-Antipolis, associant les services techniques du Département, la Direction Départementale de l'Équipement et la Communauté d'Agglomération de Nice Côte d'Azur, afin de réfléchir sur les problèmes de déplacements à l'Ouest,
- estime que les réflexions pourraient dans ce cadre, être élargies davantage à l'Ouest, si le pilote le souhaite,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- relève l'oubli du SYMEP dans l'annonce des organismes associés au sein de ce groupe de travail,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- indique que la DDE peut proposer à la CASA de compléter le groupe de travail avec le SYMEP,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- insiste sur le caractère indispensable d'une telle proposition et donne la parole à Monsieur André Aschieri,

Monsieur André ASCHIERI, Maire de Mouans-Sartoux, Pôle Azur Provence

- préconise la plus grande prudence dans les travaux, afin de ne pas donner l'impression aux populations que le projet puisse constituer une résurgence de l'A8 bis,
- estime nécessaire d'intégrer autant que faire se peut, les associations et les élus aux travaux, afin de faciliter la lecture du projet par les populations,

Monsieur Jean-François RIZZO, Mairie de la Roquette-sur-Siagne, Pôle Azur Provence

- perçoit quelques difficultés à cerner l'articulation entre la DTA, imposant la préservation des surfaces agricoles et les projets se profilant à l'horizon, tels la Ligne Grande Vitesse PACA,
- s'interroge en particulier sur le devenir de la Vallée de la Siagne,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- indique en premier lieu, le strict respect des limites fixées pour ce projet par la DTA, à savoir la Turbie à l'Est, le projet s'arrêtant à Nice Est et le Nord d'Antibes à l'Ouest,
- affirme que les services de la DDE n'ont aucunement l'intention de conduire le contournement de Nice jusqu'à la Siagne, le projet ne devant pas être confondu avec une résurgence de l'A58 ou de l'A8 bis,
- poursuit, à propos du devenir de la vallée de la Siagne, les besoins du Département en termes de grands projets d'infrastructures, parmi lesquels figure la LGV PACA proposée par RFF, qui devrait arriver sur la troisième voie ferrée littorale entre Antibes et Nice et estime que, si la LGV traversera inévitablement la vallée de la Siagne, celle-ci n'y engendrera aucune urbanisation, conformément au cadre d'évolution fixé par la DTA,
- précise la préoccupation de la DDE d'éviter tout développement d'une péri-urbanisation incontrôlée, dans le cadre du projet de contournement routier de Nice,
- explique qu'il s'agit de la raison pour laquelle, les implantations d'échangeurs étudiées à l'Ouest, sont situées sur des sites inconstructibles ou non urbanisables, tel le secteur de La Vanade ou la carrière de La Roque,
- rappelle pour la partie Est, que le projet se contente de relier deux échangeurs existants, celui de Nice Est et celui de Saint-Isidore, n'induisant, de ce fait, aucune urbanisation,
- conclut sur ce point, en rappelant que la maîtrise de l'urbanisation fait partie des préoccupations de la DDE et que les réponses apportées à ce propos, lui semblent satisfaisantes,

Monsieur Michel BOURILLOT, Auribeau-sur-Siagne, Pôle Azur Provence

- s'interroge, outre les interactions techniques entre les différents projets, sur l'organisation et l'existence d'une concertation entre les différents niveaux de responsabilité, Etat, Département et Région, quant aux synergies possibles ou aux inconvénients probables de ces projets,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- confirme la mise en place d'une concertation et d'une coordination entre la LGV PACA et le projet de contournement de Nice, sous la tutelle du Ministère des Transports et de l'Équipement, de telle sorte, qu'au niveau national, une coordination est assurée au sein même du Ministère,

- ajoute en outre que le Ministre des transports assure lui-même une concertation avec le Ministre de l'aménagement du territoire,

- rappelle que si les deux projets interviennent à des échelons différents, la LGV étant un projet régional, ce sont néanmoins les mêmes élus qui interviendront sur ces projets, dans le département,

- informe l'existence d'une coordination entre la DDE et la Direction Régionale de RFF afin de mettre en cohérence l'ensemble des études et des données sur les trafics terrestres, maritimes et ferroviaires,

- précise à propos des tracés, l'intersection qui aura lieu entre la LGV PACA qui arrivera à Nice et le projet de contournement, qui devrait relier dans les solutions 1 et 2, Nice Est aux Bréguières ou à Biot,

- souligne, compte tenu des contraintes plus fortes en termes de tracés, pesant sur la LGV PACA, que c'est cette dernière qui déterminera le positionnement en altitude du contournement routier de Nice,

- relève que ces questions sur l'interaction entre les deux projets se poseront plus tard, lors de l'élaboration des avant-projets détaillés,

Monsieur Jacques JULIEN, Adjoint au Maire, Mairie du Tignet

- revient sur la question de la liaison Ouest/Est en relevant qu'un pointage effectué à l'entrée de Grasse a permis de recenser près de 30 000 véhicules jours,

- évoque également les difficultés de circulation connues entre Le Tignet, Peymeinade, Cabris et Cannes, où il faut plus d'une heure aux usagers pour parcourir seulement 24 kilomètres, ces derniers ayant plus de facilité à emprunter l'autoroute, à hauteur des Adrets, que de passer par Peymeinade,

- insiste, compte tenu de ces données, sur la nécessité impérieuse, quelque soit le niveau de compétence, de ne pas oublier le SYMEP dans les réflexions et les études,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- informe M. Julien de l'inscription dans le cadre du contrat de plan Etat/Région, des études et acquisitions foncières nécessaires à la poursuite de la pénétrante Cannes/Grasse et de la poursuite de ces études en coordination avec le Conseil Général, ayant pour objectif d'éliminer les « points noirs » recensés sur ce réseau routier,

Monsieur Alain BRIZAY, Conseil de développement de la CASA

- s'interroge, outre la coordination des débats publics relatifs à la LGV PACA et au projet de contournement routier de Nice, assurée au niveau du Ministère, sur l'existence d'une telle coordination au niveau de la DDE,

- s'étonne de l'annonce d'une augmentation de près de 50% du trafic poids lourd à l'horizon 2020, alors que les investissements envisagés sur les voies ferrées afin de développer le ferroutage, notamment grâce à la ligne LGV Lyon-Turin, devraient sensiblement diminuer le trafic poids lourd sur la zone côtière,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- souligne que l'étude réalisée par la DDE avec le modèle multimodal, en coordination avec l'Agence d'urbanisme, le Conseil Général et le réseau technique du Ministère de l'Équipement, prend en compte le quart Sud-Est de la France et donc les grands projets tels que le Lyon-Turin, qui devra bien accueillir les flux de frets ferroviaires,
- indique cependant, malgré la prise en compte du Lyon-Turin et du développement des autoroutes maritimes, la convergence des études vers l'augmentation évoquée du trafic poids lourd à l'horizon 2020,

Monsieur Paul DUPONT, Adjoint au Maire, Mairie de Peymeinade

- évoque l'intervention de M. Julien, concernant l'accès à partir du Tignet, relevant que M. Unterreiner a répondu à cette question sur le terrain de la prolongation de la pénétrante Cannes-Grasse, alors que le problème se situe plutôt sur le terrain de l'amélioration du trafic entre le Tignet et l'arrivée à cette pénétrante,
- estime impérative la mise en place d'une contournante partant en aval du Tignet, afin de contourner Peymeinade, pour rejoindre ensuite la pénétrante,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- précise qu'un tel projet doit s'inscrire dans une réflexion peut-être plus globale sur les circulations et les trafics autour de Grasse et sur le Pôle Azur Provence,
- pense que cette question se situe en dehors du cadre d'étude du contournement de Nice,

M. Louis NEGRE, Président de l'Agence d'Urbanisme des Alpes Maritimes

- souhaite s'exprimer sur la question de l'augmentation du trafic, concernant les véhicules routiers en général, et notamment ceux poids lourd,
- constate que si le ferroutage est bien prévu pour passer par la future ligne Lyon-Turin, ce projet, bien que soutenu par l'Europe, souffre de difficultés quant à l'achèvement de ses conditions de financement, ne pouvant aboutir vraisemblablement qu'à l'horizon 2020,
- souligne toutefois que la mise en place de la ligne Lyon-Turin, devrait à terme, éviter une augmentation du trafic de fret lourd sur la Côte d'Azur, conformément à ce qui a été prévu par les études de la RFF et de la SNCF, sur la troisième voie ferrée littorale,
- ajoute que lors d'une entrevue avec le Commissaire Européen des transports, il a pu évoquer en qualité de Président de l'Agence d'Urbanisme des Alpes-Maritimes, les problèmes de congestion locale, ainsi que la LGV, qui a reçu entre autres, le soutien du département du Var et de Marseille pour atteindre directement l'Italie et la ligne à grande vitesse qui y existe déjà,
- précise aussi toute la difficulté à faire émerger les autoroutes de la mer qui, si elles représentent déjà 50% du trafic poids lourd, ont du mal à empiéter sur les 50% restant, malgré là encore un soutien total de l'Europe,
- exprime dans ces conditions son pessimisme quant à la résolution de la question de l'augmentation du trafic routier et notamment poids lourd, compte tenu de la difficulté de mettre en œuvre ou de développer des solutions de ferroutage ou d'expansion des autoroutes de la mer,

M. Jean-François TONNER, Adjoint au Maire, Mairie de Cannes

- estime nécessaire, pour le département des Alpes-Maritimes, la mise en place d'un plan global sur 20 ans, concernant les aménagements routiers, afin de faciliter la lecture des projets par la population,

Monsieur Maurice DOZ, Adjoint au Maire, Mairie du Cannet

- partage les incertitudes de Monsieur Gilbert Pibou, quant à la sécurité de l'itinéraire du contournement, composé à 80% de tunnels,
- s'interroge sur les conditions de financement du projet et sur la charge financière susceptible de peser sur le département et les collectivités locales, compte tenu des modifications pouvant être induites par le projet de contournement, sur certaines voiries départementales ou communales,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transport » (DDE)

- tient à rappeler sur la question de la sécurité des tunnels, la différence fondamentale entre les tunnels autoroutiers proposés et les tunnels du Mont Blanc ou du Fréjus, devant bénéficier d'un tracé, offrant des pentes avec une altitude maximale située entre 40 et 50 mètres, et des rampes entre 2 et 3% afin de limiter de manière optimale, les risques d'échauffement des poids lourds et donc d'incendies,
- ajoute également que le caractère unidirectionnel des tunnels proposé, permet en cas d'incendie de diriger les fumées vers l'aval et aux usagers d'évacuer les lieux par les galeries de liaison et par l'amont,
- précise sur la question du financement, la validation des estimations présentées par le centre d'étude des tunnels du Ministère des Transports, selon des ratios comparables à ceux pris en compte par RFF pour la LGV PACA,
- indique néanmoins l'augmentation des coûts susceptible d'intervenir compte tenu de l'augmentation de l'indice du BTP,
- explique que le contournement de Nice sera payant et donc financé par les usagers, les coûts supplémentaires (subvention publique d'équilibre) étant répartis entre l'Etat et les collectivités locales à 50/50,

M. Louis NEGRE, Président de l'Agence d'Urbanisme des Alpes Maritimes

- exprime son attachement au débat public en tant que méthode et estime guère enthousiasmante la réponse apportée par M. Unterreiner, quant à la clef de financement du projet de contournement,
- s'étonne d'un système où l'Etat ne conservant plus que les autoroutes, les collectivités locales doivent néanmoins participer à leur financement, alors qu'elles héritent par ailleurs de la gestion des routes départementales,
- évoque la nécessité d'avoir une vision globale afin d'inscrire un tel projet, ayant des répercussion sur le routier classique et sur les TCSP,
- précise que l'objet de l'Agence d'Urbanisme est justement de réunir l'ensemble des partenaires, Communautés d'agglomérations, Conseil Général, Etat, Conseil Régional et Chambres Consulaires, afin de mettre en place une coordination, sur de tels projets,
- ajoute qu'à partir du mois de septembre 2005, figure sur la feuille de route de l'Agence d'Urbanisme, la réalisation du Schéma Global de Déplacement de l'ensemble des Alpes-Maritimes, dont la problématique rejoint les interrogations soulevées aujourd'hui par les élus,
- informe les participants que l'Agence d'Urbanisme assurera le rôle d'aide à la coordination entre les différents projets actuels, dont la LGV, afin d'en identifier les incidences sur l'ensemble des déplacements dans les Alpes-maritimes,

Monsieur Daniel LEBLAY, Mairie de Mouans-Sartoux, Pôle Azur Provence

- souhaite obtenir quelques précisions sur la charge financière qui pèsera sur les usagers, se souvient que l'estimation évoquée lors du dernier comité de pilotage, était de l'ordre d'un triplement du tarif sur les zones empruntées,
- interroge M. Unterreiner quant à la confirmation de cette estimation, et demande si cette participation concernera uniquement la partie autoroute, ou sera étendue aux voies complémentaires, la Liaison Intercommunale Ouest et la Route Départementale Ouest,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- souligne qu'il abordera uniquement la question du financement du contournement de Nice,
- précise, sur le triplement du péage évoqué lors du comité de pilotage, qu'une telle mesure a été envisagée afin de réduire au plus bas la participation des communes dans le cadre de la subvention d'équilibre,
- attire l'attention des participants sur la nécessité de limiter l'impact du projet sur l'environnement et le paysage, qui impose sa réalisation à près de 80% en souterrain, impliquant évidemment des coûts conséquents,
- reconnaît, s'agissant du financement, que si l'Est est plus facile à concéder indépendamment de l'A8, la concession du contournement de Nice avec l'A8, compte tenu de l'importance des trafics à l'Ouest de l'autoroute, permettrait d'utiliser une partie des recettes de celle-ci afin de financer le contournement de Nice,
- ajoute dans cette hypothèse que l'importance des trafics à l'Ouest, rend cette partie plus facile à concéder,
- insiste néanmoins sur le fait que l'arbitrage entre ces différents facteurs, sera réalisé le moment venu, dans le cadre d'études de faisabilité, si l'opportunité du projet est confirmée à l'issue du débat public, et sous réserve de trouver la bonne solution juridique, l'exploitation de l'A8 étant concédée à ESCOTA jusqu'en 2026,
- conclut sur ce point, en précisant l'objet du débat public, destiné à ouvrir une discussion sur l'opportunité du projet, sur les fonctionnalités, sous réserve que le maître d'ouvrage assure la viabilité technique, géométrique et géotechnique du projet,

Monsieur Richard GALY, Maire de Mougins

- s'associe à la proposition de M. Louis Nègre quant à la réunion des partenaires au sein de l'Agence d'urbanisme afin d'assurer une coordination entre les différents projets,
- estime nécessaire d'intégrer dans la réflexion, les propositions du Conseil Général concernant le règlement des points noirs et les déplacements, en termes de transports collectifs,
- propose, en tant que Maire d'une commune de Sophia-Antipolis, l'intégration d'un plan de déplacement des entreprises des différents pôles d'activités,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- tient à rappeler que la situation actuelle du département est le fruit d'erreurs historiques, en soulignant à propos de Sophia-Antipolis, qu'il est inopportun d'avoir conçu une technopôle de 30 000 emplois à la fin du XX^e siècle, sans l'avoir intégrée avec des transports en communs,
- demande, s'agissant du contournement de Nice, aux personnes présentes de se souvenir, que celui-ci s'est fait en deux temps ; ESCOTA ayant tout d'abord élaboré une route à trois voies, payante et à double sens, pour quinze ans plus tard, concevoir une seconde route, comportant seulement deux voies,
- évoque le paradoxe de cette situation puisque lorsque les usagers se trouvent sur l'autoroute à trois voies, ils empruntent la portion la plus ancienne, alors que lorsqu'ils se trouvent sur une section ne comportant que deux voies, il s'agit de la portion la plus récente,
- estime qu'il s'agit là d'une pratique délibérée d'ESCOTA, dans le but de poser à terme, la question d'une nouvelle autoroute,
- rappelle aux participants les erreurs commises par l'État dans le département, en prenant pour exemple la commune de Cagnes-sur-mer, déchirée par une autoroute, ainsi que la commune de Mougins comportant deux autoroutes sur son territoire,
- souhaiterait connaître les éléments de réponses pouvant être apportés par la DDE sur les raisons pour lesquelles les usagers, dans les Alpes-Maritimes, sont suréquipés en véhicules, utilisant ce moyen de transport plus qu'ailleurs,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- explique que l'aménagement réalisé dans les Alpes-Maritimes dans les 40 dernières années, a conduit à un usage des véhicules particuliers plus important que dans d'autres départements, en raison d'une urbanisation diffuse dans le moyen-pays et de l'existence de plusieurs pôles urbains sur le littoral,
- indique la conséquence de cette urbanisation, valorisant le véhicule particulier comme moyen de déplacement au détriment des transports en communs, malgré tous les efforts consentis par les collectivités locales pour les développer,
- estime que le tramway diminuera l'importance de la voiture pour les déplacements intra-niçois et que le prolongement vers l'Ouest jusqu'à Cagnes sur Mer, la connexion avec le TER et le TCSP de la CASA, permettront également de réduire la part voiture pour ces déplacements le long du littoral,
- relève toutefois la prépondérance de la voiture pour les échanges entre le moyen-pays et le littoral,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- partage ces éléments de réponse, concernant les problèmes de l'urbanisme diffus et de l'offre de déplacement qui n'est que routière, dans les Alpes-Maritimes, mais les estime néanmoins incomplets,
- précise qu'il y a peut être d'autres raisons, permettant aux usagers de stationner dans les villes des Alpes-Maritimes, et de circuler sans encombre, hormis peut-être durant l'heure de pointe du soir,
- souhaiterait la mise en œuvre d'une modélisation d'une voie ferrée, qui au lieu de s'arrêter à Grasse pourrait se prolonger jusqu'au Tignet et à Peymeinade, ou bien qui, à partir de Mouans-Sartoux, passerait par Sophia-Antipolis pour rejoindre Biot, pour une estimation en termes de coûts et de déplacements,
- relève le caractère temporaire de la réponse apportée par la création d'une voie nouvelle aux problèmes de déplacements ; la pénétrante Cannes-Grasse n'ayant solutionné l'engorgement de Mouans-Sartoux, que pendant trois ans et constate en outre, l'explosion du foncier sur le pays de Grasse générée par la création de cette voie,
- tient à rappeler, que le comité de pilotage mené par la DDE, ayant étudié la prolongation de la pénétrante, a acté qu'il s'agirait sur le territoire de Grasse, d'un boulevard urbain, et non d'une deux fois deux voies, et que l'ouvrage ne serait pas prolongé,
- soulève qu'il est, dans ces conditions inutile de travailler sur une réflexion dans laquelle un ouvrage viendrait se greffer sur la pénétrante, puisque le devenir choisi de cet ouvrage exclut d'ors et déjà toute adjonction de trafic,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- confirme le parti retenu par la DDE en concertation avec les élus de Grasse et du Conseil Général, futur maître d'ouvrage du réseau routier national, s'agissant d'un boulevard urbain pour prolonger la pénétrante Cannes -Grasse,
- estime toutefois envisageable une amélioration du réseau routier départemental entre la pénétrante et Sophia-Antipolis, afin d'améliorer l'accession par l'Ouest, cette solution étant compatible avec les options retenues pour terminer la pénétrante Cannes-Grasse, à l'intérieur de Grasse,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- partage le constat de M. Unterreiner sur l'amélioration possible du réseau routier dans le moyen pays, mais relève néanmoins l'effet pervers d'une réponse routière augmentant à terme le trafic,
- se réfère sur ce point, à l'expérience communale, où la réhabilitation d'un chemin dangereux, en une simple deux voies accompagnée d'un trottoir, entraîne immédiatement à son échelle, une augmentation du trafic,
- souhaiterait en parallèle développer une réflexion ferroviaire, compte tenu de l'impossibilité de créer dans ce département des voies en site propre,
- souligne la difficulté de faire partager les projets au public, étant dans la plupart du temps des projets en site propre, comme peut en témoigner l'Agence d'Urbanisme,
- explique à ce propos qu'il est plus difficile de se battre contre le passage d'un train, alors que la mobilisation des populations est plus facile et fréquente contre les projets routiers,
- estime, selon la réponse routière pouvant être apportée, que celle-ci risque de provoquer une « levée de boucliers » qui n'aurait peut être pas lieu, en cas de proposition d'un projet en site propre,
- interroge M. Unterreiner sur l'existence d'une éventuelle contradiction entre l'évocation d'un projet de TCSP au niveau de la CASA avec le projet de contournement de Nice et se demande si le fait de desservir d'avantage Sophia-Antipolis par la route, ne va pas à l'encontre de ce projet,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- évoque les prescriptions de la DTA, prévoyant l'amélioration de la desserte de Sophia-Antipolis par le routier et les transports en commun et confirme le principe d'un TCSP partant de la troisième voie ferrée littorale entre Antibes et Biot pour desservir le site actuel de Sophia-Antipolis,
- explique que les propositions de la DDE sur l'amélioration de la desserte par l'Est de Sophia avec le contournement de Nice, sont davantage orientées sur les extensions de ce site, tout en pouvant également desservir celui actuel,
- souligne en conséquence, la complémentarité entre une amélioration de la desserte par la route et les transports en commun,
- précise l'incidence de l'organisation de Sophia-Antipolis, fondée sur le principe d'un tiers d'urbanisation et de deux tiers d'espaces verts, ne favorisant pas la mise en place d'un TCSP à grande capacité, coûteux au kilomètre, pour un usage qui restera limité, compte tenu du faible potentiel de clientèle et exprime la position de la DDE, favorable au développement du TC, à condition de respecter une logique socio-économique,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- partage l'avis de M. Unterreiner sur Sophia-Antipolis, dont la topographie rend difficile une desserte par les TC, comme l'ont révélé les travaux menés au sein de Sillages,
- souligne encore une fois, l'erreur historique de ne pas avoir conçu ce site autour des TC et s'interroge sur l'existence d'une contradiction entre la création d'une voie nouvelle et la péri-urbanisation,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- explique, pour la partie Est du contournement de Nice, que le demi échangeur du Paillon, permettra au trafic PL venant notamment du Nord du Paillon, de monter sur le contournement de Nice pour aller vers l'Ouest, de telle sorte que le risque de péri-urbanisation est inexistant à l'Est, et à l'Ouest, compte tenu des contraintes réglementaires pesant sur les sites étudiés, parmi lesquels le secteur de La Vanade, classé comme site naturel remarquable,
- tient à préciser pour la carrière de la Roque, compte tenu de la localisation du site au cœur de l'extension de Sophia-Antipolis, que les infrastructures desserviront un secteur avant qu'il ne soit urbanisé et aménagé, ce qui lui semble intéressant pour son développement,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- partage les réponses apportées par M. Unterreiner, mais indique que ces craintes portent davantage sur les comportements induits,
- explique que la création d'une bretelle d'autoroute, accessible par la RN2085, conduira les populations de l'Ouest et du Nord de Grasse, à traverser Grasse pour rattraper cette route et pour y prendre l'autoroute, plutôt que d'emprunter la pénétrante pour rejoindre l'autoroute aux Adrets,
- estime qu'il s'agit là, d'une inquiétude légitime pour les élus de Grasse et relève en ce qui concerne l'A8 le caractère faible du transit,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- précise que la faiblesse du transit s'apprécie en proportion par rapport au trafic total, compte tenu du trafic local, comprenant entre 10 et 15% de PL pour des flux s'élevant à 120 000 voire 140 000 véhicules jours, selon les moyennes journalières annuelles,
- relève néanmoins le nombre de PL journaliers estimé entre 3 000 et 4 000 véhicules jours à la frontière, ce qui lui semble tout de même important,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- souligne que l'A8 sert de desserte intra-départementale pour l'essentiel de son trafic, même si l'augmentation du trafic PL justifie des interrogations sur le ferroutage et s'interroge sur l'évocation faite au cours de la présentation d'un TC sur l'A8 et demande à M. Unterreiner l'inscription et la cohérence d'un tel projet avec les réalisations projetées,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- indique que l'un des objectifs de la cinquième partie du débat public, consiste à démontrer que le projet en question ouvre des potentialités de développement de TC, en complémentarité,
- estime plus intéressant le développement de pôles d'échanges multimodaux à St Isidore et Nice Est, pouvant être desservis par l'extension du réseau de tramway,
- souligne dans cette hypothèse, la complémentarité de la fluidité de l'axe autoroutier Est/Ouest avec un usage du tramway, à l'intérieur de l'agglomération de Nice Côte d'Azur,
- précise que la solution envisageant l'usage de l'autoroute par un TC, est faisable à l'Ouest où le réseau comporte quatre voies, mais non à l'Est, où il n'en comporte que deux,

Monsieur Gilbert PIBOU, Maire de Pégomas (Vice-Président de Pôle Azur Provence)

- s'interroge sur le devenir des déchets et autres déblais induits par la réalisation du projet,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- expose les prévisions des études qui font état de 6 millions de m³ de déblais et explique que les tracés proposés au nord, dans des terrains rocheux ou karstiques à l'Ouest, permettront d'en réutiliser une grande partie dans le BTP, en évitant les zones alluvionnaires du Sud, engendrant des surcoûts et susceptibles de perturber les nappes phréatiques,
- tient à préciser qu'il n'est pas dans l'intention de la DDE d'agrandir la plate-forme aéroportuaire, afin de stocker le surplus de déchets,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- s'interroge sur la garantie donnée par le maître d'ouvrage, que les tunnels apparaissant sur les tracés, constituent bien de véritables tunnels, et non des tranchées couvertes, comme cela a pu se passer pour l'A58,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- rappelle l'objet du débat public, ne portant pas sur les tracés, mais sur l'opportunité et les fonctionnalités du projet,
- ajoute que les tracés relèveront de la déclaration d'utilité publique, devant présenter des variantes à propos de tracés, sur lesquels le maître de l'ouvrage s'engagera,
- confirme l'intégration de l'objectif, consistant à éviter les tranchées couvertes, les études géotechniques démontrant la nécessité de remonter le tracé au Nord, afin de bénéficier de terrains rocheux offrant une épaisseur suffisante,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- interroge M. Unterreiner sur l'intégration dans la réflexion, des préoccupations concernant la qualité de l'air,

Monsieur Philippe UNTERREINER, directeur adjoint « infrastructures-transports » (DDE)

- confirme la prise en compte des réflexions sur la qualité de l'air, dans la partie cinq de la présentation, consacrée à l'évaluation du projet en termes d'impact sur l'environnement,
- souligne la réduction importante des émissions par les véhicules avec les améliorations technologiques à venir et explique à propos des tunnels, la possibilité d'envisager la conception de systèmes de traitement de l'air,
- tient à préciser l'importance de la pollution pouvant provenir de la saturation des réseaux autoroutiers, en particulier, lorsque les véhicules se trouvent à l'arrêt dans les bouchons,
- expose dans ces conditions, la réduction des émissions résultant d'une amélioration de la fluidité du trafic sur l'A8 par le projet,
- précise que la configuration du tracé actuel, oblige les PL de Nice Est à St Isidore, à monter à plus de 250 mètre d'altitude, pour redescendre ensuite dans la vallée du Paillon à 40 ou 50 mètres,
- souligne sur ce point le caractère horizontal du contournement de Nice, permettant là aussi de réduire les émissions de polluants,

Monsieur François REYNE, Vice Président de Pôle Azur Provence

- relève, s'agissant de la pollution, que si le littoral subit le bruit engendré par les réseaux autoroutiers, c'est néanmoins le moyen-pays qui en subit la pollution, en raison des échanges thermiques se faisant avec la mer,
- propose de clore le débat et remercie les intervenants pour la qualité de leur exposé et des réponses apportées ainsi que les personnes présentes à cette réunion.

La séance est levée à 11H30.

Monsieur François REYNE,

Délégué titulaire du SY.MEP
Président de SILLAGES,
Vice-Président de Pôle Azur Provence