

**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)

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

## **Débat Public sur le projet de contournement routier de Nice**

### **Réponse du GIR Maralpin au questionnaire CPDP**

*Dans le cadre de la préparation du débat public sur le projet de contournement routier de Nice, la Commission particulière chargée de son animation (CPDP) présidée par Monsieur Jean-Claude Coquet, a rencontré à Nice le 29 juin 2005 une délégation du GIR Maralpin, rencontre à la suite de laquelle elle lui a adressé un questionnaire sur les "Propositions en vue de la préparation et de l'organisation du débat public".*

*Jugeant ce questionnaire quelque peu restrictif, le GIR Maralpin a estimé devoir y répondre en le faisant précéder d'un rappel de ses positions de principe, rappel destiné à éclairer les réponses formulées dans le cadre strict du questionnaire proposé.*

*Le texte qui suit est donc composé en deux parties qui se complètent l'une l'autre sans toutefois prétendre couvrir l'ensemble de la problématique que le GIR Maralpin s'appliquera à cerner en temps voulu et de manière plus rigoureuse dans le cadre du débat public et sous les formes imparties (cahier d'acteur, communications et interventions notamment).*

## **A. Positions de principe du GIR Maralpin relativement au projet**

### **1. Un projet anachronique**

- (a) En dépit de l'échec patent de la politique du "tout automobile" qui a sévi jusqu'ici dans les Alpes-Maritimes, le projet s'inscrit dans le scénario tendanciel pour poursuivre cette même politique avec un doublement autoroutier prétendant faire face à la fois à la demande croissante de trafics de transit et de déplacements urbains.
- (b) Dans le même temps, le projet laisse entendre qu'il se prêterait à l'ouverture de nouveaux fronts de valorisation spatiale (extension de Sophia-Antipolis et création du Plateau Tercier) sinon d'urbanisation, dont les ravages sur le plan des déplacements est maintenant avéré et contrecarré par des lois (SRU) et dispositions récentes (DTA 06) dont l'application n'est toujours pas de mise sur la Côte d'Azur.

### **2. Un projet dont la justification s'appuie principalement sur la reproduction tendancielle ("suivisme") des comportements passés, sans prendre en compte des éléments fondamentaux de rupture**

- (a) A l'échelle globale (hausse des prix du pétrole, mise en œuvre du protocole de Kyoto, démonstrations épidémiologique de l'impact négatif de la pollution automobile, etc...)

- (b) A l'échelle locale (développement des TCSP dans les agglomérations azuréennes, succès de la réouverture de la ligne ferroviaire Cannes Grasse, impacts prévisibles du futur projet de LGV PACA,
- (c) Au niveau des ressources, raréfaction inquiétante des capacités financières de l'Etat français et des collectivités locales)  
[pour plus de détails cf. B.Q1. (réponses à la première question posée par la CPDP)]

### **3. Le "contournement routier de Nice" : des craintes quand aux intentions réelles du maître d'ouvrage (M.O.)**

- (a) Le projet de contournement routier de Nice est présenté par la DDE 06, maître d'ouvrage (M.O.), comme devant répondre à une problématique "locale" (trafic urbain) assortie d'impératifs de sécurité inhérents à l'importante circulation de poids lourds sur la partie la plus accidentée (contournement de Nice) de l'itinéraire autoroutier franco-italien.
- (b) Mais, aussi loin que l'on remonte dans les études et rapports élaborés à la demande de l'Etat, le projet de doublement de l'autoroute littorale A8 (sous les désignations successives d'A8bis puis d'A58) a toujours été préconisé et s'est toujours inscrit dans un programme de grands projets infrastructurels concernant non pas seulement le secteur azuréen mais l'ensemble du secteur sud-est de la France.
- (c) La désignation du projet est donc à la fois *fallacieuse*, car il s'agit d'un projet autoroutier par essence, et *euphémique*, car il ne concerne pas le seul secteur niçois mais s'étend quasiment à l'ensemble de la traversée des Alpes-Maritimes
- (d) On remarquera que cette démarche *biaisée* a déjà été récemment adoptée par le même maître d'ouvrage pour la réalisation de la RN 202bis, initialement affichée comme barreau autoroutier sud-nord de l'A8bis, mais requalifiée de "2 fois 2 voies" puis de "2 fois 1 voie" (sic) tout en préservant ses caractéristiques autoroutières de tracé et d'emprises.

---

## **B. Réponses du GIR Maralpin au questionnaire de la CPDP**

### **Q1. Quelles sont les problématiques à débattre sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet de contournement routier de Nice ?**

#### **1. L'opportunité**

La question de l'opportunité nous semble prioritaire dans les thèmes à aborder dans le débat. Elle nécessite de bien clarifier les objectifs du projet de contournement afin de permettre aux acteurs du débat d'identifier le *plan global d'actions alternatives* permettant de répondre aux objectifs du projet.

Trois grands thèmes devraient guider les réflexions sur l'opportunité du projet.

#### **(a) L'évolution du contexte législatif**

À la lumière de l'évolution du contexte législatif (Loi sur l'Air, Loi SRU, engagements internationaux) et de l'évolution récente de la situation pétrolière mondiale (hausse durable des prix et signaux convergents de raréfaction de la ressource), ce débat doit aborder les questions fondamentales que sont :

- la réduction du trafic routier au regard :
  - des nuisances et des risques qu'il induit (pollution atmosphérique, bruit, accidents) ;
  - des engagements internationaux : mise en œuvre du protocole de Kyoto aux niveaux national et transfrontalier (Italie, Monaco, France) ;

- de l'enjeu fondamental pour la compétitivité économique de la conurbation azuréeenne que sera demain [dans un monde où le pétrole sera rare et cher] un système de déplacements moins (voire plus du tout) dépendant de l'automobile ;
- la maîtrise de l'urbanisation et du mitage de l'espace (vecteur fondamental d'action pour maîtriser à la source sur le trafic automobile dans une perspective temporelle à 20 ans – échéance annoncée de réalisation du projet de contournement).

Ces questions ont d'autant plus d'importance que la conurbation azuréeenne est un territoire profondément marqué par les effets pervers du "passage de la ville pédestre à la ville automobile" qui imposent un véritable *changement de cap* dans les politiques d'aménagement et de déplacements.

### **(b) Le changement de cap à opérer**

Le débat offre donc l'occasion d'une réflexion sur le changement de cap à opérer et doit porter sur

- les objectifs à atteindre en matière de réduction à la source du trafic automobile (par le biais notamment d'une action sur l'urbanisme) ;
- les alternatives à développer pour redonner le choix en matière de déplacements de personnes dans la conurbation (transports collectifs, notamment ferroviaires) mais aussi pour les échanges entre la conurbation et l'extérieur (notamment au regard des perspectives de construction d'une ligne TGV circum-méditerranéenne) ;
- les alternatives à développer pour le transport des marchandises sur l'arc méditerranéen, notamment entre l'Espagne et l'Italie qui transitent largement sur l'autoroute A8 ("merrouage", ferroutage avec le Lyon Turin et une éventuelle mixité fret de la LGV PACA au niveau de la traversée des Alpes-Maritimes)

### **(c) La question du financement**

Enfin, une réflexion approfondie devra être menée sur la question du financement *des différents projets structurants de transports dans les Alpes-Maritimes et plus largement en PACA*. En effet, le Contournement Routier de Nice sera essentiellement financé par l'Etat et les collectivités locales (au regard du faible niveau des recettes de péage escomptées, des coûts engagés et de l'abandon de "l'adossement" des concessions comme mode de financement des extensions autoroutières). Or, d'autres projets structurants en matière de transport sont évoqués dans les Alpes-Maritimes au même horizon temporel, à commencer par la LGV PACA, les extensions du tramway de l'agglomération niçoise, les projets de TCSP des agglomérations cannoise et sôphipolitaines, l'aménagement d'un véritable RER sur la ligne ferroviaire littorale et ses antennes, etc. Ces projets seront également largement financés par les collectivités locales, ce qui pose la question des arbitrages financiers à réaliser entre les modes de transports dans un contexte de raréfaction des capacités de financement publiques.

## **2. La méthode et les objectifs**

### **(a) Un scénario tendanciel contestable**

A ce titre, le GIR ne peut qu'émettre des craintes (voire une opposition de principe) face aux méthodes sous-jacentes à l'argumentaire du maître d'ouvrages.

En effet, le projet nous apparaît comme fondé sur la base d'un *scénario tendanciel contestable*.

- L'évolution du trafic est estimée par extrapolation des données antérieures.
- Cette démarche est étayée par la "validation" de prévisions antérieures qui n'ont certes pas été remises en causes par les faits. Cette validation (que nous ne contestons pas) s'explique du fait que les mêmes causes produisent les mêmes effets, aucune mesure novatrice (en matière, d'urbanisme, de transports en communs, de redevances, etc.) n'ayant été prise entre temps pour juguler les flux routiers.
- La prise en compte dans ces prévisions d'éléments "modérateurs" s'est basée sur la programmation retenue par la directive territoriale d'aménagement des Alpes-

Maritimes (DTA 06), d'autant plus étriquée et timorée qu'elle entérinait le présent projet et méconnaissait la possibilité de créer une infrastructure ferroviaire nouvelle (LGV-Paca).

- Enfin, le scénario pourtant établi à l'horizon 2020, ne retient aucune des mesures qui seront nécessairement prises au titre du Protocole de Kyoto, des dispositions annoncées par la Communauté Européenne, ou des recommandations de la Convention alpine.
- Ce scénario semble également faire peu de cas des aspirations des populations concernées.

### **(b) Le recours indispensable à une démarche rétroactive**

Pour nous, le débat doit être tout autre *et s'inscrire dans une démarche rétroactive : à partir d'objectifs clairement définis et débattus sur le devenir de notre territoire (Côte d'Azur et ensemble du secteur transfrontalier maralpin), on convient ensuite des moyens disponibles pour les atteindre.*

*C'est pourquoi* le débat doit s'ouvrir sur une série de *réunions thématiques* et même d'*ateliers pédagogiques* sur :

- Diagnostic environnemental des Alpes-Maritimes et de l'ensemble de la région transfrontalière.
- Trafics de transit, Urbanisme et déplacements.
- Quel projet de territoire et quelles infrastructures souhaiter ?
- L'alternative : "suivisme tendanciel" ou "démarche rétroactive" et les orientations en découlant ; avec pour hypothèse haute : basculer du "tout routier" vers les investissements massifs en transports respectueux de l'environnement ; rattraper l'énorme retard en infrastructures ferroviaires en réalisant la ligne nouvelle (LGV-Paca) et en valorisant la ligne historique (essor des TER).
- Comparaison des investissements financiers et des coûts/avantages sociaux des différents scénarios de desserte et traversée des Alpes-Maritimes.

On veillera en outre à ouvrir très largement le débat à des experts extérieurs régionaux, nationaux et étrangers, de manière à situer au niveau approprié l'ampleur des enjeux du projet.

### **Q2. Que doit contenir le dossier d'information sur le projet soumis au débat pour qu'il soit complet et compréhensible par tous ?**

- Le dossier d'information doit faire mention détaillée de tous les rapports et études ayant pris en considération les projets de doublement de l'Autoroute A8, ainsi que de toutes les études et contre-propositions les concernant.
- Il doit dresser un état exhaustif et comparatif de l'évolution de l'ensemble des investissements infrastructurels réalisés au cours des cinquante dernières années dans les quatre secteurs fondamentaux : aéroportuaire, maritime (y compris ports de plaisance), ferroviaire et routier (y compris réseaux départementaux et vicinaux). Un tel état permettra au public de porter un regard objectif sur la politique d'investissement suivie jusqu'alors, sur la stratégie à envisager à l'avenir et sur l'importance du changement de cap à opérer.

### **Q3. Quels outils d'information du public préconisez-vous et quels modes de diffusion ?**

Telle qu'elle est posée, cette question nous paraît trop restrictive ; l'information du public ne peut se restreindre aux seuls "outils" et requiert une *démarche pédagogique* qui ne peut être restreinte au seul dossier (inévitablement partisan) du M.O.

### **(a) La sensibilisation et l'information du public sur les grands enjeux**

Cette démarche pédagogique doit être initiée par des interventions d'experts et éventuellement approfondie sous la forme d'Ateliers [cf. B.Q1.2(b)].

#### **(b) Les outils**

Les dispositions adoptées pour le débat public sur le projet de LGV-Paca, à savoir :

- enregistrement et transcription intégrale des débats (verbatim),
- rédaction d'une synthèse dont les textes sont soumis à la vérification des intervenants,
- mise en ligne sur le site CPDP des contributions des intervenants et des participants eu débat,
- cahiers d'acteurs normalisés,

nous paraissent devoir être *intégralement retenues*.

#### **(c) La documentation**

Outre les rapports, études portant sur les projets antérieurs, le maître d'ouvrage devra produire et mettre à disposition *toutes* les études d'analyse de prévision de trafics effectuées à ce jour.

#### **Q4. Quels moyens d'expression et de participation du public vous paraissent nécessaires ?**

- Le procédé de *tirage au sort* des interventions retenu par la CPDP de la LGV-Paca est une *regrettable erreur*. Les questions écrites doivent être examinées par les membres de la CPDP, regroupées par thèmes et, en cas de doublons, faire l'objet d'un choix clairement énoncé en public et explicité si nécessaire en fonction de critères objectifs.
- Le M.O. s'exprimant largement à travers la documentation produite (dossier du débat), la CPDP devra veiller à ne pas lui concéder de temps de parole abusif au détriment des exposés d'experts et des interventions du public.

#### **Q5. Dans quelles villes doivent se dérouler des réunions publiques (de 18 à 21 heures) ?**

##### **Alpes-Maritimes**

Cannes, Mouans-Sartoux, Grasse, Vence, Antibes, Cagnes-sur-Mer, Nice, La Trinité, La Turbie, Roquebrune-Cap-Martin/Menton, Beausoleil (qui permettrait en outre d'atteindre Monaco)  
Des *stands d'exposition* devraient être prévus à Sophia-Antipolis, Mougins, Villeneuve-Loubet, Carros, La Trinité, La Turbie

##### **Hors Alpes-Maritimes**

Du fait de l'étroite intrication avec le projet LGV-Paca, il apparaîtrait souhaitable de tenir une réunion thématique à Saint Raphaël (trafics) et à Marseille (financements)

#### **Q6. Avez-vous des besoins en information, études, outils de communication de proximité ?**

- Pour préparer nos contributions à ce débat, des données suivantes nous seront indispensables :
  - Évolution de l'accidentologie dans le tunnel autoroutier de Las Planas (contournement de Nice) depuis la mise en place du premier radar
  - Évolution du trafic de la ligne ferroviaire Cannes-Grasse depuis sa mise en service et comparaison avec les prévisions formulées pour en rejeter la réouverture
  - Accès aux différentes données qui ont alimenté les modèles de trafic routier utilisés pour la réalisation des études préalables au débat
- La reprographie des documents et dossiers du maître d'ouvrage nécessaires à la préparation du débat doit être prise en charge par ce dernier
- Dédommagement pour frais et moyens d'études doivent être mis à disposition des associations pour mise au point de *propositions*, élaboration de *contre-propositions* et même de *contre-expertises*. Ces moyens pourraient prendre la forme de "droits de tirage" susceptibles d'être ouverts auprès de services de l'État ou d'entreprises agréées.

[note préparée par Gabriel Jourdan et Jacques Molinari]