

# ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

---o0o---

## PROCES-VERBAL

SEANCES des 11 et 14 MARS 2005

### SEANCE du 11 MARS 2005

Sont absents ou excusés :

M. CESARI (pouvoir à M. ESTROSI)

M. FRANCO

Dr. FRERE (pouvoir à M. GUMIEL)

M. GUEGUEN

M. HANOT

Mme LAURIERE (pouvoir au Dr . HERICORD)

M. MASCARELLI (pouvoir à M. MANGIAPAN)

Dr. MORANI (pouvoir à Mme GIUDICELLI)

M. NEGRE

M. PAPI (pouvoir à M. VICTOR)

M. ROSSI

M. TAMBAY (pouvoir à M. TABAROT)

M. VEROLA

M. VINCIGUERRA (pouvoir à M. KNECHT)

La séance est ouverte à 11 h 15 sous la présidence de M. Christian Estrosi.

**M. ESTROSI**.- Mes chers collègues, conformément à l'article 18 du règlement intérieur, je vous propose de procéder à la désignation de M. Tabarot en qualité de secrétaire de séance et je lui demande de bien vouloir procéder à l'appel des membres.

*M. Tabarot procède à l'appel nominal des membres du conseil général.*

**M. TABAROT**.- Le quorum est atteint, M. le Président, nous pouvons commencer nos travaux.

**M. ESTROSI**.- Je vous remercie ; je déclare donc notre séance plénière ouverte.

Je voudrais, avant toute chose, profiter de l'ouverture de cette séance pour rendre hommage à l'un de nos collègues qui a siégé pendant un certain nombre d'années dans cet hémicycle et qui mérite notre respect et nombreux sont ceux, parmi vous, qui ont manifesté leur émotion ; je pense bien évidemment à cet instant à Charles Caressa.

Le département des Alpes-Maritimes a perdu en Charles Caressa l'une de ses grandes figures politiques locales ; j'ai tenu à saluer sa mémoire, associant à cet hommage, sa famille, tous les élus, dont la plupart l'ont côtoyé au sein de notre assemblée, et ses amis.

Je sais gré à Andrée, sa compagne, à Martine et Catherine, ses filles, à Georges son frère, d'avoir surmonté leur douleur pour partager avec nous le témoignage de l'estime que nous portions à Charles Caressa.

Député suppléant de Virgile Barel de 1967 à 1978, conseiller général de 1973 à 1985, conseiller municipal de Nice de 1983 à 2001, Charles Caressa a assumé des mandats électifs pendant vingt-huit ans, avec un sens du service public, un respect de la dignité humaine et un panache qui honorent la classe politique.

Né au cœur de ce vieux Nice où il aimait flâner, retrouver ses amis, commenter les événements sportifs, il garda toute sa vie en lui l'amour de sa cité et de ses habitants. Attentif aux autres, il partageait les souffrances des plus humbles, s'indignait devant les injustices et s'efforçait de soulager les détresses avec humanité, disponibilité et persévérance.

Comme son ami Louis Nucéra dans ses écrits, Charles Caressa savait évoquer avec émotion et amour le petit peuple de Nice, celui de Saint-Roch, de Riquier dont il fut l'élu, celui de tous ces quartiers populaires des Alpes-Maritimes dont il savait les attentes, les espoirs, les souffrances aussi.

Là, chacun connaissait sa silhouette familière, appréciait l'encouragement glissé à l'oreille, la marque d'amitié pudiquement témoignée ou l'expression spontanée et forte de la révolte.

Issu d'un milieu modeste, il se faisait un devoir de manier avec élégance la langue française et en admirait les grands maîtres. Il eut à cœur d'acquérir le savoir et son goût des belles lettres, son attention à la création lui valurent l'amitié d'artistes célèbres, comme Picasso, et surtout la reconnaissance de tous ceux dont il accompagnait l'éclosion artistique et suivait avec intérêt l'évolution.

Par sa droiture, son abnégation, son honnêteté intellectuelle, il avait suscité respect, admiration et affection même de la part de ceux qui ne partageaient pas ses idées.

J'ai personnellement siégé avec Charles Caressa au conseil municipal de Nice et, même si nos idées politiques nous séparaient, j'ai toujours apprécié son attachement aux valeurs républicaines, la sincérité de son engagement et son sens de la collectivité.

Homme de conviction et de culture, défendant ses positions avec pugnacité et panache, Charles Caressa maîtrisait avec rigueur et parfois humour et complicité, les joutes oratoires qui l'opposaient à ses adversaires et faisaient le bonheur des chroniqueurs.

L'hommage unanime qui lui a été rendu dans ce quartier Saint-Roch qu'il avait si bien connu est la meilleure illustration du respect de l'amitié que suscitait Charles Caressa.

Les élus du groupe communiste ont perdu un homme de grande valeur, un élu exemplaire et un ami fidèle ; je leur présente, au nom de l'assemblée départementale, mes sincères condoléances.

Mes pensées se tournent également vers la famille de Charles Caressa que je veux assurer du plus profond de mon cœur, de notre amical soutien et je vous demande à chacune et à chacun d'entre vous d'observer une minute de silence.

L'assemblée observe une minute de silence à la mémoire de M. Charles Caressa.

Je voudrais par ailleurs saluer l'élection de Gabriel Anglade en qualité de maire d'Amirat ; d'autre part, je tiens à féliciter les personnalités distinguées au titre de la promotion dans l'Ordre national de la Légion d'honneur du 1<sup>er</sup> janvier dernier : notre collègue Louis Nègre, M. Bernard Nicoletti, Mme Geneviève Gourdet ancienne présidente de l'université de Nice Sophia Antipolis, M. Jean Biancotto président de l'Union française des anciens combattants des Alpes-Maritimes, tous quatre sont nommés chevaliers.

Enfin, je souhaite la bienvenue à Mme Christelle Fontaine nommée directeur de la Poste pour le courrier du Var et des Alpes-Maritimes.

Avant de passer à l'examen des affaires inscrites à l'ordre du jour, je vous sou mets, à la veille de l'ouverture du débat public sur le contournement de Nice, le texte de la motion émanant de l'ensemble des conseillers généraux pour qui la recherche d'une solution consensuelle représente une priorité absolue.

Je voudrais vous dire que dans quelques mois va s'ouvrir le débat public sur le contournement de Nice. La directive territoriale d'aménagement a tracé sur la carte des Alpes-Maritimes un grand trait qui part de La Turbie pour aller jusqu'au secteur d'Antibes, Cannes, Sophia Antipolis. Nous savons que le même type de démarche, au cours des vingt dernières années, a toujours abouti à des clivages et à des affrontements qui font qu'aujourd'hui notre département est totalement asphyxié aux heures de pointe dans ses déplacements est-ouest.

Nous avons peut-être, pour la première fois, l'occasion de sortir de ces débats droite/gauche qui font qu'au fil des alternances, ce qui avait été proposé par les uns a été ensuite défait par les autres, et ce qui a été proposé par les autres, défait ensuite par les uns. D'autres territoires de France ont su être, dans ce domaine, au fil des années écoulées, plus intelligents que nous, leur permettant ainsi d'avoir le TGV, de grands axes de communication, de grandes infrastructures de déplacements avant nous.

Je veux remercier très sincèrement à la fois le groupe communiste et son président, le groupe socialiste et son président, les responsables de la majorité départementale qui se sont réunis ces derniers jours afin qu'à la veille de ce débat public, nous essayions ensemble de démontrer que nous avons une volonté commune dans le département des Alpes-Maritimes face à la fois aux organisateurs du débat public, les représentants de l'Etat (et je salue la présence parmi nous à cette occasion de M. Lucien Bollotte directeur départemental de l'Équipement) mais aussi à l'ensemble de nos administrés qui, tous les matins et tous les soirs, coincés aux mêmes heures, en situation d'asphyxie, tapent sur leur volant en se disant « que font nos hommes politiques ? ». Nous sommes tous compris dans ce lot, il n'y a pas de différence entre les uns et les autres.

Deux solutions s'offrent à nous : soit qu'il y ait de nouveau les routes de gauche face aux routes de droite, soit proposer une solution commune ou des conditions de préparation au débat communes qui peuvent nous laisser l'espoir de présenter une seule et même solution lors du débat public. Je pense que nous nous grandirions et que nous nous

honorions d'aller dans cette direction. Nous avons d'ailleurs pu mesurer que nous étions capables de dépasser les clivages, notamment lors de l'élaboration du grand schéma de résorption des points noirs routiers sur lequel nous avons travaillé ensemble pendant des mois, ainsi que pour le plan Collèges Avenir. Je veux vous remercier parce que le texte que je vais vous lire n'est pas la motion proposée par le président du conseil général, ni par la majorité, mais un texte qui a fait l'objet de contribution de l'ensemble des groupes de notre assemblée et sur lequel nous pouvons parfaitement nous mettre d'accord.

### **Motion relative au projet de contournement de Nice**

La Commission nationale du débat public a décidé le 5 janvier 2005, d'organiser un débat public relatif au projet de contournement routier de Nice.

Le Conseil général des Alpes-Maritimes se félicite de l'ouverture de ce débat.

Depuis vingt ans, le trafic automobile ne cesse de croître dans le département des Alpes-Maritimes et plus particulièrement sur l'autoroute A8. Cette croissance est de l'ordre de 2 à 4 % par an suivant les sections de l'A8. Nous approchons aujourd'hui un seuil proche de la saturation. Les volumes d'encombrement ont été multipliés par six en moyenne entre 1998 et 2003 entre Antibes et Nice-Est, et par neuf entre Saint-Isidore et Nice-Est. Cette saturation nuit considérablement à la qualité de vie des habitants des Alpes-Maritimes.

Il convient d'y apporter des réponses urgentes.

Le conseil général considère qu'une réponse routière seule, ne pourra apporter de solution satisfaisante. C'est pourquoi, l'assemblée départementale s'est engagée dans une démarche volontariste et dynamique pour multiplier l'offre de transport. Cette politique se traduit, notamment, par des actions multiples au service de la promotion de la multimodalité.

- Au plan ferroviaire : le conseil général soutient, ainsi, activement le projet de 3<sup>e</sup> voie ferrée littorale qui offrira, à terme, à notre département, un véritable RER interurbain. Il a assuré la survie de la ligne des chemins de fer de Provence, il est engagé dans la modernisation de la voie ferrée Nice/Breil, il a pris une part déterminante dans la réouverture de la ligne Cannes/Grasse ;
- Au plan des transports en commun en site propre, le conseil général s'est engagé financièrement de manière importante dans le contrat de plan départemental ;
- Au plan des transports par bus, le conseil général a souhaité l'harmonisation des tarifs entre les différentes autorités organisatrices des transports dont le futur syndicat mixte de transports aura la charge ;
- Au plan des transports maritimes, avec le lancement d'une délégation de service public créant une navette maritime.

Néanmoins, les perspectives de croissance des déplacements automobiles à l'horizon 2020 (+ 40 %) demeurent très supérieures aux reports modaux de trafic escomptables (- 10 % au maximum).

Ces solutions multimodales ne dispenseront donc pas le département des Alpes-Maritimes de rechercher de nouvelles solutions routières afin de pallier la saturation de l'A8.

De mauvaises réponses à cette vraie question ont été apportées au cours des années écoulées par les projets d'A8bis et d'A58.

Le conseil général considère qu'en aucun cas ces projets ne doivent réapparaître sous une forme ou sous une autre, car ils ne correspondent plus aux légitimes exigences des habitants des Alpes-Maritimes en termes de qualité de vie et de qualité d'environnement et induiraient une urbanisation excessive et inacceptable du moyen pays.

Dans cet esprit, le conseil général considère qu'une nouvelle saignée routière traversant d'est en ouest les Alpes-Maritimes est tout autant inacceptable qu'irréaliste.

Considérant les objectifs du projet de contournement de Nice, il apparaît aujourd'hui indispensable de concevoir un projet qui permette :

- la séparation des trafics de transit et de desserte locale au droit de Nice
- l'amélioration de la sécurité de l'autoroute A8 qui présente des caractéristiques techniques variables et de nombreux tunnels entre le Var et le Paillon

A l'issue de la comparaison des vingt-quatre scénarios, le comité technique propose de présenter au débat public trois solutions :

- 1) la solution Est courte/Ouest courte, avec mise à 2x4 voies de l'A8 entre Antibes et Biot
- 2) la solution Est longue/Ouest longue
- 3) la solution ASP (aménagement sur place), uniquement à l'Est du Var

La solution Est courte consisterait à réaliser deux tubes qui partiraient de Saint-Isidore pour émerger au Paillon à proximité de l'échangeur de Nice-Est. Le tracé de cette infrastructure serait le plus rectiligne possible et proche du tracé de l'A8 tout en étant calé à une altitude constante d'environ 40 à 50 m, soit très au-dessous de l'autoroute actuelle dont le profil en long culmine à 215 m au niveau du tunnel de Saint-Pierre-de-Féric.

Les solutions ouest, qu'elles soient courtes ou longues, seraient enterrées sur leur plus grande longueur dans les sections urbanisées et les secteurs naturels à préserver. Seuls les points de bifurcation et d'échange nécessiteront un passage en aérien.

Les études sur ces points vont se poursuivre dans le cadre du comité technique.

Le contournement de Nice, tel qu'il est prévu dans ce débat, ne pourra, selon le Conseil général des Alpes-Maritimes, se réaliser qu'en utilisant le faisceau autoroutier actuel en augmentant sa capacité sans en accroître les nuisances.

Sur ces bases, le Conseil général des Alpes-Maritimes souhaite exclure des choix retenus, toute solution autre qu'un doublement sur place, soit par l'élargissement de l'autoroute actuelle, soit par son doublement par un tunnel totalement souterrain.

A l'est, au niveau de l'échangeur Nice-Est, il conviendra d'intégrer dans l'étude lancée par le Conseil général des Alpes-Maritimes, l'indispensable connexion des réseaux autoroutiers à la pénétrante du Paillon. Dans ce cadre, un soin tout particulier devra être porté à la préservation des ensembles immobiliers de Nice-Est et, notamment, de la résidence les Liserons.

Pour l'ouest du département, le plus faible degré d'avancement des études ne nous autorise pas, en l'état, à nous prononcer en toute connaissance de cause.

Le conseil général tient, toutefois, à réaffirmer le même principe que pour la partie est du département, à savoir un choix qui privilégie la protection de l'environnement et un passage par un axe souterrain.

Sur ces bases, le conseil général fait de la recherche d'une solution consensuelle, une priorité absolue. C'est à cette seule condition que sur une durée de réalisation longue, un projet d'une telle ampleur pourra voir le jour.

Dans cet esprit, le conseil général attachera un prix tout particulier à la mise en œuvre d'une concertation, la plus large possible, avec les associations qui depuis des années, réfléchissent au problème de déplacements dans le département des Alpes-Maritimes.

A la veille de l'ouverture du débat public, le conseil général :

- approuve le principe de réalisation du projet de contournement de Nice ;
- rejette toute solution autre que le doublement de l'A8 en utilisant le faisceau actuel et exclut tout nouveau tracé non enterré, notamment, au sud ou au nord ;
- décide la création d'une commission d'élus du conseil général où seront représentés les différents groupes de l'assemblée, qui aura pour vocation de préparer la position de l'assemblée départementale à la fois pour la partie est et pour la partie ouest du département ; elle veillera à la bonne intégration du projet dans l'environnement, notamment, à hauteur de l'échangeur Nice-Est ;
- demande à ce que le chantier soit réalisé dans un délai ne dépassant pas dix ans ;
- dans l'intervalle de la réalisation du chantier, le conseil général demande à l'Etat d'étudier un dispositif permettant de restreindre, voire d'interdire, le trafic de transit des poids lourds aux heures de pointe sur l'A8.

Je vous propose de transmettre cette motion à M. le Préfet des Alpes-Maritimes si elle était adoptée en l'état, à l'unanimité de nos groupes, et bien évidemment je propose à chacun des groupes de l'opposition qui ont contribué à la rédaction de ce texte de s'exprimer pour nous faire part de leur avis.

**M. TUJAGUE**.- M. le Président, effectivement cette motion sera notre motion à tous. Nous en sommes d'accord puisque nous y avons participé. Ceci dit, et sans nous tourner vers le passé, il faut que nous apprécions et que nous disions le chemin parcouru. Elle n'est pas loin l'époque (avril 1994) où les communes du schéma directeur de Cannes, Grasse, Antibes approuvaient leur SDAU avec l'A8bis. Il n'est pas très loin non plus le temps (octobre 1995) où il nous était demandé, à nous élus du département, d'approuver un projet d'intérêt général qui s'appelait A58, projet qui n'avait été rejeté qu'à une voix de majorité ; il n'est pas très loin non plus le temps où la DTA étant mise en œuvre, ce projet d'A8bis/A58 était retardé.

Alors, en approuvant cette motion qui marque un « sacré » changement par rapport à ces positions-là, nous voudrions rendre hommage, M. le Président, vous ne nous en voudrez pas, à tous ceux qui ont œuvré pour que nous arrivions là, en tout cas en ce qui

concerne la position de notre assemblée : aux associations de défense de l'environnement qui ont joué un rôle essentiel d'action mais également de proposition. Nous nous retrouvons finalement dans le projet qui nous est soumis aujourd'hui, et d'une certaine façon avec une variante qui semble avoir notre faveur à tous et qui est la proposition d'une association, celle des opposants à l'A8bis. Ils méritent notre hommage comme le méritent les élus qui à l'époque, courageusement (je me souviens d'une réunion ici même au centre administratif contre la position notamment du préfet de l'époque, de l'Etat en l'occurrence), défendaient l'idée qu'aménager l'A8bis c'était hypothéquer de façon définitive le moyen pays et au-delà l'avenir du département des Alpes-Maritimes.

Aujourd'hui, avec la proposition qui est faite et qui nous convient parfaitement, le chemin parcouru n'est pas simplement un chemin pour un autre choix de déplacements et de circulation dans ce département, mais un changement profond quant à la vision que nous pouvons avoir de l'avenir du département.

A l'époque, ceux qui s'opposaient n'étaient pas les opposants de l'A8bis et les opposants à l'A58, mais ceux qui, à travers le projet de métropole Côte d'Azur, de département champion, souhaitaient un département avec une urbanisation prolongée au moyen pays et ceux qui considéraient qu'il fallait aller, au contraire, vers un développement mesuré et durable comme celui que vous nous proposez aujourd'hui, M. le Président, et sur lequel bien entendu nous étions d'accord à l'époque.

Vous comprendrez bien sûr, et je ne me tourne pas vers le passé mais vers l'avenir en faisant cette analyse rapide, que nous soyons particulièrement satisfaits aujourd'hui que, dans cette assemblée, qui joue un rôle important dans les Alpes-Maritimes, peut-être, l'unanimité se fasse pour considérer qu'effectivement l'avenir du département passe par un développement mesuré et durable. Le chemin parcouru a été bien difficile à certains moments, mais l'essentiel, me direz-vous, est l'arrivée ; nous y sommes presque et nous nous en félicitons.

Je voudrais tout de même ajouter avec le groupe communiste que si le projet de doublement de l'A8 dont il est question se réalise, et vous l'avez dit également, il ne suffira pas à régler de façon satisfaisante les problèmes de déplacements et de développement du département des Alpes-Maritimes. Il est absolument nécessaire dans le même temps et sans rien ajouter à cette motion, cela doit faire partie de notre action de tous les jours, que nous insistions pour que le développement des autres modes de transport soit réellement encouragé. Je le dis au moment où l'Etat se désengage notamment en matière de transports ferroviaires, ce que nous regrettons. Je le dis aussi au moment où nous ne faisons certainement pas assez, nous ici dans cette assemblée, pour que le transport routier collectif soit accessible à tous.

Voilà brièvement ce que je voulais dire, M. le Président. Nous sommes bien sûr totalement favorables à cette motion et nous mesurons, sans doute comme vous, le chemin partagé et apprécions votre évolution, l'évolution de la majorité départementale, soit par pragmatisme, soit par bon sens, peu importe, l'essentiel étant que nous arrivions où nous en sommes. Merci.

**M. ESTROSI**.- Je ne sais pas qui a le plus ou le mieux évolué. Pour moi cela n'a pas d'importance, je ne regarde pas l'avenir dans un rétroviseur, j'essaie simplement de trouver les meilleurs accords possibles par la voie du dialogue et de la concertation pour défendre mon patriotisme pour cette terre et d'abord apporter des réponses concrètes à nos administrés qui nous le disent tous les jours ; ils croient de moins en moins dans l'action

publique, ils croient de moins en moins dans la vie politique, ils sont de plus en plus blasés et, si nous voulons que demain ils espèrent de nouveau que l'action politique puisse apporter des réponses concrètes, je crois que c'est par l'image que nous pouvons leur offrir aujourd'hui, qui sera pour eux, la garantie qu'enfin les réponses qu'ils attendent depuis trente ans leur seront données.

**M. KNECHT.**- M. le Président, mes chers collègues, il est des moments dans la vie publique qui non seulement sortent de l'ordinaire mais encore qui méritent d'être mesurés à leur importance ou à leur gravité.

Les instants que nous vivons sont de ceux-là et je veux bien sûr évoquer en quelques phrases la motion commune à l'unanimité du conseil général sur le contournement autoroutier de Nice.

Qui aurait pu dire il y a vingt ans, il y a dix ans même, que nous serions capables de parvenir là où nous sommes aujourd'hui ? Que l'on se souvienne des débats acérés, des polémiques, des oppositions frontales sur le dossier de l'A8bis puis sur celui de sa version « copiée/collée » A58.

Je suis fier d'avoir été de ceux qui, comme André Aschieri, Mario Papi, Michel Rolland, Jean-Raymond Vinciguerra, Christian Iacono et tant d'autres, aux côtés des associations et des habitants dont le rôle fut décisif, avaient perçu le traumatisme majeur et irréversible d'une saignée autoroutière à travers le moyen pays aux confins de Grasse, de Vence, de Falicon ou d'ailleurs.

Pourtant, imperceptiblement, dossier après dossier, alternance après alternance, difficulté après difficulté, les mentalités ont évolué, les raisonnements se sont affinés, les processus se sont clarifiés. Aujourd'hui, et je le dis avec solennité mais sans emphase excessive, nous allons poser un acte fondateur qui, s'il se confirmait, pourrait devenir une date clef dans l'histoire de notre département.

Ainsi, vous avez initié et nous avons construit ensemble ce texte, cette déclaration, ce manifeste ; nous avons cherché à nous enrichir de nos approches différentes plutôt qu'à radicaliser les clivages politiques. De fait, à la veille du débat public qui s'ouvrira en septembre 2005, nous proposons aux habitants des Alpes-Maritimes une plus grande lisibilité du dossier. Bien plus, notre convergence de ce jour apporte une pierre décisive à la vraisemblance d'une mise en service effective dans un délai de dix ans.

Il ne faudra pas pour autant oublier les transports en commun. Nous serons particulièrement vigilants sur ces questions, notamment sur le point particulier des réserves foncières, et mettrons tout en œuvre pour accélérer encore leur développement, leur ergonomie et leur réalisation.

Adoptant notre proposition de création d'une commission assistée par les services du conseil général, nous nous donnons les moyens d'affiner, voire de tempérer ou de rééquilibrer les positions ou les dossiers de l'Etat mais aussi ceux d'Escota.

Dans moins de cinq ans, en 2010, nous célébrerons le 150<sup>e</sup> anniversaire du rattachement du comté de Nice à la France. Je crois devoir rappeler que la suppression du sénat de Nice fut définitive, que celle de la cour d'appel n'a toujours pas été rapportée et que l'université dut attendre cent cinq ans, oui, cent cinq ans pour être

**rétablie à Nice. J'émet l'hypothèse que l'Etat central a souvent utilisé, voire parfois instrumentalisé certaines oppositions pour reporter souvent *sine die* de grands équipements structurants dont Nice et les Alpes-Maritimes avaient vraiment besoin.**

**Notre assemblée et notre génération sont peut-être en train de démontrer leur lucidité et leur maturité en mettant de côté leurs différences et divergences pour converger sur un sujet majeur, vital et certainement décisif pour notre département.**

**Puissions-nous faire nôtre la phrase d'un grand écrivain, prix Nobel de littérature qui, dans son traité moral et politique, écrivait : « sauver ce qui peut encore être sauvé pour rendre l'avenir seulement possible, voilà le grand mobile, la passion et le sacrifice demandé ».**

**Puissent les mots d'Albert Camus guider nos pas, nos pensées et surtout nos actes.**

**Je vous remercie de votre attention.**

**M. ESTROSI**.- Merci. Tout a été dit et je tiens en tout cas encore une fois à vous remercier de l'esprit dans lequel nous avons travaillé. M. Luca ?

**M. LUCA**.- Juste pour me réjouir de ce bel unanimité et dire simplement à nos collègues que d'autres élus, qui n'étaient pas forcément sur ces bancs-là, avaient eux aussi pris leurs responsabilités et, comme la voix qui a fait basculer était la mienne et que cela m'a valu de mes propres amis beaucoup de récriminations, je me réjouis que le président du conseil général aujourd'hui nous permette effectivement d'avoir une certaine unanimité sur ces dossiers sensibles pour l'intérêt de notre département.

**M. ESTROSI**.- C'est d'ailleurs bien pour cela que j'ai proposé à Lionnel Luca d'être notre vice-président en charge de l'écologie et du développement durable !

Mes chers collègues, il ne nous reste plus qu'à mettre au vote cette motion. Une autre demande d'intervention ? Pierre Fouques.

**M. FOUQUES**.- M. le Président, vous savez tout l'intérêt que la population de Vence porte à cette question de l'A8bis à laquelle nous échappons. Le canton de Vence compte à peu près trente mille habitants. Il ne faut pas oublier que, le matin, lorsque les Vençois vont vers Nice, c'est un peu « l'enfer ». Il y a aussi les gens qui viennent du canton de Coursegoules, du canton de Bar-sur-Loup et tout ce monde descend vers Cagnes-sur-Mer. Nous sommes d'accord avec ce qui se fait aujourd'hui et nous nous en réjouissons. Ce qui nous convient bien à nous, les Vençois, c'est la suppression du point noir - nous y travaillons - et les Vençois vous disent que si vous leur donnez un moyen ferroviaire, par exemple, d'arriver le matin à Cagnes-sur-Mer et ensuite dans le centre de Nice, ils seront d'accord pour laisser leurs véhicules à Cagnes et, moi le premier, j'irai à Nice avec beaucoup de plaisir dans ces conditions-là.

Je suis donc tout à fait d'accord et je partage l'opinion de notre opposition, celle de mon ami Lionnel Luca. C'est un beau projet que nous allons mener et je suis de tout cœur avec mes collègues de l'assemblée départementale.

**M. ESTROSI**.- Je vous remercie. Oui, M. Cuturello ?

**M. CUTURELLO.**- Merci M. le Président. Je souscris à tout ce qui vient d'être dit et plus particulièrement par mon collègue Jean-François Knecht. Simplement, peut-être était-ce un oubli, avez-vous moins prêté attention à une revendication formulée depuis très longtemps également par les associations, qui a valu plusieurs motions votées à l'unanimité dans certains conseils municipaux, en particulier à Nice, concernant le contournement de Nice : la gratuité de l'autoroute A8. Il me semblait utile de rappeler cette revendication aujourd'hui. J'espère qu'elle fera l'unanimité également et que ne sera pas oublié cet aspect du problème qui me paraît essentiel. C'est le seul endroit en France où l'on doit payer pour aller, en utilisant l'autoroute, d'un lieu de la ville à l'autre. A Cannes, par exemple, c'est gratuit.

**M. ESTROSI.**- Bien évidemment, mais d'ailleurs cette motion, M. Cuturello, si elle aboutissait - et aujourd'hui j'y crois plus que jamais - à une séparation du trafic de transit de la desserte locale, nous permettrait de disposer d'un véritable argument pour pouvoir obtenir que l'autoroute actuelle ne soit plus qu'un boulevard périphérique urbain de desserte et traitée comme tel, là où l'autoroute à péage serait bien évidemment le tube unique de transit, sans élément de desserte sur le contournement. Je crois donc que nous avons réussi à rédiger un texte qui est parfaitement équilibré et qui nous engage vers cette voie.

Je vais donc mettre aux voix et, pour le plaisir si vous le voulez bien, nous allons procéder de manière un peu inverse, je demande à tous ceux qui sont favorables à l'adoption de cette motion de bien vouloir lever la main.

*La motion relative au projet de contournement de Nice, mise aux voix, est adoptée à l'unanimité.*

Cette motion étant votée à l'unanimité, je vous propose donc de la transmettre à M. le Préfet des Alpes-Maritimes.

Je passe maintenant au rapport n°1, objet de notre réunion d'aujourd'hui, qui consiste à donner, conformément à la loi portant sur l'acte II de la décentralisation, l'avis du Département sur le nouveau réseau routier national.

## **1. Avis du Département sur le nouveau réseau routier national.**

**M. ESTROSI.**- J'avais préparé un certain nombre de pages dont je vous dispenserai, pour ne rester que sur les éléments techniques. De quoi s'agit-il ?

Il y a un grand débat national sur l'acte II de la décentralisation. Je veux vous rappeler qu'il y a quatre à cinq ans de cela, on prédisait un grand avenir à la collectivité régionale et que les départements étaient sur le point de disparaître. Nous voyons que nous ressortons d'un débat où, pour les vingt ou trente ans qui viennent, la collectivité majeure en France sera désormais le département. Des transferts de compétences nous sont proposés et, en tant que législateur, j'ai participé à un débat où je me suis beaucoup mobilisé, avec près de cent trente autres députés conseillers généraux, dont Lionnel Luca fait partie, pour engager une sorte de lobby afin que ces routes nationales ne soient pas transférées aux régions mais aux départements. Pour certains départements, seule une partie du réseau leur est transférée, les réseaux dits dominants ayant une caractéristique nationale, voire internationale, restant sous maîtrise de l'Etat. Pour d'autres départements, aucun de ces réseaux nationaux ne leur est transféré car c'est la totalité du réseau qui présente ces caractéristiques ; je pense au

département du Rhône par exemple. Pour d'autres départements comme le nôtre, c'est la totalité du réseau qu'on nous propose de transférer.

Nous allons voir dans quelques instants, sur la carte que certains parmi vous ont déjà examinée en commission la semaine dernière, quelle est la particularité de ce réseau, sachant qu'une partie de celui-ci peut être récupérée par des communes compte tenu de ses spécificité urbaines - certaines communes ont fait acte de candidature - et le reste serait transféré au département des Alpes-Maritimes.

Bien évidemment, l'autoroute A8 et l'autoroute A500 sont écartées de ce réseau pour leurs caractéristiques nationales et internationales.

Je crois que c'est une formidable opportunité, là où nous avons 2 365 km de voiries départementales, que nous soit proposé de mettre en réseau, avec ces 2 365 km, près de 340 km de voiries nationales dont dispose le département des Alpes-Maritimes.

Nous avons constaté depuis des années, et c'est pourquoi le gouvernement et le législateur nous font cette proposition aujourd'hui, qu'avoir des routes dont la gestion est centralisée à Paris, avec des directions déconcentrées et des moyens qui leur sont distribués au compte-gouttes, a fait que, contrairement à notre réseau de voiries départementales qui a avancé d'un bond spectaculaire, nos voiries nationales, pour beaucoup d'entre elles, sont restées à un niveau très archaïque et très retardé.

Le contrat de plan tel qu'il nous est proposé depuis 2000, que nous avons cosigné avec l'Etat et la Région et qui s'étale jusqu'à fin 2006, peut nous permettre de bénéficier d'un dynamisme et d'un élan de modernisation tout à fait exceptionnels sur l'ensemble de ce réseau de voiries nationales. Bien évidemment, les inquiétudes sont d'ordre financier. Je crois qu'aucun d'entre vous ne peut concevoir que le fait que l'on donne à la collectivité la mieux placée et qui assure la meilleure proximité, la gestion de ce réseau de voiries, soit un mauvais choix. En revanche, je comprends que certains puissent s'inquiéter au plan du financement de ces voiries. Je veux vous rappeler les quelques règles qui nous apportent un certain nombre de garanties.

L'acte II de la décentralisation nous apporte de vraies garanties et je pense notamment aux différents volets de la loi :

- loi constitutionnelle qui fait que, désormais, tout transfert de compétences doit être associé à un transfert de moyens matériels, humains et financiers équivalant à ceux dont disposent aujourd'hui les services de l'Etat dans le département des Alpes-Maritimes pour la gestion des réseaux de voiries nationales ;
- loi organique qui nous garantit les ressources financières nécessaires ;
- loi ordinaire sur les transferts de compétences eux-mêmes qui vient d'être votée, transferts sur lesquels nous devons nous prononcer aujourd'hui.

En ce qui me concerne, c'est un oui sans réserve. Je veux vous donner quelques arguments qui plaident en ce sens.

Tout d'abord, il vise à relever le défi majeur qui est posé aux habitants des Alpes-Maritimes : celui des déplacements. Je vous rappelle qu'un récent sondage, que nous avons effectué, démontre que les déplacements s'inscrivent parmi les premières priorités des habitants des Alpes-Maritimes. C'est dans ce sens que nous avons voté, par anticipation

d'ailleurs, il y a quelques semaines de cela, notre schéma de résorption des points noirs routiers du département avec cette anticipation sur la mise en cohérence de tout le réseau de voiries départementales et nationales. 139 chantiers sont engagés pour résorber les points noirs sécurité et points noirs fluidité sur les dix années qui viennent, avec desancements de chantiers dans les six années au plus tard pour un total de un milliard vingt millions d'euros.

Le transfert au Département des Alpes-Maritimes de l'essentiel des routes nationales, hors autoroutes, nous permettra donc de mieux répondre à ce défi. Dans le département, le nouveau réseau routier national se limitera aux autoroutes A8 et A500 qui représentent 75 km sur les 308 km de routes nationales gérées actuellement par la DDE. Ainsi, 258 km devront être transférés au Département, auxquels s'ajouteront les 14 km de la future route nationale 202bis. 50 km devront faire l'objet d'une concertation entre l'Etat et les communes pour un reclassement dans la voirie communale. Au plan des effectifs, le Département devrait se voir transférer 69 agents et contrôleurs en exploitation, 30 à 45 agents et cadres en subdivision et au siège, la section « grands travaux » de la DDE pourrait, quant à elle, représenter 25 personnes. Au total, ce sont 125 à 140 agents de l'Etat qui pourraient être transférés au Département.

Sur la base de cet état des lieux et une fois cet avis positif exprimé, je vous propose également de l'assortir de quatre conditions.

Ces conditions concernent d'abord le tunnel de Tende. Nous l'avons déjà évoqué. La construction d'un nouveau tunnel à Tende constitue pour le département des Alpes-Maritimes :

- un impératif de sécurité d'abord, car l'actuel tunnel, malgré les travaux de modernisation qui sont entrepris aujourd'hui par l'Etat et dont je me félicite, ne peut plus faire face dans sa configuration actuelle aux exigences de sécurité du trafic ;
- un impératif économique ensuite : le tunnel de Tende, avec la ligne ferroviaire Nice/Cuneo, constitue en effet un axe stratégique pour l'ouverture du département sur la puissante Italie du nord.

Un nouveau tunnel doit être construit, nous nous sommes mis d'accord avec nos amis italiens de la province de Cuneo il y a quelques jours pour choisir définitivement le tracé haut qui consiste en la construction d'un nouveau tube et la reconstruction du tube actuel. Cet accord, pour la première fois, a scellé la volonté des élus italiens et français. Pour autant, l'ampleur d'un tel chantier, concernant un axe international, ne peut être assumée par le seul Département des Alpes-Maritimes. En l'absence d'engagement concret de l'Etat français, nous ne souhaitons pas nous risquer aujourd'hui dans cette aventure. C'est pourquoi nous refusons le transfert du tunnel de Tende jusqu'à sa mise aux normes de sécurité et jusqu'à la construction d'un nouvel ouvrage par les Etats français et italien.

Cette attitude ne traduit en aucun cas une volonté de désengagement du conseil général en faveur de ce projet, bien au contraire. Elle est pour nous le moyen d'indiquer clairement à l'Etat que nous n'accepterons plus l'immobilisme qui a présidé à la gestion de ce dossier depuis de trop nombreuses années. J'ai le sentiment que le gouvernement nous a écoutés et entendus. Soyez en tout cas assurés de ma volonté de m'engager résolument pour permettre à ce dossier capital de trouver une issue favorable.

Deuxième condition évoquée dans le rapport qui vous est proposé : distinguer, dans l'ensemble du réseau national de notre département, certaines sections qui ont vocation à rejoindre la voirie communale. Je pense en particulier, sur l'ouest du département, à la RN98 sur l'axe littoral. Le rapport prend en compte les portions qui ont déjà fait l'objet d'une volonté expresse des maires de récupérer ces sections urbaines. De notre côté, nous avons souhaité maintenir la continuité d'un axe à l'est et à l'ouest du département, qui pourra doubler l'autoroute A8 en cas de difficulté.

En résumé, le problème est le suivant : à partir du moment où nous gérons tout le réseau de voiries nationales et départementales, si le réseau de voiries nationales restant (l'autoroute A8 en l'occurrence) est fermé, que se passe-t-il ? Nous sommes obligés de prendre un arrêté pour imposer la continuité des déplacements d'est en ouest vers le Var et vers l'Italie sur notre réseau départemental. Nous sommes dans l'obligation d'assurer cette continuité. Nous pouvons imaginer par exemple un incendie sous un tunnel engendré par un 38 tonnes qui se renverse avec des liquides polluants et inflammables. Cela signifie que pour les parties de la nationale 7 ou de la nationale 98 transférées aux communes, nous ne pourrions pas assurer, parce que la commune en aurait modifié les caractéristiques, la continuité du transit ; nous ne pouvons pas nous le permettre.

C'est la raison pour laquelle, sur la partie ouest du département où la nationale 7 et la nationale 98 sont bien disposées de manière distincte et parallèle et ne se confondent à aucun moment, à l'identique de ce qui s'est passé sur Nice avec la promenade des Anglais ou à Cagnes-sur-Mer où désormais c'est la commune qui assure la maîtrise d'ouvrage de la traversée de Cagnes-sur-Mer et qui lui permet ainsi de faire un aménagement à caractéristique urbaine, nous sommes d'accord pour que toutes les communes qui revendiquent la récupération de la traversée urbaine par la RN98, la récupèrent. En contrepartie, nous récupérons la route nationale 7 pour lui conserver une caractéristique qui lui permette d'accepter les grands transits si cela était nécessaire en cas de fermeture de l'autoroute A8.

En revanche, sur la partie est du département lorsque la route nationale 7 et la route nationale 98 se chevauchent et se confondent, nous ne pouvons pas nous permettre de léguer aux communes quelque partie que ce soit de la RN7 ou de la RN98 parce qu'il faut que nous leur conservions les caractéristiques nécessaires en cas de déviation de l'autoroute A8.

En troisième lieu, nous réclamons des conditions précises sur les transferts des personnels d'ingénierie. J'ai demandé cette semaine au Premier ministre et au ministre de l'Équipement que les équipes « grands travaux » de la DDE nous soient transférées. Ce point n'est pas encore définitivement arrêté, même si le gouvernement a bien mesuré la nécessité vitale pour les départements de disposer de la technicité et de la performance de ces équipes de la DDE. Je suis très optimiste sur la réponse du gouvernement.

Enfin, dernière condition et pas des moindres, au plan financier, je me suis battu là encore avant-hier à Matignon pour que nous obtenions des garanties précises sur le dispositif qui aura vocation à remplacer l'actuel contrat de plan. Nous n'avons pas d'inquiétude pour les opérations inscrites dans l'actuel contrat de plan négocié grâce à cette volonté commune entre l'exécutif de Michel Vauzelle et les élus des Alpes-Maritimes qui y siégeaient. Nous avons obtenu sincèrement un contrat de plan sans précédent. Les financements tripartites perdureront même si les opérations ne sont pas terminées à la fin de ce plan. C'est un acquis important. Cela veut dire que les opérations que nous avons votées ensemble en 2000 sur la 202, la 202bis, la 204, la RN7, la RN98 ou la RN85 seront réalisées. Si l'on peut estimer que fin 2006 on en aura consommé environ 60 %, en ayant le meilleur taux de

consommation de l'ensemble des six départements de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, nous craignons d'entendre : c'est fini.

L'engagement de Matignon aujourd'hui est qu'en crédits de paiement nous soit garantie la totalité du contrat de plan au-delà de 2006. C'est-à-dire que si tous les travaux engagés devaient s'achever fin 2010, par exemple, tout serait assumé par l'Etat en totalité de crédits de paiement. Nous avons donc la garantie que le réseau de voiries nationales qui nous sera livré le 1<sup>er</sup> janvier 2006 verra l'ensemble du contrat de plan, même au-delà de 2006, assumé par l'Etat, donc la garantie que soit légué au département un réseau de voiries nationales largement modernisé, sécurisé et amélioré. Je pense que c'est pour nous une opportunité formidable.

Le futur, en revanche, est plus incertain. Aujourd'hui, les grands projets d'investissement inscrits au contrat de plan associent l'Etat, la Région et le Département pour un effort égal. Je voudrais ici que nous exprimions la demande unanime à la fois auprès de l'Etat mais aussi auprès de la Région, qu'au lendemain de la fin du contrat de plan le même effort soit poursuivi en faveur du réseau routier départemental, même si nous en aurons la maîtrise d'ouvrage en lieu et place de l'Etat, et que sur les mêmes clefs de répartition actuelles, l'Etat et la Région continuent à nous apporter leur contribution.

Personne ne comprendrait un désengagement de l'Etat. L'article 119 de la loi semble nous en préserver selon notre interprétation. Personne ne comprendrait un désengagement de la Région non plus. La Région a une compétence d'aménagement du territoire. Elle se doit de participer à la modernisation des grands axes structurants qui ont une vocation interdépartementale, et je pense en particulier à la 202 ou, bien sûr, à la 204 qui, elle, a une vocation internationale.

Voilà donc, mes chers collègues, l'ossature du rapport que j'ai l'honneur de vous proposer pour ouvrir ce premier grand chantier concret de la décentralisation, qui aura bien sûr des conséquences humaines pour les agents qui sont concernés et je veux dire à travers vous, Monsieur le Directeur départemental, aux agents de la DDE qui auront vocation à nous rejoindre, que nous les accueillerons avec beaucoup de satisfaction. Nous connaissons leur sens du service public, leur compétence et leur engagement. Ils savent qu'ils rejoignent une collectivité qui a toujours accordé à ses agents une grande considération. Ils savent que les élus ont toujours été attentifs à leurs conditions de travail. Je souhaite que leur intégration au sein des services du conseil général s'effectue dans les meilleures conditions. Je veux aussi exprimer ma plus sincère reconnaissance à notre directeur départemental Lucien Bollotte avec lequel nous travaillons jour après jour pour que cette décentralisation soit une réussite.

Je veux saluer aussi, à nos côtés et aux côtés du préfet Pierre Bayle, directeur général de nos services, l'ensemble du service des routes sous l'autorité de notre directeur général adjoint, M. Hahusseau, et je pense notamment à M. Kuschta, à Mme Malavan et à bien d'autres encore tels messieurs Deschamps et Bousquet. J'ai pu mesurer, avant-hier encore à Matignon où nous étions réunis à plus de cinquante présidents de conseils généraux en présence du Premier ministre et de M. de Robien, que beaucoup d'entre eux se plaignaient des difficultés relationnelles entre leurs propres services et ceux de l'Etat ; je me suis plu à souligner que dans le département des Alpes-Maritimes nos relations quotidiennes avec la direction départementale de l'Equipement étaient exemplaires et qu'en quelques mois nous avons fait de grands pas en avant pour que ce transfert se passe dans les meilleures conditions au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Je crois que nous œuvrons jour après jour pour que cette décentralisation en matière de routes soit une réussite pour l'Etat, pour le conseil général et pour les Alpes-Maritimes. Je suis convaincu qu'ensemble, aujourd'hui, nous posons les pierres d'une grande politique d'aménagement du territoire pour les Alpes-Maritimes. Cette décentralisation incontestablement conforte le département comme collectivité pivot de l'organisation territoriale française. Il y a quelques années, je vous le disais, on nous annonçait la mort des départements. Nous procédons aujourd'hui en quelque sorte à un nouveau baptême. Mes chers collègues, n'ayons pas peur de l'avenir et saisissons-le avec enthousiasme.

Voilà ce que je voulais vous proposer. Nous devons le faire conformément à la loi. Je propose maintenant à chacun des groupes de s'exprimer.

**M. ALBIN**.- M. le Président, mes chers collègues,

Tout d'abord permettez-moi, M. le Président, de vous remercier au nom de mes collègues du groupe communiste, pour l'hommage que vous venez de rendre à notre camarade Charles Caressa. Un homme qui, avec conviction et détermination, dans un engagement sans faille, s'est battu pour le progrès social, pour améliorer les conditions de vie des hommes et des femmes de notre département, en intervenant inlassablement pour que les décisions politiques soient conformes à ses objectifs.

Aujourd'hui le dossier essentiel soumis au débat, dans notre assemblée, concerne une étape supplémentaire de la mise en œuvre de la politique gouvernementale. Cette politique qui, sous couvert d'une pseudo décentralisation, se traduit par un nouveau désengagement de l'Etat en transférant aux collectivités territoriales les routes nationales. Une façon pour le gouvernement de répondre aux exigences européennes en diminuant les dépenses publiques par le transfert de pans entiers de services qui étaient de sa responsabilité. Cela permet également au président de la république d'annoncer, très démagogiquement, une baisse des impôts.

Cet ensemble de libéralisation, de privatisation et de pseudo décentralisation tend en fait à briser plus d'un demi-siècle de progrès social et démocratique.

Comment isoler ce que le gouvernement impose aux collectivités territoriales, du démantèlement des grands services publics nationaux tels La Poste, EDF-GDF, les services fiscaux, ou bien encore l'Equipement. Autant de services publics qui offrent pourtant la garantie aux citoyens d'une unicité, d'une égalité et d'une continuité de service.

Le gouvernement que vous soutenez impose ses choix. En effet, le rapport qui nous est proposé tend à répondre à l'exigence faite par la loi du 13 août 2004, de donner un avis au projet de décret de l'Etat sur le réseau routier national et cela dans un délai très court (trois mois) à compter de la notification par le préfet. Nous sommes à peine à quelques jours de l'expiration de ce délai mais nous avons tous noté qu'il ne s'agit que d'un avis.

Il ne s'agit donc nullement de concertation, mais de contrainte, dans le droit fil notamment de ce qu'a fait le gouvernement de M. Raffarin avec cette loi et l'utilisation du 49-3.

Par ailleurs, nous sommes amenés à nous prononcer obligatoirement dans le délai, alors même que les décrets fixant les conditions financières de ce transfert ne sont pas encore pris. C'est en quelque sorte un chèque en blanc que l'on nous propose de signer, mais j'y reviendrai tout à l'heure.

Alors oui, M. le Président, nous sommes inquiets et prudents. A cela, plusieurs raisons.

Tout d'abord il s'agit là de la réorganisation d'un ministère qui a pour mission l'aménagement et l'habitat. En le dépeçant comme il est prévu, ce sont uniquement quelques agglomérations privilégiées qui vont pouvoir continuer à bénéficier de l'ingénierie publique.

Concrètement, cela se traduira par la suppression d'un certain nombre de subdivisions qui assuraient un service de proximité aux collectivités locales en matière d'urbanisme ou dans les missions d'assistance technique.

Il est fort probable, dans un tel contexte, que les subdivisions de Puget-Thénières et de Breil-sur-Roya disparaissent et que celles de Grasse et d'Antibes soient regroupées. Il y a bien là un paradoxe, car c'est bien la première fois qu'une loi de décentralisation se traduira par moins de proximité pour les usagers.

Mais le démantèlement de la DDE, avec le transfert des voiries nationales et des personnels correspondants, va également remettre en cause le réseau scientifique et technique sur lequel s'appuient les DDE, les centres d'études techniques de l'Equipement, les laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées et d'autres services spécialisés.

Cette maîtrise publique de la recherche est pourtant un gage d'indépendance pour les pouvoirs publics.

Enfin, l'existence d'un parc départemental de l'Equipement est importante. Celui-ci sert de régulateur de prix et il est, nous semble-t-il, un partenaire indispensable du conseil général. Nous avons donc pour souci de préserver ce parc dans ses attributions et ses missions auprès de toutes les collectivités.

J'aborderai maintenant la partie financière de ce transfert de compétences, partie qui n'est pas la moindre.

Il y a deux ans, notre département décidait d'assurer la totale gestion du réseau routier départemental. Si des effets positifs se sont fait sentir, cela n'a pas été neutre financièrement. En effet, depuis des années, l'Etat avait paupérisé ce service en mettant en œuvre une réduction drastique des effectifs, en ne procédant que très partiellement au renouvellement du matériel et en assurant un entretien très sommaire du réseau. Certaines subdivisions avaient vu leurs effectifs chuter de 50 %.

La prise en charge de la gestion totale de ce service par le conseil général a impliqué une augmentation substantielle des charges supportées par notre collectivité et cela pour simplement assurer un service normal - remise à niveau des moyens humains qui, malgré tout, demeurent toujours insuffisants, acquisition de nouveau matériel. Il a également été fait appel de façon importante à des entreprises privées pour des missions que le service public aurait très bien pu assurer à un coût moindre, si on lui en avait réellement donné les moyens.

Alors au moment où, à grand renfort de publicité, vous annoncez 0 % d'augmentation d'impôts pour notre collectivité, où les besoins en matière d'amélioration du réseau routier départemental sont énormes, nous sommes inquiets de ce transfert à la charge de notre département des quelques 270 km de voies nationales, tout comme nous sommes préoccupés par le transfert de 50 km de ces voies aux communes, l'Etat conservant uniquement les autoroutes, c'est-à-dire les voies à péage.

Du reste, nous ne sommes pas les seuls à être inquiets quant à ce nouveau transfert de charges de l'Etat vers les collectivités territoriales. De tous bords politiques des craintes s'expriment. N'a-t-on pas appris que le député-maire d'Antibes, fervent défenseur de la décentralisation, touchant du doigt les conséquences de ce choix, refuse de prendre en charge le tronçon de la RN98 qui se situe entre le Fort Carré et la Siesta ?

Nous sommes inquiets car nous savons par expérience qu'au-delà de la formule « le transfert se fera à l'euro près », c'est un marché de dupe qui est en train de se jouer. L'Etat a pour pratique de transférer les moyens définis et arrêtés à l'instant T, sans intégrer les investissements futurs et sans tenir compte de l'augmentation obligée du coût de fonctionnement pour améliorer le service fourni.

A ce jour, le principe arrêté consiste à minorer le plus possible les transferts de ressources immédiats.

Le calcul est simple. Il s'agit, pour ce qui est du fonctionnement, de la moyenne des trois dernières années des dépenses consacrées par l'Etat. En matière d'investissement, il s'agit de la moyenne des dépenses exécutées ou subventionnées par l'Etat durant les cinq dernières années.

C'est là qu'intervient le principe magique du décroisement des financements qui exonérerait l'Etat d'une grande part de transfert de ressources.

Nous savons tous que, hélas, depuis plus de dix ans, l'Etat a considérablement réduit les moyens mis en œuvre pour remplir ses obligations en matière de voirie. Alors obligatoirement, le transfert financier ne sera pas à la hauteur des besoins.

Autre source d'inquiétude : le Tunnel de Tende.

Même si, M. le Président, vous vous voulez rassurant sur ce dossier et comme vous nous l'avez indiqué en commission, une charte a été adoptée pour l'implantation et le percement du nouveau tunnel, aucune garantie ni aucun engagement de financement n'ont pour autant été donnés par le gouvernement pour la réalisation de cette opération nouvelle. Mais par contre M. le Préfet, dans son courrier du 15 décembre dernier, précise bien que ce tunnel fait partie intégrante de la RN204. Or, pour cette opération d'envergure, la seule inscription budgétaire mentionnée au contrat de plan Etat/Région 2000-2006 concerne la sécurisation de l'actuel tunnel (20 M€) et les études pour un nouveau tunnel (3 M€).

Dans ces conditions, il y a fort à parier que l'investissement pour le percement d'un nouveau tube sera à la charge de notre département sans aucune compensation ou participation financière de la part de l'Etat.

Alors que le contrat de plan Etat/Région arrive à son terme en 2006 et qu'il n'est pas envisagé, à notre connaissance, de nouveau contrat de plan, il n'y aura donc plus d'obligation légale pour une participation de la Région dans les projets routiers départementaux ; participation qui, dans le cadre du contrat de plan, était de 33 %. Là encore, les charges transférées aux régions, sans véritable compensation financière, empêcheront de fait les régions, même si elles en ont le souhait, de développer ou de maintenir des politiques volontaristes dans différents domaines.

Un cas de figure similaire à celui du Tunnel de Tende se présentera pour la 202bis et la réalisation des aménagements qui n'ont pas été prévus et qui seront pourtant indispensables si l'on veut donner à cette voie nouvelle tout son intérêt et toute son efficacité.

D'ores et déjà, quatre à cinq giratoires non prévus dans le projet initial, seront à notre charge.

Nous pensons, M. le Président, qu'en s'engageant dans cette voie notre collectivité devra faire face à des charges financières nouvelles énormes. Il vous faudra alors, soit augmenter les impôts, soit réduire ou abandonner ce qui ne relève pas des compétences obligatoires de notre collectivité. Je pense notamment au soutien aux associations, à l'aide aux communes, au soutien à l'activité économique, au tourisme ou bien encore à l'agriculture.

Oui, M. le Président, nous sommes pour une décentralisation qui rapproche les citoyens des lieux de décision ; oui nous sommes pour une décentralisation qui permette plus de réactivité et plus de transparence dans la gestion des services et des entreprises publiques. Mais nous sommes contre un transfert de charges sans une réelle et juste compensation financière et nous sommes contre une décentralisation qui organise le démantèlement des services publics et qui ouvre la porte au libéralisme et à la « marchandisation » des services.

C'est pour cela, M. le Président, mes chers collègues, que nous émettrons un avis défavorable au projet qui nous est soumis.

**M. KNECHT.**- M. le Président, je vais essayer d'être plus concis pour, comme à notre habitude, essayer d'examiner les choses avec recul en abordant à la fois les points positifs et ceux qui le sont moins.

**Le premier point est positif, et je voudrais m'associer à l'hommage que vous avez rendu à la fois aux services et aux personnes cités, tout particulièrement M. Hahusseau, car on mesure bien aujourd'hui sur ce dossier, combien il est précieux pour un département d'avoir recours à un ancien fonctionnaire de l'Équipement, puisque le rapport qui nous est présenté démontre que les services du conseil général ont été très vigilants et ont fait une observation tout à fait critique et pertinente des propositions de l'État par rapport aux questions de transfert.**

**Pour autant, je relève un certain nombre d'inconvénients :**

**Tout d'abord, l'article 18 de la loi du 13 août 2004 a prévu, dans un délai d'un an, qu'un bilan exhaustif serait rendu pour permettre justement le transfert. A ce niveau du débat, « il ne faut pas mettre la charrue avant les bœufs ». Il nous semble en effet qu'il faudrait disposer préalablement de l'ensemble de ce bilan exhaustif pour pouvoir déterminer les conditions de transfert et notamment sur le plan financier.**

**Ensuite, mais Noël Albin l'a bien mieux développé que moi, se pose la question des retards en termes d'investissement et d'entretien sur plusieurs portions ou plusieurs routes nationales. Je pense notamment aux ronds-points de la 202, même si certains figurent encore au contrat de plan, mais vous êtes bien placé, M. le Président, pour savoir que cette affaire-là aurait dû être réglée dans sa totalité depuis plus longtemps.**

**Autre point également qui nous pose problème : avec certaines routes, et notamment la route du bord de mer, où, si la situation qui nous est présentée**

aujourd'hui perdue, on va se retrouver avec un concept émergent, que je ne connaissais pas préalablement sous la république, qui est celui des routes discontinues ou des routes archipels. Il va y avoir effectivement non plus des routes, mais des tronçons de routes discontinus et, vous l'avez d'ailleurs vous-même relevé dans votre discours, cela pose un certain nombre de problèmes, à la fois en termes d'aménagement, d'entretien, voire de sécurité.

Pour ce qui est des questions financières, vous évoquiez tout à l'heure une réunion chez le Premier ministre avec, j'imagine, les autres présidents de votre sensibilité. Il en est un qui a agi en la matière avec beaucoup de pertinence, c'est votre collègue Anne d'Ornano, présidente du conseil général du Calvados qui, sur l'ensemble des évaluations à la fois au titre des investissements, qu'il s'agisse du contrat de plan, des aménagements de sécurité, des études existantes, des crédits d'entretien et d'exploitation ou de l'effectif des agents, a demandé et exigé que tout cela se fasse pour l'ensemble de ces postes sur les cinq dernières années. Ce n'est pas le cas dans le dispositif qui nous est présenté puisqu'on a un seul poste sur les cinq dernières années, un autre sur les trois dernières années et enfin un poste pour lequel nous n'avons aucune précision.

En conclusion, même si effectivement il y a une évolution des choses, même si nous sommes républicains, il nous semble que cette délibération est pour le moins prématurée. Nous ne souhaitons pas donner un chèque en blanc. Nous souhaitons réellement disposer de l'ensemble des éléments, notamment au plan financier, et je vous dirai pour illustrer mon propos et donner une tonalité un peu plus joyeuse à un sujet difficile, que nous ne voulons pas être dans la situation de quelqu'un qui achèterait une maison sans avoir fait procéder au contrôle de l'amiante, au contrôle des termites ou même à une étude architecturale nous indiquant les travaux exacts à faire.

Donc, pour toutes ces raisons et nonobstant les points positifs que j'ai relevés, le groupe socialiste s'opposera à cette délibération.

**M. ESTROSI.**- Bien. Vous avez tort. J'ai déjà eu l'occasion de vous le dire, c'est dommage, vous avez la mémoire courte. J'aimerais vous entendre dire par exemple aujourd'hui que nous avons eu tort lorsque, avec Charles Ginésy, nous avons mis en œuvre en octobre 2002, l'article 7 de la loi de décentralisation de 1992 qui nous était proposée par un certain Michel Rocard et qui permettait aux conseils généraux, dont les voiries départementales étaient gérées par les services de l'Etat, de pouvoir récupérer la gestion directe de ces voiries. J'ai entendu le même discours, exactement le même. Vous nous disiez : on n'y arrivera pas, cela nous coûtera plus cher, les personnels ne voudront pas... Bien. Aujourd'hui, je ne vous entends plus parler du tout de cela.

**M. VICTOR.**- Si.

**M. ESTROSI.**- Non, vous ne cessez vous-mêmes de dire et de souligner avec satisfaction dans vos cantons, et vous le premier, M. Tujague, lorsque, ensemble, nous faisons la tournée de Berre-les-Alpes, de Châteauneuf et autres : « ces deux dernières années c'est extraordinaire, il y a eu un bond en avant sur les travaux de nos voiries départementales ». Pourquoi ? Tout simplement parce que le conseil général a la maîtrise de l'entretien, de la modernisation et de la sécurisation des voiries qui sont les siennes, grâce à la compétence des personnels de l'Etat qui ont accepté dans leur quasi unanimité d'être placés sous l'autorité fonctionnelle du président du conseil général, et qui sont venus avec enthousiasme ; très peu d'entre eux ont dit « nous voulons rester sous dépendance de l'Etat ». Ils veulent continuer à

travailler sur la voirie départementale avec le conseil général. Et, parce que je les reçois régulièrement, ils me disent : quand pourrons-nous (et c'est une question que personne n'a posée aujourd'hui et je m'en étonne) bénéficier du droit optionnel à passer du statut de fonctionnaire d'Etat à celui de fonctionnaire de collectivité territoriale ? Nous en avons assez et nous avons envie de devenir personnels du conseil général. C'est la question que ces agents me posent tous les jours. Ils ont envie de nous rejoindre.

Vous ne m'avez pas posé cette question sans doute parce que vous vous disiez que ces personnels, qui appartiennent pour beaucoup à des syndicats qui ne vous sont pas si éloignés que cela, sont en train de vous démontrer leur volonté, leur envie de nous rejoindre aujourd'hui et que cette question vous gênait un peu. Eh bien, je vous le dis, le Premier ministre nous a indiqué clairement qu'en cours de l'année 2005 le droit optionnel à pouvoir être rattachés au Conseil général des Alpes-Maritimes leur sera proposé. Nous ferons le bilan à ce moment-là. Vous verrez qui veut rester dans les services de l'Etat et qui veut rejoindre le conseil général. Il faudra que vous expliquiez à ces personnels que vous vous êtes opposés à ce que nous proposons aujourd'hui, au moment où ils viendront avec enthousiasme nous rejoindre et rejoindre notre grande famille du conseil général.

Je vous le dis, vous avez tort et vous le verrez, quand demain nous irons ensemble couper les rubans, dans vos cantons, sur des chantiers qui n'avançaient pas depuis des années. Non pas que la DDE soit incompétente, au contraire, je constate la vitesse à laquelle un certain nombre d'études ont pu avancer ces derniers temps sur les ronds-points d'aménagement de la 202, sur ce chantier de la 202bis qui a vu ses crédits consommés grâce au combat que nous avons mené pour que nos autorisations de programme soient débloquées dans de bonnes conditions. Je reconnais cette grande technicité qui est la leur, mais force est de constater que sur les vingt ou trente dernières années, vous l'avez souligné et je suis d'accord avec vous, les gouvernements successifs, de gauche comme de droite, n'ont cessé de réduire les moyens de fonctionnement comme les dotations d'équipement à l'ensemble de nos DDE. C'est une réalité que nous ne pouvons que partager. M. Gayssot qui, pendant cinq ans, a été ministre communiste de l'Equipement et des Transports, a amplifié ce processus, puisque ce désengagement de l'Etat s'est le plus amplifié de 1997 à 2002. Je pense qu'il vaut mieux que vous restiez modeste à cet égard, M. Albin.

Je vais vous apporter des réponses très concrètes.

D'abord, M. Albin, sur l'implantation immobilière, vous savez ce qu'il en est. La présence territoriale sera assurée par l'ensemble des services territoriaux, dirigés par des cadres supérieurs de la DDE qui nous ont été proposés. Les activités de la DDE, pour ce qui est de son activité propre (bureau, urbanisme, permis de construire, ingénierie...), seront toujours assurées dans les mêmes conditions et il n'est pas question du moindre démantèlement du réseau scientifique et technique du ministère de l'Equipement ; ce sont des garanties qui nous sont apportées aujourd'hui. Donc, lorsque vous laissez entendre cela, je le dis clairement, c'est faux. Ainsi, la continuité des services de l'Etat dans les domaines qui ne nous sont pas transférés sera parfaitement assurée. Ensemble, nous réfléchissons d'ailleurs avec M. le Directeur départemental de l'Equipement à une répartition nouvelle sur l'ensemble du territoire départemental qui corresponde au plus près aux réalités humaines de notre département.

Nous avons huit subdivisions départementales pour les voiries départementales dont on a défini la carte il y a deux ans. Je crois qu'il y a aujourd'hui six subdivisions d'Etat pour les routes nationales qui vont nous être transférées avec les matériels, les moyens

humains et les dotations financières pour les entretenir. Allons-nous faire huit plus six, soit quatorze subdivisions ? Bien évidemment non. Nous allons veiller à ce que, sur un même territoire où nous avons des voiries départementales et des voiries nationales, dans un souci d'efficacité et de mise en cohérence, nous fassions des économies d'échelle qui nous permettront de récupérer des moyens sur les dotations pour investir encore davantage sur le réseau, et de faire preuve de plus d'efficacité. Pour ce qui est des services que doit conserver l'Etat, une parfaite continuité sera assurée et, là aussi, nous regarderons comment veiller à de nouvelles implantations. Nos amis de la Roya se sont plaints que la subdivision départementale soit déplacée vers Menton. Mais en contrepartie, je sais que la direction départementale de l'Equipement, à partir du moment où nous gérons depuis l'implantation actuelle l'ensemble du réseau national et départemental, est prête - vous m'arrêtez, M. le Directeur départemental, si je commets une erreur - à installer toute la gestion des services d'urbanisme et autres services assurés par les services de l'Etat, dans la vallée de la Roya.

C'est à l'étude aujourd'hui. Cela veut dire que nous pouvons faire une politique d'aménagement du territoire beaucoup plus intelligente et pragmatique que celle dont nous disposons aujourd'hui.

M. Knecht a demandé un bilan exhaustif. Il est en cours et sera livré avant le 13 août 2005. Il s'agit d'une méthode technique sur l'état des ouvrages, je pense notamment aux ponts, aux tunnels et aux routes qui ont des ouvrages particuliers. Ce bilan exhaustif sera fait par la DDE et le réseau scientifique et technique.

Je voudrais maintenant, au plan financier, vous apporter quelques précisions.

Sur le contrat de plan, j'ai apporté toutes les réponses. C'est une grande chance pour nous, car nous avons l'expérience des contrats de plan précédents qui n'ont pas été consommés en totalité ; le transfert des voiries au Département fera que, pour la première fois, le contrat de plan sera consommé en totalité. Il y a également les charges d'investissement, définitivement transférées par la présente loi, qui feront l'objet d'un droit à compensation, égal à la moyenne des dépenses actualisées constatées sur les cinq dernières années, contrairement à ce que disait M. Knecht tout à l'heure qui indiquait qu'il n'y avait pas la loi, les arrêtés, les décrets ; c'est l'article 119-1. Un décret en Conseil d'Etat doit en fixer les modalités d'application après avis de la commission consultative présidée par un représentant élu des collectivités territoriales. Je n'imagine pas que le président de la commission consultative, de par sa qualité d' élu local, se prononce sur ce décret de manière défavorable compte tenu de la confiance qui lui a été témoignée par ses collègues, qu'il représente au titre des collectivités territoriales.

Cette compensation financière s'opérera par l'attribution d'impositions de toute nature dans des conditions qui seront fixées par la loi de finances, c'est l'article 119-2. Compte tenu des montants versés par l'Etat ces dernières années, et je vous demande de bien vouloir enregistrer cela, dans les Alpes-Maritimes, c'est donc environ la somme de 7,9 millions d'euros TTC par an qui devrait être compensée.

Sur le même principe, les charges de fonctionnement transférées par la loi feront l'objet d'un droit à compensation égal à la moyenne des dépenses actualisées, constatées sur les trois dernières années précédant le transfert de compétences.

S'agissant des dépenses d'entretien préventif et curatif d'exploitation liées à la sécurité routière et à la prise en compte des risques naturels, l'article 121-3 de la loi affiche un

transfert concomitant des ressources équivalentes aux départements. Pour les Alpes-Maritimes, la dotation globale devrait être abondée de 5,5 millions à 6,5 millions d'euros par an. Un décret en Conseil d'Etat doit en déterminer les conditions d'application.

Voilà donc les quelques chiffres que je voulais vous communiquer pour vous rassurer, si cela pouvait vous conduire à être rassurés de bonne foi, ce dont je doute malheureusement.

Je terminerai en vous rappelant qu'avec l'article 7, nous avons fait un bond en avant considérable. On a consommé quasiment 100 % des crédits d'investissement en 2004, le compte administratif le démontrera. C'est un chiffre de consommation sans précédent. Nous venons de faire passer de 280 millions d'euros à près de 320 millions d'euros notre montant d'investissement « voiries » sur le budget 2005. Chiffre sans précédent encore. Avec la capacité de renforcement de nos services, j'ose espérer qu'en 2005, nous consommerons au même rythme qu'en 2004 sur des montants plus élevés. Avec les dotations qui nous seront accordées, avec la continuité du contrat de plan, laisser passer une telle opportunité, mes chers collègues, ne pas s'y engager de manière enthousiaste est une erreur et encore une fois si j'ai un tant soit peu de chance de vous convaincre je veux le faire. Nous avons voté ensemble le schéma de résorption des points noirs routiers. Ce sont des chantiers que nous allons conduire ensemble pendant dix ans. Ce sont des rubans qu'on va couper ensemble pendant les dix années qui viennent. Ne donnez pas l'impression à vos administrés que vous ne voulez pas qu'on aille plus vite, plus loin, de manière plus efficace, plus pragmatique ensemble. Ce serait tellement dommage.

C'est Gaston Defferre qui est à l'origine de la première loi de décentralisation en 1982. Je regrette, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, le fait que certains, qui appartenaient à notre bord politique, s'y soient opposés. On voit depuis 1982, alors qu'à cette date le gouvernement socialo-communiste n'accordait pas aux collectivités les garanties accordées aujourd'hui, le bond en avant accompli en matière de collèges, en matière de lycées. Cela a coûté beaucoup plus cher parce que là, aucune compensation ne nous était garantie ni apportée. On ne nous transférait pas le personnel. Pour le contribuable, quelle opération 1982 ! Tout le personnel qui s'occupait des collèges et des lycées est resté au rectorat et les conseils généraux ont recruté leur propre personnel, c'est-à-dire que les charges de fonctionnement ont été doublées entre les dépenses de l'Etat et les dépenses des conseils généraux, pour rien. Aujourd'hui, on ne double pas, on transfère intégralement les personnels de l'Etat vers les conseils généraux.

Observons les progrès réalisés en matière de services aux communes et de niveau d'équipement, et je vous pose la question suivante : quel serait le niveau des services rendus aux personnes les plus démunies en matière sociale sans l'intervention des départements, là aussi grâce aux lois Defferre ? Je pense que la décentralisation dans tous ces domaines : éducation, services aux communes, services aux plus démunis, nous a permis de faire un grand bond en avant. Et puis, je crois que nos concitoyens sont avides de proximité. Ils sont bien conscients aujourd'hui que c'est vous, chacune et chacun d'entre vous qui partagez leurs préoccupations quotidiennes, qui êtes mieux placés que l'Etat qui, lui, doit se concentrer sur ses missions régaliennes, pour apporter des réponses concrètes, au quotidien, à tous ces problèmes-là.

Alors oui, je crois que vous devriez, nous devrions ensemble nous engager avec enthousiasme. Si vous ne le voulez pas, ce sera dommage. Une fois de plus, vous vous serez opposés sans aucun doute à des projets où vous voulez donner le sentiment, politiquement,

aujourd'hui, bien que vous en soyez peu convaincus, que cela va générer des dépenses nouvelles plus importantes pour les collectivités sans apporter de services nouveaux conséquents à l'ensemble de nos administrés.

Vous savez qu'il en est bien autrement. En tout cas, nous, nous prenons nos responsabilités et nous voterons tous avec enthousiasme. C'est ce que je voulais vous dire et c'est ce qui nous permettra, vous le verrez, dans les dix ans qui viennent, sur le schéma pluriannuel sur lequel nous nous sommes engagés, d'apporter enfin des réponses concrètes à l'ensemble du réseau routier du département des Alpes-Maritimes.

**M. LUCA**.- M. le Président, je voudrais simplement me permettre d'intervenir sur ce qui est un transfert de l'Etat au département et du département peut-être à des communes. Je souhaiterais, puisqu'il est proposé dans la délibération « *de participer activement à la concertation que l'Etat va engager avec les communes concernées* », que cette concertation soit réelle et regroupe les maires de manière cohérente entre Antibes et Nice, c'est-à-dire les communes d'Antibes, Villeneuve-Loubet, Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent-du-Var et que, accessoirement, le conseiller général qui n'est pas maire, puisse aussi être informé de ces projets de concertation, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Pour ma réflexion, je pense que c'est la RN7, qui est une voie urbaine communale plutôt que la RN98 sur ce secteur-là, qui assure un transit départemental. Ce n'est pas parce que la voirie est devenue communale sur Cagnes-sur-Mer qu'il serait invraisemblable qu'elle ne redevienne pas départementale, parce qu'on sait très bien qu'elle l'est devenue pour des raisons de maîtrise d'ouvrage. Cela mérite une vraie réflexion et un vrai travail en concertation, et non pas du « saucissonnage » de concertation comme cela donne l'impression d'être fait pour le moment.

Je puis vous assurer que le maire de Villeneuve-Loubet, comme l'a fait valoir tout à l'heure notre collègue, est également très opposé à ce transfert et donc, pour éviter des conflits entre les maires et le Département, je souhaite vraiment qu'il y ait une concertation, une table ronde entre nous pour que l'on puisse regarder tous les aspects favorables ou défavorables qui militent dans un sens ou dans l'autre.

**M. ESTROSI**.- J'y suis tout à fait favorable bien évidemment. Je trouve que la cohérence eut été que l'ensemble des maires de l'ouest du département, depuis Saint-Laurent-du-Var jusqu'à Mandelieu, récupèrent la totalité de la RN98 qui est une voirie à caractéristique urbaine.

D'ailleurs, cela me permet d'ajouter également que, lorsque vous précisez que nous allons être confrontés à des routes discontinues, c'est M. Knecht qui le dit, c'est déjà le cas aujourd'hui. Ce n'est pas une nouveauté. Expliquez-moi où est la RN98 à Nice. Expliquez-moi où est la RN7 à Nice. C'est la rue de France. Cela fait longtemps qu'elle a été confiée à la ville de Nice. La promenade des Anglais, cela fait longtemps qu'elle a été confiée à la ville de Nice. La discontinuité est déjà là. Sur le côté ouest, vous avez Cagnes-sur-Mer.

**M. LUCA**.- Sur le côté ouest, justement, Cagnes, Saint-Laurent voire Villeneuve-Loubet, c'est vraiment de l'urbain et le transit départemental se fait par la route du bord de mer. Il suffit de voir : lorsque l'autoroute est saturée, tout le monde se trouve sur le bord de mer ; il n'y a pas de transit départemental sur la RN7 entre Antibes et Nice, le vrai transit départemental a lieu sur le bord de mer.

Par conséquent, s'il doit y avoir un transfert communal, il est en plein milieu urbain. A Cagnes-sur-Mer et à Saint-Laurent-du-Var on ne sait pas qu'on est sur la RN7. Par contre on sait bien qu'on est sur une route du bord de mer, départementale, quand on circule entre Antibes et Saint-Laurent-du-Var.

**M. ESTROSI**.- Je suis d'accord. Je dis simplement que la discontinuité existe déjà. Ce n'est pas une nouveauté et c'est à la demande d'un certain nombre de maires, comme à Cagnes-sur-Mer par exemple.

**M. LUCA**.- Un sur quatre.

**M. ESTROSI**.- Il n'empêche qu'il est en train de faire des travaux à caractéristique urbaine sur ce morceau de RN98.

**M. LUCA**.- Parce que Cagnes est la seule commune à présenter cette caractéristique-là. Ce n'est pas le cas entre Antibes, la Siesta et la sortie de l'autoroute à Villeneuve-Loubet. La sortie de l'autoroute se fait sur le bord de mer et non pas sur la RN7. C'est la raison pour laquelle, quand on parle de transit départemental, je demande aujourd'hui qu'on retravaille ensemble. La démarche qui consiste à solliciter les maires les uns après les autres en oubliant le conseiller général du canton, qui est aussi le député, sans avoir une vision globale des trois maires concernés et du quatrième, notre collègue Jean Leonetti, n'est pas satisfaisante, car il y a une certaine cohérence entre le Fort Carré et l'aéroport, et cela mériterait que chacun exprime son point de vue sur cette question.

Je pense que le démarrage proposé n'est pas le meilleur, mais je ne fais que préciser la délibération, M. le Président, je ne la remets pas en cause.

**M. ESTROSI**.- Je donne mon accord pour que ce soit précisé dans la délibération.

**M. LUCA**.- « *Participer activement à la concertation* », il faut que cela ait un sens.

**M. ESTROSI**.- Je donne mon accord à cet ajout et suis favorable à la tenue de cette réunion, je dis simplement que les maires eux-mêmes ont été demandeurs, sauf Jean Leonetti.

**M. LUCA**.- Le maire de Villeneuve-Loubet n'est pas demandeur et je ne sais pas si M. Revel l'est.

**M. ESTROSI**.- Dans ce cas, j'ai eu une information erronée.

**M. LUCA**.- Je crois qu'elle est largement erronée, M. le Président. Le maire de Villeneuve-Loubet voulait prendre une délibération le 23 mars en ce sens. Je l'en ai dissuadé en lui disant que nous aurions une précision aujourd'hui, donc je me réjouis de votre approbation pour la tenue de cette réunion de travail entre tous.

**M. ESTROSI**.- Le problème est que ce n'est pas dans la délibération.

**M. LUCA**.- Il est dit dans la délibération : « *participer activement à la concertation que l'Etat va engager avec les communes concernées par les sections restantes des routes nationales, notamment celles de la RN98.* » Si cela n'avait pas été mentionné...

**M. ESTROSI**.- Mais on indique dans la délibération que nous gardons le tronçon entre Antibes et Villeneuve-Loubet.

**M. LUCA**.- Globalement, mais ce qui est rajouté là démontre qu'à l'évidence on pourrait ne pas le garder. Je sais bien lire aussi les textes.

**M. ESTROSI**.- A l'issue des travaux de la commission, il a été décidé de conserver le tronçon entre Antibes et Villeneuve-Loubet.

**M. LUCA**.- Oui mais ce qui est rajouté, en même temps que les courriers qui sont partis du conseil général pour demander aux maires le transfert communal, fait que...

**M. ESTROSI**.- Page 4 : « *la RN98, route du bord de mer, à l'exclusion de ses sections situées entre le RD92 à Mandelieu, embouchure de la Siagne et le port d'Antibes d'une part, et depuis la limite ouest de la commune de Cagnes-sur-Mer jusqu'au début de la basse corniche dans Nice d'autre part...* ».

**M. LUCA**.- C'est l'autre ligne qui est importante.

**M. ESTROSI**.- « *Participer activement à la concertation que l'Etat va engager avec les communes concernées par les sections restantes des routes nationales, notamment celles de la RN98.* » Mais nous disons clairement dans notre rapport que les seules routes que nous récupérons sont celles-ci.

**M. LUCA**.- Monsieur le Président, un courrier est parti du conseil général qui demande à chaque commune si elle envisage de récupérer sur le plan communal cette portion de route. C'est la raison pour laquelle j'apporte cette précision. Mais j'entends bien ce que vous avez dit et je vous en remercie. Le fait qu'il puisse y avoir une réunion de travail entre tous les maires concernés paraît une bonne chose.

**M. ESTROSI**.- C'est acté. Tout est dans le rapport. Nous avons écrit aux maires. Jean Leonetti nous a répondu par courrier en disant : « je n'en veux pas, vous le gardez ». Donc, dans le rapport, nous le gardons. Ce n'est pas compliqué. On le précise.

**M. BALARELLO**.- M. Albin a évoqué longuement le problème du tunnel de Tende. Vous savez que nous avançons à grands pas sur ce dossier puisque, grâce à la réunion que nous avons tenue ensemble avec le président de la province de Cuneo, nous avons fait en sorte que les italiens soient d'accord avec nous sur l'option haute du tunnel.

M. Bollotte doit représenter le département et également le gouvernement français le 18 mars à Rome. Je pense que l'option haute sera retenue et vous demande si tel est le cas que nous ayons une réunion très rapidement entre les services de l'Etat, du Département et de la Région afin de pouvoir lancer au plus vite l'option haute du tunnel. Je me suis déjà préoccupé du problème foncier puisque les services de la DDE, je le dis sous le contrôle de M. Bollotte, avaient indiqué que les problèmes fonciers seraient examinés début 2006. Je pense qu'on peut aller très vite. La commune de Tende s'en est déjà préoccupée à ma demande et nous n'avons que cinq propriétaires du tréfonds dont les principaux sont la commune de Tende et l'Etat.

Nous pouvons donc, dans le mois qui vient, régler les problèmes fonciers. Je crois que ce sera une bonne chose, je m'y engage ainsi que je l'ai déjà dit à M. le Directeur départemental.

Par ailleurs, il convient d'intervenir rapidement auprès de Gilles de Robien, afin que la participation de l'Etat puisse être votée dès 2006.

Je compte sur vous pour organiser cette réunion.

**M. ESTROSI**.- Entendu. Ce que vous dites justifie d'ailleurs que M. Albin vote favorablement pour ce rapport puisqu'il est proposé de ne pas récupérer le tunnel de Tende.

**M. ALBIN**.- Ce n'est pas possible, M. le Président.

**M. VICTOR**.- On nous le donne.

**M. ESTROSI**.- Vous voulez le récupérer ?

**M. ALBIN**.- C'est écrit, la loi est ainsi faite. Vous aurez le tunnel de Tende.

**M. ESTROSI**.- Non. Nous nous opposons, par ce rapport, à la récupération du tunnel de Tende.

**M. BALARELLO**.- Au demeurant, M. le Président, cela n'a qu'une importance symbolique pour l'instant parce que, de toute façon, c'est la règle des trois tiers qui s'applique pour la participation, et le Département y participera de même que la Région.

**M. ESTROSI**.- M. Balarello, nous avons obtenu ensemble des avancées considérables sur le tunnel de Tende. Nous avons réussi à faire acter que nous avons la même position que les Italiens sur le tracé. Le Parlement italien a d'ores et déjà engagé les crédits nécessaires pour la réalisation de son côté. Pour la partie française, nous avons la confirmation que dans le contrat de plan - je le dis sous couvert de M. le Directeur départemental de l'Equipement - l'ensemble des travaux de sécurisation du tunnel actuel seront achevés avant les Jeux olympiques de Turin. C'est-à-dire que nous aurons fin 2006 l'ensemble des travaux tels que prévus pour le tube actuel par le contrat de plan, qui seront terminés. Nous demandons à ne pas récupérer le tunnel ancien tant que les travaux de sécurisation jusqu'au terme du contrat de plan ne seront pas réalisés et que le lancement du chantier du nouveau tube qui viendra dédoubler en partie haute le tube actuel, totalement financé par les Etats italien et français, ne sera pas confirmé. Cela ne rentrera pas dans le patrimoine départemental tant que nous n'aurons pas franchi ces étapes. Nous ne prenons donc pas le moindre risque, et c'eut été effectivement un risque considérable que d'accepter que nous soit transféré, en l'état actuel, le tunnel de Tende.

Je vais maintenant mettre aux voix le rapport n° 1.

*Le dossier n° 1, mis aux voix, est adopté à la majorité (opposition des groupes socialiste et communiste).*

Je vous remercie. Il est 13 h 07, je vous propose que nous allions déjeuner et que nous reprenions nos travaux à 14 h.



**M. ESTROSI**.- Mes chers collègues, la séance ne peut reprendre, le quorum n'étant pas réuni.. Nous sommes donc obligés de reporter la réunion à lundi matin, 8 h 30. Je vous remercie pour votre patience.

La séance est levée à 15 h 25.

#### SEANCE du 14 MARS 2005

La séance est reprise le lundi 14 mars 2005, à 8 h 30 sous la présidence de Monsieur Christian ESTROSI.

Sont absents ou excusés : MM. ALLEMAND – ASSO – BETTATI – CALZA – COULLET – Dr. HERICORD – KNECHT – LELEUX – LEROY – LUCA – MORANI - NEGRE – PAPI - ROSSI – ROUX – THAON – VEROLA – VIAL – VICTOR – VINCIGUERRA.  
M. FOUQUES (pouvoir à M. MANFREDI).

**M. ESTROSI**.- Cette convocation fait suite à la séance de vendredi 11 mars, le quorum n'ayant pu être réuni à la reprise de séance à 14 h.

Conformément à l'article 3121-14 :

« Le conseil général ne peut délibérer si la majorité absolue de ses membres en exercice n'est présente.

Toutefois si, au jour fixé par la convocation, le conseil général ne se réunit pas en nombre suffisant pour délibérer, la réunion se tient de plein droit trois jours plus tard et les délibérations sont alors valables quel que soit le nombre des présents.

Sous réserve des dispositions des articles L.3122-1 et L.3122-5, les délibérations du conseil général sont prises à la majorité des suffrages exprimés. »

Je déclare donc notre séance ouverte sans avoir à procéder à l'appel des membres présents. Nous nous étions arrêtés au vote du rapport n° 1 et je vais peut-être demander à M. Jean-Auguste Icart, président de la commission, en l'absence de M. Nègre, qui avait rapporté le dossier en commission, de bien vouloir nous présenter le rapport n° 2.

## **2. Approbation du dossier de consultation des entreprises (DCE) du projet de délégation de service public de transports interurbains maritimes de voyageurs Cannes/Nice/Monaco.**

**M. ICART**.- M. le Président, chers collègues, la journée de vendredi s'est terminée avec un débat très riche sur les problèmes de déplacements dans le département et nous pouvons nous féliciter de la motion votée à l'unanimité pour le doublement de l'A8, car

nous avons tellement d'années de retard qu'il est urgent d'aller vite et le consensus général permettra peut-être non pas de rattraper le retard mais d'avancer au « pas de charge ».

De même, je tiens à souligner que le consensus en faveur du TGV a permis de lancer le débat public rapidement. Tout cela devrait permettre de traiter les problèmes de transit et de déplacements est/ouest, reste la problématique des déplacements est/ouest de proximité.

Je vous avais précédemment présenté une réflexion de RER/métro est/ouest avec des contraintes ferroviaires terrestres, mais là, nous abordons un domaine nouveau, la mer, qui n'est pas utilisée. Il n'y a pas là d'expropriation, de RFF, ni de SNCF, mais un vaste espace. De l'étude approfondie réalisée, il ressort que c'est une voie à exploiter et à mettre en valeur. Il est donc envisagé de donner en exploitation des liaisons entre Cannes, Nice et Monaco par la mer. Aujourd'hui, il vous est demandé l'autorisation de lancer cette délégation de service public afin de mettre en œuvre rapidement cette alternative de transports collectifs par la mer.

**M. ESTROSI**.- Sur la délégation de service public telle que présentée par Jean-Auguste Icart, y a-t-il des interventions ? M. Noël Albin.

**M. ALBIN**.- Depuis longtemps, effectivement, nous faisons partie de ceux qui demandent que soit exploitée la possibilité de cabotage. C'est une piste qui, jusqu'à ce jour, n'a pas été approfondie et retenue, notamment en matière de transport fret et qui pourrait être une alternative sérieuse, y compris avec l'Italie, pour éviter le transit important de camions sur l'autoroute A8.

Toutefois, il nous est présenté une liaison entre Cannes, Nice et Monaco, sans mesures d'accompagnement, notamment avec la mise en œuvre de plates-formes ou de parkings pour le stationnement des véhicules individuels ou des cars du réseau TAM, par exemple. Cela nous paraît être insuffisant pour répondre aux véritables besoins de déplacements qu'ont les populations, notamment les lycéens, les scolaires de façon générale, ou les salariés. Nous pensons que cette façon d'organiser les choses ne satisfera qu'aux besoins des touristes et pas globalement à une utilisation efficace vis-à-vis de ceux qui sont amenés à se déplacer quotidiennement. On le voit au niveau des TER, du nombre de voitures qui circulent sur ce périmètre-là. Nous pensons que, présenté ainsi, ce dossier est incomplet pour pouvoir répondre véritablement aux besoins de déplacements.

**M. ICART**.- Certes, c'est incomplet, vous le soulignez, mais c'est une amorce, un lancement. Il y a quand même un trafic est/ouest de dix millions de touristes, c'est considérable. On amorce la pompe avec cette clientèle. Nonobstant, nous aurons aussi la fréquentation annuelle de la population locale. Rien ne nous empêche ultérieurement, quand la délégation aura commencé à fonctionner, de pouvoir l'étendre à un service plus adapté à la population locale.

**M. ESTROSI**.- M. Cuturello.

**M. CUTURELLO**.- M. le Président, sur ce dossier, c'est mon collègue Patrick Allemand qui aurait dû intervenir. La remarque que nous voulions faire, c'est que bien sûr, il y a toujours eu cette perspective d'utiliser le cabotage ; il y a d'ailleurs eu plusieurs tentatives au cours des trente dernières années qui, malheureusement, ont échoué, à la fois en raison des tarifs mais aussi à cause des caprices de la Méditerranée ;

il y a un proverbe niçois qui dit : « admire la mer, mais reste sur terre », cela veut tout dire. Ce n'est pas un argument pour ne pas essayer mais, sur ce dossier, il nous semble qu'une des difficultés réside également dans les tarifs qui sont proposés, particulièrement élevés, surtout sur certains segments où il n'y a pas d'autre concurrence possible, par exemple entre l'aéroport et Cannes, ou entre l'aéroport et Monaco, segment sur lequel il est prévu, d'après le cahier des charges, un tarif de 15 euros, ce qui est extrêmement élevé comparé au prix pratiqué par la SNCF.

C'est la raison pour laquelle, en ce qui nous concerne, nous nous abstiendrons sur ce dossier. Nous ne sommes pas hostiles à la tentative mais nous craignons qu'elle nous coûte assez cher à la sortie.

**M. ICART**.- Elle coûtera assez cher à l'utilisateur.

**M. CUTURELLO**.- Entre autres, oui, ce qui peut hypothéquer son fonctionnement et son succès.

**M. ICART**.- Il faut comparer. Pour aller à Cannes par la route ou par la voie ferrée, depuis l'aéroport, ce n'est pas évident ; depuis Nice non plus. Je crois que c'est un moyen de transport qui est à exploiter. On amorce une idée, mettons-la en œuvre, puis nous l'affinerons en avançant.

**M. CUTURELLO**.- Nous avons des réserves, nous les formulons.

**M. ESTROSI**.- Très bien. Patrick Césari et Gaston Franco.

**M. CESARI**.- M. le Président, juste une proposition : celle d'étendre cette délégation à terme à Roquebrune-Cap-Martin et à Menton.

**M. ESTROSI**.- Bien sûr.

**M. FRANCO**.- Je ne m'opposerai pas à cette délibération, M. le Président. Mais, je ne suis pas plus convaincu que mon collègue, pour d'autres raisons, que ce moyen de transport soit vraiment, dans sa présentation, aujourd'hui bien adapté à la clientèle touristique.

Nous allons travailler ensemble, pour toutes les clientèles potentielles à travers ce premier pas qui est fait et qui est important, pour que nous ayons un réel produit dont le besoin est évident.

Par contre, je proposerai, M. le Président, qu'un groupe de travail, un comité de pilotage se penche sur ce projet et réunisse les utilisateurs potentiels, les prescripteurs potentiels, quels que soient les milieux. Je suis pour ma part, à travers la délégation que vous avez bien voulu me confier, prêt à mettre à disposition un échantillon de professionnels qui pourront nous faire état de leurs observations pour mettre ce projet en situation de réussite.

**M. ESTROSI**.- Tout à fait. M. Albin et ensuite nous concluons.

**M. ALBIN**.- Juste deux mots. Nous avons prévu initialement de nous abstenir sur cette question, mais il est vrai que, au bénéfice du débat qui s'instaure, il y a un pari à relever, il y a quelque chose à faire en tous les cas dans ce domaine-là, il y a une piste à exploiter, bien que nous craignons que cela coûte cher. Nous pensons malgré tout qu'il faut bien commencer par quelque chose.

**M. ESTROSI**.- Je vous remercie de cette démarche très constructive.

Quand vous dites que ce projet ne profiterait qu'aux touristes, je veux préciser que depuis le début de nos débats sur l'avenir des transports dans le département des Alpes-Maritimes, sur les bancs de cette assemblée, nous avons toujours affirmé que nous ne devons écarter aucune possibilité surtout en matière de multimodalité. Nous avons mis en place un syndicat de transport unique loi SRU qui doit nous amener, quel que soit le mode de transport, à l'horizon de deux années, à faire en sorte qu'il y ait un ticket unique, et je réexprime mon souhait que la Région s'y associe pour qu'il en soit de même sur le transport express régional ferroviaire.

Pour répondre à Paul Cuturello, en ce qui concerne le nombre de jours utilisables en moyenne dans l'année, l'étude démontre, sur les dix dernières années, par rapport au matériel actuel, que ce type de transport est utilisable 320 jours par an.

Compte tenu par ailleurs des chiffres de fréquentation développés dans cette étude, il est démontré que, dans un premier temps, nous enlevons du trafic traditionnel routier près de 2 000 déplacements/jour. Le tarif salarié est de 50 euros par mois, c'est-à-dire qu'on s'adresse d'abord à une clientèle d'actifs et pas forcément de touristes puisque c'est un mode de transport rapide. Quand on dit qu'il s'agit de cabotage, on ne fait pas le tour des côtes ; on va d'un point à un autre en 20 minutes. Quand on va de Nice à Cannes en 20 minutes en bateau, pour des salariés qui habitent à Nice et qui vont travailler à Alcatel, permettez-moi de vous dire que, certains matins, il faut une heure et demie en voiture ou en transport routier.

Je crois donc qu'il est bon de jouer cette carte de la multimodalité quand on a à la fois la malchance d'avoir une géographie qui, par son relief montagneux, ne nous permet d'utiliser qu'une petite bande littorale en matière de déplacements et la chance d'avoir aussi un autre mode de transport par la mer ; d'autres départements n'ont pas forcément cet atout. Nous abordons aujourd'hui ce domaine, mais je peux vous dire que je plaide, tant au plan national qu'international, pour la création d'une autoroute de la mer qui fasse qu'une grande partie du fret ne passe plus par la route mais par la mer, entre l'Italie et l'Espagne par exemple. Aujourd'hui, nous ne faisons qu'engager une première partie du débat qui, bien évidemment, a une part expérimentale que nous ajusterons ensemble, nous allons tirer les premières conséquences et les premiers bilans, et peaufiner les choses d'ici l'été à partir de la discussion de cet après-midi sur la DSP. Je souhaite que la commission des transports analyse régulièrement les chiffres, regarde les prospectives, ...

Sincèrement, je pense que c'est une initiative originale que prend aujourd'hui le conseil général. Cela fait des années qu'on en parle, on passe maintenant à la phase active et le fait que, ensemble, nous nous engageons dans cette voie me paraît en tout cas une réponse positive. Je verrais mal les réserves qu'il puisse y avoir sur un tel dossier où nous offrons une complémentarité aux autres modes de transport. Il y avait le fer, la route, il y a désormais la mer. Je pense qu'utiliser toutes les potentialités et les richesses d'un département comme le nôtre est une chance qu'il nous faut saisir. Nous nous en sommes donné les moyens, c'est ce matin qu'il faut arbitrer pour franchir cette première étape.

Bien évidemment, Patrick Césari, la finalité est d'arriver à une desserte encore plus complète puisque Monaco, Roquebrune et Menton c'est la porte à côté. Quand on aura franchi la première étape, il faudra franchir la seconde et, bien évidemment, il y a aussi d'autres destinations sur le littoral des Alpes-Maritimes, voire au-delà. J'en ai parlé avec mon homologue du Var ; le département voisin a mis en place son propre cabotage qui fonctionne

déjà, et il faut le savoir, est intéressé à une participation commune, avec le projet d'une desserte entre l'aéroport de Nice et Saint-Tropez par exemple, ou bien encore l'aéroport de Nice et la ville de Toulon. C'est une première initiative et un premier lancement qui trouvera des prolongements sur des dessertes vers l'Italie d'un côté, et le département du Var de l'autre côté.

Je mets maintenant le dossier aux voix.

*Le dossier n° 2, mis aux voix, est adopté (abstention du groupe socialiste).*

Dossier n° 3, Mme Giudicelli.

**3. Politique des aides aux collectivités. Subventions aux communes et à leurs groupements. Avis de principe.**

Mme GUIDICELLI.- Il s'agit simplement d'appliquer le nouveau règlement départemental, c'est-à-dire qu'au-dessus de 230 000 euros il faut un avis de principe de l'assemblée départementale. C'est la liste qui vous est proposée, en régularisant aussi les dossiers qui avaient été votés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005.

Ce rapport a été adopté à l'unanimité en commission le 7 mars dernier.

M. ESTROSI.- Je vous remercie. Y a-t-il des interventions ? Pas d'intervention.

*Le dossier n° 3, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.*

M. Pauget, le rapport 4 et le rapport 5, s'il vous plaît.

**4. Politique des sports et de la jeunesse. Précision relative aux aides de fonctionnement.**

M. PAUGET.- Il s'agit d'amender la délibération que nous avons votée en décembre 2004 dans le cadre de l'adoption du budget primitif afin de rendre éligibles, à l'aide de fonctionnement du conseil général, les clubs dont le siège se trouve en zone urbaine.

**5. Subvention exceptionnelle accordée à l'association SOS Grand Bleu pour l'achat d'un voilier.**

M. PAUGET.- Il s'agit d'accorder une subvention exceptionnelle à l'association SOS Grand Bleu, qui vient d'être reconnue d'utilité publique, afin de l'aider dans le développement de ses activités en lien avec la mer et l'environnement et lui permettre d'accueillir des enfants de l'école départementale de la mer.

M. ESTROSI.- Je pense qu'il y avait une note au rapporteur sur le rapport 5.

**M. PAUGET**.- Il y a une note au rapporteur qui modifie et précise les termes de la convention que nous passerons avec l'association SOS Grand Bleu.

**M. ESTROSI**.- Très bien. Y a-t-il des interventions ? M. Tujague.

**M. TUJAGUE**.- M. le Président, nous avons décidé vendredi dernier, en commission permanente, la cession d'un bateau, d'un trimaran je crois, au club nautique de Saint-Jean-Cap-Ferrat. Dans les deux cas, que ce soit pour le trimaran cédé ou pour le bateau dont il est prévu l'acquisition par l'association SOS Grand Bleu, on nous explique que ces deux bateaux serviront en particulier à l'école de la mer qui est installée à Saint-Jean-Cap-Ferrat, qui fonctionne de façon tout à fait agréable et satisfaisante et que les enseignants apprécient beaucoup, ainsi que les enfants.

Il nous semble que c'est un montage un peu compliqué. Nous possédions un bateau, nous le cédon, pour ensuite le relouer pour un usage par le conseil général. D'autre part, on finance l'acquisition d'un bateau en faveur d'une autre association dont le siège est à Saint-Jean-Cap-Ferrat, lequel sera loué aussi pour le fonctionnement de l'école de la mer. Il nous semble que ce montage est bien compliqué, nous aurions pu conserver le premier bateau, acheter celui-ci et utiliser les deux dans le cadre de l'école de la mer et, peut-être même le louer ou le mettre à disposition de clubs nautiques du secteur pour leurs activités. Nous aurions préféré un montage moins compliqué, c'est la raison pour laquelle nous nous abstenons, M. le Président.

**M. ESTROSI**.- M. René Vestri souhaitait intervenir.

**M. VESTRI**.- Je pense qu'il faut donner quelques précisions à nos collègues.

Il s'agit de deux choses totalement différentes. D'une part, l'association SOS Grand Bleu qui fête cette année ses quinze ans de vie et d'organisation, fait l'acquisition d'un bateau permettant de faire de la voile latine et aussi des sorties pour aller à la rencontre des dauphins et des baleines. Il faut donc un bateau qui soit équipé pour une navigation à plus de 150 miles de la côte et, souvent, durant quarante-huit heures.

D'autre part, en ce qui concerne, le bateau qui appartenait au conseil général, il s'agit d'un catamaran abandonné depuis trois ans, qui a été entièrement dépouillé et quasiment détruit parce qu'on ne s'en est pas occupé. En revanche, il a pénalisé les finances du Département puisque, pendant ce temps-là, la collectivité a payé la location de la place à quai.

Il a donc été acquis à l'amiable et ce catamaran peut sortir et être utilisé par le club nautique au profit de l'école de la mer, mais pour des sorties ponctuelles et de courte durée. On a dit qu'il était habitable, ce n'est pas tout à fait exact. Par ailleurs, je précise que le montant des réparations à effectuer sur ce bateau s'élève à 30.000 euros.

Que l'un et l'autre soient un complément de l'activité de l'école de la mer, certainement. Ne pensez pas, quand il est question de louer, qu'il y ait un intérêt important. Lorsqu'on loue, on essaie de retrouver dans le revenu les salaires des personnes qui conduisent ou des moniteurs qui s'occupent de la base ou qui travaillent à SOS Grand Bleu.

Je pense avoir répondu à la question. Je me tiens à votre disposition si vous souhaitez quelque autre précision.

**M. ESTROSI**.- Fort de ces explications, je précise que le bateau qui a été mis à disposition par le conseil général ne verra pas quelque rémunération que ce soit être versée par le Département à l'association qui s'est vu mettre à disposition le bateau, contrairement à ce que vous dites, M. Tujague. En aucun cas. La convention stipule que ce bateau sera mis gratuitement à disposition de l'école de la mer, nous n'allons pas louer quelque chose qui nous appartient.

M. Pauget, vous n'avez rien à ajouter ? Je mets maintenant aux voix les rapports 4 et 5.

*Le dossier n° 4, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.*

*Le dossier n° 5, mis aux voix, est adopté (abstention du groupe communiste).*

Pour les finances, Mme Giudicelli, les rapports 6 et 7.

#### **6. Finances départementales. Gestion active de la dette. Délégation au président.**

**Mme GIUDICELLI**.- Le Conseil d'Etat a annulé l'article 30 du Code des marchés publics. Nous devons donc renouveler votre délégation, M. le Président, pour gérer les emprunts puisqu'ils seront maintenant soumis au Code des marchés publics, ce qui implique le lancement d'appel d'offres.

#### **7. Convention entre le Département et DEXIA Crédit Local.**

Il s'agit d'une convention de partenariat gratuite avec DEXIA (CLF), pour des études prospectives, des conseils, sans qu'aucun privilège ne soit accordé à DEXIA.

#### **8. Marchés n° 2003-625 « fourniture et maintenance de divers matériels de protection contre l'incendie » et n° 2003-368 « acquisition de l'habillement nécessaire aux agents des services du Département – chaussures ». Adjonction d'une nouvelle imputation budgétaire.**

Il vous est proposé d'ajouter une nouvelle imputation budgétaire pour ces marchés.

#### **9. Subvention à l'association ULIS.**

Il s'agit d'un fonds de réserve pour l'association ULIS ; nous avons déjà voté 100 000 euros et 13 000 euros lors de la commission permanente précédente, simplement cela permettra à l'association de pouvoir les utiliser sur deux ans en cas d'urgence.

**M. ESTROSI**.- Je vous remercie. Y a-t-il des questions ? M Tujague.

**M. TUJAGUE**.- M. le Président, sur le dossier n° 7, sur DEXIA, deux observations importantes.

La première est qu'il ne vous a sans doute pas échappé que, le 23 février, le Conseil d'Etat a décidé de soumettre au Code des marchés publics les contrats d'emprunt ou d'engagement financier de toute nature, et nous pensons que cette disposition qui est immédiatement applicable, qui sera peut-être mise en cause mais qui aujourd'hui est applicable, interdit de fait qu'une banque avec laquelle nous aurions signé un tel contrat de partenariat que celui que vous nous proposez avec DEXIA, participe à une mise en concurrence obligatoire au moment où nous devons réaliser des prêts. De la même façon d'ailleurs que, vous le savez, quand on propose à un cabinet d'architecture, par exemple, d'effectuer une étude de faisabilité pour un projet, il ne peut pas participer à la mise en concurrence qui suit concernant le projet en question.

Par ailleurs, en dehors de cette décision qu'il faut que vous regardiez de près malgré tout, nous pensons que cette convention n'est pas mineure et qu'elle donne un gros avantage à DEXIA qui aura l'expertise totale des comptes, des finances, des possibilités, des besoins du conseil général. C'est donc, selon nous, une manière de fausser la concurrence et je suis d'ailleurs, à titre personnel, un peu surpris que les libéraux que vous êtes, rompent cette règle de la concurrence qui semble maintenant absolument essentielle et incontournable.

Nous pensons très sérieusement que c'est un avantage qui est donné à DEXIA et que, au lieu d'une expertise par DEXIA ou une autre banque qui serait également en mesure de nous faire les mêmes analyses et les mêmes expertises, il serait préférable que ce soit les services du conseil général qui effectuent ce travail pour que, effectivement, à partir de ces analyses, on puisse réellement mettre en concurrence, sur un pied d'égalité, tous les établissements bancaires.

**Mme GIUDICELLI**.- Puis-je répondre, M. le Président, en disant simplement qu'il n'y a aucun privilège vis-à-vis de DEXIA puisque de toute façon, au moment de lancer un emprunt, ils seront consultés comme les autres, ils n'auront aucun avantage. Il est probable que nous passions bientôt une convention avec un autre groupement et c'est simplement pour nous permettre de gérer de façon plus performante ; nous vous ferons des propositions dans les semaines à venir. C'est une façon moderne d'avoir un pool bancaire attentif aux finances et de pouvoir travailler avec eux.

**M. ESTROSI**.- M. Concas.

**M. CONCAS**.- Pour prolonger les pertinentes remarques de Francis Tujague, c'est vrai que cette convention de partenariat vient rompre la loi d'égalité qui est rappelée par le Conseil d'Etat depuis sa décision de février 2005. Il y a donc là, me semble-t-il, une difficulté majeure.

**Puis, sur un plan plus politique, normalement ce sont les banques qui font des « ronds de jambes » aux conseils généraux, et pas le contraire. Là, j'ai le sentiment qu'au lieu de développer nos services sur le plan interne pour pouvoir dialoguer de manière aussi cohérente que possible avec les établissements bancaires, nous prenons une position de principe qui est différente, qui consiste à se lier directement avec un établissement. Je trouve cela particulièrement inquiétant. C'est un vote contre en ce qui nous concerne.**

**M. ESTROSI**.- Des indications me sont communiquées sur la décision du Conseil d'Etat du 23 février 2005 portant annulation de l'alinéa 1 de l'article 30 du Code des marchés publics.

Est-elle de nature à modifier la convention présentée ? L'annulation de l'article 30 a pour conséquence de soumettre aux dispositions du Code des marchés publics les contrats d'emprunt ou d'engagement financier des collectivités. En ce qui concerne cette convention, elle n'a pour objet que d'établir un partenariat entre le conseil général et DEXIA CLF concernant la fourniture par DEXIA d'informations et de perspectives sans engagement financier du Département. En ce qui concerne le recours à l'emprunt, la convention ne prévoit que la consultation de DEXIA en cas de besoin de financement. Cette consultation se fera selon les règles du Code des marchés publics. De plus, le directeur des affaires juridiques du ministère des Finances a fait savoir que celle-ci tombera en désuétude dès mise en application au droit français de la nouvelle directive du 31 mars 2004 qui exclut les contrats d'emprunt des dispositions générales de la commande publique annoncées pour le printemps 2005.

Comme vous l'a dit Mme Giudicelli, DEXIA, contrairement à ce que vous soutenez, n'aura accès à aucune information particulière. Les informations qui seront communiquées le seront à tous les organismes financiers dans le cadre des règles de concurrence.

Je voulais rectifier ce que vous dites puisque, dans cette convention, en aucun cas il n'est offert à DEXIA la possibilité d'avoir accès à une information particulière.

Sur cette base, pas d'autre intervention sur les rapports de Mme Giudicelli ?

Je mets aux voix.

*Le dossier n° 6, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.*

*Le dossier n° 7, mis aux voix, est adopté (opposition des groupes socialiste et communiste).*

*Le dossier n° 8, mis aux voix, est adopté à l'unanimité.*

**M. ALBIN.**- Sur le 9, une remarque si vous le permettez. Sans remettre en cause l'action qui a pu être faite par l'association ULIS, nous pensons toutefois qu'une cellule à l'intérieur du SDIS, qui relève de l'autorité départementale, pourrait très bien être mise en place pour pouvoir intervenir là où le besoin s'en fait sentir, plutôt que la collectivité finance par des subventions une association qui, finalement, remplit une mission que l'on est en capacité d'assurer de façon organisée, par l'intermédiaire du SDIS.

**M. ESTROSI.**- J'essaie d'inverser votre réflexion. De quoi cette initiative part-elle ? Le tsunami a lieu entre Noël et le Jour de l'An. Toutes les collectivités réagissent en disant : on va envoyer de l'argent. Jean-Pierre Mascarelli lui-même s'est rendu sur place dans une mission humanitaire et constate que, sincèrement, on ne sait pas où est passé tout l'argent qui a été voté par les collectivités. Je suis plutôt satisfait qu'au Département des Alpes-Maritimes nous ayons eu un autre mode de réaction. D'une part, plutôt que d'engager une grosse somme - car j'ai proposé une somme relativement modeste et j'aimerais bien avoir le compte-rendu mais malheureusement ce sera très difficile - nous engageons surtout nos moyens en collaboration avec les nouvelles technologies que nous possédons à Sophia, et le colloque que nous avons organisé ici sur le tsunami en Méditerranée montre que nous avons une plus-value à leur apporter pour les aider à reconstruire et à mettre en place des moyens de prévention.

D'autre part, j'ai proposé de soutenir l'association ULIS qui comprend, outre des personnels du SDIS, un certain nombre de personnes qui sont engagées dans des actions humanitaires à divers titres, soit d'accompagnement psychologique, soit de santé, soit de technicité sur les tremblements de terre, les phénomènes naturels. Ces volontaires m'ont dit à la veille du Jour de l'An : nous irions bien spontanément là-bas, nous avons trouvé des billets d'avion mais nous n'avons pas les moyens d'y aller. Je leur ai répondu que j'allais voir si nous pouvions trouver une solution d'urgence et une solution à venir avec un fonds de réserve qui soit toujours disponible chaque fois qu'il y aura un grand événement quelque part dans notre département, sur d'autres territoires nationaux ou dans le monde où nous avons besoin d'exercer la solidarité du conseil général ; nous veillerons à ce que ce fonds de réserve soit disponible pour qu'ils puissent puiser dedans.

Voilà donc l'objet de cette délibération, ce n'est rien d'autre. Je la mets aux voix.

***Le dossier n° 9, mis aux voix, est adopté (abstention du groupe communiste)***

Nous en avons fini pour les rapports qui devaient être présentés.

Comme nous le faisons à l'occasion de chacune de nos réunions, je vous demanderai de bien vouloir confirmer un certain nombre de désignations auxquelles la commission permanente a été amenée à procéder, en raison de l'urgence, dans sa séance du 4 février 2005.

- Commission locale d'information et de surveillance du centre de stockage de déchets du vallon de la Glacière : M. Lionnel LUCA en qualité de titulaire, M. Maxime COULLET en qualité de suppléant.
- Commission départementale des sites, perspectives et paysages : en qualité de titulaires MM. LORENZI, LUCA, VESTRI ; en qualité de suppléants Mme HERICORD et MM. BETTATI et GUMIEL.
- Comité syndical mixte du transport des Alpes-Maritimes : en qualité de titulaires MM. ESTROSI, BLANCHI, TAMBAY, THAON, CUTURELLO ; en qualité de suppléants MM. LUCA, ICART, TABAROT, VESTRI, ALBIN.

Dans sa séance du 11 mars 2005 :

- Conseil d'administration de l'université de Nice Sophia Antipolis : M. MASCARELLI en qualité de titulaire et Mme GIUDICELLI en qualité de suppléant.
- Syndicat mixte du Boréon : en qualité de titulaires MM. BLANCHI, FRANCO, THAON ; en qualité de suppléants MM. ASSO, MANGIAPAN, MANFREDI.
- Conseil d'administration du Centre national de création musicale : le Dr FRERE en qualité de représentant du président du conseil général.

Y a-t-il des interventions, oppositions, abstentions ?

**Ces désignations sont adoptées à l'unanimité.**

J'ai ensuite reçu une question orale. Conformément à l'article 47 du règlement intérieur, les questions orales sont présentées au président au début de chaque séance publique, par écrit. A été déposée vendredi matin, par M. Albin, une question orale portant sur le foyer de l'enfance. Je vous rappelle que les réponses se font en fin de séance, après épuisement de l'ordre du jour, elles ne donnent pas lieu à un débat et ne sont pas sanctionnées par un vote. Je vous précise également que seul l'auteur de la question peut être appelé à donner ou à solliciter des précisions sur le sujet évoqué.

M. Albin, souhaitez-vous faire lecture de votre motion ? Très bien, j'en donne lecture.

« Le groupe communiste, se faisant l'écho des inquiétudes exprimées par le personnel du foyer de l'enfance, pense qu'il est essentiel, eu égard à l'importance des missions qui lui sont confiées, que puissent être définies dans les meilleurs délais les perspectives d'évolution de l'institution afin que son travail s'effectue dans la sérénité.

Les personnels vont être reçus par la présidente du conseil d'administration représentant le conseil général et le directeur des services du conseil général, car ils ne disposent que de peu de visibilité en ce qui concerne les problèmes qu'ils ont pu soulever et les propositions qu'ils ont pu formuler. Dans un document émanant des services de la DAMS, porté à leur connaissance lors du dernier CHSCT, les représentants du personnel s'alarment de voir le conseil général afficher une volonté de réduction des capacités d'accueil. En l'occurrence, trois types d'activité sont désignés comme ne relevant pas des missions de base d'un foyer départemental : le placement familial spécialisé, les studios et l'accueil médico-social. Ce postulat s'inscrit dans une logique de paupérisation et de démantèlement du service public et leur apparaît d'autant plus contestable que ce n'est pas dans le cadre de ces missions qu'ont pu être pointés des dysfonctionnements par la justice.

Ils signalent également la fermeture de plusieurs structures d'accueil pour les adolescents. Ces fermetures ont pour conséquence d'entraîner des réorientations dans l'urgence, ce qui provoque la cohabitation de publics trop hétérogènes demandant des suivis très différents. Ces situations sont potentiellement porteuses de risques, notamment pour les enfants accueillis.

Il est clair que dans un tel contexte général, les personnels se trouvent déstabilisés et vivent dans un climat d'insécurité latente qui n'est sûrement pas le plus propice à l'accomplissement serein de leurs tâches ni au développement de projets d'accompagnement des jeunes dans la durée. Nous persistons à affirmer que toutes les solutions recherchées pour améliorer la prise en charge des publics concernés doivent l'être en associant le personnel et dans le cadre d'un renforcement du service public et des moyens qui lui sont affectés. Nous renouvelons donc le souhait que le conseil général s'inscrive dans cette démarche en préservant l'intégralité des missions confiées au foyer de l'enfance, dont le PFS gage de cohérence et d'efficacité dans son action. Nous ne comprendrions pas que les premières missions remises en cause soient précisément celles qui, aujourd'hui, fonctionnent le mieux et ne posent pas problème. »

Pas de commentaire ?

Je vous fais part de ma réponse.

L'expérience des dernières années a montré que, malgré une augmentation considérable des effectifs et du budget (+65 % en quatre ans), la taille du foyer de l'enfance est un handicap pour assurer une gestion de qualité réactive et proche des besoins des enfants confiés au président du conseil général.

L'objectif, validé par des magistrats du siège et du parquet de Nice et de Grasse au cours d'une réunion tenue au conseil général en novembre 2004, consiste à faire passer le nombre de places en dessous de la barre des 200, soit une réduction de capacité de l'ordre de 20 %. Il ne s'agit bien sûr pas de diminuer la capacité d'accueil globale de l'enfance en danger dans les Alpes-Maritimes mais de gérer autrement certaines missions qui ne relèvent pas de la compétence légale du foyer de l'enfance.

Le foyer de l'enfance mettra en œuvre avant la fin de l'année la sectorisation des activités, un pôle « est » correspondant au ressort du tribunal de grande instance de Nice et un pôle « ouest » couvrant le ressort du tribunal de grande instance de Grasse. Ce découpage simplifiera les relations avec les juges des enfants et les substituts des procureurs. Chaque pôle comportera l'ensemble des structures d'accueil et d'orientation de la petite enfance jusqu'à l'accueil d'urgence des adolescents. Ces orientations sont conformes aux propositions du rapport Quiot votées par le conseil d'administration du foyer et approuvées par notre assemblée.

Les analyses sont en cours en ce qui concerne l'avenir du pôle médico-social, le placement familial spécialisé et les studios ne rentrant pas dans les missions légales du foyer qui pourraient être assumés avec qualité par des associations dans le cadre d'un cahier des charges précis et contraignant.

La présidente du foyer de l'enfance, accompagnée par le directeur général des services du conseil général des Alpes-Maritimes, a reçu le jeudi 10 mars les cadres et chefs d'établissement du foyer ainsi que les organisations syndicales. La question des évolutions possibles du pôle médico-social, du placement familial spécialisé et des studios a été débattue. Mme Héricord a proposé que cette concertation se poursuive dans les prochaines semaines avant que le conseil général et le conseil d'administration n'arrêtent des choix définitifs. Si la décision est prise de confier l'une ou l'autre de ces missions à des associations, les intérêts des personnels ne seront pas lésés.

Compte tenu du turnover et des difficultés de recrutement, ceux qui souhaiteraient rester au sein du foyer trouveront de nouvelles affectations. Les agents qui choisiraient de rejoindre un centre associatif y trouveront des conditions de rémunération équivalentes et même supérieures dans bien des cas, la convention collective de 1966 étant souvent plus favorable que le statut de la fonction publique hospitalière dont relève le foyer de l'enfance.

Les actions qui sont entreprises pour régler les difficultés en matière de bâtiments, de maintenance, de restauration, de projets éducatifs seront présentées au cours d'une prochaine session. Je rencontrerai à nouveau, dans les prochains jours, les magistrats pour leur exposer les initiatives prises par notre collectivité afin de répondre aux critiques formulées dans les rapports établis à l'automne 2004.

Voilà la réponse à la question posée par le groupe communiste.

Nous en avons donc terminé.

Je vous remercie, mes chers collègues et souhaite à chacune et à chacun d'entre vous une excellente journée.

L'ordre du jour étant épuisé,  
la séance est levée à 9 h 20.