cndp
Commission particulière du débat public

Les cahiers d'acteurs du
débat public
sur le projet de contournement routier de Nice

janvier 2006 n° 11

MLNE-PACA & ASSOCIATION TGV ET DÉVELOPPEMENT VAR-NICE-CÔTE D'AZUR

page 2 **Transport routier : une nouvelle voie nourrirait son augmentation**

page 3 **Pensons au ferroviaire : le savoir-faire du fer**

page 4 **Pensons au maritime : les atouts du transport maritime**
Conclusion

MNLE-PACA
Mouvement national de lutte pour l'environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Mouvement national de lutte pour l'environnement PACA est une association qui participe depuis de nombreuses années à l'enrichissement du débat sur les problèmes liés à la protection de l'environnement, à la production et l'utilisation de l'énergie, à la promotion des moyens de transports durables.

ASSOCIATION TGV ET DÉVELOPPEMENT VAR-NICE-CÔTE D'AZUR

Dans le cadre du développement durable, l'Association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur assure la promotion du ferroviaire et particulièrement de la ligne à grande vitesse (LGV-PACA).

> Contact
• MNLE PACA
58, rue d'Endoume
13007 Marseille
tél. 04 91 31 53 44
fax 04 91 52 56 41
• Association TGV et Développement Var-Nice-Côte d'Azur
BP 66, 7, rue Aristide-Briand
83270 Saint-Cyr-sur-Mer
association-tgvetdeveloppement@wanadoo.fr

> DONNER DE L'AIR À L'A8 ? OUI, MAIS QUEL AIR ! >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Transport routier : trop, c'est trop

Il est urgent de réagir à l'engorgement routier dans les Alpes-Maritimes, qui ne cesse de s'aggraver. Les solutions les plus efficaces et les moins nuisibles, sont à rechercher ailleurs : dans les modes de transport alternatifs à la route...

Les faits sont incontestables. Nos constats sont, d'ailleurs, identiques à ceux du maître d'ouvrage : le taux d'accidents sur le secteur en débat est 2,5 fois supérieur à la moyenne nationale (qui est déjà, elle-même, bien trop élevée), le volume d'encombrement sur l'autoroute a été multiplié par six en cinq ans. Les perspectives à l'horizon 2020 sont calamiteuses et la situation entre Mandelieu et Menton devient de plus en plus invivable. A ces constatations du maître d'ouvrage, il faut ajouter les conséquences de l'accroissement continu du trafic routier sur l'environnement !
Alors, si nous sommes entièrement d'accord sur le fait qu'il faut absolument trouver des solutions pour désengorger l'A8, ce n'est sûrement pas celles proposées par le maître d'ouvrage qui nous paraissent les plus adéquates, les plus adaptées pour l'avenir. En effet, ces propositions de contournement routier donneraient, certes, un peu d'air à l'A8, mais quel air ! Nous devons remplir nos engagements du protocole de Kyoto et, c'est bien connu, offrir une solution routière à un problème routier ne fait qu'entretenir, voire amplifier, le phénomène de pollution. C'est pourquoi, les solutions sont à chercher ailleurs, surtout dans une région où terre et mer sont si proches. Comment, en effet, ne pas penser au ferroviaire ? Comment ne pas penser au maritime ?

Transport routier : une nouvelle voie nourrirait son augmentation

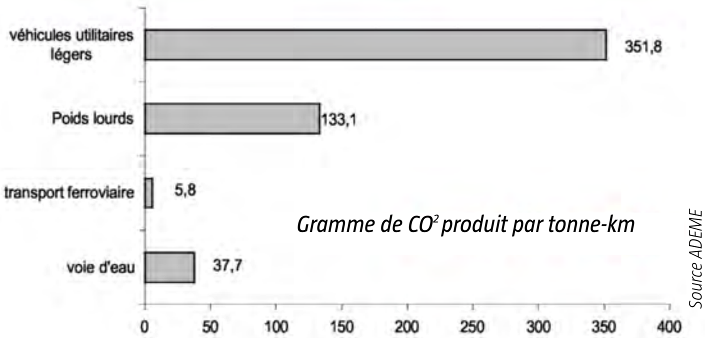
1. Les constats

Contrairement à ce qu'affirme le maître d'ouvrage, l'augmentation de la capacité du contournement routier de Nice n'est pas la solution adaptée. Elle ne ferait, d'ailleurs, qu'aggraver la situation. Certes, elle réduirait peut-être, à court terme, la saturation de l'A8, mais elle ne permettrait pas une réduction du nombre de voitures. A long terme, elle risquerait même de l'augmenter. Quant aux camions, les statistiques sont claires : on en prévoit, d'ici 2020, 1 750 supplémentaires quotidiennement entre l'Espagne et l'Italie. L'idée d'offrir de nouvelles voies routières n'est donc pas bonne puisqu'elle ne freine pas le trafic routier, mais au contraire le nourrit. Les réseaux routiers - saturés ou pas - sont dangereux : ouvrir une nouvelle voie, c'est augmenter aussi les possibilités de nouveaux accidents. Nous constatons qu'à une époque où les discours se veulent incitatifs pour que les citoyens délaissent, plus souvent, leur automobile, voilà qu'une fois encore les faits ne suivent pas. Le prix actuel des produits pétroliers fait aujourd'hui comprendre à tous que le transport par route des personnes, comme des marchandises, atteint ses limites.
En outre, les effets du routier sur la santé ne s'arrêtent pas aux accidents. La pollution atmosphérique, engendrée par les voitures et les poids lourds, est source de maladies respiratoires. Quant au bruit, il crée des troubles du sommeil ainsi que des affections cardiaques. Enfin, les dangers entraînés par l'utilisation de produits chimiques pour l'entretien des routes sont mal maîtrisés et peuvent se répercuter sur la santé des êtres humains.
Sur le plan de la biodiversité, les effets des réseaux routiers sont source de fragmentations, voire de pertes d'habitats.
Alors, certains argueront qu'au fil du temps les véhicules seront de plus en plus propres. D'accord... mais la diminution des émissions de CO^2 qui s'ensuivra sera largement contrebalancée par la croissance du transport routier. Finalement, il en résultera une augmentation notable d'environ 20 % des émissions de CO^2.
Reste enfin le coût qui, une fois de plus, renvoie le transport routier parmi les derniers de la classe ! Alors que le transport d'une tonne de marchandises sur 1 000 km coûte 17,9 euros par le ferroviaire, il en coûte 87,8 euros par la route. Ces chiffres sont fournies par deux instituts indépendants, le suisse Infra et l'allemand IWW. De plus, l'Europe a calculé que les coûts externes des transports pèsent 7,3 % (650 milliards d'euros) du PIB dont 1,9 % sont produits par le ferroviaire et 83,7 % par la route. Quant au coût , la solution la plus chère approche les 2,4 milliards d'euros, somme importante qui permettrait de financer aisément les différents modes de transport alternatifs.

↑ Le transport maritime des voyageurs et des marchandises

2 % des émissions mondiales de CO^2 contre 17 % pour la route. Un mode de transport qui est le seul, aujourd'hui, à soutenir le même rythme de croissance que le transport routier. En Europe, le transport maritime de courte distance a représenté l'an dernier 40 % du trafic total contre 45 % pour la route. Pour la Côte d'Azur, la mer pourrait ainsi être autre chose qu'un décor : un mode de transport alternatif, crédible, efficace et durable

Les émissions de CO^2 par modes de transports de marchandises en France en 2000



2. Les propositions

La liste des inconvénients de ces solutions routières est longue et notre opposition au développement permanent du tout routier n'est donc pas dogmatique. Nous le répétons : nous sommes conscients de la saturation de l'A8 et des dangers que celle-ci engendre pour les citoyens. Mais nous pensons que les solutions ne sont pas routières et qu'elles sont à rechercher dans le développement et le soutien de modes de transport alternatifs durables.

Pensons au ferroviaire : le savoir-faire du fer

1. Les constats

Dans son dossier de présentation, le maître d'ouvrage admet l'importance du développement d'une offre multimodale afin d'éviter une congestion du système de transport. Pour autant, son ambition n'est pas de développer cette offre, mais de proposer une solution routière à un problème routier. Notre ambition à nous est de mettre uniquement l'accent sur les moyens alternatifs pour décongestionner la route.

D'ailleurs, le projet ferroviaire de la LGV-PACA est désormais sur les rails, la réalisation d'une troisième voie Antibes-Nice aussi. Celle-ci devrait permettre, à terme, d'offrir une desserte TER cadencée toutes les 10 minutes en heure de pointe entre Cannes et Nice, avec des services directs entre Nice et Grasse. Voilà deux atouts supplémentaires à utiliser pour soulager l'A8.

Enfin, le ministre des Transports a demandé que des études soient lancées pour une prolongation du projet LGV-PACA vers l'Italie dans la continuité de l'arc méditerranéen. Réseau ferré de France (RFF) devra également proposer un programme d'études pour l'amélioration à court terme du transport de marchandises dans la région. Une proposition qui a toute son importance et qui pourrait donc permettre la recherche d'une réduction notable du nombre de camions sur la route, et sur l'A8 en particulier.

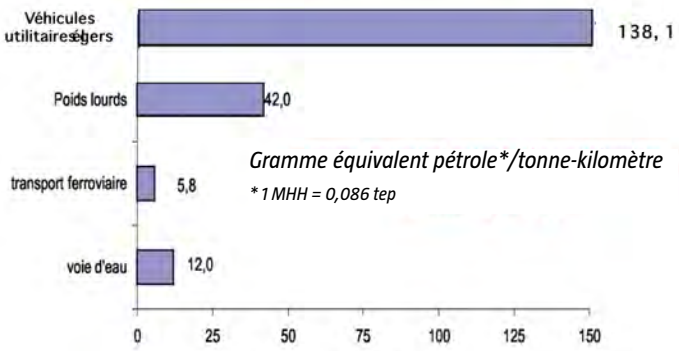
Une solution alternative ferroviaire présente de nombreux avantages. Par exemple, sur la ligne du TGV-Méditerranée, les reports de trafic de l'auto et de l'avion vers le train ont entraîné une réduction annuelle de production de CO^2 de quelque 500 000 tonnes. Un résultat d'autant plus remarquable que l'électricité utilisée par les TGV provient elle-même de sources énergétiques n'émettant pas de gaz à effet de serre. L'atout environnemental du ferroviaire apparaît comme indiscutable. Partout où des lignes à grande vitesse ont été construites, l'environnement a été respecté : insertion phonique, reconstitution des forêts traversées par les lignes, déplacements protégés de la faune, architecture appropriée des ouvrages et diminution de la pollution. Dans le domaine du transport ferroviaire, nous pourrions aussi parler de sécurité optimale, le nombre de blessés ou de morts est quasiment nul.

Enfin, il convient de rappeler que, dans le domaine du fret, les coûts externes générés par le rail sont quatre fois inférieurs à ceux de la route.

↑Le transport ferroviaire des voyageurs et des marchandises

La LGV-PACA lancée, la troisième voie Antibes-Nice aussi et, à terme, une desserte TER cadencée... Le ferroviaire retrouve des atouts pour défendre ses avantages, dont un coût externe quatre fois inférieur à celui de la route ! La demande d'études pour prolonger la LGV-PACA vers l'Italie et la mixité de la ligne dans les Alpes-Maritimes seraient de nature à relancer le transport de marchandises par fer.

La consomation unitaire d'énergie par modes de transports de marchandises en France en 2000



Source ADEME

2. Les propositions

Aussi, plutôt que de réfléchir à un nouveau projet routier, nous estimons que la réflexion devrait plutôt porter sur l'amélioration et le développement du réseau ferré, afin que celui-ci puisse participer significativement à la réduction du nombre de voitures et de poids lourds sur la route. Soutenir la mixité de la ligne TGV dans les Alpes-Maritimes pourrait être aussi une solution pour que le fret ferroviaire devienne, également plus performant. Notre devoir de citoyen est de mobiliser nos énergies vers ce type de moyens de transport qui préservent l'environnement actuel et celui de nos enfants.

Pensons au maritime : les atouts du transport maritime

1. Les constats

Dans une région où la mer fait partie du décor, il serait dommage de ne pas penser à elle et, par conséquent, au transport maritime pour soulager la route plutôt qu'ajouter une nouvelle... voie routière ! D'autant que là encore, les statistiques ne penchent pas du tout du côté du routier. En effet, selon un rapport de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), le transport maritime international n'est responsable que de 2 % des émissions mondiales de CO^2, contre 17 % pour la route.

En outre, d'après la Commission européenne, ce mode de transport par voie maritime est le seul capable de suivre le rythme de croissance du transport routier : en 2001, la part du transport maritime à courte distance a représenté 40 % du trafic total en Europe contre 45 % pour la route. D'ailleurs, la volonté de trouver une alternative au développement du transport routier a conduit les pouvoirs publics à prendre des mesures en faveur du cabotage fluvial et maritime et à encourager la création d'autoroutes de la mer. Ces «autoroutes» se distinguent des lignes classiques de transport maritime à courte distance par l'objectif de transfert de façon massive des poids lourds de la route vers la mer, dans une double logique de transport durable et de viabilité financière. Le but est de créer des liaisons maritimes à haute fréquence et haute qualité de service permettant de capter une part importante du trafic poids lourds des grands axes routiers.

Pour soutenir cette mise en avant du transport maritime, la France participe au financement du « Bureau promotion du short sea», organisme chargé de promouvoir le cabotage maritime. En second lieu, deux décrets de 2004 ont permis l'extension de la dérogation relative au poids total roulant autorisé des plates-formes fer-route et fluvio-route, aux opérations de transport combiné ports maritimes-routes. Enfin, le dispositif d'aide au démarrage de nouvelles lignes de cabotage maritime a été mis en place, afin d'apporter aux projets un soutien financier dégressif à hauteur de 30 % maximum des dépenses engagées sur trois ans. Cependant, si les intentions apparaissent a priori claires, force est de constater l'extrême lenteur du démarrage de tous ces projets. Et ce n'est pas en choisissant la création de nouveaux projets routiers, comme le contournement de Nice, que tout va s'accélérer !

2. Les propositions

Oublier l'atout du transport maritime pour désengorger l'A8 est, selon nous, une grave erreur. Car des solutions via la mer existent, mais n'ont jamais été retenues. C'est le cas, par exemple, du transfert de la route vers la mer du transport des matières dangereuses entre Fos et Savonne. Une fois de plus, cela passe par une volonté affichée, car rien ne se fera tout seul. D'autant que la modernisation des ports, associée à l'amélioration de leur desserte, notamment ferroviaire, est une condition sine qua non de la réussite de ces lignes maritimes. La lenteur constatée pour la mise en place des autoroutes de la mer semble être principalement due aux chargeurs, qui considèrent les aides de l'Etat comme insuffisantes. Il est normal de se demander si ces aides ne pourraient pas alors servir à l'achat de bateaux spéciaux, dont la gestion pourrait être confiée à une entreprise publique.

Conclusion et suites à donner

Avant de conclure, nous nous devons de rappeler, une nouvelle fois, que nous ne sommes pas opposés à l'objectif de ce projet, à savoir le désengorgement de l'A8 entre Mandelieu et Menton, mais aux moyens choisis pour y parvenir. En effet, quelles que soient les solutions proposées, il nous paraît aberrant de penser à une solution routière pour améliorer le contournement de Nice. Accidents, pollutions, coûts pour la société, le transport par route n'en finit plus de montrer - et démontrer - tous ses aspects néfastes. Le ferroviaire et le maritime ont beau prouver toute leur pertinence, on a le sentiment qu'ils demeurent toujours, pour les décideurs, des modes de transport secondaires, simplement complémentaires à la voiture ou au camion. Il est temps de changer. Et ce projet en offre peut-être l'occasion, car les opportunités de soulager la route par les modes ferroviaires et maritimes sont plus que pertinentes ici. Les transports ferrés régionaux vont se développer et la ligne à grande vitesse (LGV-PACA) devrait arriver d'ici 2020 jusqu'à Nice, voire jusqu'en Italie. Quant aux projets concernant les "autoroutes de la mer" et le cabotage maritime permettant un transport combiné, ils sont réalisables, pour peu qu'une véritable volonté existe.

C'est pourquoi, nous sommes opposés à cette proposition de solution routière et favorable à un développement des moyens de transport alternatifs que sont le ferroviaire et le maritime.

Notre responsabilité de citoyen, vivant dans cette région, est justement là : dans l'exacte perception des problèmes et la recherche des meilleures solutions pour nous tous, et surtout pour les générations à venir.