

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement
routier de Nice

janvier 2006 N° 14



VIVRE EN VILLE AUTREMENT DANS LES ALPES-MARITIMES & LA FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

pages 2, 3 et 4 **11 raisons de changer d'ici 2020**

page 4 **Conclusion**

> CESSONS D'APPLIQUER LES SOLUTIONS D'HIER AUX PROBLÈMES DE DEMAIN >

Un projet inadapté au contexte futur

**Le monde de 2020 sera très différent de ce que nous laisserait
présager la simple continuation des tendances actuelles.**

**Nous avons identifié 11 bonnes raisons de changer. Et ce sont de bonnes
raisons de considérer comme inadapté le projet du maître d'ouvrage.**

Le projet autoroutier présenté est certes adapté à notre modèle économique actuel et serait utile pour faciliter le passage des camions qui transitent par notre région... s'il était réalisé aujourd'hui. Malheureusement, les projections de trafic proposées par le maître d'ouvrage pour 2020 reposent sur l'hypothèse de la conservation, pour les décennies à venir, du modèle économique et de notre mode de vie d'aujourd'hui. Il est fort probable que si nous ne changeons pas nos comportements, l'automobile conservera sa part prépondérante dans nos déplacements : les meilleurs transports collectifs possibles ne pourront pas lui reprendre une part de marché significative, si on continue à prétendre vivre dans un espace sans limite géographique et avec des ressources infinies.

Nous pensons au contraire que notre modèle éco-

nomique, notre mode de vie et nos modes de production vont subir des changements profonds imposés par des contraintes extérieures. Le monde de 2020 sera très différent de ce que laisseraient présager de simples extrapolations des tendances actuelles. La mutation de notre société vers un mode de fonctionnement soutenable est inévitable.

S'adapter ou disparaître : il n'y a pas d'autre alternative. Cette réalité nous est rappelée à l'envi, à propos des entreprises et de leurs salariés, par les tenants du modèle économique dominant.

Dans une vingtaine d'années, nous pensons que ce n'est pas au modèle actuel de la mondialisation sans contraintes que nous nous serons, bon gré mal gré, adaptés, mais bien plutôt aux contraintes de notre environnement, qui seront de plus en plus prégnantes.

VIVA06



Vivre en ville autrement dans les Alpes-Maritimes a pour objet la promotion des modes de déplacement alternatifs à l'automobile : marche à pied, vélo, transports en commun.

Président

Jean-Michel Clausse

FNAUT-PACA



La Fédération nationale des associations

d'usagers des transports œuvre pour la défense et le développement des transports publics, tous modes confondus. Elle regroupe une quinzaine d'associations en PACA, et des adhérents individuels.

Président

Claude Jullien

> Contacts

VIVA06

Jean-Michel Clausse
20, Maisons de Villeneuve
06270 Villeneuve-Loubet
<http://viva06.free.fr>

FNAUT-PACA

Claude Jullien
Résidence Les Isles
1, av. du Corail
13008 Marseille
www.fnaut-paca.org

anger d'ici 2020

indispensable à notre économie. Comme solution de remplacement de l'automobile, c'est un leurre.

5 La voiture individuelle est une dévoreuse d'espace

L'automobile individuelle est une grande consommatrice d'espace, en mouvement comme à l'arrêt. Dans l'espace contraint de la Côte d'Azur, le problème est crucial. Pour preuve, la majorité de nos élus sont maintenant convaincus qu'il est temps de réduire la place de la voiture en ville au profit des piétons, des cyclistes et des transports collectifs. Un nouvel équipement routier irait à contre courant de cette politique puisqu'il ne ferait qu'inciter à un usage supplémentaire de la voiture, laquelle finit fatalement son parcours en ville, ou dans un lieu où la place pour l'accueillir est limitée. Pour contenir les voitures hors des villes, il a été proposé d'aménager toujours davantage de parkings de dissuasion aux points d'accès au réseau de transports collectifs. Une telle option est en contradiction avec la nécessité du projet proposé : quelle est l'utilité d'une autoroute si on n'utilise sa voiture que pour se rendre au point d'échange intermodal le plus proche ? Nous pensons plutôt qu'une nouvelle autoroute, comme ça s'est toujours vérifié dans le passé, générera davantage de trafic pour aggraver encore la thrombose de tout le réseau routier.

A rebours de l'utopie du tout automobile, soyons réalistes ! Essayons plutôt d'anticiper vers l'avenir qui peut être le nôtre, si nous voulons bien prendre en compte les contraintes exposées ci-dessus au lieu de leur opposer un déni obstiné. La crise du pétrole et de l'énergie qui s'annonce est une chance pour notre monde d'opter pour un modèle économique soutenable.

6 Nous devons cesser de « manger du pétrole »

Dans tous les produits que nous consommons pour notre alimentation, il y a une forte proportion de pétrole, soit pour produire les engrais nécessaires à notre agriculture, soit sous forme de matière première, soit enfin pour transporter ces produits depuis des lieux de production éloignés. Avec la crise du pétrole, notre mode de production délocalisé devra céder la place à un mode soutenable revenant à une alimentation « plus locale, plus saisonnière, plus végétarienne », comme l'explique Yves Cochet, dans *Pétrole Apocalypse**. La diminution des trafics de marchandises à travers la planète rendra alors les grands projets autoroutiers obsolètes, les trafics subsistants pouvant être assurés par le rail, dont la consommation énergétique primaire à la tonne transportée est bien moindre.

* *Fayard - 2005*

7 Moins vite, moins loin, moins souvent, et plus cher

Nous allons assister dans les prochaines années à une inéluctable contraction de notre mobilité. Avec un prix de l'énergie qui grimpe, rares seront ceux qui pourront encore s'offrir de longs déplacements pendulaires quotidiens en véhicule motorisé individuel. Nous allons devoir remettre en question la possibilité qui nous est aujourd'hui offerte d'habiter et de travailler en des lieux éloignés l'un de l'autre, ce qui dans notre région, relève souvent d'un choix : qui travaille à Sophia n'est pas tenu d'habiter Menton, et ce choix n'est rendu possible que par l'existence d'une autoroute, un prix modéré du carburant, et une subvention fiscale pour « frais professionnels ».

8 Aménager le territoire pour rapprocher l'habitat des bassins d'emploi et des services

La crise du logement actuelle contraint les actifs locaux à s'éloigner de plus en plus de leur lieu de travail. Mais avec un carburant de plus en plus cher disparaît l'intérêt économique d'un habitat bon marché, mais éloigné du lieu de travail. Plutôt que de profiter aux producteurs de pétrole, les 2 milliards d'€ envisagés pour le projet seraient plus utiles dans une politique de logement « de proximité », soutenable, visant à une maîtrise de la demande en déplacement.

9 Une circulation routière apaisée

Sécurité, fluidité du trafic et maîtrise de la demande d'énergie s'obtiendront par la réduction drastique des vitesses pratiquées, sur un réseau routier dédié au trafic local. Avec une circulation réduite de véhicules propres circulant à 60 km/h, l'A8 existante sera naturellement qualifiée comme un boulevard urbain.

10 Favoriser davantage les modes doux

Pour conserver notre liberté de circuler à un coût acceptable, nous aurons recours en premier lieu aux modes non consommateurs d'énergie : la marche à pied et le vélo. Ces deux modes doivent bénéficier dès maintenant de la priorité sur tout le réseau urbain, au lieu de se voir confinés sur des trottoirs trop étroits et quelques morceaux de pistes

