

Contribution du Conseil de Développement de la Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis (CASA) au Débat Public sur le Contournement de Nice



Le Conseil de Développement de la CASA (Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis), constitué le 8 septembre 2003, se compose d'une trentaine d'acteurs associatifs et socio-économiques présents sur le territoire de la CASA. Il a participé à l'élaboration du projet d'agglomération de la CASA et au débat sur d'importants dossiers (PLH, PDU, Charte de l'environnement). En 2005 il a organisé une réunion publique sur les déchets et co-organisé le Forum de l'environnement.

Page 2 Un projet inadapté : éléments de diagnostic

Page 3 Les risques du projet

Page 4 Nos propositions - Les nouvelles attentes de la population

> Un projet inadapté parce que prématuré

Objectif à viser

Assurer la fluidité des transports et déplacements par les moyens les moins polluants et les plus économes en énergie.

Moyens prioritaires

- Renverser la tendance actuelle donnant la priorité aux transports individuels (VP et camions) au bénéfice des transports collectifs et alternatifs.
- Effectuer en priorité les seuls aménagements routiers nécessaires à la mise en place de ces transports collectifs

Analyse du projet DDE

Le projet proposé ne s'inscrit pas dans une stratégie globale des transports, qui n'est pas analysée.

> Un projet inadapté : éléments de diagnostic

Les Alpes Maritimes, lanterne rouge pour le développement des transports en commun (TC)

Au plan national, la voiture particulière (VP) est utilisée pour 80% des déplacements mécanisés. Dans les AM ce taux est de 91% (source : dossier du débat public, page 28). Sur la Côte d'Azur on affecte deux fois moins d'argent par habitant pour les TC que dans le reste du pays (source : Compte déplacements de la conurbation azurienne 1999). Pour se rendre à l'aéroport de Nice (deuxième aéroport de France, avec 9 millions de passagers en 2002), 80% des usagers utilisent la voiture ou le taxi (source : dossier du débat public, page 32). Selon le bureau de consultants suisse CITEC chargé de l'étude « Pôles multimodaux et TCSP » pour la CASA (voir plus bas) « le retard des AM en matière de TC est frappant et ne peut s'expliquer que partiellement par les caractéristiques géographiques du département. La ligne ferroviaire littorale est sous-utilisée, ceci pouvant être imputé en partie à la mauvaise accessibilité des gares et à leur manque d'articulation avec un réseau de bus efficace. »

Absence de politique de maîtrise des transports et déplacements

En matière de fret, le transfert constaté ces dernières décennies en faveur du transport routier résulte d'une insuffisante réponse économique du dispositif ferroviaire et maritime. La mise en place d'un véritable service de fret ferroviaire adapté à la demande économique (autoroute ferroviaire, ferroutage ou autre) permettrait de rééquilibrer les prestations. Par voie de conséquence, le trafic fret sur l'autoroute devrait être considérablement allégé. En matière de transport des personnes, les points de congestion du trafic se concentrent sur les heures de pointe et pourraient être largement diminués par divers moyens tels qu'une meilleure offre de TC et TCSP (qui soient suffisamment cadencés et rapides et couvrent l'ensemble du département).

La stratégie globale des transports n'est pas énoncée.

Cette stratégie ne sera abordée que dans le cadre du futur « Schéma Départemental des Transports » dont l'étude vient seulement d'être confiée à l'ADAM.

Comment dans ces conditions décider des moyens à utiliser avant d'avoir défini les objectifs à atteindre ?

Quelle stratégie départementale ?

Depuis plusieurs décennies, les décisions d'investissement en matière d'infrastructure des transports ont été ponctuelles, sans recherche de cohérence de l'ensemble, c'est-à-dire sans avoir défini au préalable :

- Quel maillage et quelle desserte veut-on assurer dans le Département ?
- Par quels moyens, c'est-à-dire avec quelle part modale des transports collectifs par rapport à l'ensemble des déplacements ?
- Quelle stratégie développer pour limiter les dégâts de tous ordres générés par l'utilisation d'énergies polluantes ?
- Quelles réflexions prospectives ont été engagées pour préparer l'après pétrole ?
- Quelle affectation spatiale et quelle cohérence sont envisagées pour implanter les transports collectifs les plus structurants (LGV, 3ème voie littorale, TCSP, etc.) alors que ces emprises devront être réservées dans les SCOT et les PLU ?

Non prise en compte des nouvelles dispositions légales

Conformément à la loi sur l'énergie 2005 (voir encadré), l'Etat donne la priorité de ses investissements aux Transports en Commun pour le transport de personnes et au ferroutage et cabotage maritime pour le transport de marchandises.

LOI n° 2005-781 du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique

Article 7

Après l'article 3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, il est inséré un article 3-1 ainsi rédigé :

« Art. 3-1. - Afin d'intégrer la nécessité de réduire les consommations d'hydrocarbures liées au transport de fret et lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, en matière d'infrastructures pour ce type de transports, une priorité aux investissements ferroviaires et fluviaux et de développement du cabotage, tout en tenant compte des impératifs liés au développement économique et à l'aménagement du territoire.

« Afin d'intégrer la nécessité de réduire les consommations d'hydrocarbures dans le domaine du transport des voyageurs et lutter contre l'émission de gaz à effet de serre, l'Etat accorde, en matière d'infrastructures pour ce type de transports, la priorité aux transports en commun dans les zones urbaines et aux investissements ferroviaires par rapport au développement de projets routiers ou aéroportuaires, tout en tenant compte des impératifs liés au développement économique et à l'aménagement du territoire. »

Insuffisance, ci ce n'est absence d'étude d'impact

Avant d'analyser l'impact d'un tel projet, il convient de rappeler le diagnostic de la situation actuelle dans le contexte local, régional et international.

L'utilisation abusive des énergies fossiles conduit à deux interrogations :

- peut-on continuer à les consommer au rythme actuel compte tenu des pollutions dramatiques qui en découlent. (effet de serre, pluies acides, etc.) ?
- comment mettre en place des dispositifs de substitution ?

La réponse à ces questions devra être intégrée dans la réflexion sur l'élaboration de la stratégie départementale des déplacements.

> Les risques du projet

Risque de construire une infrastructure inadaptée aux besoins futurs

Une réponse autoroutière a un problème de trafic urbain

Les déplacements dans les Alpes Maritimes sont pour 95% de type urbain. La réponse à un problème de trafic urbain ne peut pas être une autoroute, mais un développement volontariste des TC et TCSP.

La fin annoncée de la ressource pétrole : un récent rapport du sénat (voir encadré) souligne la nécessité d'adapter dès à présent notre économie à la rareté et la cherté annoncées du pétrole. Ce rapport souligne également les risques inhérents à l'évolution géopolitique des zones de production pétrolières et gazières (prix élevés, difficultés d'approvisionnement). Le risque de construire une infrastructure inadaptée aux véhicules qui circuleront dans 50 ans est grand !

Rapport du Sénat du 24 novembre 2005 "La hausse des prix du pétrole : une fatalité ou le retour du politique"

Conclusion du chapitre traitant du pic de production du pétrole

(<http://www.senat.fr/rap/r05-105/r05-10512.html#toc124>)
"En conséquence, le débat sur le pic de production ne doit pas nous faire sombrer dans le catastrophisme mais doit néanmoins être considéré comme un signal d'alerte : dans une vingtaine d'années, la production pourrait ne plus arriver à satisfaire la demande. Il convient donc dès à présent de prendre les mesures nécessaires pour préparer notre économie à cette nouvelle donne et éviter d'être pris de cours."

Voir aussi la conclusion du chapitre "B.LES SCENARI D'ÉVOLUTION DES PRIX"

(<http://www.senat.fr/rap/r05-105/r05-10515.html>)

Risques liés à un modèle de simulation contestable.

Ancienneté des données: le modèle utilise d'une part les informations sur la demande de déplacement des résidents, (source « enquête ménage » de 1998), et d'autre part des données quantitatives sur le trafic existant, issues de comptages.

Les projections qui sont faites sont en général linéaires, par extrapolation des données connues du passé. Ces projections supposent donc une évolution purement tendancielle de la situation existante, perpétuant les déséquilibres dont nous souffrons aujourd'hui. Par exemple, il est rare que soient prises en compte des hypothèses de nouvelles technologies : la mise en place de TCSP, inexistantes à ce jour sur le territoire devrait modifier très sensiblement le comportement des usagers. Autre exemple : la généralisation des transports en commun (TC) et des transports en commun en site propre (TCSP) n'amènerait, selon ce modèle, qu'une réduction de 10% de la part modale de la voiture particulière (VP). Or, l'exemple du PDE de la société ST Microelectronics à Grenoble montre un report de 50% en cinq ans ! (Contact Pascale Poblet - Société ST Microelectronics Grenoble)

Risque d'engendrer encore plus de mobilité contrainte

Relation entre l'urbanisme et les transports : la mobilité contrainte

Extraits du cahier d'expert de Gabriel Jourdan (site du débat public) et de l'intervention d'Yves Crozet (site du GIR Maralpin)

Dans les années 1960, la généralisation de l'automobile permet de nouveaux choix de localisation. On peut habiter loin de la ville, tout en restant proche en temps de parcours. La mobilité devient alors synonyme de liberté. Les aménageurs optent pour des villes nouvelles reliées aux centres anciens par des routes rapides. Sur la Côte d'Azur, cela se traduit par augmentation spectaculaire du trafic routier : il est multiplié par 7 entre 1962 et 1999 alors que la population croît d'un facteur 1,65. Aujourd'hui, on observe une déconnexion croissante entre lieu d'habitat et lieu de travail. Nous approchons d'une saturation à la fois de l'espace et des réseaux routiers. La mobilité, qui a été encouragée au nom du libre choix d'aller et venir et du libre développement économique, est en train de se transformer en contrainte et en menace pour notre santé et pour l'environnement. La voiture particulière est devenue la principale responsable d'émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. De nouveaux choix d'urbanisation s'imposent. Pour juguler la mobilité quotidienne domicile-travail, il faut restructurer et densifier la ville autour des axes de transports collectifs et rapprocher les lieux d'habitation des lieux d'activité. La mobilité quotidienne pourra ainsi être réduite en longueur et en temps, et reportée en partie sur les modes doux, pour lesquels il est indispensable de généraliser les infrastructures (trottoirs, pistes cyclables, etc.). Pour la mobilité de longue distance, liée principalement aux loisirs, nous préconisons des mesures incitatives favorisant le train par rapport à l'avion et la voiture, beaucoup plus agressives pour l'environnement.

Le projet n'affiche pas clairement ses objectifs.

L'intitulé « Contournement routier de Nice » conviendrait à la troisième solution proposée par le maître d'ouvrage, dite d'aménagement sur place, pour la partie contournant Nice. Il est tout à fait inapproprié pour les deux premières solutions proposées, qui sont des projets autoroutiers à part entière et qui visent à drainer le trafic de transit mais aussi à aspirer un supplément de trafic local.

Aggravation des émissions de gaz à effet de serre

L'Etat Français a retranscrit son engagement au Protocole de Kyoto dans la Loi 2005-781. Créer une nouvelle infrastructure autoroutière contribuera à aggraver les émissions de GES. Quelle planète voulons-nous laisser à nos enfants ?

Effet de serre, changement climatique et politique des transports

André Gastaud (cf site debat public)

Le dioxyde de carbone (CO2) venant des combustibles et carburants fossiles représente 60% des gaz à effet de serre (GES) émis sur le globe terrestre. Les GES sont responsables du réchauffement de la planète, qui a dépassé le demi degré durant le siècle dernier (0,9°C en France) et devrait augmenter d'ici 2100 d'une valeur comprise entre 1,4°C et 5,8°C. Rappelons que l'alternance entre ères glaciaires et interglaciaires a été provoquée par des variations de quelques degrés seulement, étalées sur des périodes de 10 000 ans. Une menace climatique grave pèse donc sur le XXI^e siècle.

En France le secteur des transports est le premier responsable des émissions de GES (27%) et de CO2 (34%), 60% des émissions du mode routier proviennent de la voiture particulière.

L'Etat Français a retranscrit son engagement au Protocole de Kyoto dans la Loi 2005-781 Principales carences face à aux objectifs du Protocole: l'absence de sensibilisation/responsabilisation du public et des donneurs d'ordres et l'absence d'organisation rationnelle de la mobilité des personnes et des marchandises

Ces carences, au motif du libre choix d'aller et venir et de celui du libre développement économique sont tellement génératrices de gaspillages d'énergie et de GES qu'elles provoqueront bientôt la privation même des degrés de liberté qu'elles étaient censées préserver.

> Nos propositions pour l'immédiat

Un changement de cap est non seulement possible mais indispensable !

Les attentes de la population ont changé (80% de la population de la CASA estime que le développement des TC est la priorité en matière de transports, cf questionnaire CASA 2005). Les temps sont mûrs pour l'adoption d'une politique volontariste en faveur des TC et pour une évolution des mentalités et des comportements. Dans quelques années nous n'aurons plus le choix parce que le XXI siècle ne pourra pas ressembler au siècle précédent. **Il est indispensable d'anticiper la crise au lieu de réagir dans l'urgence.**

Renverser les priorités : transports collectifs et alternatifs d'abord, aménagements routiers ensuite

La Communauté d'Agglomération de Sophia Antipolis a déjà inscrit ce changement de cap dans son Projet d'Agglomération : « La Communauté d'Agglomération a pour ambition première en la matière, de développer toutes les alternatives et les complémentarités à la croissance de la circulation automobile »

Développer les TC et TCSP et rendre leur place aux transports doux, et exprimer publiquement cette volonté.

Les transports collectifs sont la seule réponse crédible à court, moyen et long terme. La voiture particulière ne peut plus être prioritaire. La part actuelle des TC est largement insuffisante (10% de l'usage des transports mécanisés), l'espace est saturé dans les agglomérations – les voies publiques sont utilisées comme des parkings privés, aucune politique globale et incitative existante, ni à l'étude, ni même exprimée politiquement en dehors d'un langage de circonstance, aucun programme « cohérent » inscrit dans les budgets en dehors de quelques actions ponctuelles, aucune affectation prioritaire d'espace dans les documents d'urbanisme, hors ces cas ponctuels.

Etablir un programme cohérent de plateformes intermodales

Interconnecter les différents modes de transports, notamment TC et trains, de manière à éviter les pertes de charge. Faciliter l'accès aux gares. Améliorer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite. Citons l'étude exemplaire menée par le bureau de consultants suisse CITEC sur l'inter modalité des gares de la CASA et la liaison Antibes-Sophia en TCSP.

Maîtriser l'urbanisation pour contenir la mobilité forcée

Les politiques des transports et de l'habitat sont liées. Les politiques d'urbanisme doivent être pensées pour limiter les déplacements domicile-travail. Cette politique doit se traduire par des contraintes fortes dans les SCOT et les PLU en cours d'élaboration dans le Département.

Encourager le Covoiturage et les PDE et les modes de transports doux

Au travers de leurs PDU, les Communautés d'agglomérations doivent faciliter l'inter modalité, mais aussi le covoiturage et les Plans de Déplacement en Entreprise. Ils doivent également inclure toute dispositions pour encourager l'usage du vélo et de la marche à pied pour les déplacements locaux.

> Conclusions

Le projet de la DDE est une réponse partielle et inadaptée à un problème de grande complexité, qui ne nous paraît pas être la réponse adaptée aux problèmes de déplacement dans les AM aujourd'hui. Il ne se conforme pas à l'esprit des nouvelles orientations, nationales et internationales. Il déroge aux recommandations de la DTA en proposant (dans ses solutions 1 et 2) la construction d'une nouvelle autoroute. Il ne tient pas compte de paramètres fondamentaux liés à l'évolution de la situation géopolitique. Malgré les intentions de changement énoncées dans le dossier du maître d'ouvrage, le projet s'inscrit dans une démarche tendancielle de développement excessif des (auto)routes, qui, sans le renforcement préalable d'une offre de transport diversifiée, ne feront que générer un nouvel appel d'air pour le trafic et reproduire rapidement les mêmes problèmes de saturation que nous connaissons aujourd'hui. Alors que la législation vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce projet risque d'y contribuer par l'augmentation du trafic automobile.

Les premières solutions alternatives que nous proposons peuvent être mises en œuvre dès à présent. Elles s'inscrivent dans une stratégie globale de l'aménagement du territoire visant à développer et harmoniser tous les différents modes de déplacement, au bénéfice de tous les usagers y compris des personnes à mobilité réduite. Elles s'appuient sur une coordination renforcée entre les politiques des transports, de la ville et du logement. Enfin, elles répondent à l'exigence, exprimée de plus en plus fortement par la population, d'un développement respectueux de l'environnement, efficace, durable et adapté à toutes les catégories sociales.

En application de ce qui précède, nous demandons que dans le cadre du débat public en cours, un scénario de développement des transports collectifs beaucoup plus volontariste soit mis à l'étude.