

Pourquoi un nouveau projet de contournement de Nice ?

L'Etat est le maître d'ouvrage du projet de contournement de Nice.

Ce projet entre dans le champ d'application de la loi de démocratie de proximité.

Un débat public, procédure codifiée par les textes, est donc organisé par la Commission Nationale du Débat Public qui a désigné pour la circonstance une Commission Particulière du Débat Public. Le débat doit porter sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.

Après quelques semaines de débat public les questions se précisent.

C'est pour répondre à l'attente des participants que ces fiches sont produites avec l'accord de la CPDP.

Elles apportent des précisions sur un thème donné en regroupant les informations parfois dispersées dans plusieurs sources.

➔ Fiche thématique

L'après pétrole

Quel avenir pour l'automobile ?



L'automobile du futur sera plus propre et multi-énergies

Il n'existe pas une solution unique contre la pollution automobile, mais une grande variété d'approches technologiques. On peut donc parler de « voitures propres » avec des technologies dont le développement, d'ores et déjà engagé, se poursuivra sur de nombreuses années.

Les constructeurs vont devoir toutefois relever de véritables défis. Il va falloir, en effet, limiter la consommation des voitures (malgré un poids en hausse de 15 kg en moyenne par année), tout en réduisant les gaz à effet de serre dont le CO₂ (rejets limités à 140 g de CO₂/km en 2008, 120 g en 2012), améliorer l'efficacité des filières énergétiques tout en préparant l'avenir.

Face à la problématique des réserves de pétrole par nature finies - celles-ci sont actuellement estimées à 40 ans - et avant l'avènement de solutions alternatives applicables en série, la transition pourrait s'opérer via le gaz naturel, les carburants synthétiques et la combinaison de plusieurs sources d'énergie dont l'hydrogène.

Les solutions alternatives déjà connues

L'électricité :

- > Trolley bus - bus électrique (1 journée d'exploitation sans recharge), microbus (autonomie de 100 à 120 km) et voitures particulières (autonomie de 200 km - vitesse de pointe de 125 km/h) circulent déjà.
- > Cependant, le véhicule électrique reste toujours confidentiel, faute d'une autonomie suffisante. Dans ces conditions, le véhicule hybride apparaît comme doté d'un réel potentiel permettant, à moyen terme, d'atteindre les résultats les plus intéressants en matière de réduction de consommation.
- > D'ores et déjà, des constructeurs ont mis sur le marché des modèles alimentés à la fois à l'essence et à l'électricité, et dont les batteries n'ont pas besoin d'être rechargées sur le secteur.
- > Dès cette année seront mis en circulation plusieurs modèles dont le moteur se coupe automatiquement au feu rouge, par le procédé stop and start.

L'hydrogène : Piles à combustibles

Annoncé comme la solution pour les transports, l'hydrogène reste cependant une vision à long terme.

C'est une piste intéressante, mais qui soulève encore de nombreuses questions.

Car, si l'hydrogène ne rejette que de la vapeur d'eau, il demande beaucoup d'énergie pour être produit (par exemple par l'électrolyse de l'eau). D'autre part, des développements importants sont nécessaires pour transporter et stocker ce carburant à bord des véhicules.

Enfin, même en grande série, le surcoût resterait élevé (de l'ordre sans doute de 10 000 euros par véhicule)

C'est la raison pour laquelle les experts n'entrevoient pas de débouchés concrets avant :

- > 2010 pour les bus et les bateaux
- > 2020 premières voitures particulières
- > 2030 : 25 % des voitures particulières neuves
- > 2040 : 35 % des voitures particulières neuves.

Les biocarburants :

D'ores et déjà, on peut trouver à la pompe des biocarburants, issus notamment des cultures céréalières ou betteravières. Le biodiesel pour sa part se caractérise par un bon bilan CO₂. Ces carburants verts seront aussi fabriqués à partir de la biomasse (bois, déchets).

- > Qualités : Ils s'incorporent dans les carburants classiques donc sans changement majeur de technologie.
- > Défauts : Aldéhydes réputés cancérigènes
Production limitée par les surfaces cultivables

Impact environnemental discutable (répercussions sur les sols et consommation d'eau).

- > Objectif: Près de 6 % des ventes de carburants en Europe en 2010, soit 17 Mds de litres (10 fois plus qu'aujourd'hui).

Le gaz naturel de ville (GNV)

4,5 millions de véhicules dans le monde fonctionnent au GNV : 400.000 en Italie, 30.000 en Allemagne dont 6.000 dans les 6 derniers mois.

Les ressources de GNV, provenant de gisements souterrains, sont supérieures à celles du pétrole.

- > Qualités : pas de fumées noires, de particules, ni de soufre et de plomb.
- > Leur principal défaut lié à la lourdeur d'approvisionnement est à présent résolu (Partenariat PSA Peugeot - Citroën - GDF).

Le gaz de pétrole liquéfié (GPL)

Issu du raffinage de pétrole brut.

- > Qualités : peu polluant en NO_x et en CO, pas de soufre ni de plomb.
- > Défauts : Augmentation des émissions en CO₂ (consommation GPL supérieure de 75 % au diesel).

L'histoire de la voiture propre et économe reste à écrire

Les automobiles et les camions consomment encore du pétrole, comme il y a un siècle. Il faut rappeler que les niveaux de rejets polluants ont été divisés, grâce aux efforts de la recherche, par plus de 10 en 30 ans, alors que le trafic a fortement augmenté dans le même temps. Et le contexte économique et politique va encore favoriser des évolutions sensibles dans l'automobile. Tout est une question de calendrier d'introduction des innovations, de législation et de coûts. La consommation unitaire de chaque véhicule a aussi beaucoup baissé. L'objectif d'une consommation de 3,5 litres aux 100km sera atteint prochainement.

Le calendrier prévisionnel des futures motorisations

- > 2005 : Normes Euro IV, filtres à particules, carburants sans soufre, downsizing diesel (réduction de la cylindrée sans perte de puissance)
- > Entre 2005 et 2010 : downsizing essence, moteur dédié au gaz naturel, piège à NO_x
- > De 2010 à 2015 : diesel HCCL, biocarburants, catalyse 4 voies, distribution variable sur le diesel, hybrides légers
- > 2015 : injection essence haute pression, combustion homogène essence CAI, hybride total
- > Entre 2015 et 2020 : hybride gaz naturel, hybride diesel
- > En 2020 ou au delà : pile à combustible, hybride hydrogène

sources : conférence du président de l'institut français du pétrole (6 mai 2004) et discours du Ministre des transports (23/08/2005)



Préparer l'après pétrole

L'augmentation forte du prix des carburants constatée ces derniers mois rappelle que le pétrole est une ressource épuisable, qui va se faire de plus en plus rare. En parallèle, la question du réchauffement climatique impose un meilleur contrôle des émissions de gaz à effet de serre dont les transports sont un des principaux responsables. Les pouvoirs publics impulsent donc une politique pour à la fois faire face à ces défis et respecter les engagements de la France à travers le protocole de Kyoto.

La politique énergétique en France :

donner une vraie impulsion aux économies d'énergie comme à l'utilisation des énergies renouvelables

Les trois axes principaux de la politique énergétique sont:

- > les économies d'énergie,
- > le développement des énergies renouvelables,
- > la relance des investissements dans la recherche d'énergie de substitution.

Economies d'énergie: encourager de nouveaux choix et de nouveaux comportements

- > Le crédit impôt voiture propre augmentera de 1 525 à 2 000 euros en 2006.
- > Le coût de la carte grise sera désormais fixé en fonction du caractère polluant des véhicules. La majoration sera de 2 euros par gramme de CO2 supplémentaire entre 200 grammes et 250 grammes de CO2 par km et de 4 euros par gramme de CO2 au-delà de 250 grammes de CO2 par km.



Développement des énergies renouvelables et des biocarburants

L "accélération du développement" des énergies alternatives (c'est à dire les sources d'énergie autres que le gazole et l'essence) sera encouragée par une série de mesures s'inscrivant dans cette perspective.

- > Le développement des biocarburants y joue un rôle fondamental. Les biocarburants présentent les avantages d'être produits sur place et d'être neutres vis à vis de l'effet de serre dès lors qu'ils puisent leur carbone dans l'atmosphère.
- > L'objectif est de porter la consommation de biocarburants à 5,75% de la consommation totale de carburant dès 2008, soit deux ans plus tôt que prévu par l'Union européenne, et devrait atteindre 7% en 2010 et 10% en 2015.
- > Pour y parvenir, les agréments fiscaux accordés aux usines de biocarburants seront augmentés fortement, en lançant notamment avant la fin de l'année un appel d'offres pour la production de 1,8 million de tonnes de biocarburants.
- > Des mesures spécifiques concernant les agriculteurs et les transporteurs routiers ont été prises sous la forme de remboursements ou de dégrèvements de taxes.
- > Un appel d'offres pour la production de 300 mégawatts d'électricité à partir de biomasse (bois ou déchets agricoles) doit être passé. Cette quantité équivaut à "un tiers de la production d'une centrale nucléaire" a précisé le Premier Ministre.

Relance des investissements

Il s'agit enfin de relancer les investissements dans le domaine de l'énergie afin de réduire la consommation nationale de pétrole et de réduire la dépendance énergétique de la France.

- > Un programme de recherche et développement pour un véhicule sobre en carburant à horizon de cinq ans doit être mis en place pour un montant de 100 millions d'euros.
- > Les groupes pétroliers se sont engagés à augmenter leurs investissements dans les nouvelles technologies de l'énergie, les énergies renouvelables (éolien, solaire, hydraulique maritime, biomasse), les économies d'énergie (véhicules propres) ou encore la protection de l'environnement (captation et stockage de CO2).

source: conférence de presse du Premier ministre 01/09/2005

L'automobile restera un moyen de déplacement important



La demande sociale d'utilisation de l'automobile reste forte. La place de l'industrie automobile dans l'économie a amené les pouvoirs publics à mobiliser des ressources pour inciter ce secteur à relever les challenges technologiques.



Le développement prioritaire des transports collectifs est au cœur des politiques publiques aujourd'hui.

Les PDU (plans de déplacements urbains) vont contribuer à élargir les possibilités de choix de son mode de déplacement.

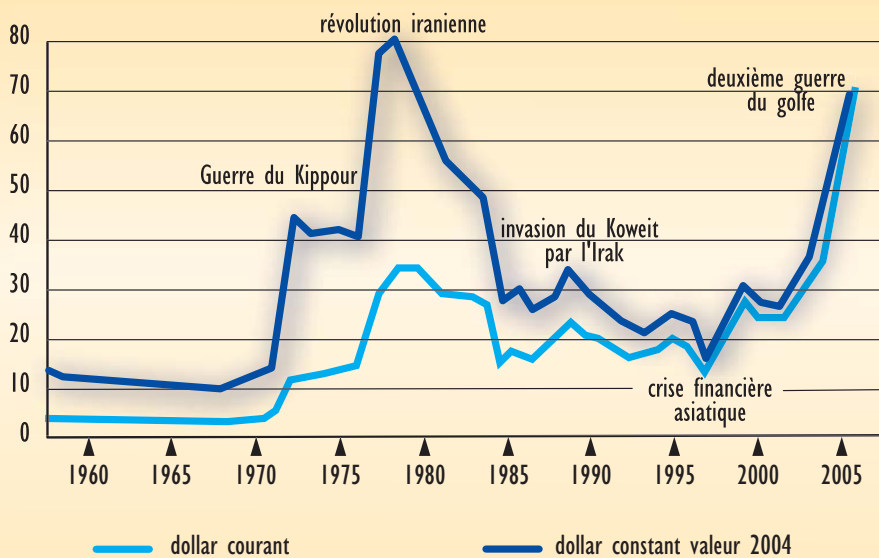
Il n'en reste pas moins l'attachement des usagers à la voiture individuelle dont l'usage reste incontournable dans certaines circonstances.

La demande sociale de déplacement en automobile restera forte, même si les tendances passées ne sont pas prolongées.

Pour permettre de limiter les effets négatifs de l'usage de l'automobile et du camion (consommation d'énergie fossile aux réserves limitées et pollution par le rejet de gaz à effet de serre ou de produits nocifs à la santé publique) les industriels sont confrontés à un défi technologique de grande ampleur.

Des dispositifs d'aides publiques et de partenariat sont donc développés. Parmi ceux-ci, on peut citer les « Pôles de compétitivité » où sur les 105 projets déposés, 7 concernent le secteur automobile. Autre outil en terme de recherche, le PREDIT (programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres) consacra 300 millions d'euros aux véhicules « propres » sur la période 2002/2006

Evolution du prix du baril de pétrole brut



source BP

Pour en savoir plus:

- > Site Internet du Premier Ministre
- > Site Internet du ministère des transports et de l'équipement

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT

Mission contournement de Nice

Centre Administratif Départemental

BP 3003 - 06201 Nice Cedex 3

Tél. : 04 93 72 72 15

Courriel : mcn.dde-06@equipement.gouv.fr

CPDP DU PROJET DE CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

9, avenue Henri Matisse

Immeuble le Matisse - 2^{ème} étage

06200 NICE

Tél. : 04 92 29 34 89 - Fax : 04 93 18 95 20

Courriel : contact@debatpublic-pcrnice.org