

CONSTRUIRE UN TRANSPORT MULTI-MODES **« DURABLE »**

1. Le Débat Public doit être l'occasion de clarifier / préciser les choix fondamentaux de l'Aménagement du Territoire (DTA)
2. Les grands objectifs de la DTA qui nous concernent ici sont :
 - 2.1 Faciliter les déplacements par le développement prioritaire des transports collectifs (consensus) ;
 - 2.2 Garantir un niveau de service suffisant sur les réseaux routiers et autoroutiers (comment l'évaluer ?)
3. Quelle « mobilité » et quelle « rapidité » à l'horizon 2020 ?
Les éléments d'appréciation disponibles sont :
 - 3.1 Une démographie croissante mais modérée prévue par la DTA ;
 - 3.2 Un besoin de mobilité des hommes en croissance historique (augmentation du temps des loisirs en particulier) ;
 - 3.3 Le choix constant de la rapidité par les sociétés humaines (marche à pied-Cheval-Chemin de fer-Voiture- Avion – Fusée...) ;
 - 3.4 On peut « modérer et « réformer » les sociétés démocratiques, mais on peut plus difficilement les « contraindre » ;
 - 3.5 Les mutations de comportement demandent de ce fait toujours du temps pour être « acceptées » et « partagées ».
4. Les contraintes géo-politiques
 - 4.1 Effet de serre – pollution de l'air – protocole de Kyoto ;
Les transports sont un facteur lourd de la dégradation constatée. La gestion au fil de l'eau n'est plus acceptable.
 - 4.2 Pénurie de pétrole vers 2050 – Coût d'usage croissant et inévitable – changement « obligé » des modes de transports et de ce fait des modes de vie ;
 - 4.3 Saturation de l'espace en agglomération – Toujours plus de véhicules mis en service sur un espace constant, les voiries disponibles ; il y a incompatibilité ;
 - 4.4 Conséquences :
 - Le 20^{ème} siècle (1950 – 2000) a été le siècle de la voiture particulière et des camions ;
 - Le 21^{ème} siècle (2000 – 2050) sera celui de nouveaux modes de transports (transports collectifs – Véhicules électriques – autres) ;
 - Les modes de vie seront à reconsidérer du seul fait des contraintes extérieures.

5. La mutation est incontournable, mais à quel rythme ?

Deux visions se sont exprimées au sein du Conseil de Développement. Le choix reste à faire :

5.1 Soit une mutation brutale et imposée, avec une priorité immédiate et absolue donnée aux transports collectifs. Cela suppose d'affecter dès maintenant l'espace disponible (voiries), au bénéfice prioritaire des dispositifs collectifs. La conséquence en serait évidemment de pénaliser les usagers individuels au réseau routier (VP et camions). C'est un choix fort mais contraignant.

5.2 Soit une mutation rapide mais progressive sur 10 à 15 ans (horizon 2020). Le traumatisme sociologique serait atténué, mais cela impose de mettre en état le réseau routier et autoroutier actuel afin qu'il puisse assurer trois fonctions essentielles pendant les 15 années de la transition :

5.2.1 permettre l'implantation d'un réseau maillé de TC / TCSP routier en complément du réseau ferroviaire qui lui, doit être la « charpente » du dispositif global ;

5.2.2 préparer le passage à la voiture non polluante (voiture électrique) individuelle ou partagée. Dito camions ;
Les infrastructures sont à reconsidérer (stations-service etc.....)

5.2.3 répondre aux besoins de déplacements immédiats (mais à minima), assurés aujourd'hui par des véhicules polluants. Temps probable de la mutation 10 à 15 ans – horizon 2020.

6. Implications sur le contournement routier de Nice

Deux problèmes distincts à l'Est et à l'Ouest du Var

6.1 A l'Est : c'est le problème de la mixité d'usage de l'autoroute qui est posé, c'est-à-dire de l'utilisation de l'A8 par le trafic de transit ainsi que par le trafic local. A l'origine, la vocation de l'autoroute était essentiellement d'écouler le transit régional et international. Le Choix doit désormais être clairement exprimé parce que les solutions à mettre en œuvre en dépendent ;

6.2 A l'Ouest : c'est à nouveau la mixité du trafic local et du transit qui pose problème, mais les réponses sont toutefois différentes de l'Est, du fait de la géographie moins contraignante et de la présence d'une voie routière rapide en partie existante (pénétrante Cannes-Grasse-Antibes).

Cette voie rapide, après aménagement, pourrait recevoir des transports collectifs routiers en complément de l'ossature ferroviaire.

L'objectif serait alors de réaliser un réseau maillé de Transports Collectifs (TC / TCSP).

7. Le transport des marchandises - Horizon 2020 : les choix stratégiques

7.1 Tous les préalables évoqués jusqu'ici concernent aussi bien les véhicules particuliers que les camions.

7.2 Les questions stratégiques sont donc :

7.2.1 Quelle mobilité demain pour les marchandises ? = la probabilité est forte d'une croissance du trafic du fait, d'une part de la démographie et, d'autre part de la soif de biens matériels qui se généralise (moins de pondéreux mais plus de biens de consommation) ;

7.2.2 Quelle rapidité ? = toujours plus vite est une constante humaine. Voir la croissance du fret aérien ;

7.2.3 Quelle fiabilité et quel service ? là les choix deviennent politiques du fait du monopole SNCF et du niveau variable des services offerts. La SNCF devra faire des efforts significatifs pour reconquérir des parts du marché aux transports routiers.

8. Quel type de transports marchandises pour demain

8.1 un transport non polluant – les solutions :

- Le transport ferroviaire classique – le fer doit reprendre sa place dans le transport du fret,
- L'autoroute ferroviaire (voir la Suisse – l'Autriche) – les camions circulent pour les longues distances sur des plateformes aménagées,
- Le fret maritime (pour les pondéreux en particulier).

8.2 un transport de point à point rapide et souple – c'est un besoin réel – les solutions :

- L'autoroute ferroviaire – Il n'y a pas de rupture de charge ;
- Les containers via le fer avec des plateformes de groupage / dégroupage.
- Des navettes (électriques) en fin de parcours.

A noter que le fret aérien a déjà résolu ce problème. Pourquoi pas le fer demain ?

8.3 un impératif : libérer les cœurs de ville des camions et rendre les villes historiques aux piétons.

9. Conclusion

9.1 **Le Département souffre depuis 50 ans d'une absence totale de vision stratégique concernant l'aménagement du territoire ;**

9.2 **La situation actuelle des transports découle largement de cette carence, qui est aggravée par une géographie tourmentée et contraignante ;**

9.3 **Le débat public actuel doit être l'occasion de remédier à cette situation de crise et de faire enfin les choix fondamentaux qui s'imposent :**

9.3.1 **Peut on continuer à détruire notre environnement, à polluer la planète, à asphyxier les agglomérations par un développement anarchique et destructeur, d'un mode de transport invasif et particulièrement polluant, celui des véhicules à pétrole ;**

9.3.2 **Quelles sont les réponses de substitution qui sont aujourd'hui disponibles ? on parle beaucoup des transports collectifs mais il s'agit trop souvent de « projets », alors qu'il serait urgent de les « réaliser ».**

Quand disposerons-nous d'un schéma départemental des transports ?

9.3.3 **Quelle part veut-on donner demain à ces transports collectifs dans l'ensemble des déplacements. Quels objectifs se fixe t'on à l'horizon 2020. Les transports collectifs ne représentent aujourd'hui que 7% du total des déplacements (enquête ménage 1998). Est-ce acceptable ?**

9.3.4 Quels moyens matériels et financiers faudrait-il mettre en œuvre d'urgence pour atteindre ces objectifs et dans quels délais.

9.4 Une expertise supplémentaire est demandée à la CPDP afin de répondre aux questions qui précèdent ;

9.5 Une fois ces réponses données, alors et alors seulement il sera possible de donner un avis cohérent sur le projet qui est présenté au débat public ;

C'est bien d'un préalable incontournable qu'il s'agit.

9.6 Décider des modalités d'application d'un tracé, sans avoir au préalable défini et quantifié les objectifs à atteindre, serait une erreur de gestion irréparable.

Nous n'avons pas le droit de commettre une telle erreur.