

Les cahiers d'experts du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Janvier 2006 N° 3



Daniel Boudouin
Chercheur et spécialiste
des systèmes logistiques

DANIEL BOUDOUIN

*Chercheur au CRET-LOG
(université de la
Méditerranée), directeur
de Jonction, Daniel
Boudouin est spécialisé
dans l'analyse des systèmes
logistiques. Il est l'auteur
de nombreux travaux
sur les relations entre
les territoires
et la circulation
des marchandises.*

Daniel Boudouin
413, avenue Gaston-Berger
13625 Aix-en-Provence
Cedex 01
tél. 04 42 26 65 60
fax 04 42 26 17 32
boudouin@univ-aix.fr

page 2 **Les mécanismes de la croissance de la demande**

page 3 **Les flux de marchandises concernés
par le contournement routier de Nice
Les organisations logistiques**

page 4 **Conclusion**

> LA CAPACITÉ DES ESPACES TRAVERSÉS À ABSORBER LA DEMANDE >>>>>>>

Toujours plus de camions ?

La voie autoroutière qui contourne Nice est pleinement concernée par les flux de marchandises. La forte progression des échanges de biens ces dernières années interroge sur la capacité des espaces traversés à absorber la demande. Comment analyser les besoins et comment se positionner face au nombre croissant de camions ?

Au droit de Nice, le nombre de véhicules utilitaires a augmenté annuellement sur une base d'environ 6 % durant ces deux dernières décennies. Ce fort développement questionne quant au maintien de tels taux dans les prochaines années, à la capacité des infrastructures de transport à absorber les besoins, et aux impacts environnementaux qui s'y rattachent.

Pour comprendre les mécanismes à l'œuvre, il est nécessaire de définir si les moteurs qui expliquent cette évolution passée sont toujours aussi puissants. Ceci renvoie, d'une part, à la relation existante entre croissance économique et croissance des transports et, d'autre part, à l'usage des modes utilisés pour acheminer les marchandises. En particulier, la domination toujours plus forte de la route qui s'exerce sans partage dans le territoire nous intéressant est-elle inéluctable ?

L'analyse est forcément complexe et ne peut être identique selon les flux abordés : le poids lourd de 40 tonnes qui relie Barcelone à Gênes répond à des critères économiques ou fonctionnels totalement différents de ceux qui intéressent le camion de 7 tonnes qui, depuis Grasse, approvisionne le supermarché de la périphérie de Nice.

L'objectif du propos est de donner quelques clés permettant d'apprécier la demande future ; notamment, quelles inflexions marquées peuvent se produire en matière d'acheminement des marchandises suite à des orientations voulues ou subies ? Notre ambition n'est pas de quantifier les flux à divers horizons, mais de repérer si des actions sont susceptibles de modifier les pratiques logistiques des professionnels qui, à leur tour, se traduisent par des véhicules sur le contournement autoroutier projeté.

Les flux de marchandises concernés par le contournement routier de Nice

La typologie des échanges

L'autoroute A8 supporte trois grandes catégories de trafic :

> **Les échanges longue distance (au-delà de 600 km).** Ces mouvements pourraient en théorie trouver un intérêt économique à utiliser le mode routier ou maritime. Ils représentent environ un tiers du trafic total des poids lourds recensés, soit de l'ordre de 2000 par jour, dans les deux sens. C'est donc environ 1 camion toutes les 40 secondes (ou encore ce que pourrait transporter une cinquantaine de trains) qui traverse cet espace sans lui apporter aucun bénéfice économique. En effet, la grande majorité de ce trafic est liée à des mouvements à destination ou en provenance de l'Italie.

> **Les échanges moyenne distance (de 100 à 600 km).** Dans ce cas, compte tenu du cadre dans lequel évoluent aujourd'hui les transports, il est difficile d'envisager un mode alternatif à la route. Ceci est d'autant plus vrai que la majorité de ces trafics est liée à l'approvisionnement de l'agglomération. Ces flux s'organisent majoritairement depuis la zone sud de la vallée du Rhône, située à environ 200 km. Une forte augmentation des coûts du

transport n'aurait qu'un faible impact sur l'usage du camion pour satisfaire ces échanges. La zone de Nice est aujourd'hui dépendante des sites logistiques basés dans les Bouches-du-Rhône et les schémas en vigueur ne doivent pas évoluer dans les dix prochaines années.

> **Les échanges courte distance (en dessous de 100 km).** Selon la section autoroutière prise en considération, le nombre d'utilitaires est très variable. Moins dépendants de cette infrastructure, les véhicules trouvent d'abord dans l'A8 un équipement qui leur permet de s'affranchir de la congestion urbaine. La demande, contrairement aux précédentes, s'exprime quasi exclusivement durant la journée. Elle est en progression constante du fait de l'évolution des pratiques de la ville et de l'arrivée de nouvelles formes de commercialisation (e-commerce, livraisons à domicile, ...).

Le transit international

Nous venons de voir que seuls les échanges longue distance sont potentiellement intéressés par un report de la route vers d'autres modes. Parmi ces

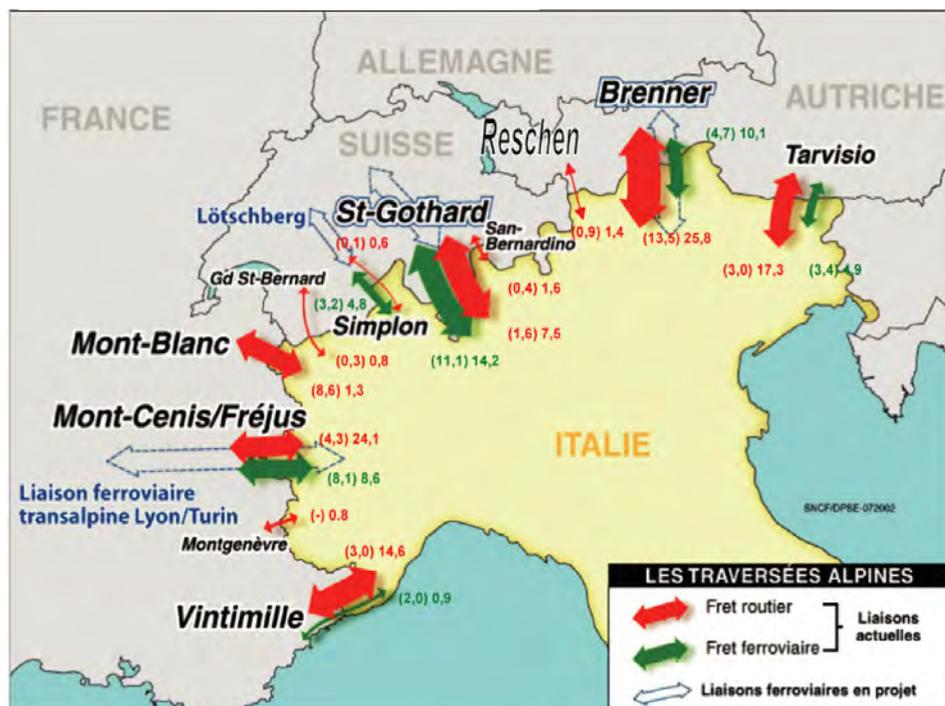
mouvements, le transport international domine, notamment le transit entre la péninsule ibérique et l'Italie via Vintimille. Le cas de ce point est doublement singulier si on procède à des comparaisons avec ce qu'il se passe ailleurs. D'une part, sur les trajets concernés, la route est quasiment l'unique mode utilisé (environ 95% du total des échanges exprimés en tonnes x km) alors que le fer prend une part significative aux postes frontières nord. D'autre part la croissance routière, qui stagne sur les autres passages alpins français et suisses, reste toujours soutenue à Vintimille (+ 4% par an).

Les particularités des échanges France-Italie-Suisse

Il faut donc constater que la dérive vers l'est des échanges nord-sud a pleinement profité aux relations qui traversent l'Autriche, sans que cette translation impacte sur les liaisons est-ouest qui empruntent l'A8 (puisque ces dernières gardent le même niveau d'évolution).

Le partage modal intéressant les flux qui parcourent plus de 600 km sans arrêt (qui se rattachent à hauteur des deux tiers à l'Italie du nord) ne doit pas se modifier grandement avant l'arrivée de la liaison Lyon-Turin, peut-être aux environs de 2020. Seule cette infrastructure à forte capacité est de nature à

Les traversées alpines



L'évolution des flux routiers (hors Vintimille)

