

Les cahiers d'acteurs du débat public

sur le projet de contournement routier de Nice

Février 2006 n° 32



L'UNION PATRONALE DES TRANSPORTEURS DES ALPES-MARITIMES UPTAM-FNTR06

L'Union patronale des transporteurs des Alpes-Maritimes-FNTR06, représentation départementale de la Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR), regroupe les entreprises de transports routiers de marchandises, de location avec conducteurs et de déménagements.

Depuis plus de 50 ans, l'UPTAM-FNTR06 représente les opérateurs de transports routiers et répond à l'attente des chargeurs et des clients, avec un souci constant de respect de l'environnement, d'adaptation aux évolutions technologiques et professionnelles et de renforcement des conditions de sécurité. Participant activement au développement économique, l'UPTAM-FNTR06 ne veut pas rester sur le bas côté de la route au moment où de grands projets viennent à être débattus, qui peuvent améliorer les conditions de production des entreprises de transports routiers de marchandises.

> Contact
M. Roger Capelletti
9, rue Caffarelli
Le Palmeira - 06000 NICE
tél. : 04 93 86 15 00
fntr06@wanadoo.fr

L'UNION PATRONALE DES TRANSPORTEURS (FNTR06)

page 2 **Echanges avec l'Europe : le fret routier restera prédominant**

page 3 **Le transport routier de marchandises
dans les Alpes-Maritimes • Une double problématique
routière : congestion et sécurité**

page 4 **La nécessité du projet de contournement routier de Nice
Conclusion**

► CONTRE LA CONGESTION ET POUR LA SÉCURITÉ >>>>>>>>>>>>>

Une bonne réponse pour le fret aussi

Avec une croissance moyenne des flux de marchandises de 3% par an, le transport routier est incontournable pour le bon fonctionnement de notre économie.

Constatant cet état de fait, le Livre blanc européen des transports routiers, élaboré en 2001, optait pour le développement du trafic intermodal, avec une croissance forte et régulière, et proposait des actions dans un triple objectif de rééquilibrer les modes de transport, de désengorger les axes routiers et d'améliorer la sécurité des transports, ainsi que leur qualité.

Fin 2005 début 2006, des travaux de réactualisation de ce Livre blanc sont en cours, afin de « prendre à bras le corps » la question du transport routier. Cette révision devra tenir compte de l'élargissement de l'Union européenne à dix nouveaux membres, de la faible croissance économique actuelle, du prix élevé du pétrole et des préoccupations nouvelles en matière de sûreté du fret.

Concernant la demande de transport, la Commission constate un changement notable :

côté marchandises, le fret ferroviaire a continué à perdre des parts de marché (en termes absolus, il a acheminé 4% de tonnes-km de moins en 2003 qu'en 2000, à l'échelle de l'Europe des 25, et de moins 6%, à l'échelle de l'Europe des 15).

La Commission considère que le constat dressé en 2001 par le Livre blanc et les objectifs qui en découlent sont toujours actuels. La révolution modale n'a pas eu lieu et la demande de transport par route (et les emplois qui vont avec) dicte toujours sa loi. Elle constate également la quasi impossibilité d'imposer un report modal au nom de l'environnement. Le 12 juillet 2005, les députés européens Ari Vatanen et Malcom Harbour ont organisé, dans le cadre de la réactualisation du Livre blanc, une conférence sur la politique des transports. Ari Vatanen a rappelé la nécessité de repositionner la politique des transports dans un « monde réel » et d'arrêter de dénigrer le transport routier.

La poursuite d'une telle politique de dénigrement ne peut que se traduire par une perte de compétitivité, déjà fort accentuée, des pays de l'Union dans

une économie mondialisée, tant que les camions et les marchandises ne peuvent pas être mis sur le train. Il estime que le transport doit être adapté au marché et considère le transport routier de marchandises comme le vecteur majeur du développement économique et social de l'Union européenne.

Rémy Prud'homme, professeur à l'université Paris XII, a présenté un état des lieux des transports en Europe avec deux faits majeurs : la faible possibilité de report

modal lié à la réalité physique des trafics et le coût d'investissement exorbitant. Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne, se fonde sur les principes suivants :

- > complémentarité des modes et non opposition
- > promotion de l'intermodalité quand cela est possible
- > réinvestissement dans les infrastructures de transport, après vérification de la pertinence économique des projets. Le

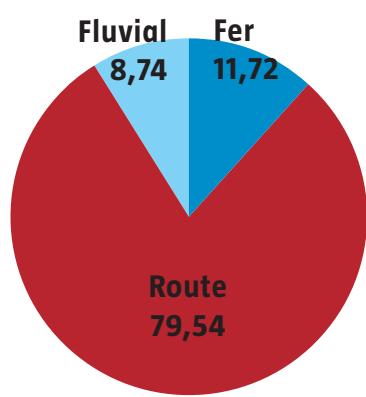
projet de communication sur la révision à mi-parcours du Livre blanc sur les transports se traduira par une adoption par le Collège, au tout début de l'année.

Le projet d'aménagement du contournement entre Menton et Sophia Antipolis s'inscrit pleinement dans la logique du réexamen du Livre blanc européen, et tout atermoiement, pour quelque raison que ce soit, nuira à la profession, mais surtout à l'intérêt collectif d'un département, d'une région et de ses habitants.

Echanges avec l'Europe : le fret routier restera prédominant

Quand on examine la part des modes dans les échanges de la France avec l'Union européenne des 25, on observe que la route occupe une place hégémo-

Part des modes sur le tonnage dans l'UE à 15 (en pourcentage sur tonnage)



A contrario, il est important de souligner que le transport maritime assure actuellement 28 % des échanges en terme de tonnage à l'intérieur de l'Union européenne. Compte tenu des politiques mises en place pour encourager les autoroutes de la mer, on peut considérer que le rééquilibrage d'ores et déjà opéré entre la route et la mer se consolide.

Quoiqu'il en soit, les flux routiers continueront à progresser. Il est clair qu'une telle tendance structurelle ne peut se renverser en quelques années.

Deux raisons principales expliquent cette situation :

Une mutation économique favorable à la route

nième. Les transports terrestres sont les moyens les plus utilisés pour le transport intracommunautaire. Il faut en particulier noter que cette part de la route ne cesse d'augmenter alors que l'on pourrait imaginer que certains modes soient plus performants sur longue distance.

Le commerce extérieur s'est nettement réorienté vers l'Europe, puisque ces échanges représentaient près de 60% en valeur dans l'Union à 15. Avec les 10 nouveaux pays entrés dans l'Union, le volume des échanges va encore s'accroître.

Sur une vingtaine d'années, la tendance lourde est sans surprise : la route ne cesse de progresser. Sur un marché (en tonnage) qui a augmenté de 59% en vingt ans, la route enregistre une progression de 137%. Dans le même temps, sur le même marché en progression, la voie d'eau enregistre une diminution de 26% de son tonnage et le fer de 34%.

En effet, la nature de l'économie contemporaine, le mode de production et de distribution, la généralisation des flux tendus imposent désormais un niveau de régularité, de rapidité et de qualité que seule la route semble être en capacité d'assurer.

L'analyse de la structure des flux explique cette explosion du fret routier. En effet, les marchandises « riches » ne cessent de progresser tandis qu'au contraire les marchandises « pauvres » diminuent. Ainsi, les produits manufacturés et les produits agroalimentaires représentent aujourd'hui nettement plus de 50% des marchés de la route et cette part ira en s'amplifiant.

C'est évidemment significatif du changement de nature de nos économies développées, désormais de plus en plus orientées vers les productions à forte valeur ajoutée, qui compensent ainsi leurs handicaps de compétitivité sur les productions moins élaborées, en provenance de pays où le niveau et



Norbert Huffschmitt/photo.CCI NCA

la structure des coûts de production sont plus favorables que dans les pays développés.

Les insuffisances structurelles du fer et de la voie d'eau

Si l'on comprend bien que la voie d'eau et le fer ne sont pas présents sur les petites distances, on peut s'étonner, en revanche, d'une telle chute à l'international.

Pour la voie d'eau, l'insuffisance des liaisons inter-bassins freine évidemment le développement de ce mode. Pour le fer, il en va différemment : théoriquement les réseaux existent et peuvent être interconnectés (concept d'interopérabilité). Malheureusement, dans la réalité, le fer manque de tout : de sillons, d'engins de traction et de conducteurs. Déjà handicapé par l'évolution de la structure de l'économie, le rail ajoute donc un second handicap, à savoir l'absence d'un vrai réseau fret. En effet, en Europe on ne dispose pas

↑ Le camion, si utile et tant dénigré...

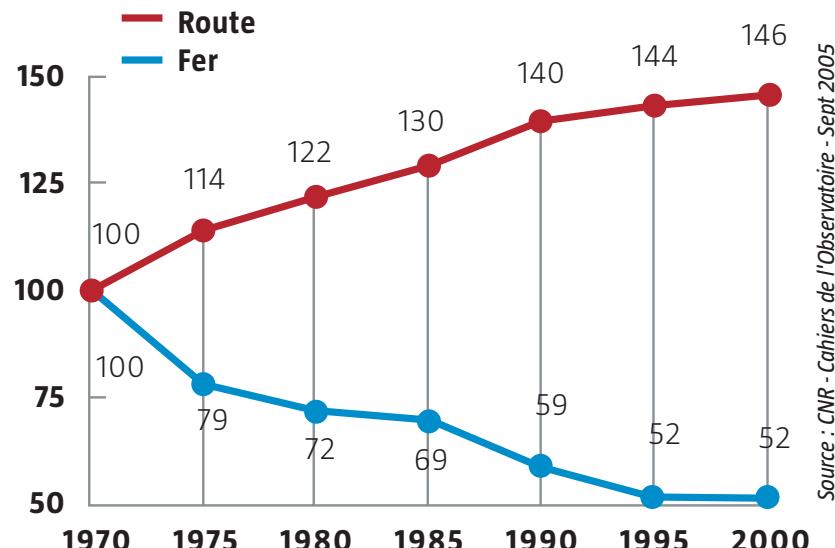
En vingt ans, sur un marché qui a augmenté, en tonnage, de 59 %, le transport routier a enregistré une progression de 137 %.

de réseau dédié (lignes, sillons, machines, agents), de sorte que le transport de personnes est toujours prioritaire. Le transport combiné, offrant le meilleur créneau de développement, est la première victime de cette situation. On est donc en droit de s'interroger sur son devenir...

De grands projets intermodaux, comme la liaison ferroviaire Lyon-Turin, le cabotage maritime, avec la voie maritime Toulon-Rome, ou les grands projets maritimes au départ de Nantes vers Bilbao, sont envisagés et doivent être soutenus pour favoriser un report modal. Il est en particulier indispensable que ces modes gagnent en efficacité et en fiabilité.

Pour autant, il convient de rappeler qu'en données nationales,
 > 2/3 des trafics sont régionaux (moins de 150 km)
 > la zone de pertinence du transport par rail dépasse 500 km.

Evolution comparée fer-route (indice 100 en 1970)



Source : CNR - Cahiers de l'Observatoire - Sept 2005

On peut donc affirmer qu'une part importante du trafic de marchandises est difficilement reportable sur d'autres modes.

Malgré la politique volontariste de modes alternatifs, les flux routiers continueront de croître avec l'essor des échanges européens.

Le transport routier de marchandises dans les Alpes-Maritimes

Notre département ne compte pas moins de 500 entreprises inscrites au Registre des transporteurs, et l'UPTAM-FNTR06 en fédère près de 200, ce qui représente environ 2 000 véhicules de toutes tailles et de toutes activités.

Plus de 90% des besoins quotidiens sont acheminés par la route (nourriture, produits frais, pharmacie, culture, HIFI, combustibles, matériaux...), qui reste le moyen de proximité le plus adapté au quotidien de chacun.

Le trafic de marchandises par mode terrestre (route ou fer) comprend :

> **le trafic de transit**, c'est-à-dire de passage : 15 millions de tonnes, soit 45% des flux

> **le trafic d'échanges** : 5 millions de tonnes, soit 15% des flux

> **la desserte locale** : 14,3 millions de tonnes, soit 40% des flux

Le flux local est quasiment équivalent en tonnage au flux de transit.

L'enjeu est donc double :

- > garantir l'acheminement des flux de transit et d'échange
- > mais aussi assurer le bon fonctionnement du fret local.

En effet, comment acheminer les produits fabriqués, transformés à partir des zones industrielles de Carros, Saint-Laurent-du-Var, ou Grasse, destinés aux commerçants et aux particuliers des Alpes-Maritimes ?

La grande distribution, l'agro-alimentaire, les produits industriels fonctionnent désormais en flux tendus. Dans la messagerie (redistribution de colis arrivés sur quais), de la grande surface à l'épicerie de quartier, qui peut être réactif ?

Qui peut assurer le réapprovisionnement régulier des rayons et l'acheminement en temps voulu des commandes auprès des commerçants des centres-villes ?

Qui, au départ des carrières, des cimenteries, permet à tout un pan de l'économie locale de fonctionner ?

Chaque entreprise, commerce ou particulier bénéficie, directement ou indirectement, de la flexibilité du transport routier de marchandises.

Une double problématique routière : congestion et sécurité

Aujourd'hui, cette flexibilité est rendue impossible par une carence de fluidité :> Les axes majeurs sont régulièrement saturés aux heures de pointe. Cette congestion est principalement due aux véhicules légers. Ainsi, selon les données d'Escota, sur l'année 2004, entre Cagnes-sur-Mer et Nice-Promenade, le trafic moyen journalier des véhicules légers et des deux-roues était de 141 000 véhicules (dans les deux sens

confondus), alors que celui des poids lourds était de 9 000 véhicules, soit seulement 6% des véhicules.

> Les incidents intervenus ces dernières années sur l'un des axes Est-Ouest ont conduit à une paralysie de tout le réseau et ont montré ainsi son extrême fragilité. Dernier exemple en date : la chute de pierres sur l'A8 avec, comme conséquences importantes, une forte gêne au trafic local, régional ou de transit.

Autre problème : la sécurité

L'axe majeur, l'autoroute A8, pose un véritable problème, notamment au Nord de Nice.

Il faut rappeler que les fortes rampes et les pentes de ce tronçon sont susceptibles de créer des problèmes d'échauffement des moteurs et des freins des poids lourds, pouvant s'avérer dangereux dans les tunnels, surtout en cas de fort trafic.

La nécessité du projet de contournement routier de Nice

Si l'on en croit les perspectives de trafics annoncées pour 2020, on peut être très inquiet si rien ne se décide concrètement et rapidement.

La quasi-paralysie actuelle des réseaux, l'évolution et l'augmentation des flux de transit dues à l'extension prévisible et inéluctable des échanges vers l'est de l'Europe, ne

peuvent que laisser envisager une dégradation et une aggravation irréversibles à court terme des conditions de circulation sur les axes existants.

Compte tenu des délais de réalisation des grands projets d'infrastructures (plusieurs années), il est impératif dès aujourd'hui, avant qu'il ne soit

trop tard, **d'inscrire une solution concourant à une amélioration sensible des conditions de déplacement.**

Il ne faut pas se contenter de solution minimaliste. Il faut un projet ambitieux et salvateur pour le département des Alpes-Maritimes et la région PACA.

Conclusion

POUR RETROUVER DES CONDITIONS NORMALES ET SATISFAISANTES EN TERME DE FLUIDITE ET DE SECURITE, L'UPTAM-FNTRO6 CONSIDERE QUE :

> LA REALISATION D'UN CONTOURNEMENT DE NICE EST ABSOLUMENT NECESSAIRE ET DOIT S'IMPOSER A TOUS A L'ISSUE DE CETTE CONSULTATION PUBLIQUE

> LA SOLUTION LONGUE ENTRE NICE-EST ET LES BREGUIERES (MOUGINS) PRESENTE LE PLUS D'AVANTAGES POUR REPONDRE A CET OBJECTIF.

