

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...

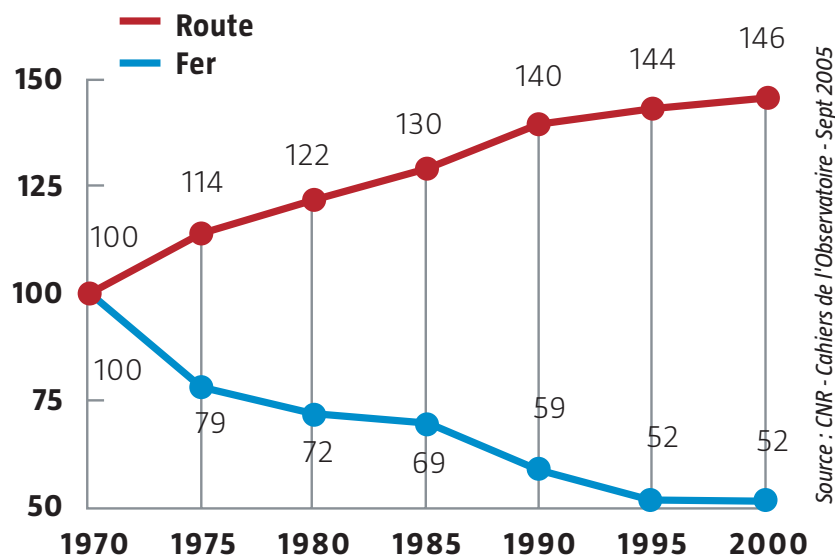
De grands projets intermodaux, comme la liaison ferroviaire Lyon-Turin, le cabotage maritime, avec la voie maritime Toulon-Rome, ou les grands projets maritimes au départ de Nantes vers Bilbao, sont envisagés et doivent être soutenus pour favoriser un report modal. Il est en particulier indispensable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



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.

