

QUEL TRANSPORT DE MARCHANDISES ?

Daniel Boudouin
Cret-Log ~ Jonction

Le **débat public**
sur le projet de
contournement routier
de **Nice**

- ➔ L'évolution de la demande en transports de marchandises est liée à la dynamique économique des territoires (*si la croissance est > 2 %, la valeur ajoutée du transport augmente + que celle de l'économie*)
- ➔ Elle ne peut s'analyser sans référence à l'organisation des entreprises (*les transports sont assujettis à la logistique, c'est cette dernière qui pilote le système*)

La mondialisation des échanges
L'exacerbation de la concurrence

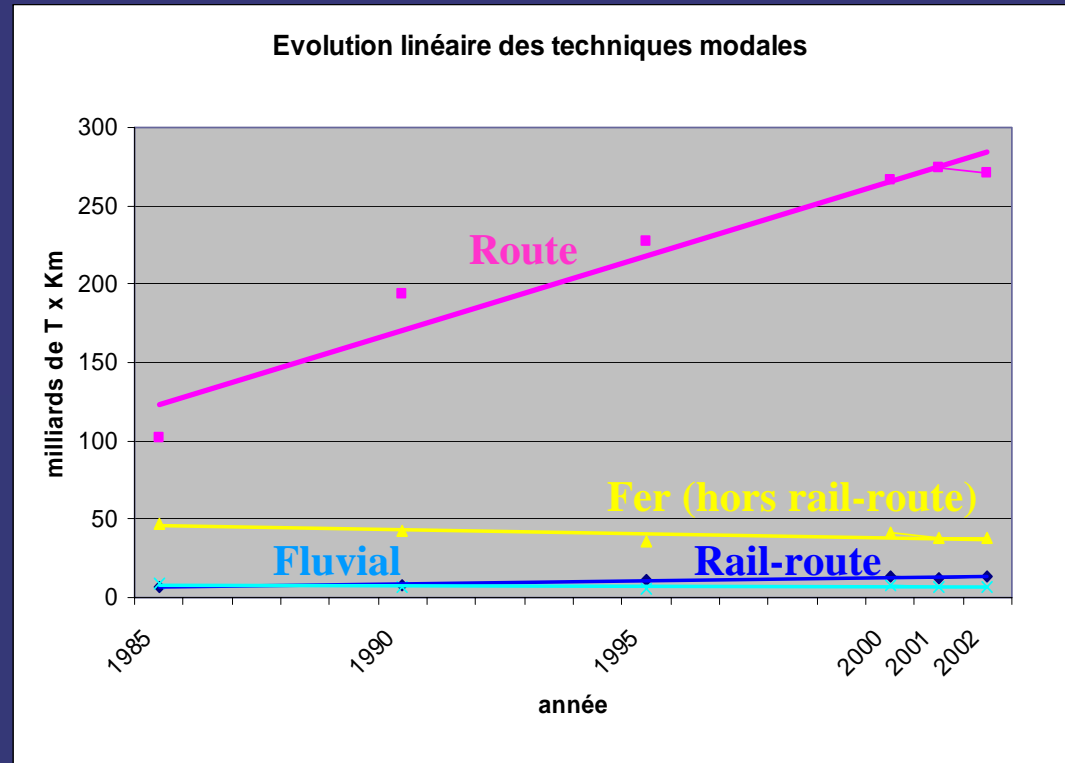


Autant d'éléments de
croissance (+ 3,3 % /
an depuis 25 ans)

Les notions de coût du transport, de qualité de service, ne sont qu'un aspect du problème.

Un triple constat :

- ⇒ Le mode routier s'affirme toujours plus (effets structurels, meilleure compétitivité)
- ⇒ La population souhaite (90 % des enquêtés) le développement d'autres modes
- ⇒ Les entreprises ne veulent pas être dépendantes d'un seul mode (le "risque" s'accroît)



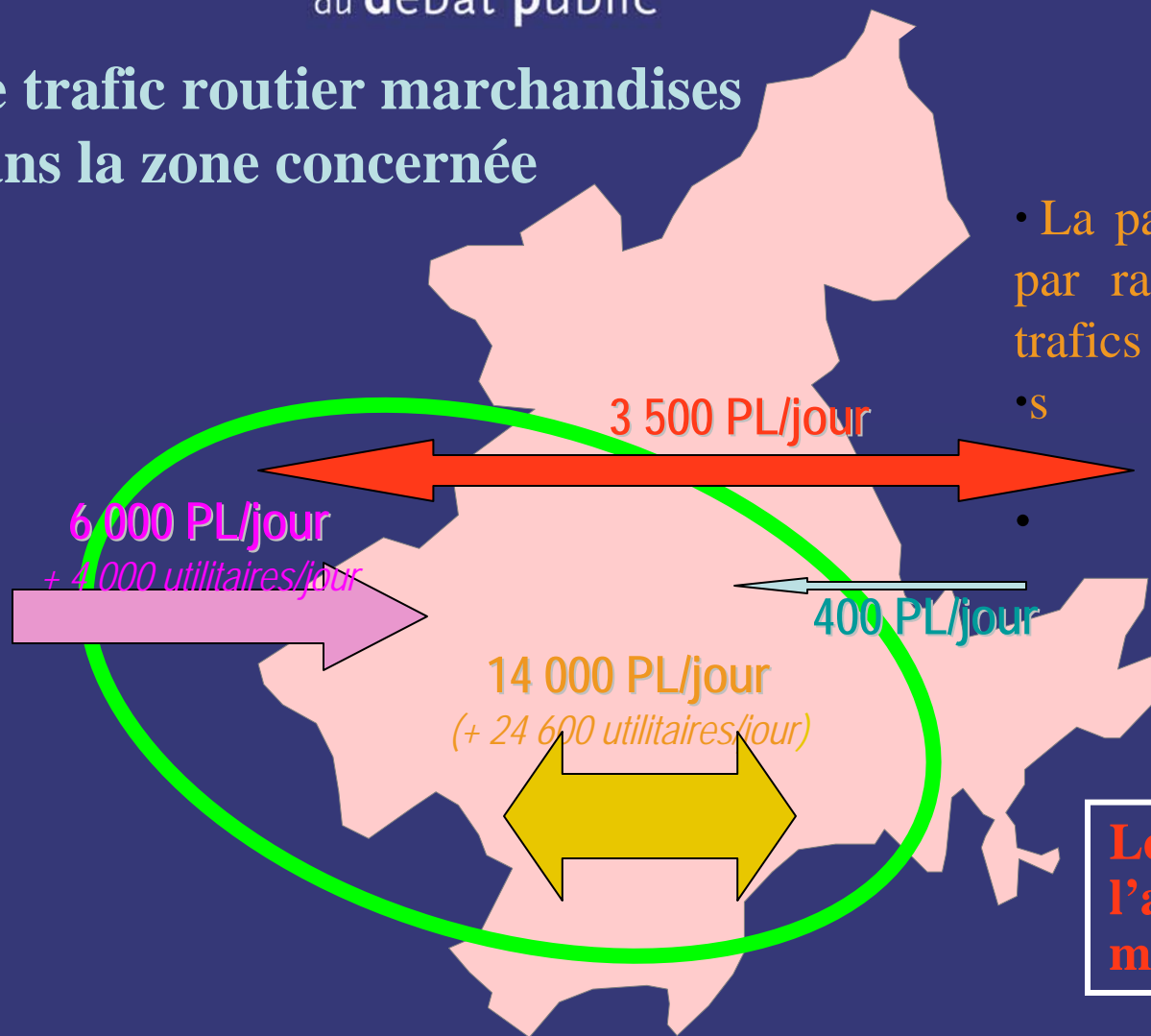
La multiplication des poids lourds sur autoroute est en due à la non adaptation des autres modes aux exigences des chargeurs

Sur autoroute trois types de trafic :

- ➔ **longue distance** (> 500 km), il concerne en moyenne 1 camion sur trois. Sur l'A8 le seul transit international Italie - Espagne représente 1750 PL/jour (équivalent d'une cinquantaine de trains)
- ➔ **moyenne distance** (100 à 500 km), il domine le trafic marchandises. La grande distribution est le moteur principal de la demande (à elle seule elle représente un tiers du trafic)
- ➔ **courte distance** (< 100 km), les volumes sont très fluctuants selon les lieux, les utilitaires sont majoritaires. Les produits du BTP, la logistique urbaine sont très présents au droit des agglomérations.

Dans les conditions géo-économiques actuelles seule la première catégorie peut être transférée de la route vers d'autres modes

Le trafic routier marchandises dans la zone concernée



- La part du transit reste faible par rapport à l'ensemble des trafics (15 % des PL).
- Ils sont majoritaires sur la A 8 la nuit.

Les flux qui intéressent l'agglomération sont très majoritaires

Le département des Alpes-Maritimes n'articule pas les flux

Des caractéristiques particulières qui en font :

- ➡ un espace logistiquement dépendant
- ➡ un espace qui “subit” les échanges

Sa situation frontière, l'absence de carrefour, un foncier rare et cher, la relative proximité de la zone “Marseille”, sont autant d'éléments qui font que les bases logistiques sont ailleurs.

Pour modifier les pratiques de transport, il faudrait changer :

- les organisations logistiques (quel foncier ?)
- les performances du réseau ferré (quel opérateur ?)

Quelle évolution ?

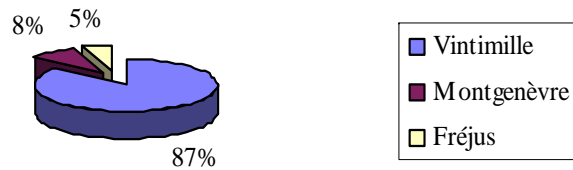
Une valeur alarmiste : 60 % de camions en plus dans 20 ans

Sauf à modifier la demande (un autre débat ...), les actions visant à orienter différemment les flux portent sur l'offre et la politique des transports.

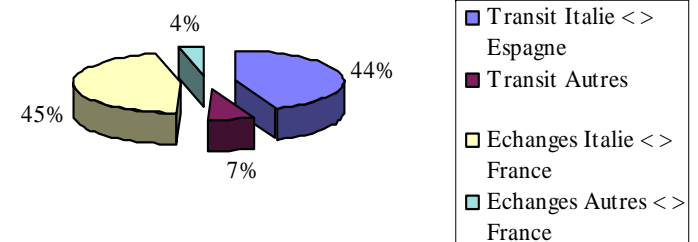
Report modal

- ➡ **Autoroutes de la mer.** Les données géo-économiques ne sont pas très favorables aux flux français. C'est à l'extérieur qu'il faut chercher les gains les plus substantiels (Espagne - Italie)
- ➡ **Fer.** La part est aujourd'hui très faible pour les Alpes-Maritimes (3% en émission, 9 % en réception). Il sera difficile d'évoluer vers des schémas très différents à l'avenir. Seul le transit peut se reporter facilement (Lyon-Turin)

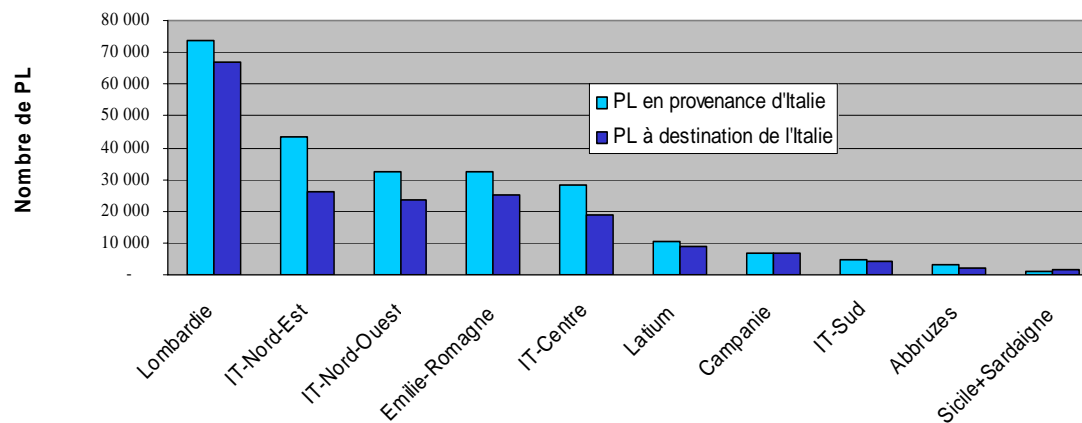
Répartition du transit PL Italie - Péninsule
Ibérique par passage alpin



Répartition PL à Vintimille



Part des différentes régions italiennes dans les échanges avec la péninsule
Ibérique
au point frontière de Vintimille



Vintimille

Une croissance des poids lourds inéluctable ?

Toute évolution significative demandera du temps :

- ➡ les systèmes logistiques en place répondent à des critères (localisation, contrats, ...) qui ne peuvent changer rapidement
- ➡ les organisations socio-économiques qui accompagnent le transport sont lentes à changer

Le “discours” de ces 10 dernières années n’a pas été suivi d’effet

Une réflexion doit s’engager sur le transport moyenne distance