

***Débat public sur le  
Contournement routier de Nice***

*Quel trafic poids lourds en 2020 ?*

*Quel rééquilibrage en faveur des  
transports maritimes et ferroviaires ?*

*Antibes, le 24 novembre 2005*

*Jacques Molinari, secrétaire  
scientifique du GIR Maralpin*

# ***La Côte d'Azur et le transit international de marchandises***

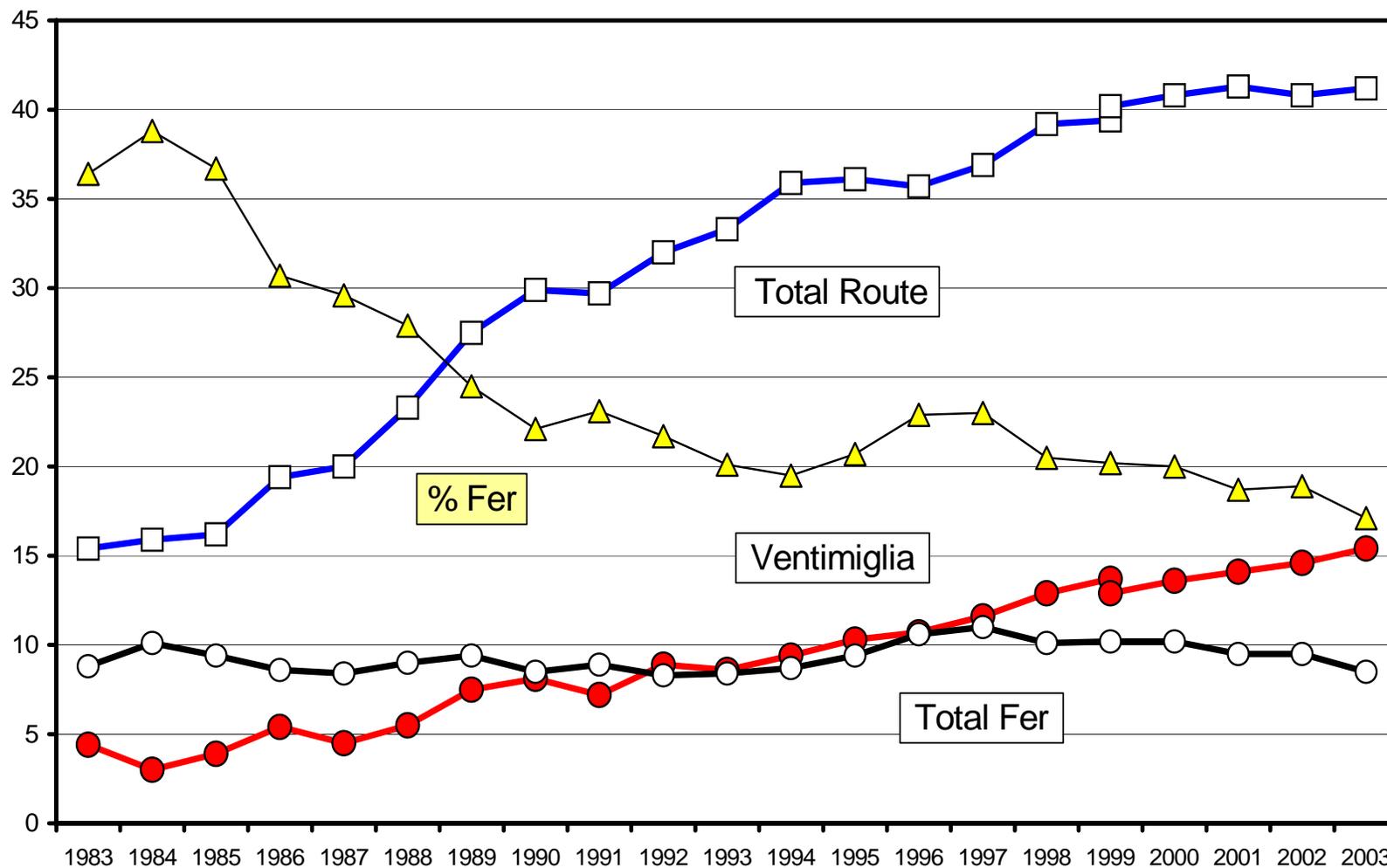
Première partie

Le scénario tendanciel

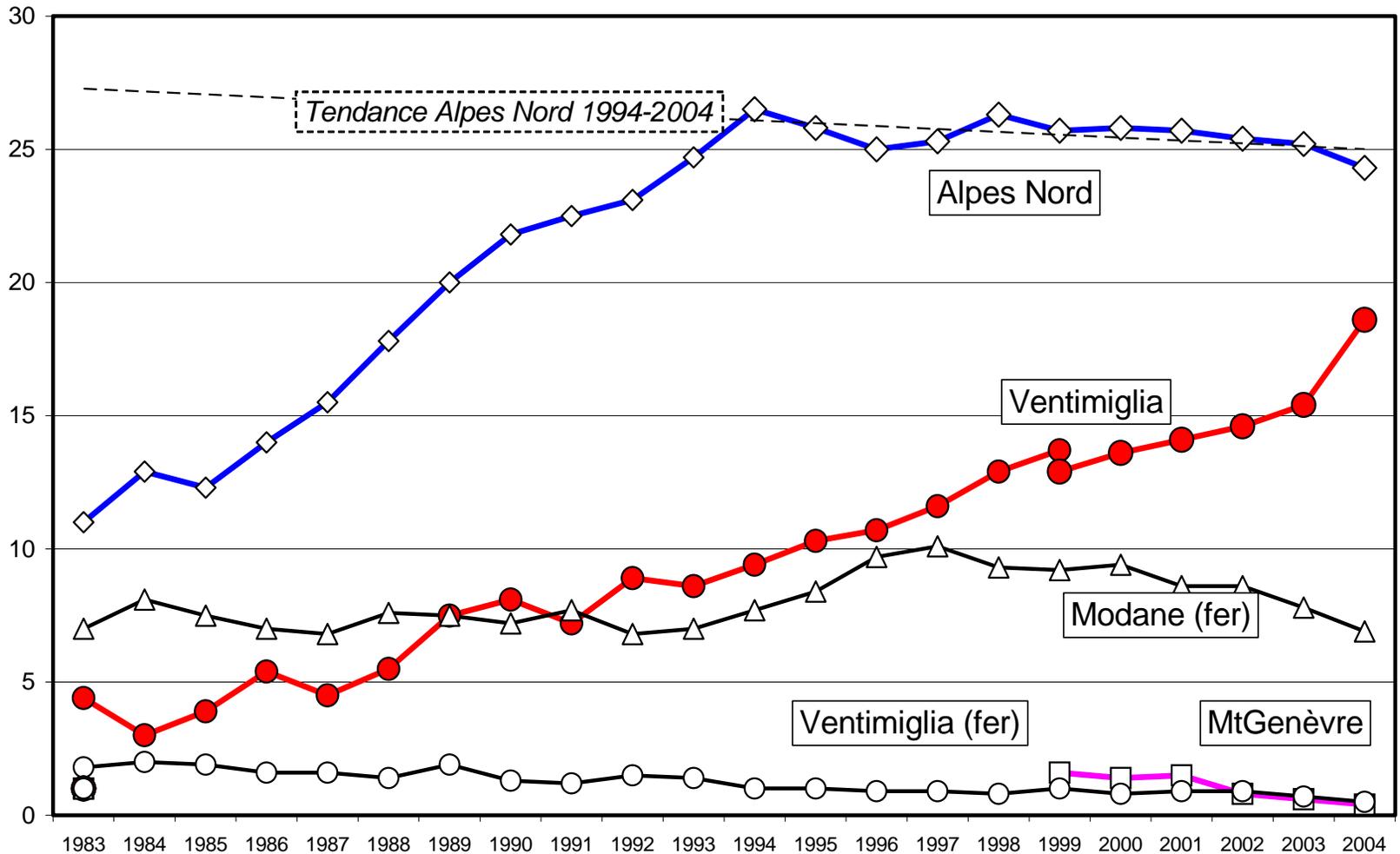
Un déséquilibre de plus en plus  
marqué à notre détriment

# Évolutions comparées des trafics fret transalpins (Fr-It)

[ millions de tonnes/an ]

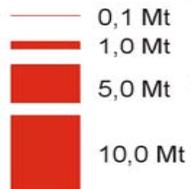


# Évolution 1983-2003 du trafic marchandises à travers les Alpes franco-italiennes

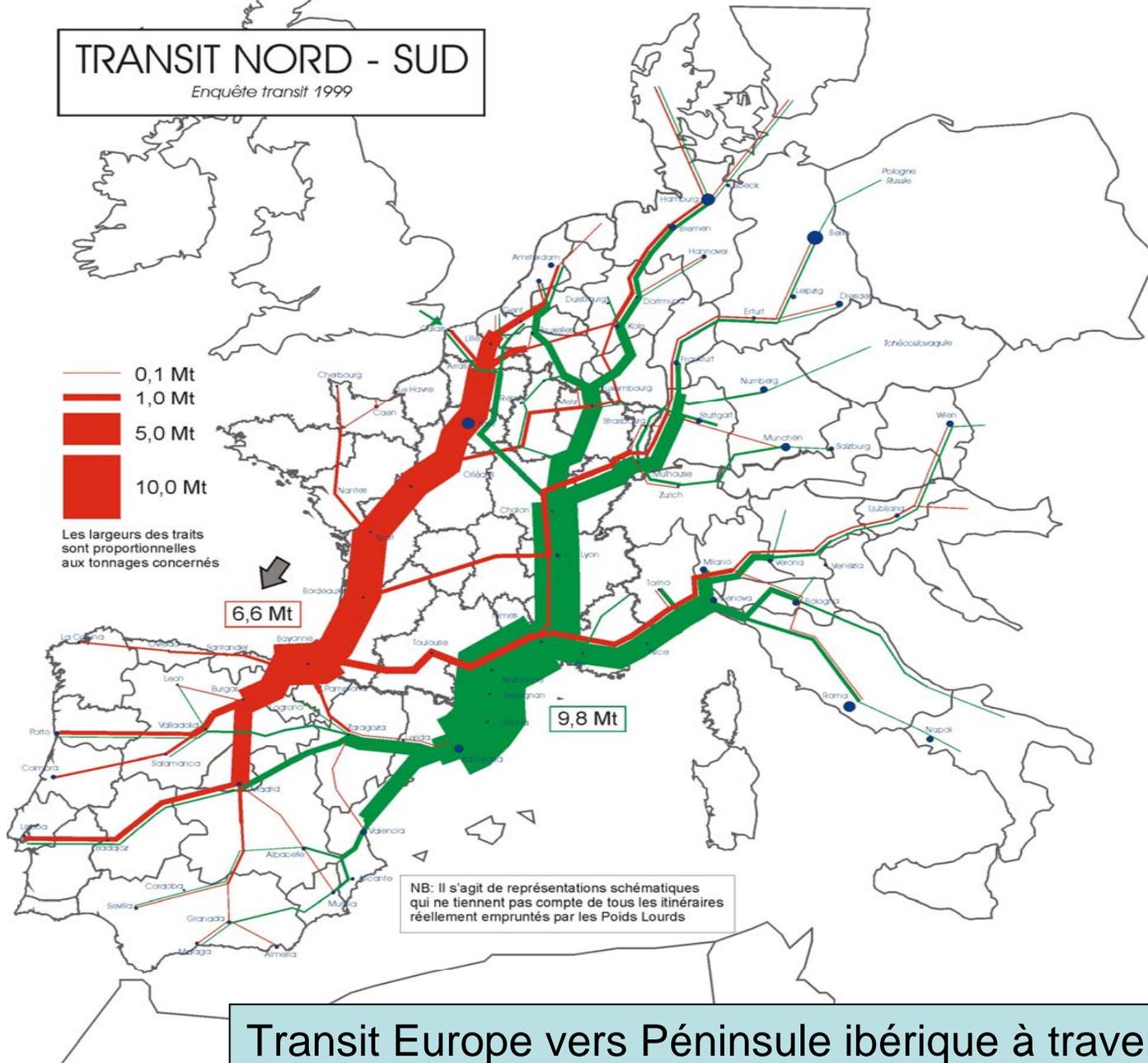


# TRANSIT NORD - SUD

Enquête transit 1999



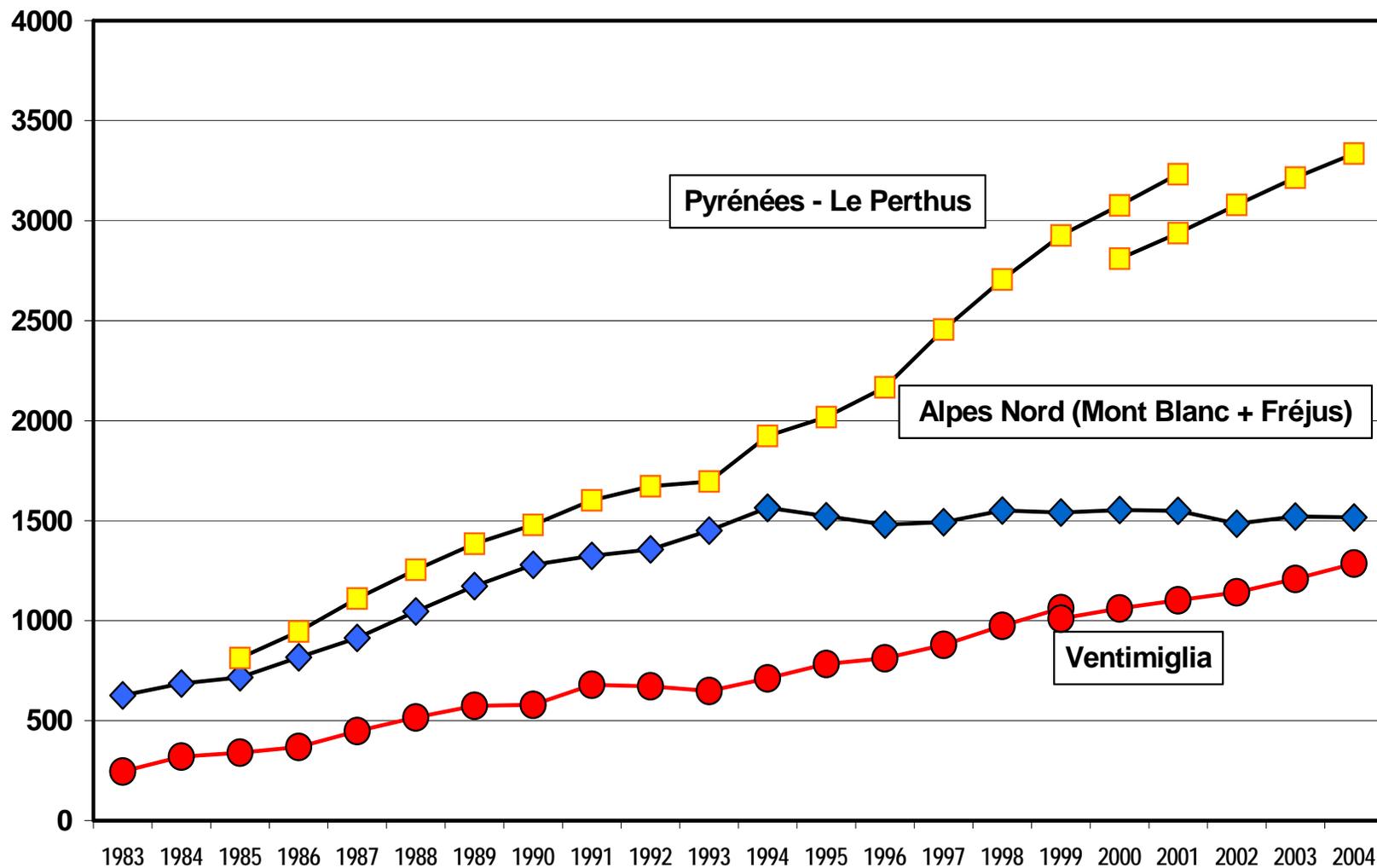
Les largeurs des traits sont proportionnelles aux tonnages concernés



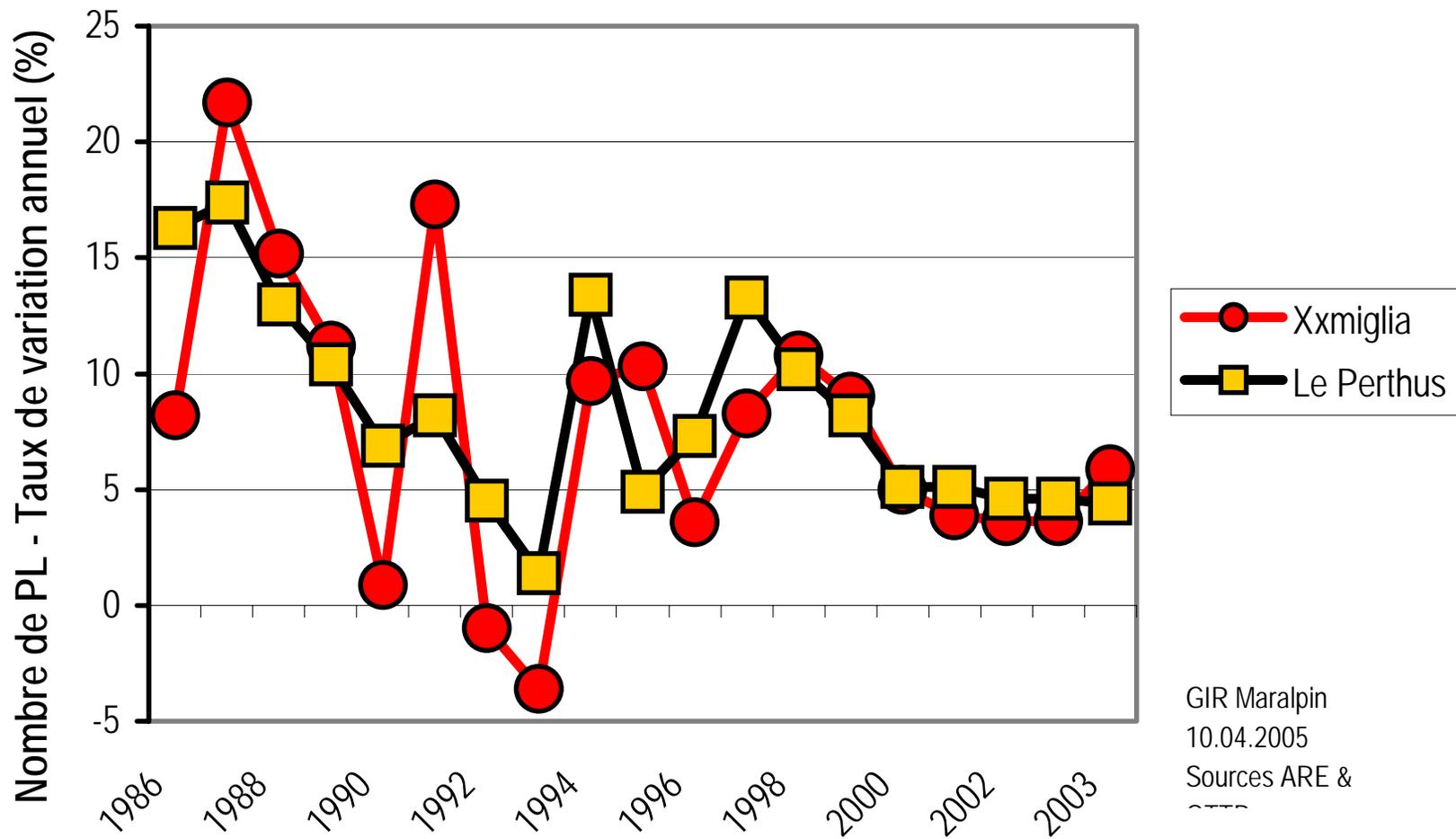
NB: Il s'agit de représentations schématiques qui ne tiennent pas compte de tous les itinéraires réellement empruntés par les Poids Lourds

Transit Europe vers Péninsule ibérique à travers la France

# Évolutions comparées du nombre annuel de Poids Lourds franchissant les Pyrénées Orientales et les Alpes Franco-italiennes (en milliers)



# Taux de variation annuel [Nb de Poids Lourds] Corrélation Catalogne-Côte d'Azur



# Le franchissement (alpin) de Vintimille

## Une situation inquiétante

- Occupe désormais le 1<sup>er</sup> rang des franchissements alpins franco italiens et le second de l'arc alpin en transit (après le Brenner)
- Trafic total annuel :
  - Nombre de PL : 1 300 000 [ + 6,4 % entre 2003 et 2004 ]
  - Tonnage : 18,6 millions T [ + 20,8 % entre 2003 et 2004 ]
- Transit O/D hors de France :
  - Nombre de PL : 58 % [ + 17,2 % entre 2003 et 2004 ]
  - Tonnage : 62,5 % [ + 23,4 % entre 2003 et 2004 ]

[ Statistiques Alpinfo (Office fédéral du développement territorial) 2004 ]

***La Côte d'Azur  
et le transit international  
de marchandises***

Seconde partie

Pourquoi changer de cap ?

# Transports et qualité de l'air en PACA

[ Profil environnemental régional (DIREN – Version 3 ; août 2004)]

Transports : 75 % pétrole consommé ; 50 % de la pollution

- Développement intense des infrastructures routières
  - Étalement urbain : périurbanisation quasi continue du littoral
  - Mode de vie "tout auto" [doublement en 15 ans des distances parcourues]
  - Extrême retard en transports collectifs
- Manque de volonté politique et de vision stratégique des élus

## Pollution atmosphérique

- 1<sup>er</sup> rang national pour le dioxyde de soufre [SO<sub>2</sub>]
- 2<sup>ème</sup> pour le monoxyde de carbone [CO]
- 2<sup>ème</sup> pour les composés organiques volatils
- 2<sup>ème</sup> pour les émissions de CO<sub>2</sub> (effet de serre)
- 3<sup>ème</sup> pour les monoxydes d'azote [NO<sub>x</sub>]
- L'une des 4 régions d'Europe les plus polluées par l'ozone

# Assumer nos engagements internationaux

- Convention de Rio sur les changements climatiques  
Signée en 1992. Du texte de cette Convention, est découlé le **Protocole de Kyoto** sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre ; adopté cinq ans plus tard et entré en vigueur le 16 février 2005
- Convention sur la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen  
Adoptée à Barcelone le 10 juin 1975 ; assortie d'un **Plan d'action pour la Méditerranée** (PAM) ; ratifiée par la France le 16 avril 2001 ; en vigueur le 9 juillet 2004
- Convention alpine  
Signée en novembre 1995 par tous les pays de l'Arc alpin (dont Monaco) ; entrée en application en France le 15.04.96 et en Italie le 27.03.00 ; **Protocole Transports** signé par la France & l'Italie le 31.10.00

# ***La Côte d'Azur et le transit international de marchandises***

Troisième partie

Le scénario tendanciel

(1) Quels objectifs ?

(2) Comment les atteindre ?

# Traversée et desserte des Alpes-Maritimes

## Réseau maillé articulé sur La Bocca, Nice & Xxm



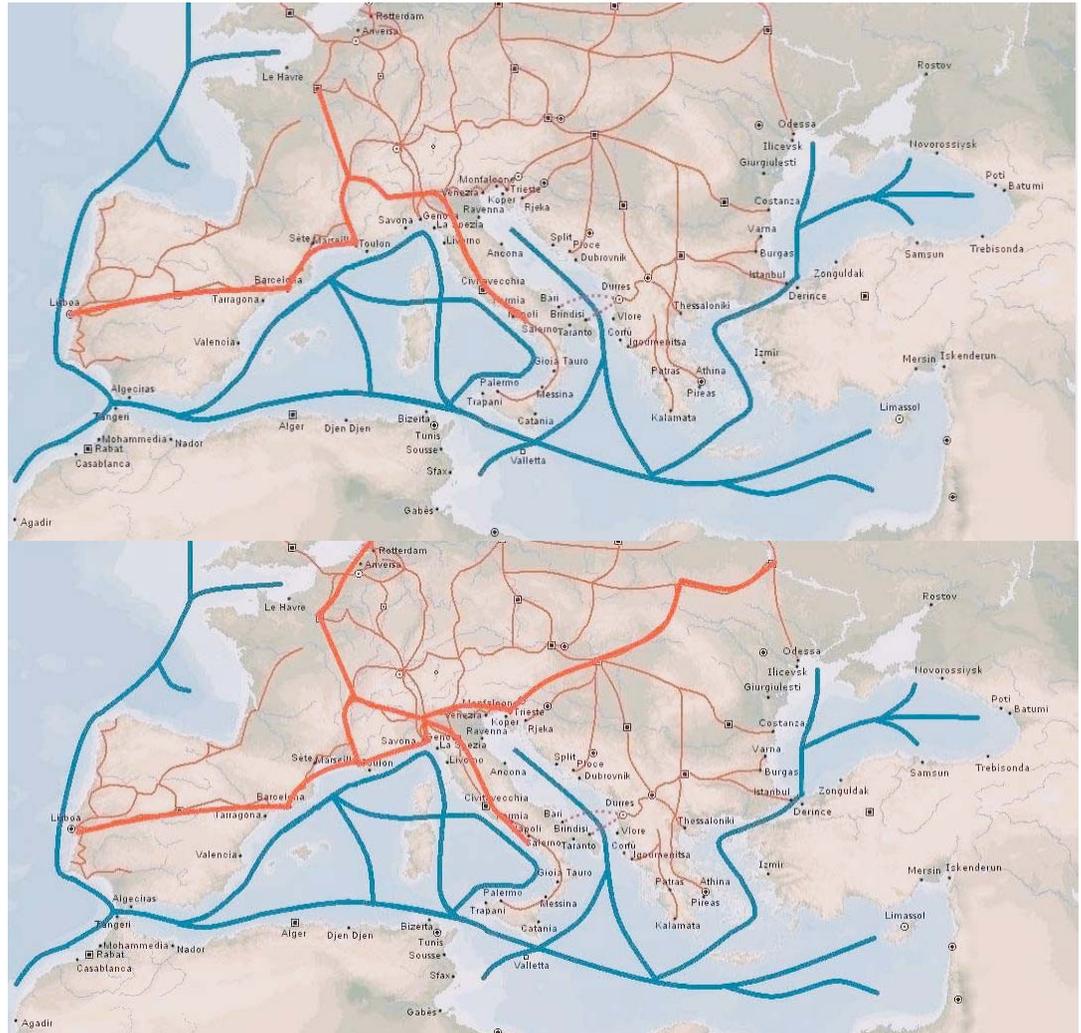
# L'arc Méditerranéen à la croisée de courants transeuropéens E-W et transocéaniques N-S

Deux approches complémentaires

**Phocéenne** (à dominante N-S)

**Génoise** (à la croisée d'itinéraires N-S & E-W)

Genova nell'alleanza del Nordouest  
(Torino-Milano-Genova)  
[G. Russo]



# Le cabotage maritime ne peut tout résoudre à lui seul

## Le linee di Autostrade del Mare tra Italia, Francia e Spagna



- Plus économique que par voie de terre, le cabotage ne prend pourtant pas son essor [ 250 PL/jour (50 % de la capacité offerte)] en dépit de subventions sur l'espace maritime italien [ ReteAutostradeMediterranee (2005)]

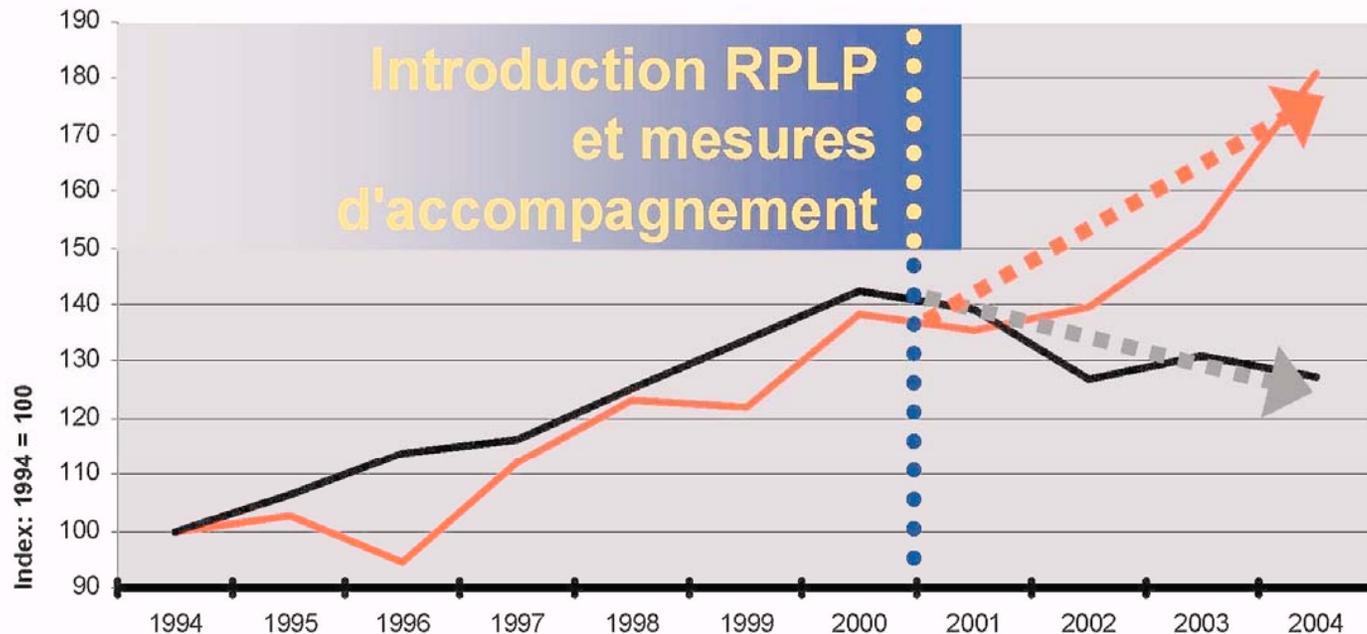
# La politique suisse de transfert modal

[ Kurt MOLL (Office fédéral des transports) – Alpes 2020 - Chambéry (13.10.2005)]

## Trafic marchandises transalpin



7.10.05 / mok



— Rail: trafic combiné

— Route: courses transalpines >3.5t

# Quelques ratios et indicateurs

- Traversées alpines : investissements
  - Suisse (NLFA-AlpTransit) [Lötschberg + Gothard] (*en cours*)  
10,6 Md € pour 31,5 Mt
  - France (Lyon-Turin) 7,9 Md € pour 49,7 Mt
  - Ratio Suisse/France : 2,1
- Plans nationaux de transport
  - PGT Italien (2001-2010) : Fer = 2 x Route
  - SSC (2000-2006) : Fer = 0,85 Route
- Côte d'Azur – Projets routiers
  - Résorption points noirs : 1 Md €
  - Contournement de Nice : 1,5 – 3 Md €