

**Troisième réunion du débat public
sur le projet de contournement routier de Nice
Antibes, le 24 novembre 2005**

**Quel transport de marchandises, quel trafic poids lourds en 2020 ?
Quel rééquilibrage en faveur des transports maritime et ferroviaire ?**

[Extrait du Compte rendu (transcription par les soins de la CPDP)]

Deuxième intervention des invités

40

Roger CAPELETTI

Président de la Fédération des Alpes-Maritimes - Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)

Jean HOULGATTE

Président du Conseil de développement de la CASA

Jacques MOLINARI

Secrétaire scientifique du GIR-Maralpin

Jacques MOLINARI Secrétaire scientifique du GIR-Maralpin

Monsieur Houlgatte a parfaitement abordé le problème du transport des marchandises. Ce dernier ne peut être traité que dans une démarche autre que celles exposées au sein de cette tribune. Nous devons, sans tarder, mettre en œuvre une démarche rétroactive, c'est-à-dire fixer des objectifs puis chercher à les atteindre.

Je souhaiterais revenir sur un aspect que le GIR-Maralpin n'a cessé de défendre : les questions de transports et de déplacements doivent être traitées dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Depuis les lois de décentralisation, nous avons assisté au mitage industriel de la France entière, accompagné de la réalisation d'autoroutes qui ont favorisé le déplacement des camions. Nous sommes aujourd'hui victimes de cette dispersion des activités industrielles et techniques et d'un réseau routier essentiellement conçu pour les camions. Remonter la pente ne sera pas facile et nous ne savons pas vraiment comment nous y parviendrons. Peu d'actions dans ce sens ont été engagées dans le département des Alpes-Maritimes. C'est pourquoi nous devons tourner nos

regards vers nos voisins européens. A ce propos, je regrette que la CPDP n'ait pas retenu les propositions que nous avons faites au cours des premières rencontres, bien avant l'ouverture du débat public. Nous avons alors insisté sur le fait que la CPDP devait consulter et éventuellement inviter nos voisins européens à intervenir sur cette tribune. D'autres CPDP l'ont fait, non sans efforts ni réticences, mais les résultats en ont été extrêmement positifs. Aujourd'hui, le débat sur le projet de contournement routier de Nice est largement entamé, pourtant nous n'avons toujours pas eu le plaisir d'accueillir nos voisins italiens.

Par ailleurs, je m'aperçois, en écoutant les propos de Monsieur Croc, que nous sommes ici peu informés de ce qui se passe au-delà de nos frontières. Pour l'anecdote, il y a deux jours, deux responsables de la SNCF ont été ravis d'être conduits jusqu'à Gênes par nos soins, pour découvrir les infrastructures ferroviaires italiennes et les programmes d'investissement réalisés en Ligurie pour développer le fret et le chemin de fer.

Les Italiens ont également une longue expérience du cabotage maritime, même si ce service n'est pas aussi fructueux qu'ils l'espéraient. Actuellement, la capacité de transport maritime du bassin nord méditerranéen est de 550 camions par jour ; le taux de remplissage atteint à peine 50 %. Ce n'est pas une raison pour se décourager. Cette remarque vaut également pour le fret par voie ferrée. Je suis désolé d'entendre Monsieur Croc prétendre qu'il ne sert à rien de prévoir la mixité de la ligne. Actuellement, le trafic fret sur cette ligne est d'un demi-million de tonnes par an. Il s'élevait à 2 millions de tonnes par an il y a 20 ans. A cette même époque, le trafic routier était de 3,5 millions de tonnes par an. En 20 ans, le trafic routier a été multiplié par six, tandis que le trafic ferroviaire était divisé par quatre. Parallèlement, en Italie, la totalité de la ligne était à voie unique. Aujourd'hui, de grands travaux sont réalisés sur cette voie afin de la doubler et d'adapter ses caractéristiques aux exigences du transport actuel. Je refuse d'entendre des propos prétendant qu'il n'est pas possible d'acheminer un certain nombre de trains de marchandises sur cette ligne. Il est au moins possible de faire autant qu'il y a 20 ans !

Nous sommes de fervents partisans de la ligne Lyon-Turin et nous devons tout faire pour qu'elle se réalise. Mais, est-il suffisant de ne disposer que d'une seule ligne ferroviaire franco-italienne ? Dans le même temps, et bien avant nous, les Suisses auront réalisé les deux percées de base de la NLFA. Rapportés à la tonne traversant les Alpes, les investissements suisses représentent le double des investissements consentis par la France pour réaliser la ligne Lyon-Turin. Rapporté à la population des deux pays, le rapport serait de 1 à 20.

Il y a deux jours, le Directeur des Transports de la région Ligurie me détaillait le programme ferroviaire de la région. Le montant des investissements consentis s'élève à 7,5 milliards d'euros d'ici 2012. La plupart des chantiers sont déjà engagés, y compris le Tercio-Valico, un tunnel de 35 kilomètres, tracé pour une vitesse de 260 km/h, mixte fret-voyageurs. Parallèlement, la France propose une A8 ter, après de nombreuses précautions oratoires qui ont fini par faire reconnaître qu'il ne s'agit pas d'un projet de contournement de Nice à strictement parler.

Les poids lourds ont beau être moins nombreux que les voitures, ils pèsent considérablement sur la fluidité du trafic. Les représentants du maître d'ouvrage en sont parfaitement conscients. J'en ai pour preuve l'exemple suivant : il y a quelques semaines, lorsque l'interruption de la circulation des poids lourds a été opérée sur le réseau routier des Alpes-Maritimes, la fluidité du trafic était considérable. Il suffit donc de réduire le trafic poids lourds pour que la circulation s'améliore. Quelle fluidité gagnerons-nous avec la mise en route des TCSP ou la desserte littorale

de la ligne historique !

Tant qu'une ligne nouvelle mixte traversant la totalité des Alpes-Maritimes ne sera pas mise en œuvre, il n'y a aucune raison d'entreprendre un quelconque tracé autoroutier dans ce département.

Xavier GODARD

Monsieur Molinari souhaite commenter le graphique projeté sur l'écran.

Jacques MOLINARI

Ce graphique qui présente l'expérience suisse appuie l'analyse de Monsieur Houlgatte : les décisions politiques sont déterminantes sur les résultats du trafic de marchandises transalpin : les pointillés rouges et noirs illustrent le développement du rail et de la route qui n'aurait pu se faire sans les mesures mises en œuvre par les pouvoirs publics, dont l'efficacité est remarquable.

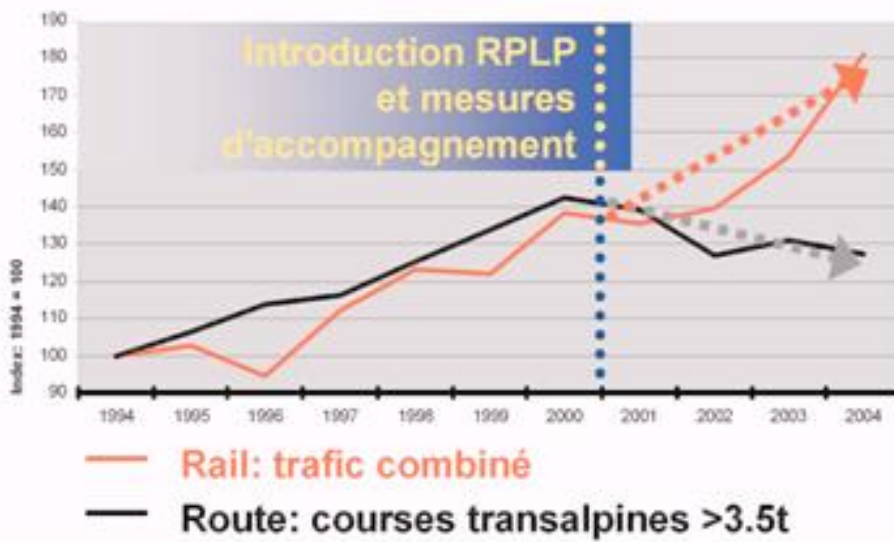
Xavier GODARD

Je vous remercie pour cet éclaircissement. Ce document sera joint au dossier thématique et pourra être consulté.

La politique suisse de transfert modal

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

Trafic marchandises transalpin



© B. Merzlin - Dp CrNice - Fédérations et Transfert modal - Artibus - Juin 4, 11x5

*