

**Résumé de la réunion ORT / ADAM
du 17 novembre 2003
Au Cros de Cagnes :
« les transports de marchandises dans les Alpes-Maritimes »**

Le panorama du transport de marchandises – généralités – le contexte des Alpes-Maritimes

**Daniel BOUDOUIN, CRET LOG
Jacques MOLINARI, GIR MARALPIN**

Quelques constats :

- la politique des flux tendus entraîne une parcellisation des envois et donc leur multiplication,
- Hiatus entre le discours sur l'objectif de doublement du fret ferroviaire et la réalité traduite par l'augmentation continue du transport routier.
- Une leur optimiste : rupture notée au cours des dernières années entre les niveaux de croissance économique et de croissance du transport de marchandises.
- Importance de la part du transport des matériaux et minéraux dans le transport de marchandises
 - o *Débat sur l'éloignement des sites d'exploitation des carrières et les conséquences en termes d'acheminement des matériaux.*
- Les premiers partenaires régionaux échangeant avec les Alpes-Maritimes sont le VAR et les Bouches du Rhône.
- Les premiers partenaires des Alpes-Maritimes en échange extra-régionaux sont Rhône Alpes et l'Île de France.
- Stagnation du trafic nord des Alpes franco-italienne.
- Vintimille avec 1,10 M de poids lourds est un des principaux points de franchissement routier de l'arc alpin avec un taux record du trafic de transit de 51,5 % ([Pour en savoir plus, lien vers le fichier Carbureacteur.ppt](#))
- *débat sur le coût transport*
 - o *Le juste coût ?*

- Rapport de 1 à 2 entre le coût de péage autoroutier pour un poids lourd et un véhicule léger.
- Prise en compte des coûts externes

Projet concernant l'alimentation de l'aéroport en carburacteur

Franck GERVAIS, Service Bases aériennes, DDE 06

- Aujourd'hui, la desserte de l'aéroport en carburant se fait par camion depuis le site de PUGET SUR ARGENS (lui même alimenté depuis FOS par pipeline),
- Besoins de l'aéroport
 - Aujourd'hui : 4 450 m³ en moyenne hebdomadaire en hiver
6 500 m³ en moyenne hebdomadaire en été, avec des pointes à 1 100m³ / jour
 - En 2020 (avec une hypothèse de croissance de 2,8 % par an) :
7 700 m³ en moyenne hebdomadaire en hiver,
11 400 m³ en moyenne hebdomadaire en été, avec des pointes à 1 800 m³ / jour
- Aujourd'hui, 8 000 mouvements de PL/ an avec des pointes de 100 AR /jour,
- 3 projets en concurrence :
 - Un projet par pipeline terrestre avec un tracé nord : le principal obstacle à sa réalisation est lié à son acceptation environnementale et à l'incertitude concomitante sur le délai de réalisation (expropriations...)
 - Un projet basé sur le fret ferroviaire, le site d'arrivée prévu étant le MIN FLEUR : le principal obstacle à la réalisation est lié aux aspects techniques (capacité de la voie ferroviaire littorale) ; d'autres aspects notamment environnementaux ne favorisent, pas non, plus cette solution
 - Une solution maritime avec l'alimentation par bateau depuis FOS (un bateau par semaine avec une capacité passant de 5 000 à 10 000 m³), avec arrimage à une bouée située à 1,2 km de l'aéroport et alimentation d'un réservoir tampon situé en extrémité sud de l'aéroport, puis alimentation par pipe terrestre du réservoir exploitants : pas de difficulté majeure si ce n'est les nécessaires travaux préalables de consolidation de la partie sud de la plate-forme aéroportuaire.
- Durée estimée des études et des travaux : 36 mois ([Pour en savoir plus, lien vers le fichier Stat transports Alpes-maritimes.ppt](#))

Débat :

- Une 1^{ère} réalisation permettant de donner à la mer une fonction utilitaire.
- Souhait d'étendre cet usage de la mer à d'autres types de transport.

Sécurité du transport de marchandises sous les tunnels routiers

Florence FREDEFON, chargée de mission exploitation de la route, DDE 06

Depuis l'accident du tunnel du Mont Blanc, sortie de la circulaire du 25 août 2000 avec mise en place de la CESTR (Commission d'Evaluation de Sécurité des Tunnels Routiers).

Fret ferroviaire

Lionnel GRAND, Directeur délégué fret adjoint SNCF – commercialisation

- En France, le fret ferroviaire représente 20 % du transport de marchandises,
- Dans les Alpes-maritimes, 1,02 M de tonnes sont transportés dont 877 MT de transit (France-Italie),
- Politique de dynamisation prochainement menée par la SNCF avec 2 axes majeurs :
 - o la réduction des coûts qui passera par une politique d'investissements, en particulier en matériel roulant,
 - o l'amélioration de la qualité des services, avec une organisation autour de 12 zones locales (ZL méditerranée = PACA + LR) permettant d'approvisionner 5 grands axes à fort débit.

Débat :

- *Besoin de la formalisation d'un projet à moyen terme, en particulier pour les Alpes-Maritimes optimisant les espaces ferroviaires de St Roch, Cannes la Bocca et Vintimille.*

Participants

Jean-Marc AMBIELLE	ORT
Daniel BOUDOUIN	CRET-LOG
Michel BRANTHOMME	ORT
Roger CAPELETTI	FNTR 13 -06
Louis COSTEPLANE	ORT
Jacques DARDEL	GIR MARALPIN
Jean-Luc DECOUX	AFT
Florence FREDEFON	DDE 06/SGER
Franck GERVAIS	DDE 06 / SBA
Christophe GLORAIN	CRCI PACA
André GOENINNE	DRE PACA
Lionnel GRAND	SNCF
Claude JULIEN	FNAUT-PACA
Yves LEME	DRE
Brigitte MAHIEU	ESCOTA
Paul MARTEAU	UNICEM
Albert MARTIN	DRE PACA
André MERIAUX	CETE Méditerranée
Jacques MOLINARI	GIR MARALPIN
Jacques MOSNIER	Aviation civile
Louis NEGRE	Président de l'ADAM
Michèle PERON	ADAM
Eric POURTAIN	CYPRES
Michel SACHER	CYPRES
Claude SAUVAIGO	CANCA
Patrick SAUZE	DDE 13

