

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL RÉGIONAL

ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE DU 16 MAI 2006
« VALLÉE DU RHÔNE ET ARC LANGUEDOCIEN »

INTERVENTION DE MONSIEUR BUSSEUIL
AU NOM DU COLLÈGE I - ENTREPRISES

J'interviens au nom du collège 1 entreprises mais également en tant qu'acteur du transport sur la Vallée du Rhône puisque la CCI de la Drôme que je préside gère un port de commerce et vient de mettre en place une base conteneurs.

Malgré les interventions de collègues en commission 5 et les efforts du Président Roch, rapporteur, nous estimons que l'avis du CESR ne met pas assez l'accent sur les conséquences négatives pour l'économie de la vallée du Rhône et donc l'emploi, si rien n'est fait pour accroître la capacité des axes routiers et autoroutier parallèlement au développement des autres modes de transports.

Nous devenons progressivement une zone à éviter par les touristes, alors que comme l'a souligné Jean Charles Simiand en commission, le secteur du tourisme est un secteur créateur de richesses, essentiel pour Rhône-Alpes qui est la deuxième et troisième région de France la plus importante derrière PACA pour le nombre de nuitées et la consommation touristique.

80,7% des touristes utilisaient la voiture pour se rendre en Rhône Alpes en 1998. Il sont 83,8% à utiliser ce mode de déplacement en 2003.

Sans amélioration de la fluidité routière, nous allons perdre des investisseurs et demain être confrontés à des délocalisations.

Enfin, un certain nombre de territoires, notamment ardéchois, vont connaître une perte d'attractivité démographique et économique.

Ceci doit être clairement dit.

Il est bien sûr confortable de n'exprimer dans cette assemblée que des demandes de meilleure qualité de vie, qualité environnementale, et par voie de conséquence, s'opposer à la création d'infrastructures nouvelles quelles qu'elles soient.

Nous pensons en revanche que le maintien et la création d'emplois pour nos générations de demain est la priorité ; ce qui ne veut pas dire pour autant qu'on peut réaliser des infrastructures au mépris de la qualité environnementale et des propriétaires fonciers.

La vallée du Rhône tire son développement depuis le Moyen-âge de sa situation de voie de passage. Il faut continuer à valoriser cette caractéristique, au risque d'être marginalisés au profit des grands corridors Nord-Sud au centre de l'Europe qui relie les ports de la mer du Nord à la Méditerranée via les tunnels de base en cours de modernisation ou de construction : LÖTSCHBERG-SIMPLON ouvert en 2007, SAINT GOTHARD en 2016, BRENNER en 2025.

Voici la vision des entreprises.

Encore faut-il rajouter que redonner des capacités au mode routier ne veut pas dire continuer à délaissier les autres modes pour les marchandises.

Je l'ai déjà dit : A Valence, nous le mettons en œuvre sur le plan fluvial, et non sans difficultés compte tenu des évolutions de Marseille – Fos.

Près de 66% des marchandises destinées à la France sont importées par les ports étrangers et la part relative de Marseille – Fos en trafic conteneurs baisse chaque année.

Remonter la part du trafic fluvial sur le fleuve passe aussi par le retour à la paix sociale dans les ports français.

Par rapport à 2004, le trafic conteneurs en 2005 a cru de 11% à Rotterdam, 9% à Anvers, 8% à Barcelone et régressé de 1,7% à Marseille (source Direction générale de la Mer et des Transports). La croissance du trafic fluvial que chacun souhaite dépend d'une nouvelle dynamique de nos ports maritimes.

Nous souhaitons également un nouvel essor du mode ferroviaire qui connaît la régression depuis plus d'une décennie.

Le fret ferroviaire, peut être hautement compétitif sur le créneau spécifique de la longue distance.

C'est un créneau étroit, absolument pas à la dimension de la saturation autoroutière de la Vallée du Rhône, mais en créneau en plein développement, extrêmement utile pour nos entreprises. Sur ce créneau, le camion ne devrait pas avoir sa place.

Depuis la libéralisation du fret ferroviaire en Europe, l'arrivée de nouveaux acteurs ferroviaires a fait bondir les trafics entre 1995 et 2004 de +70% en tonnes – kilomètres au Royaume-Uni, +67% aux Pays-Bas, +36% en Autriche, +24% en Allemagne.

En France, la part modale a encore régressé pendant cette période.

Voici les faits. Au-delà des vœux pieux, il faut donc passer à l'acte.

Les entreprises ont besoin, je le répète, de tous les modes de transport.

Sans modernisation ou construction nouvelle d'infrastructures, et sans qualité de services retrouvée pour tous les modes, elles seront contraintes, pour les plus concurrencées, à trouver ailleurs le chemin d'une nouvelle compétitivité.

Elles veulent souligner à travers ce débat public, les enjeux de modernisation des infrastructures de l'axe et d'amélioration de leur qualité de services, tous modes confondus, j'insiste bien.

Sans réponse positive des Pouvoirs Publics, on ne pourra leur reprocher de contribuer au déclin économique de cet espace, qui inéluctablement se trouvera marginalisé par rapport à une Europe dont la dynamique se déplace vers l'Est.

Je vous remercie de votre attention.