



Mouvement des Entreprises de France  
**MEDEF Ardèche**

RECU le

19 JUIL 2006

676

*Le Président*

Monsieur Philippe MARZOLF  
Président  
Commission du Débat Public  
Vallée du Rhône et Arc Languedocien  
26, boulevard Saint Roche  
84000 AVIGNON

RT/MB 6.703

Guilherand-Granges  
le mardi 4 juillet 2006

Monsieur le Président,

Vous voudrez bien trouver joint la contribution écrite du MEDEF de l'Ardèche en souhaitant qu'elle puisse enrichir le débat ouvert sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.

Si nous ne pouvons que nous féliciter de l'organisation de cette consultation, nous tenons à vous faire part des réactions des chefs d'entreprises présents au débat qui s'est déroulé à PRIVAS, le mercredi 28 juin.

Ils ont regrettés, d'une façon unanime, un débat détourné des objectifs réels, se contentant bien souvent d'une vision quasi exclusive sur les conséquences de l'émission de CO2 en oubliant largement la problématique de la circulation dans le couloir Rhodanien.

Je vous remercie de l'intérêt que vous porterez à la contribution de notre organisation et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de toute notre considération.

Jean-Régis CHAZALLON

**CONTRIBUTION ECRITE DU MEDEF DE L'ARDECHE**  
**AU DEBAT SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLEE DU RHONE**  
*(validée et approuvée à l'unanimité lors du Conseil d'administration du jeudi 6 juillet 2006)*

Quelques remarques et orientations concernant l'argumentation développée lors du débat public qui s'est tenu le mercredi 28 juin à Privas.

***Possibilités de transfert modal limitées mais unanimité pour souhaiter que se développent d'autres modes de transports.***

Il convient tout d'abord de prendre en compte les possibilités de transfert modal. Il n'y a, en effet, aucune opposition de principe des milieux économiques à voir se développer le transfert modal. Les Professionnels s'y emploient d'ailleurs en développant la voie d'eau sur le Rhône et la Saône. Toutefois, les trafics concernent uniquement l'import et l'export via le port de Marseille-Fos dont le poids relatif dans le bassin méditerranéen ne cesse de fléchir. La voie d'eau ne peut prendre majoritairement le relais des trafics routiers de la Vallée du Rhône qui sont avant tout des transports de « cabotage » courte distance.

Le transfert route-rail est lui aussi souhaitable au nom du développement durable, mais aussi pour la fiabilité qu'il apporte aux entreprises qui pratiquent le transport massifié sur de longues distances. Le potentiel de Poids Lourds « transférable » reste néanmoins très faible en rapport des 15 000 PL/jour sur l'A7 et l'A9. Par ailleurs, pour ce qui concerne l'Ardèche, l'aménagement de la ligne ferroviaire de la rive droite du Rhône est peu envisageable en raison de son tracé qui traverse villes et villages, des contraintes du relief qui empêche tout aménagement rationnel compatible avec un financement raisonnable.

Enfin, il est important de prendre en compte la nature captive du trafic de la Vallée du Rhône. Ainsi, entre Lyon-Montpellier, la distance moyenne parcourue par les VL est de 84 km, celle des PL de 111 km. Seulement 12% des VL et 26% des PL font le trajet de bout en bout. Seul un tiers des PL est en transit hors des trois régions concernées. Ce n'est pas pour rien que le projet d'autoroute ferroviaire entre le Luxembourg et la frontière espagnole (Lorry Rail) ne prévoit que deux trains par jour à partir de juin 2007. En utilisation maximum (2009), ce service devrait monter à 480 PL / jour, qu'il convient de comparer aux 15 000 PL / jour actuels qui fréquentent les autoroutes A7/A9.

***L'augmentation de la capacité autoroutière est plus que nécessaire, elle est économiquement inévitable.***

La mobilité va continuer à croître, le mode routier restant très dominant, 70 à 80% de part de marché si l'Etat met en place une politique ferroviaire volontariste. L'essentiel de la problématique de la saturation provient donc des VL qui représente plus de 80% du trafic et pour lesquels il y a peu de solutions envisageables, sauf à fermer temporairement les entrées d'autoroute pour assurer la fluidité des trafics de transit, ce qui serait une aberration économique et une atteinte aux libertés de circulation. La modulation des péages n'apparaît pas comme une solution efficace puisque le trafic est majoritairement captif et à des horaires difficilement modulables pour la plupart des VL.

Le transfert des flux de circulation sur la RN 7 ne peut être efficace car, même mise à 2 x 2 voies, celle-ci ne sera jamais adaptée, n'étant pas un itinéraire continu, et étant trop en milieu urbanisée pour recevoir une circulation beaucoup plus importante que celle d'aujourd'hui.

De plus, la demande de transport se concentre de plus en plus sur les centres de production et de consommation, donc sur les axes très fortement urbanisés, telle que la Vallée du Rhône, (à l'étranger, corridors Nord-Sud, Pays-Bas - Allemagne - Suisse - Autriche - Italie).

Enfin, l'autoroute est « payée » par les utilisateurs, alors que tous les autres modes réclament de très lourds investissements que l'Etat ne veut/peut financer que très partiellement.

***Une évidence : l'opposition à une augmentation de la capacité autoroutière aura de très graves conséquences.***

L'opposition au renforcement de la capacité de l'A 7 ou à son délestage grâce à la réalisation du projet d'A 79, aura des répercussions importantes sur l'activité et la richesse d'une vallée de dimension européenne qui repose sur la qualité de ses infrastructures de transport. Ces situations de circulation dégradée toucheront directement les deux départements « jumeaux » de l'Ardèche et de la Drôme et qui se manifesteront par :

Une baisse du tourisme. L'Ardèche reçoit une activité touristique de proximité et de court séjour qui ne se déplace qu'en voiture !;

- Un glissement des entreprises vers la Vallée du Rhône, positionnement qui leur permet d'assurer une logistique plus efficace, des coûts de transports minorés et une réactivité plus forte ;
- Un double handicap pour l'Ardèche qui, enclavée, ne peut optimiser, par un accès facilité, ses atouts que sont la Grotte Chauvet, le PNR des Monts et Val d'Ardèche, l'activité liée au thermalisme, son site d'exception du Mont Gerbier de Joncs et qui subira les effets d'une congestion croissante comme un frein supplémentaire à son activité économique général.

Refuser d'adapter et de moderniser le réseau d'infrastructures autoroutières pour créer de la valeur ajoutée, c'est prendre la responsabilité d'engager notre territoire tout entier dans un déclin économique.

***Ne pas se tromper de débat et poser les bonnes questions.....***

Le débat public a habilement été orienté vers les conséquences du rejet de CO<sup>2</sup> et son impact environnemental. Le CO<sup>2</sup> et l'utilisation du pétrole comme énergie de combustion reste une donnée technique dans les transports pour une durée de 20 à 40 ans. Les progrès technologiques vont progressivement apporter d'autres solutions et permettront d'utiliser d'autres énergies pour se déplacer. Poser comme préalable incontournable, l'impact de la circulation autoroutière dans la Vallée du Rhône sur la dégradation de la couche d'ozone relève de l'erreur d'échelle et du parti pris. Il est important de dissocier la réalité du « tuyau » ( A 7 ), sa capacité d'absorption et la fluidité de sa circulation, de l'énergie utilisée et des conséquences de fonctionnement du moteur à explosion.

Ce n'est donc pas au nom du CO<sup>2</sup> qu'il faut remettre en cause les projets d'augmentation de la capacité autoroutière de ce territoire, mais tout au contraire de les défendre au nom de leur opportunité économique et sociale.

Par contre il est impératif d'aménager rapidement la Vallée du Rhône, et de définir, à une échelle beaucoup plus longue, son organisation, la desserte de l'Ardèche, une meilleure répartition des services publics entre la Drôme et l'Ardèche grâce à infrastructure autoroutière améliorée, pivot d'un réseau routier irriguant.

Le véritable enjeu, c'est quels atouts on veut et on peut se donner, pour, tout en ayant une attitude respectueuse de l'environnement, chercher à garantir les emplois de demain en Ardèche. Les trafics sont créateurs de richesse et le seront encore plus demain en raison d'une mondialisation accentuée.

## ***En conclusion***

Le MEDEF de l'Ardèche demande à ce qu'un équilibre soit respecté dans la prise en compte des arguments de chacun et que soient bien pesées et analysées les conséquences économiques de certaines orientations.

Les milliers d'acteurs économiques (entreprises, artisans, commerçants, professions libérales et de services, entreprises et particuliers vivant du tourisme) veulent aussi que leurs messages unanimes en faveur des infrastructures autoroutières existantes ou en projet, bien intégrées dans leur environnement, soient pris en considération pour la richesse et le développement qu'elles apportent au territoire. Car l'intérêt général dépend directement de l'intérêt économique et la force et la solidarité d'un territoire de la vitalité de son tissu artisanal et industriel.

Au-delà des positions dogmatiques qui dépassent très largement la problématique locale de saturation de circulation, les représentants des entreprises ardéchoises veulent exprimer clairement l'enjeu sur l'asphyxie progressive de l'A 7 pour les populations de la moyenne Vallée du Rhône et des départements du Sud Rhône-Alpes. Sans mesures immédiates, l'autoroute A 7, déjà saturée, va connaître de graves perturbations qui conduiront à de nombreuses périodes de paralysie et à sa fermeture ponctuelle comme cela se produit de plus en plus fréquemment.

Les solutions de report sur le réseau local sont impensables, la capacité des modes non routiers à absorber la forte croissance de circulation étant malheureusement trop limitée. Les exemples donnés par les fermetures ponctuelles en raison d'accidents graves ont démontré l'incapacité du réseau traditionnel à absorber les transferts de flux de circulation.

Qui peut raisonnablement et sans mauvaise foi prétendre que la RN 86 ou la RN 7 « réaménagées » pourront prétendre à prendre le relais de l'A 7 ?

Le MEDEF de l'Ardèche rappelle que les entreprises sont par la fiscalité, les premiers contributeurs des Collectivités territoriales. Il soutient que dans un contexte où il faut diminuer les prélèvements pour limiter les pertes de compétitivité, la priorité doit être donnée à l'efficacité dans l'utilisation des fonds publics. Cette efficacité passe par l'investissement autoroutier, le payeur étant l'utilisateur. Il souhaite que ceux qui préconisent un report modal massif de faire preuve de réalisme économique et financier :

- Comment organiser le transfert modal massif des VL alors que les mesures proposées surtout pour les PL ne représentent que 20 % du trafic ?
- Combien les Régions et les Départements vont-ils payer et sur qui vont-ils prélever les sommes nécessaires pour développer l'usage souhaité du mode ferroviaire ?

Ne pas décider de l'amélioration de la fluidité routière de l'axe, parallèlement à tous les efforts que souhaitent les entreprises pour que le fer soit mieux utilisé, c'est contraindre les acteurs économiques de l'Ardèche à de lourds handicaps : perte de compétitivité sachant que le transport et la logistique représentent 7 à 15 % du produit acheté par le consommateur, et perte d'attractivité de notre territoire.

De tout temps, la Vallée du Rhône a drainé l'économie grâce à sa fonction d'axe de transport local, régional, national et européen. Cette dynamique a rejailli sur les territoires limitrophes.

Dans une économie qui se mondialise, cet atout devient encore plus déterminant.

Certains pays européens l'ont bien compris et aujourd'hui l'axe Nord - Sud français qui emprunte la Vallée du Rhône est directement concurrencé par les grands corridors Nord -Sud au centre de l'Europe.

Le MEDEF de l'Ardèche rappelle que la mobilité des hommes et des marchandises est le premier facteur de développement économique et social et s'oppose à toute mesure qui tendrait à la réduire. Le MEDEF de l'Ardèche souligne le fait que si le projet de l'A 79 n'était pas retenu, il conviendrait pour éviter une disparition accélérée du tissu industriel ardéchois de prévoir la réalisation de barreaux autoroutiers reliant la Vallée du Rhône aux pénétrantes ardéchoises afin d'assurer une déserte efficace de ses bassins d'activités et en priorité celui de l'Ardèche méridionale. Même si la réalisation de ces accès aura pour conséquence immédiate la nécessité d'accroître la capacité de l'A 7.

L'autoroute n'est ni un privilège ni la caractéristique d'un mode de vie mais une nécessité économique et sociale qui permet en tout premier lieu la circulation sécurisée des hommes et des marchandises et les déplacements raisonnés et fluidifiés des hommes et des marchandises.

Le MEDEF de l'Ardèche ne saurait admettre que le manque de volonté politique et l'absence d'une « véritable » décision puisse aboutir au déclin économique de son département. Il attend donc des Pouvoirs Publics et des Elus politiques que ceux-ci favorisent le développement des entreprises ardéchoises qu'elle que soit leur activité. Un trafic autoroutier fluide, un service ferroviaire performant et compétitif et à sa juste proportion le transport fluvial peuvent y contribuer ensemble.

30 juin 2006

En annexe intervention de Pierre BONHOMME, Président du MEDEF de l'Ardèche lors l'Assemblée Générale qui s'est déroulée le septembre 2005.

Certes, ces propositions, concernant le désenclavement des bassins d'activités et l'amélioration souhaitée du domaine routier départemental, transféré ou pas, s'éloignent quelque peu de l'objet du débat public mais - « comme tous les chemins mènent à Rome et que les petits ruisseaux font les grands rivières... », les conséquences d'une meilleure irrigation du territoire ardéchois et d'un accès facilité à l'autoroute ne feront qu'accentuer la nécessité d'une meilleure circulation sur l'A7 ou la création d'un nouvel axe autoroutier irriguant le piémont de la partie Sud-est du Massif Central tout en assurant les échanges entre la péninsule ibérique et le Nord de l'Europe.

*« En premier lieu, je crois qu'une fois pour toutes, il convient de se positionner clairement pour une infrastructure autoroutière qui de toute façon se fera par la force du trafic entre le nord de l'Europe et la péninsule ibérique.*

*Nous avons assez perdu de temps ! Les pas de deux et même quelque fois les demi-tours, nous auront simplement fait perdre une vingtaine d'année !*

*Cette infrastructure est une nécessité !*

*Aujourd'hui, il est de l'entière responsabilité des élus de prendre acte de cette volonté de désenclavement en soutenant unanimement ce projet d'axe structurant et à l'Administration de prendre les mesures urbanistiques conservatoires.*

*A moyen terme, et si je devais résumer succinctement les attentes des chefs d'entreprise je dirais, ce que chacun sait, la priorité est au désenclavement de nos quatre bassins d'activités que sont Annonay, Le Cheylard, Aubenas et Privas.*

*Ce désenclavement passe par l'amélioration de routes jusqu'alors nationales et qui, à l'exception de la 102, classée en GLAT par le Gouvernement, sont maintenant dans le giron du Département.*

*- pour Aubenas, tout passe après les travaux en cours autour de Villeneuve de Berg, par un accès direct à la Vallée du Rhône et à l'A 7 en donnant la priorité à une déviation de contournement du Teil cohérente .*

*- pour ce qui concerne Privas, la situation est un peu moins difficile avec la déviation de Brune et d'Alissas, il reste cependant à traiter efficacement la traversée du Pouzin et .....celle du Rhône par la construction d'un pont ;*

*- pour le Cheylard, la route départementale 120 n'est plus, entre Beauchastel et St Sauveur de Montagut, adaptée à son trafic et comporte des portions où l'insécurité routière est le lot quotidien des usagers.*

*- la RN 82, qui désert Annonay va être achevée ; il est maintenant impératif de mettre en route sa connexion à l'A 7 en projetant dès à présent une ouverture vers Grenoble et vers l'Arc transalpin.*

*- enfin, pour ce qui est de la RN 86, nous devons nous faire à la réalité d'un axe périurbain C'est une route de « cabotage » dont il convient de sécuriser les parties les plus accidentogènes.*

*Cela ne se fera pas demain mais il est capital dès aujourd'hui de se retrouver unis pour faire de la route notre priorité de développement !..... »*