



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Drôme

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

Valence, le 19 juillet 2006
Politique des transports dans
la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien

Monsieur le Président,

Vous voudrez bien trouver en pièce jointe la contribution du Medef de la Drôme au débat public sur la politique des transports dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien.

Je vous en souhaite bonne réception et vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma parfaite considération

Bernard GERVY

Président



**OBSERVATIONS À L'OCCASION DU DÉBAT PUBLIC SUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS
DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET ARC LANGUEDOCIEN**

- Les entreprises de la Drôme sont à l'écoute de leurs concitoyens qui sont aussi des **clients**.

Le développement durable est désormais au cœur des stratégies des entreprises, grandes, petites et moyennes.

Elles privilégient en conséquence des modes de conception et de production **responsables**.

Pour ce faire, elles développent leurs compétences en s'appuyant largement sur leurs ressources internes mais aussi sur leurs conseil habituels et notamment leurs organisations professionnelles, interprofessionnelles et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme.

Cette dernière est particulièrement active et reconnue comme leader national du réseau français des CCI en matière de Développement Durable.

La CCI de la Drôme vient d'implanter sur le site à enjeux de Rovaltain dans un immeuble HQE® le centre de ressources INEED (**IN**novation pour l'**E**nvironnement et l'**E**conomie **D**urable de Rhône Alpes).

La volonté des entreprises de la Drôme de contribuer au Développement Durable se traduit chaque jour par des investissements importants, des formations nombreuses pour leurs dirigeants et salariés.

- Nos concitoyens sont également, et à juste titre, très soucieux des questions de sécurité et ils ne manqueront pas de relever que les autoroutes sont 4,5 fois moins dangereuses que les routes nationales (taux de tués pour 100 millions de Km parcourus de 0,45 alors que les routes nationales ont un taux de 2,03).
- Le débat public, tel que nous l'avons perçu jusqu'à présent est muet sur la question du développement économique de la Drôme.

Que se passera-t-il en terme d'activité économique, et donc d'emploi, si les infrastructures ne remplissent plus leur fonction essentielle : permettre la circulation des biens et des personnes afin de favoriser les échanges et leur développement ?

- Le débat n'a pas abordé le développement des techniques qui ont déjà permis des progrès considérables en terme de nuisances sonores et d'émission de gaz nocifs.

Les techniques doivent également permettre de répondre à des cahiers des charges qui sont là pour imposer aux acteurs de l'aménagement du territoire le respect légitime des attentes de nos concitoyens.



Ceci étant rappelé :

1. Il y a unanimité des milieux économiques pour souhaiter plus de transfert modal.

- Les Professionnels s'y emploient en **développant la voie d'eau** sur le Rhône et la Saône.
Mais les trafics concernent seulement l'import et l'export via le port de Marseille – Fos dont le poids relatif dans le bassin méditerranéen ne cesse de baisser. La voie d'eau ne peut prendre majoritairement le relais des trafics routiers de la Vallée du Rhône qui sont d'abord de courte distance.

- Le transfert **route – rail** est très souhaitable au nom du développement durable, mais aussi pour la fiabilité qu'il apporte aux entreprises qui pratiquent le transport massifié sur la longue distance.

Mais le potentiel de PL « transférable » est très faible au regard des 15 000 PL/jour sur A7/A9.

Le trafic de la Vallée est avant tout captif. Ainsi entre Lyon – Montpellier, la distance moyenne VL est de 84 km, PL de 111 km.

Seulement 12% des VL et 26% des PL font le trajet de bout en bout.

Seul le 1/3 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 avec ASF, caisse des Dépôts, Modalhor, SNCF) ne prévoit que deux trains / jours à partir de juin 2007.

En utilisation maximum (2009), ce service monterait à 480 PL / jour, à comparer aux 15 000 / jour actuels qui fréquentent les autoroutes A7/A9.

2. Il y a unanimité des milieux économiques pour demander une augmentation de la capacité autoroutière de la Vallée du Rhône. Pourquoi ?

- Parce que la **mobilité va encore croître, le mode routier restant très dominant** (70 à 80% de part de marché si l'Etat met en place une politique ferroviaire volontariste).

- Parce que **l'essentiel de la problématique de la saturation provient des VL** (80% du trafic) pour lesquels il y a peu de solutions possibles, sauf à fermer temporairement les entrées d'autoroute pour assurer la fluidité des trafics de transit, ce qui serait une aberration.

De même, la modulation des péages n'est pas une solution, le trafic étant majoritairement captif et à des horaires difficilement modulables pour la plupart des VL.

- **Parce qu'il n'existe pas d'axe autoroutier « alternatif »** capable de dessaturer fortement la Vallée du Rhône :
 - ni A75 : depuis l'ouverture de Millau, le trafic VL augmente encore sur l'A7.
 - ni A51 (construite dans 20 ans, peut être).



- Parce que la **RN7**, même mise à 2 x 2 voies, ne sera jamais adaptée, n'étant pas un itinéraire continu, et étant trop en milieu urbain pour recevoir des flux beaucoup plus importants que ceux d'aujourd'hui. Comment faire accepter aux riverains une voie express devant leur porte ? Qui serait capable, par ailleurs, de financer les investissements nécessaires ?
- Parce que la **RN88**, même avec un profil modernisé ne répond pas à la demande des PL.
- Parce que 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).
- Parce que l'autoroute peut-être **payée par les utilisateurs**, alors que tous les autres modes réclament de très lourds investissements que l'Etat ne veut financer que très partiellement.
Dans les autres cas, **ce sont les Conseils Généraux qui paieraient**. Avec quel argent ?
- Conformément à la demande du maître d'ouvrage, **les milieux économiques ne se prononcent pas pour l'une des deux solutions autoroutières proposées**. Ils soulignent cependant que si la solution A79 n'est pas retenue, des barreaux autoroutiers de liaison Vallée du Rhône / Ardèche sont impératifs au risque de paupériser encore plus ce département qui doit entretenir de nombreux échanges avec la Drôme et les autres départements.

3. Il y a unanimité des milieux économiques pour dire que l'opposition à l'augmentation de la capacité autoroutière aura de très graves conséquences sur l'activité d'une vallée qui repose sur la qualité de ses infrastructures de transport.

- baisse du tourisme. La Drôme tire son épingle du jeu grâce au tourisme de proximité qui ne se déplace qu'en voiture !
- délocalisation d'entreprises logistiques, ou de celles localisées dans la Vallée pour son réseau de transport.
- perte de compétitivité du secteur économique.
- perte d'attractivité de certains territoires.

Au lieu d'utiliser nos réseaux d'infrastructures routières pour créer de la valeur ajoutée, refuser de les moderniser, c'est engager cet espace dans un déclin économique.

4. Les milieux économiques demandent que l'on revienne au vrai débat : comment entend-on assurer l'emploi de demain de ce territoire en tirant partie de son réseau de transport ? Il faut raisonner à long terme et non à court terme.

Tout le débat public est habilement orienté autour du CO²...

Le CO² est un problème dans les transports pour 20 à 40 ans, lié à la disponibilité du pétrole. Les progrès technologiques à venir vont progressivement résoudre ce problème.



Par contre, aménager la Vallée du Rhône, **c'est définir, à une échelle beaucoup plus longue**, son organisation, une meilleure répartition des services publics entre la Drôme et l'Ardèche grâce à un réseau routier / autoroutier amélioré.

Ce n'est donc pas au nom du CO² qu'il faut remettre en cause le projet d'augmentation de capacité autoroutière de l'axe, mais au nom de son opportunité économique et sociale, ou de sa non-opportunité.

L'enjeu, c'est quels atouts on veut se donner, pour, tout en ayant une attitude respectueuse de l'environnement, chercher à garantir nos emplois de demain dans la Drôme.

Les trafics sont créateurs de richesse et le seront encore plus demain compte tenu de la mondialisation.

Ne laissons pas passer nos chances. Les entreprises affichent clairement les enjeux. Aux responsables politiques et à l'Etat de prendre leurs responsabilités.

EN CONCLUSION

Le MEDEF de la Drôme est consterné par les réactions négatives que met en évidence la commission particulière du Débat public.

Dans une démocratie, il est parfaitement naturel que les riverains potentiels, défenseurs de l'environnement etc.... s'expriment.

Mais les milliers d'acteurs économiques (entreprises, artisans, commerçants, professions libérales et des services, entreprises et particuliers vivant du tourisme) veulent aussi que leurs messages unanimes en faveur de la modernisation ou l'extension de tous les modes de transport dans la Vallée du Rhône soient relayés.

Au-delà des positions dogmatiques de certains, il est confortable d'exprimer un refus de toute augmentation de la capacité autoroutière pour être « politiquement correct ».

Les acteurs économiques veulent exprimer clairement l'enjeu pour les populations de l'axe Vallée du Rhône Arc Languedocien.

Sans mesures rapides, cet axe déjà saturé va connaître de graves perturbations qui conduiront à de nombreuses périodes de paralysie, à la fermeture pendant un certain temps des entrées d'autoroute, ce qui pénalisera très fortement l'activité de la Drôme, l'A7 étant sa colonne vertébrale. Il n'y a qu'à voir ce qui se passe dès que les flux de l'A7 sont reportés sur le réseau local. Qui peut raisonnablement prétendre que c'est une RN7 réaménagée qui pourrait prendre le relais ?

Faudra-t-il une catastrophe majeure à l'occasion des grands départs pour rechercher les responsabilités ?

Les entreprises rappellent qu'elles sont par la fiscalité, les premiers contributeurs des Collectivités territoriales.

Elles renouvellent que dans un contexte où il faut diminuer les prélèvements pour limiter notre perte de compétitivité au regard des autres pays, la priorité doit être donnée à l'efficience des fonds publics.



Cette efficience passe par l'investissement autoroutier, le payeur étant l'utilisateur. Elles demandent à 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 chacun propose des mesures surtout pour les PL qui ne font 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 la Drôme 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 nos territoires.

De tout temps, la Vallée du Rhône a drainé l'économie grâce à sa fonction d'axe de transport local, régional, national, international.

Progressivement cette dynamique a rejailli sur les bassins versants au rythme de la modernisation des routes les reliant à la Vallée.

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 : Mer du Nord – Méditerranée via Lötschberg – Simplon, Gothard, Brenner, Tarvisio...

Le MEDEF de la Drôme refuse la non décision qui aboutirait à un déclin économique de son département.

Il **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.

Il **affiche sa volonté** de continuer à faire vivre son territoire par la création de richesse issues de ses activités.

Il **attend** des Pouvoirs Publics et des Elus politiques que ceux-ci lui procurent les atouts de son développement : un trafic autoroutier fluide, un service ferroviaire performant et compétitif y contribuent.

Les acteurs économiques n'endosseront pas demain la responsabilité de perte d'activités et d'emplois dans la Drôme si dès aujourd'hui les décisions ne sont pas prises.

Que chacun prenne ses responsabilités.