



OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

DÉBAT PUBLIC SUR LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

INTERVENTION JACQUES ESTOUR

AUDITION PUBLIQUE

LYON LE 18 MAI 2006

Observateur attentif du débat public depuis sa phase préalable avec la publication du rapport Blanchet, j'observe qu'un certain nombre de clichés sur la fonctionnalité de la Vallée du Rhône restent vivaces dans l'opinion et viennent fortement biaiser le débat malgré la richesse du contenu des interventions des multiples acteurs invités aux réunions publiques, et le grand nombre de documents et études mis à disposition.

Je voudrais en tant que Président de l'OITC du Sud-Est, c'est-à-dire l'organisme Interconsulaire et interrégional chargé de représenter les entreprises utilisatrices de transport –ce qu'on appelle les chargeurs–, rappeler un certain nombre de faits.

La connaissance de cette réalité est fondamentale pour se forger une opinion et répondre aux questions que nous pose l'Etat dans ce débat.

Le débat actuel doit répondre aux problèmes posés : saturation de l'axe, développement durable dont la première composante est le développement économique, solutions évolutives pour les trois modes de transport, aménagement des territoires du Sud-Est.

Il ne doit pas se résumer à un débat anti-route fonctionnellement et financièrement.

Les problèmes d'environnement, dont le CO², doivent être abordés avec l'échelle du temps et des progrès technologiques à venir.

Le débat porte sur le trafic des axes et n'incorpore pas les problèmes internes dans les agglomérations.

La vallée du Rhône est l'artère principale de notre territoire.

Elle est aujourd'hui surchargée, de plus en plus non sécuritaire.

D'ici 2020, c'est 75 à 95000 véhicules / jour en moyenne annuelle, 100 à 125 000 véhicules l'été, alors que le seuil de trafic très fortement dégradé est à 74 000 en moyenne annuelle.

Ce trafic se caractérise par :

- 80% de véhicules légers qui sont le cœur de la problématique de saturation. Les pires journées de trafic dégradé coïncident avec celles où les PL sont interdits.
- 2^{ème} caractéristique :
 - Le trafic de la vallée est d'abord généré par sa propre économie et ses habitants.
 - Entre Lyon et Montpellier (242 km), la distance moyenne parcourue par les VL est de 84 km et de 111 km pour les PL. 12% des VL et 26% des PL seulement font le trajet de bout en bout.
 - Entre Lyon et Aix en Provence, (250km), la distance moyenne parcourue par les VL est de 91 km, 87 km pour les PL. Seuls 13% des VL et 8% des PL font le trajet de bout en bout.

La part des PL étrangers qui suivant les jours peut aller de 15 à 40% augmente graduellement.

Ceci est dû un peu au fait que le trafic longue distance, donc international croît, mais surtout – et on ne le dit pas assez – à la perte des parts de marché du pavillon français au profit des pavillons étrangers.

Alors que le pavillon français détenait près de 50% du marché français à l'international de 1990 à 2000, il n'en détient plus que 30% en 2004.

Cette part se serait réduite environ d'un tiers en 2005.

La concurrence des transporteurs étrangers est visible : observez quand vous vous déplacez par l'autoroute, le nombre de PL espagnols qui circulent. Seulement un 1/3 des PL étrangers sont en transit dans notre vallée, 1/3 réalisent du cabotage et 1/3 sont venus charger ou décharger dans nos trois régions.

En moyenne :

- **près de la moitié des PL français et étrangers (46%) opèrent des trajets internes à nos trois régions,**
- **un tiers vient charger ou décharger** chez nous, en provenance ou en direction d'une autre région.
- **20% sont en transit**, c'est-à-dire opèrent des trafics dont l'origine et la destination sont extérieurs à nos trois régions.

On voit bien que nous sommes confrontés à la réorganisation d'un trafic d'abord local.

Je dis bien réorganiser puisque les autres modes qui composent notre axe sont loin d'être saturés.

Des infrastructures demeurent à réaliser sur le fleuve et le fer, mais d'ores et déjà, des reports modaux pourraient être développés.

Ceci est donc notre première réponse au débat : Mieux faire fonctionner ce qui existe déjà.

Inventorions ces pistes de travail :

- Le report du trafic longue distance qui utilise le camion pourrait en partie être réorienté sur le fer et la voie d'eau.

Nous y croyons.

Pourquoi la France n'arriverait-elle pas à imiter ce que font déjà les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Autriche où le trafic fret ferroviaire a crû de 30 à 60% en tonnes/km entre 1995 et 2004 par l'application de la loi sur la libéralisation du fret ferroviaire en Europe ?

Nous croyons également, pour les voyageurs à un essor du trafic des TER. Nous pensons que les efforts des Régions dans ce domaine seront porteurs d'une nouvelle alternative par rapport à la voiture.

Il n'en reste pas moins que le fret ferroviaire n'est à même de répondre qu'à une toute petite partie de la problématique de saturation autoroutière et routière de l'axe puisqu'il ne concerne que le trafic longue distance, 600 km minimum.

Ce n'est pas pour rien que les promoteurs de la première autoroute ferroviaire de plaine en France entre le Luxembourg et Perpignan, que sont la SNCF, Autoroute du sud de la France, la Caisse des Dépôts, Modahlor, Novatrans imaginent un service qui à terme pourrait concerner 8 allers-retours jours soit 640 camions / jours avec un remplissage à 100%.

Chiffre à comparer aux 15 000 empruntant en moyenne chaque jour la vallée du Rhône. Première expérience en 2007 avec un aller retour / jour.

Même raisonnement pour le fluvial qui fait l'objet de tous les efforts depuis un certain temps.

Le trafic conteneurs et en pleine euphorie. C'est un trafic « cousu main » pour le fleuve.

Les Chambres de commerce aux côtés de la CNR, de VNF et des professions cherchent à le développer.

On oublie trop souvent qu'au-delà de cette politique volontariste, la dynamique du fleuve dépend pour beaucoup de la dynamique du port maritime à son débouché.

Les deux tiers de nos importations arrivent par un port étranger. Et le trafic conteneurs a régressé à Marseille en 2005 quand il a augmenté de 11% à Rotterdam, 9% à Anvers, 8% à Barcelone.

Le fleuve, obturé à une extrémité, ne peut donc compter significativement dans la dessaturation de l'axe autoroutier.

Restent les autres axes routiers.

RN7, RN88, A51, A75 : ce sont des axes indiscutablement nécessaires pour notre économie et pour l'aménagement de notre territoire. La mise à 2 fois 2 voies pour la RN7 et la RN88 est impérative. L'A51 doit être désormais réalisée en priorité.

Hormis l'été pour l'A51, les caractéristiques de leur tracé ne répondent pas à la plus grande partie des flux de la vallée du Rhône qui sont, je le répète, des flux captifs.

- Toujours dans les pistes pour mieux utiliser l'existant, il est proposé des mesures d'exploitations des infrastructures :
 - Oui à la réduction temporaire des vitesses pour retarder le seuil de saturation de l'autoroute.
 - Oui à des interdictions ponctuelles de doubler pour les PL.
 - Non à des modulations de péage par la hausse pour une clientèle majoritairement captive qui ne peut passer ailleurs sauf à aller saturer un réseau local non construit pour cela.
 - Mais oui à des mesures d'incitation par des tarifs heures creuses.

- **Dans ce registre d'actions, nous pensons qu'il faut que les pouvoirs publics et la collectivité en général, développent des actions de sensibilisation de l'opinion pour une modification des comportements.**

Je sais que cela agace. Mais ce sont les consommateurs qui dans leurs exigences de coûts les plus bas et de délais de livraison les plus courts, ont amené les entreprises à créer la logistique que l'on connaît aujourd'hui, logistique qui plébiscite le mode routier, beaucoup plus réactif.

Au lieu de faire du dogmatisme contre le transport routier, apprenons à mieux consommer, y compris en terme de transport.

- Restent quelques mesures qui toutes mises bout à bout, peuvent au moins limiter la croissance des déplacements en voiture : auto partage, parkings aux péages d'autoroutes, etc...
- **Il n'en demeure pas moins que pour nous, entreprises, la croissance de la mobilité que prévoient tous les experts (40% à 20 ans), nécessite une augmentation de la capacité autoroutière.**

Et pour une raison très simple :

Dans l'hypothèse d'un trafic global en augmentation de 50%, si l'on arrivait à tripler le trafic par la voie d'eau et doubler le fret ferroviaire sur la section Valence – Orange d'ici 2020, le trafic routier augmenterait encore de 30%.

Cette évolution, calculée à partir des trafics fournis dans le document du débat est sous vos yeux.

L'augmentation de la capacité autoroutière est essentielle pour ne pas rebuter nos touristes.

Les tableaux sous vos yeux montrent le poids du tourisme dans nos régions, touristes qui se déplacent toujours davantage par voiture.

L'augmentation de la capacité autoroutière est également essentielle pour continuer à attirer l'investissement en logistique créateurs de richesses et attractifs pour l'implantation d'entreprises.

L'autoroute A79 par le Sud Ardèche et le piémont cévenol, mérite la plus grande attention, car elle représente le seul élément réel de développement de son économie.

L'OITC n'a pas à ce jour à exprimer une préférence par rapport à l'élargissement de l'A7/A9. C'est un autre débat. Il exprime seulement le besoin d'une meilleure desserte de ces territoires à l'ouest du Rhône et la nécessité absolue d'inscrire dans le débat la problématique du développement économique de notre espace.

Je terminerai cette vision des entreprises en rappelant quelques points.

- Ni les chargeurs que nous sommes, ni les transporteurs logisticiens ne défendent un mode plus qu'un autre.
Ils exigent simplement une qualité de services de tous les modes que demande implicitement le consommateur au final.

- Les entreprises vivent dans une concurrence totale.
Le transport et la logistique sont un élément fondamental de leur compétitivité.
Si elles ne trouvent plus cet atout dans Rhône Alpes, elles iront le chercher ailleurs, ce qu'elles commencent déjà à faire.
Il me semble plus logique d'aider les entreprises dans le cadre de leur environnement que chercher des aides lorsqu'elles licencient.
Alors que la croissance économique détermine tout le reste, nous nous étonnons que la priorité à l'emploi ne ressorte pas dans ce débat, alors que c'est tout de suite qu'il faut décider les infrastructures nécessaires de demain pour rester attractifs, mais aussi par respect pour les riverains et propriétaires fonciers qui doivent pouvoir disposer d'une vision à moyen terme.

- Nous n'acceptons pas en tant qu'utilisateurs de la route, que l'on nous accuse de ne pas payer le coût réel du service interne et externe.
Je rappelle que l'utilisateur de la route paie ses coûts, et au-delà.
Je cite quelques chiffres :
 - En 1996 la fiscalité générée par les transports était de 48 milliards d'euros, dont 46 provenant de la route.

Ces 46 milliards sont à comparer aux 17 attribués en investissement et fonctionnement au mode routier non concédé.

Sur le mode ferroviaire, un seul chiffre : l'utilisateur paie en moyenne 35% du coût des seules dépenses d'exploitation, non compris l'investissement matériel et voies.

Je ne remets pas en cause ce fait mais il ne faut pas l'oublier dans le comparatif avec la route.

- En tant que payeurs que nous sommes, par la taxe professionnelle et les autres impôts, nous pensons que le principe de l'utilisateur – payeur doit être privilégié.

A ce titre, nous privilégions toute solution autoroutière qui ne viendra pas grever le budget de nos collectivités territoriales, et principalement depuis la décentralisation, les départements.

- Financièrement, la question du péage urbain se pose aussi : Est-il normal que, en agglomération, les déplacements routiers soient hors péage, alors qu'on ne parle que de taxation supplémentaire dans l'inter-urbain ?

Je terminerai en exprimant le vœu que notre couloir rhodanien et languedocien reste assez attractif pour que le Sud-Est ne se marginalise pas au profit des grands axes européens entre l'Europe Centrale et l'Italie via le Brenner et le Saint Gothard qui connaissent un développement sans précédent..