



OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

Débat public sur la Vallée du Rhône et l'Arc languedocien Intervention Jacques Estour Réunion thématique sur la VRAL à Valence le 11 avril 2006

OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORT

LA CONGESTION DES AXES DE TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN EST-ELLE GRAVE ? EST-ELLE INÉLUCTABLE ? COMMENT Y REMÉDIER ?

Ecran 1

La question qui nous est posée est : quelles sont les causes de l'évolution de la mobilité et les tendances en jeu pour l'avenir et quelles en sont les conséquences économiques ?

1. Les causes de l'évolution

Je vais vous donner la vision des chargeurs à travers l'Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est que je préside et qui représente les entreprises utilisatrices des transports, agricoles, commerciales et industrielles

1.1. **Pour les marchandises.**

S'il est bien évident que l'organisation de l'entreprise et de sa logique de production et de distribution ont des conséquences directes sur les déplacements, **il ne faut jamais oublier que c'est le consommateur et le citoyen qui sont à l'origine des choix des modes de transport de nos entreprises.**

Le consommateur exige la disponibilité immédiate des produits et les prix les plus bas possible. L'entreprise doit s'adapter pour répondre à cette exigence.

Sachant que le transport et la logistique représentent de 7 à 15% du prix de revient du produit acheté par le consommateur, on comprend que ce poste soit extrêmement sensible pour l'entreprise.

Augmenter ce poste de 10%, c'est - en gros – augmenter le prix des produits de 1%.

Pour faire des économies, il faut s'affranchir le plus possible des stocks, à tous les niveaux : fabricants, grossistes, détaillants les réduisent au minimum. C'est pourquoi les pharmacies, les hypermarchés, les garages sont livrés plusieurs fois par jour ; beaucoup de produits – voitures, vêtements, etc....- ne sont mis en fabrication qu'après avoir été commandés par le consommateur ou le détaillant.

Un tel système, contraint par l'exigence des consommateurs, je le répète, implique pour les entreprises une réactivité dans laquelle le transport et la logistique ont un rôle essentiel.

1.2. Pour les citoyens

La demande de transport croit :

- pour des **raisons démographiques** –nos régions sont attractives -,
- pour **des raisons sociologiques**, -localisation de l'habitat, on ne peut pas empêcher les citoyens de choisir la maison de leur rêve, en périphérie urbaine, plutôt que le F3 ou F4 dans les étages d'un immeuble,
- pour **des raisons liées à la qualité de la vie** notamment les loisirs qui sont la première cause des déplacements en voiture : pour des loisirs courts, type RTT ou pour des séjours touristiques dans tout notre grand Sud-Est.

Ainsi, ce n'est pas l'intelligence économique qui guide les déplacements des hommes, mais la liberté et le plaisir : le million de personnes qui a visité Marques Avenue à Romans provient d'un rayon de 150 km, pour un panier moyen de 116 euros : après l'agrandissement, il seront demain 1 500 000 à faire ces déplacements sur nos routes.

2. Quelles tendances pour l'avenir tirer de ces faits ?

Nous pensons que pour les marchandises, la mobilité va encore croître, elle croîtra plus rapidement sur notre axe que la croissance économique globale, pour le transport international, comme pour le transport national ou régional.

Les raisons sont :

- La division des tâches et le fractionnement des lieux de production,
- La délocalisation d'activités industrielles dans les pays de l'ex Europe de l'Est, mais également la propre montée en puissance de ces pays,
- L'évolution de la part des produits importés du monde entier comme la Chine, l'Inde, etc....
- La montée en puissance du port de Marseille-Fos,
- La multiplication des références liée à la très forte augmentation de la diversité des produits offerts aux consommateurs : Yoplait qui avait 20 références en 1970 en a 500 en 2003,
- La parcellisation des envois : en 20 ans les lots moyens de marchandises sont passés de 30 tonnes à déplacer dans un délais de trois jours à 2 tonnes à déplacer dans la journée. Demain, ce sera 500 kg à déplacer dans la demi-journée.
- Le passage de la logique de flux « poussés » à la logique de flux « tirés », c'est-à-dire la mise en fabrication qu'après le passage de la commande.

L'ensemble de ces causes provoque une augmentation des transports, personnes comme marchandises, plus rapide que les taux de la croissance économique nationale.

3. Comment réagir face à ces tendances lourdes ?

La pire des solutions serait l'immobilisme. La non décision a un coût très lourd pour notre pays : perte d'attractivité pour notre axe et plus particulièrement de ses bassins versants, à commencer par l'Ardèche dont les plateaux ont absolument besoin de bénéficier de la dynamique des flux empruntant la vallée, mais également perte de compétitivité pour nos entreprises et pour notre agriculture dont les lieux de production ne sont pas massifiés : une pêche qui n'est pas le lendemain de sa cueillette sur les

marchés de ventes, n'est plus commercialisable ; or son transport ne peut pas être massifié.

Ecran 3

- **Un bref rappel de la part de chaque mode et des distances sur lesquelles sont transportées les marchandises, met en évidence le rôle incontournable de la route.** Ce phénomène est amplifié pour les transports de moins de 300 km, qui sont majoritaires dans notre vallée.

Ecran 4

Il n'en reste pas moins, que la route n'est pas le dogme des chargeurs. Ce qui compte, c'est le service qui leur est offert. A ce titre, nous pensons que si la qualité de services est au rendez vous, **le trafic** ferroviaire pourrait augmenter fortement, voire même doubler. Je vous disais que c'est le trafic longue distance qui va croître le plus. Or c'est le créneau de compétitivité de ce mode. Il nécessite toutefois que l'on résolve les goulets d'étranglements autour de quelques villes de l'axe, et qu'il améliore sa qualité, sa précision, sa régularité.

Ecran 5

Le mode fluvial sur le Rhône et la Saône peut prendre toute sa part dans l'augmentation des trafics. Ce mode est particulièrement performant pour le trafic conteneurs. La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Drôme vient d'ouvrir un terminal conteneurs à Valence.

La croissance du trafic fluvial que l'on observe depuis 2 ans (+15% en 2005 : bravo) permet d'espérer un triplement de ce trafic dans les 20 ans à venir.

4. Conséquences prévisibles de ces évolutions.

Ecran 6

Il n'en reste pas moins que dans l'hypothèse d'une croissance globale des flux de marchandises de 50% d'ici 20 ou 30 ans, si l'on arrivait à tripler le trafic par voie d'eau et doubler le trafic par le fer, les trafics routiers augmenteraient encore de 40%.

Comment remédier, outre le transfert modal possible, à cette situation de saturation annoncée de notre artère vitale pour nos trois régions que représentent les autoroutes A7/A9 ?

- Je rappelle que ces autoroutes ont pour caractéristiques de recevoir un trafic très largement captif, sachant que comme le rappelle très bien le document du débat page 28 :

▮ Entre Lyon et Montpellier, la distance moyenne parcourue par les VL est de 84 km, 12% seulement effectuant le trajet de bout en bout.

▮ Entre Lyon et Aix en Provence, la distance moyenne parcourue par les voitures est seulement de 91 km ; seules 13% effectuent le trajet de bout en bout.

Ecran 7

La réalité est semblable pour les poids lourds. L'OITC a participé en 2002 à un ensemble d'études avec l'Etat et ASF.

Celles-ci montrent notamment que plus de la moitié des trajets PL sur A7-A9 font moins de 100 km, la longueur moyenne de trajet pour un PL est de 128 km.

Ecran 8

Ces études ont montré également que la grande majorité des PL sont des PL français et que pour les PL étrangers, 70% fréquentent notre axe pour charger, décharger ou faire du cabotage interne à nos trois régions : ce pourcentage qui n'attribue que 30% de PL étrangers au grand transit évolue bien sûr suivant les jours et l'heure où l'enquête est faite. Il faut donc le retenir comme un ordre de grandeur.

Il faudrait en outre ne pas ignorer les autres axes de transports existants ou en cours de réalisation rapide en Europe de l'Ouest reliant le Benelux et l'Allemagne, à l'Italie du Nord au travers de la Suisse et de l'Autriche : laisser s'établir une thrombose dans la Vallée du Rhône revient à transférer les trafics, donc l'économie et l'emploi vers ces axes européens.

Ecran 9

Au regard de ces données, force est de constater que :

- **Ni la modulation des péages qui représentera un racket pour les riverains de l'axe autoroutier et pour tous les flux captifs, racket que**

ne paient pas les capitales régionales qui ont l'autoroute gratuit dans un diamètre de 60 km,

- **ni la fermeture ponctuelle de certains péages aux moments de fort trafics qui pénaliseront les mêmes (que feront nos producteurs de fruits si on ferme parfois les accès de Montélimar, ou Loriol, ou Valence, ou Tain ?)**
 - **ni la mise à 2 fois 2 voies de la RN7 et de la RN88, essentielles pour les flux locaux et régionaux, mais non pour les flux de transit,**
 - **ni l'A51, non réalisée au mieux avant 2022 et par l'Est de Gap, ce que nous déplorons,**
- sont à même de résoudre la thrombose annoncée.**

Il faut donc sans attendre :

- **aller vers un triplement du volume transporté par la voie d'eau**
- **aller vers un doublement du volume transporté par la voie ferrée et pour cela : réaliser les contournements « nécessaires » Lyon – Nîmes – Montpellier.**
- **Aller vers une poursuite de l'augmentation des transports de voyageurs par moyens collectifs : TER, autocar, etc...**
- **Décider des équipements routiers et autoroutiers à mettre en œuvre au plus tôt : A7 à 4 ou 5 voies, A79 cévenole, RN7 amélioré par exemple en pensant que la réponse doit être donnée à deux problématiques :**
 - **Eviter la thrombose de la Vallée du Rhône**
 - **Aménager le territoire**

C'est l'avenir de notre région Rhône Alpes Sud, l'avenir de nos habitants, de notre économie et de nos emplois qui est en cause.

Alors, achevons d'urgence ce N^{ème} débat et allons vite vers décisions et réalisations.

Merci.