Reçu le 4 février 2011

OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

Lyon, le 1er février 2011

Objet : Débat public sur la RCEA

P.J. : 1

Madame Claude BREVAN
Présidente de la Commission particulière
du débat public sur la RCEA
Permanence du débat public sur la RCEA
Point d'accueil de Mâcon
42 rue Tourneloup
71000 MACON

Madame la Présidente,

Je vous prie de trouver la copie de l'intervention que je prévoyais de faire lors de la réunion publique du 21 janvier dernier à Mâcon à laquelle j'ai eu le plaisir de vous rencontrer.

Il me semble important que pour votre information et l'enrichissement du débat, les éléments que j'envisageais de développer lors de cette soirée soient portés à votre connaissance.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes sincères salutations.

Claude CHARDON
Directeur

32 quai Perrache - CS 10015 - 69286 Lyon Cedex 02 - Tél. 04 72 11 43 44 - Fax 04 72 11 43 62 - oitc@rhone-alpes.cci.fr

OFFICE INTERCONSULAIRE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SUD-EST

CANEVAS D'INTERVENTION DE CLAUDE CHARDON,

DIRECTEUR DE L'OITC DU SUD-EST

DEBAT PUBLIC SUR LA RCEA

REUNION PUBLIQUE DU 21 JANVIER 2011

Madame la Présidente du débat public,

Mesdames, Messieurs,

Je voudrais d'abord préciser que l'OITC du Sud-Est regroupe à travers les réseaux consulaires, les entreprises chargeurs, c'est-à-dire les entreprises dont l'activité induit le déplacement de marchandises par un mode ou un autre, qu'elles transportent elles-mêmes ou fassent transporter.

Par essence même, l'OITC a une vision interrégionale, a minima Sud-Est en regroupant Bourgogne, Auvergne, Rhône-Alpes, PACA.

Ce niveau d'analyse de l'OITC est pour les chambres de commerce fondamental : vous savez d'ailleurs qui la loi du Grenelle de l'environnement prévoit que les seuls projets autoroutiers ou à 2x2 voies susceptibles de voir le jour, seront ceux présentant un fort caractère d'aménagement du territoire

32 quai Perrache - CS 10015 - 69286 Lyon Cedex 02 - Tél. 04 72 11 43 44 - Fax 04 72 11 43 62 - oitc@rhone-alpes.cci.fr

et ceux qui viendront achever la réalisation de grands axes d'intérêts national et international.

A l'occasion de ce débat public, nous souhaitons exprimer quelques messages simples mais forts.
Notre devoir de représentants des entreprises, c'est d'abord de rappeler que la RCEA répond aux deux critères du Grenelle que je viens de citer, et que, quel que soit le mode de financement qui sera retenu, la priorité, c'est de venir à bout rapidement des 140 km restant à moderniser.

Et ce n'est pas facile puisque depuis 20 ans et plus, Collectivités territoriales et État conjuguent leurs efforts sans résultat.
Cette situation n'est pas particulière à la RCEA.
La RN102 en Ardèche (Vallée du Rhône RN88), classée GLAT, la RN88 entre Le Puy et Rodez, la RN7 entre Nevers et Balbigny connaissent les mêmes difficultés et pas de solutions à court / moyen terme.
A l'image d'autres tronçons à moderniser, tel que Toulouse / Castres, l'État propose une solution efficace et s'engage sur une subvention d'équilibre.
C'est une opportunité exceptionnelle que bien des territoires envieraient.
Il importe de bien mesurer les conséquences si on laisse passer cette opportunité, sans une solution de rechange, garantie.

Notre seconde réflexion, c'est pour rappeler encore et encore les raisons qui justifient l'achèvement rapide de la modernisation de cet axe.

- La RCEA, c'est un outil d'aménagement du territoire et un nouvel atout pour le tissu économique local. C'est sûrement regrettable, mais n'oublions pas que l'activité se concentre toujours le long des grands axes de circulation. Dans une Europe de plus en plus ouverte,

- La RCEA est quasiment le seul axe de transit porteur en France Sud-Ouest / Nord-Ouest.

  Regarder la carte que l'OITC du Sud-Est a fait réaliser il y a quelques années sur le poids du transit parmi tout le réseau français.

  La RCEA est un axe structurant.

  Et n'imaginons pas que sur cet axe, le mode ferroviaire pourrait prendre significativement le relais de la route.

  Nous voulons donc renouveler au cours de ce débat, les enjeux fondamentaux de cet axe qui, pour l'OITC, a une vocation nationale et européenne.

  Le pire serait qu'après un débat incertain, se focalisant sur les différentes possibilités de financement.

  - Les décisions tardent et que le caractère prioritaire de ce dossier ne soit plus avéré.
  - Et que les concessionnaires potentiels doutent de l'intérêt de s'engager.

Notre dernier message concerne le mode de financement

Il faut bien sûr approfondir toutes les solutions.

Pour certains l'écotaxe est la bonne fée qui viendrait tout résoudre et permettre la gratuité pour les véhicules légers.

Les choses ne sont pas si simples !

Ce projet de taxe est une taxe nationale imaginée dans le cadre du Grenelle de l'Environnement pour apporter un financement aux modes alternatifs à la route.

Certes, il n'est pas interdit qu'une partie aille à des projets routiers, mais ce sera à la marge.

Autre incertitude concernant l'écotaxe : il ne s'agit pas d'une recette affectée, mais intégrée au budget de l'État.

Si demain la recette produite par l'écotaxe sur la RCEA doit revenir aux départements qu'elle traverse, tous les territoires vont raisonner de la même manière.

Le principe d'une taxe nationale, ce n'est pas de la redistribuer au prorata des territoires où elle a été perçue.

Il existe encore d'autres incertitudes :

- A ce jour, il n'est pas démontré que le produit annuel de l'écotaxe –si l'État acceptait de le reverser– soit suffisant pour équilibrer le plan de financement.
- L'entretien de la route a également des incidences financières selon le mode de gestion arrêté.

Pour l'ensemble de ces raisons, et sans autres éléments chiffrés et nouveaux engagements de l'État démontrant avec précisions qu'une autre solution financière est possible, l'OITC est clairement favorable au recours à la concession qui parait la solution la plus fiable.

Cette solution n'aboutit pas à se priver des recettes de l'écotaxe, mais à substituer à cette taxe, une recette par péage qui aboutira certes dans les caisses d'une société concessionnaire mais contre le financement de l'infrastructure, ce que les autres formules n'ont pas permis de réaliser depuis 20 ans.

Par ailleurs, la contre proposition actuelle, ne concerne que la Saône et Loire.

Les entreprises ne font pas d'idéologie : elles ont besoin de faits. Sans autres éléments financiers présentant un montage financier précis partagé par l'État, la solution de la concession nous parait la plus efficace au risque de voir perdurer pendant encore très longtemps la situation actuelle.