

# Les cahiers d'acteurs

Débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

NUMÉRO 01



JUIN 2006

LES CCI DE RHÔNE ALPES

## Sauvegarder la dynamique économique de la vallée du Rhône et de l'arc languedocien

Les CCI de Rhône-Alpes veulent mettre en évidence dans le débat public l'inquiétude des acteurs économiques au regard de la saturation croissante de l'axe Vallée du Rhône arc languedocien qui nécessite parmi de nombreuses mesures notamment le transfert modal, une

augmentation de sa capacité autoroutière.

**T**rait - d'union entre Rhône-Alpes, le littoral méditerranéen et la Péninsule Ibérique, cet axe est essentiel pour maintenir la dynamique de cet espace et névralgique au plan national et européen. Les pouvoirs publics ont la responsabilité de préserver la fonctionnalité des réseaux de transport, en particulier routier au risque de pénaliser gravement les activités économiques de tout cet espace et donc les Rhônalpins. Le dossier du débat, bien argumenté, a l'immense mérite de bien cerner les enjeux. Les CCI de Rhône-Alpes souhaitent qu'il soit rapidement suivi de mesures concrètes à la hauteur des problèmes posés.

Les 12 Chambres de commerce et d'industrie Rhône Alpes sont des établissements publics dont la mission première est de représenter les intérêts généraux des entreprises commerciales, industrielles et de services implantées sur leur territoire. Au quotidien, leurs élus et leurs collaborateurs aident les entreprises à se développer, produisent des avis et font des propositions.

La participation des 12 CCI de Rhône-Alpes au débat public relève de cette mission et s'avère d'autant plus essentielle qu'elles portent le point de vue de 220 000 entreprises rhônalpines employant plus de 1,3 million de personnes.

Conscientes de l'importance de préserver les justes équilibres, d'intégrer dans les réflexions la notion de développement durable et d'encourager la bonne utilisation des deniers publics largement issus des entreprises, leur objectif est de promouvoir un environnement propice à la croissance des entreprises et par conséquent le bon développement de l'économie, de l'emploi et de la qualité de vie en Rhône-Alpes.

### CONTACT

75 Cours Albert Thomas  
69447 Lyon Cedex 03

Tél. : 04 72 11 43 43  
Fax 04 72 11 43 62

Dans le cadre du débat public organisé par la :

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Politique des transports  
vallée du Rhône  
arc languedocien

# Se poser les bonnes questions...

## QUELLE SERA LA DEMANDE DE TRANSPORT À 20 ANS ?



À l'unanimité, les experts répondent que la demande de déplacements va croître de 40 à 50% à 20 ans.

**Les représentants des entreprises partagent cette vision qu'ils fondent notamment sur :**

> **L'exigence des consommateurs** réclamant des produits toujours plus divers et moins chers, ce qui accélère le phénomène de

mondialisation ;

> **L'explosion des échanges internationaux**

liée à la mondialisation de l'économie ;

> **La concentration des productions**

sur des lieux de savoir-faire de plus en plus pointus impliquant un transfert des produits

finis vers les bassins de consommation ;

> **Une évolution sociétale**

se caractérisant par une banalisation et une augmentation des déplacements pour motifs de loisirs et professionnels, et ce malgré l'évolution prévisible du coût de l'énergie (gommée en grande partie par la forte diminution à venir de la consommation des VL).

## COMMENT CETTE CROISSANCE DE LA DEMANDE SE RÉPARTIRA-T-ELLE SUR LES MODES DE TRANSPORT

Ainsi 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% dans l'hypothèse d'un trafic global en augmentation de 50% :

En millions de tonnes	Voie d'eau	Fer	Route	Total
Année 2000	2,2	15,1	54	71,3
Part modale	3 %	21 %	76 %	100 %
Hypothèse de croissance à 20 ans : trafic total en augmentation de 50%		<b>Politique volontariste :</b> Doubler le trafic ferroviaire Tripler le trafic par la voie d'eau		
En millions de tonnes	Voie d'eau	Fer	Route	Total
Année 2020	6,6	30,2	70,2	107
Part modale	6 %	28 %	66 %	100 %
<b>Variation 2020/2000</b>	<b>+200%</b>	<b>+100%</b>	<b>+30%</b>	<b>+50%</b>

Dossier de la CPDP VRAL p.20 - Source : OITC Sud-Est

Le mode routier demeurera pour les décennies à venir le mode le plus sollicité, et ce malgré les politiques volontaristes de report modal les plus ambitieuses.

> **Parce que les 3/4 des marchandises sont transportés**

sur une distance de moins de 150 km ;

> **Parce que le mode ferroviaire**

n'a une réelle compétence par rapport à la route qu'à partir de 600km (sauf lorsqu'il est en intermodalité avec le maritime) ;

> **Parce que la voiture**

voiture restera le mode de transport prépondérant pour les liaisons inters cités, malgré le fort développement des TER, TGV ;

> **Parce que le potentiel de marchandises**

transférable de la route vers le fer et le fleuve est faible au regard du total transporté.

## QUELLES SONT LES CONSEQUENCES PREVISIBLES POUR L'ESPACE VALLEE DU RHONE – ARC LANGUEDOCIEN ?

Saturation aujourd'hui, thrombose demain des axes routiers aboutiront à une pénalisation de l'activité économique de cet espace qui se caractérisera par :

> **Des surcoûts**

pour les entreprises et des délocalisations pour celles qui sont les plus sensibles à la qualité de services des axes de transport ;

> **De lourdes conséquences sur l'emploi**

par une baisse d'attractivité et de compétitivité des territoires ;

> **Une baisse de fréquentation touristique**

> **Une régression économique**

de l'ensemble des bassins – versants dépendants de l'axe.

L'axe Vallée du Rhône - arc languedocien a donc besoin de décisions fondamentales pour son avenir.

# ...pour répondre aux objectifs prioritaires

## EVITER LA MARGINALISATION DU GRAND SUD-EST

La vallée du Rhône tire son développement depuis le Moyen-âge de sa situation de voie de passage. Il faut continuer à valoriser cette caractéristique, au risque d'être marginalisés au profit des grands corridors Nord-Sud au centre de l'Europe qui relient les ports de la mer du

Nord à la Méditerranée via les tunnels de base en cours de modernisation ou de construction : Lötschberg-Simplon ouvert en 2007, Saint Gothard en 2016, Brenner en 2025.



## ADOPTER UNE ATTITUDE CITOYENNE EN MATIERE D'UTILISATION DES MOYENS DE TRANSPORT

La réalité des faits dans l'usage des modes de transport n'appelle pas pour autant "au tout routier".

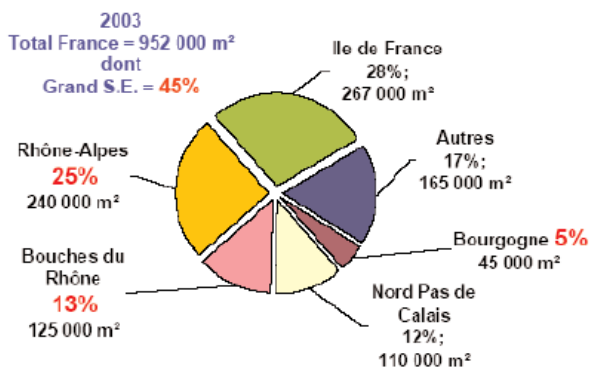
Les entreprises ne défendent pas le mode routier en particulier : tous les modes sont impératifs pour leur compétitivité lorsqu'ils sont utilisés sur leur créneau de compétence. Ainsi, les CCI de Rhône Alpes demandent sans cesse, une augmentation des investissements consacrés aux modes ferroviaire, et fluvial aux côtés des autres acteurs (CNR, VNF).

Elles participent également aux associations

ou projets visant à promouvoir le transfert modal.

Elles recommandent également la mise en place d'un véritable programme de sensibilisation de l'opinion publique aux économies d'énergie et aux rejets de gaz à effet de serre, pour aboutir à une autre attitude vis-à-vis des déplacements : privilégier les usages collectifs, meilleure utilisation des

Répartition de la demande placée d'entrepôts de plus de 10 000 m<sup>2</sup> par région



modes de transport, etc... économie des déplacements, transports à vide, etc...

## MAINTENIR ET CONFORTER LES ATOUTS ECONOMIQUES DE L'AXE RHODANO-LANGUEDOCIEN

15 à 20% (30% dans la grande distribution) de la valeur ajoutée des entreprises sont aujourd'hui issus de la logistique.

Par ailleurs, le coût du transport et de la logistique représente en moyenne 15% du coût final d'un produit : ceci montre à quel point maintenir la performance des systèmes de transport est essentiel pour la compétitivité des entreprises et tout particulièrement pour celles qui ont choisi de se localiser dans la Vallée du Rhône pour bénéficier de la situation et des axes de transport.

L'attractivité du couloir pour les activités logistiques est fondamentale : c'est un gisement important d'emplois.

Ainsi, l'achèvement des opérations prévues au CIADT de 2003 est-il, pour les CCI de Rhône-Alpes un préalable à compléter par :

- > l'achèvement des équipements ferroviaires nécessaires pour la mise en place de navettes ferroviaires cadencée du Nord de la France à Perpignan,

en réseau avec le sillon alpin ;

- > la mise en place d'une gestion performante du système ferroviaire ;
- > la poursuite de l'amélioration de la voie fluviale ;
- > l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe.

## RENDRE SOLIDAIRES LES DIFFERENTS TERRITOIRES AYANT POUR DEBOUCHE COMMUN LA VALLEE DU RHONE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

Les CCI de Rhône-Alpes soulignent que la dynamique de cet espace nécessite une amélioration du fonctionnement en réseau de

ses territoires situés notamment à l'ouest du Rhône. Autoroutes A89 et A45, contournements de Lyon, RN 102 - 104, débouché de

Grenoble vers le Sud sont impératifs afin de donner les moyens aux villes de Rhône-Alpes de fonctionner en réseau.



# Se donner les moyens d'agir



## L'URGENCE DE DECIDER

Sachant que dans la plupart des projets d'infrastructures, 15 ans sont nécessaires pour les réaliser, les CCI de Rhône-Alpes soulignent l'urgence des décisions à prendre.

Elles rappellent que limiter les nuisances passe aussi par l'anticipation des réalisations en conduisant au plus vite les procédures d'instruction.

**Figurer le foncier pour les futures réalisations, c'est permettre à tous les acteurs d'aménagement de faire des choix plus éclairés, et mieux respecter les riverains potentiels.**

## PRIVILÉGIER LE PRINCIPE DE L'UTILISATEUR - PAYEUR

Malgré l'augmentation prévisible du trafic ferroviaire grâce aux investissements à faire et à l'augmentation de la qualité de services, l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe est impérative en parallèle à la requalification des routes nationales parallèles Est - Ouest raccordant à la Vallée du Rhône. **Les CCI de Rhône-Alpes privilégient la solution autoroutière payée par les**

**utilisateurs. Pourquoi faire payer aux Collectivités territoriales (principalement les Départements depuis la décentralisation) ce type d'infrastructures, alors que reposent déjà sur eux les routes nationales ?**

LA FISCALITÉ GÉNÉRÉE PAR CHAQUE MODE DE TRANSPORT EN 1996

Source : compte satellite des transports	TVA	Autres taxes	Total
Route	16,51	29,74	46,25
Fer	0,24	0,49	0,73
TCU	0,37	0,34	0,71
Aérien	0,23	0,49	0,72
Maritime	0,06	0,09	0,15
Fluvial	0,03	0,02	0,05
TOTAL	17,44	31,17	48,61

Source OITC du Sud-Est

## CONJUGUER PROBLÉMATIQUES ENVIRONNEMENTALES ET AVENIR ÉCONOMIQUE DE L'AXE

Lutter contre les rejets de CO2 est essentiel ; le secteur des transports y contribuant à parts quasiment égales avec celui de l'habitat et du tertiaire.

Pour ce qui regarde les marchandises, le transfert modal de trafic routier vers le fer et le fleuve, qui ne peut concerner que le trafic longue distance représente une économie potentielle de CO2 rejeté de l'ordre de 3% du total des rejets totaux.

Les CCI de Rhône Alpes observent que la réduction des rejets de CO2 concerne d'abord les VL (80% du trafic autoroutier). Les progrès technologiques représentent l'enjeu majeur pour limiter les rejets de CO2 et doivent faire l'objet d'une politique nationale.

**Ceci étant posé, il faut souligner que la problématique de rejet de CO2 via les moteurs à explosion est une problématique à**

**20 ou 30 ans, car leur utilisation est liée à la disponibilité de pétrole à un coût économique raisonnable, alors que le débat qui est ouvert porte sur un avenir beaucoup plus large puisqu'il s'agit de la fonctionnalité du couloir rhodanien et de l'avenir économique que l'on veut donner aux bassins versants de ce couloir, notamment l'Ardèche et la Loire dont le développement repose sur une liaison de qualité avec un couloir rhodanien fluide.**

## AVIS DES CCI SUR LES MESURES PROPOSÉES PAR L'ÉTAT

Les CCI de Rhône-Alpes approuvent le tableau détaillé de l'OITC du Sud-Est sur l'appréciation des mesures proposées par l'État. Elles n'y reviennent donc pas en détail dans ce cahier d'acteur.

Elles soulignent que les mesures environnementales (certificats verts, taxe carbone) ne peuvent être décidées qu'à un échelon international et leur efficacité reste à démontrer.

Fermer les échangeurs, fortement augmenter

les péages sont des mesures inacceptables pour les territoires au contact de A7/A9 sachant que les trafics VL et PL sur ces autoroutes sont avant tout captifs.

Il ne s'agit pas de limiter l'accès des populations Drômoise et Ardéchoise voire Iséroise au service majeur qu'offre l'A7, mais bien au contraire de mieux les relier à la vallée. À ce titre, les CCI de Rhône-Alpes estiment qu'une double ambition est nécessaire : amélioration des services de l'axe

et requalification des routes d'accès à la vallée : RN102, RN304.

**L'amélioration des services autoroutiers passe par une augmentation de capacité :**

- l'élargissement de l'A7 répondra aux échanges croissants entre Rhône-Alpes et le littoral méditerranéen ;
- le projet A79 a en plus une dimension d'aménagement du territoire.