

DEBAT PUBLIC VALLEE DU RHONE ET ARC LANGUEDOCIEN

Déclaration des acteurs économiques

*Privilégier la réalité des faits
aux opinions “politiquement
correctes”.*

Les acteurs économiques de Rhône-Alpes, unanimes :

- lancent un appel
contre l’immobilisme,
- attendent **des actes en faveur de la vallée
du Rhône** qui nécessite, outre des mesures de
transfert modal, **une augmentation de sa
capacité autoroutière.**

Les acteurs économiques de Rhône-Alpes, unanimes :

1

- se félicitent de l'organisation du débat public sur la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, étape indispensable pour écouter et éclairer les populations concernées sur les enjeux, et instruire la procédure devant aboutir à l'adéquation entre l'offre et la demande de transport,
- soulignent la qualité des dossiers - support du débat (Rapport Blanchet, « Eléments de réflexion pour un dialogue sur la Vallée du Rhône », dossiers du débat, rapports complémentaires),
- regrettent que les opinions subjectives et parfois partiales aient pris le pas sur la réalité exprimée par ces documents,
- regrettent que le grand public n'ait pas participé au débat,
- partagent un certain nombre de faits économiques bien mis en évidence par les documents du débat public :
 - le caractère majoritairement captif des flux de l'axe rhodanien limitant fortement le potentiel des axes « alternatifs »,
 - la saturation provoquée d'abord par les VL (80% du trafic),
 - la prédominance des trafics courte distance (80 / 100 km pour les VL, 100 / 120 km pour les PL),
 - le report modal limité des PL sur les autres modes. Seuls 17% des PL empruntant l'axe sont en transit,
 - la poursuite de la croissance des flux, même avec une croissance ralentie du PIB (filières touristique, économique, industrielle, logistique...),
 - la paralysie totale de l'autoroute sans mesure d'augmentation de capacités.



Chambre Régionale de Commerce
et d'Industrie Rhône-Alpes



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Rhône-Alpes



METALLURGIE



2

A la lecture de la synthèse des premières réunions publiques réalisée par la Commission Particulière du Débat Public et des prises de position des acteurs associatifs et des élus politiques, ils :

- **réaffirment leur adhésion à toutes les actions favorisant le report modal :**

- incitation à une meilleure utilisation des transports collectifs,
- développement du transport ferroviaire pour le fret,
- développement du transport fluvial pour le fret.

D'ailleurs, aux côtés des acteurs publics, ils investissent sur le Rhône et la Saône et préparent une autoroute ferroviaire du Luxembourg à la frontière espagnole à partir de 2007. Mais cette offre de transport nouvelle ne peut influencer qu'à la marge sur la saturation des autoroutes A7 / A9 dans la mesure où pour être compétitive, elle ne s'adresse qu'aux flux massifiés déplacés à plus de 600 km, ceux-ci ne représentant qu'une très faible partie de la totalité des flux.

- **rappellent que la problématique des gaz à effets de serre est abusivement au centre du débat.**

En effet le rapport du Conseil des Ponts et Chaussées « démarche prospective, transports en 2050 » conclut que le report modal de marchandises, qui ne peut concerner que la longue distance ne diminuerait les rejets de CO2 que de 3 à 4%.

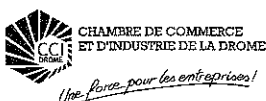
Ce n'est donc pas au nom du CO2 qu'il faut remettre en cause le projet d'augmentation de capacité autoroutière de l'axe, mais au nom de son opportunité économique et sociale, ou de sa non opportunité.

- **défendent la qualité de service du mode routier et non pas le mode routier en tant que tel.**

Ils constatent et soulignent que le mode routier est le plus apte à répondre aux exigences des consommateurs qui réclament une diversité de plus en plus grande de produits dans des délais de plus en plus courts.

Par sa flexibilité et sa performance (productivité, fiabilité) il concourt fortement à la qualité de vie de chacun, répondant aux exigences de déplacements de plus en plus nombreuses, et à la mise à disposition de produits au meilleur prix. Le transport et la logistique représentent 8 à 15% du coût d'un produit et participent à la compétitivité des entreprises.

- **pointent que ce mode routier est en outre le seul à pouvoir assurer la desserte des territoires qui jouxtent l'axe.**



3

• **mettent en garde ceux qui s'opposent à l'augmentation de la capacité autoroutière de l'axe :**

- Comment passer sous silence, que de tous temps, le développement économique de la Vallée du Rhône a reposé sur ses infrastructures de transport et que choisir de ne pas les moderniser, c'est implicitement pénaliser l'économie, l'emploi et la vitalité des territoires de demain ? Rhône-Alpes a-t-elle les moyens de se priver de ces atouts dans un contexte où le centre de gravité de l'Europe se déplace progressivement vers l'Est ?
- Comment passer sous silence que cet axe routier est essentiel pour la desserte des bassins versants de cette Vallée (Drôme et Ardèche) ? Que les bassins de vie de l'Ardèche sont condamnés à voir leur population régresser sans une connexion autoroutière ?
- Comment passer sous silence que l'absence d'une décision d'augmentation de capacité conduira inéluctablement à la fermeture temporaire de certains échangeurs autoroutiers, pénalisant encore plus l'économie locale ?

Et en tant que premiers contributeurs fiscaux des Collectivités territoriales, ils :

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

Cette efficacité passe nécessairement (mais pas exclusivement) par l'investissement sur le réseau autoroutier concédé, le payeur étant l'utilisateur.

• **demandent à ceux qui préconisent un report modal total - s'appliquant donc également aux trafics courte distance -, de faire preuve de réalisme économique et financier.**

Combien la Région Rhône-Alpes et les Départements devraient-ils payer et sur qui prélèveraient-ils les sommes nécessaires pour développer l'usage du mode ferroviaire conformément à la dimension de leurs souhaits ?

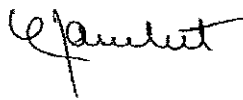
Les entreprises déjà concernées par la fiscalité directe, les taxes sur le transport, les péages et le versement transport, s'opposent à une nouvelle taxation.

..... Suite p. 6

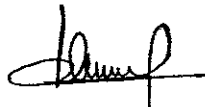


Les acteurs économiques

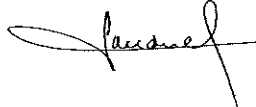
Alliance Logistique /
Région Urbaine de Lyon
Jacques LAMBERT
Président



Confédération Générale des
Petites et Moyennes Entreprises
Rhône-Alpes
François TURCAS
Président



Chambre Régionale de
Commerce et d'Industrie
Rhône-Alpes
Christian GAUDUEL
Président



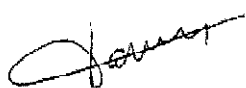
Délégation Tourisme Montagne
de la CRCI Rhône-Alpes
Henri DUCRET
Président



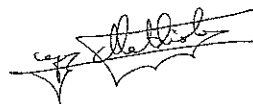
Fédération Nationale
des Transports Routiers
Rhône-Alpes
Pierre SIBUT
Président



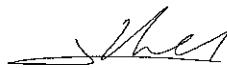
Fédération Nationale des
Transports de Voyageurs
Rhône-Alpes
Pascal FAVRE
Président



Fédération Régionale des
Travaux Publics Rhône-Alpes
Guy MATHIOLON
Président



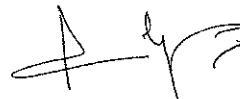
Mouvement des Entreprises
de France Rhône-Alpes
Patrick MARTIN
Président



TLF / Fédération des Entreprises
de Transport et Logistique de
France Rhône-Alpes / Auvergne
Dominique DI BELLO
Président



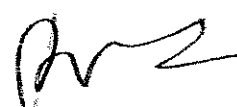
Union des Industries
métallurgiques et électriques
de la région Rhône-Alpes
Sybille DESCLOZEAUX
Présidente



Union des Industries Chimiques
Rhône-Alpes
Francis PAPAZIAN
Président



Union Nationale des Professions
Libérales Rhône-Alpes
Bruno VACHERET
Président



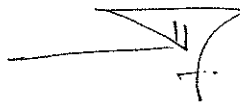
Union Interentreprises Textile
de Lyon et sa Région
Jean-Claude MONTAGNON
Président



Chambre de Commerce et
d'Industrie de Villefranche et
du Beaujolais
Noël COMTE
Président



Chambre de Commerce et
d'Industrie de Lyon
Jean-Paul MAUDUY
Président



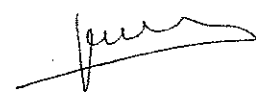
Chambre de Commerce et
d'Industrie de Saint-Etienne /
Montbrison
André MOUNIER
Président



Chambre de Commerce et
d'Industrie Nord-Isère
Daniel PARAIRE
Président



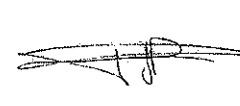
Chambre de Commerce et
d'Industrie de la Drôme
Jean-Marie BUSSEUIL
Président



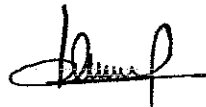
Chambre de Commerce et
d'Industrie Nord-Ardèche
César GALLO
Président



Chambre de Commerce
et d'Industrie de l'Ardèche
Mérionale
Jean-Paul POULET
Président



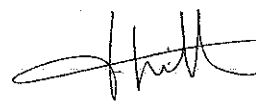
Confédération Générale des
Petites et Moyennes Entreprises
du Rhône
François TURCAS
Président



Confédération Générale des
Petites et Moyennes Entreprises
de la Drôme
Gérard FOURNEL
Président



Confédération Générale des
Petites et Moyennes Entreprises
de l'Ardèche
François SIBILLE
Président



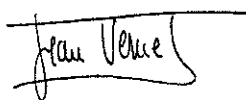
Fédération Nationale des
Transports Routiers du Rhône
Pierre SIBUT
Président



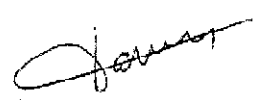
Fédération Nationale des
Transports Routiers de la
Drôme
Raymond FAURE
Président



Fédération Nationale des
Transports Routiers de
l'Ardèche
Jean VERNET
Président



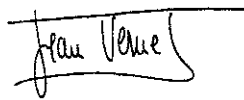
Fédération Nationale des
Transports de Voyageurs
du Rhône
Pascal FAVRE
Président



Fédération Nationale des
Transports de Voyageurs
de la Drôme
Laurent ALLONCLE
Président



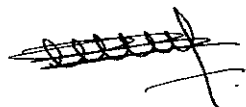
Fédération Nationale des
Transports de Voyageurs de
l'Ardèche
Jean VERNET
Président



Mouvement des Entreprises
de France Lyon-Rhône
Bertrand MILLET
Président



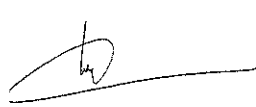
Mouvement des Entreprises
de France de la Drôme
Bernard GERVY
Président



Mouvement des Entreprises
de France de l'Ardèche
Jean-Régis CHAZALLON
Président



Union Nationale des
Professions Libérales du Rhône
Michel DUQUAIRE
Président



Les acteurs économiques de Rhône-Alpes, unanimes :

- Au-delà des positions dogmatiques dont l'objectif avoué ou non est la réduction de la mobilité, ce qui serait inacceptable pour les entrepreneurs comme pour les citoyens et se traduirait par une régression économique et sociale,

- Au-delà des positions électoralistes,

- Rappelant que "Gouverner, c'est prévoir".

- **lancent un appel contre l'immobilisme,**
- **demandent solennellement à l'Etat de remplir son devoir de planification et d'organisation du territoire** en engageant sans délai les procédures d'ajustement des capacités autoroutières à la demande économique et sociale. En effet la réalisation des projets d'infrastructures, créateurs de richesses est d'autant moins contraignante et conflictuelle que leur instruction aura été anticipée, notamment en termes foncier. Aussi est-il nécessaire de procéder aux études préalables pour l'A79 afin de ne pas compromettre l'opportunité de sa réalisation, sachant que la solution d'élargissement A7/A9, paraît être une solution à court terme, le dossier étant plus facile à instruire.
- **réclament une lisibilité pour continuer à entreprendre,**
- **prennent leurs responsabilités** en exprimant leur connaissance des réalités et leurs besoins dans le cadre d'un développement économique et solidaire,
- **attendent des actes en faveur de la Vallée du Rhône qui nécessite, outre des mesures de transfert modal, une augmentation de sa capacité autoroutière.**

Si tel ne devait pas être le cas, ils en tireraient les conséquences pour leur développement futur et sauraient rappeler le moment venu à qui revient la responsabilité du déclin de l'axe rhodanien.

Pénaliser le mode routier c'est :

- Renchérir le coût des produits mis à disposition de chacun.
- Réduire la compétitivité des entreprises dans un contexte de concurrence internationale de plus en plus exacerbée.
- Affaiblir l'attractivité des territoires irrigués par la Vallée du Rhône et de ses arrière-pays.
- Prendre le risque de faire d'une Vallée du Rhône saturée par les flux une zone évitée par les touristes, alors que Rhône-Alpes est la deuxième région de France pour le nombre de nuitées.
- Inciter les entreprises à remettre en cause leur localisation, notamment dans le secteur de la logistique.
- Réduire les bases fiscales des Collectivités si les entreprises se délocalisent et diminuer le produit des taxes versées par ce mode qui représente 96% des recettes apportées par l'ensemble des modes de transport (route, fer, Transports Collectifs Urbains, aérien, maritime, fluvial).
- Compromettre le fonctionnement du réseau des villes grandes et moyennes de Rhône-Alpes, qu'encouragent pourtant les Elus.
- Mettre au ralenti la vie locale durant les périodes de plus en plus prolongées de saturation de l'axe autoroutier et de report corrélatif de son trafic sur le réseau national ou départemental.