

Les cahiers d'acteurs

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

NUMÉRO 20



JUIN 2006

FORCE OUVRIÈRE RHÔNE ALPES

Conduire une réflexion globale

SUR LA SITUATION DES TRANSPORTS POUR REpondre A LA MULTIPLICITE DES ENJEUX

Rhône-Alpes constitue une économie régionale puissante, ; seconde région économique française, son PIB

avoisine les 150 milliards d'euros. Elle figure au dixième rang de l'Union Européenne.

Une dynamique fondée sur

les échanges rendue possible par la construction progressive de réseaux de transports.

Le territoire compte aujourd'hui 350 000 entreprises et 2 200 000 salariés.

Toujours plus sollicités par une demande accrue de mobilité des personnes et des marchandises, les réseaux de transports nécessitent d'être modernisés, adaptés, étendus.

L'enjeu est économique et social mais également sociétal.

CONFEDERATION GENERALE DU TRAVAIL

FO

FORCE OUVRIÈRE

UNION REGIONALE
RHONE - ALPES

CONTACT

Union régionale Force Ouvrière
Gérard CLEMENT
coordonnateur régional
17 rue Georges Bizet
26000 VALENCE

Tel : 04 75 82 40 40
fo2607@aol.com

Dans le cadre du débat public organisé par la :

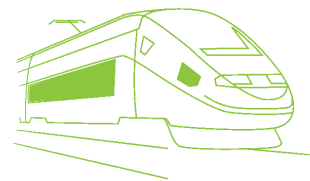
cndp
Commission particulière

du débat public
Politique des transports
vallée du Rhône
arc languedocien



Un état des lieux préoccupant

La densité du tissu économique rhônalpin favorise le développement de la région en tant que grand pôle français de transport et de logistique mais crée également une dépendance vis à vis de celui-ci.



DES INFRASTRUCTURES ET UNE ACCESSIBILITÉ APPAREMMENT SATISFAISANTES

> 1 300 kilomètres d'autoroutes desservent la région,

ils assurent outre la liaison principale nord/sud, la desserte des zones littorales, pôles économiques et touristiques du sud de la France, ainsi que celle du massif alpin... et excluent de nombreux petits bassins économiques irrigués par le seul réseau routier secondaire.

Ces infrastructures conçues pour servir une population essentiellement urbaine sont inadaptées au développement de la péri urbanisation : il en résulte un allongement des distances travail/domicile et des temps de trajet.

> Le cœur du réseau ferroviaire est constituée par trois lignes entre Lyon et Avignon.

Elle se réduit à deux lignes entre Avignon et Nîmes et une seule ligne de Nîmes vers l'Espagne et de Marseille vers l'Italie.

L'accessibilité aux gares TER varie de 10 à 20 minutes voire davantage en ce qui concerne les zones rurales montagneuses qui sont de ce fait exclues de la desserte.

La traversée Est/Ouest des territoires n'est pas assurée.

> En matière de transport de marchandises,

les capacités naturelles du réseau fluvial sont indéniables. Les niveaux d'équipement portuaire sont inégaux. Certains modes de transbordement ne sont assurés que par les ports de Lyon, Vienne Sud et Sète ce qui exclut toute possibilité de report modal du trafic routier en direction de Fos sur Mer/Marseille.

Le nombre de terminaux pour le transport combiné est très insuffisant : deux pour l'ensemble de la région Rhône-Alpes.

DE LA SOUS-UTILISATION À LA SATURATION : LA DIVERSITÉ DES MODES DE TRANSPORT RHÔNALPINS

> Le parc automobile de Rhône-Alpes est d'une densité supérieure à la moyenne nationale.

La part modale de la voiture particulière varie de 55 à près de 90% contre environ 10% pour les transports collectifs qui, sauf dans les grandes agglomérations, souffrent de leur inadaptation à la croissance de la demande en terme de zones desservies.

S'agissant du transport de marchandises, les déplacements internes privilégient également le mode routier.

Les encombrements enregistrés représentent chaque année 119 000 heures/kilomètre de bouchons, ce chiffre est en progression régulière chaque année.

> Le transport ferroviaire est organisé de façon hétérogène :

de 99 trains par jour pour la liaison Nord/Sud contre seulement 2 allers-retours par jour pour la liaison Est/Ouest.

Le transport ferré possède une capacité résiduelle inégale selon les points du territoire.

Il existe des zones d'engorgement ;

- À hauteur de Lyon 590 trains circulent chaque jour soit un taux de saturation de 85% ;

- À Nîmes, jusqu'à 240 trains par jour circulent sur une ligne unique soit un taux de saturation de 94% !

> Le transport fluvial connaît une progression notable

en dépit de ses capacités encore nettement sous-utilisées. Le bassin Rhône-Saône transporte chaque année plus de cinq millions de tonnes de fret.

DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX INSUFFISAMMENT PRIS EN COMPTE

> Les infrastructures influent en termes quantitatif et qualitatif

sur la qualité des eaux souterraines et de surface en agissant sur l'imperméabilité des sols.

Elles impactent également sur les paysages. Les constructions et aménagements des sols exercent une emprise non négligeable sur les espaces. La part de sols occupés par des

parkings et des routes a augmenté de 10% au cours de la dernière décennie.

> Au cours des trente dernières années, les émissions polluantes générées par les circulations ont augmentées de 260%.

Le nombre de jours de pic de pollution

atmosphérique s'est accru de façon significative depuis 2001 pour toutes les agglomérations de Rhône-Alpes.

> En matière d'accidentologie,

le réseau secondaire est le terrain de 76% des accidents corporels contre seulement 5% des autoroutes en dépit du fait que ces axes concentrent une forte proportion du trafic.

Une vision réductrice de la politique des transports

Les enjeux identifiés dans le cadre des études diligentées par le gouvernement réduisent le champ du débat à une dimension minimale frôlant le seuil du "démocratiquement supportable".

Ces enjeux concernent l'optimisation et l'adaptation des réseaux existants, les nécessités de report modal et de façon parcellaire la préservation de l'environnement.

Force Ouvrière revendique l'existence de nombreux enjeux humains, écologiques et économiques qui doivent impérativement être englobés dans la réflexion sauf à la vider sciemment de sa substance.

Les mesures d'amélioration de la gestion des réseaux routiers visent à accroître la capacité des infrastructures :

> La régulation de vitesse sur autoroute

permettrait d'homogénéiser les comportements des usagers et de se rapprocher de la capacité maximale d'absorption des flux de véhicules.

La modulation tarifaire se traduirait par la pratique d'une tarification différente selon les périodes... elle se traduirait par une augmentation significative des coûts de circulation durant la saison estivale. Les conséquences seraient :

- La taxation supplémentaire de l'usager contribuable en congés ;
- La baisse de fréquentation touristique des zones desservies ;
- L'augmentation des coûts du transport routier marchand en période d'été (pour les

entreprises de déménagement notamment, l'été constitue la saison haute...)

- La congestion des axes secondaires vers lesquels le trafic pourrait se reporter.

> La régulation d'accès est également proposée.

Il s'agirait en situation dégradée de réduire l'accès des autoroutes selon des critères liés à la nature des véhicules ou des critères temporels (nombre d'entrées autorisées/heure par exemple).

> L'évolution des technologies et de l'organisation du transport fluvial

conditionne la poursuite de son essor. Elle s'accompagne de propositions modifiant les conditions de travail et de vie du personnel naviguant et de manutention par la généralisation du travail de nuit.

Force Ouvrière dénonce le principe de décision unilatérale sous-jacent.

> La modernisation du réseau ferré

ne se limite pas aux apports techniques mais englobe également un objectif de préservation des emplois. Une fois de plus, Force Ouvrière affirme son opposition à la mise en œuvre du plan fret et à l'ouverture à la concurrence du réseau de chemins de fer français.

> Les mesures de report des circulations routières vers d'autres modes sont insuffisantes

car peu incitatives pour les entrepreneurs de

Des perspectives d'évolutions alarmantes

Deux facteurs principaux influent sur l'évolution de la situation des transports : les orientations politiques définies et l'évolution de la demande de transport elle-même.

La politique européenne des transports est axée sur l'élargissement de l'UE, les exigences de compétitivité des États membres et la nécessité d'investir sur le transport ferroviaire et fluvial.

La politique nationale est une politique de projets dont le lien avec le contexte local des territoires concernés reste à déterminer.

Les propositions de l'État en matière de transports témoignent d'une volonté limitée dotée de moyens insuffisants :

- Le désengagement en matière d'infrastructures se poursuit en accroissant les charges des collectivités "bénéficiaires" de la décentralisation ;
- La poursuite du libéralisme réduit l'attractivité des territoires à ses seuls aspects économiques ;
- L'objectif de développement durable n'est pas assez présent dans les mesures envisagées.

L'évaluation de la demande de transports à l'horizon 2020 est également indispensable à l'élaboration d'une politique visant à répondre à la problématique qu'elle pose. Les hypothèses formulées reposent sur un grand nombre de facteurs eux-mêmes susceptibles de variation et donc d'entraîner une remise en cause des décisions prises, d'où la difficulté du présent exercice.

la filière qui n'ont aucun intérêt à s'engager sur cette voie.

Les mesures de report du trafic voyageurs ne peuvent à elles seules résoudre les difficultés de desserte de tous les territoires, répondre aux besoins émergents liés à la flexibilité du travail et à la nécessité d'éducation des populations.

LES ENJEUX ÉLUDÉS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

> Les entreprises, les industries en particulier, ont opté pour la réduction

des coûts de stockage des matières premières et des produits finis en pratiquant de façon massive la gestion à flux tendu. Leur dépendance à l'égard des transports est forte. Elles doivent bénéficier d'un haut niveau de qualité de service en terme d'efficacité, de rapidité, de fiabilité et de coût. Il leur appartient en contrepartie de s'engager pour une gestion durable et de repenser leurs modes de production en privilégiant les circuits courts. Des mesures fiscales incitatives devraient être mises en place à cet effet.

> La mobilité personnelle

est une liberté fondamentale dont l'exercice ne peut être entravé ou restreint, d'où la nécessité d'introduire en matière de transport un enjeu éducatif fort afin de susciter le volontarisme. La prise de conscience des risques écologiques passe par une communication renforcée auprès de tous les publics.

> La mobilité professionnelle

choisie est un facteur d'évolution sociale, d'élargissement et de diversification des compétences. Force Ouvrière refuse d'envisager les mesures de report des

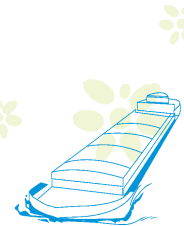
circulations routières qui seraient à l'origine d'une mobilité subie pour les salariés, en particulier les conducteurs, de la branche du transport routier.

> L'impact de la politique des transports sur les flux touristiques

doit être évalué à l'échelon régional : l'activité touristique de Rhône-Alpes se répartit sur la quasi totalité de l'année ce qui constitue un enjeu économique fort qui ne saurait satisfaire d'un objectif d'étalement des migrations touristiques.



Force Ouvrière propose des réponses aux besoins identifiés



> Pour répondre à l'évolution de la demande de transport :

- Conduire une approche globale combinant les différents modes de transport ;
- Privilégier les mesures de report des circulations routières vers d'autres modes ;
- Moderniser, sécuriser, adapter les dessertes et la fréquence des TER et développer des correspondances entre modes de transport voyageurs TGV/TER/urbains ;
- Accroître les capacités du mode fluvio-maritime ;
- Garantir l'accessibilité des transports collectifs à l'ensemble de la population quelle que soit sa localisation ;
- Améliorer les axes est/ouest de transport ;
- Fluidifier les circulations des axes existants, en améliorer les capacités ;
- Mettre en place un groupe permanent d'études sur l'accidentologie incluant les organisations syndicales des transports.

> Pour une planification cohérente et un aménagement réfléchi des territoires :

- Planifier dans des délais raisonnables la concrétisation des mesures prises en concertation avec l'ensemble des acteurs ;
- Assurer un pilotage global des évolutions des transports au niveau régional en lien avec le pilotage national incluant les partenaires sociaux ;

- Simplifier les procédures de mise en œuvre des décisions ;
- Instaurer une politique des transports étendue à toutes les voies de communication et intégrant des objectifs de desserte de toutes les zones du territoire ;
- Renationaliser les axes routiers et autoroutiers à vocation interrégionale, nationale et européenne ;
- Garantir une indemnisation acceptable des propriétaires lors de la constitution de réserves foncières.

> Pour une politique des transports respectueuse des droits et besoins des salariés :

- Prendre en compte les temps de trajets travail/domicile dans les orientations politiques ;
- Développer des transports collectifs de service par les entreprises pour leurs salariés ;
- Privilégier les circuits de production et de distribution courts ;
- Évaluer en permanence les impacts économiques engendrés par les mesures dès leur mise en œuvre ;
- Renforcer les dispositifs de formation en faveur des salariés du transport routier leur permettant d'acquérir la polyvalence nécessaire à l'évolution des postes ;
- Professionnaliser les emplois de basse qualification du secteur logistique ;

- Améliorer la réglementation du travail dans les transports pour de meilleures conditions d'exercice et de sécurité ;

- Encadrer les relations donneurs d'ordres/sous-traitants avec une formalisation contractuelle prenant en compte les conditions de travail des salariés ;

- Abandonner le plan fret SNCF.

> Pour une politique des transports intégrant des objectifs de développement durable :

- Instaurer des mesures fiscales significatives au bénéfice des transporteurs pratiquant le transport combiné et des entreprises qui y recourent ;
- Favoriser les investissements des entreprises en direction des véhicules propres et hybrides ;
- Poursuivre le financement de l'État et de l'Europe de la recherche sur les biocarburants ;
- Renforcer les normes appliquées aux véhicules en matière de pollution atmosphérique ;
- Intégrer les coûts des équipements de réduction des nuisances sonores aux dépenses de réalisation ou d'adaptation des infrastructures ;
- Instaurer une obligation de transport non routier des matières dangereuses sur une distance longue.

Conclusion :

Force Ouvrière souhaite conduire une politique active des transports conciliant exigence de compétitivité et évolution de la mobilité, une politique dont l'ambition est de soutenir la croissance pour l'amélioration des conditions de travail et de vie des habitants des territoires concernés.

Retrouvez les propositions de FORCE OUVRIÈRE dans un dossier intégralement consacré à la politique des transports Vallée du Rhône axe méditerranéen disponible sur simple demande.