

Le Transport multimodal au cœur du Contrat de Plan Etat/Région

Anticiper l'avenir

Sur proposition du 1^{er} ministre aux Présidents de Régions, les thématiques qui peuvent faire l'objet d'une contractualisation portent sur l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation - les filières d'avenir et l'usine du futur - la couverture du territoire par le très haut débit et le développement des usages du numérique - la transition écologique et énergétique et la mobilité multimodale.

Plusieurs priorités semblent se dégager de la première phase de concertation qui vient de se terminer dans l'élaboration du Contrat de Plan.

A partir d'avril 2014, la seconde phase identifiera les opérations qui bénéficieront d'une programmation contractualisée sur la période 2015-2017 et pré-identifiera celles qui pourraient être programmées sur la période 2018-2020.

La question du transport multimodal qui couvre l'ensemble des transports routier, fluvial, portuaire et ferroviaire, semble bénéficier d'une attention particulière, tant de l'Etat que de notre Région.

Ainsi, la région est le siège d'une source de trafic très divers, à partir du Grand Port Maritime de Marseille (GPM), l'industrie du pourtour de l'Etang de Berre et, nous concernant plus particulièrement, les grandes plates-formes logistiques de la Crau et du Vaucluse avec l'industrie agro-alimentaire et la logistique.

Dans cette optique de développement, Avignon bénéficie d'une situation géographique privilégiée. Au débouché de la vallée du Rhône et au centre de l'arc méditerranéen, au carrefour des réseaux permettant de combiner les modes maritimes, routiers, ferroviaires et fluviaux.

Cela lui donne l'opportunité de prétendre à une position géostratégique sur ces axes de transports à dimension européenne

Il serait donc intéressant que l'ensemble des acteurs de la logistique et du transport entrent dans une dynamique de transports durables, afin de créer une activité économique performante au service de la population et du tissu productif local.

La massification des flux sur les modes ferroviaires et fluviaux, l'ancrage d'activités industrielles en lien avec la chaîne logistique, le développement de la logistique urbaine et de la logistique du « dernier kilomètre » sont de nature à répondre à cette exigence.

Pour cela, Avignon bénéficie de plusieurs atouts qu'il nous faut mettre en valeur pour que sur la programmation 2015-2020, s'intensifient les actions en faveur du report modal de fret, de la réduction de l'impact environnemental des transports et de l'émission de gaz à effet de serre.



**Une situation
géographique
priviliégiée**

De quoi parle-t-on ?

Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport.

Il concerne surtout les marchandises. Pour le transport de voyageurs on parle de « complémentarité des modes ». Le terme intermodal s'applique dans la mesure où une logistique unique permet de limiter les manutentions et de réaliser le suivi. Le transport intermodal fait de plus en plus souvent appel à des unités de transport intermodal (UTI) standardisées (conteneurs, caisses mobiles...).

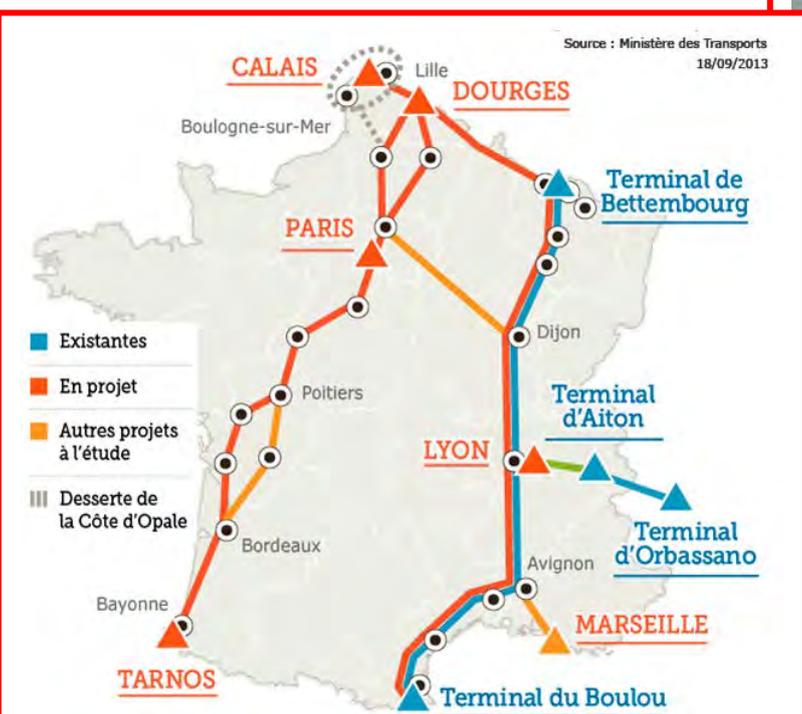


Le **transport combiné** est défini comme un « **transport intermodal dont les parcours principaux s'effectuent par rail, voies navigables ou mer et dont les parcours initiaux et /ou terminaux, par route, sont les plus courts possible** ».

Le « **transport intermodal** » est défini comme « **l'acheminement d'une marchandise utilisant deux modes de transport ou plus mais dans la même unité de chargement ou le même véhicule routier, et sans empotage ni dépotage** » ;

Le **transport multimodal** est « **l'acheminement d'une marchandise empruntant deux modes de transport différents ou plus** ».

Le transport intermodal a souvent besoin d'équipements et parfois de manutentionnaires spécialisés pour assurer le transfert entre les modes. Ils sont réunis dans ce que l'on appelle une plate-forme multimodale. Dans le transport de voyageurs l'équivalent est le pôle d'échanges qui sont les points nodaux d'articulation du réseau et de connexion des modes entre eux.



Le **ferroutage** ou transport « combiné accompagné » permet de charger des camions complets sur un train (tracteur + remorque + chauffeur). On l'utilise dans les systèmes d'autoroute ferroviaire.

Il est composé de wagons plats surbaissés permettant un chargement des camions par une rampe d'accès, soit en file indienne sans décrochage de la remorque sur toute la longueur du train, soit par le côté, la plate-forme du wagon pivotant pour le chargement et le déchargement (système Modhalar exploité par la société LorryRail sur une liaison Modane – Italie ainsi que sur une relation Luxembourg – Perpignan transportant 3000 camions/mois).

Le transport en quelques chiffres

Concernant la Région PACA

La part de l'acheminement des marchandises par voie routière reste prédominante : 84.5 % du trafic de pré-post acheminement hors pipeline. 9,6 % revient au ferroviaire et 5,9 % au fluvial.

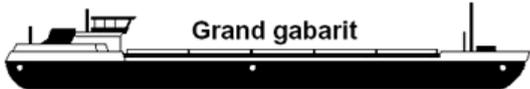
Pour le trafic conteneur, les chiffres étaient de 78 % pour la route, 16% pour le fer et 5 % pour le fluvial. On peut ainsi estimer que le Grand Port Maritime de Marseille génère 1.500.000 trajets de poids lourds par an.

Les déplacements périurbains et interurbains ont augmenté de près de 50% (en distance parcourue) ces 20 dernières années et représentent aujourd'hui plus de 50% de la consommation énergétique et des émissions de polluants liées aux transports. 600 000 personnes sont exposées à des niveaux de pollution de l'air supérieurs aux valeurs limites réglementaires pour les 6 zones de mesure de la région.

Marseille est la ville la plus polluée de France et l'une des plus touchées en Europe, avec un impact sur l'espérance de vie à l'âge de 30 ans estimé à plus de 7 mois.

La région connaît 1,5 fois plus d'accidents routiers que la moyenne nationale. Un usager de la route perd en moyenne 10 jours par an dans la congestion routière sur l'axe Marseille/Aix et la situation est à peine moins critique dans l'agglomération azurée. Sauf rupture en matière de mobilité, l'amplitude horaire de la congestion routière va augmenter de 65% pour Marseille/Aix et 85% pour Nice.

Route, rail, navigation : le point sur les coûts de transport

12€/t	 Grand gabarit	3€/t
17€/t	 Petit gabarit	4€/t
21€/t		12€/t
22€/t		5€/t

Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 Km
y compris pré et post-acheminement pour le rail et la navigation

Coûts externes pour une tonne transportée sur 350 Km
(coûts non intégrés dans le coût de transport : congestion, bruit, accident, pollution...)

REPERES

**Contrat de Plan Etat Région 2014-2020,
les investissements en faveur de la mobilité durable des voyageurs se
déclinent selon 7 axes :**

Axe 1 Poursuite de la régénération des lignes secondaires, éviter la dégradation des services et temps de parcours

Axe 2 Robustesse et exploitation du réseau, permettre à l'exploitant de réaliser au mieux l'offre commandée

Axe 3 Pôles d'échange Multimodal: accessibilité des réseaux et Ecomobilité

Axe 4 Développement des capacités et performance dans les grandes métropoles

Axe 5 Maillage régional d'aménagement du territoire

Axe 6 Électrification de lignes

Axe 7 Etudes préparatoires au CPER suivant

Petit tour rapide de la situation

Le juste prix

Le Gouvernement met en avant le concept d'économie circulaire. Cela pose la question de remettre l'appareil industriel au cœur des enjeux et du débat, d'œuvrer à la reconquête industrielle, de relocalisation des productions – dans un concept de circuit court de production - distribution au niveau des territoires, posant bien la question du juste coût du transport des marchandises dans les coûts de production, de la complémentarité entre les modes passant par un véritable service public du transport marchandises par le rail, mais aussi d'un renouveau du fluvial ...



Le transport routier marchandises est sous-tarifé, l'ensemble des coûts externes (coûts d'usage des infrastructures, des nuisances et de la pollution, de l'accidentologie ...) ne sont pas facturés et sont donc supportés par la collectivité et le contribuable, ce qui permet

aux entreprises de délocaliser leur production à tout va, de travailler à flux tendu et sans stocks, multipliant les parcours parasites des marchandises. On connaît l'exemple de ces pommes de terre récoltées au Pays bas, lavées et mises en sac en Italie pour repartir au Pays-Bas.

Cette sous-tarification du transport routier de marchandises (TRM) est source de concurrence avec les modes plus vertueux ferroviaire et fluvial sur fond de dumping social à travers des travailleurs à bas coût des pays de l'Europe de l'Est, de précarité de l'emploi dans les entreprises de transports, mais aussi de désindustrialisation, de fermetures de sites de production, de licenciements...

Qui plus est cette sous-tarification du TRM est largement subventionnée par l'Etat à travers les réductions de la taxe à l'essieu et des remboursements de la taxe sur le gasoil professionnel.

Comment continuer à parler «environnement » et « lutte contre le

réchauffement climatique » quand on continue de favoriser et de subventionner le transport routier de marchandises qui participe fortement à ce que les transports soient la source première des émissions de Gaz à Effet de Serre ?



Il faut revoir tout le concept de production et il n'y a pas d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût (low cost). C'est pourquoi nous parlons de développement humain durable. Pour la CGT, le secteur des transports et de la logistique est un véritable levier pour agir en efficacité et sobriété énergétique. Le Fret ferroviaire, fluvial et par cabotage maritime doit être déclaré d'intérêt général, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, non traduits jusqu'à ce jour dans la loi.

La suppression de l'écotaxe constitue un fort mauvais signe quant aux intentions réelles de la France à s'engager dans une transition écologique et énergétique dont la réorientation des transports, secteur le plus énergivore, est forcément une pierre angulaire. Une politique favorisant le report modal ne peut être crédible qu'accompagnée d'une revalorisation tarifaire et sociale du transport routier de marchandises. C'est indispensable pour atteindre les objectifs du Grenelle et relever les défis climatiques et énergétiques. Mais, cela nécessite aussi de mettre en oeuvre un développement multimodal intégré passant par le maillage des réseaux ferroviaires et fluviaux en cohérence avec une politique industrielle nationale et régionale.

Une généralisation du « Low cost »

Tous les secteurs d'activités des transports sont touchés par une généralisation de la logique low cost, en opposition au service public et dont la règle est nocive et dangereuse pour les salariés des professions concernées mais aussi pour tous les autres salariés et citoyens. Tout est tiré par le bas avec de graves dangers sur le contrat de travail, sur le Code du Travail, sur le salaire et son contenu. La politique des grands groupes de transports et de logistique est d'avoir le monopole et la maîtrise de toute cette activité, en multipliant les petites entreprises sous-traitantes auxquelles ils imposent leurs conditions et où l'expérience syndicale est peu ou pas présente, tout ce ceci afin de mieux exploiter les salarié-e-s !



La volonté d'ouvrir à la concurrence (à la privatisation) les Trains Express Régionaux (TER) et les Trains d'Equilibre du Territoire (TET) rentre dans cette logique de concurrence et de bas coût. La volonté est toujours de baisser le coût du travail avec le résultat catastrophique que l'on connaît au FRET ferroviaire qui n'a jamais été aussi bas avec des milliers de suppressions d'emplois, au détriment – là aussi - des conditions de travail et de sécurité.

Les réformes de l'Etat, la RGPP ont, elles aussi, eu pour conséquence la destruction de milliers d'emplois publics à l'équipement par des abandons de missions transférées –là aussi- à la sous-traitance avec les conséquences que l'on connaît dans l'entretien des infrastructures routières et fluviales. C'est à partir de tous ces éléments que la CGT doit mener le débat pour offrir une alternative de transport au « tout routier » préjudiciable aux salariés des professions et plus largement à l'ensemble de la population.

Le Fret ferroviaire et le fluvial sont loin de répondre au report modal voulu par le Grenelle de l'Environnement et pointé dans la synthèse des travaux du débat national sur la transition énergétique du 18 juillet 2013. Le fret ferroviaire n'atteint plus les 10 % de part modale du transport de marchandises (9,5%) en 2011 avec 34,2 Gt-km alors qu'en 2000 c'était 57,7 Gt-km. On est loin du report modal voulu par le Grenelle, d'autant que le fluvial subit, lui aussi, une légère baisse –pour la 1ère fois depuis plusieurs années (- 2,4 %). Nous avançons à reculons.

Il est bon de rappeler que le secteur le plus émetteur de GES est celui des transports (près de 30 % en 2011) dont 54 % pour les voitures particulières, 21,7% pour les poids lourds et 17 % pour les véhiculaires utilitaires (exemple des camionnettes et fourgons) avec une évolution de +9 % des émissions de la route en 20 ans (1990/2010) qui est loin d'être compensée par les « véhicules propres ». Le fluvial est responsable de moins de 1% et le ferroviaire de 0,4 % des émissions de GES.

Des victoires qui montrent le chemin du « possible » !

Il y a un peu plus d'un mois que la « Virgule » a été inaugurée. Cette liaison ferroviaire entre la gare centre et la gare TGV que les cheminots ont revendiqué dès l'annonce de la création de la gare TGV en Courtine. En même temps se menait la bataille pour obtenir la réouverture de la ligne Avignon – Carpentras aux voyageurs.

A l'époque dirigeants de la SNCF et politiques locaux traitaient, les cheminots et la CGT, de doux rêveurs... Comme quoi les rêves d'aujourd'hui peuvent faire les réalités de demain pour peu que chacun s'empare de ces problèmes et ses revendications.

« Sur le Pont » a rencontré Jean-François Chamayou, Secrétaire à l'action revendicative des cheminots d'Avignon, pour qu'il nous fasse part, à la fois de son sentiment sur ce développement de l'outil ferroviaire, mais aussi de ses « rêves » d'aujourd'hui, ... qui seront peut-être (sûrement) les réalités de demain.

Jean-François Chamayou : Oui, nous considérons que ces avancées constituent une victoire pour les cheminots, pour toute la CGT et pour la population. Tout d'abord, une victoire face à l'absurdité. L'absurdité qu'il y a eu en 2001 (date d'ouverture de la LGV) de ne pas assurer une complémentarité entre les TER en provenance de tout le département et le TGV. Une victoire, parce que nous avons su, à force de tracts, de conférences de presse, de débats, d'action et de manifestations, faire que la population s'empare de cette revendication, au point qu'elle soit inscrite dans le Contrat de Plan.

Concernant la « Virgule », c'est une réelle réponse aux besoins d'acheminement des usagers du TGV ainsi qu'une réponse aux problèmes de stationnement autour de la gare. Cela répond particulièrement aux



Jean-François Chamayou lors de sa prise de parole à l'inauguration de la Virgule le 27 janvier 2014



Lors de l'inauguration de la Virgule, les cheminots avaient ressorti la banderole « On veut la virgule, un point c'est tout » qui avait été accrochée en gare TGV en 2001 lors de l'inauguration de la LGV

besoins quotidiens de déplacements domicile-travail vers Lyon ou Marseille. Il va être important de bien travailler le plan de transport, de construire une cohérence entre dessertes TER et horaires des TGV.

Sur le Pont : On a pris prétexte de la mise en service de liaison gare centre – gare TGV pour supprimer la navette TCRA. Qu'en penses-tu ?

Jean-François Chamayou : C'est exactement ce qu'il ne faut pas faire ! Opposer les différents modes de transport pour les mettre en concurrence, alors que l'essentiel est

qu'ils soient aux services de la population. Un TER qui part de la gare TGV pour aller à Cavaillon ou demain à Carpentras, n'a pas la même vocation qu'un bus qui va traverser la ville. Certains monteront dans le bus pour aller à St Jean, d'autres prendront le TER pour se rendre à Entraigues.

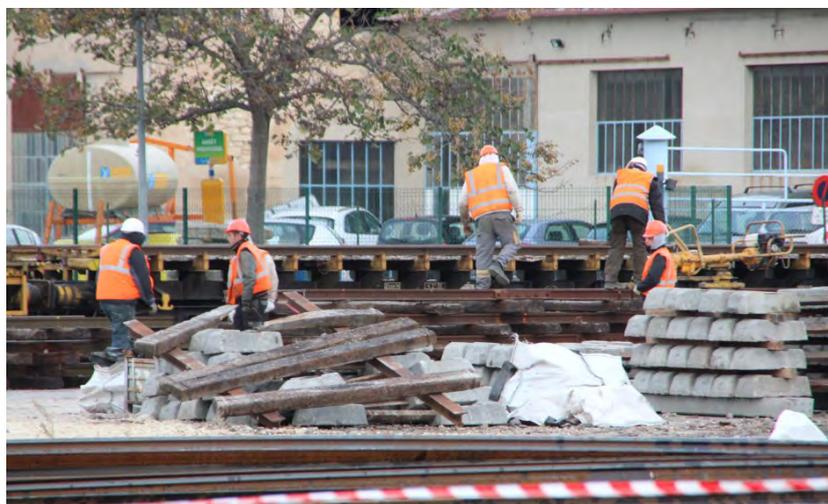
Il n'y a pas de solution « toute ferroviaire » et rien ne doit s'opposer au développement de la desserte routière de la gare TGV par le réseau TCRA, permettant un maillage fin de l'agglomération Avignonnaise, dans l'optique de développer une offre de transport collectif public « domicile-gare » sans voiture ! Le développement es TCRA doit aussi permettre une meilleure liaison et un accès facilité au réseau TGV pour les habitants des communes Gardoises : Villeneuve, Les Angles etc... Compte tenu du développement économique de toute la Courtine, qui devrait encore s'intensifier dans un avenir proche, nous devons dès à présent réfléchir à la desserte de cette zone d'activité.

Sur le Pont : Et concernant la réouverture de Carpentras ?

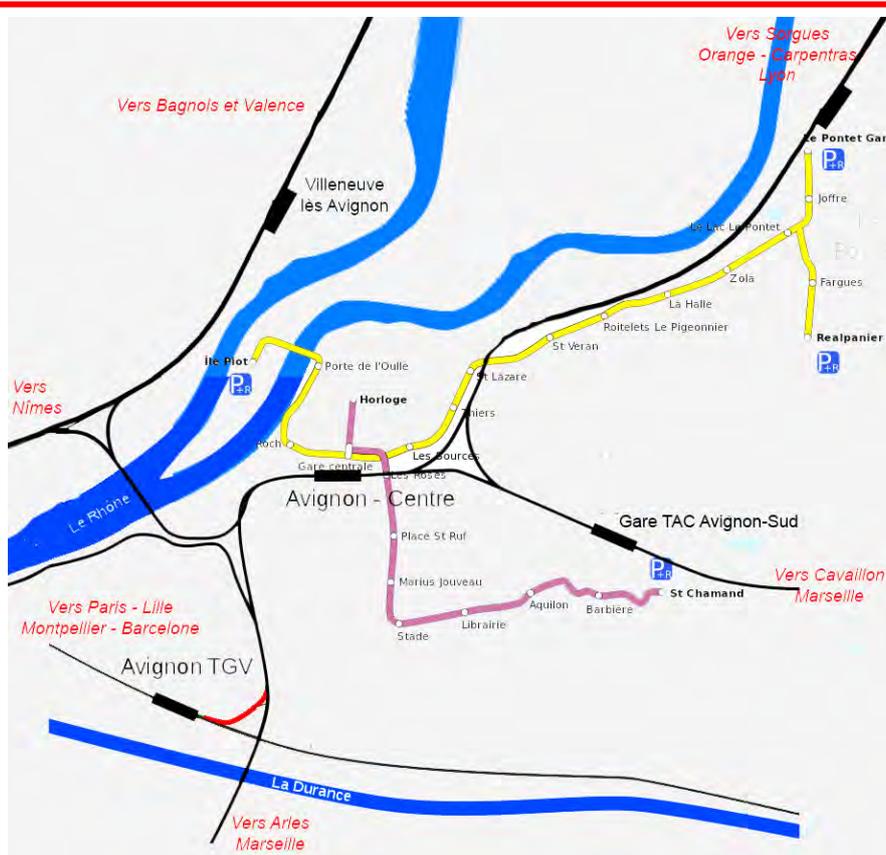
Jean-François Chamayou : La liaison ferroviaire sera ouverte aux voyageurs fin 2014. Elle permettra de relier les deux gares d'Avignon à Carpentras en environ 30 minutes. La gare de Sorgues sera réaménagée,

les gares d'Entraigues, de Monteux et de Carpentras seront rouvertes. Les bâtiments seront rénovés et les quartiers autour des gares feront l'objet d'un réaménagement urbain favorisant le développement des transports collectifs et des modes doux de déplacement. Il me semble important que les gares deviennent de véritables lieux de promotion du transport ferroviaire. Elles doivent comporter des espaces de vente et

d'information pour les usagers, elles doivent être humanisées et sécurisées avec des cheminots pour l'accueil des usagers et la bonne marche du service public. Le développement de l'offre TER sur le nord de la région PACA doit s'accompagner d'une réelle volonté de la SNCF de développer l'ensemble de ses activités, y compris le Fret, sur cette portion rénovée du réseau. Mais la bataille n'est pas terminée, car selon nous, il y a nécessité de créer rapidement un arrêt supplémentaire, au Pontet, actuellement à l'état d'option. Cet arrêt peut desservir la zone commerciale et n'implique pas d'énormes investissements supplémentaires. La zone desservie représente un



Les travaux vont « bon train » et Carpentras sera ouvert à la fin de l'année



Faire de chaque arrêt TER un point nodal pour le transport des voyageurs en lien avec le tramway et la TCRA

énorme bassin d'emplois et donc un besoin de transports publics pour les salariés. De plus Le Pontet pourrait devenir un pôle d'échange important au nord de l'agglomération entre le TER, le tramway et la TCRA. Cela fournirait une solution multimodale de desserte du quartier St Lazare et de l'université, alors que l'hypothèse d'un arrêt supplémentaire de la ligne ferroviaire à ce niveau, a été abandonnée pour des raisons techniques, bien que cet arrêt ait pourtant été identifié comme un des plus « porteurs » pour la fréquentation de la ligne !

La création d'un réseau de Tramway est aujourd'hui portée par la municipalité d'Avignon et la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon. Pour la CGT, ce projet de développement du transport collectif doit se faire en complémentarité de l'existant et des projets de développement du TER sur le département.

Le projet et son éventuel développement futur, doit s'appuyer sur les points nodaux naturels que sont les gares SNCF ; gare centre, gare TAC (trains auto couchette) à St Chamand, future gare du Pontet, mais aussi desserte de la zone de courtine et de la gare TGV.

Sur le Pont : Quelles sont aujourd'hui les revendications que les cheminots continuent de porter pour développer le transport ferroviaire ?

Jean-François Chamayou : Nous avons plusieurs projets qui, comme pour Carpentras, ne sont pas portés par les seuls cheminots puisque l'Union Départementale les a retenus dans les propositions qu'elle formule pour le Contrat de Plan 2014-2020. Il s'agit notamment de

la **réouverture de Cavaillon – Pertuis**, qui permettrait un bon maillage ferroviaire du Vaucluse en couvrant la partie sud-est du territoire, en assurant une liaison directe avec Aix, dorénavant relié à Pertuis grâce aux investissements de la région. Elle permettrait aussi d'envisager un accès direct vers Briançon et les Alpes, participant ainsi au désenclavement des départements alpins. Cette ligne ne voit circuler aujourd'hui que quelques trains de fret.

Sa modernisation permettrait de plus une meilleure offre de transport y compris pour Fret. Elle a une pertinence pour les transports de voyageurs liés à l'activité touristique mais aussi pour une desserte directe du nord Vaucluse vers le centre universitaire d'Aix. C'est un projet majeur de développement du transport ferroviaire en Vaucluse, un élément important de désenclavement économique de l'est du département.

Et puis, il y a la **réouverture de la rive droite du Rhône**. Le projet initialement prévu pour 2014 est aujourd'hui suspendu. Il faut dire que c'est déjà pas facile quand ça ne dépend que d'une Région, alors là, à cheval sur trois Régions (Rhône-Alpes – Languedoc et PACA), il est encore plus facile pour ceux qui traînent les pieds de renvoyer la balle ... Une première étape consisterait à rouvrir une desserte entre Valence et Avignon, à raison de 7 Aller/Retour par jour, s'arrêtant en gares de Livron, La Voulte, Le Pouzin, Cruas, Le Teil, Viviers, Bourg St Andéol, Pont St Esprit, Bagnols S/Cèze, Roquemaure et Villeneuve Lès Avignon. La liaison avec Nîmes par Aramon et Remoulins serait assurée dans une



Rassemblement de la population devant la gare de Bagnols sur Cèze pour exiger la réouverture de la Rive Droite du Rhône aux voyageurs



RASSEMBLEMENT à 10h00 en gare de VILLENEUVE lès AVIGNON pour exiger la réouverture de la Rive Droite du Rhône aux

deuxième phase. Avec la réalisation du barreau de raccordement, cela faciliterait l'accès au TGV des habitants du Gard Rhodanien. La réouverture de la rive droite et de l'embranchement Villeneuve-Avignon répond globalement aux besoins de transport des gardois et des habitants de Drôme-Ardèche dans leurs déplacements quotidiens vers le bassin d'emploi et d'activité du Grand Avignon ainsi que l'agglomération Nîmoise. D'ailleurs, là encore la population s'est emparée de cette revendication et une Association très active appelle à un rassemblement le 15 mars à 10h30 en gare de Villeneuve sur cette question. Là encore, il faut que les populations appuient de tout leurs poids pour faire inscrire au Contrat de Plan des différentes Régions la réouverture de cette ligne.

D'autres projets doivent faire l'objet d'une attention particulière des élus si on veut vraiment faciliter la mobilité de la population dans l'agglomération avignonnaise et plus largement dans le département. Il s'agit de la **réouverture de la ligne des BDR reliant Plan d'Orgon à Barbentane et de son prolongement jusqu'à Avignon en la reliant au réseau RFF**. Outre de répondre aux 5000 déplacements quotidiens du nord des Bouches du Rhône vers Avignon, cette ligne pourrait également servir pour le FRET puisque traversant le MIN de Chateaurenard. Cela permettrait une alternative au tout routier pour la partie sud du Grand Avignon.

Enfin, Les exigences environnementales doivent nous conduire à ré-envisager le ferroviaire là où il fût abandonné afin de promouvoir un mode de transport éco-compatible. C'est cela aussi, une « coulée verte »! Il en est ainsi des emprises ferroviaires entre **Carpentras et Orange**, entre **Carpentras et Pernes – L'Isle/Sorgue**, qui prennent une toute autre dimension avec la réouverture d'Avignon Carpentras.

Et du côté du FRET ?

Avignon reste un nœud ferroviaire important, mais l'activité n'a pas cessé de baisser du fait de la politique désastreuse menée par la SNCF concernant le trafic de marchandise, notamment le wagon isolé.

Les principaux sites ayant une activité de fret ferroviaire sont, hormis le chantier de transport combiné de Courtine, les 8 installations terminales embranchées (ITE)/ gares fret utilisées. On compte également 6 ITE non utilisées.

Les entreprises de transport routier sont dominantes dans la zone parmi l'ensemble des entreprises de transport et logistique, elles représentent plus de 70 % des entreprises de transports et logistique:

- 493 entreprises de transport et logistique,
- près de 9 000 salariés dont 65 % dans le transport routier.

Ces entreprises se concentrent sur Avignon (75 entreprises), Cavaillon/ Plan d'Orgon (68), Châteaurenard (26), Sorgues/le Pontet (49) et l'axe Avignon/Carpentras.

Le **chantier de transport combiné rail-route** d'Avignon Courtine (80 000 UTI de capacité en 2010) est le deuxième de France.

Des projets d'extension étaient prévus (allongement d'une voie afin de traiter des trains entiers + création de 3 voies de 600m supplémentaires) et doivent être menés à termes.

C'est un enjeu majeur de la relance de l'activité sur le site de Champfleury, il doit être intégré au développement de l'option ferroviaire afin de traiter l'activité des MIN et des plateformes logistiques de la grande distribution dans la région.

Installations Terminales Embranchées (ITE/gares FRET) d'Avignon

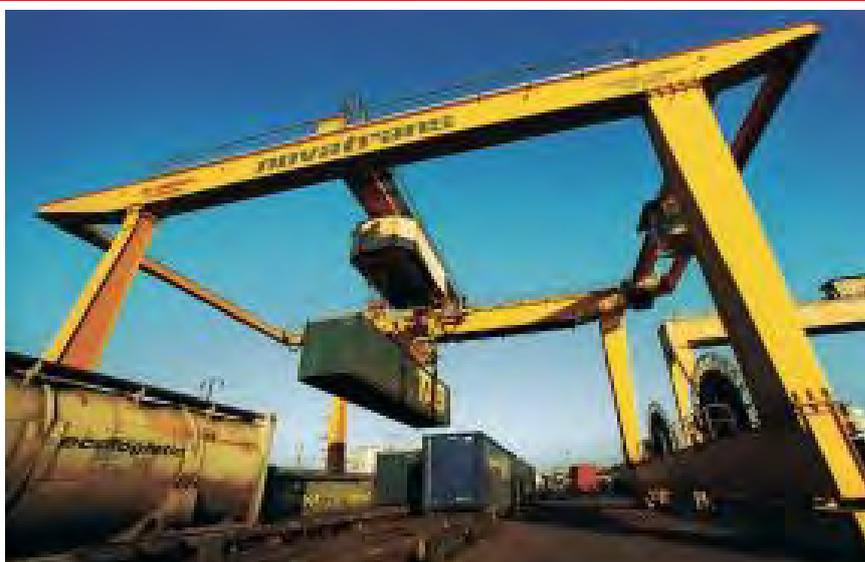
ASILO et St Gobain pour de la laine de verre (Orange) avec environ 50 000 tonnes, Eurengo-SNPE pour des explosifs (Sorgues), Tembeck pour des trafics de bois/pâtes à papier avec 11 trains par semaine (Tarascon), Pont à Mousson (Beaucaire), CNR utilisée par des sous-embranchés (Avignon), AMD Provence – Berton et Sicard / Districhrono (Avignon), MIN de Cavaillon utilisé par sous embranché la Poste TGV (Cavaillon), OMYA : 200 000 tonnes (Orgon), Sifracco pour des matériaux de carrière : 200 000 tonnes (Carpentras).

Chiffres 2010

L'activité Fret qui survivait sur la liaison Avignon-Carpentras, doit être relancée après l'interruption due aux travaux, et développée en s'appuyant sur les nombreuses possibilités d'embranchements particuliers existant sur la ligne. Sur le bassin Carpentrasien il existe des entreprises qui aujourd'hui sont demandeuses et qui attendent de vraies propositions de la SNCF !

Le **ferroulage**, encore vanté comme une vraie solution face aux nuisances causées par l'augmentation du nombre de camions sur les routes, souffre toujours du manque d'investissement en matière d'infrastructure multimodale. Avignon n'échappe pas à la règle et attend toujours l'extension et la modernisation de son chantier.

Enfin, il y a une nécessité aujourd'hui d'agrandir le **chantier de Courtine** qui peut bénéficier de l'intégration du fluvial à la stratégie multimodale pour la création de sites tri-modaux (Fleuve – Rail – Route). Le site Portuaire de Courtine d'une superficie de 68 ha a une vocation logistique évidente. Les terrains sont directement desservis par la voie ferrée, la route (LEO) et la voie fluviale, alors que dans le même temps, les plateformes tri-modales sont présentées comme les solutions d'avenir, notamment pour le vrac, les produits de carrière, déchets et transports exceptionnels... Enfin,



Le chantier de Courtine souffre d'un sous-investissement préjudiciable à son développement

La Courtine est bien située vis-à-vis de l'activité des entreprises utilisatrice situées au sud-est du département et dans les Bouches du Rhône.

Le développement de l'activité en Courtine et sur le Port du Pontet doit être inscrit au Contrat de Plan.

Autre activité **sur le site de Fontcouverte, la gare TAC (Train Auto Couchette)** qui, avant de souffrir d'un désengagement de l'entreprise dans les années 90, était une activité florissante en Avignon, destination touristique majeure en Europe.

Les années 90 furent les années du déclin de ce qui était devenu le « Train Auto Accompagné ». L'offre TAC a connu le même déclin que le trafic Fret, en même temps et pour les mêmes raisons.

L'activité de la gare TAC se résume aujourd'hui à une unique liaison avec Paris, à raison de 3 trains hebdomadaires en dehors de la période estivale et d'un seul train quotidien de juin à septembre.

L'activité touristique amène toute l'année un nombre important d'Européens du nord et de l'est vers Avignon et sa région.



La formule Train Auto Accompagnée est une solution moderne de multimodalité

Face à l'évolution des flux prévisibles, à la saturation des réseaux routiers, notamment la vallée du Rhône, et aux exigences d'éco-mobilité, la formule Train Auto Accompagnée est une solution moderne de multimodalité qui nécessite une vraie volonté de relance par une politique de l'offre de la part de la SNCF !

Nous en sommes arrivés aujourd'hui où, à force de sous-investissements, les sommes demandées aujourd'hui pour développer les transports peuvent paraître importantes, mais il faut aussi mesurer combien cela nous coûterait de ne rien faire. D'autant que les investissements doivent être ramenés à leur durée de vie, et en matière ferroviaire c'est souvent pour plus de 25 ans ...

Il nous faut mesurer ce que coûterait de ne rien faire du point de vue environnemental. En effet, tout en prenant en compte les conséquences inhérentes à tout projet d'infrastructures lourdes, ne pas réaliser à terme ces projets, cela veut dire encore plus de camions toujours plus imposants sur les routes, avec tous les dégâts environnementaux que cela comportent et la continuation de la non prise en compte des coûts externes de ce mode de transport.

Il nous faut également mesurer ce que coûterait de ne rien faire du point de vue économique et social. A l'opposé du discours culpabilisateur et lénifiant du prétendu report de la dette publique sur les générations futures, il nous faut appréhender les conséquences sociales pour ces mêmes générations en termes d'attractivité du territoire, de qualité de vie, de qualité d'emploi, de transport, de développement économique dans une agglomération avignonnaise qui serait sous équipée.



Cette campagne d'affichage (1900 panneaux en France) lancée par le CCE et le Comité d'Etablissement FRET des Cheminots, lui a valu un procès de la part de la SNCF,... qui l'a perdu ! La SNCF estimait que cette affiche « portait atteinte à son image de marque ». Au contraire, pour le juge, "cette affiche participe du débat légitime" sur le sujet et "s'inscrit dans la liberté d'expression dont le CCE et le CE Fret SNCF bénéficient sans, par conséquent, dégénérer en dénigrement de la SNCF". "Il n'est pas contestable que la situation du fret ferroviaire" est "préoccupante en France", "au point qu'un rapport officiel appelle à un sursaut vital".

nvo.fr
La Nouvelle Vie Ouvrière

Un regard
différent sur
l'information
sociale et
juridique



Abonnez-vous
www.nvo.fr

Retrouvez-nous sur  et 

LE SITE
AU SERVICE
DES SYNDIQUÉS
EN RESPONSABILITÉ

Interview

A quelques mois de la signature du prochain contrat de plan, Fred Laurent en charge de cette question pour l'UD, fait le point sur le dossier des transports.

Fred Laurent : Tout d'abord, et on le voit bien à la lecture de ce journal (*qui précède la CE de l'UD qui va aborder cette question*), on a besoin de tous les modes de transport car un seul ne réussira pas à répondre à tout. Pour cela, il nous faut des infrastructures rénovées, modernisées, un véritable maillage des réseaux pour répondre à l'aménagement de l'ensemble du territoire. Or, nous constatons un recul par rapport au Grenelle de l'environnement. La route a continué de progresser par rapport aux modes alternatifs que sont le rail et le fluvial, par exemple.

Sur la question de la régénération des réseaux, il y a une volonté de les rénover : le réseau ferroviaire naturellement, mais aussi les réseaux routiers. Des investissements sont prévus dans ce domaine, même si nous pensons qu'ils ne sont pas à la hauteur de l'état de dégradation des infrastructures, en particulier le réseau routier secondaire dans les territoires. Mais aussi le fluvial, les canaux ont été laissés à l'abandon, ne permettant parfois plus la navigation des péniches de transport de marchandises, alors qu'on pouvait avoir une complémentarité des modes de transports.

Des grands projets structurants ont été reportés ou abandonnés. Ce n'est pas une bonne chose d'opposer la modernisation des réseaux à de nouvelles infrastructures, sachant que quand on lance une nouvelle ligne, il faut de vingt-cinq à trente ans pour sa réalisation.

Tout retard ou report handicape l'avenir. Ainsi, si demain le fret ferroviaire vient à augmenter, nous n'aurons plus les capacités d'infrastructures suffisantes. Dans le même temps, les infrastructures utilisées aussi pour les trains de voyageurs, les TER (trains express régionaux), sont souvent à saturation. On voit les dysfonctionnements, dus à l'état des installations, que cela génère.



Fred Laurent est Secrétaire de l'UD en charge de la Qualité de Vie Syndicale, entre autres ...



Si on n'anticipe pas de nouvelles infrastructures, on prend du retard et, en même temps, on empêche les développements nécessaires à la reconquête du fret ferroviaire mais aussi du trafic voyageurs. Au moment où tout le monde parle de transition énergétique, d'environnement, de gaz à effet de serre...

Sur le Pont : Un rapport au gouvernement sur les transports fixe à 245 milliards d'euros le montant des dépenses à engager pour les vingt-cinq années à venir, or, il est précisé immédiatement que « raisonnablement on peut penser qu'il n'y a aucune chance

que ces montants-là soient mobilisés dans cette période ». Qu'en penses-tu ?

Fred Laurent : Dans le contexte économique et social actuel, un montant de 245 milliards d'euros peut paraître difficilement réalisable, mais il s'agit d'un investissement sur vingt-cinq, trente, quarante ans, pour des infrastructures et d'aménagement du territoire à long terme. Rappelons que dans la période, chaque année ce sont 230 milliards d'euros qui sont donnés au patronat pour « lutter contre le chômage ». Au moins, avec 245 milliards dans les transports on verrait une différence, alors que pour les entreprises, on ne voit pas grand-chose !

Nous avons besoin d'un véritable débat public sur les choix à faire. Le gouvernement semble s'orienter sur le soutien des seules métropoles, qui ne résout en rien l'aménagement du territoire, voire peut amplifier la désertification et la désindustrialisation des territoires. La voie ferrée qui va de Pertuis à Aix et Marseille mais qui ne vient pas en Avignon, la ville Préfecture ??? Mais entre Pertuis et Cavaillon il y a une population qui habite et qui peut vouloir prendre le TGV à Avignon ou suivre une Fac à Aix !

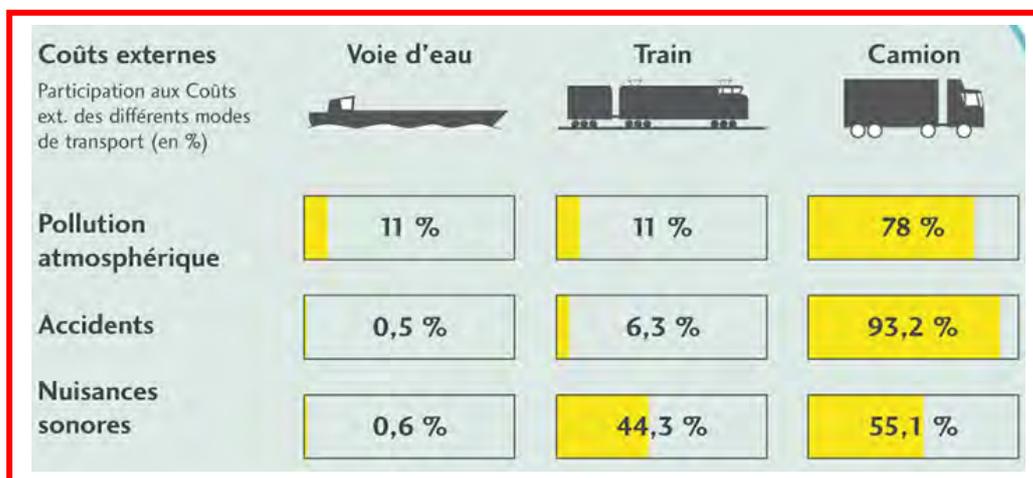
Cela soulève d'autres questions fondamentales. Quel financement, quelle maîtrise publique ? On ne peut uniquement s'en tenir au coût des infrastructures et prétexter des économies à réaliser. A ce rythme-là, aucune des trois régions concernées ne mettra un euro



dans la réouverture de la Rive Droite ; car aucune n'aura le même « retour sur investissement ». Mais dans ce type de calcul, où est l'intérêt des populations ? Si on ne revient pas sur les questions de maîtrise publique, de service public, on n'avancera pas. Derrière la concurrence, il y a la question de la rentabilité, et la recherche de la rentabilité ignore le plus souvent la réponse aux besoins et compromet la complémentarité des modes de transport. Pour nous, il n'y aura pas d'évolution significative pour améliorer les questions environnementales dans une logique de compétitivité, de concurrence. Et on voit bien que malgré le Grenelle de l'environnement, la part du fluvial et du ferroviaire a continué à diminuer par rapport à ce qu'elle était, par contre, la part des camions sur les routes continue d'augmenter considérablement.

Sur le Pont : Si le transport routier est en constante évolution c'est aussi parce qu'il est le moins cher !

Fred Laurent : Moins cher pour qui ? Il faut prendre tout en compte. La difficulté en termes de coût pour la société est la différence de traitement. Quand on évalue le coût du ferroviaire, on prend en compte tous les coûts, mais pour le transport routier on n'intègre pas les coûts externes, le coût



de l'infrastructure, payée par les contribuables, l'accidentologie, les embouteillages, les conséquences pour la santé. D'ailleurs les études, montrent que si on intègre les coûts externes dans le coût du transport routier, son coût est plus élevé que celui du transport ferroviaire, et c'est notamment vrai pour les

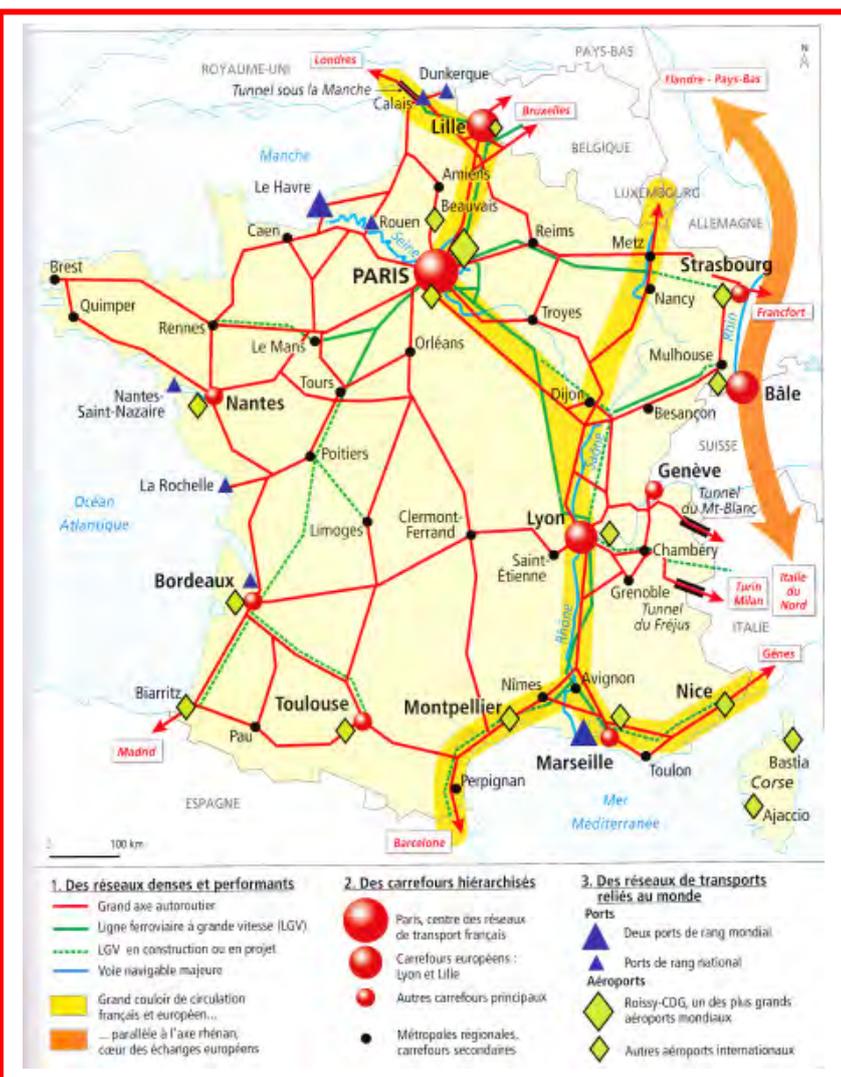
marchandises. Le transport au kilomètre le plus coûteux, en fin de compte, c'est le transport routier. Et, par exemple, le fait que le gouvernement a validé la généralisation des 44 tonnes est un mauvais signe envoyé.

Sur le Pont : Comment financer le développement des infrastructures qui mobilisent de grosses sommes ?

Fred Laurent : Il faut engager d'autres moyens pour la rénovation des réseaux. Pour cela nous proposons la mise en place d'un pôle public financier qui intègre la Banque publique d'investissement (BPI). Il faut sortir de la politique très coûteuse des partenariats public-privé (PPP). Un certain nombre d'infrastructures, comme les lignes de TGV de Tours, de Bordeaux, se font en PPP, et génèrent des coûts énormes qui handicapent l'évolution des infrastructures. C'est très coûteux pour les collectivités et ça le sera de plus en plus. En outre, cette conception de financement favorise la désertification des territoires, car des entreprises qui investissent dans les PPP le font sur des axes rentables économiquement, ce qui veut dire qu'elles ne vont pas conserver des lignes moins fréquentées ou qu'il



faudrait développer, parce qu'il n'y a pas de garantie de retour suffisant pour elles.



A la CGT, notre souci, à l'inverse, est de répondre aux enjeux de l'aménagement du territoire, et notamment de favoriser la relocalisation de la production. Car si on veut mieux répondre aux problématiques de la transition énergétique, on a besoin de rapprocher les productions des lieux de consommation, ce qui nécessite un aménagement du territoire et un maillage cohérents des différents réseaux, routier, ferroviaire, fluvial. Il faut donc à la fois moderniser les réseaux et engager de nouvelles lignes pour répondre aux différents trafics marchandises et voyageurs. Il faut stopper les concessions routières. Plusieurs enquêtes ont montré la forte progression des tarifs depuis la privatisation des autoroutes, alors que, dans le même temps, la qualité des autoroutes n'a pas augmenté, voire s'est dégradée.

Au-delà des professions concernées par les transports les questions qui en découlent intéressent l'ensemble de la population. Il nous faut en discuter dans la CGT, pour prendre en compte ces contenus revendicatifs à partir de nos territoires, de nos lieux de vie. C'est ce que se propose d'initier ce « Sur le Pont ».

Dans le cadre de la journée de la femme

En partenariat avec la CMCAS (EDF)

Soirée théâtrale suivie d'un débat.

Jeudi 6 mars 2014 à 20h30



CRÉATION 2012
ENTRE
les **CORDES**

Spectacle offert

«L'art naît de contraintes, vit de luttas et meurt de liberté» André Gide

SPECTACLE CRÉÉ par la COMPAGNIE ESPACE NOMADE

Centre Culturel des Cheminots

1A rue Jean CATELAS 84000 AVIGNON

Réservation : 06 46 51 89 29

