

POLITIQUE TRANSPORT - SCHEMA REGIONAL MOBILITES SCHEMA METROPOLITAIN MOBILITES URGENCE CLIMATIQUE - URGENCE SOCIALE

En responsabilité, la CGT s'interroge sur le cadre de vie des salarié-es et à ce titre s'attache à lier emploi et conditions de vie. Soucieuse de l'utilisation de l'argent public et solidaire dans son appréciation de l'aménagement du territoire, notre Organisation Syndicale s'interroge sur les choix d'investissements des Collectivités.

La place des transports est primordiale dans le quotidien des salarié-es. Ainsi, pour la CGT, le report modal dans une logique de complémentarité et de lutte contre les émissions GES est majeur dans ses appréciations sur les différents projets et les propositions qu'elle porte.

Constat

- *Transports = 130 millions de tonnes équivalent CO2*
- *94,4% sont directement imputables au transport routier dont le trafic a augmenté de 39% entre 1990 et 2015.*
- *Coût annuel de la pollution de l'air (dont 75% sont dus aux transports)= 101,3 Mds €/an, dont 3 milliards € pour la Sécurité Sociale, selon l'OMS et l'OCDE.*

Projets Métropole de Tours Val de Loire Questionnements – Proposition de l'Union Départementale CGT d'Indre-et-Loire



Future ligne B du tram de Tours.

Sur ce sujet, la CGT s'interroge sur le parking relais en terminus à la Papoterie.

En effet, si le transport urbain de masse est nécessaire pour répondre aux besoins des métropolitains, les décisions politiques doivent veiller à ne pas prendre le risque d'aller à l'encontre des orientations en matière de report modal de la route vers le fer.

Hors, un terminus de tramway à la Papoterie incite à l'utilisation du véhicule en péri urbain, alors que d'autres liaisons pourraient être mises en avant en s'appuyant notamment sur une rocade ferroviaire et en développant la ligne Tours-Loches qui permettrait aussi une meilleure fluidité sur la RD943, très accidentogène.

Rocade ferroviaire-prolongation du périphérique vers le nord de Tours.

Depuis des années, le projet de rocade ferroviaire est abordé sans jamais voir l'ombre de sa concrétisation.

Pour la CGT, l'étoile ferroviaire forte de ses 8 branches (St Paterne Racan/La Membrolle et Château-Renault/La Membrolle-Tours, Port Boulet-Tours, Chinon-Tours, Port de Piles-Tours, Loches-Tours, Bléré-Tours, Limeray Amboise-Tours) est un véritable outil pour répondre au besoin de transport urbain.

Des arrêts à Fondettes, à La Riche, au carrefour de Verdun mais aussi à La Ville-aux-Dames seraient de nature à capter des usagers pour les mettre en correspondances avec les lignes de tramway.

Ils pourraient aussi se rendre directement en gare de St-Pierre-des-Corps pour des correspondances de trains grande distance (IC ou TGV).

Les financements pourraient être mutualisés entre la Métropole et la Région à l'image de ce qui se fait sur Lille.

Pour la CGT, l'optimisation de cette rocade ferroviaire n'est possible que si l'on capte les usagers utilisateurs des lignes ferroviaires du nord de Tours. Il faut donc investir pour les rendre plus attractives avec des installations qui permettent d'augmenter des capacités de circulations afin de permettre les liaisons ferroviaires venant du Mans et de Château-Renault, la Membrolle étant l'intersection de ces 2 lignes.

Des installations adaptées, une offre de transport cadencé, une tarification unique sont donc nécessaires pour un véritable service public de transport urbain mais aussi péri urbain.

Dans ces conditions, le « Y » ferroviaire que représente ces 2 lignes posent la question de la pertinence de prolonger le périphérique au nord de Tours ?

Diversification des activités sur l'aéroport de Tours avec l'objectif d'un trafic de 350000 voyageurs en 2025 et 500000 d'ici 2035.

Extension de la ligne A vers l'aéroport de Tours.

Sur ces 2 points, la CGT considère qu'il faut étudier le transport aérien dans une dimension nationale pour le trafic international. En effet, les investissements sur les infrastructures aéroportuaires doivent être faits en fonction d'une stratégie nationale, en tenant compte de l'existant et des perspectives d'aménagement du territoire que cela pourrait représenter pour dynamiser ou redynamiser certaines localités.

Pour la CGT, le trafic aérien est nécessaire sur de très longues distances. Pour le trafic sur les relations intérieures, la relance des trains de nuit, ce que d'ailleurs font l'Autriche et l'Allemagne, serait source de réponse aux besoins de transport et lancerait la filière de l'industrie ferroviaire sur un nouveau projet de matériel roulant performant.

Créatrice d'emplois, la CGT revendique aussi la relocalisation des productions industrielles pour éviter les flux de transports, néfastes à notre environnement.

Pour notre région, l'aéroport de Châteauroux a déjà des capacités et des infrastructures importantes. Situé dans l'Indre, ce département mérite aussi d'être connu et développer. Embranché à la ligne ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, il pourrait l'être avec l'ouverture de la ligne jusqu'à Loches-Tours au réseau TGV.

En effet, depuis St-Pierre-des-Corps, la grande vitesse permet d'aller sur la Belgique, sur Strasbourg, sur Nantes et la Bretagne, sur Bordeaux, sur Marseille sans avoir à passer par les gares parisiennes.

Par ailleurs, Châteauroux est directement en relation avec l'autoroute A20.

Rappelons que les projets portés par la Métropole sur l'avenir de l'aéroport de Tours sont à l'horizon 2040.

Rappelons aussi que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) donne la vision globale à moyen (2025/2030) et long terme (2050).

Ainsi, le Conseil Régional, en lien avec l'ensemble des Collectivités de la région, doit-il prendre la mesure des investissements à financer en priorité pour porter le DEVELOPPEMENT DURABLE et l'ÉGALITÉ des TERRITOIRES. En l'occurrence pour le sud de la région, l'aéroport de Châteauroux pourrait être un outil pertinent.

Dans ces conditions, la prolongation de la ligne A du tramway vers l'aéroport de Tours, serait-elle pertinente ?

Un bus de haut niveau de service, moins coûteux pour la Collectivité ne serait-il pas suffisant ?

Pour la CGT, la réponse à ces questions dépend des choix politiques d'investissements entre les 2 aéroports.

Constat

Les émissions du transport aérien intérieur en France ont augmenté jusqu'en 2000, puis diminué du fait de l'ouverture des lignes ferroviaires à grande vitesse. Il faut cependant noter qu'en Europe la part d'émission des GAS représente 12% pour le transport aérien international.

Projet d'avenir pour le site Tupperware.

Alors que ce site est au cœur d'une zone dont l'urbanisation pourrait se développer avec le projet de construction d'un éco quartier au lieu-dit « Les Courtelières », la CGT considère que la reconversion du site Tupperware en plateforme logistique pour GEODIS, avec un accès sur la rocade autoroutière, ne participe pas préserver le cadre de vie des habitants et ne crée pas les conditions d'un potentiel report modal de la route vers le fer !

Constat

La loi LOM en discussion aborde la programmation des investissements de l'Etat dans les transports.

Une enveloppe de 13.4Mds€ est présentée pour répondre au scénario médiant du Conseil d'orientation des infrastructures.

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) doit donc porter son budget au-delà de 3Mds€ alors que la moyenne entre 2013-2017 s'établit à moins de 1.9Mds€.

Mais comment ?

- *quand le gouvernement cède à la pression du patronat routier avec l'abandon de la vignette poids lourd qui aurait permis des recettes de 500/600M€*
- *Idem avec l'abandon de l'exonération du Gasoil Non Routier pour les secteurs du BTP et des carrières qui permettait d'encaisser 950M€/an.*

A noter que le patronat routier de marchandises est exonéré de la TVA à hauteur de 180 M€ (6) et bénéficie d'exonérations de la TICPE pour un tiers du montant (890 M€ en 2017). Idem à propos de la taxe à l'essieu qui, pourtant, ne concerne que les poids-lourds. En 2016, la part de la route dans le transport des marchandises (y compris les véhicules utilitaires légers 3,5T max) est de 88% et la voiture particulière représente 79% du transport de voyageurs (7).

Liaison ferroviaire entre Tours et St-Pierre-des-Corps.

Beaucoup d'encre coule sur le projet de navette entre ces 2 gares.

Pour la CGT, le principe des navettes doit poser le sujet de la réponse aux besoins, d'une part des corpopétrussiens et d'autre part des voyageurs avec rupture de charge à St-Pierre-des-Corps.

Notons que pour les 1ers, il y a le réseau bus urbain et la possibilité de prendre les trains (sauf TGV) entre les 2 gares pour le prix d'un billet de bus.

Pour les voyageurs en correspondance, le principe de navette doit évidemment permettre un temps d'attente limité pour arriver en gare de Tours.

Pour cela, la grille de circulation doit être revue et l'utilisation des rames entre Tours et St-Pierre-des-Corps optimale.

Afin de gagner en capacité, la CGT Cheminot préconise la banalisation des voies entre les 2 gares. Cela permettrait une gestion plus fluide du nœud ferroviaire. « Désaturer les grands nœuds ferroviaires pour donner toute sa place au train dans les déplacements du quotidien ». C'est d'ailleurs ce que propose le Conseil d'orientation des infrastructures en annexe de la Loi d'Orientations des Mobilités en débat au Sénat.

Par ailleurs, pour desservir le nord de la Commune, le projet de tramway passant par le Bd Heurteloup et la rue Jean Monnet pour ensuite rejoindre la gare TGV en passant par le quartier de la Rabatterie et le centre-ville serait une possibilité supplémentaire pour faire la liaison entre ces 2 villes liées par la grande vitesse et l'attrait du centre de Tours.

Projet de transformation de la ZI Menneton en zone résidentielle.

Au-delà de s'interroger sur l'avenir des salariés de cette zone industrielle, qui pour la CGT doivent être informés de ce projet et des conséquences qu'il pourrait avoir sur leur devenir, la CGT alerte sur le nouveau centre de tri en projet qui, en 2021, permettra d'optimiser le recyclage de plus de 40.000 tonnes de déchets à l'échelle de plusieurs communautés, y compris au-delà du département d'Indre-et-Loire.

Constat

- *Coût des accidents corporels de la route est de 37 milliards d'€ par an.*
- *Congestion des routes= 20 mds€ annuels. Une valeur basée sur les consommations de carburants et sur les temps perdus dans les embouteillages.*
- *Infrastructures routières= plus de 16 Mds € par an en investissement et en exploitation.*
- *La quasi-totalité étant prise en charge par la collectivité.*
- *Investissements en infrastructures de transport ont représenté, en 2016, 5,3% des investissements nationaux et sont en baisse de 6,2% par rapport à 2015.*
- *Près de 50% de ces investissements sont destinés aux routes, 22% aux transports collectifs urbains (6,3% pour réseau SNCF IDF, 6,7% pour RATP, 9,3% pour Transport urbain de province), 21% aux voies ferrées (LGV et classique) et 8% pour les ports maritimes, les aéroports et les voies navigables.*
- *Les efforts comparés de l'Etat dans l'infrastructure depuis 1970 s'élèvent à 54,6 Mds € pour le ferroviaire contre 88,2 Mds € pour la route.*
- *Près de 40% des dépenses d'investissement de l'Etat et 63% de celles des collectivités territoriales sont consacrées à la route.*

En effet, celui-ci devrait regrouper des centres de tri actuels afin d'aller vers une industrialisation de ce secteur, avec les inconvénients que cela peut engendrer pour les populations qui verraient défiler des files de camions sur leur localité.

Pour la CGT, le système industriel à l'échelle capitalistique ne permet pas de répartir les emplois sur les territoires et participe aux nuisances qui altèrent les conditions de vie des populations. Préserver, moderniser les installations nécessaires et limiter l'émission des déchets sont des actions vertueuses qui vont dans le sens du bien vivre dans nos territoires.

Par ailleurs, un nouveau réseau de chaleur sera déployé dans les trois ans mobilisant 25.000 tonnes/an de biomasse. Situé sur le site de l'ex entreprise TETRAS, cette installation devra elle aussi être approvisionnée par camions, à moins que ne soit remis en service les voies ferroviaires qui desservait cette zone industrielle. Mais pour cela, il faudrait repenser la filière bois et son acheminement dans les centres de chauffe. Le transport de marchandises sur trains est-ce une utopie ou une nécessité absolue pour répondre aux exigences de baisse des émissions de gaz à effet de serre ?



CONCLUSION

Les investissements doivent être faits pour l'intérêt général avec l'objectif de solidarité entre les territoires.

L'utilisation de l'argent public doit permettre le report modal et assurer le développement durable économique, social et environnemental tant des Métropoles que des territoires dits ruraux.

La sécurité des voies routières et des ouvrages d'art doit aussi être financée sans que cela péjore le report modal.

Au regard des équations financières posées dans un cadre de budget contraint pour toutes les collectivités, il y a nécessité de mobiliser les populations, les associations et toutes les forces militantes qui s'opposent aux projets néfastes à leur environnement.