

AVIS DU CHSCT CONCERNANT

LE « PLAN DE MOBILITÉ DURABLE » SUR LE SITE FAI

À PARTIR DE L'ÉTUDE FAITE PAR EKODEV

(3 MILTANTS CGT SONT MEMBRES DU CHSCT)

Le « plan mobilité durable » traite de la question du transport domicile-travail dans l'idée de limiter l'utilisation des véhicules personnels et donc le réduire le trafic automobile. L'objectif, en rationalisant le transport, est bien de réduire les émissions de gaz à effets de serre et donc de s'attaquer à la pollution atmosphérique. Une grande partie de cette pollution provient en effet du trafic routier.

Nous partageons complètement cette préoccupation. Y compris, en étant salariés d'un constructeur automobile car nous savons qu'il y a urgence à remettre en question l'utilisation systématique de la voiture. Dans l'étude de Ekodev, un gros travail a été réalisé pour décrire les conditions de transport actuelles pour l'ensemble du personnel : éloignement du lieu d'habitation par rapport à l'usine, quelles habitudes, quels moyens de transports utilisés et pourquoi tel moyen et pas un autre, quels besoins ou quelles envies.

Mais au final il nous semble que cette étude n'offre pas beaucoup de perspectives à part celles de faire de nouvelles études pour approfondir quelques pistes d'améliorations mises en avant. Il y a donc quelques conseils comme essayer d'utiliser le vélo voire le vélo électrique, d'utiliser le système de covoiturage voire de mettre en place des systèmes plus perfectionnés ou encore d'utiliser les transports en commun ... quand c'est possible.

Bien sûr nous sommes d'accord pour dire que le vélo c'est bien pour la santé et que ça ne pollue pas. Sauf qu'en dessous de 10 km ça peut être envisageable mais au-dessus beaucoup moins, d'autant moins quand on sait que la moyenne d'âge du personnel est de 51 ans, encore d'autant moins quand on parle de trajet à 5 heures du matin ou 22h le soir. D'accord aussi pour dire que le covoiturage c'est bien, ça fait moins de voitures sur les routes, des économies de carburant aussi mais même s'il est toujours possible de faire plus, ça existe déjà et depuis le début, les salariés se sont toujours arrangés dans les équipes. Nous en voyons bien les avantages mais surtout les limites.

La solution qui nous semble nécessaire à privilégier c'est celle du transport en commun qu'il est largement possible d'améliorer et d'adapter aux besoins des salarié(e)s l'usine FAI et plus largement, car sont concernées aussi celles et ceux de l'usine de GFT et des entreprises qui sont implantées dans la zone industrielle de Blanquefort. Combien de dizaines, de centaines de salarié(e)s sont en réalité concerné(e)s par le renforcement des transports en commun ?

Tout à côté de l'usine, il y a une ligne de tram (C), une ligne de bus (n°37), un train TER. Il y a tout ce qu'il faut pour permettre de moins utiliser son véhicule personnel. Seulement il faut adapter les horaires, tôt le matin et tard le soir pour permettre aux salariés qui travaillent en équipes décalées (la majorité) d'utiliser ces modes de transport. Ce ne devrait pas être compliqué de rencontrer la Région, le Conseil départemental 33, la municipalité de Blanquefort, l'Agglomération de Bordeaux et la compagnie de transport TBM qui gère le transport « public ».

Si la préoccupation environnementale est réelle alors il ne devrait pas y avoir de difficultés à comprendre que la solution passe par l'adaptation et le développement du transport collectif de l'agglomération. Et c'est à partir des réponses données par l'extension des horaires (bus 37 et peut-être d'autres lignes, tram C mais aussi en conséquence les correspondances ligne A et B, train) comme en mettant en place une navette (par la ville, la région, par TBM ou même par Ford, véhicule et employé ou par une collaboration des entreprises de la zone industrielle) entre la gare de Blanquefort et la zone industrielle qu'il peut être envisagé des compléments comme stations de vélo, bornes vélos électriques, garages à vélo autour de l'usine, perfectionnement du système de covoiturage...

La priorité, le problème de fond, c'est forcément cette question d'un réseau train-tram-bus adapté aux besoins de transport sur l'ensemble de la zone. Et c'est à partir de ces structures de transport collectifs améliorées que toutes les autres réponses ou solutions comme l'utilisation du vélo, électrique ou pas, du covoiturage peuvent s'organiser.

L'adaptation du trafic avec la modification des horaires ne coûterait rien à l'entreprise, pas d'investissement quelconque ou même d'aucun problème d'organisation dans l'usine. Ce qui n'est pas le cas d'autres questions que nous pouvons poser : comment évolue la prime transport en fonction des modes de transport choisis, quelle possibilité ou pas de modifier ses horaires de travail si le salarié choisi le tram ou le bus ou le train avec les horaires actuels, quelles aides de Ford pour l'achat d'un vélo électrique, quels aménagements sur les parkings de l'usine pour garer les vélos et recharger les vélos électriques...

S'il s'agit d'une préoccupation réelle de la part de Ford alors il y a des solutions ? Elles passent forcément par faire des démarches auprès des collectivités territoriales, auprès de TBM. Et ce, indépendamment des doutes sur l'avenir de l'usine, même à court terme.

En tout cas le CHSCT est d'accord et même disponible pour aider à apporter des solutions sur cette question des transports domicile-travail, importante pour l'environnement bien sûr mais aussi pour les conditions de vie et de travail de l'ensemble du personnel.