

POUR LE FLEUVE : LE MODÈLE CNR

Depuis 80 ans La Compagnie Nationale du Rhône se distingue par un modèle de développement unique fondé sur la redistribution aux territoires de la richesse produite grâce à l'eau du fleuve. Reposant sur un subtil équilibre entre efficacité économique et intérêt général, capitaux publics et privés, production d'électricité verte, préservation de l'environnement et aménagement des territoires traversés par le Rhône, il répond aux enjeux actuels de la transition énergétique

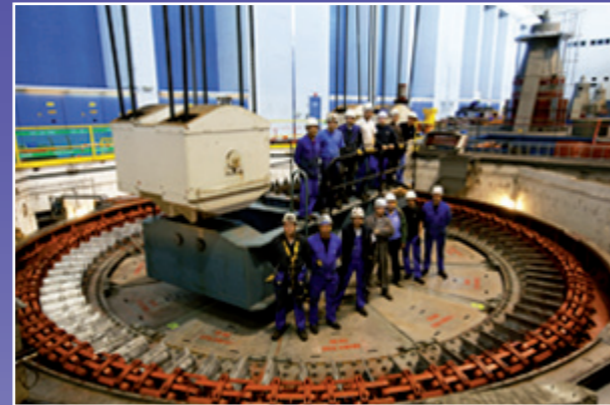
La CNR est le premier producteur français d'énergie 100% renouvelable (eau, vent, soleil) et le concessionnaire du Rhône pour la production d'hydroélectricité, le transport fluvial et les usages agricoles. La CNR se distingue par sa vocation d'aménageur de territoires.

Historique de sa logique d'intérêt général

La Compagnie Nationale du Rhône a reçu de l'Etat, en 1934, la concession du plus puissant fleuve français pour son aménagement et sa valorisation selon trois missions solidaires :

- ✕ Production d'électricité.
- ✕ Navigation.
- ✕ Irrigation des terres agricoles.

Concepteur et exploitant des centrales hydroélectriques, barrages et écluses du Rhône, la CNR a également ouvert la voie navigable entre Lyon et la Méditerranée et construit sur le fleuve des sites industriels et portuaires (**comme sur la ZIP de Salaise**), des ports de plaisance, des haltes nautiques et des bases de loisirs.



Pour une CNR au service du public, la CGT propose :

- Une augmentation des activités du Port de Salaise avec un quai de déchargement plus important
- L'extension des capacités de stockage pour accompagner le développement du trafic.

La CNR financera : la création d'une zone de stockage pour un développement du service de conteneurs sur la partie sud du Port et une participation à l'aménagement routier desservant la ZIP

La CNR est un service public incontournable pour le développement du transport fluvial. Elle peut apporter son soutien à l'aménagement du territoire et à sa croissance économique.

La CNR est et doit rester (même après la fin de la concession actuelle en 2023), un des acteurs principal dans l'accompagnement de la construction de la ZIP de Salaise/Sablons



CollZIP - L'ÉCOLOGIE INDUSTRIELLE
Collectif CGT ZIP-Salaise-Sablons

n° 2 - Décembre 2016



Sommaire :

- Page 1 :
Défense des Services Publics
- Page 2 et 3
Stop «AU TOUT ROUTE», passons à la multi-modalité
- Page 4 :
Pour le fleuve : le modèle CNR

- S** ervices publics, au service de tous
- E** galité d'accès
- R** ichesse humaine
- V** ivre ensemble
- I** nnover pour aider les citoyens
- C** onstruire un avenir
- E** veiller à l'esprit critique
- S** olidarités mutuelles
- P** artage de valeurs
- U** tilité universelle
- B** ientraitance, bienveillance
- L** iberté, Egalité, Fraternité
- I** nstituer la cohésion sociale
- C** onscience collective
- S** ervir les autres



*Ensemble,
améliorer nos Services Publics
c'est Ensemble,
améliorer nos conditions de vie*

STOP « Au tout route » ! Passons à la multimodalité :

La question des transports a pris un tour inquiétant dans le débat public alors même qu'elle se trouve aujourd'hui au cœur d'enjeux essentiels : climat et environnement, santé publique, aménagement du territoire, enjeux sociaux et économiques, industrie.

Quasi absents de la loi sur la transition énergétique, les transports font l'objet de décisions et de travaux pour le moins contradictoires, avec l'apparence d'un consensus sur la nécessité de rééquilibrer les parts des différents modes de transport en faveur des plus vertueux, singulièrement le mode ferroviaire.

Présenté comme historique, l'accord «COP21» ne donne aucune obligation aux états pour privilégier les modes de transports les plus écologiques, ce qui les laisse libres de poursuivre des politiques de transports qui tournent le dos aux exigences environnementales.

La libéralisation des transports de voyageurs par autocars incluse dans la loi Macron, les trains express régionaux (TER) fragilisés par une concurrence routière déloyale et la baisse des moyens aux collectivités territoriales illustrent les contradictions fortes entre les discours sur le développement durable et les actes.

Le transport des marchandises, livré à la mainmise du mode routier, est totalement abandonné à la seule volonté du marché qui ignore l'intérêt général et reporte sur la collectivité toute entière les coûts qu'il génère : non-paiement par les utilisateurs des infrastructures, pollution, accidentologie, congestion, atteintes à l'environnement, nuisances : les coûts externes sont chiffrés à 87 milliards par an dont 92% sont générés par le mode routier. A elle seule, la pollution est responsable de 48000 morts en France chaque année.

Il s'agit donc là d'une grande question de société qui nous concerne toutes et tous et doit tenir une place centrale dans le débat politique.

Réfléchir à la façon dont nous transporterons demain les personnes et les biens dans une société où les besoins de mobilité croissent de façon importante implique une approche multimodale équilibrée.

Redonnons au rail toute sa place : le transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises doit constituer à nouveau un grand service public. L'Etat et les Régions doivent, en cohérence, assumer et développer leurs rôles d'Autorités Organisatrices des Transports, avec les financements et les moyens humains nécessaires. La SNCF, entreprise publique, doit redevenir l'opérateur unique qu'elle était, doté des capacités d'investissements, d'infrastructures et d'effectifs nécessaires.

**POUR
NOTRE PLANETE
ET POUR
NOTRE SECURITE ,
DEVELOPPONS LE
TRANSPORT FLUVIAL
ET LE
FERROVIAIRE**

Cela implique l'accès au transport ferroviaire pour tous les citoyens aux mêmes conditions et sur l'ensemble du réseau national modernisé et rénové.

Il est aussi urgent de développer le transport marchandise en développant les liaisons ferroviaires avec les ports français et remettant en place des zones logistiques reliées au fer dans les zones urbaines.

Il faut moderniser et développer le réseau ferré et notamment les petites lignes qui assurent une desserte fine du territoire tant pour les usagers que les marchandises.

Il faut aussi impulser le développement d'une grande filière industrielle pour concevoir et fabriquer le matériel roulant en remplacement du matériel obsolète. (Entreprise ALSTOM)

La CGT considère que le mode ferroviaire garde non seulement toute sa pertinence pour opérer le rééquilibrage entre les modes de transports, mais qu'il est aussi un outil moderne incontournable pour atteindre le changement de notre mode de développement et de croissance que la situation exige.

Ce principe essentiel que nous portons se décline en propositions concrètes et précises. Il y a urgence, car nous sommes à un moment crucial en termes de choix de société.

Avec ce document nous entendons enrichir la réflexion collective, intervenir dans le débat politique en organisant des initiatives publiques et ainsi peser sur les décisions à venir, notamment en termes d'aménagement de notre territoire.

Pour le développement de la Zone Industriale Portuaire Salaise/Sablou (Inspira) la CGT propose :

- **L'aménagement d'une voie d'accès aux trains rattachée à l'embranchement ferroviaire de St Rambert d'Alban qui desservira la nouvelle ZIP**
- **Ligne 10 du plan – Cet axe dessert le Nord de la Drôme et une partie de l'Isère. Il permettrait de délester une partie de la ligne Lyon-Grenoble très chargée, mais aussi d'offrir un nouvel itinéraire aux TGV vers la capitale du Dauphiné tout en diminuant le temps de parcours. Cette ligne desservirait un certain nombre de sites industriels dont la zone INSPIRA.**
- **Ligne 4 du plan – L'Ardèche a le triste honneur d'être le seul département de France sans desserte ferroviaire voyageur depuis 1973. Les Ardéchois ont le droit à un moyen de transport efficace, écologique, rapide et sûr. Les réouvertures de lignes doivent concerner la vallée du Rhône ainsi que le plateau avec la desserte des agglomérations d'Annonay, de Privas et d'Aubenas.**

Il faut donc également, aménager des transports pour une desserte entre les deux rives.

- **Ré-ouvrir la gare de Salaise au trafic de voyageurs et de marchandises**

