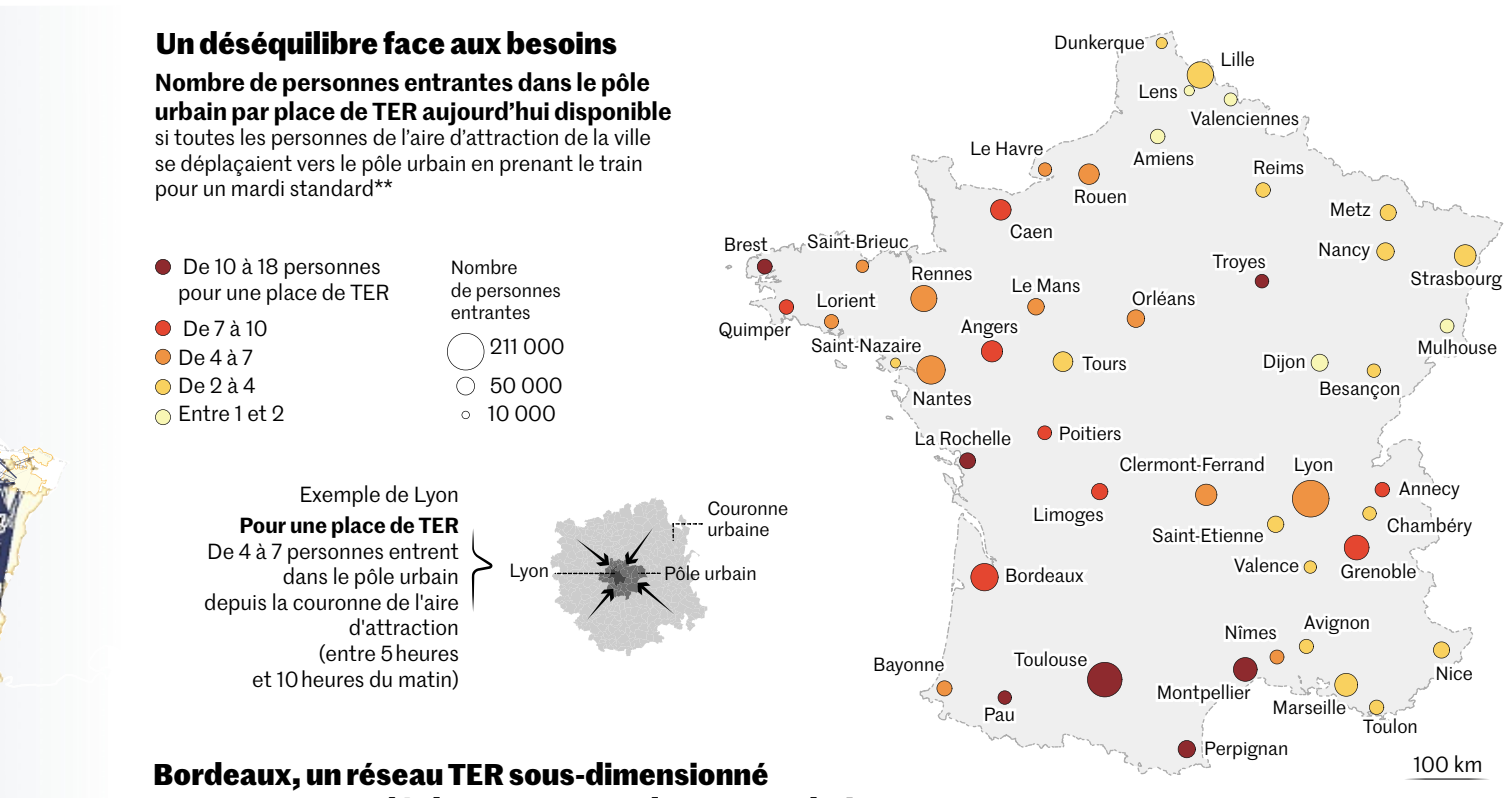
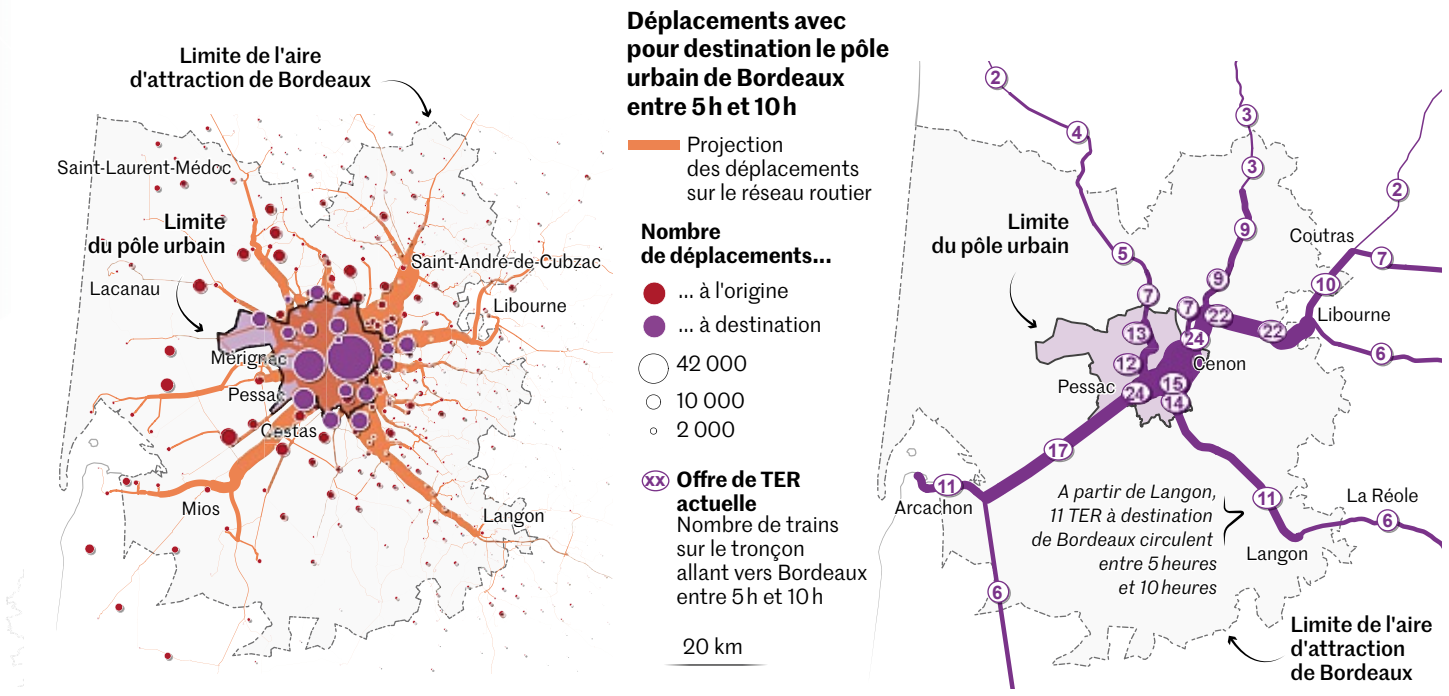
Un déséquilibre face aux besoins

Nombre de personnes entrantes dans le pôle urbain par place de TER aujourd'hui disponible si toutes les personnes de l'aire d'attraction de la ville se déplaçaient vers le pôle urbain en prenant le train pour un mardi standard**



Bordeaux, un réseau TER sous-dimensionné par rapport aux déplacements vers le centre urbain



A Bordeaux, des cars express pour décongestionner les routes

Ces lignes sont moins coûteuses et plus rapides à mettre en place que le train, dans un département où la population ne cesse de croître

La présentation des deux cartes bordelaises côte à côte fait chaque fois son petit effet. A gauche, des traits orange plus ou moins épais représentent le nombre de trajets effectués par des personnes, entre 5 heures et 10 heures, un matin de novembre 2023, entre l'extérieur de la métropole et son centre. A droite, des ronds violets indiquent, pour la même période, le nombre de places disponibles dans les trains régionaux. Quelque 134 000 trajets sont comptabilisés, contre 14 600 places à bord de 26 TER, *« soit neuf fois moins d'offre que de demande »*, expose Jean Coldefy, ingénieur spécialiste des transports.

L'exercice est décliné sur d'autres agglomérations. Une carte de France piquetée de ronds jaunes, orange ou rouges résume cette notion de déficit de places dans les TER face à la demande qui pourrait exister. *« En moyenne, c'est cinq fois moins de places. Et même quinze fois moins à Montpellier »*, constate Jean Coldefy, qui, avec le géographe Jacques Lévy et l'appui du groupe de transport Transdev, brasse les données de téléphonie d'Orange sur la France entière. Avec une petite équipe, ils scrutent le pays et les déplacements de ses habitants. Leurs observations faites, ils s'en vont démarcher les collectivités, leurs cartes et graphiques sous le bras. *« On réfléchit au moyen de configurer une offre de transport efficiente économiquement qui répondrait aux enjeux d'égalité sociale, mais aussi de réduction des émissions carbone. Car avec de tels écarts, il ne faut pas s'étonner qu'il y ait autant de voitures sur les routes »*, insiste Jean Coldefy.

Augmenter l'offre de TER

A Bordeaux, et plus largement dans le département de la Gironde comme dans la région Nouvelle-Aquitaine, un nouveau chapitre des mobilités a commencé à s'écrire, avant la publication de ces représentations inédites, pour tenter d'effacer précisément ce qu'elles dénoncent.

La région bordelaise séduit, ses habitants s'y plaisent, restent : la population ne cesse de croître… comme le temps passé dans les embouteillages. *« La Gironde accueille plus de 20 000 habitants par an depuis dix ans, dont une grosse moitié pour la métropole*, confirme Clément Rossignol-Puech, maire écologiste de Bègles et vice-président mobilités de la métropole. *Les gens qui se sont installés à une demi-heure du centre parce que le foncier était moins cher et qu'ils voulaient un jardin partent de plus en plus tôt de chez eux. Ce n'est pas le modèle recherché. »*

LA PREMIÈRE LIGNE, BORDEAUX-CRÉON, QUI DESSERT DEPUIS SEPTEMBRE 2019 UN TERRITOIRE DÉPOURVU DE TRAIN, RENCONTRE UN GRAND SUCCÈS

En 2018, la région et la métropole lancent un plan qui vise à améliorer l'offre de TER et à développer des lignes de cars express, une infrastructure moins coûteuse et plus rapide à mettre en place que le train. *« Treize corridors ont été identifiés »*, détaille Jérôme Kravetz, le directeur du syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités.

La première ligne, Bordeaux-Créon, qui dessert depuis septembre 2019 un territoire dépourvu de train, rencontre un grand succès. Le car passe tous les quarts d'heure aux heures de pointe. En temps, le trajet n'est pas forcément plus compétitif que la voiture, mais le coût défie toute concurrence. Les cars étant équipés du Wi-Fi et de prises, il est possible de travailler à bord. Même topo pour la ligne Bordeaux-Blaye, qui, depuis janvier 2024, relie ce territoire de l'embouchure de la Gironde où se trouve la centrale nucléaire du Blayais. D'autres lignes doivent suivre en 2027. Une quinzaine de voies réservées au covoiturage, sur le modèle de celles qui seront mises en place à Paris, début mars, sont aussi à l'étude.

Augmenter l'offre de TER est l'autre chantier de la région. Rendre possible la traversée de la métropole sans changer de train à la gare Saint-Jean a été un premier chantier. Partir de Bassens, au nord de la métropole, pour rejoindre le campus de Pessac, au sud-ouest, se fait désormais sans correspondance. Idem pour un trajet Libourne-Arcachon. Remettre en service des gares oubliées prend du temps. Pour « designer ce nouveau réseau », comme on dit dans le jargon des transports, le syndicat des mobilités n'a pas eu recours aux données de téléphonie. Il ne l'exclut pas pour l'avenir. ■

ÉMELINE CAZI

Chez Amazon, les syndicats britanniques alertent sur les cadences

Les travailleurs des centres de distribution du géant de l'e-commerce développent rapidement des pathologies chroniques

LONDRES - *correspondance*

Les objets arrivent dans des caisses en plastique sur un tapis roulant. L'employé se saisit d'une brosse à cheveux, la scanne, la met dans une enveloppe, l'étiquette et la replace sur le convoyeur à destination des camions bleu ciel qui attendent devant l'entrepôt. Ses mains bougent à la vitesse de l'éclair. Il va répéter ces gestes dix heures durant, avec à peine deux pauses de trente minutes. Il est l'un des 3 200 travailleurs employés par Amazon à LCY3, un centre de distribution à Dartford, dans la banlieue de Londres, ouvert au grand public fin janvier.

Avant d'arriver à la station d'emballage, les produits ont été extraits des cartons dans lesquels ils ont été livrés et placés sur l'un des tapis roulants quadrillant l'entrepôt à destination des grandes étagères jaunes sur lesquelles ils seront entreposés. Posées sur des robots à roulettes, celles-ci se déplacent seules, s'orientant grâce aux QR codes imprimés sur le sol.

Puis les « cueilleurs » entrent en scène. Ces employés sont chargés de repérer les biens qui ont fait l'objet d'une commande et de les envoyer à la station d'emballage. Ils se penchent, s'agenouillent, grimpent sur un escabeau, dans un ballet infernal. Dans un coin, une pancarte indique les employés les plus productifs du mois, photos à l'appui. Le logo d'Amazon, une flèche en forme de sourire, est omniprésent. Les caméras de surveillance aussi.

LCY3 appartient à un réseau d'une vingtaine de centres de distribution exploités par la société de Seattle au Royaume-Uni. Ils emploient 75 000 personnes, l'une des plus importantes forces de travail du groupe en Europe avec l'Allemagne. Les employés décrivent l'obsession de la productivité et la surveillance intrusive, qui favorisent les accidents et les blessures.

« Articulations douloureuses »

Chargé de décharger les biens arrivant sur le site de Coventry, ville du centre de l'Angleterre, Garfield Hylton a développé une douleur chronique au coude en 2019, un an après avoir rejoint Amazon. *« Je devais constamment pomper la palette pour la faire monter et descendre, puis la traîner sur une distance de 20 à 35 mètres*, se remémore l'homme de 61 ans. *Elle pouvait peser jusqu'à 300 kilogrammes. »*

Peu à peu, les douleurs se sont propagées le long de son bras, puis de ses jambes. Mi-2023, son corps a lâché. *« Je ne pouvais plus rien soulever, même des charges légères, et toutes mes articulations étaient douloureuses »*, dit-il. Placé en arrêt maladie durant huit mois, il ne travaille plus que trois jours par semaine.

Parmi ses collègues, les cas de troubles musculo-squelettiques abondent. *« Il s'agit d'un travail ardu et répétitif*, relève Rachel Fagan, une représentante locale du syndicat GMB. *Après dix-huit à vingt-quatre mois, la plupart des employés développent des blessures chroniques. »* Une étude de l'université de l'Illinois, réalisée en octobre 2023 auprès de 1 484 travailleurs américains d'Amazon, a démontré que 69 % des personnes employées depuis au moins trois ans avaient dû prendre un congé en raison de douleurs ou d'épuisement au cours du mois ayant précédé l'étude.

Les accidents sont également légion. Entre 2019 et 2024, Amazon UK a dû appeler une ambulance à 1 400 reprises, indique Stuart Richards, l'un des organisateurs du syndicat GMB, qui a fait le calcul. Durant la même période, le groupe a rapporté 119 blessures graves aux autorités, dont 106 fractures, huit pertes de connaissance, trois amputations de doigts et deux pertes d'yeux, selon des informations obtenues en décembre 2024 par le *Financial Times* auprès de l'instance chargée de répertorier ces cas. Et encore, *« lorsqu'un accident survient, Amazon fait tout pour éviter d'appeler une ambulance, préférant renvoyer l'employé à la maison ou appeler un Uber pour l'amener à l'hôpital*, note Stuart Richards. *Cela lui évite de déclarer l'incident. »*

« La performance des employés est mesurée grâce à l'IA. Cela les pousse à travailler au-delà de leurs capacités »

STUART RICHARDS
membre du syndicat GMB

Sur le site de Coventry, un jeune homme dans la vingtaine a ressenti une vive douleur à l'œil, après avoir été éclaboussé par un produit chimique ayant fui d'un paquet. *« On l'a assis dans la cantine pendant une heure, puis un collègue l'a ramené chez lui à la demande de son chef*, relate Pradeep Paramanathan, l'un de ses collègues. *Ce n'est que dans la soirée que ses parents l'ont finalement amené à l'hôpital, mais il était déjà trop tard. »* Le jeune homme a perdu 80 % de sa vision dans l'œil affecté.

Contacté, Amazon UK n'a pas répondu à nos sollicitations, les cadres menant la visite guidée à Dartford n'étant pas habilités à répondre ce type de questions. En 2022, un communiqué de la société précisait enregistrer *« 50 % de blessures en moins »* que ses pairs dans l'industrie et avoir intégré la robotique dans ses opérations afin de réduire la distance que les employés doivent couvrir à pied. *« Notre priorité est de prendre soin de la santé et du bien-être de nos employés*, y lit-on. *Si quelqu'un a besoin de soins médicaux, nous appelons toujours une ambulance. »*

De quoi irriter Stuart Richards, qui pointe du doigt les objectifs de productivité que la firme fixe à ses employés : *« La performance des travailleurs est constamment mesurée grâce à des algorithmes d'intelligence artificielle. Cela les pousse à travailler trop vite, au-delà de leurs capacités. »*

Amazon détermine la performance moyenne des employés sur un site donné et attribue à chaque travailleur un score en fonction de cette valeur. *« En deçà de 25 %, on reçoit un avertissement*, note Garfield Hylton. *Si on en accumule trois, on est convoqué à un entretien disciplinaire. »* Cela peut déboucher sur un licenciement.

Dans certains centres de distribution, dont celui de Coventry, le système a été révisé fin 2024. *« Amazon mesure désormais le temps d'inactivité de ses employés, c'est-à-dire les plages de temps durant lesquelles ils ne sont pas engagés dans une activité productive »*, explique Stuart Richards. A tel point que certains travailleurs n'osent plus prendre leurs pauses ni se rendre aux toilettes, déplore Rachel Fagan. ■

JULIE ZAUGG