

Fiche n° 29 : Droit aux transports

La CGT propose...

Le déplacement de personnes et de marchandises est un droit fondamental qui confère aux transports un caractère d'intérêt général.

Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes, d'acheminement des marchandises, et l'organisation du système du transport. Celle-ci doit être compatible avec le développement humain durable ⁽¹⁾. Cela implique une maîtrise publique comme outil de régulation et contrôle ⁽²⁾.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

C'est aussi un levier majeur pour lutter contre le réchauffement climatique et les inégalités économiques, territoriales et sociales.

Cela suppose :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire dans une approche multimodale et complémentaire des modes de transport, pour aller vers la transition énergétique, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) ;
- une amélioration de la qualité des services respectant des critères sociaux et environnementaux ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;
- une politique tarifaire attractive et sociale qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous, dans une cohérence nationale ;
- une démocratisation dans l'élaboration des choix et une véritable démarche de solidarité entre territoires ;

(1) Voir repères revendicatifs, fiche 31.

(2) Voir repères revendicatifs, fiche 30.

- la prise en charge intégrale par l'employeur pour tous les salariés du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs et/ou par la mise à disposition de transports collectifs organisés et financés par l'employeur ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics, pour que les services de transports cessent d'être soumis à la loi du marché et pour garantir les obligations prioritaires de services publics en vue de répondre aux besoins de qualité et de sécurité ;
- de développer le fret ferroviaire, fluvial et maritime, dans une logique multimodale, et de lui donner un caractère de service public au regard du développement humain durable et de la sécurité ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national afin de sortir de la logique de concurrence avec le rail et le low-cost aérien fortement subventionné.

CE QUI EXISTE AUJOURD'HUI

L'absence de tarification au juste coût du transport de fret à la faveur d'une tarification sociale obligatoire, provoque dumping fiscal, social et tarifaire. Elle fait du transport une variable d'ajustement des coûts de production industrielle et facilite les délocalisations.

Les différents modes de transport sont soumis aux critères de rentabilité exigés par les sociétés de transport et grands groupes internationaux. La maîtrise du système est laissée entre les mains des grands logisticiens multinationaux, notamment du groupe SNCF par sa filiale GEODIS. La concurrence entre modes de transport, et à l'intérieur de chaque mode, s'oppose à une organisation du transport de marchandises s'inscrivant dans la recherche du développement humain durable.

Le transport domicile/travail des salariés se heurte à la flexibilité des horaires et à l'insuffisance de services publics, voire même à leur absence.

La mobilité des populations et l'accroissement des échanges caractérisent la période et cette tendance devrait se poursuivre au cours des prochaines décennies.

Depuis janvier 2009, l'indemnisation des transports publics des salariés entre le domicile et

le lieu de travail est obligatoire pour tous les employeurs. Les salariés concernés sont remboursés de 50 % de leur frais d'abonnement aux transports collectifs et de vélo urbain.

Différentes collectivités territoriales (conseils généraux et régionaux, communes, communautés de communes) ont instauré des tarifs préférentiels, allant jusqu'à la gratuité pour différentes catégories de personnes : jeunes, étudiants, chômeurs, retraités.

La réforme territoriale de 2014 confie aux régions et/ou métropoles l'organisation des transports collectifs. Cela fait courir des risques au maillage et à la cohérence nationale des transports et éloigne les salariés des lieux de décisions. Cela pose aussi la question de la participation des populations et des usagers à l'élaboration de solutions de transport sur leur territoire.

La réforme ferroviaire 2014 fragilise l'entreprise de service public (SNCF). L'ouverture du rail à la concurrence pour les services voyageurs, aggravée par la libéralisation du transport par autocar, provoque de nouveaux transferts sur route et de nombreuses fermetures de lignes (Trains d'Équilibre du Territoire) ainsi que de gares.

LES MOYENS POUR Y PARVENIR

Renforcer la présence, le pouvoir de propositions des représentants des salariés et des usagers à tous les niveaux de concertation où s'élaborent et se mettent en œuvre les politiques.

Ouvrir aux usagers, salariés des transports et aux élus, les structures de débat public et de consultation pour élaborer de nouvelles propositions répondant aux divers besoins de transport multimodaux et de l'intermodalité.

Au niveau européen, imposer aux entreprises de transport de marchandises une législation contraignante portant sur les questions de sécurité, environnementales et sociales.

Répondre aux besoins des usagers avec des principes clairs : « égalité, solidarité, qualité, accessibilité, sécurité, ponctualité ».

Maintenir le versement transport aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) et l'élargir aux régions, à l'instar de la Région Ile-de-France.

Imposer des exigences de qualité, de sécurité, environnementale et sociale. En l'absence de régie, exiger leur intégration dans les cahiers des charges et contrats de transport de délégation de service public ainsi que leur contrôle.

Mettre en cohérence les tarifications en imposant des péréquations tarifaires au niveau national et local, pour préserver l'égalité d'accès aux transports.

Faire contribuer les sociétés immobilières, foncières, parcs de loisirs, centres commerciaux qui tirent bénéfice des infrastructures de transport pour leur activité.

Les coûts sociaux et environnementaux supportés par la collectivité doivent être internalisés pour constituer le juste coût des transports de marchandises. Cette internalisation des coûts doit s'inscrire dans une réforme globale de la fiscalité⁽³⁾.

Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroutes, privatisées en 2005, s'intégrant dans un grand service public routier national sous contrôle et maîtrise publique.

Développer des filières industrielles pour la construction, la déconstruction et le recyclage des matériels roulants ferroviaires et routier ainsi que des navires maritimes et fluviaux, ce qui suppose un développement de l'innovation, de la recherche et développement.

(3) Voir repères revendicatifs, fiche 34.

