

Fiche revendicative 1 : TRANSPORT

30 novembre 2021

Le déplacement des personnes est un droit fondamental qui transfère aux transports un caractère d'intérêt général. Il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et d'acheminement des marchandises avec l'organisation du système de transport, en toute compatibilité avec un développement humain durable.

Une politique nationale des transports doit répondre aux besoins de tous ordres, assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme. Il est nécessaire d'apporter des solutions aux besoins des citoyens sur la base des principes d'égalité, solidarité, qualité et sécurité.

1. Les services de transport doivent être publics pour ne pas être soumis aux lois du marché et garantir un haut niveau de service. Pour ce faire, il est nécessaire de passer par la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics, qui garantiront la réponse aux besoins de qualité et de sécurité.

2. A minima, en l'absence de services de transport publics, les délégations de services publics doivent imposer des exigences de qualité, de sécurité environnementale et sociale.

Les infrastructures du rail doivent être du ressort de l'État (comme le réseau routier) et non pris en compte dans le prix du billet. L'achat d'un billet doit mentionner le coût véritable du kilomètre. En cas de non-respect de ces délégations de service public, l'État doit systématiquement dénoncer ces DSP et la société fautive doit payer l'intégralité des coûts de réparation, ainsi que des pénalités pour non-respect de son contrat.

3. Les réseaux ferrés doivent être directement placés sous la responsabilité des États Membres de l'UE et appuyés par un budget européen conséquent et ambitieux, incluant le réseau, les qualifications et les technologies en vue d'une véritable harmonisation européenne. Ce principe fondamental est la seule garantie efficace d'un réseau entretenu (et donc sécurisé) et développé, à l'inverse de ce qui se pratique dans la logique commerciale privée. Il retire la question des transports européens de la seule logique mercantile qui ne cherche que la maximisation des profits, pour la resituer dans celle d'une politique globale à l'aune des défis environnementaux et humains de notre époque.

4. Les transports locaux doivent garantir leur accessibilité à tous les citoyens afin de faciliter les mobilités sociales, culturelles et professionnelles. Ils doivent également œuvrer à l'égalité des citoyens de l'UE et contribuer aux défis environnementaux qui s'imposent à nous. Dès lors, une politique tarifaire attractive et sociale, passant par l'application de tarifs sociaux pouvant amener à une prise en charge intégrale, financée par les entreprises et administrations pour les salariés et par la solidarité pour les autres usagers, s'impose.

5. Les transports de nuit locaux doivent être développés partout où cela est possible. Ces transports sont un outil (parmi d'autres) efficace pour la sécurité des personnes et notamment des femmes.

6. Les transports collectifs doivent être développés sur tout le territoire dans une approche multimodale et complémentaire, pour aller vers la transition énergétique et lutter contre le réchauffement climatique et les inégalités économiques, territoriales et sociales.

La mise en place des "Cars Macron" ne doit pas compléter ou remplacer le transport ferroviaire, qui est un moyen de déplacement sécurisé pour les usagers et respectueux de l'environnement.

7. Partout où les distances représentent moins de deux heures d'avions, une offre européenne ferroviaire doit exister pour relier les grandes agglomérations par des lignes classiques ou en grande vitesse, qui permettent ensuite de rejoindre les réseaux locaux.

L'avion, qui est un mode de transport extrêmement polluant, doit se limiter aux déplacements de plus de deux heures.

8. Le transport des travailleurs transfrontaliers ou la réponse aux afflux

touristiques doit passer par un véritable développement des projets européens de services express métropolitains, partout où il y a des besoins. La politique tarifaire doit être adaptée à un tel usage et encourager à prendre le train.

9. Dans le même sens, il est nécessaire de poursuivre la construction de lignes nouvelles à grande vitesse pour relier les capitales des pays de l'UE. La ligne des capitales européennes, qui visait à relier Strasbourg, Luxembourg et Bruxelles en 90 minutes, doit être relancée. Plus largement, ce sont tous les déplacements inter-capitales qui doivent être développés. Les connexions aux aéroports doivent également être repensées afin de satisfaire au maillage européen par voie ferrée. Actuellement, la politique européenne en ce domaine n'est absolument pas à la hauteur des défis du développement durable pourtant clamés hauts et forts.

10. Nous portons l'idée de développer l'offre des trains de nuit pour relier les grandes villes européennes, à un coût beaucoup plus faible que des lignes à grande vitesse et avec des voitures confortables, que ce soit en favorisant des arrivées avant 9H ou en soutien d'éléments saisonniers (i.e. vacances d'été ou d'hiver) et/ou culturels (i.e. pèlerinages, événements musicaux ou sportifs, etc.). Les trains de nuit doivent prendre leur entière place dans les politiques européennes de déplacement sur de longues distances. Cette revendication n'oppose pas trains de nuit et lignes à grande vitesse. Ce sont deux outils indispensables et complémentaires, qui doivent s'articuler entre eux et donc coordonner leurs investissements et entretiens.

11. La mobilité européenne, notamment à travers une offre ferroviaire étendue et accessible à toutes les composantes de la population, doit être établie comme un élément de brassage culturel essentiel entre les citoyens, et prioritairement en direction de la jeunesse. L'UE ne peut éternellement se targuer d'être garante de paix sur son territoire et ne rien entreprendre d'ambitieux quant aux échanges interculturels indispensables à la construction effective d'une Europe des Citoyens.

12. La politique tarifaire européenne doit être attractive et adaptée aux publics visés.

Les taxes sur le transport ferroviaire doivent être réduites et les dettes d'équipement de ses réseaux allégés voire effacées pour garantir un haut niveau d'entretien et de développement.

13. Nous devons maintenir un service humain et de proximité. Les citoyens de l'UE doivent pouvoir identifier l'usage du train et des autres modes de transport à un service humanisé, disponible et accompagnant, ce que ne permet pas le tout numérique réservé à une clientèle pleinement formée à son usage.

14. Dans la même veine, il est nécessaire de renforcer la présence des usagers et d'INDECOSA-CGT à tous les niveaux pour élaborer et faire évoluer les politiques publiques de transport, notamment en participant aux espaces de concertation et de dialogue social territorial.

15. En matière fluviale, les budgets européens doivent se mettre en place pour remettre aux normes les canaux et rivières et aider les États à réaliser des projets plus audacieux pour le transport de marchandises par péniches.

16. De même, l'UE doit favoriser la mise en place de ferries propres pour les dessertes côtières de ville à ville.

17. Le transport automobile par train (auto train) doit être développé.

18. Le transport de marchandises par les réseaux ferrés peut garantir à l'UE le transport des biens et des matériels indispensables à son fonctionnement, notamment en période de crise visant à limiter les déplacements et paralysant de nombreux services. En offrant un service complet intégré (intendance, couchage, repas des conducteurs), le réseau ferré répond par nature à de nombreuses difficultés rencontrées durant lesdites crises. A cet effet, le transport par voie ferrée de caisses mobiles adaptables sur des camions (pour dessertes locales terminales en amont et en aval) doit être développé et systématisé.

19. Une politique coordonnée du fret ferroviaire doit être mise en œuvre pour assurer une véritable répartition géographique des nœuds logistiques. Cette dynamique ambitieuse doit inclure :

- le transport des containers à partir des grands ports européens, en visant à éviter l'allongement des parcours ;
- la création d'un arc atlantique ferroviaire partant du Royaume-Uni vers l'Irlande, la Hollande et la Belgique et assurant une desserte des ports de la façade de la Manche et de l'Atlantique pour rejoindre l'Espagne et le Portugal ;
- la priorisation donnée au transport de matières dangereuses, qui doivent relever d'une obligation de transport par voie ferrée. Ce point concerne

également l'ensemble de la filière nucléaire. Le même principe doit s'appliquer au transport des déchets ménagers ou des déchets verts ;

- obligeant les transports de vrac, comme les céréales ou le ballast, à se faire par train ;
- intégrant le ferroviaire aux infrastructures logistiques de messagerie en le connectant pleinement aux hubs de distribution.

Responsable thématique : Patrice MOREAU