

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR CGT DE HAUTE-GARONNE

Pour la CGT, le temps de trajet imposé aux salariés est du temps de travail



ÉDITO

Pour la CGT, à l'inverse de la construction libérale de « territoires entreprises », l'aménagement durable du territoire incluant la dimension déplacements et transports publics doit répondre à l'exigence d'un développement harmonieux et cohérent de l'industrie, des services et d'une agriculture à taille humaine sur tout le territoire, en lien avec le développement des services publics, une politique du logement pour tous, une politique de l'urbanisme et de l'aménagement préservant l'environnement.

Cédric Caubère,
Secrétaire Général
de la CGT Haute-Garonne

**Union Départementale des
Syndicats CGT de Haute Garonne**

19, place Saint Sernin
31070 Toulouse cedex 07
Tél. : 05 61 21 53 75
courriel : ud31@cgt.fr

Retrouvez l'intégralité de la contribution sur le site de la commission ou sur www.cgt31.fr

Le bien-être des travailleurs, qu'ils soient actifs, privés d'emplois, étudiants, retraités... impose de développer et d'améliorer constamment le Service Public des transports en commun.

Le projet de 3^{ème} ligne de métro est dans le débat public avec de lourdes interrogations sur les intérêts particuliers en jeux et les buts recherchés. Dans ce cahier d'acteur, la CGT résume des pistes de réflexions et des propositions pour améliorer les conditions de vie et de trajet des salariés et développer l'activité économique, dans le cadre de l'intérêt général et du développement durable. L'intégralité de la contribution est à retrouver sur le site de la commission ou sur www.cgt31.fr.

Les responsabilités sociales et économiques des entreprises doivent être mises à contribution. C'est pourquoi la CGT revendique la prise en charge intégrale par l'employeur et pour tous les salariés, du coût du transport domicile/travail, en favorisant les transports collectifs. La CGT pose plus largement la question de la gratuité des transports publics.

La CGT revendique de pouvoir vivre et travailler partout en région Occitanie au moyen d'une autre répartition de l'activité économique. Il est nécessaire d'aménager durablement le territoire en combattant les phénomènes de concentration qui sont à la base de la crise actuelle des déplacements et des transports sur la métropole et l'aire urbaine toulousaine.

La question des déplacements est liée à celle de la création de richesses. Pour la CGT, débattre des transports passe par l'exigence de mettre les décisions de développements économiques et de répartition des richesses entre les mains des travailleurs eux-mêmes. C'est un impératif Démocratique!

Ce projet de 3^{ème} ligne de métro pose entre autres, la question des politiques à mener pour rétablir la justice sociale, notamment envers les classes populaires. Satisfaire les besoins immédiats des travailleurs, agir pour transformer la société, c'est la ligne de conduite de la CGT en matière de déplacements comme dans les autres domaines. C'est pour cela que les salariés se battent avec elle, afin qu'il fasse bon vivre et travailler à Toulouse comme partout dans la région au XXI^{ème} siècle!

3^{ème} LIGNE DU MÉTRO ET LA DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Elle est essentielle pour un choix politique engageant les budgets familiaux, la qualité de vie et l'avenir de plus d'un million de citoyens mais sous réserve qu'il en soit tenu compte dans les décisions finales. La CGT juge que la contribution active des associations d'usagers et des citoyens est de fait, celle des salariés qu'ils soient actifs, sans emplois ou retraités. S'ajoutent toutes les organisations de jeunesse qui doivent avoir leur mot à dire.

3^{ème} LIGNE DU MÉTRO, VAMPIRISATION DU PDU ?

Plus qu'une opposition de principe à ce projet, ce sont plutôt des interrogations très lourdes qui sont posées. Elles portent sur le rapport entre son coût et son apport escompté dans l'amélioration globale des déplacements et des conditions de transports des usagers. Cela alors que les décisions du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2012, doivent pouvoir aller au bout, ainsi que leur financement.

Compte tenu de ce qui précède, on constate qu'il y a un fort risque d'hypothéquer durablement la réponse aux besoins inscrits dans le PDU, les finances publiques, les budgets des ménages et des citoyens, sans oublier le maintien d'un service public des transports.

Le PDU identifie 4 bassins de fortes mobilités périphériques (sud, ouest, nord-est, sud-est) à la ville centre, polarisant la majorité des déplacements. Par conséquent, la question posée trouve toute sa pertinence. L'urgence est-elle :

- dans la mise en œuvre du PDU, y compris en opérant sa révision pour intégrer au mieux les évolutions pointées dans le document, et les propositions des associations, des syndicats et des citoyens ?
- dans la ligne 3 du métro dont 90 % du tracé est intra-muros ?

Pour la CGT, tous les investissements sont justifiés à condition qu'ils répondent aux besoins de l'intérêt général et à

condition que les financements suivent et ne se fassent pas concurrence, ce qui nous renvoie à tous les éléments développés précédemment.

UNE LIGNE « AÉROSPACE – EXPRESS »

La CGT est bien sûr favorable à l'amélioration des conditions de déplacements des salariés d'Airbus et plus largement des salariés de la zone aéroportuaire comme de celle de Labège et de toutes les autres. Sans contredire la volonté d'articuler la réponse aux besoins sociaux des usagers et les besoins du fonctionnement de l'économie, il n'en reste pas moins que l'objectif de cet important investissement ne saurait toutefois se résumer au bon vouloir de l'industriel AIRBUS. En effet, le soutien du groupe associant la 3^{ème} ligne à : « l'amélioration de la synergie et de la complémentarité entre les sites permettant une meilleure productivité », interroge sur les objectifs prioritaires du projet.

Le sujet des inter-connexions est majeur et le fonctionnement en étoile présentant le risque d'avoir plusieurs « chatelets-les-halles » toulousains avec des transports saturés, appelle à la réflexion avant de décider des lieux. Cette question renvoie aux orientations du PDU et aux nombreuses propositions faites par les citoyens pour donner la priorité aux développements d'un maillage de transports en périphérie.

3^{ème} LIGNE, COMBIEN ÇA COÛTE ET QUI PAIE QUOI ?

Une autre question est également posée, c'est celle de la sous-estimation financière du projet. De nombreux exemples existent où ce genre d'errance politique et parfois, « politicienne », plonge les maîtres d'ouvrage publics et donc, les contribuables, dans un gouffre financier et de sur-endettement inextricable, finissant par les livrer pieds et poings liés aux PPP et autres montages prédateurs en tous genres.

Le risque financier transparaît derrière les propos tenus sur la nécessaire mise à contribution des entreprises bénéficiaires. Pour la CGT, on pourrait éventuellement explorer ce genre de piste, mais sous réserve qu'elle n'entrave pas

l'indépendance de la puissance publique dans ses choix pour répondre aux besoins de tous les citoyens. Imposer la prise en charge du coût des transports des salariés par les entreprises, ce n'est pas la même chose que « demander la charité... ». Qui plus est, le scandale de la privatisation de l'aéroport avec les actionnaires qui pillent le fonds de réserve, démontre où sont leurs priorités. Ce ne sont pas la 3^{ème} ligne du métro comme espéré par le SMTC, ni l'intérêt général...!!

La CGT rappelle sa revendication d'une réforme fiscale qui redonne toute sa place à l'impôt comme le bien commun de la solidarité nationale pour répondre aux besoins sociaux et de services publics pour tous! **Des services dont l'accès devrait et pourrait ainsi être gratuit.**

3^{ème} LIGNE DE MÉTRO, ATTENTION, PAS DE PRIVATISATION DE TISSÉO!

D'ores et déjà, la CGT constate et dénonce la mise en place d'un service public à deux vitesses et la privatisation rampante de la régie publique TISSÉO avec la réduction de l'offre de services sur des lignes ainsi que la sous-traitance d'un nombre grandissant de lignes (voir courrier de la CGT TISSÉO sur cgt-tu-toulouse.fr).

L'exemple du racket que les grands groupes comme Vinci, bien connu et implanté à Toulouse, appelle à la plus grande vigilance sur le financement de ce type de projet par Vinci ou autres...

LES FINANCEMENTS: EN FINIR AVEC LES PÉAGES URBAINS À TOULOUSE!

Après la suppression du péage de Roques grâce à la mobilisation des usagers, la CGT revendique que tous les péages urbains déjà existants sur Toulouse soient supprimés!! En effet, Toulouse se caractérise par le fait que les péages des autoroutes d'accès se trouvent aux portes de la ville. Ce qui leur donne le caractère de Péages Urbains pour les milliers de salariés qui viennent tous les jours de l'aire urbaine, du département et des départements voisins.

LES CONTRIBUTIONS DE LA CGT AU PDU

La CGT avait produit deux contributions lors de la révision en 2008/2012 qui sont toujours d'actualités et cohérentes avec le débat d'aujourd'hui. À voir sur www.cgt31.fr. Ci-après nous en rappelons le contenu résumé:

1. Les dessertes

L'ensemble des moyens de transport doivent être coordonnés pour réaliser un maillage correct du territoire.

2. L'accès aux transports en commun doit être « facile », c'est-à-dire :

- **Des points de dessertes répartis sur l'ensemble du territoire**, à proximité des lieux de vie et de tous les lieux générateurs de transports.
- **Des fréquences rythmées** (10 à 12' pour les bus urbains, 15' pour le ferroviaire)
- **Une amplitude adaptée** aux besoins des salariés et à la vie toulousaine
- **Des temps de trajets performants**. Pour cela, il faut poursuivre le programme de séparation des flux TC/VP et de priorisation des bus aux carrefours.
- **Une accessibilité** pour tous avec les équipements correspondants
- **L'information** en situation perturbée, l'information en temps réel

3. Le Plan de Déplacement Entreprise (PDE) comme éléments structurants

- **Plages horaires**: une offre de transport et son organisation sur l'ensemble des plages de travail.
- **Sites orphelins** à recenser et à prendre en compte
- **Zones d'activité**: organisation des transports pour toutes les entreprises d'une même zone.

4. La nécessité d'infrastructures lourdes et structurantes et complémentaires

- **Métro, tramway ainsi que Le Tram-Train qui a toute sa place à Toulouse.**
- **Le TER également comme outil de desserte urbaine**, à la vue du territoire concerné par le PDU.
- **Les bus arc-en-ciel cadencés** entre les zones périphériques non desservies avec rabattement sur les extrémités de lignes de Métro ou gare Ter.

POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE : VIVRE ET TRAVAILLER PARTOUT DANS NOTRE RÉGION ET DIMINUER LE VOLUME DES DÉPLACEMENTS

Pour la CGT l'aménagement du territoire, doit relever de la puissance publique. Or aujourd'hui, Toulouse métropole, son aire urbaine, comme le département et l'ex-région Midi Pyrénées sont l'exemple même d'une activité économique à flux tendu, imposée par les grands groupes donneurs d'ordres. C'est cette politique qui façonne en lui portant gravement atteinte, l'aménagement du territoire. C'est cette politique qui « jette » tous les jours des milliers de salariés sur les routes et dans les bouchons, sans oublier les trains et les bus surchargés. Ils vont au travail, à leur frais et au prix d'une qualité de vie dégradée. Sans oublier les milliers de camions qui sont le résultat de la gestion à « zéro stocks », toujours pour le même objectif de productivité.

Cela conduit à une situation de crise des déplacements qui s'aggrave toujours plus vite que ce que peuvent faire les collectivités pour la résoudre. La preuve, selon le document de présentation du projet de mobilité, l'utilisation des TC n'a progressé que de 4 % de 2004 à 2013, soit 9 années, malgré tous les efforts et les investissements opérés, alors qu'en 2016, la saturation du trafic s'aggrave de jour en jour!

La question posée est celle du rôle et du poids réel des politiques publiques sur les stratégies des entreprises, principalement les grands groupes, sur leur choix d'implantation et de développement avec l'impact, notamment sur toute l'activité induite, dont la sous-traitance. Sans oublier l'explosion de l'intérim, de l'emploi précaire et du temps partiel. L'ensemble jouant fortement sur le volume des déplacements.

La concentration de l'activité est un choix libéral cohérent avec la même approche libérale pour les équipements et les services, où la concentration est un des critères employés de façon extrême, par exemple avec le nombre d'utilisateurs accueillis pour maintenir ou fermer un bureau de poste, un hôpital ou tout autre service public.

Dans le même temps la main mise des grands groupes sur la politique du logement rejette toujours plus loin les classes populaires. Ce sont donc elles qui sont les plus victimes des difficultés et du coût des déplacements. Ce sont également elles qui sont victimes de ségrégation sociale quant à l'accès aux services, aux loisirs et à la culture!

Il est donc évident qu'il faut un PDU et une politique des transports offensive et répondant aux besoins mais ces objectifs sont complètement indissociables de l'exigence d'une autre politique économique et sociale.

cndp

Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr