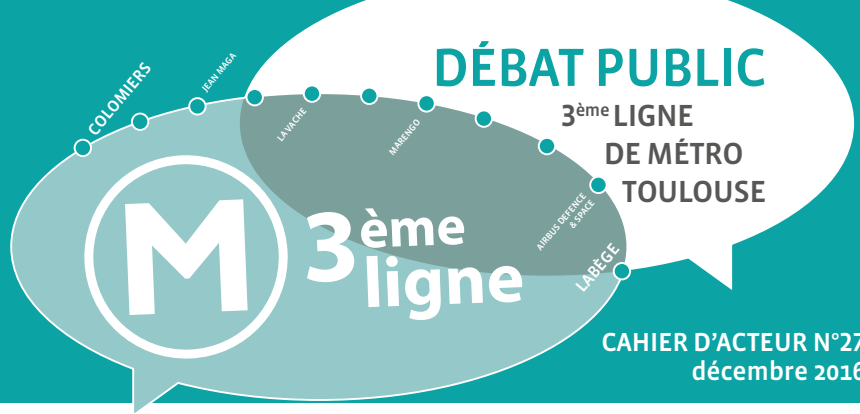


DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR CFDT MIDI-PYRÉNÉES

Pour la CFDT, le trajet Domicile travail est un enjeu de qualité de vie au travail

Grégory Martin, Secrétaire Général CFDT Midi Pyrénées

1. UN PROJET QUI NE RÉPOND PAS AUX PRÉOCCUPATIONS DU PLUS GRAND NOMBRE DE SALARIÉ.E.S

Si le métro semble le mode de transport le plus adéquat en milieu à forte densité urbaine, le projet de TAE ne répond que très partiellement aux problèmes de mobilités de plus en plus criant auxquels sont confronté.e.s les salarié.e.s travaillant dans la grande métropole et venant souvent de très loin.

Pourtant, un trajet domicile travail fluide est un gage de la qualité de vie au travail et donc un levier de la performance économique des entreprises.

Stress et retards, dus aux gigantesques bouchons qui étouffent Toulouse, ont des conséquences sur l'organisation du travail, la santé des salarié.e.s, les relations dans les collectifs de travail, et donc sur le business de l'entreprise.

Dans un contexte de compétition internationale, la qualité de vie au travail est un sujet d'attractivité des meilleur.e.s salarié.e.s du monde entier. Investir collectivement cette dimension est donc un impératif. Les pouvoirs publics ne peuvent se dédouaner de leurs responsabilités en la matière en faisant croire que c'est le rôle des seuls chefs d'entreprises.

La qualité des transports, leur accessibilité, les services rendus autour des lieux de brassage et de croisement sont donc des investissements incontournables de la politique des mobilités et de l'aménagement du territoire.

- En ne concernant qu'une infime partie des salarié.e.s qui se déplacent aujourd'hui vers Toulouse, (le chiffre de 200 000 avancés est encore sujet à caution)
- en n'apportant aucune réponse pour les salarié.e.s du sud, et du Sud-Ouest, notamment, (le tracé ne concernant nullement celles et ceux qui habitent dans cette partie de la périphérie Toulousaine, voire plus loin)

- en s'appuyant sur l'idée fausse que les salarié.e.s d'Airbus et sous-traitants habitent en centre-ville ou en très proches banlieues, (aucune donnée n'est produite sur le sujet, or, les OS savent que leurs adhérent.e.s viennent des 4 coins du territoire, sans compter les sous-traitants sécurité, propreté, qui viennent parfois de très très loin)
- en ne proposant la liaison directe entre Matabiau et l'aéroport de Blagnac que de façon optionnelle,
- en restant flou sur la qualité des interconnexions et des plateformes multimodales,
- en n'assurant pas dès à présent une stabilisation des engagements État, Région, Département et collectivités sur le plan de financement, les 2,2 milliards d'euros que coûtent ce projet donnent le sentiment
- de financer un projet urbain tendant à peupler des zones peu denses de Toulouse avec des catégories sociales aisées travaillant dans l'aéronautique
- et non de répondre aux difficultés massives des salarié.e.s qui se rendent à Toulouse pour travailler, Toulouse qui a connu en 10 ans une augmentation de 50000 déplacements.

D'ailleurs, l'augmentation important des prix des mètres carrés dans les secteurs aujourd'hui peu peuplés qui vont être traversés par TAE en est une preuve.

Il ne s'agit pas de remettre en cause la volonté de peupler la ville, de requalifier les quartiers pour leur donner vie, vie sociale notamment, loin des politiques pavillonnaires qui ont amené depuis trente ans les salarié.e.s à faire construire des logements individuels en zone agricole, augmentant les temps de trajets, l'empreinte carbone etc.

La concurrence internationale des grandes métropoles obligent à penser leur développement et donc le développement des transports en centre-ville, en ayant en tête l'impératif environnemental, l'accessibilité sociale et celles des personnes à mobilité réduite.

Il s'agit d'assumer que ce projet est un outil au service des habitant.e.s toulousains de demain et non pour les travailleur.euse.s d'aujourd'hui qui habitent à 20, 30, 50 km de Toulouse.

Le choix de 3 uniques stations en dehors de Toulouse intra-muros alors que 120 communes sont directement concernées par ce projet est un aveu.

Les estimations d'une utilisation de TAE par 200000 voyageur.euse.s ne sont pour le moment pas garanties.

En clair, TAE ne résoudra pas les bouchons d'aujourd'hui, le stress et les retards chroniques vécus aujourd'hui par des dizaines de milliers de salarié.e.s. Pour être compris de la population, il faudra donc adjoindre à ce projet d'autres dynamiques susceptibles de convaincre que les acteurs publics prennent en considération la vie concrète des gens et leur aspiration à un bien-être légitime, marque de fabrique de Toulouse dans la France entière.

2. MAIS UN PROJET QUI SE FERA POUR LE DÉVELOPPEMENT DE TOULOUSE ET QUI DOIT DONC, POUR ÊTRE JUSTE, ENTRAÎNER AVEC LUI UNE DYNAMIQUE D'ACTION EN FAVEUR DES SALARIÉ.E.S

Afin de donner un maximum de chance à ce projet pour apporter quelques réponses aux salarié.e.s, la CFDT préconise :

- Travailler à la qualité des pôles d'échanges multimodaux (accessibilité, qualité des services: guichets services administratifs pour faciliter les démarches personnelles entre deux trajets, espaces de Coworking avec acces internet, animations diverses, objectif de faire se rencontrer des profils de travailleur.euse.s différents, pour réduire les temps de transport domicile / travail, services de vie quotidienne pour les personnes - alimentaires, cabinet de santé...).

On le sait, la qualité des services offerts dans les services publics de transport joue un rôle majeur dans leur utilisation par le plus grand nombre, avec la ponctualité et de la sécurité.

- S'assurer de la multiplication des interconnexions avec tous les autres moyens de transport
- Garantir la multiplication des parcs relais aux Gares SNCF et leur surveillance.
- Valoriser le covoiturage par des campagnes de sensibilisation
- Assurer la liaison directe Matabiau / Aeroport Blagnac pour éviter les déplacements domicile Blagnac quand les transports publics compétitifs pourraient jouer ce rôle et désengorger l'accès à l'aéroport et la route pour Cornebarrieu.
- Multiplier les lignes Linéo en site propre afin que les populations qui ne seront pas utilisatrices de la 3^{ème} ligne vivent quand même le bénéfice d'une action forte des pouvoirs publics en faveur des mobilités douces et fluides des travailleur.euse.s happé.e.s par le Grand Toulouse.
- Augmenter le trafic tramway dans la même logique.
- Créer une autorité de transport commune à tous les acteurs à l'instar du syndicat francilien, pour organiser et financer les transports publics du Grand Toulouse, regroupant les élu.e.s, transporteurs, les constructeurs, les voyageurs, les syndicats de salarié.e.s et les représentants patronaux,
- Lancer par le dialogue social territorial un grand projet de plans de déplacements interentreprises
- S'assurer que malgré le poids colossal du financement de TAE dans les projets Mobilité 2020 / 25 /30, le prolongement de la ligne B, le doublement de la capacité de la ligne A et le téléphérique Canceropole – Ramonville seront bien réalisés.

En outre, les autorités compétentes devront s'assurer auprès des maîtres d'ouvrage que l'accès des entreprises locales et particulièrement les petites est bien assuré pour la réalisation des travaux, afin de favoriser l'emploi local et les matériaux locaux.

La CFDT est favorable à l'idée que le cahier des charges comprenne des clauses sociales notamment sur l'emploi prioritaire pour chômeur.euse.s de longue durée et leur reclassement en fin de chantier.

EN CONCLUSION

Pour la CFDT Midi Pyrénées, puisque la 3^{ème} ligne de métro doit se faire, cette contribution tente d'attirer l'attention sur les grand.e.s oublié.e.s de ce vaste chantier: les salarié.e.s qui n'habitent pas le centre-ville de Toulouse, et ils.elles sont nombreux.ses.

Les décideur.euse.s public.que.s doivent prendre conscience que pour pallier le manque criant de réponse à celles et ceux qui mettent le plus longtemps à rejoindre chaque jour leur lieu de travail, ils.elles ne doivent pas se contenter de vendre un projet pharaonique mais s'atteler à diversifier les actions en leur faveur.

Sans cela, le risque est grand de renforcer encore le sentiment de déclassement des milliers de salarié.e.s qui ne se sentiraient pas pris en compte dans leurs contraintes de vie quotidienne. C'est donc le vivre ensemble autour d'une magnifique agglomération qui en pâtirait.