Intervention Laurent Terrier UD38, pour le débat sur transport de voyageurs. (7 Novembre)

* J’ai lu le document, et nous nous inscrivons dans la plupart des mesures proposées, mais je pense qu’on peut être plus précis et incisifs sur un certain nombre de choses :
* Notre débat s’inscrit dans une situation environnementale de plus en plus alarmante. Il est urgent d’agir vite et fort sur le plan social et environnemental
En ce qui concerne le réchauffement climatique, même si ce n’est pas parfait, la COP21 a fixé des objectifs de réduction des GES qui donnent des repères. **50% en 2030/1990, neutralité en 2050.**
* 2030 c’est demain matin. Ça implique qu’on ne peut pas y arriver en procédant à des améliorations de la situation existante, par une optimisation du système, il faut opérer de véritables ruptures (notamment avec le capitalisme).
	+ Rupture techno peuvent apporter des choses, mais si on prend l’exemple de l’électrique, on voit bien que ça ne peut pas résoudre nos problèmes à lui tout seul : un bouchon reste un bouchon, en thermique ou en électrique. Produire un véhicule élec émet beaucoup de GES. Et puis surtout, garder le même modèle de mobilité, en changeant simplement de motorisation n’est pas tenable. Il n’y a pas assez de matière première ! Ou alors c’est les riches en ont et pas les autres. Les pays occidentaux en ont et pas les autres…
	+ Il faut donc aussi et surtout une rupture des usages. Il faut revoir notre façon de nous déplacer et permettre aux gens d’utiliser le moins possible leurs voitures. Ça passe notamment par un développement rapide et massif des transports en commun, bus, trams mais aussi trains. Les chiffrages autour des critères COP 21 disent grosso modo qu’il faut doubler la part modale des TC d’ici 2030…
	Nous pensons aussi en Isère qu’un tel changement de paradigme doit s’adresser à toute la population. Il est essentiel que cela soit vécu comme un progrès, que les gens aient le sentiment de vivre mieux, et que personne ne soit laissé au bord du chemin.
	+ C’est ce qui nous a amené à revendiquer la gratuité des TC depuis 10 ans en Isère.
	Alors **je sais ce n’est pas à l’ordre du jour** et je ne vais pas développer, mais nous trouvons regrettable de renvoyer ce sujet essentiel aux déclinaisons territoriales de cette journée. Nous pensons qu’il y a besoin d’en débattre à l’échelon confédéral.
		- Au passage, le document support parle tout de même des tarifs et rappelle que nous défendons la prise en charge à 100% des abonnements par les employeurs. Mais nous défendons par ailleurs la continuité des droits pour les privés d’emploi, ainsi que pour les retraités (NSTS). Alors au final, on ne fait plus payer que les enfants, est-ce bien raisonnable ? ;-)
	+ **Mais je reviens à cette idée qu’il faut doubler la part modale d’ici 2030. On fait comment ?**
		- Gratuité ou pas, il faut mettre beaucoup beaucoup plus de moyens qu’aujourd’hui sur les TC ! Des investissements majeurs sont indispensables dès maintenant. Ca implique des choix politiques budgétaires forts, et il faut les revendiquer
		- Cela pose aussi la question du financement du fonctionnement. Je trouve que la question n’est pas assez abordée dans le document et que la CGT devrait être en pointe sur ce sujet. En Isère, nous pensons qu’il faut revendiquer une forte hausse du versement mobilité, impôt versé par les entreprises de plus de 11 salariés en % de leur masse salariale, et principale source de financement. Il est actuellement plafonné à 2% en province (3,2% à Paris), et encore avec pas mal de conditions. Nous pensons qu’il devrait être déplafonné, et par exemple monté à 3% minimum dans tous les territoires (ce qui éviterait le dumping fiscal).
		Notons que ce versement mobilité, recouvré par l’URSSAF, ressemble furieusement à une cotisation patronale, et qu’on pourrait le rebaptiser « droit aux transports ». Ca revient donc à revendiquer l’augmentation du salaire socialisé.
		- Autre point, nos réflexions sur la façon d’atteindre le doublement de la part modale autour de l’agglomération Grenobloise nous ont amené à penser que cela n’est pas possible sans l’apport incontournable du ferroviaire dans le périurbain. Il y a besoin de liaisons par train cadencées à haute fréquence, sur de grandes amplitudes horaires, et desservant finement le territoire autour de toutes les agglomérations. C’est pourquoi nous pensons que les **SERM** sont indispensables, et cela n’est pas évoqué dans le document. Pas forcément sur le même modèle que ce qu’a esquissé le gouvernement, mais cela nous semble particulièrement urgent.
		- Enfin, dernier point : nous ne sommes pas des opposants de la voiture individuelle, et d’ailleurs nous combattons fermement les ZFE qui sont un projet antisocial et inefficace. Mais si on se projette à 30 ans, on peut imaginer la voiture autrement, et notamment envisager le développement de services publics de voitures disponibles à la demande, seulement quand on en a besoin (type citiz, autolib…). La CGT devrait peut-être creuser cette piste.
		- Important : la question sociale pour les personnels => li faut améliorer les conditions de travail, unifier les conventions collectives, revenir à un statut protecteur, car on a besoin de beaucoup plus de personnel, formé, efficace, et de les protéger du dumping social.