

qui consacrerait des fonds à la modernisation de nos systèmes de transports en commun intégrés, au soutien de la co-modalité des différents modes de transports (bus, train, covoiturage & partage de voitures, location de vélo, trams et marche) et à l'innovation industrielle dans de nouvelles technologies de transports propres.

5. Il faudrait promouvoir les « bons de transports en commun » dans le cadre des systèmes de rémunération et des accords collectifs pour garantir aux systèmes de transports en commun intégrés des investissements soutenus.

En Belgique, les employeurs doivent prendre en charge une partie importante des coûts de transports en commun utilisés par les travailleurs pour se rendre au travail. La contribution minimale dépend du type de transport, mais tourne généralement autour des 70-75% du coût réel. Des accords collectifs négociés au niveau sectoriel ou de l'entreprise peuvent prévoir un remboursement complet par les employeurs des coûts de transports en commun pour les navetteurs. <http://www.emploi.belgique.be/defaulttab.aspx?id=23938>.

6. Renforcer la base industrielle européenne grâce à une politique industrielle basée sur des investissements croissants dans la R&D, notamment dans les véhicules à émissions faibles ou nulles et l'infrastructure associée afin de s'assurer que l'Europe ne soit pas à la traîne par rapport au reste du monde.

La DGB propose un Plan Marshall pour l'Europe afin de moderniser nos infrastructures : « Malgré quelques réussites, des parties entières d'Europe ne disposent pas d'infrastructures suffisantes. Il existe encore et toujours des goulets d'étranglement et des obstacles techniques à résorber. Nous souhaitons donc promouvoir des investissements dans l'amélioration écologique systématique et l'expansion des infrastructures et services de transports – en allant du réseau de transport transeuropéen (transport RTE) au transport sur longues distances en passant par les transports en commun locaux. Un programme à l'échelle européenne est nécessaire afin de promouvoir des investissements dans la préservation et la rénovation de l'infrastructure de transports. Le total des dépenses consacrées à la modernisation des infrastructures européennes devrait s'élever à environ 10 milliards d'euros par an. » <http://www.dgb.de/themen/++co++d92f2d46-5590-11e2-8327-00188b4dc422>

TRANSITION JUSTE ET TRANSFERT MODAL

7. L'anticipation des changements dans le secteur des transports et sa chaîne d'approvisionnement est cruciale pour assurer une transition juste aux travailleurs concernés : un cadre juridique européen sur l'anticipation des changements est nécessaire dès maintenant !

8. Il faut envisager la mise en place d'un observatoire de la mobilité durable impliquant les partenaires sociaux du secteur des transports, de la fabrication des véhicules et des organisations interprofessionnelles pour améliorer le partage des meilleures pratiques et mesurer les progrès réalisés en matière de mobilité durable tout en tenant compte des besoins spécifiques des populations urbaines et rurales.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui représente les travailleurs de tous les secteurs des transports et de la pêche dans l'Europe élargie, a lancé un débat dans ses rangs en 2007 avec pour objectif de développer une vision syndicale du transport durable (TRUST). <http://www.itfglobal.org/etf/trust.cfm>

Participation d'IndustriAll-ETU à CARS 2020 : Les travailleurs de l'industrie ont utilisé la plateforme politique industrielle pour mettre en avant une transformation socialement juste du secteur de l'automobile, un secteur fortement touché par les changements dans les modèles de mobilité – et un secteur déjà en crise. IndustriAll-European Trade Union a formulé ses principales demandes pour la transition en négociation avec l'industrie, les États membres et la Commission. L'anticipation des changements a été reconnue comme une activité essentielle de la plateforme CARS 2020, montrant ainsi comment l'implication des syndicats peut influencer la direction politique de l'UE. http://www.etuc.org/IMG/pptx/iAIE_Cars2020-v2.pptx

Les syndicats et les travailleurs sont prêts à s'engager pour un air propre, des emplois et des trajets durables : impliquez-nous !

Pour plus d'informations et de bonnes pratiques sur le projet de la CES-EPE « Lieux de travail verts 2013 – les travailleurs pour la mobilité durable » : <http://www.etuc.org/r/1834>

Ce projet a été financé par l'Union européenne.

MOBILISONS-NOUS POUR UN AIR PROPRE

DROITS, INVESTISSEMENTS ET TRANSITION JUSTE

La mobilité durable en Europe



L'Europe connaît actuellement une crise multidimensionnelle et nos schémas de mobilité sont une partie du problème. Dans un contexte de chômage, rareté des ressources, énergie chère, problèmes de qualité de l'air et changements climatiques, une mobilité basée sur des principes néo-libéraux et dominée par des intérêts particuliers n'est pas viable pour les travailleurs ou l'économie. Afin d'assurer les déplacements des personnes et des marchandises dans de bonnes conditions aussi socialement compatibles et respectueuses de l'environnement que possible tout en utilisant les ressources de manière efficace, il serait judicieux de développer et d'étendre un réseau de transport transeuropéen multi et intermodal moderne et intégré basé sur des équipements efficaces et technologiquement à jour.

La mobilité durable possède un triple avantage en matière de création d'emplois, reprise économique et protection environnementale.

« Le secteur des transports joue un rôle important dans la politique axée sur une économie plus écologique et sur la création d'emplois verts. Il requiert, d'une part, d'énormes investissements créateurs d'emplois dans les infrastructures de transport durables, dans des technologies de transport écologiques, surtout dans les transports publics et, d'autre part, des investissements en faveur de politiques de transition justes et sérieuses. La crise de la dette souveraine et les politiques d'austérité qui en découlent empêchent l'adoption d'une telle politique. » (Résolution du Congrès de l'ETF, mai 2013)

La Confédération européenne des syndicats appelle les gouvernements et les employeurs européens à s'engager sur la bonne voie.

Notre modèle de mobilité actuel a trois impacts négatifs :

- Impact social : la libéralisation totale du secteur des transports a entraîné de mauvaises conditions de travail, un travail précaire et du dumping social.
- Impact économique : la hausse du prix des carburants et d'autres facteurs externes affectent notre compétitivité et la privatisation n'a fait qu'augmenter (et non le contraire) le coût de la mobilité pour les individus et la société.
- Impact environnemental : les transports consomment environ 40 % de l'énergie primaire dans les pays industrialisés et sont responsables de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans les mêmes proportions.

La Confédération européenne des syndicats réclame des droits, des investissements et une transition juste pour créer des emplois de qualité dans le secteur des transports dans son ensemble et aider les travailleurs à se rendre au travail de façon propre.

Des actions sont nécessaires pour promouvoir une mobilité durable en Europe. Le lieu de travail a pour cela un rôle essentiel à jouer. Il existe des exemples concrets de travailleurs qui ouvrent la voie.

DROITS

1. La mobilité est un droit et les autorités publiques devraient défendre un système de transports en commun abordable, sûr et qui dessert les communautés locales tout en assurant un accès à tous. La libéralisation totale de tous les modes de transports est toujours une menace majeure pour des emplois décents dans les transports en Europe. La libéralisation a souvent pour résultat le remplacement d'emplois de bonne qualité par des emplois de plus en plus précaires et la détérioration des conditions de travail. Quel que soit le mode de transport, les politiques de libéralisation ont souvent fait baisser le niveau de sécurité, à la base notamment d'accidents routiers ou ferroviaires. Cette menace sur la santé et la sécurité des travailleurs dans les transports et des citoyens est inacceptable.

Dans sa réponse au livre blanc intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » (2011), la CES a appelé l'UE « à adopter une approche radicalement nouvelle, tenant compte de la dimension d'intérêt général du secteur des transports, et à considérer les normes du travail non pas comme une barrière à une libéralisation supplémentaire mais comme une composante essentielle de la qualité et de la durabilité du secteur. Les marchés libres ne génèrent pas à eux seuls d'incitants suffisants pour assurer le respect des obligations de service public. La CES demande un moratoire sur la libéralisation dans le secteur des transports jusqu'au moment où une évaluation adéquate des libéralisations antérieures aura été réalisée, notamment par l'observatoire proposé. » <http://www.etuc.org/a/9220>

Les alliances jouent un rôle important pour défendre les services et l'emploi. Au Royaume-Uni, *Action for Rail* est le nom de la campagne de la TUC et du syndicat ferroviaire qui lutte contre les pertes d'emplois et de services et se bat pour des chemins de fer nationaux et intégrés de propriété publique : <http://actionforrail.org>.

2. Les travailleurs et leurs représentants dans les entreprises doivent être impliqués dans l'élaboration de plans de mobilité d'entreprise pour les trajets domicile-travail. Pour parvenir à une mobilité durable, l'UE devrait mettre en place des règles pour étendre ce droit dans toute l'Europe.

Meilleures pratiques en Europe :

- La « loi de mobilité » espagnole oblige les entreprises de plus de 500 travailleurs (plus de 200 en Catalogne) à développer un plan de mobilité.
- Dans la région de Bruxelles-Capitale, les entreprises de plus de 100 travailleurs sont obligées de développer et de mettre en œuvre un plan de déplacements vert. L'administration régionale se charge de fournir soutien et expertise. Quant au gouvernement belge fédéral, il demande aux entreprises de plus de 100 travailleurs de fournir des données de mobilité utilisées afin de réaliser un suivi des modes de transport utilisés pour les déplacements relatifs au travail à l'usage des entreprises de transports en commun.
- En Italie, le « Decreto Ronchi » (1998) oblige les entreprises et administrations d'une certaine taille (plus de 300 ou plus de 800 travailleurs selon les villes) à avoir un plan de mobilité d'entreprise.
<http://www.etuc.org/IMG/pdf/4FERRIPresentacion-Bruselas.pdf>

3. Les représentants des travailleurs devraient avoir le droit d'aborder la performance environnementale de leur lieu de travail : les Green Reps (représentants verts) doivent disposer des droits d'information et de consultation !

Andrew Casey, Green Rep BT, Royaume-Uni : « La présence de Green Reps a un impact significatif sur les lieux de travail britanniques. Ils encouragent de plus en plus d'employeurs à adopter des mesures visant à réaliser des économies d'énergie et convainquent leurs collègues de se préoccuper davantage de l'environnement au travail. » http://www.etuc.org/IMG/pptx/CASSY - UK Green Union Rep Examples ETUC 4-5Feb12_v1.pptx

INVESTISSEMENTS DANS DES SERVICES DE TRANSPORTS & DES INFRASTRUCTURES MULTI-MODAUX

4. En alternative à l'austérité, la CES réclame un nouveau programme de reprise européen équivalent à 1 à 2 % du PIB

