



Rue du Midi 165
B-1000 Brussels
Telephone +32 2 285 46 60
Fax +32 2 280 08 17
Email: etf@etf-europe.org
www.etf-europe.org

European Transport Workers' Federation
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports
Europäische Transportarbeiter-Föderation
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte

KBC Bank, Rue d'Arenberg 11, B-1000 Brussels
Account number: 430-0386621-67

POSITION PRELIMINAIRE

LIVRE VERT: Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine (COM(2007)551)

Remarques générales

L'ETF salue la décision de la Commission européenne de faire figurer la question de la mobilité et du transport urbain à l'ordre du jour politique de l'Union européenne. L'ETF est d'avis que le niveau européen joue un rôle actif dans la promotion d'une mobilité et d'un transport urbain durable.

Conscients de ce que la mobilité durable a tout d'abord besoin d'un engagement politique fort de la part de tous les acteurs à tous les niveaux en vue d'adopter les décisions politiques nécessaires et de mettre à la disposition les moyens financiers, à notre avis, le niveau européen doit jouer un rôle de guide et de coordination tout en respectant le principe de la subsidiarité dans la déclinaison des mesures concrètes.

Nous avons déjà exprimé cette conviction dans notre déclaration commune des partenaires sociaux européens du secteur du transport public urbain, UITP et ETF, en janvier 2007, lors des premières phases de la consultation (<http://www.itfglobal.org/etf/etf-news-online.cfm/newsdetail/1165>).

L'ETF regrette que de nombreux acteurs, dont la Commission européenne et le Parlement européen, ne considèrent que les collectivités publiques et municipalités, les opérateurs de transport urbain et les citoyens/usagers des transports comme des parties prenantes importantes en la matière. Nous critiquons vivement cette attitude parce que les travailleurs (ainsi que leurs organisations) sont concernés à un triple titre:

- Les travailleurs sont des usagers des transports qui ont besoin de mobilité pour aller à leur lieu de travail/lieu de résidence;
- Les travailleurs sont des citoyens qui sont touchés par les effets négatifs des congestions pour la santé, etc.;
- Les travailleurs du transport public jouent un rôle vital dans la mise à la disposition d'un transport public de qualité (le facteur humain) mais ils sont exposés à des dangers pour la santé (émissions), pour la sécurité (accidents) et pour la sûreté (agressions).

En outre, la promotion du transport public peut contribuer à la réalisation des objectifs de Lisbonne de multiplier les emplois et des emplois de meilleure qualité tout en encourageant une durabilité environnementale. Une étude réalisée par la CES sur le changement climatique et l'emploi, à la demande de la DG Environnement, révèle des effets considérables sur l'emploi dans le transport public urbain d'une politique d'émissions faibles en carbone (<http://www.etuc.org/a/3676>).



President Wilhelm Haberzettl

1

Vice President Graham Stevenson

General Secretary Eduardo Chagas



Il nous manque dans le Livre vert une reconnaissance adéquate du rôle des travailleurs des transports et de l'importance de l'emploi. Seule la question non négligeable de la formation est évoquée.

A notre avis, les domaines prioritaires pour la promotion de la durabilité durable au niveau européen sont les suivants :

- La planification de l'espace et de l'infrastructure ;
- Le changement modal ;
- Des transports publics de qualité ;
- Le financement ;
- L'information et le suivi ;
- Et ensuite, une technologie propre en tant que mesure additionnelle d'accompagnement.

L'ETF estime que le niveau européen doit :

- Imposer des plans de mobilité durable dans les grandes villes et zones urbaines (planification et changement modal) ; les mesures concrètes devront être décidées au niveau national/régional/local dans le cadre de processus démocratiques ;
- Imposer l'obligation de définir des objectifs de changement modal ; ils pourraient être généralisés, d'application à tous, ou laissés à l'appréciation de la situation régionale/locale (changement modal) ;
- Promouvoir des transports publics de qualité en donnant des orientations aux autorités publiques dans le cadre d'études, d'orientations et de meilleures pratiques en vue de l'élaboration de critères sociaux et de qualité (dont la protection des travailleurs en cas de transferts d'entreprises) à appliquer lors de la passation de contrats de service public ; soutenir le dialogue à tous les niveaux dont le niveau européen en mettant l'élément humain au cœur du processus dans les transports public (transport public de qualité) ;
- Le financement est crucial pour la réalisation d'objectifs de mobilité urbaine durable : mettre à la disposition une infrastructure qui soutienne la mobilité durable est une tâche publique, et le transport public est un service public qui ne peut se financer seul ; le rôle européen sera tout à fait indiqué dans le traitement de la question de la taxe verte, des budgets publics et des critères de stabilité, la persuasion des Etats membres de la nécessité d'allouer des moyens publics plus importants au transport public, la concrétisation de l'internalisation des coûts externes et l'affectation de ressources au transport durable (dont la durabilité sociale) ainsi que la compensation par des offres de transport public de qualité, et enfin, le soutien aux autorités locales par l'utilisation d'instruments financiers qui permettent d'engranger des recettes tout en insistant sur l'affectation des dépenses à l'amélioration du transport public ;
- Créer un observatoire de la mobilité urbaine durable qui collecte des données, dont des données sociales, suive les réalisations telles que les plans de mobilité durable et les objectifs de changement modal.

La réponse de l'ETF aux questions soulevées dans le Livre vert

Chapitre 2.1. Pour des villes fluides

1. Un système de «label» devrait-il être envisagé pour reconnaître les efforts consentis par des villes pionnières dans la lutte contre la congestion et l'amélioration des conditions de vie ?
2. Quelles mesures pourraient-elles être prises pour promouvoir la marche à pied et le vélo en tant que véritables solutions de remplacement de la voiture ?
3. Que pourrait-on faire pour encourager un transfert modal en faveur de transports durables dans les villes ?

Q 1: «La labellisation » des villes pourrait être un instrument de marketing utile et positif pour les villes et pour encourager celles qui y auraient recours.

Cette labellisation ne remplacera pas, cependant, la suggestion de l'UITP et de l'ETF de plans obligatoires de mobilité durable pour les grandes villes et zones urbaines, et des objectifs contraignants de changement modal. Ce ne peut être qu'un instrument supplémentaire pour promouvoir la mobilité urbaine.

Par contre, la question des critères à utiliser est cruciale. L'accessibilité, et l'accessibilité à des prix raisonnables, au transport public – sa fonction d'inclusion sociale – ainsi que la qualité du système de transport public doivent figurer au nombre des critères. La qualité du transport public doit englober les conditions sociales des travailleurs du transport public, le respect des conventions collectives, de la formation, etc.

Un autre critère doit être le passage réussi pour les villes à d'autres modes de transport, le glissement vers les transports collectifs, le vélo et la marche.

Q 3: La définition **d'objectifs de changement modal** est un instrument efficace pour obliger les autorités et les politiques à introduire des mesures de promotion de ce changement.

L'aménagement des espaces dans et autour des villes qui évite la multiplication du recours à la voiture particulière est une condition préalable et une mesure à long terme. Cet aménagement doit conjuguer le développement du logement, des commerces et des entreprises avec l'offre de transports publics et prévoir des politiques de « courtes distances » qui encouragent le recours au vélo ou à la marche.

Tout cela doit s'inscrire dans le cadre de **plans obligatoires de mobilité durable** pour les villes et les zones urbaines de plus de 100.000 habitants comme le suggèrent l'UITP et l'ETF dans leur déclaration commune.

Une conjugaison d'instruments de promotion et d'optimisation est nécessaire.

L'**offre de transports publics de grande qualité** est une condition préalable à la promotion d'un changement modal tout comme la mise à la disposition de pistes cyclables et d'infrastructures réservées à la marche (mesures de promotion).

Par contre, les mesures d'optimisation s'orientent plus vers la limitation d'aires de stationnement dans les centres villes, etc. mais aussi des plans de mobilité obligatoires pour les grandes entreprises et administrations. Ces mesures doivent être associées à une meilleure offre de transports publics.

Tout cela exige une volonté et un engagement politique. Il doit s'agir d'un processus de prise de décisions démocratique qui prévoit le dialogue avec tous les groupes concernés.

Il faut aussi des moyens financiers mais cette question est développée dans le chapitre 4.

Chapitre 2.2. Pour des villes moins polluées

4. Comment stimuler davantage le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces dans les transports urbains ?

5. Comment promouvoir les marchés publics "verts" conjoints à plusieurs collectivités ?

6. Faut-il établir des critères ou des lignes directrices pour la définition des zones vertes et des mesures restrictives qui s'y appliquent ? Quel est le meilleur moyen d'en assurer la compatibilité avec la liberté de circulation ? Y-a-t-il un problème à l'exécution transfrontalière des règles locales applicables aux zones vertes ?

7. Comment encourager davantage la conduite écologique ?

Q 4 et 5) Le recours aux technologies propres et énergétiquement efficaces ne peut être qu'une mesure additionnelle. Il est insuffisant pour faire face au problème des congestions, par exemple. Les effets des réductions d'émissions sont aussi limités. La priorité doit clairement aller aux mesures de promotion du changement modal.

Pour les voitures particulières, des instruments tels que la taxation et l'imposition de normes d'émission sont utiles. Pour le renouvellement des parcs de transports collectifs, la propriété publique et les aides d'Etat sont des mesures utiles. Nous voyons notamment dans les nouveaux Etats membres un besoin urgent de financer le renouvellement de ce parc avec des deniers publics.

Q 7) En ce qui concerne la conduite écologique, elle est déjà envisagée dans la législation européenne sur la licence de conduite et la formation professionnelle obligatoire pour les conducteurs de transports par route. Il est important que les opérateurs forment régulièrement leur personnel. C'est, à notre avis, un élément qui doit assurer la qualité et la sécurité des transports publics (conduite sans heurts) et qui est dans l'intérêt des entreprises qui doivent pouvoir ainsi faire des économies. La formation continue obligatoire en matière de conduite écologique pourrait être envisagée.

La conduite écologique est également une mesure additionnelle qui est insuffisante ; elle ne peut peser de manière considérable sur les réductions d'émissions.

Chapitre 2.3. Pour des transports urbains plus intelligents

8. Faudrait-il développer et promouvoir de meilleurs services d'information pour les voyageurs ?

9. D'autres actions seraient-elles nécessaires pour assurer la normalisation des interfaces et l'interopérabilité des applications ITS dans les villes ? Si oui, par quelles applications prioritaires faudrait-il commencer ?

10. Concernant les ITS, comment l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre toutes les parties concernées pourrait-il être amélioré ?

Ces questions renvoient aux nouvelles technologies qui doivent mieux servir le consommateur en termes d'informations, d'orientation, etc. et peuvent ainsi améliorer la qualité des transports publics. Mais l'accès aux informations doit être convivial et sans barrière. L'information au consommateur ne peut compter sur le seul support de la technologie. Un personnel bien formé pour fournir des informations à la clientèle est nécessaire aux guichets de service, d'émission de billets et à bord des véhicules.

L'ETF rappelle que l'introduction de ces technologies a un effet sur les besoins de formation des travailleurs du transport public urbain.

Elles ont un impact sur la situation réelle de travail des conducteurs du transport urbain car bon nombre de ces technologies servent à mieux tracer le déplacement des véhicules mais amputent aussi l'autonomie des conducteurs.

L'introduction de ces technologies doit faire l'objet d'un dialogue social au sein des entreprises.

Les partenaires sociaux européens – UITP et ETF – réalisent à l'heure actuelle un projet financé par l'UE sur « La qualité des services de transport urbain fonction des compétences » que coordonne l'université de Dortmund (SFS Dortmund) en coopération avec l'institut français de formation et de recherche AFT-IFTIM. Un des éléments de ce projet est la volonté de comprendre comment ces technologies (et autres éléments) modifient le rôle des conducteurs urbains et leurs besoins de formation et de dialogue social.

Nous rappelons encore que les parties prenantes ne se limitent pas aux seuls opérateurs, autorités et usagers mais s'étendent aux travailleurs.

Chapitre 2.4. Pour des transports urbains accessibles

11. Comment améliorer la qualité des transports collectifs dans les villes européennes ?

12. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs devrait-elle être encouragée ?

13. Est-il besoin d'établir une charte européenne des droits et des devoirs des passagers des transports collectifs ?

14. Quelles mesures pourraient être prises pour mieux intégrer le transport de passagers et de marchandises dans la recherche et dans la planification de la mobilité urbaine ?

15. Comment parvenir à mieux coordonner le transport urbain et interurbain ?

avec l'aménagement du territoire ? Quel type de structure organisationnelle pourrait être approprié ?

Q 11: Un des instruments les plus importants pour améliorer la qualité des transports publics de voyageurs est d'imposer des critères sociaux et de qualité dans les contrats de services de transport public. L'ETF a insisté sur l'obligation de tels critères de qualité et sociaux (notamment la conclusion de conventions collectives, la formation ou protection des travailleurs en cas de changement d'opérateurs) dans le cadre du débat sur le Règlement relatif aux services de transport public de voyageurs par route et chemins de fer (Règlement (CE) 1370/2007, dit PSO. Il permet aux autorités compétentes d'imposer des critères de qualité et sociaux, ainsi que la protection des travailleurs.

L'ETF demande donc à la Commission de mener à bien avec elle (les partenaires sociaux) des études et de mettre au point des orientations qui s'adresseront aux autorités compétentes et aux partenaires sociaux nationaux/locaux en vue de soutenir les autorités et de promouvoir de tels critères dans les contrats de services publics.

Dans ce contexte, nous constatons que les entreprises considèrent la qualité de leurs services dans leur pratique journalière sous l'angle du marketing et non des ressources humaines. En d'autres termes, les critères les plus importants sont souvent la ponctualité et la propreté. Le lien entre du personnel bien formé qui travaille dans de bonnes conditions de travail avec un véritable service rendu aux voyageurs doit être un élément important dans le cadre des illustrations de bonnes pratiques.

Les partenaires sociaux européens – UITP et ETF – ont défini dans leur déclaration commune (<http://www.itfglobal.org/etf/etf-news-online.cfm/newsdetail/1165>) les principaux éléments qui font du transport public un transport de qualité. Ils ont également mis en lumière l'importance pour les salariés du succès des transports publics et de l'emploi dans ce secteur.

Q 12: Des bandes de circulation réservées aux transports collectifs sont une bonne mesure pour accroître leur rapidité et offrir ainsi une qualité de service et attractivité.

Q 13: La Charte européenne des droits et obligations dans le secteur de l'aviation civile n'a pas amélioré la qualité mais permet d'avoir accès à des indemnisations dans certains cas. Nous estimons que d'autres mesures telles que des critères de qualité et sociaux dans les contrats de service de transport public sont plus efficaces.

Q 14: Nous saluons très chaleureusement la promotion de meilleures pratiques dans la conception de la logistique urbaine en Europe.

Du point de vue des travailleurs des transports, les expériences de livraisons dans des villes très encombrées sont source de stress importants et de problèmes de santé et de sécurité pour les travailleurs concernés.

Q 15: La possibilité pour ledit Règlement PSO d'organiser le transport public et d'allouer des contrats de services de transport public directement à un opérateur (public) de la part de plusieurs autorités compétentes est un bon exemple de promotion

d'une planification et de conceptions intégrées du transport public au-delà des frontières administratives.

Les partenaires sociaux européens – UITP et ETF – ont déjà proposé dans leur déclaration commune un instrument de planification obligatoire du transport durable dans les zones urbaines de plus de 100.000 habitants et des objectifs de changement modal. Ce pourrait être des instruments d'une meilleure coopération intra- et interurbaine.

Chapitre 2.5. Pour des transports urbains sûr et sécurisants

16. Quelles actions supplémentaires pourraient être menées pour aider les villes à relever les défis que posent les transports urbains en termes de sécurité routière et de sécurité physique ?

17. Comment mieux informer les exploitants et les citoyens des possibilités offertes, en matière de sécurité, par les technologies avancées pour la gestion des infrastructures et les véhicules ?

18. Des radars automatiques adaptés à l'environnement urbain devraient-ils être mis au point et leur utilisation encouragée ?

19. La vidéosurveillance est-elle un bon outil pour assurer la sûreté et la sécurité des transports urbains ?

Q 16: L'insécurité et le sentiment d'insécurité sont un élément très important qui ampute la qualité du transport public et empêche de nombreux usagers potentiels d'avoir recours aux transports publics. Il est indispensable que les autorités et les entreprises, aux côtés des usagers et des organisations syndicales, développent des plans d'action préventive et investissent dans des mesures de sécurité. Du point de vue des travailleurs des transports publics urbains, il s'agit d'un des principaux dangers pour la santé et la sécurité dans cette profession. Le besoin d'une aide psychologique et d'une indemnisation en cas d'agression sont des éléments-clés à mentionner ici.

Une des plus importantes mesures de prévention est un personnel mieux formé à bord des trains et dans les gares. L'absence de personnes formées et « agréées » encourage les actes de vandalisme et accroît le sentiment d'insécurité dans les transports publics. Une politique de réduction des coûts qui entraîne une diminution du personnel à bord des trains et dans les gares, qui remplace les points de vente par des billetteries automatiques dans les gares, ne peut que multiplier les problèmes de sécurité/insécurité dans les transports publics.

Nous ne pouvons négliger l'importance de poursuites efficaces et rapides. Les agressions contre le personnel et les personnes doivent être considérées comme des délits. La coopération entre les autorités, les entreprises de transport public et les organisations syndicales est importante pour organiser la prévention, mais aussi des poursuites efficaces et rapides.

Les partenaires sociaux européens – UITP et ETF – ont adopté des recommandations communes sur la sécurité dans les transports publics en 2003 <http://www.uitp.org/eupolicy/pdf/recommendations/RecomEN.pdf>. Nous nous réjouissons de tout appui qui viendrait de la Commission européenne à ces recommandations communes. Elles pourraient être publiées et promues dans les contrats. La promotion de bonnes pratiques et d'échanges d'informations serait également utile en ce sens.

Q 19: La vidéosurveillance est une question plus sensible, dont l'effet est limité. Elle est plus utile, que nous sachions, pour assurer l'identification et la poursuite d'auteurs d'actes d'agression mais joue un rôle mineur dans la prévention. Comme nous l'avons affirmé dans la Q 16, c'est la présence d'un personnel formé qui est la meilleure mesure préventive.

Cependant, nous insistons pour que l'introduction de systèmes de vidéosurveillance dans les véhicules de transport public se décide dans le cadre d'un dialogue social entre la direction et les représentants des travailleurs dans les entreprises.

Nos membres britanniques, qui ont été la cible d'attaques terroristes dans les transports publics, sont favorables à la vidéosurveillance dans les espaces publics.

Chapitre 3. Créer une nouvelle culture de la mobilité urbaine

3.1. Améliorer les connaissances...3.2. ...et la collecte de données

20. Toutes les parties prenantes devraient-elles collaborer au développement d'une nouvelle culture de la mobilité en Europe ? En suivant le modèle de l'observatoire européen de la sécurité routière, la création d'un observatoire européen de la mobilité urbaine serait-elle une initiative utile pour soutenir cette collaboration?

Q 20: Les partenaires sociaux européens – UITP et ETF – constataient dans leur déclaration commune de janvier 2007 le manque d'informations sur les transports publics urbains. Nous ne disposons pas, par exemple, de données chiffrées fiables sur l'emploi total, l'emploi des femmes, les conditions de travail, l'investissement dans la formation, les accidents qui impliquent du personnel, etc. au niveau européen.

Nous nous réjouissons de la création d'un Observatoire européen du transport urbain qui collecte des données, notamment des données de nature sociale. Cette collecte de données faciliterait et encouragerait le dialogue social européen dans le transport public urbain.

L'Observatoire devrait être également un instrument de suivi des évolutions dans la mobilité urbaine et le transport public urbain.

La fonction de surveillance/suivi de l'Observatoire serait particulièrement indiquée lorsque seront fixés les objectifs du changement modal que réclament les partenaires sociaux européens.

Chapitre 4. Les moyens financiers

21. Fonds de cohésion, pourraient-ils être utilisés de manière plus cohérente en faveur d'un transport urbain intégré et durable ?

22. Quel appui les instruments économiques, en particulier les instruments fondés sur le marché, peuvent-ils fournir au transport urbain propre et énergétiquement efficace?

23. Comment des activités de recherche ciblées pourraient-elles contribuer davantage à intégrer les contraintes urbaines et l'expansion du trafic urbain ?

24. Faut-il inciter les villes à recourir aux péages urbains ? Est-il besoin d'un encadrement général et/ou d'une orientation dans ce domaine ? Des recettes devraient-elles être réservées aux fins de l'amélioration des transports

urbains collectifs ? Les coûts externes devraient-ils être internalisés ?
25. À plus long terme, quelle valeur ajoutée pourrait apporter un soutien européen ciblé pour le financement du transport urbain propre et énergétiquement efficace?

Q 21: Il est indispensable qu'au niveau européen, les objectifs et règles de financement de tous les fonds structurels et de cohésion, et des aides d'Etat soient mis en cohérence pour promouvoir un transport urbain et régional durable.

Dans les nouveaux Etats membres, en particulier, le maintien des systèmes de transport public est gravement menacé. Le maintien et l'amélioration de la qualité des transports publics doit être la priorité première, et non la construction de nouvelles rues.

Une meilleure définition, mieux coordonnée, des objectifs par les politiques et une meilleure coordination de la mise en œuvre par la Commission européenne seraient utiles.

Q 22: Lors de l'obligation d'adjudications publiques de services de transport public, l'ETF s'oppose à ce qu'elles deviennent un instrument de marché (régulation du marché). C'est la solution la moins chère qui l'emporte au détriment de la qualité du transport public, et de l'option de véhicules propres et énergétiquement plus efficaces.

Nous soutenons des instruments de marché comme des échanges de quotas d'émissions et des régimes fiscaux favorables à l'environnement si ces réformes fiscales vont de pair avec la promotion de systèmes de transport collectif et offrent des alternatives à ceux qui en ont besoin.

Q 24: L'ETF est pour l'internalisation des coûts externes des modes de transport. Il est important pour nous que les rentrées soient affectées au financement des infrastructures en vue de modes de transport plus respectueux de l'environnement et au financement de transports publics collectifs. Nous insistons cependant pour que les rentrées soient utilisées en vue d'assurer le respect de la législation sociale dans les transports (notamment dans le transport par route). Il s'agit d'une mesure additionnelle pour valoriser la sécurité des transports.

En ce qui concerne la taxation de la circulation urbaine, l'ETF soutient les mesures de promotion de tels systèmes qui devront être décidés au niveau national ou local. Cependant cette taxation n'est acceptable que si elle est accompagnée d'un système de transport collectif de qualité. Il n'est pas acceptable que les personnes/travailleurs n'aient pas d'alternatives lorsqu'ils doivent se rendre en ville et soient ainsi pénalisés.

Q 25: Une mauvaise politique financière et de taxation des Etats membres de l'UE peut avoir un impact financier lourd au niveau local. Les critères de stabilité appliqués aux budgets publics de l'UE ne prennent pas en considération les dimensions écologiques et sociales. Ces budgets publics limités n'encouragent pas une mobilité urbaine plus durable. Dans les nouveaux Etats membres, la situation est d'autant plus dramatique. L'UE doit faire figurer ce problème l'ordre du jour de ses politiques et promouvoir un changement dans les priorités politiques en vue de clairement favoriser la durabilité.

Bruxelles, mars 2008