



Note aux syndicats

Le droit à la mobilité durable, un droit fondamental.

Lors du conseil de la Métropole de Lyon du 15 mars, les élu-es ont voté un nouveau calendrier avec interdiction des véhicules Crit'Air 5 dès 2022. Il semblerait pourtant qu'en accélérant le développement de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de la métropole, aucune solution de long terme ne soit proposée pour permettre la transition vers une mobilité durable et accessible.

Sans rentrer dans les détails, ce projet vise à interdire rapidement les véhicules routiers les plus polluants, y compris certains récents (diesel) dans le périmètre de la ZFE. La référence se fera sur la classification Crit'Air. À la fin du mandat (2026), seuls les véhicules classés Crit'Air 0 et 1 seraient autorisés, excluant ainsi plus de 40% du parc automobile actuel.

Concrètement, les premiers touchés par l'interdiction de ces véhicules seront avant tout les salariés. En effet, la question du niveau des loyers ou des prix de l'immobilier ont conduit de nombreux foyers à quitter les centre-villes et s'éloigner toujours plus loin des bassins d'emploi, avec des trajets parfois significatifs. La responsabilité des émissions polluantes pèserait donc principalement sur les travailleurs et citoyens, sans qu'aucune alternative industrielle, politique ou en termes d'infrastructures ne soit proposée pour y parvenir.

En premier lieu, se pose la question du transport des voyageurs entre leur domicile et leur lieu de travail, d'autant plus que ce sont les milieux populaires qui, poussés en dehors des centres villes par une politique du logement prohibitive, sont contraints d'utiliser leur véhicule pour se rendre au travail.

En effet, la très grande majorité des salariés ne dispose pas d'une alternative crédible à l'automobile car le réseau de bus, tramways, métros, trains, est encore insuffisamment développé et très inégal, particulièrement en périphérie de l'agglomération. Les horaires ne correspondent pas forcément aux heures de prise ou fin de service. Enfin, les temps de trajet peuvent être prohibitifs, condamnant ainsi le recours aux transports en commun, d'autant plus en l'absence de prise en charge à 100% de l'abonnement par l'employeur. Dès lors, le recours à la voiture s'avère quasiment incontournable.

Les évolutions du transport routier de marchandises, y compris dans les centres villes, ne semblent pas être prises en compte dans les propositions émises par la métropole. En effet, l'idée d'un passage des véhicules de livraisons thermiques au « tout électrique » semble quelque peu illusoire au regard des investissements nécessaires sur un si court terme. De plus, l'usage du tout électrique ne constitue pas forcément une alternative sérieuse du fait du recours à des batteries lourdes, chères, et très peu écologiques.

La CGT Renault a déjà pointé que la démocratisation des véhicules électriques pour usages quotidiens pouvait être possible à condition d'en conserver la production en France et de réduire les marges de profits. Pour les autres usages, dont le transport routier de marchandises, les véhicules hybrides, ou au GNV ou biogaz, peuvent constituer une solution alternative entre moteurs thermiques et électriques.

Cette politique promue par la majorité relève d'un manque de clairvoyance peu à même de répondre aux besoins des travailleurs, usagers et citoyens.

Ancrée dans la réalité, la CGT fait des propositions de progrès social. La CGT des cheminots propose par exemple la création d'une halte supplémentaire au niveau du pont de Challemel-Lacour, dans le 7^e arrondissement, à même de desservir un quartier dont l'activité économique et industrielle se développe (Port Édouard Herriot, Parc de l'Artillerie, Moulin à vent, etc.). Elle propose de même la création d'une traversée souterraine Gorge-de-Loup /Bellecour/Part-Dieu/ligne de l'est qui permettrait aux travailleurs de se rendre directement en train sur leur lieu de travail, et de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

Pour ce qui est du transport de marchandises, la CGT propose la remise en service des ITE (Installations Terminales Embranchées) désertées par la SNCF, qui permettrait un accès direct au réseau FRET SNCF pour les marchandises produites dans les entreprises desservies. Notons que l'agglomération lyonnaise possède sur son territoire un nombre important d'ITE en sommeil dont certaines sont situées au cœur de la ville. L'investissement à consentir est donc raisonnable. Bien entendu, ces remises en service doivent aller de pair avec un plan de développement pour le fret ferroviaire. Dans cette continuité, la possibilité d'un tram-fret desservant le centre-ville a également été évoquée par la CGT.

Le développement des plateformes de livraison laisse également entrevoir un développement de la livraison par mode doux pouvant largement dépasser celui de la livraison de repas, d'autant plus avec les possibilités ouvertes par l'usage de vélo-cargos. Là encore, la CGT travaille à des alternatives et pense le travail en fonction de la réponse aux besoins des travailleurs et usagers.

La mobilité durable pour tous est un droit fondamental qui ne doit pas seulement être réservé aux classes aisées des centres villes. La mise en place d'une ZFE ne peut se faire que si les investissements ont été consentis en amont pour proposer des alternatives crédibles au déplacement en voitures pour tous. La transformation des mobilités est un enjeu central dont les travailleurs doivent être acteurs. La CGT fait des propositions de progrès social et restera vigilante afin que la responsabilité des émissions polluantes ne pèse pas sur les classes populaires.

Nous ne voulons pas d'une écologie punitive et excluante. Au contraire, il faut privilégier une politique volontariste qui se donne pour objectif de ne pas laisser sur le bord du chemin les plus modestes ; pour cela, il faut viser les bénéficiaires colossaux des entreprises qui, par leur modèle économique, ont privilégié la mondialisation avec son cortège d'inégalités sociales et de pollution due aux flux de transports générés par les échanges à longue distance.

Fait à Lyon, le 7 juillet 2021