



CONTRIBUTION DE L'UD CGT DE MEURTHE & MOSELLE SUR LE RENOUVELLEMENT DU TRAM A NANCY

Dans le cadre de la concertation relative au renouvellement du TRAM, l'UD CGT de Meurthe & Moselle et ses syndicats tiennent à apporter la contribution suivante.

Nous partons d'une approche plus large que la simple problématique du remplacement de matériel ou de modification de tracé. En effet, pour la CGT, le TRAM constitue un élément structurant en faveur de la mobilité au sein de la métropole.

Nos propositions se veulent constructives et sont portées dans le cadre global de la concertation engagée et des débats qui doivent se poursuivre au sein du Conseil de Développement Durable de la métropole.

La CGT se prononce clairement en faveur d'un service public de Transport en commun intermodal pour la métropole et cela pour tous les usagers, qu'ils soient ou non habitants de la métropole.

Notre approche et nos attentes se construisent autour d'exigences telles que la prise en compte des conditions de transport des salariés mais aussi celles de tous les citoyens en dehors de la sphère liée au travail, sans oublier le nécessaire désenclavement des quartiers les plus défavorisés.

Le prochain TRAM doit en effet permettre aux salariés, mais également à tous les usagers de se rendre vers leurs lieux d'activités et d'études dans de bonnes conditions. Pour la CGT le transport fait partie intégrante des conditions de travail des salariés. Arriver sur son lieu de travail dans un TRAM bondé n'est pas souhaitable, sans parler des désagréments causés avant même le début d'une journée d'activité.

Le futur réseau du TRAM doit donc non seulement être conçu comme une source de désenclavement de certains quartiers de la métropole mais aussi en articulation avec des territoires situés dans un rayon proche de celle-ci.

La desserte de ces quartiers doit être réellement prise en compte dès à présent. Nous souhaitons également que la conception du projet se structure sur la base d'une approche multimodale avec en parallèle une utilisation intégrée du vélo conçue comme un élément de complémentarité des Transports en commun.

Le report modal (c'est à dire le choix fait par des usagers de délaissé leur voiture au profit des Transport en commun) se fera si le cadencement sur le réseau permet de prendre le TRAM sans s'inquiéter préalablement des horaires, et si le confort se trouve au rendez-vous.

L'amplitude horaire "soir matin" doit par exemple permettre l'embauche du matin au CHRU et le retour suffisamment tardif des spectacles et ce en toute sûreté.

Cette proposition appelle au respect et à l'amélioration des conditions de travail, de sécurité et de rémunération des salariés de l'entreprise de transport.

Pour la CGT, les bassins d'emploi et de vie vont bien au-delà de la métropole. Il s'agit donc d'imaginer les modes de Transports intra métropolitains de demain permettant et facilitant la desserte des villes de Toul, Pont à Mousson et Lunéville. Il est également important de bien penser les questions de correspondances, de sécurité, de sûreté et cela sur la base d'un rythme régulier et rapproché. Des parkings-relais doivent être installés tout autour de la métropole, favorisant ainsi la promotion des Transports en commun tout en incitant à prendre le Tram.

Les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) quel que soit leur handicap, visible ou pas, doivent avoir accès à l'ensemble du réseau de Transport en commun y compris le TRAM qui doit donc aussi être pensé pour eux et avec eux.

La CGT met également en avant la revendication de l'accès gratuit aux Transports en commun, avec comme étape immédiate son instauration en faveur des bénéficiaires des minimas sociaux, des personnes en situation de handicap, des étudiants et lycéens ainsi que de tous les retraités de la métropole. De plus en plus de grandes villes s'engagent dans cette démarche de gratuité qui libère les centres ville de la voiture tout en donnant du pouvoir d'achat aux utilisateurs.

De plus, nous proposons l'interopérabilité, c'est à dire la mise en place d'une billettique unique pour TER, TED, STAN et Suburbain permettant ainsi de s'acquitter du coût d'un parcours complet « multimode » avec un seul billet.

Pour la CGT, la question du choix d'une **Délégation de Service Public** doit être posée. Nous demandons d'une part une véritable évaluation du dispositif existant avant tout renouvellement et nous souhaitons d'autre part que soient examinés des scénarios permettant d'aller vers une Régie.

Si cette solution était retenue, elle devrait s'opérer dans le respect total des conditions de travail et de rémunérations des agents concernés. Enfin, des études doivent être menées afin de procéder à un véritable retour d'expérience dans ce domaine, en France voire à l'étranger.

Il nous paraît nécessaire de dépasser la simple logique comptable afin d'aborder des questions telles que celle de la satisfaction des usagers. Dans le cas d'un renouvellement d'une D.S.P., le cahier des charges retenu devra être particulièrement exigeant quant aux clauses sociales et aux montants des participations versées par le prestataire afin de minorer au maximum la rémunération d'éventuels actionnaires.

Par ailleurs, si nous voulons que des usagers chargés de famille délaissent leur voiture pour se rendre en ville, pourquoi ne pas envisager qu'un « abonnement travail à la semaine » - du père ou de la mère -, permette l'accès gratuit au réseau métropolitain de toute la famille durant le week-end comme cela existe à Fribourg en Allemagne.

Pour la CGT, il s'avère indispensable d'avoir des retours d'expérience de réseaux de Transports urbains proches (Metz) ou équivalents (Caen) afin d'éclairer les décisions à prendre. Dans ce cadre, les représentants des salariés des entreprises de Transports de ces villes devraient être ainsi consultés afin d'élargir le panel des avis donnés.

Hormis le transport pour se rendre au travail, le TRAM doit aussi permettre de vivre pleinement la ville et de se transporter, en tous lieux et à toute heure, dans des conditions de sécurité et de sûreté optimales. Il constitue en outre un moyen de développer notre tissu local et de créer du lien social.

Concernant le financement, nous regrettons que ce nécessaire investissement intervienne à un moment où la métropole - comme toutes les collectivités territoriales – se trouve confrontée à la baisse drastique des dotations d'Etat (votée à Paris par les mêmes élus qui la regrettent ou la dénoncent ici).

Nous exigeons que l'Etat s'engage à compenser dans la durée tout euro de fiscalité locale au moment où il s'apprête à supprimer totalement la Taxe d'Habitation.

Les Grands Nancéiens ont déjà payé cher le financement et l'échec du premier Tram. Une telle approche serait d'autant plus logique que ce sont bien des décisions de l'Etat qui conduisent au regroupement, sur le Plateau de Brabois, de la Maternité Régionale, du CHR et des Facultés de Pharmacie et Dentaire.

Si à terme, l'**Autorité Organisatrice de Mobilité** (A.O.M. remplaçant l'A.O.Transports) s'étend à Toul, Pont à Mousson et Lunéville, nous exigeons, dès maintenant, que soit prévu le **prélèvement au taux maximum du Versement Transport** sur cette zone élargie qui **s'intégrerait ainsi au financement du Projet.**

De plus cet élargissement doit s'opérer dans le cadre de la Convention Collective des « Transports urbains » plus avantageuse, et de loin, que celle des « Transports suburbains ».

La CGT n'entend pas déconnecter ce projet de nouveau TRAM de tout ce qui se trouve en gestation en matière de Transports en commun dans le secteur.

En ce sens, l'amélioration de l'organisation et des conditions des Transports en commun sur la métropole ne peut se concevoir qu'en lien avec la Région (TER). Nous pensons que cela passe notamment par une meilleure utilisation de « l'étoile ferroviaire de Nancy » avec la réalisation de lignes diamétrales RERisées, mais aussi par la réactivation de la ligne SNCF 14 (Nancy - Mirecourt-Vittel- Merrey) qui dessert tout le territoire du Saintois.

Dans la même optique, les dossiers de la Gare de Vandières et de l'Electrification de la ligne Epinal – Belfort, permettant un débouché ferroviaire vers le sud pour les habitants de la Métropole, doivent être impérativement réactivés auprès du Conseil Régional Grand Est.

Lors des échanges au cours de la réunion du COREST (Comité Régional des Services de Transports) Nancy sud/Vosges concernant cette ligne 14, tous les acteurs présents expliquaient que la suppression actuelle des trains, dans l'attente de deux études, obligeait les habitants de cette zone à utiliser quotidiennement leur voiture pour venir travailler ou amener leurs enfants dans les lycées et Grandes Ecoles de Nancy ; ce qui expliquerait pour une part les embouteillages actuels sur l'autoroute à Vandoeuvre, le matin à l'entrée et à la sortie le soir. **Ce phénomène renforce l'idée de la nécessité d'un grand parking - relais à Roberval.**

Le phénomène d'engorgement des entrées au Plateau de BRABOIS nous inquiète. Fluidifier l'accès au Technopole de Brabois et au futur CHRU constitue donc un objectif fort, ce qui passe par une

amélioration et une sécurisation notoires du contournement autoroutier de l'Agglomération ainsi que par l'arrêt des transferts de Grandes Ecoles ou services médicaux sur ce site.

En parallèle de ces mesures indispensables, un développement conséquent des Transports en commun s'impose, il doit s'accompagner de la mise en place d'un deuxième parking- relais.

Sur le Plateau et plus généralement au sein de l'Agglomération, il convient d'impulser la systématisation de Plans de Déplacements d'Entreprise ou inter-entreprises et des Administrations (P.D.E. et P.D.A.) permettant d'étaler dans le temps les horaires d'embauche voire de les décaler.

Notre conception de la métropole, ce sont aussi des employés et des ouvriers qui habitent au centre ville, d'où la nécessité de Transports en commun répondant à cette exigence de mixité sociale et de « droit à la ville pour tous », et cela en lien avec une réelle politique du logement qui permette à toutes les catégories sociales de résider au cœur de la Cité.

Nous n'oublions pas non plus que les habitants et les commerces situés le long du tracé retenu vont subir de plein fouet les travaux. Des perturbations importantes auront lieu pendant cette période et elles seront aussi subies par les touristes.

Nous resterons donc attentifs aux nuisances et aux contraintes liées à l'importance des travaux à réaliser et cela pendant toute la durée du projet.

Il s'agit également de pallier aux conséquences de ces travaux en matière de circulation de façon anticipée avec le développement de parkings-relais accompagné d'une véritable communication relative à leur positionnement. Enfin, pour la CGT, l'expropriation de particuliers pour permettre la réalisation du tracé retenu ne constitue en aucun cas une solution.

L'UD CGT et ses syndicats tiennent à réaffirmer ici que le TRAM constitue un élément essentiel des conditions de vie et de travail dans la métropole. Nous voulons que la solution retenue par les élus politiques contribue véritablement à une meilleure desserte en termes de fluidité, de sécurité, de sûreté et de confort pour les usagers.

Pour se faire, nous priorisons le choix :

- **d'un matériel roulant apportant une solution fiable et en capacité d'absorber les flux de voyageurs dans de bonnes conditions,**
- **d'un réseau de Transport intermodal qui fluidifie la mobilité au sein de la métropole facilitant la respiration de la ville et de ses habitants.**

Pour la CGT, les salariés de l'entreprise de transport, représentés par leurs Organisations Syndicales, possèdent une véritable expertise et un savoir incontournable qu'il convient de solliciter dans le cadre de l'élaboration de ce projet de renouvellement. Ils sont en capacité de répondre à de nombreuses interrogations soulevées lors des réunions de concertation.

Nous rappelons enfin le caractère indispensable des études à mener afin d'aborder de la meilleure façon une évolution de cette envergure et penser avec lucidité le devenir de notre métropole. Se passer de cette expertise et de ces études serait préjudiciable à la réalisation de cet outil d'intérêt général au service du public.

Nancy, le 25 janvier 2018