

En Francia, en 2018, los transportes eran responsables del 31% de las emisiones de gases de efecto invernadero y del 40% de las emisiones de CO2. En este conjunto, los desplazamientos relacionados con el trabajo y el uso del automóvil son preponderantes. En 2015, los vehículos motorizados representaron el medio de transporte más utilizado para ir al trabajo con una proporción del 70% de estos desplazamientos.

Los modos de desplazamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo están marcados por las desigualdades sociales y territoriales. En los municipios rurales, sólo el 17% de las personas declara poder elegir su modo de transporte frente al 67% en las ciudades-centros de las metrópolis. Los espacios de baja densidad tienen la mayor proporción de automovilistas diarios, el 64% frente al 31% en las ciudades centro de las metrópolis y el 5% en París intramuros. Para algunos hogares, el presupuesto dedicado a la movilidad puede alcanzar el 40% de los ingresos.

En un contexto marcado por el desarrollo de los medios de transporte y de los sistemas de comunicación así como por una mayor interdependencia de los mercados, la movilidad espacial se ha impuesto como un elemento de adaptación a las expectativas del mercado laboral. Al mismo tiempo, la metropolización ha acentuado la concentración geográfica de los empleos, mientras que el aumento de los precios de la vivienda en los territorios más dinámicos ha

provocado el desplazamiento de la parte económicamente más frágil de la población a espacios periféricos donde la oferta de transportes públicos es reducida. Las movilidades más difíciles tienen una gran influencia en los hogares más pobres. Según la ADEME, el 20% de la población en edad laboral sufre los efectos de no tener un fácil acceso a un medio de transporte.

Para muchas personas desempleadas, las dificultades para encontrar un trabajo, en un contexto de transformación de la naturaleza y de la geografía de las actividades económicas, se unen a una orden de movilidad. Tanto si se refleja en una prolongación de los trayectos diarios, que es difícilmente sostenible a largo plazo, como si conduce a un cambio de residencia mal preparado y mal asumido, esta movilidad forzada conlleva el riesgo de empeorar las situaciones personales.

El objetivo de una reducción significativa y rápida de las emisiones de gases de efecto invernadero pone en tela de juicio el modelo de las movilidades vinculadas al trabajo y al empleo tal como existe desde mediados del siglo XX. Esta emergencia ecológica también revela los puntos débiles existentes en la organización actual de las movilidades respecto a la cohesión social y territorial.

texte non définitif



Michèle Chay

es coordinadora y asesora confederal de la CGT. Ocupa un cargo en el CESE en la sección de trabajo y empleo y en la delegación en Ultramar, donde representa al grupo de la Confederación General del Trabajo (CGT).

Contacto:

michele.chay@lecese.fr
 +33 (0)1-44-43-62-42



Laurent Clévenot

es ingeniero y ex secretario general de la UNAF. Es miembro del CESE en la sección de trabajo y empleo, en donde representa al grupo de la UNAF

Contacto:

laurent.clevenot@lecese.fr
 +33 (0)1-44-43-62-42

Las propuestas del CESE

En la transición ecológica, con diferentes grados de responsabilidad y acompañamiento, la política de movilidades debe ser un asunto de todo y todas. Por tanto, el CESE formula recomendaciones en tres direcciones. A los poderes públicos, recomienda implantar una política de ordenación que contribuya a una mejor gestión de los trayectos domicilio-trabajo. Para los interlocutores sociales y los actores territoriales, recomienda negociar las movilidades y mejorar su cooperación para la implementación de los planes de movilidad. Por último, el CESE recomienda medidas de justicia social y ambiental que reforzarán la adhesión de todos los actores a la política de transición ecológica.

📌 EJE 1: Apoyarse en las nuevas autoridades organizadoras de movilidads (AOM) para mejorar los trayectos domicilio-trabajo

- **Recomendación n° 1:** Ampliar el pago de movilidad a los territorios cubiertos por las futuras AOM regionales, si se confirma la falta de financiación de estas autoridades.
- **Recomendación n° 2:** Prever el nombramiento de representantes de los trabajadores, de las empresas, de los autónomos y de las asociaciones ambientales en los comités de los socios de las cuencas de movilidad y los consejos de administración de las AOM.
- **Recomendación n° 3:** Consultar a las autoridades organizadoras de movilidad (AOM) competentes sobre la implantación de establecimientos con más de 49 trabajadores y de zonas de actividades económicas, así como sobre los programas locales de vivienda de las entidades territoriales.
- **Recomendación n° 4:** Desarrollar “contratos de reciprocidad ciudad-campo” para facilitar, en el medio rural, la implantación del teletrabajo, la instalación de espacios de trabajo compartidos, así como la creación de polos de intercambio multimodales en colaboración con las metrópolis.
- **Recomendación n° 5:** Situar bajo la responsabilidad de las AOM regionales una “ventanilla única” encargada de la información sobre la oferta de servicios y la tarificación de las movilidads, así como de la explotación de los datos digitales recopilados sobre los flujos de movilidads.
- **Recomendación n° 6:** Consultar a los CESER sobre la oferta regional de servicios de movilidads y la delimitación de las cuencas de movilidad.

📌 EJE 2: Negociar las movilidads en las empresas, las administraciones y los territorios

- **Recomendación n° 7:** Garantizar la efectividad de la obligación de negociar sobre las movilidads en todas las empresas con 50 trabajadores o más; realizar un balance cualitativo regular de los “planes de movilidad”.
- **Recomendación n° 8:** Especificar el contenido de los “planes de movilidad”.
- **Recomendación n° 9:** Incrementar el límite máximo previsto por el código general de impuestos para las coberturas acumuladas de otros gastos de transporte en concepto de las movilidads sostenibles y de los gastos de abono a los transportes públicos.
- **Recomendación n° 10:** Hacer obligatorio un estudio previo a cualquier acuerdo de resultado colectivo que implique un aumento de las movilidads geográficas, para estimar las consecuencias en términos de trayectos domicilio-trabajo (duración, distancia a recorrer, equilibrado de carbono).
- **Recomendación n° 11:** Prever un pago adicional al destinado a financiar servicios de movilidad cuando un establecimiento no se ha suscrito a sus obligaciones en materia de “plan de movilidad”. Para la aplicación de esta disposición, prever un período de transición correspondiente al despliegue de la red de asesores de movilidad y al tiempo necesario para la negociación de acuerdos o, llegado el caso, a la consulta del CSE sobre el plan de movilidad.
- **Recomendación n° 12:** Asignar a las AOM la misión de apoyar a las empresas y a las administraciones en el diseño y la implantación de su plan de movilidad.

📌 EJE 3: Orientar la política de las movilidads relacionadas con las actividades profesionales según criterios de justicia social y ambiental.

- **Recomendación n° 13:** Crear un sistema fiscal y reglas de contabilidad pública que inciten a las estructuras privadas o públicas o que dispongan de flotas profesionales a invertir en vehículos con bajas emisiones de GEI, de conformidad con los objetivos de transición ecológica. Para incitar a la compra de vehículos limpios, adaptar el baremo kilométrico utilizado para la deducción global de los gastos de desplazamiento.
- **Recomendación n° 14:** Restablecer los límites de duración y de distancia en el plan personalizado de acceso al empleo gestionado por el servicio público de empleo.
- **Recomendación n° 15:** Invitar a la gobernanza paritaria del Grupo acción vivienda a continuar y a reforzar sus esfuerzos a favor de una política de localización del hábitat de los trabajadores lo más cerca posible de los polos de actividad.
- **Recomendación n° 16:** incluir los gastos de desplazamientos del personal a domicilio entre dos intervenciones en el coste de los servicios tarifados por los departamentos.
- **Recomendación n° 17:** Implantar medidas transitorias de redistribución de una parte de los ingresos del aumento del TICPE destinado a los hogares con bajos ingresos obligados a utilizar un vehículo automóvil para ir al trabajo, seguir una formación o buscar un empleo.
- **Recomendación n° 18:** En los departamentos y territorios de Ultramar, apoyar el esfuerzo de inversión de las entidades territoriales en transportes públicos multimodales, limpios y sostenibles.