

LES MOBILITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE



© Gilles Rolle / REA

Alors que le gouvernement a annoncé le report partiel du projet de Grand Paris Express, jamais les questions liées aux déplacements des Franciliens n'ont été aussi prégnantes dans les débats sur l'aménagement de l'Île-de-France de demain. La CFTD Île-de-France veut faire entendre ses revendications à tous les niveaux, dans les entreprises et administrations, mais également auprès des instances de gouvernance des transports. *Solidaires* revient sur la stratégie décidée lors du dernier congrès de l'Union régionale.

Dossier réalisé par Jean-Jacques Perot

Paradoxe de l'Île-de-France : malgré un maillage routier structuré, des dessertes de transports collectifs en amélioration, notamment en petite couronne, les réseaux de transports franciliens sont saturés. Pendant longtemps, on s'accordait à dire que rien n'avait été fait durant des décennies pour l'amélioration, la modernisation et la création de nouvelles infrastructures, mais aujourd'hui, cette seule explication ne suffit plus. En effet, l'Île-de-France se développe

sous l'effet de la mondialisation, le monde du travail se transforme, et les nouvelles organisations temps de travail/temps de vie n'ont pas été suffisamment prises en compte.

Une évolution de la mobilité dans une région en mutation

Tout cela a un impact direct sur les déplacements des travailleurs et donc sur l'organisation des transports. Les périodes dites « de pointe » ont tendance à s'allonger. L'évolution des besoins de la population francilienne com- p-

xifie aussi le déplacement des usagers. Bien souvent, les salariés effectuent des trajets domicile/travail (12 millions par jour !) entrecoupés par des arrêts liés à une activité annexe : dépose d'enfants, courses, loisirs, multi-activité...

De la même manière et compte tenu des besoins à venir, le secteur des services à la personne va se développer et devrait intensifier les trajets de salariés de l'est de l'Île-de-France, lieu de résidence, vers les territoires plus aisés de l'ouest, lieu de travail. Un allongement du



temps de transport est à prévoir pour les travailleurs ne pouvant se loger à proximité de leur travail. C'est donc bien toute une conception des mobilités qui doit être repensée, et plus globalement un aménagement du territoire francilien plus équilibré et solidaire comme le demande l'Union régionale depuis de nombreuses années.

Les transports, élément de cohésion sociale

Si globalement, le réseau des transports collectifs, routier ou ferroviaire est performant en Île-de-France, il recoupe néanmoins des situations différentes selon les territoires. Un décalage conséquent existe entre le cœur de l'agglomération francilienne et la grande couronne, mais aussi au sein même de chacun de ces territoires.

Avec le Grand Paris Express (GPE), les dessertes au sein de la métropole du Grand Paris et des zones urbaines limitrophes vont s'améliorer.

Il est vraisemblable que l'accueil des Jeux Olympiques de 2024 va dynamiser la réalisation des infrastructures, mais tous les Franciliens en bénéficieront-ils ? « *L'enclavement de villes ou de quartiers classés prioritaires doit faire l'objet de toutes les attentions*, souligne Lahouari Boubekour, secrétaire régional en charge des

questions d'aménagement du territoire. « *Une société se doit de développer des infrastructures de transports efficaces maillant tous les territoires. Les citoyens ne peuvent vivre dans des territoires enclavés en raison de l'absence de transports et se retrouver sans accès facile aux zones d'activité, d'emploi, de formation, de services, de commerces, de loisirs ou de culture. Par ailleurs, la mobilité est un facteur majeur d'intégration* ».

Qu'en est-il par exemple des territoires périurbains ou ruraux de l'Île-de-France qui ne sont pas concernés par le Grand Paris Express (voir encadré p. 12), mais où résident de nombreux salariés confrontés quotidiennement à des difficultés de déplacements, qu'ils soient routiers ou ferroviaires ? C'est toute la responsabilité d'Île-de-France Mobilités (voir interview p. 11) et des collectivités territoriales que d'organiser la mobilité de tous les Franciliens, quel que soit le lieu de leur domicile.

La mobilité au service de l'emploi

La CFDT Île-de-France l'a rappelé lors de son récent congrès de juin 2017 : la question de l'emploi ne peut être complètement dissociée des conditions de transport et de logement. « *Avec un logement financièrement accessible et une*

Près de 2h

le temps moyen que les étudiants et les actifs ayant un emploi consacrent à leurs déplacements quotidiens en semaine.

1h24

le temps passé par les actifs dans leurs parcours domicile-travail directs, aller-retour.

4 sur 10

la part des actifs intercalant au moins un arrêt sur le parcours domicile-travail à l'aller et au retour.

100 %

des parisiens intra-muros vivent à moins d'un kilomètre d'une gare de transports, contre 50 % des Franciliens.

98 %

des habitants de la petite couronne auront accès à une gare à moins de 2 kilomètres en 2030, une fois le Grand Paris Express achevé.

Plus du tiers

des rejets de gaz à effet de serre en Île-de-France est causé par le trafic routier.

Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France

offre de transport de qualité, les salariés augmentent leurs chances de trouver un emploi, a ainsi rappelé Diego Melchior, secrétaire général adjoint, dans sa présentation de la résolution d'orientation générale. Avec l'émergence de nouveaux métiers comme dans le secteur du numérique, le développement de nouvelles formes de travail (coworking) ou encore l'augmentation du travail précaire (contrats à durée déterminée, intérim, temps partiels parfois subis, horaires atypiques),

l'organisation de la mobilité des travailleurs devient plus complexe. Dans cette période de transition entre deux modèles, la question de la mobilité des travailleurs est plus que jamais d'actualité.

Une transition écologique qui bouleverse les usages

Les préoccupations environnementales ont, par ailleurs, entraîné un changement de pratiques dans les modes de déplacements. Afin d'améliorer la qualité de l'air et réduire l'émission de gaz à effet de serre, des alternatives à l'utilisation de véhicules polluants se développent. La place de la voiture diminue, alors que le vélo, la marche, sont en progression essentiellement à Paris et en petite couronne. Ainsi, le développement des modes de transports alternatifs trouve aujourd'hui ses limites pour

les usagers habitant en grande couronne. Si l'auto-partage ou le covoiturage sont des solutions séduisantes, permettant de réduire le nombre de voitures et les coûts de transport, il faut néanmoins relativiser leur succès qu'on constate essentiellement pour les trajets de moyennes et longues distances.

L'Union régionale dans le débat

La CFDT Île-de-France, depuis de nombreuses années, a publiquement fait connaître ses exigences en matière de transport. Dans sa contribution au schéma directeur régional d'Île-de-France en 2006, puis ses « cahiers d'acteurs » lors des débats publics sur les projets du Grand Paris et Arc Express en 2011, elle a constamment rappelé sa revendication de favoriser un aménagement du territoire

équilibré et solidaire, dont les transports sont un élément structurant. La CFDT Île-de-France a toujours revendiqué « *des transports pour tous* ». Lors de son dernier congrès, elle a décidé de la mise en place d'un groupe de travail « Mobilité » chargé de réfléchir sur diverses thématiques comme la tarification des transports ou les transports durables. Ce groupe sera composé de militants issus de différents champs professionnels, de retraités et de mandatés.

L'Union régionale entend également accompagner les équipes syndicales dans les entreprises et administrations en leur proposant un soutien et des outils pour mener leurs actions, notamment lors de l'élaboration des Plans de déplacement d'entreprise (PDE), plans de déplacements inter-entreprises (PDIE) ou Plans de

LA CFDT IMPLIQUÉE AU SEIN D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

La CFDT Île-de-France est membre du comité des partenaires du transport public d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France (anciennement Syndicat des transports d'Île-de-France ou STIF). Présidée par la présidente du Conseil régional, ce comité vient d'être renouvelé. Fabian Tosolini, délégué régional CFDT et membre de ce comité, revient sur les revendications que la CFDT compte porter au sein de cette instance.



Quel est le rôle de ce comité des partenaires ?

C'est avant tout une instance de consultation de l'ensemble des acteurs : organisations syndicales et patronales, associations d'usagers et consommateurs, représentants des collectivités... C'est aussi un lieu d'échange sur les décisions adoptées par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, en particulier en matière de tarification. Nous avons la volonté d'y participer activement pour y affirmer notre légitimité à porter les préoccupations des travailleurs dans ce domaine.

Quelles revendications y porteras-tu ?

La CFDT Île-de-France plaide pour une mobilité adaptée aux évolutions du salariat. De nouvelles formes d'emploi se développent, les déplacements ne sont plus limités à l'aller-retour domicile-travail, mais aussi vers des lieux tiers (loisirs, crèches et écoles...). Nous défendons une mobilité au service de tous les Franciliens, permettant l'égalité sociale pour tous. Cette mobilité ne doit pas passer seulement par le ferré mais combiner différents modes de transport permettant aux usagers

de disposer d'une mobilité proche de celle d'autres mégapoles mondiales. Il faut avant tout que les Franciliens retrouvent la confiance dans les transports en commun. Cela passe par une réflexion conjointe sur la sécurité, les horaires et l'accès au transport.

Et sur la tarification ?

La transparence et la simplicité sont des enjeux importants en matière de tarification. Le groupe de travail « Mobilité » que vient de lancer la CFDT Île-de-France portera des propositions équitables pour les Franciliens. *Propos recueillis par Judith Boumendil*

déplacement d'administration (PDA). Depuis le 1^{er} janvier 2018, ces plans qu'on appelle à présent plans de mobilité, sont devenus obligatoires dans les entreprises de plus de 100 salariés (voir encadré). Pour relever les défis qui s'annoncent en matière de mobilité, un indispensable travail collectif devra mettre les Franciliens au cœur des décisions. Ce qui est sûr, c'est que la CFDT est prête à assumer sa part de responsabilité. □

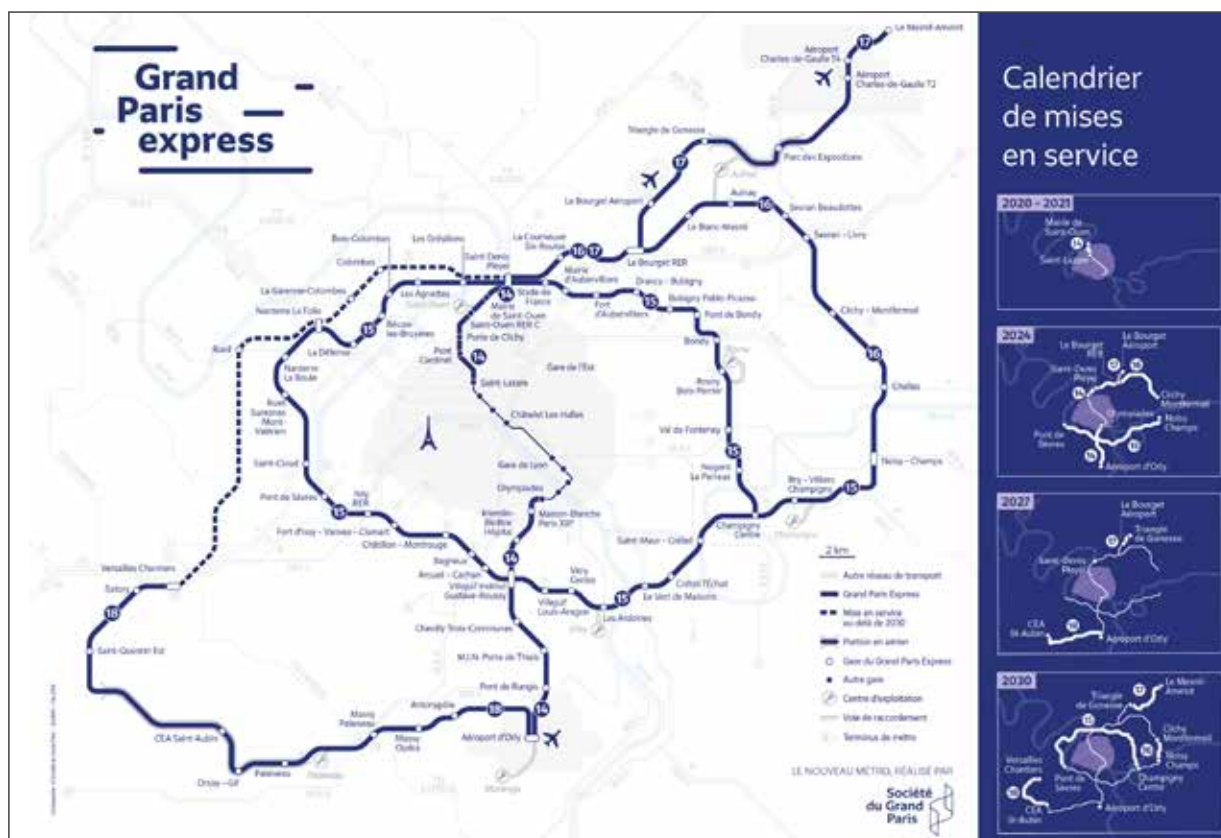
Les plans de déplacements, un outil au service des salariés

Un plan de déplacements (PDE, PDIE, PDA) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles. Il est aussi un levier de dialogue social pour parler de l'organisation du travail.

Exemples de mesures :

- **Promotion du vélo :** stationnement sécurisé, local vélo...
- **Encouragement à l'utilisation des transports publics :** adaptation – avec les opérateurs de transport – de l'offre en termes de dessertes et fréquences, financement d'abonnements, navette...
- **Aménagement des horaires de travail :** répartition des heures d'arrivée et de départ
- **Télétravail**
- **Mise en place d'un service d'autopartage**
- **Incitation au covoiturage...**

Pour toute question : contact@iledefrance.cfdt.fr



© Société du Grand Paris

LES ARBITRAGES DU GRAND PARIS EXPRESS CONNUS

Fin février, le gouvernement a fait connaître ses arbitrages concernant le projet de Grand Paris Express. Si le Premier ministre a confirmé que l'ensemble du réseau verrait bien le jour à l'horizon 2030, il a aussi annoncé deux à trois ans de retard sur plusieurs lignes. Seront ainsi réalisées dans les temps – d'ici 2024 – les lignes « qui bénéficient au plus grand nombre de Franciliens », selon le gouvernement. Soit la ligne 15 sud, les extensions

de la ligne 14 au nord et au sud ainsi que le tronçon commun des lignes 16 et 17 entre Saint-Denis-Pleyel et Le Blanc-Mesnil. Les trois dernières sont, de surcroît, « nécessaires pour le bon déroulement des Jeux olympiques » argue le gouvernement. Autre tronçon prévu dans les temps : celui de la ligne 16 entre Le Bourget-RER et la future gare de Clichy-Montfermeil, dont l'objectif est de désenclaver les communes du territoire.

Des retards de deux à trois ans sont à prévoir sur les autres lignes. La 15, véritable rocade du Grand Paris, sera bouclée au plus tard en 2030, tout comme le prolongement des lignes 16 jusqu'à Noisy-Champs, 17 jusqu'à Mesnil-Amélot et 18 jusqu'à Versailles. Sur la 18, la liaison entre l'aéroport d'Orly et le plateau de Saclay sera de son côté effective au plus tard en 2027, tandis qu'un renforcement des lignes de bus vers le plateau a été annoncé. □