



## **REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN COMMISSION THEMATIQUE « PLAN DEPLACEMENT ENTREPRISE » CONTRIBUTION DE LA CGT**

---

En préalable, la CGT se félicite du rétablissement dans la loi de finance de la sécurité sociale du financement par l'employeur du trajet domicile travail et veillera à la mise en place rapide du remboursement effectif.

Le PDE est un des éléments structurants du PDU.

Les plans de déplacements ou plans de mobilité sont élaborés en vue de réduire l'usage de l'automobile et des modes de transport les plus polluants pour les déplacements professionnels et les déplacements domicile travail.

Les objectifs assignés au PDE doivent être construits en cohérence avec la mise en place de réelles politiques publiques axées sur le développement économique et le progrès social intégrant la dimension écologique.

Les déplacements domicile /travail constituent un enjeu important pour les salariés en termes d'existence, d'organisation et de coût du transport. La CGT se félicite de la mise en place de plan de déplacement d'entreprise et souhaite sa généralisation ainsi que celle de plans de déplacements de zones d'activité, comme le recommandent d'ailleurs les conclusions du Grenelle de l'environnement.

Cette contribution constituant une première étape dans la révision du PDU, la CGT propose d'intégrer au débat les thèmes suivants :

### **1. PLAGES HORAIRES**

De nombreuses entreprises fonctionnent avec des horaires décalés. Les PDE aussi bien que le PDU doivent en tenir compte : l'offre de transport et son organisation doivent se concevoir sur l'ensemble des plages de travail.

Concernant les secteurs en tension au niveau de l'emploi, il apparaît que des entreprises sont confrontées à des difficultés de recrutement liées directement au problème de mobilité des demandeurs d'emplois. Un certain nombre de ces entreprises appartiennent au secteur secondaire et propose des emplois en 3/8.

### **2. SITES ORPHELINS**

Il est nécessaire de recenser les sites à l'écart des modes de transports collectifs et d'envisager les solutions pour y remédier.

### **3. ZONES D'ACTIVITE**

La CGT souhaite que l'élaboration du PDU prenne en compte une réflexion à partir des zones d'activités ainsi que des zones commerciales : au-delà de l'élaboration des PDE de chaque entreprise, il est nécessaire de réfléchir à l'organisation des transports pour toutes les entreprises d'une même zone. Les ZAC rassemblent souvent des entreprises de tailles réduites qui ne mettent pas en place de PDE, ce qui pénalise leurs salariés.

### **4. ETALEMENT URBAIN**

La couronne toulousaine se singularise par la cherté et la flambée de l'immobilier enregistré ses cinq dernières années et traduite par une augmentation significative du prix des loyers. Ceci génère un processus analogue à la Région parisienne obligeant pour des raisons financières un nombre croissant de salariés à s'installer aux alentours de TOULOUSE accentuant par la même occasion le phénomène de rurbanisation et posant de nombreux problèmes en matière de circulation et de transports.

On assiste à un éloignement sensible des populations avec les zones d'activités concentrées pour la majeure partie dans l'agglomération toulousaine.

Dans ces conditions, la réponse aux exigences du PDU ne peut se dissocier des questions relatives à l'aménagement du territoire.

L'une des solutions passe obligatoirement par la promotion de la proximité aussi bien en matière de services publics que d'activités économiques.

Dans un bilan rédigé par TISSEO, il est stipulé que « *L'agglomération toulousaine est caractérisée par des densités urbaines faibles et un important étalement urbain qui pénalisent la qualité des transports en commun et en augmentant les coûts d'investissement et d'exploitation.* »

En clair, cet éclatement de l'habitat conjugué à une forte densité des emplois sur l'agglomération toulousaine nécessite d'importants investissements pour assurer une qualité des transports en commun en réelle adéquation avec les besoins des usagers.

D'autres pistes sont aussi à privilégier. Elles concernent les pratiques tarifaires et les offres en matière de logement. Il faut privilégier la mise en place de parcs logements sociaux dans l'agglomération Toulousaine à proximité des lieux de travail et du réseau de transport en commun.

Engager une politique volontariste permettant d'endiguer les spéculations immobilières qui au-delà des simples enjeux du PDE, représentent un enjeu crucial pour le pouvoir d'achat des ménages.

### **5. RAPPORT ENTRE BESOIN D'EMPLOIS ET DEPLACEMENTS DIFFICILES**

L'enquête BMO de l'ASSEDIC/ANPE de 2008 dresse le panorama des besoins en main d'œuvre sur la région et donc sur la zone de référence du PDU. L'enquête fait référence aux 27 850 projets de recrutements envisagés dans les entreprises situées dans l'agglomération TOULOUSAINNE.

De façon abusive, il est souvent fait référence au manque de formation, à la prétendue lourdeur des cotisations sociales et autres coûts financiers pour justifier le manque d'aboutissement de la plupart des promesses d'embauches.

La présence et l'organisation des transports collectifs est un paramètre déterminant dans l'acceptabilité d'une offre d'emploi. La CGT rappelle que de nombreux demandeurs d'emplois ne disposent pas d'un véhicule individuel ou ne sont pas en

capacité d'en supporter le coût d'un usage quotidien, pour des raisons économiques évidentes. Ceci est particulièrement vrai pour les travailleurs des quartiers. Cela amplifie les difficultés d'accessibilité à l'emploi que le PDE doit tendre à résorber en renforçant l'offre des transports collectifs permettant une meilleure desserte des zones d'activités et une fréquence adaptée.

## **6. BILLETIQUE UNIQUE**

La CGT propose la mise en place d'une tarification unique pour les déplacements domicile travail, par exemple sur le modèle de la carte orange en région parisienne. Notons, par ailleurs, que ce système unique faciliterait et simplifierait la mise en place de la participation de l'employeur au financement.

## **7. ETAT DES LIEUX**

La CGT soulève la nécessité d'un réel état des lieux du bassin d'emploi toulousain, associant l'ensemble des partenaires sociaux, les élu(e)s, les usagers et salarié(e)s permettant d'élaborer un PDE favorisant la création d'emploi et le développement économique et social.

## **8. PLAN DE DEPLACEMENT DES ADMINISTRATIONS**

En ce qui concerne les services publics, la loi oblige désormais les administrations situées dans une agglomération de plus de 100.000 habitants à se doter d'un plan de déplacements (PDA) avant décembre 2008.

Le PDA ne peut être élaboré en marge des élu(e)s, représentants du SCOT, des syndicats et usagers. Il doit par ailleurs être articulé avec le PDU et les PDE.

Le schéma de réorganisation des services de l'Etat, en Haute-Garonne, prévu dans le cadre de la RGPP, ne peut développer des objectifs contraires à ceux fixés par le PDA. Ainsi le mouvement accru de fermetures de nombreux services de proximité et de concentration des services, contraignant les usagers à utiliser leur véhicule pour accomplir leurs démarches administratives, ne répond pas aux besoins des usagers et contredit l'ensemble des politiques environnementales menées. Cette politique est contre productive pour les économies locales et contraire au principe républicain d'égalité de traitement du citoyen.

La mobilité et le maillage géographique des services publics doivent faire l'objet d'un réel travail de fond qui passe par l'établissement, là aussi, d'un état des lieux exhaustif associant l'ensemble des partenaires sociaux, institutionnels, élus et usagers ; Ce que refuse de faire le Préfet jugeant incompatible la circulaire Fillon de juillet, encourageant ce type de démarche avec les objectifs gouvernementaux indiqués dans la RGPP.

En conclusion, la CGT précise que le PDE ne peut se résumer à une simple mise en place par les entreprises d'un programme d'action en vue de faciliter l'usage des autres modes de transport (transports collectifs, vélo, marche à pied).

Il doit dégager des perspectives plus larges et jouer, comme nous l'avons indiqué en introduction, un rôle véritable dans le développement économique et social des territoires favorable aux intérêts des salarié(e)s et des populations.

Au final, pour répondre à la fois aux exigences du PDU et aux questions posées en terme d'aménagement du territoire, il est nécessaire de promouvoir la proximité aussi bien en matière de services publics et d'activités économiques.