



**L'atelier Transports/Mobilité/Emploi a abordé trois thèmes qui sont au cœur des préoccupations de nos concitoyens et qui constituent de véritables enjeux de développement pour notre ville.**

## **L'IMPORTANCE DES ENJEUX**

Dans un contexte économique et social tendu, les collectivités territoriales doivent, plus que jamais, prendre en compte la dimension économique dans leur politique d'aménagement. Mais il ne peut y avoir développement économique et donc accès à l'emploi de nos concitoyens, sans une offre suffisante d'infrastructures routières et de transports en commun.

Par ailleurs, les transports sont un élément structurant d'un territoire. Ils favorisent la cohésion entre les quartiers et participent au mieux-vivre des habitants.

Enfin la mobilité est facteur d'égalité sociale et de qualité de vie.

Egalité sociale, car l'absence ou l'insuffisance de modes de déplacements constitue un obstacle à une vie épanouie : à l'emploi, à la formation, mais aussi à la culture, aux loisirs et aux sports...

Cet atelier avait pour but de réfléchir aux liens qui existent entre l'amélioration des transports et le développement économique, entre l'accroissement de la mobilité

des habitants et un meilleur accès à l'emploi et à la formation.

Il a été aussi question de l'attente des habitants, en terme de modes de déplacement plus propres, moins polluants, préservant l'environnement, tout en sachant que si la demande formulée est "davantage de transports en commun", "davantage de pistes cyclables", 40% des Cristoliens utilisent leur véhicule personnel pour aller travailler.

## **ETAT DES LIEUX À CRÉTEIL**

Un constat à partir du récent sondage Sofres : l'offre de transports en commun à Créteil est très satisfaisante : 93% des Cristoliens estiment que la ville est très bien desservie. Cependant, il existe des zones qui le sont moins bien, notamment les pôles économiques : Europarc, Créteil Parc, les Bouvets, Foch et la RN6. Les fréquences, souvent insuffisantes et inadaptées, entraînent l'usage de la voiture.

Actuellement, 36 000 non-Cristoliens viennent à Créteil tandis que 24 000 Cristoliens travaillent hors de Créteil sur un large périmètre en région Île-de-France. Cela explique le pourcentage élevé (62%) des sondés qui demandent une amélioration du maillage.

De plus, le système de transports sur Créteil est basé sur un système de radiales centrées sur Paris avec le

RER D, la ligne de métro n°8, le RER A.

Le TVM assure lui (presque seul !!!!) un maillage de rocade sur lequel se rabattent une dizaine de lignes de bus desservant les quartiers, les zones d'activités et d'emplois.

Viennent s'ajouter les six lignes des compagnies privées (Strav et Cetra) desservant les communes au sud de Créteil.

## LES PROJETS

M<sup>me</sup> Coux de la RATP et M. Guyon du CG94 ont présenté les projets à venir, sachant qu'aucun projet du Contrat de plan État-Région 2000-2006 n'est terminé.

### Projets de développement à court terme des transports fin 2006/2007

❖ Renforcement des lignes de bus et de métro existantes : augmentation de la fréquence aux heures de pointe, horaires de nuit élargis pour métro et TVM, prise en compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

❖ Suite à la décision du Stif du 22/09/06, prolongement de la ligne n° 8 qui desservira, en 2010, la zone d'activités d'Europarc, les quartiers Sud de Créteil, notamment le futur quartier de la Pointe-du-Lac et des Sarrazins, et le stade Duvauchelle.

### Projets à moyen terme

❖ Le TCSP Sucy/Bonneuil jusqu'au carrefour Pompadour (le financement sera voté en décembre 2006).

❖ Un prolongement de TVM vers l'Est jusqu'à Noisy-le-Grand avec, peut-être, un passage dans le centre-ville de Créteil.

❖ La gare du RER D de Val-Pompadour qui donne une cohérence au projet du TCSP, mais dont l'avenir est incertain (la gare serait réalisée en 2013 ?).

### Le projet à long terme du métro en rocade

Le projet de métro en rocade Est autour de Paris est défendu par le Conseil général et l'ensemble des maires du Val-de-Marne. Pourquoi un métro en rocade ? En raison du nombre important de Val-de-Marnais qui passent par Paris pour leurs déplacements interbanlieues (10% des occupants du réseau parisien sont des personnes en transit de banlieue à banlieue).

Du fait du mauvais maillage, seuls 18% des Val-de-Marnais se déplacent en transports en commun (23% en première couronne et 60% à Paris). La volonté politique est de passer à 40%. Il y a donc besoin d'un réseau rapide de transports (40km/h envisagé, alors que le métro est à 25 km/h).

Il s'agira d'un métro souterrain qui reliera toutes les grandes stations de transports en commun du Val-de-Marne. Mais c'est un projet très coûteux : 90 millions d'euros le km. Un projet pourtant indispensable pour les générations futures en Val-de-Marne.

## LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

La mobilité, c'est aussi les infrastructures routières. La ville de Créteil dispose d'un réseau routier très attractif qui connaît des points de saturation (A4-A86, le plus important bouchon d'Europe) avec un transit très impor-

tant et nombre de poids lourds. La solution ne peut être que globale au niveau du réseau national.

Le Conseil général, dans le cadre de son schéma départemental d'aménagement, préconise des solutions de contournement des zones urbaines (Boissy, Villeneuve-Saint-Georges). Dans le même temps, il souhaite que les grandes zones d'activités économiques soient raccordées directement aux réseaux autoroutiers pour éviter les zones urbaines (Port de Bonneuil, Villeneuve-Triage, Valenton). Enfin, pour décroiser les territoires, sont envisagées deux nouvelles traversées de la Seine, et des voies ferrées pour améliorer la fluidité du trafic, compte tenu de la rupture que représente la Seine dans le département.

L'échange avec la salle a permis de relever les points suivants :

■ Créteil est touchée par le transit de poids lourds, notamment entre Valenton et Rungis. Comment inciter à utiliser le ferroutage ?

■ Malheureusement, le poids des collectivités dans ce domaine est limité et le monde économique obéit à ses propres lois. Cependant des réflexions sont en cours sur les zones de logistique du Val-de-Marne.

## L'ASPECT ÉCONOMIQUE

Créteil est attractive, avec un tissu économique stable et diversifié : présence de grandes entreprises, secteur





tertiaire très actif, importance des administrations, en matière de santé et d'éducation notamment.

Si la ville compte plus de 4 000 entreprises, il faut noter que 4 entreprises sur 5 ont moins de 10 salariés. Il y a deux fois plus de grands groupes proportionnellement sur Créteil que sur l'ensemble du Val-de-Marne : Valéo, Essilor, Pernod, Kodak, la Bred, System U, Carrefour, BHV, etc.

La ville recense plus d'emplois que d'actifs, ce qui démontre son attractivité. Il y a 48 000 emplois pour 36 000 actifs (1,33 emploi par actif). Un tiers des Cristoliens actifs travaillent à Créteil (1/5 dans le 94).

Malgré ce constat positif, les données sociales font apparaître des difficultés, en terme de chômage et de revenus, notamment pour les plus jeunes.

On constate que Créteil n'offre pas suffisamment d'emplois aux peu qualifiés, d'où un besoin de mobilité pour pouvoir accéder aux autres bassins d'emplois du département, de la région (Rungis, Orly, Roissy, Paris).

De plus, à Créteil, les transports en commun sont concentrés sur les zones d'emplois tertiaires alors que les zones d'emplois moins qualifiés sont les zones les moins bien desservies. Ce sont justement ces zones qui accueillent les personnes qui ont le plus besoin de transports en commun. La flexibilité des emplois accentue les difficultés, car les horaires des transports sont peu adaptés à cette situation.

Les publics moins qualifiés sont donc confrontés à une insuffisance de transports, à des problèmes de tarification. Ainsi, on constate que la grande majorité des emplois du pôle Orly/Rungis sont occupés par des non-Val-de-Marnais, en raison des difficultés d'accès par les transports en commun.

D'autre part, même s'il existe tout un éventail d'aides aux transports (employeurs, Région, ANPE, Assedic, Stif), c'est un système peu connu des publics en difficulté.

Des projets existent ou sont en cours pour favoriser la mobilité sur le territoire des personnes les plus en difficulté.

L'échange avec la salle a permis de relever les demandes suivantes :

- demande d'un ticket unique, valable 1h30, pour limiter le coût des déplacements lorsqu'il est nécessaire de prendre plusieurs bus : la situation actuelle est un frein aux déplacements interbanlieues ;

- puisqu'un tiers des actifs cristoliens travaillent à Créteil, demande de développement des modes de déplacements alternatifs (pistes cyclables) associé à un meilleur partage de la voirie pour assurer la sécurité de tous les usagers (piétons, cyclistes).

## CONCLUSION

Depuis quelques années, il existe une vraie prise de conscience en terme de transports en commun. Un foisonnement de projets sont portés par les collectivités pour une meilleure prise en compte des attentes des habitants, s'inscrivant dans une démarche de développement durable.

Le revers de la médaille, c'est qu'on assiste à une compétition entre territoires qui doit être régulée à un échelon local pour satisfaire les besoins exprimés et ne pas accentuer les inégalités territoriales.

Les nombreux projets élaborés par les collectivités doivent trouver leur financement pour voir le jour :

- les départements ou les communes plus riches pourront participer aux financements des projets de transports ou, dans certains cas, les bloquer considérant que leur population a moins besoin de transports collectifs ;

- les communes moins riches seront dans l'incapacité de les financer. Ce sont elles, pourtant, qui ont les populations les plus fragiles qui doivent bénéficier d'un meilleur accès à l'emploi.

Une offre satisfaisante et bien répartie de transports est un gage de l'égalité des citoyens face à l'emploi. ■

## ATELIER TRANSPORTS/MOBILITÉ/ EMPLOI

### Président

**Alain Dukan**, maire adjoint chargé de la Maintenance du cadre de vie

### Rapporteur

**Jean-François Dufeu**, vice-président de l'université Paris-12

### Intervenants

**Claire-Hélène Coux**, directrice de l'Agence du développement territorial du Val-de-Marne

**Jacques Guyon**, chargé de mission Transports auprès du président du Conseil général du Val-de-Marne

**Bertrand Georges**, responsable du service du Développement économique (communauté d'agglomération Plaine centrale)

**Michel Sasportas**, conseiller communautaire