

Janvier 2011

## UNION RÉGIONALE CGT D'ÎLE-DE-FRANCE



L'Union Régionale CGT d'Île-de-France met en cohérence les orientations, élabore des propositions syndicales, favorise les convergences d'intervention et d'action du syndicalisme CGT en Île-de-France. Elle contribue au travail des représentants CGT dans les institutions régionales et les organismes régionaux. Elle travaille en collaboration étroite avec les Unions Départementales CGT de la Région l'ensemble des organisations de la CGT.

### URIF-CGT

263, rue de Paris, case 455,  
93514 Montreuil cedex  
Tél. : 01 48 18 83 92  
Fax : 01 48 51 68 97  
E-mail : urif@cgt.fr

## Réseaux saturés, voyageurs malmenés

**L**ignes saturées, incidents répétés, matériel en bout de course... les transports collectifs croulent sous la masse de 10 millions de déplacements quotidiens de voyageurs. Les salariés sont soumis à la double peine : en effet, l'éloignement des lieux d'habitations par rapport au lieu de travail aggrave leurs conditions de transport déplorables, se répercutant sur leur qualité de vie.

Pour parfaire le tableau, un réseau routier saturé par le transport des marchandises et l'utilisation de véhicules particuliers, faute de maillage adapté aux transports collectifs.

## Réseau de transports congestionné, usagers exténués !

Si d'importantes infrastructures existent, elles ne répondent plus à la hausse constante du nombre de voyageurs et de marchandises à transporter. Des mesures d'urgence doivent être prises. La rénovation et le développement des réseaux de transports sont vitaux !

## Usagers ou fret, ça coince !

- 1 400 km de voies ferrées SNCF, 392 gares voyageurs desservies par 7 500 trains.
- 210 km de métro.
- 3 000 km de voies de bus.
- 2 100 km de routes nationales et 800 d'autoroutes.
- 1 427 km de voies navigables, 2e plateforme aéroportuaire et fluviale d'Europe.
- 9,5 millions de déplacements/jour.
- Le temps moyen de transport est d'1 h 30, avec en 2008, un décompte de 20 000 retards pour la seule ligne A du RER.
- 56 millions de tonnes de marchandises transportées.

En 2008 ont pour origine ou pour destination l'Île-de-France.

- 34 gares de marchandises.
- 90 % des transports de fret le sont par les voies routières (80 000 camions/jour).
- 19 778 246 tonnes de fret acheminées par voies fluviales.
- 2 280 040 tonnes de fret de marchandises acheminées par voie aérienne à Roissy et Orly.

LE PROJET DU  
**GRAND PARIS**

**C'EST DE NOS VIES !  
QU'IL S'AGIT !**

travail  
transport  
logement  
urbanisme

**la cgt**  
Île-de-France  
www.urif.cgt.fr

RÉAGISSONS **MAINTENANT**  
POUR CONSTRUIRE NOTRE **AVENIR !**



## Un grand Paris, mais pour qui ?

Le projet propose de créer, d'ici 2030, un métro automatique souterrain roulant à 80 km/heure sur 130 km, avec 40 stations.

Celles-ci relient exclusivement les pôles de développement (clusters) aux gares et aéroports. Ce grand huit ne comprend que deux lignes de liaison de banlieue à banlieue. Le projet propose aussi de prolonger la ligne 14 pour relier les deux aéroports franciliens.

La réalité : un projet coûteux de 21 milliards d'euros. Il écarte d'un revers de main le problème du fret. Le financement sera en partie amorti par l'augmentation des coûts de transport pour les usagers et les Franciliens.

## L'Union régionale CGT fait des propositions

Pour la CGT Île-de-France la modernisation et le développement du réseau, c'est vital !

L'abandon de nombreux projets entraîne des moyens de transports insalubres et désuets. Pour que le transport collectif redevienne un moyen de se déplacer fiable et sécurisé, il faut se donner les moyens de rattraper le retard.

En rénovant l'existant avec :

- la rénovation de matériels, la modernisation du réseau métro et RER ;
- la remise en état et l'utilisation de la petite ceinture comme moyen de transport collectif et de fret ;
- la prise en charge intégrale par les employeurs des frais réels de transports.

En dessaturant les lignes avec :

- la poursuite des prolongements des lignes RER avec les correspondances de bus en petite et grande couronne ;
- le dédoublement de la ligne 13 ;
- le dédoublement du tunnel du Châtelet pour désengorger le réseau RER.

En développant les projets avec :

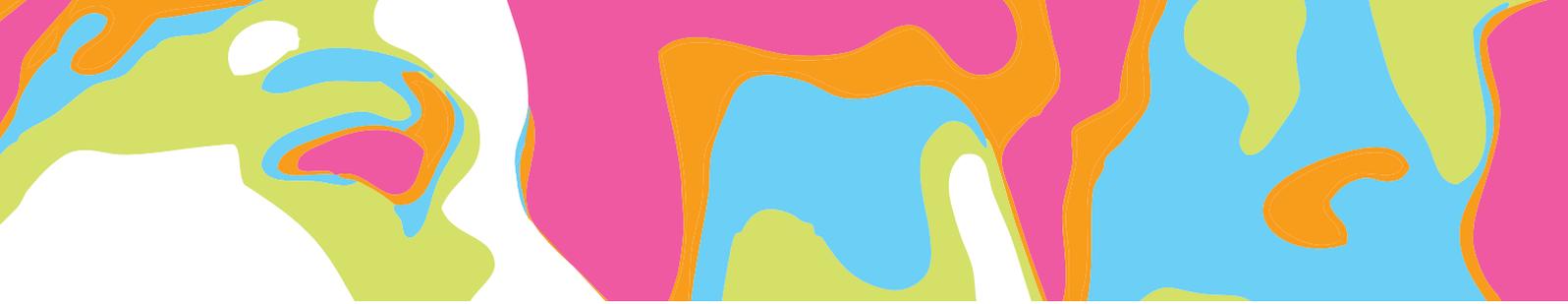
- la mise en chantier de tangentielles entre les grandes villes et les bassins d'emplois dans la grande couronne ;
- la constitution d'un maillage plus important des transports collectifs ;
- la diversité dans l'offre de transports : ferré, routier, fluvial.

### Le rééquilibrage du transport de fret

Le transport du fret engorge le réseau routier. Actuellement acheminé quasi exclusivement par voie routière, c'est un facteur majeur de pollution et de causes d'accidents. Des solutions alternatives existent pourtant !

- la réouverture et l'utilisation des réseaux secondaires ; la réactivation de la petite ceinture de Paris ;
- le développement des gares de triage de marchandises ;
- le développement d'un transport de marchandises moins polluant : avec l'articulation multimodale des transports de marchandises autour du fret SNCF ; avec le transport par voie fluviale en aménageant les voies navigables et les infrastructures portuaires ; en s'équipant de camions moins polluants...

Un service public du « transport fret » doit être créé : par voies ferroviaires, fluviales et par cabotage maritime, avec comme exigence le développement durable et la sécurité.



## Le Grand Paris de la ghettoïisation et de la spéculation immobilière !

## Le Grand Paris annonce la création de 70 000 logements par an mais pour qui ?

Les populations ne peuvent plus se loger à Paris, ni en proche banlieue. L'éloignement domicile travail augmente. Dans les transports ce sont des galères quotidiennes pour des millions de salariés.

C'est de nos vies qu'il s'agit.

**La réalité : le gouvernement se désengage financièrement du logement social. Il aggrave les inégalités sociales et territoriales déjà fortes en Île-de-France.**

- La loi « Société du Grand Paris » privera les collectivités locales de tous droits sur un rayon de plusieurs centaines de mètres autour des gares, elle ne dit rien quand aux projets de logements sociaux, seuls capables de s'opposer à une reprise de la spéculation immobilière.
- La loi « Société du Grand Paris », c'est la suppression des Zones Urbaines Sensibles et des accompagnements sociaux pour les familles populaires, des dispositifs mis en place pour les territoires en difficulté en matière d'Éducation nationale, de Santé, d'Insertion ou d'Emploi... C'est encore creuser les inégalités.

Pour la CGT d'Île-de-France, le réseau de transports doit avant tout répondre aux besoins des habitants et des salariés franciliens. Il doit être au service d'un développement économique équilibré avec une place déterminante et réaffirmée pour l'industrie et au service de la valorisation du travail ? Ce réseau de transports doit se construire pour répondre aux attentes en matière d'aménagement du territoire de l'Île-de-France. Aujourd'hui, tel qu'il est conçu et imaginé le « Grand Paris » aurait pour vocation première de satisfaire l'activité financière et son réseau de transports, de permettre la circulation des hommes qui vont être porteurs de ses intérêts ou qui vont en permettre la valorisation.

Le débat public a donc un enjeu démocratique certain ! C'est pour cette raison que l'Union régionale CGT Île-de-France tente de faire entendre sa voix et celle des salariés depuis le discours du Président de la République, de juin 2007, à Roissy. C'est le sort de 5,3 millions de salariés franciliens qui est en jeu.

Il n'y aura pas de « Grand Paris » sans la prise en compte des forces vives qui représentent les salariés.

C'est pour cette raison que l'Union régionale d'Île-de-France invite tous les salariés à faire irruption dans le débat.