

TRAVAIL, EMPLOI ET MOBILITÉS

En France, en 2018, les transports étaient à l'origine de 31 % des émissions de gaz à effet de serre et de 40 % des émissions de CO2. Dans cet ensemble, les déplacements liés au travail et à l'usage de l'automobile sont prépondérants. Les véhicules motorisés représentaient, en 2015, le moyen de transport le plus utilisé pour se rendre au travail avec une part de 70 % de ces déplacements. Les modalités de déplacement entre le domicile et le lieu de travail sont marquées par des inégalités sociales et territoriales. Dans les communes rurales, seulement 17 % des personnes déclarent avoir le choix de leur mode de transport contre 67 % dans les villes-centres des métropoles. Les espaces de faible densité comptent la plus forte proportion d'automobilistes quotidiens, 64 % contre 31 % dans les villes centre de métropoles et 5 % pour Paris intramuros. Pour certains ménages, le budget consacré à la mobilité peut atteindre 40 % du revenu.

Dans un contexte marqué par le développement des moyens de transport, des systèmes de communication et par une interdépendance accrue des marchés, la mobilité spatiale s'est imposée comme un élément d'adaptation aux attentes du marché du travail. Simultanément, la métropolisation a accentué la concentration géographique des emplois tandis que la hausse

des prix du logement dans les territoires les plus dynamiques a provoqué le déplacement de la partie économiquement la plus fragile de la population vers les espaces périphériques où l'offre de transports collectifs est faible. Les mobilités les plus difficiles pèsent lourdement sur des ménages parmi les plus pauvres. Selon l'ADEME, 20 % de la population en âge de travailler souffrent de ne pas avoir un accès aisé à un moyen de transport.

Pour nombre de chômeurs et chômeuses, les difficultés de la recherche d'emploi, dans un contexte de transformation de la nature et de la géographie des activités économiques, se doublent d'une injonction à la mobilité. Qu'elle se traduise par un allongement des trajets quotidiens, difficilement soutenable dans la durée, ou qu'elle conduise à un changement de résidence mal préparé et mal assumé, cette mobilité contrainte comporte des risques d'aggravation des situations personnelles.

L'objectif d'une baisse importante et rapide des émissions de gaz à effet de serre remet en cause le modèle des mobilités liées au travail et à l'emploi tel qu'il s'est mis en place à partir du milieu du XX^e siècle. Cette urgence écologique révèle aussi les faiblesses actuelles de l'organisation actuelle des mobilités au regard de la cohésion sociale et territoriale.

texte non définitif



Michèle Chay

est coordinatrice et conseillère confédérale de la CGT. Elle siège au CESE à la section du travail et de l'emploi et à la délégation à l'Outre-mer où elle représente le groupe de la CGT.

Contact :

michele.chay@lecese.fr
01-44-43-62-42



Laurent Clévenot

est ingénieur et ancien secrétaire général de l'UNAF. Il siège au CESE à la section du travail et de l'emploi où il représente le groupe de l'UNAF

Contact :

laurent.clevenot@lecese.fr
01-44-43-62-42

Les propositions du CESE

Dans la transition écologique, à divers degrés de responsabilité et d'accompagnement, la politique des mobilités doit être l'affaire de toutes et de tous. Le CESE formule donc des préconisations dans trois directions. Aux pouvoirs publics, il recommande de mettre en œuvre une politique d'aménagement contribuant à une meilleure gestion des trajets domicile travail. Aux partenaires sociaux et aux acteurs territoriaux, il recommande de négocier les mobilités et d'améliorer leur coopération pour la mise en œuvre des plans de mobilité. Enfin, le CESE préconise des mesures de justice sociale et environnementale qui renforceront l'adhésion de l'ensemble des acteurs à la politique de transition écologique.

➤ **Axe 1 : S'appuyer sur les nouvelles autorités organisatrices des mobilités (AOM) pour améliorer les trajets domicile-travail**

- **Préconisation 1** : Étendre le versement mobilité aux territoires couverts par les futures AOM régionales, si le défaut de financement de ces autorités est confirmé.
- **Préconisation 2** : Prévoir la désignation de représentants des salariés, des entreprises, des travailleurs indépendants et des associations environnementales dans les comités des partenaires des bassins de mobilité et les conseils d'administration des AOM.
- **Préconisation 3** : Consulter les autorités organisatrices de mobilité (AOM) compétentes sur l'implantation d'établissements de plus de 49 salariés et de zones d'activités économiques ainsi que sur les programmes locaux d'habitat des collectivités territoriales.
- **Préconisation 4** : Développer les « contrats de réciprocité ville-campagne » pour faciliter, en milieu rural, la mise en œuvre du télétravail, l'installation d'espaces de travail partagés ainsi que la conception de pôles d'échange multimodaux en lien avec les métropoles.
- **Préconisation 5** : Placer sous la responsabilité des AOM régionales, un « guichet unique » chargé de l'information sur l'offre de services et la tarification des mobilités ainsi que de l'exploitation des données numériques collectées sur les flux de mobilités.
- **Préconisation 6** : Consulter les CESER sur l'offre régionale de services de mobilités et sur la délimitation des bassins de mobilité.

➤ **Axe 2 : Négocier les mobilités dans les entreprises, les administrations et les territoires**

- **Préconisation 7** : Assurer l'effectivité de l'obligation de négocier sur les mobilités dans toutes les entreprises de 50 salariés et plus ; procéder à un bilan qualitatif régulier des « plans de mobilité ».
- **Préconisation 8** : Préciser le contenu des « plans de mobilité ».
- **Préconisation 9** : Relever le plafonnement prévu par le code général des impôts pour les prises en charge cumulées d'autres frais de transports au titre des mobilités durables et des frais d'abonnements aux transports publics.
- **Préconisation 10** : Rendre obligatoire une étude préalable à tout accord de performance collective impliquant une augmentation des mobilités géographiques, pour en chiffrer les conséquences en termes de trajets domicile-travail (durée, distance à parcourir, bilan carbone).
- **Préconisation 11** : Prévoir un versement additionnel à celui destiné au financement des services de mobilité lorsqu'un établissement n'a pas souscrit à ses obligations en matière de « plan de mobilité ». Pour l'application de cette disposition prévoir une période transitoire correspondant au déploiement du réseau de conseillers en mobilité et au temps nécessaire à la négociation des accords ou, le cas échéant, à la consultation du CSE sur le plan de mobilité.
- **Préconisation 12** : Attribuer aux AOM la mission d'appui aux entreprises et aux administrations dans la conception et la mise en œuvre de leur plan de mobilité.

➤ **Axe 3 : Orienter la politique des mobilités liées aux activités professionnelles en fonction de critères de justice sociale et environnementale**

- **Préconisation 13** : Concevoir une fiscalité et des règles de comptabilité publique incitant les structures privées ou publiques disposant de flottes professionnelles à investir dans des véhicules faiblement émetteurs de GES, en conformité avec les objectifs de transition écologique. Pour inciter à l'achat de véhicules propres, adapter le barème kilométrique utilisé pour la déduction forfaitaire des frais de déplacement.
- **Préconisation 14** : Rétablir, dans le plan personnalisé d'accès à l'emploi géré par le service public de l'emploi, des limites de durée et de distance.
- **Préconisation 15** : Inviter la gouvernance paritaire du Groupe action logement à poursuivre et renforcer ses efforts en faveur d'une politique de localisation de l'habitat des salariés au plus près des pôles d'activité.
- **Préconisation 16** : Inclure les frais de déplacements des personnels à domicile entre deux interventions dans le coût des prestations tarifées par les départements.
- **Préconisation 17** : Mettre en place des mesures transitoires de redistribution d'une partie du produit de la hausse de la TICPE à destination des ménages aux revenus modestes contraints d'utiliser un véhicule automobile pour se rendre au travail, en formation ou pour rechercher un emploi.
- **Préconisation 18** : Dans les outre-mer, soutenir l'effort d'investissement des collectivités dans des transports publics multimodaux, propres et durables.