

Janvier 2011



Les missions de notre association (loi 1901) sont le développement de partenariats avec les institutions et les réseaux associatifs, l'appui aux associations pour la conduite de projets sur des thématiques liées à la culture et à la diversité, à la politique de la ville, à la promotion de l'égalité et la lutte contre les discriminations, à la vie associative, publiques et citoyennes.

**CBF-RÉCIF
RÉSEAU CITOYEN
DES ASSOCIATIONS
FRANCO-BERBÈRES**

5, impasse Onfroy
75013 Paris
Tél. : 01 45 80 23 90
Fax : 01 45 88 01 01
coordination@cbf.fr
www.cbf.fr

CBF-RÉCIF RÉSEAU CITOYEN DES ASSOCIATIONS FRANCO-BERBÈRES

Les transports en commun : une dynamique francilienne commune.

Agissons ensemble.

La CBF-Récif a décidé de participer au débat sur le réseau de transport public du Grand Paris, parce que nous pensons que ces questions touchent au plus près le quotidien de nos adhérents.

Les interrogations sur les capacités d'évolution de la métropole francilienne nous concernent et nous avons décidé de mettre en place un questionnaire pour sonder les gens sur leurs conditions de transports.

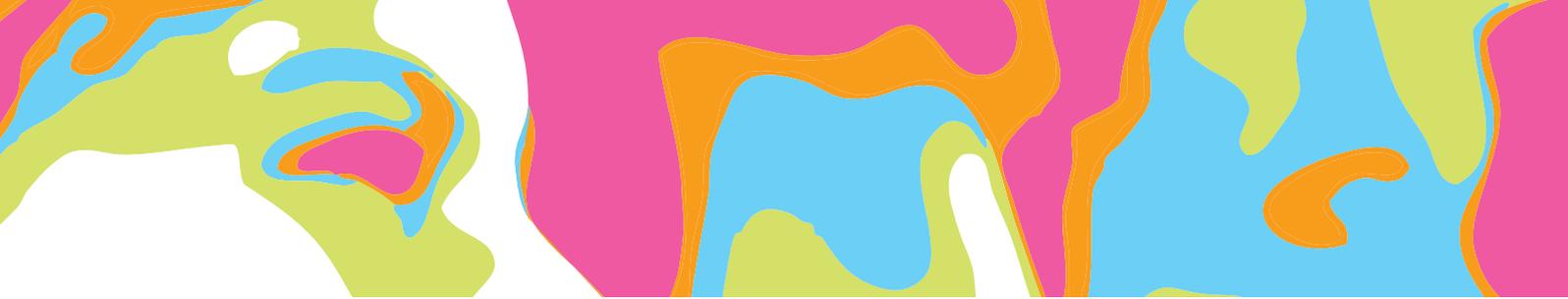
Le questionnaire présente dans un premier temps une synthèse sur le Grand Paris et l'Arc Express afin que nos adhérents trouvent un sens à ce sondage.

Les problématiques de temps, de confort, de sécurité ont été soulevées et la réalisation d'un graphique nous a permis de confronter ces réponses et de tirer des conclusions.

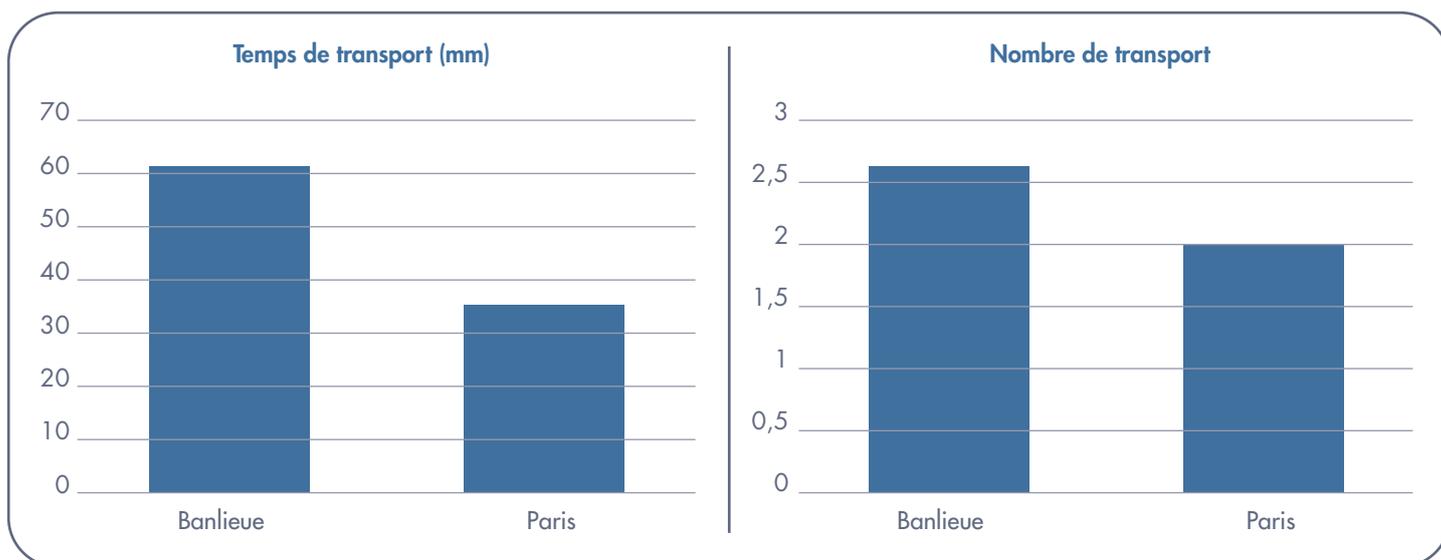
Puis, nous leurs avons proposé de donner des pistes de réflexions et de solutions pour améliorer leurs conditions de transports mais aussi leurs gares et l'environnement de leurs gares. Nous avons ensuite réalisé un condensé de toutes leurs réflexions et c'est le propos de notre cahier d'acteurs.

Un de nos objectifs est aussi de créer une prise de conscience chez nos adhérents sur le fait que les débats publics existent et qu'il est important de s'impliquer dans les questions de société.

Une intégration pleine et entière en tant que citoyen passe par ces actes de proposition et d'implication dans les phénomènes publics et dans les changements et avancées de notre société.



Ce débat public soulève de vraies questions sur l'avenir de la métropole francilienne. Le questionnaire que nous avons réalisé nous a permis dans un premier temps de fixer les problématiques rencontrées par nos adhérents. Nous avons regroupé l'ensemble de leurs données dans un graphique pour que les réponses soient plus faciles à exploiter.



Constat géographique et pratique

Ce graphique permet de mettre en lumière de façon assez évidente, que les gens habitant en banlieue parisienne mettent plus de temps pour se déplacer de leur domicile à leur travail et qu'ils prennent un nombre plus élevé de transports différents.

C'est sans grande surprise que nous faisons ce constat. En effet, nous savons que la compétitivité est plus forte à Paris et en banlieue proche. Il y a plus de secteurs qui recrutent et un dynamisme économique plus abouti.

Paradoxalement et inévitablement au vu des prix du logement, les gens qui travaillent à Paris n'ont pas pour autant les moyens d'y vivre et s'installent donc en banlieue lointaine et plus on s'éloigne de Paris, moins il y a de transports.

Le constat est donc clair : il n'y a pas de réseau de transport en commun fort et fiable dans les zones qui en ont le plus besoin.

Constat du quotidien

Au-delà de ces problématiques de temps, il y a aussi d'autres éléments, tout aussi pénibles, qui rendent le quotidien des usagers difficile.

D'abord, ils sont confrontés à des problèmes de sécurité grandissants. Les agressions, vols et insultes se font de plus en plus nombreux.

De plus, la question de la propreté des transports et des gares est récurrente chez nos adhérents.

Les problèmes de signalisation et les dysfonctionnements des affichages provoquent également retards et confusions chez les usagers.

Les incidents techniques dus à la vétusté des lignes causent aussi de nombreux retards.

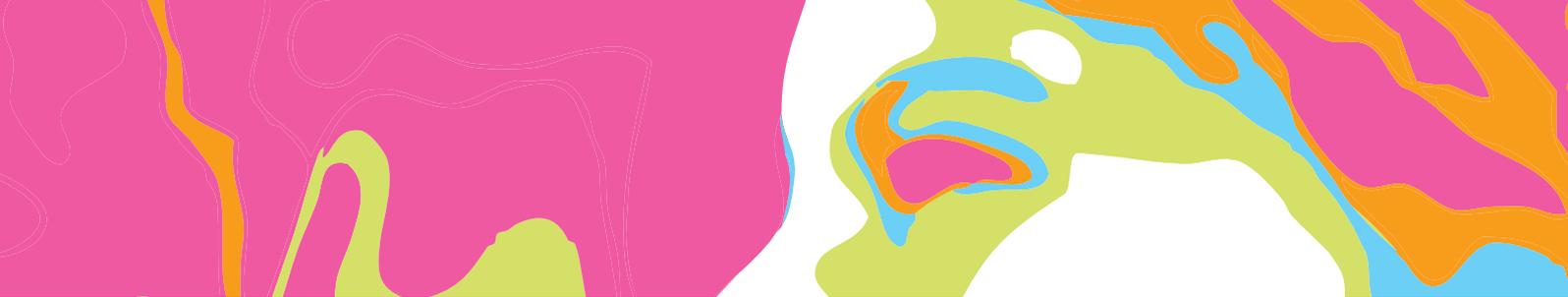
Un autre souci pointé est celui de la capacité d'accueil des trains

eux-mêmes et du manque de places assises ainsi que le manque de correspondances sur certaines lignes.

Ensuite, l'accès rendu cruellement compliqué pour les handicapés pose de gros soucis, pratiques, mais aussi éthiques.

Au-delà des problématiques rencontrées dans les trains, il y a également celles dans les gares et leurs environnements proches avec les mêmes problématiques de sécurité. Mais un autre élément semble poser problème, c'est celui des parkings, soit payants, soit avec peu de places.

Naturellement, tous ces problèmes aboutissent à la même réflexion chez les usagers : la légitimité du coût élevé des transports.



Hypothèses et solutions

Fort du constat que les usagers sont confrontés à de réelles problématiques de fond sur leurs conditions de transports, il est facile d'imaginer ce que cela a comme répercussions négatives sur leur quotidien. Leurs conditions de travail, compliquées à cause de leurs retards répétés, et leur vie personnelle pâtissent de ces soucis techniques.

Plusieurs améliorations et propositions pourraient participer à une évolution positive du quotidien des usagers.

Le réseau de transports en commun

L'idéal, dans un premier temps, serait d'arriver à ce que tous les trains soient climatisés et à deux étages pour optimiser au mieux les capacités d'accueil des usagers. Un renforcement du personnel de sécurité et la présence de caméras qui enregistrent (pas seulement en direct) seraient certainement une force de dissuasion plus importante et donc plus efficace pour lutter contre ce sentiment fort d'insécurité.

La création d'ascenseurs, de lignes sécurisées comme la ligne 14 et la ligne 1 et d'accès pour les handicapés aux normes, serait une grande progression et un confort visible et efficace pour les usagers.

On pourrait aussi réfléchir à naturaliser les gares avec des plantes, des diffusions d'odeurs, de la musique soit avec des musiciens ou chanteurs présents dans les gares soit à travers des enceintes. Idéalement, la création d'une « radio du réseau », à travers laquelle serait diffusé à la fois de la musique mais aussi toute les informations sur l'ensemble du trafic, serait une bonne idée. Trop souvent, les informations sont partielles, peu claires et ne se portent uniquement que sur la ligne concernée. Mais avec notre réseau « toile d'araignée », les répercussions d'un incident sont souvent plus grandes que sur la ligne directement touchée. Ces informations éclaireraient l'utilisateur et rendraient son trajet plus confortable. De plus, la propreté des couloirs et des trains améliorerait le confort général des usagers. La vétusté des lignes et du réseau, doublée de ces problématiques de signalisation, pourraient se régler avec des campagnes de travaux. Des rénovations permettraient de rendre nos trains plus propres et nos transports en commun s'inscriraient dans une dynamique écologique actuelle, moderne et surtout nécessaire.

Ces différentes propositions sont naturellement difficiles à réaliser en raison d'un problème inhérent à toute décision : l'aspect financier. Mais le nombre de recrutements exigé par ces différentes campagnes de transformation créerait de l'emploi. C'est un investissement à long terme pour les gares mais qui peut se révéler fortement productif à court terme pour les personnels recrutés, aussi bien dans le domaine de la sécurité, de la propreté, des agents qui effectuent les travaux dans les trains, dans les couloirs, dans les tunnels, sur les quais, etc.

Les gares

Ensuite, un autre élément qu'il faudrait améliorer, sont les gares elles-mêmes et leur environnement. En effet, une gare accueille tous les jours, un nombre élevé d'utilisateurs. Si on partait de ce constat pour essayer de créer dans ces gares et aux alentours de vrais pôles d'activités économiques certes, mais aussi culturels et citoyens. Au sein même des gares, pourraient intervenir des artistes pour égayer ces bâtiments massifs et souvent peu décoratifs. Nous entendons par là, la création de maisons de quartier, d'antennes jeunes, de maison des associations, des lieux de rencontres et d'échanges pour favoriser aussi le lien social entre les usagers.

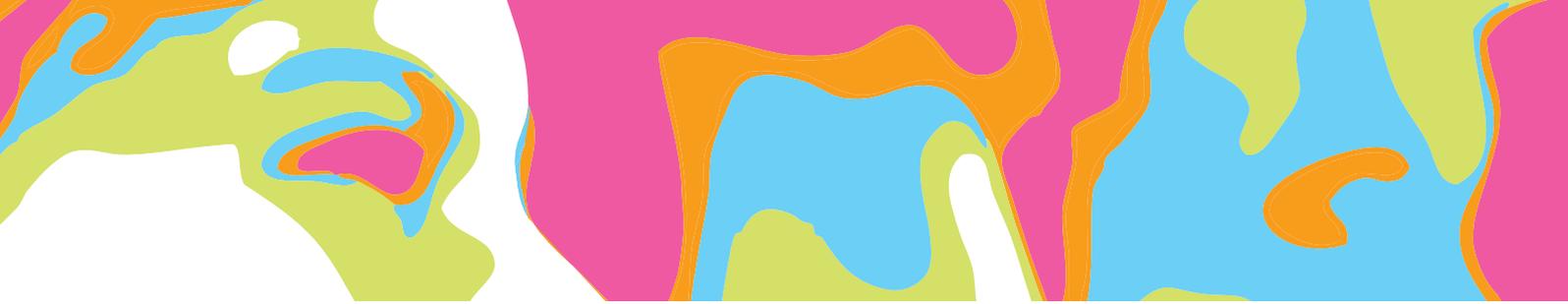
Des crèches pourraient également être créées car pour de nombreuses familles la garde des enfants reste un souci primordial. Où faire garder son enfant ? Près du travail ? Près de son domicile ? Et pourquoi pas près de sa gare justement ? Cette création de crèches serait une fois de plus, l'occasion de favoriser l'emploi. Implanter également des pôles d'activités économiques comme des magasins d'alimentation et/ou des boutiques, favoriserait une fois de plus l'emploi et le confort pour les usagers qui auront une accessibilité totale à leurs besoins. Les gares pourraient être des symboles d'activités et de dynamisme fort dans lesquelles les gens se sentiraient en sécurité et enrichis dans leur quotidien.

Paris-Banlieue. Mais qu'en est-il de Banlieue-Banlieue ?

Un autre élément demeure, à nos yeux, assez important celui de l'accès de la banlieue à une autre banlieue. En effet, les différentes propositions soumises au débat sont très axées sur les réseaux de transports pour se rendre de la banlieue parisienne vers Paris. Hors beaucoup d'utilisateurs travaillent aussi dans une banlieue différente de leur lieu d'habitation et les déplacements sont encore plus ubuesques car ils doivent souvent repasser par Paris pour se rendre dans une autre banlieue. Un réseau plus élargi de bus ou de tramways faciliterait ces accès. Car oublier cet aspect essentiel dans le débat, ce serait passer à côté de la diversité qu'offre les activités dans les banlieues et plus largement reviendrait à oublier une grande partie des usagers et de la richesse qu'ils apportent.

Un débat trop technique ?

Pour terminer sur ce propos, nous souhaiterions insister sur l'aspect parfois un peu compliqué du débat aussi bien dans le fond que dans la forme. Nous sommes conscients qu'un vocabulaire précis est nécessairement employé dans ce type de débat, mais il n'est pas toujours adapté à un public de novices. Le risque est bien entendu que les gens ne s'intéressent pas au sujet et s'éloignent du débat avant même d'y avoir pris part.



Synthèse

Suite au questionnaire que nous avons distribué auprès de nos adhérents, nous avons donc pu mettre en lumière que les usagers des transports en commun étaient très et trop souvent confrontés à de multiples problématiques sur leurs lignes.

La sécurité, la propreté, les soucis logistiques de panne et de signalisation, l'absence d'un réseau organisé et fiable rendent leur quotidien compliqué.

Des campagnes de création de nouvelles correspondances, de bus et de tramways pour relier les banlieues entre elles (et pas seulement Paris) seraient, semble-t-il, une bonne idée.

La rénovation des trains, le renforcement d'un personnel de sécurité et de propreté amélioreraient le confort des usagers.

La réfection des gares et de leurs alentours embellirait l'environnement proches et favoriserait le développement d'activités économiques mais aussi citoyennes et culturelles.

La problématique majeure de ce type de projet reste l'aspect financier. Mais des campagnes de recrutement massif pour la rénovation et la construction des lignes, pour la mise en place d'effectifs humains afin de pallier aux problèmes de sécurité et de propreté, pour l'embellissement général des conditions de transport (l'ensemble de l'activité autour des gares) créeraient de l'emploi. Les bénéfices à long terme pour les gares seraient donc importants.