

CONTRIBUTION DE L'URAF ÎLE DE FRANCE AU DEBAT PUBLIC sur les projets Arc Express et le réseau de transport de la Société du Grand Paris :

1 - Présentation de l'URAF :

Créée en 1964, l'**Union Régionale des Associations Familiales de la Région Ile de France** réunit les huit Unions Départementales des Associations Familiales de la région (UDAF) qui regroupent près de 400 associations auxquelles adhèrent 70 000 familles. Les UDAF sont des institutions reconnues d'utilité publique, chargées par la loi de **représenter officiellement auprès des pouvoirs publics** l'ensemble des familles des départements, et d'en être les porte-parole. Leur structure et leur rôle sont inscrits dans le Code de l'Action Sociale et des Familles. L'URAF a pour missions entre autres la promotion des **intérêts familiaux** et l'aide aux familles dans l'exercice de leurs responsabilités au niveau régional.

2 - Transports et familles en Ile de France :

Aujourd'hui, l'URAF est légitime dans sa participation au **débat public sur le projet de réseau de transport du Grand Paris** qui touche particulièrement les familles franciliennes.

Quelle sera l'évolution des familles en Ile de France ?

Les projections, (*source IAU d'Ile de France*) nous montrent sa constante évolution d'ici à 2030 avec une progression de 1,25 million d'habitants.

- Pour les familles, si le nombre des couples avec enfants reste quasi stable, celui des familles monoparentales devrait augmenter légèrement. Leur chef de famille est une femme dans 85% des cas.
Les familles fragilisées par les séparations seront donc plus nombreuses.
- Le vieillissement de la population francilienne s'accroîtra : de 16 % en 2006, la population de plus de 60 ans passera à 22% en 2030.
La solidarité avec les seniors restera donc une forte préoccupation.
- Le nombre de personnes seules, 1 708 000 en 2006, progressera d'un million.
Cette situation parfois très bien vécue, peut être source d'isolement progressif lourd de difficultés pour la société.
- L'évolution démographique prévisible crée également un besoin de logements nouveaux puisque l'objectif de 60 à 70 000 logements nouveaux par an est partagé par la Région Ile de France et l'État. Elle crée une pression sur le logement dont la cherté impose aux familles une recherche du logement adapté de plus en plus éloigné du cœur des agglomérations.
La dispersion des familles et l'éloignement des enfants quand ils créent un foyer, rendent plus difficile l'exercice des solidarités familiales.

- La situation de l'emploi en Ile de France est toujours préoccupante. Si le chômage est plus faible en région parisienne qu'ailleurs dans le pays, 10,8 %, il est inégalement réparti : certaines villes ou quartier peuvent atteindre les 20%.
Sont ainsi créées toutes les conditions de la violence et de la misère sociale.
- L'accès aux études est également fortement inégalitaire. La vie des étudiants, et notamment l'absence de logement près des lieux d'études, peut se révéler extrêmement difficile.
Dans le pire des cas, elle peut entraver voire stopper totalement la formation.
- Le regroupement des hôpitaux avec la nouvelle carte santé, la suppression de services publics en milieu rural, la localisation en périphérie des centres commerciaux et de certains loisirs (cinémas multiplexes) entraînent *des besoins croissants de déplacements de jour comme de nuit* auxquels il sera nécessaire de répondre.

Quelle mobilité face à ce constat ?

C'est d'abord l'échec de l'aménagement du territoire de l'agglomération, que ni les métropoles d'équilibre ni la création des villes nouvelles n'a empêché. Cet échec a créé un énorme besoin de mobilité puisque les zones de commerces, d'emplois, d'études ou d'habitation se sont progressivement davantage différenciées en Ile de France.

La mobilité globale explose : 35 millions de déplacements quotidiens. Les transports banlieue – banlieue croissent de 20% par an et les ¾ sont faits en voiture. Les réseaux actuels, souvent vétustes, sont saturés.

Les familles franciliennes approuvent l'effort d'équipement en réseau de transports publics qu'ils soient Grand Paris ou Arc Express.

Elles souhaitent que les projets des futurs réseaux de transports prennent en compte leurs besoins.

Puisque le zonage est une réalité que l'aménagement du territoire n'a pas empêché, puisque les familles se dispersent, il faut un réseau de transports en commun à l'échelle régionale reliant entre elles les zones les plus éloignées.

Ce réseau devra prioritairement, aux yeux des familles :

- Réduire fortement les temps de transports entre zones d'emploi, d'études et d'habitat pour alléger la fatigue des franciliens, faciliter la vie de famille, source d'attention accrue aux enfants, d'équilibre et de paix sociale.
- Veiller au désenclavement des territoires déshérités ou hors réseaux source de chômage et de violence sociale.
Il est dommage à cet égard que le département de Seine et Marne et les villes nouvelles de Créteil et d'Evry ne soient pas inclus dans les boucles concentriques des lignes proposées.
- Prendre en compte la nouvelle carte de santé et les regroupements d'hôpitaux pour assurer une desserte efficace tant pour les personnels soignants que pour les patients et leurs familles.
- Permettre la pratique des solidarités actives où se légitime la famille élargie, à travers les nouveaux modes de vie : garde d'enfants par les seniors, accompagnement du grand âge et maintien à domicile, diminution de la solitude liée à l'éloignement...

3 - Analyse et attentes départementales particulières :

Certaines Unions départementales des associations familiales ont exprimé des attentes plus particulières à leurs territoires :

► UDAF 75 :

1/ Sur la tarification :

- Il est dommage que le département de Paris ne subventionne pas, comme le font les autres départements d'Ile de France, la carte Imagine R, qui facilite les déplacements des jeunes.
- Il faut que le coût des transports sur l'ensemble des réseaux pour les jeunes et les familles soit étudié dès à présent en concertation avec eux pour éviter la constitution d'une tarification qui ne prenne pas en compte les charges de famille.
- Une certaine solidarité tarifaire entre les habitants de l'Ile de France doit être mise à l'étude de façon à ne pas pénaliser ceux que l'éloignement forcé de leur domicile par rapport à leur lieu de travail ou d'étude, contraint à de longs itinéraires. Un juste partage doit être opéré entre le financement des transports publics par les pouvoirs publics, par les entreprises et par les usagers.

2/ Sur le confort et la propreté :

- Que le confort, la propreté et surtout la sécurité des zones d'attente et des couloirs, métro, bus et tramways, soient mieux assurés notamment sur le réseau ancien.

► UDAF 77

La Seine-et-Marne représente 49 % de la superficie de l'Ile de France ; le département devrait devenir le premier en terme de population dans un avenir assez proche.

Les familles attendent des transports en commun plus souples : plutôt que deux à trois trains par jour, des véhicules plus maniables et adaptés au nombre de voyageurs potentiels.

Le réseau Seine-et-Marne Express a déjà bien pallié à ce problème.

Demeure l'adaptation des horaires proposés aux horaires décalés et aux heures dites « creuses » qui le sont moins qu'auparavant avec le développement des temps partiels et avec certains métiers : commerces, restauration, agents d'entretien,...

Parmi les solidarités inter-familiales, se développent des initiatives d'associations en matière de transport parfois avec l'aide des collectivités locales. Il s'agit de services d'aide aux déplacements individuels, très utiles en territoires très ruraux.

Concernant les tarifs, pour les personnes qui utilisent les transports de façon irrégulière, les autocars du Conseil général coûtent 1,80 € au ticket à l'unité, ou 1,20 € par carnet de 10 tickets, pour toutes les lignes, quelle que soit la distance parcourue. Pour le réseau ferroviaire, le tarif varie en fonction de la distance.

A titre d'exemple,

	Réseau SNCF		Seine-et-Marne Express	
	Ticket à l'unité	Par carnet de 10	Ticket à l'unité	Par carnet de 10
Montereau-Melun	5,45	4,36	1,80	1,20

Il serait souhaitable que le réseau du Grand Paris adopte une tarification modérée et couplée avec ce qui existe déjà.

► UDAF 78

Les deux projets actuels ignorent les communes de l'agglomération de St Quentin-en-Yvelines et notamment les dessertes des zones industrielles et tertiaires de cette zone qui cumule plusieurs milliers d'emplois.

Cette présence économique majeure milite pour la création d'une station du métro du réseau Grand Paris au cœur de St Quentin.

Autour de cette station il faudra :

- Organiser et renforcer l'offre de transports collectifs notamment les bus.
- Développer les mobilités douces.
- Entretien et améliorer la qualité des réseaux routiers départementaux, notamment les liaisons vers Massy Palaiseau.
- Augmenter les plages horaires notamment les vendredis et samedis soirs afin de permettre des retours plus tardifs pour les jeunes. Il faudra que le réseau du Grand Paris soit ouvert aussi tard que les RER.
- Améliorer la ponctualité et l'information des voyageurs afin d'éviter les pertes de temps.

► UDAF 91 :

Quelle est la réalité du département de l'Essonne ?

- 100 000 actifs franciliens viennent travailler quotidiennement en Essonne.
- 235 000 Essonnais travaillent tous les jours dans le reste de la région, dont 40% sur Paris (sur une population totale de 1 202 000 habitants).
- Une hausse annuelle de 5% de la fréquentation du réseau RER.

1/ Un impératif : améliorer les réseaux actuels

Le département est actuellement traversé par trois lignes de RER, qui le relie à la capitale. Le constat est aujourd'hui unanime, ce réseau est vieillissant et saturé, comme en témoignent les nombreux dysfonctionnements, ainsi recensés en 2009 : 12% d'irrégularités sur la ligne de RER C, 15.6% d'irrégularités sur le RER D, 22% d'irrégularités sur le RER B

2/ Renforcer le maillage du département

En plus de la rénovation des lignes existantes il conviendra également de renforcer le maillage du département, afin d'éviter la marginalisation d'une partie du Centre et du Sud de l'Essonne, en créant des liaisons au sein du département, entre les zones de résidence et les trois pôles économiques du territoire : Orly, Massy/Saclay, Evry/Corbeil-Essonnes. Cela doit permettre de circuler dans le département sans repasser par Paris, et offrir une alternative à la voiture qui représente un coût très important, difficile à assumer pour bon nombre de familles du département.

Enfin, pour répondre aux attentes générales des usagers, outre le développement du réseau, une attention particulière doit être portée à la sécurité de ces transports, au confort et à l'information.

3/ La priorité doit donc être portée à l'amélioration du réseau existant, avant de financer les projets Arc Express et Grand Paris.

Il semble également plus pertinent de travailler à la cohérence et à la convergence des deux projets Arc Express et Grand Paris, afin d'en réduire le coût global, et également à préciser la part à supporter par les familles, à travers les impôts mais également le prix du titre de transport.

4/ Les solidarités actives doivent pouvoir s'exercer dans le département.

D'après les données de la CAF, pour 49% des enfants de moins de trois ans, le mode de garde n'est pas connu, c'est-à-dire qu'ils sont soit gardés par un parent, sans pour autant bénéficier d'une allocation CAF, soit par un autre membre de la famille (grands-parents).

Ce chiffre témoigne donc de l'importance des solidarités actives, tout au moins en terme de gardes d'enfants, sur le département. Un réseau de transport fiable permettant de relier les familles entre elles pourrait diminuer la charge financière de la solidarité assumée par les collectivités publiques.

► UDAF 92

1/ Analyse

Le département compte 1, 45 M d'habitants sur une surface de 176 km² (densité de population très élevée). En outre, il offre 900 000 emplois, et ne compte que 722 000 actifs, dont à peine la moitié travaille sur le département. Ce qui signifie que les trajets domicile-travail y sont particulièrement nombreux, en particulier de banlieue à banlieue, et la mobilité devrait encore augmenter d'ici 2020. Or, 40 % de la population et 28 % des emplois ne sont pas actuellement desservis par les transports du réseau lourd (métro, RER) ; les trajets non radiaux s'effectuent principalement en voiture. Les actuels projets de tramways, certains en cours de réalisation, devraient apporter des améliorations, mais l'urbanisme, très serré dans certaines zones, et les contraintes environnementales rendent ces travaux longs et coûteux. A côté des grandes infrastructures en projet (RTGP, Arc Express), qui restent nécessaires à moyen terme, il convient de privilégier dans l'immédiat des moyens simples et de mise en œuvre rapide, privilégiant les économies d'énergie (covoiturage), et les modes de transport doux (marche, vélo).

2/ Les attentes prioritaires des familles des Hauts-de-Seine

- accélérer les plans de déplacement interentreprises, à l'initiative des villes ou des intercommunalités.
- assurer la continuité des divers réseaux : abris sécurisés pour les vélos, parcs de rabattement.
- privilégier les transports orbitaux (cesser de devoir passer par Paris pour aller d'Antony à Nanterre).
- prévoir la desserte des zones peu irriguées en transports en commun de qualité (bus, tram, RER, métro).
- améliorer la qualité de service : fréquence, régularité, diminution des incidents de parcours (RER B).
- Et, dans la mesure du possible, sans augmenter exagérément les tarifs ou la fiscalité locale.

► UDAF 93

1/ La desserte des territoires

Dans sa globalité le 93 devrait être bien irrigué par les futurs réseaux de transport.

Pour les territoires enclavés ou sinistrés que comporte le département, un effort est fait : c'est le cas de la desserte et du développement prévu du pôle Clichy-Montfermeil.

Les familles du 93 souhaitent également que les villes du 93 soient mieux reliées entre elles et avec la Préfecture du département (BOBIGNY). Ce maillage départemental, par les bus notamment, reste largement à réaliser.

Il est par ailleurs nécessaire de prolonger plus rapidement que prévu certaines lignes de métro au delà du périphérique.

Il serait opportun que soit fixé un délai maximum aux délibérations quant au choix des trajets des nouvelles lignes (ex. tergiversations politiques à Noisy-le-Sec en ce qui concerne le prolongement du T.1)

2/ L'information des voyageurs

Pour les réseaux actuels et futurs : rendre audibles les systèmes d'information sur les quais des gares et stations et veiller à une formulation claire des messages et à l'indication régulière des temps de retard ou des suppressions.

Pour les réseaux bus en connexion avec le Grand Paris veiller à l'installation d'abribus à tous les points d'arrêt et les équiper systématiquement de l'information d'horaire de passage des véhicules.

► UDAF 94

L'UDAF 94 insiste particulièrement sur les aspects environnementaux des projets.

L'objectif est de réduire avant tout les émissions de gaz à effet de serre. Les scientifiques sont unanimes sur cette nécessité absolue à brève échéance. Nous constatons les dérèglements climatiques, mais que faisons-nous sur notre territoire ? Quels aménagements entre habitat et transport qui se partagent à 50 % chacun, les pollutions constatées ? Quels sont les équilibres que nous prévoyons sur nos territoires, et certains ne sont-ils pas oubliés ? Par exemple, pourquoi n'est-il jamais question du plateau Briard entre Marne et Francilienne dont la population s'élève entre 150 000 et 200 000 habitants ?

Le SDRIF adopté par la région en septembre 2008 ne semble pas compatible avec le projet du GRAND PARIS. Il va bien falloir trouver des solutions pour optimiser les dépenses d'investissement. Pour ce faire, il est nécessaire de trouver des points communs entre les projets pour qu'ils soient équilibrés et répondent aux besoins d'un maximum d'habitants du Val de Marne, en permettant les liaisons par les transports en commun de banlieue en banlieue. Qu'ils s'appellent Orbival, Arc Express ou le Grand Paris, il faut fusionner les projets pour le bien du Val de Marne et de la Région !

Les nouvelles gares doivent être situées sur des espaces non desservis aujourd'hui d'une façon performante. Elles doivent permettre la mise en valeur des territoires, sans détruire les caractéristiques que l'histoire et la géographie leur ont conférés.

La volonté des familles du Val de Marne est de préparer l'avenir en observant tous les équilibres :

- la protection des espaces boisés.
- des liaisons vertes traversant les villes pour les circulations douces et les TCSP avec une cohérence départementale autour des réseaux de transports en commun structurants.
- une urbanisation maîtrisée respectueuse des sites et de leurs habitants.

C'est à ces conditions que nous maîtriserons les dérèglements climatiques tout en maintenant la qualité de vie dans notre région.

► UDAF 95

L'accessibilité du réseau aux handicapés :

Les familles du Val d'Oise insistent particulièrement sur l'accessibilité des transports pour les personnes en situations de handicap. L'objectif de l'accessibilité totale en 2015 sera mis en œuvre sur le nouveau réseau. Mais il est également nécessaire que l'accessibilité du réseau ancien dans son ensemble et celle des points de correspondance entre nouvelles infrastructures et réseau ancien soient particulièrement étudiées.

4 - Conclusion et propositions :

Pour réaliser ce projet ambitieux et optimiser le coût énorme de l'investissement à engager, les familles représentées par l'URAF souhaitent :

- Que les projets Arc Express et de la Société du Grand Paris fusionnent dans le souci de desservir par un réseau homogène le maximum de territoires au « meilleur prix » sans concurrence absurde.
- Que l'on se dote des moyens nécessaires pour que les délais ambitieux pour la finalisation du réseau - 13 ans - soient tenus.
- Que le STIF engage **la rénovation urgente des installations actuelles** notamment les RER et que le plan de mobilisation des transports soient réalisés en parallèle au nouveau réseau avec le concours financier indispensable de l'Etat.
- Que le nouveau réseau soit connecté de façon adéquate aux réseaux existants.
- Que les aspects environnementaux et de développement durable soient particulièrement pris en compte.
- Que l'accessibilité des futures installations et des correspondances tienne compte de la mobilité particulière des familles et des seniors même valides : poussette et enfants en bas âge, lenteurs liées à l'âge,...

Le débat public sous l'égide de la commission particulière, a permis de façon exceptionnelle l'expression de tous les franciliens sur leur futur en matière de transport et les familles s'en félicitent.

L'URAF préconise, pour prolonger cette expression démocratique essentielle, **la constitution d'un comité permanent de suivi du projet rassemblant les représentants des usagers et des consommateurs. L'URAF est partie prenante.**

Ce comité pourrait être consulté utilement tant aux différentes phases de réalisation des projets Arc Express et Grand Paris que sur l'amélioration du réseau de transports existant.

Paris, le 27 janvier 2011
Le président de L'URAF Ile de France
Barthélémy TRIMAGLIO