



Association des Usagers des
Transports
FNAUT Ile-de-France

Conférence de presse

« Transports franciliens, à quand le bout du tunnel ? »

16 décembre 2013

AUT - 32 rue Raymond Losserand – 75014 PARIS – tel 01 43 35 22 23

www.aut-idf.org - courriel : aut@aut-idf.org - @Asso_usagersidf



Les points traités....

- Un numéro spécial d'AUT INFOS
- Des dysfonctionnements récurrents en IdF : - ponctualité défectueuse, pénurie de trains - versus le prix payé par les usagers !
- Le Grand Paris Express a-t-il tué le tunnel Chatelet – Gare du Nord et la Tangentielle Nord ?
- Et enfin, CDG Express peut-il sortir de son très, très long tunnel ? L'AUT fait une proposition.



Les perspectives 2014 après les décisions du STIF

- La hausse de la TVA de 3% répercutée sur les prix pour presque tous les usagers, est **injustifiée** et bien supérieure à l'inflation.
- Le dézonage des petites vacances scolaires est une mesure **gadget**. Pendant ce temps, les prix des billets pour les non abonnés explosent :
 - 1 A/R Paris / Les Mureaux passe à 15 €
 - 1 A/R Paris / Montereau passe à 19,90 €!
- Point positif, le maintien du plan de renfort de l'offre bus avec 40 M€ en année pleine.

Matériel roulant : entre maintenance défaillante et pénurie...

- Des lignes où le matériel ne pose pas trop de problème : RER A (grâce à la commande de MI09 impulsée par l'AUT en 2008) et ligne H (après une longue période de rodage du Francilien)
- Des lignes avec un parc trop tendu et des besoins non satisfaits : RER C et RER E
- Des lignes en situation critique avec de nombreuses suppressions de trains par manque de matériel : Saint-Lazare (L et J), RER D et même le Transilien

=> Une grave pénurie de matériel capacitaire en places assises type Z2N



Matériel roulant : des décisions laborieuses...

- Le transfert des 6 rames Z2N Nord Pas de Calais (vote STIF de décembre 2012) n'est toujours pas officiellement certain...
- La réutilisation de 20 rames MI84 du RER A sur les navettes des lignes D et R (vote STIF de février 2013) est abandonnée du fait de l'opposition de la SNCF => envoi à la casse probable d'une trentaine de MI84 qui avaient encore 10 à 15 ans de durée de vie...
- La récente décision de commander des Franciliens supplémentaires et des Regio2N va dans le bon sens mais n'est pas totalement acquise car la SNCF met en avant des difficultés techniques et rechignerait à payer sa part (50% en renouvellement)...



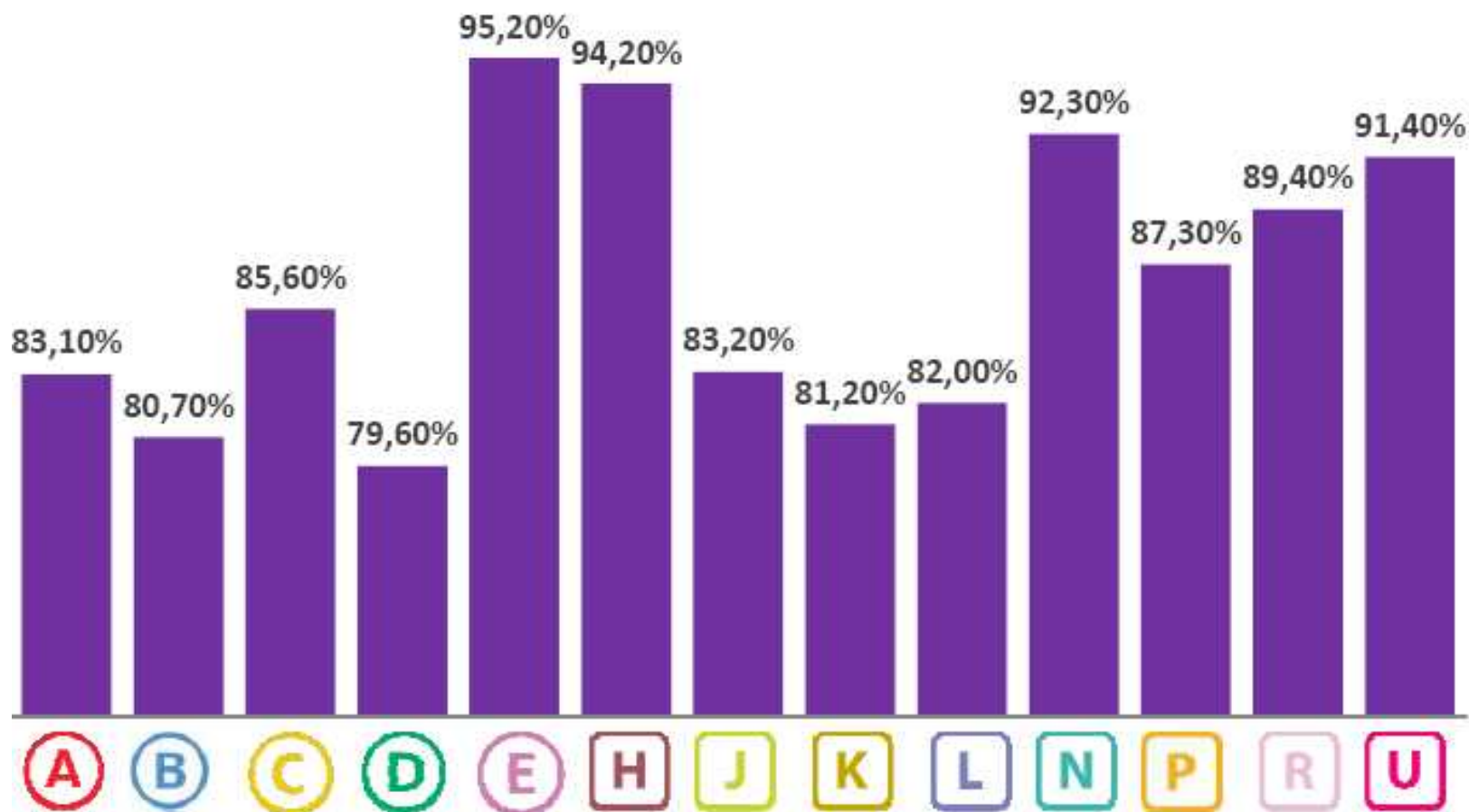
*Matériel roulant :
de nombreux sujets
toujours ouverts...*

- Le matériel du futur RER E prolongé à l'ouest (2020 ?) et dès fin 2015 les besoins liées à la gare Rosa Parks (ex Evangile) : Des Franciliens « provisoirement » ? Le RER NG a pris déjà 1 an de retard (1^{er} appel d'offre infructueux)
 - Les rames tractées avec loco diesel hors d'âge sur La Ferté Milon / Meaux / Paris : électrification toujours pas décidée...
- Une gestion prévisionnelle du parc de matériel roulant gravement déficiente coté SNCF ;
 - Une expertise insuffisante du STIF cumulé à un manque d'intérêt politique pour un sujet technique mais essentiel pour les transports franciliens



Un automne catastrophique sur les lignes RER et Transilien

Ponctualité octobre 2013





Des perspectives floues d'amélioration à travers les schémas directeurs de ligne

RER A et B : études en cours pour des travaux de + de 1 Md € dont le financement est partiellement pris en compte à ce jour.

RER C : pas de projet global mais une opération phare, la modernisation du Nœud de Brétigny dont le cout est désormais estimé à 400 M€ pour une fin estimée en 2023 !

RER D : après la 1ere étape de travaux à 120 M€, avec une desserte controversée qui démarre ce lundi, toujours pas de décisions sur la suite, notamment pour augmenter la capacité. Projet de Grand stade de Rugby à Ris / Evry dont la desserte est impossible en l'état actuel.

Schémas directeurs St Lazare, Montparnasse, Est, etc... : aucun crédit travaux prévu d'ici 2017.



Tunnel Chatelet / Gare du Nord

Doublement de ce tunnel emprunté par les RER B et D : étude de faisabilité actée dans l'accord Etat / région de janvier 2011

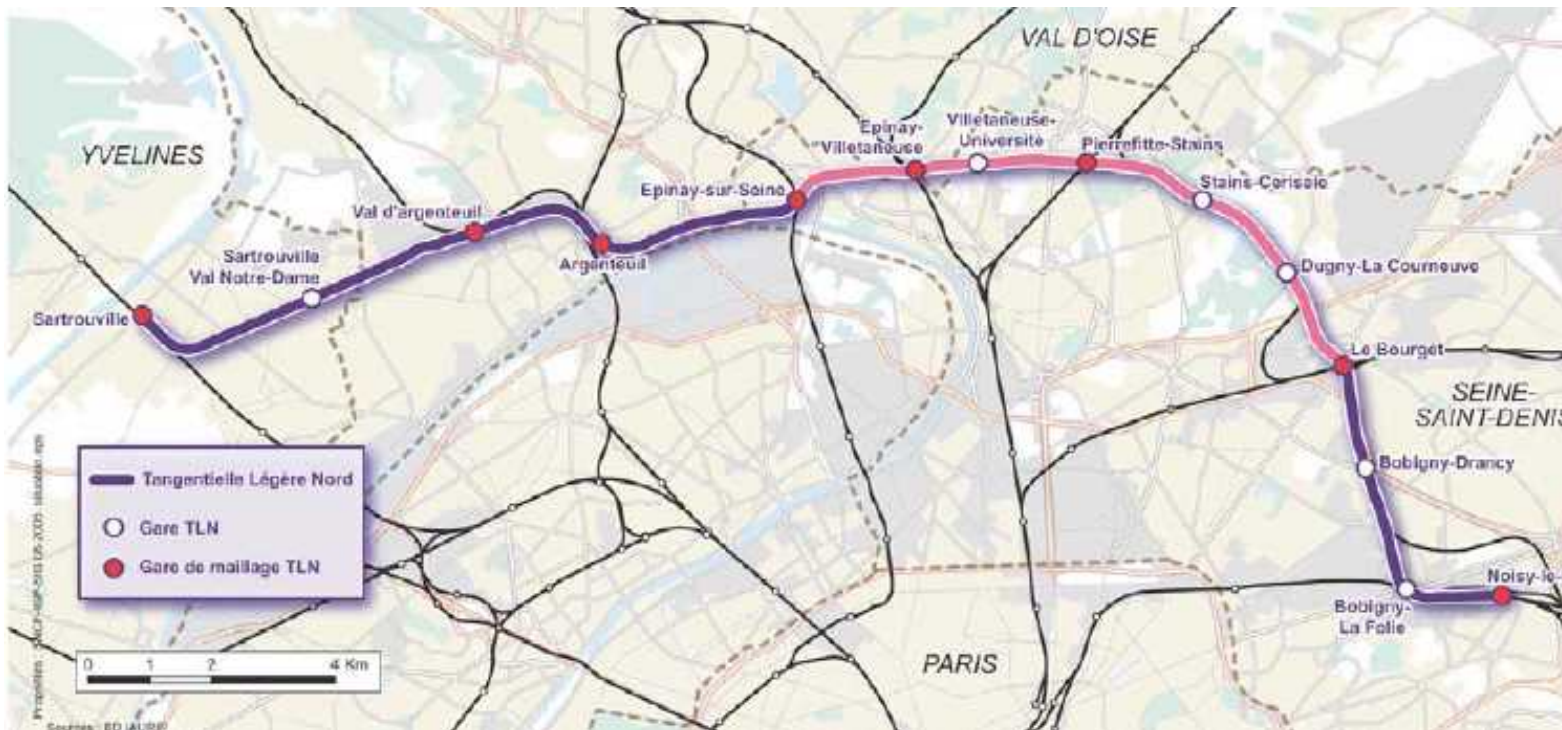
Etude finie mais jamais rendue publique

RFF et le STIF mettent en avant les difficultés techniques et l'effet déchargeant supposé du GPE pour abandonner le projet discrètement.

L'AUT estime que les avantages et inconvénients supposés doivent être débattues publiquement avant toute décision.

Tangentielle Nord : un projet essentiel mais négligé

Rocade en train léger de 28 km déclarée d'utilité publique en 2008. 1ere phase en travaux entre Epinay et Le Bourget. Fin repoussée à mi 2017 (au lieu de fin 2014) du fait d'un mauvais pilotage RFF /SNCF



2eme phase n'intéresse plus les élus et serait repoussée à 2023...



Grand Paris Express

Un projet en partie utile, un pilotage efficace mais un objectif probablement surdimensionné et dont le calendrier reste très ambitieux.

Ex : le prolongement de la ligne 14 à mairie de St Ouen annoncé pour fin 2017 est irréaliste. 2019 probable.

Annonces du Nouveau Grand Paris :

- 24,6 Md€ d'ici 2030 pour GPE via des taxes affectées essentiellement

- 7 Md€ pour le reste d'ici 2017 via des crédits budgétaires














=> Crainte d'un déséquilibre des financements alors que le modernisation du réseau existant doit être une priorité



CDG E

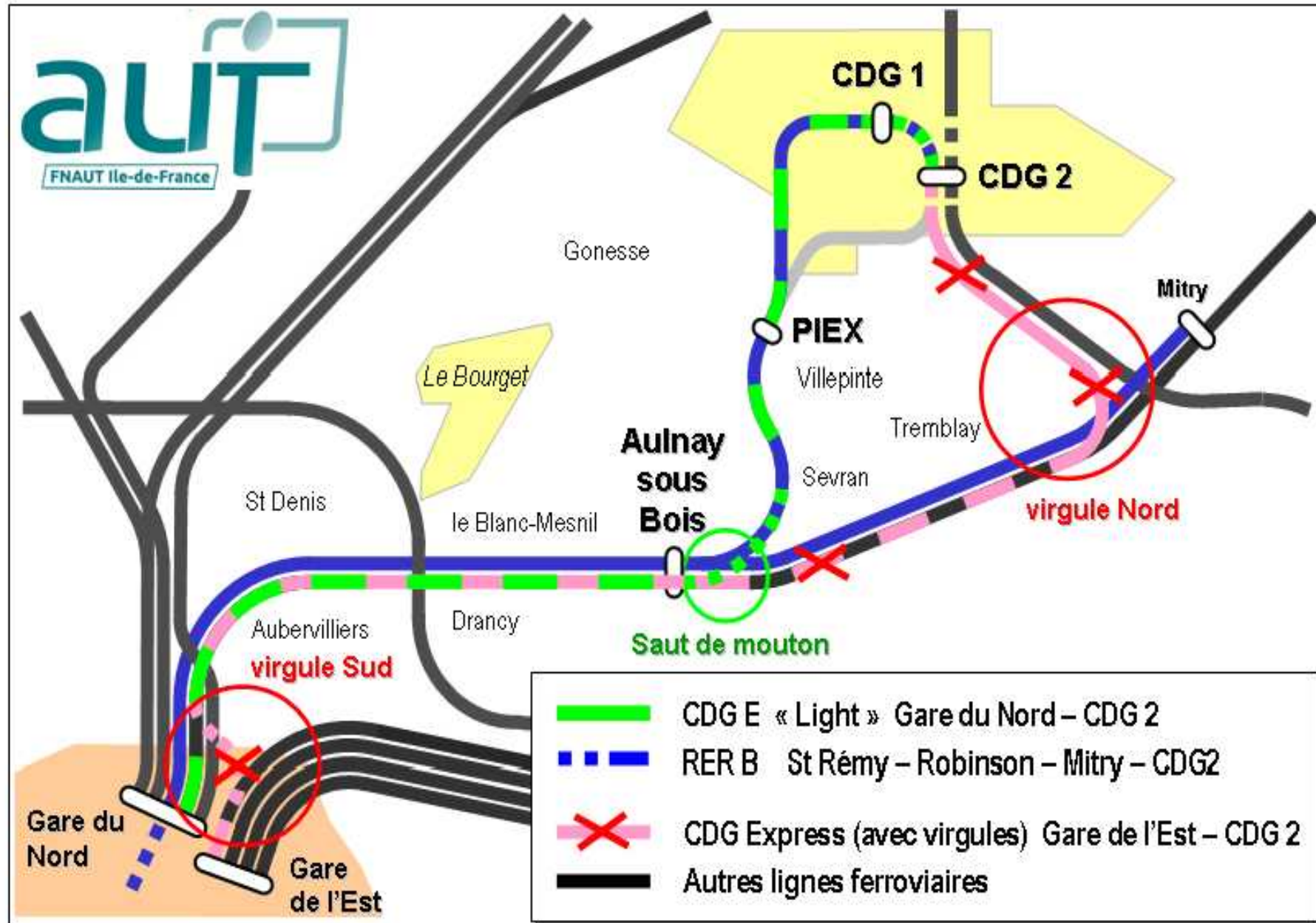
Une desserte GRAND PARIS de
l'aéroport Roissy Charles de Gaulle par
navettes ferroviaires directes

la saga de la desserte CDG Express

- 10 déc 1981 mise en service RER B vers CDG1 (ex Roissy-Rail) 
- 13 nov 1994 extension jusqu'à CDG 2 → succès immédiat 
- courant 2000 création du GIE (ADP + RFF + SNCF) CDG Express 
- fin 2003 débat public CDG Express → projet amendé → virgule Est 
- jan 2006 projet sorti du STIF, repris par l'Etat (art 22 loi 5 jan 2006) 
- mars 2007 appel d'offre PPP 600m€ → Vinci restera seul en lice 
- 15 nov 2010 J-P Huchon propose un CDG STIF lié à Arc Express 
- juin 2011 proposition RATP/SNCF à 200m€ → refusée par SNCF 
- nov 2011 Vinci jette l'éponge → coût et conditions inacceptables 
- 21 déc 2011 réunion interministérielle avec préfet Canépa → rapport 
- fév 2012 Canépa/Gourgeon → synthèse d'études inégales + juridique 
- année 2012 étude par ADP + RFF + SNCF + RATP → Etat, 1Md€ ? 
- 6 mars 2013 Nouveau Grand Paris → coût 1,4M€, ticket 24€ → out ! 
- Novembre 2013 nouvelle étude ADP / RFF, coût 1,7M€ → ?

*Il faut changer de paradigme :
oublier le quart d'heure, le prestige, les coûts faramineux !
prévoir des directs de et vers Paris, à coûts et tarifs raisonnables !*

Le plan de la desserte aéroportuaire CDG E LIGHT.



KORAIL AIRPORT RAILROAD

- Time Table

Hour	To Seoul Station (minute)
05	20, 30(E) , 32, 38, 44, 50, 55
06	00(E) , 02, 09, 19, 25, 30(E) , 32, 39, 50
07	00(E) , 05, 20, 30(E) , 33, 44, 53
08	00(E) , 07, 20, 30(E) , 33, 44, 53
09~20	00(E) , 07, 20, 30(E) , 33, 44, 53
21	00(E) , 07, 20, 30(E) , 33, 44, 57
22	09, 21, 33, 45, 57
23	09, 21, 33, 45
24	00(D)

(E) : Express Train

(D) : Last train arrival at Digital Media City Station

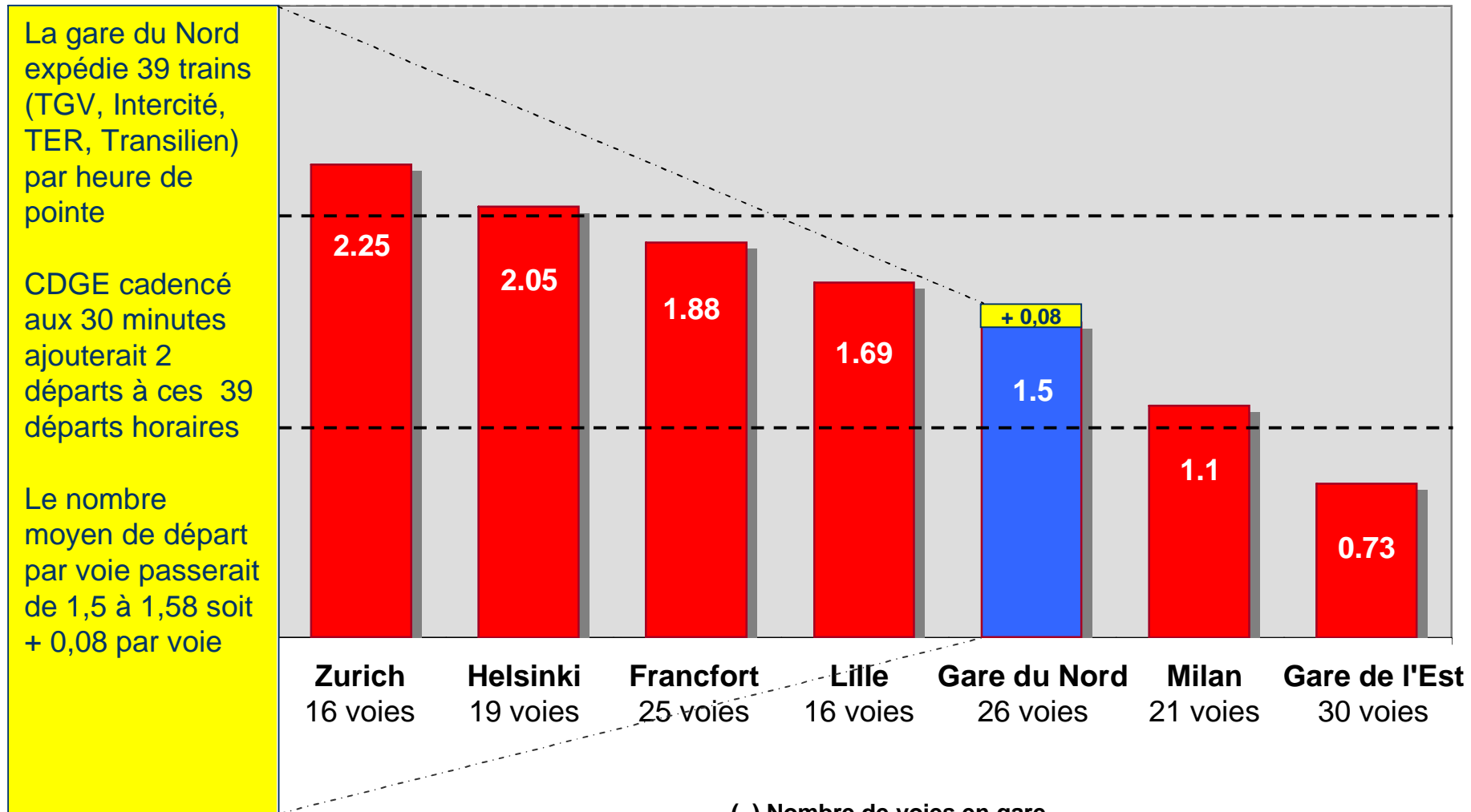
L'intérieur très confortable de la navette aéroportuaire A'REX.



la problématique de l'accès en Gare du Nord

Nombre moyen de départs par voie en heure de pointe

La gare St Lazare expédie 1 train toutes les 28 secondes, soit 64 départs par heure = 2,37 trains / voie (27)



une exploitation économique : +10 A/R /Jour

toute la journée
de 5h30 à 00h30
toutes les 30 min.
38 A/R par jour

heures creuses
de 9h30 à 16h30
toutes les 15 min.
28 A/R par jour

Les **38** trains **CDG E**
remplacent les **28**
missions directes CDG
qui circulent aujourd'hui
de 9h30 à 16h30

