

2011, année charnière ?

C'est la dernière année du contrat STIF-RATP/SNCF 2008-2011. Il y a deux grands dossiers en cours : le nouveau Plan de Déplacements Urbains, dont les études peinent à démarrer, et le futur métro automatique autour de Paris, dont le tracé est maintenant connu dans ses grandes lignes. Espérons que les bénéfices réalisés par l'accroissement du nombre de voyageurs en 2010 seront réinvestis pour améliorer les conditions de transport des usagers, qui se détériorent parallèlement à l'augmentation de la fréquentation des trains. On nous promet que d'ici 2016 tout le matériel SNCF sera neuf ou rénové, mais il faudra pour cela que les livraisons des nouveaux trains «Francilien» soient conformes aux prévisions, qu'on accélère la rénovation des rames du RER B (MI79) et que le «marronnier» des feuilles mortes ne renvoie pas au reprofilage une roue sur quatre du RER.

À la RATP, les premières rames sans conducteur (MP05) circuleront à la rentrée sur la ligne 1, de concert avec le matériel actuel jusqu'au remplacement complet de celui-ci fin 2012. Ce dernier sera transféré sur la ligne 4, dont les trains sont à bout de course. Enfin, sur le RER A, le tout premier M109 à deux étages, commandé suite à la pétition de l'AUT en 2008, devrait circuler au 4^{ème} trimestre.

Les travaux des tramways, du T1 au T8, avancent avec plus ou moins de célérité ou de remise en question. On croyait le prolongement du T1 à l'est jusqu'à Val-de-Fontenay acquis, mais une n^{ème} élection municipale à Noisy-le-Sec remet en cause son tracé. Peu de nouvelles dessertes sont prévues en 2011 : prolongement de la ligne 8 à Créteil Pointe du Lac, bus en site propre Pompadour-Sucy et bus «T-Zen» Sénart-Corbeil première phase.

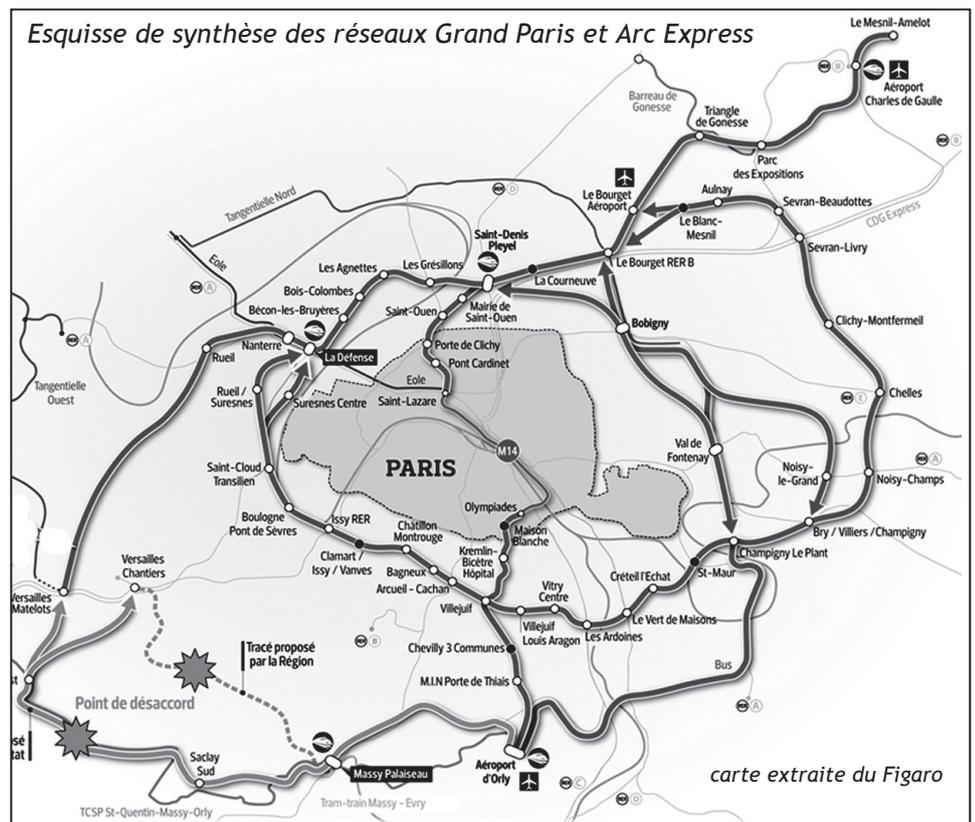
Le STIF a voté la fusion des zones 5 et 6 et la gratuité pour les jeunes en insertion, mesures qui s'appliqueront à partir du second semestre 2011. La Région essaye d'imposer son «plan de mobilisation» pour améliorer le quotidien des usagers franciliens, plan dont Eole à l'ouest et le prolongement de la ligne 11 à l'est font partie, tout en acceptant un compromis avec l'État dans le grand débat qui les a opposés sur le Grand Paris.

Trouver des milliards pour le «plan de mobilisation», plus des milliards pour un projet commun Arc Express - Grand Paris, alors que les caisses de l'État sont vides, que la SNCF doit économiser 4 milliards d'ici 5 ans, que la RATP est endettée et que le STIF contracte son premier emprunt, cela fait un peu peur ou laisse rêveur. Bonne année à tous !

Simone Bigorgne ■

ROCADE MÉTRO : tracé, choix techniques et financement

Esquisse de synthèse des réseaux Grand Paris et Arc Express



Dans le cadre des débats publics sur les projets Arc Express et réseau du Grand Paris, l'AUT a publié en décembre un cahier d'acteurs commun à ces deux débats, puis a précisé son avis sur les tracés en janvier dans un communiqué. De nombreux sujets restent à débattre, notamment certains choix techniques mais aussi la gouvernance d'ensemble et le financement.

L'AUT approuve le principe d'une rocade métro complète, en zone dense ou à fort potentiel de développement, permettant d'améliorer enfin les déplacements de banlieue à banlieue. Le projet Arc Express, avec ses stations suffisamment rapprochées et maillées systématiquement avec les radiales traversées, apparaît comme le plus pertinent.

Concernant les tracés, nous sommes favorables :

- dans le Val-de-Marne, au tracé défendu par Orbival.
- dans l'est, à la boucle proche par Val-de-Fontenay, Montreuil et Aubervilliers.
- dans le nord-ouest, au tracé par Les Agnettes et Les Grésillons.
- dans le sud-ouest, au tracé par Boulogne, Issy, Clamart, Châtillon et Bagneux, à réaliser dans la même phase initiale.

En complément nous nous prononçons :

- pour le prolongement de la ligne 14 à Carrefour Pleyel. Ce projet, proche de celui ayant fait l'objet d'une concertation

en début d'année, est une première étape urgente pour désaturer la ligne 13. En revanche, le prolongement au Bourget et à Roissy de la ligne 14, qui longe le RER B, ne remporte pas notre adhésion.

- pour le prolongement du métro à Orly, éventuellement par reprise de la branche Villejuif de la ligne 7.

- contre la branche Orly - Saclay - Versailles - Rueil du Grand Paris, car ce projet ne répond pas à un besoin actuel. Il devra être replacé dans une réflexion globale incluant le développement des gares TGV en Ile-de-France.

- pour une deuxième branche est reliant Champigny à Roissy via Noisy-Champs, Chelles et Clichy-Montfermeil. Celle-ci se justifie par le nécessaire rééquilibrage à l'est du développement de la Région.

Parallèlement, le réseau de transport en commun existant doit absolument être modernisé. C'est pourquoi nous soutenons le «plan de mobilisation» initié par la Région Ile-de-France, qui ●●●

●●● Rocade métro

prend en compte non seulement les arcs sud et nord d'Arc Express, mais aussi une bonne partie des besoins actuels, notamment sur les RER C et D. Il faut néanmoins le compléter, en particulier avec des financements pour les schémas directeurs du RER A et du RER B sud.

De surcroît, ce plan inclut l'amorce d'un réseau complémentaire de rabattement (tram-train, BHNS, tramways) pour certaines zones délaissées par la rocade et les zones moins denses de moyenne et grande couronne. L'AUT sera vigilante sur la prise en compte de l'intermodalité (piétons, vélos, bus, parkings) au niveau des futures stations, pour que le temps gagné grâce à la rocade métro ne soit pas perdu sur le parcours d'accès à celle-ci.

Quel type de matériel ?

Au-delà des tracés, plusieurs questions techniques doivent être approfondies. Le choix du matériel roulant est la première. La Société du Grand Paris marque une préférence pour le métro sur pneu au gabarit parisien (2m40), sur le modèle de la ligne 14, mais avec une longueur de 120 m. De son côté, le STIF retient pour Arc Express un gabarit plus proche du RER (2m80) avec une longueur de 55 m. Le choix final est important, à la fois en termes de coûts d'acquisition et de fonctionnement, mais aussi pour les prochaines générations d'usagers. Il serait irresponsable de leur préparer les mêmes galères que sur le RER A aujourd'hui.

Il est de prime abord étonnant de voir la SGP prôner un métro sur pneu avec de longues interstations et une vitesse maximale élevée (on parle de 100 km/h alors que les métros sur pneu sont généralement conçus pour 70 à 80 km/h maxi). A l'inverse, le STIF met en avant un métro sur fer avec un gabarit type RER pour une ligne aux arrêts assez rapprochés.

Lors d'une audition organisée par l'association Orbival, les trois principaux constructeurs ont donné leur avis : ils sont d'accord sur le fait que la pente maximale est le premier critère de choix entre fer et pneu, même s'ils divergent sur le seuil à partir duquel le pneu s'impose. Cela étant, le tracé de la rocade métro pourra probablement prendre en compte cette contrainte, sauf si une succession de tronçons très profonds, peu profonds et aériens se révèle indispensable dans les études détaillées.

D'après le STIF, un métro sur pneu consomme 30% plus d'énergie qu'un métro sur fer. L'importance de ce facteur ne peut être négligée quand on sait que la facture d'électricité de la RATP a augmenté de 20 M€ en 2011 par rapport à 2010 et que la hausse du prix de l'énergie va probablement se poursuivre. Le

métro sur fer est considéré comme plus silencieux, même si Siemens fait remarquer que ce n'est pas toujours vrai dans les courbes.

En termes de gabarit, il semble logique de retenir une largeur d'au moins 2m80. Celui du métro parisien, 2m40, lié à des raisons historiques, apparaît comme étroit et très peu utilisé dans les métros du monde entier. Certes cela rendra impossible la mutualisation avec les installations techniques existantes du métro. Mais la quasi-totalité des dépôts RATP étant saturés, il y a peu d'économies à attendre.

Concernant la longueur des rames, celle proposée par le STIF, 55 m, apparaît un peu courte, alors que le métro parisien fait généralement 80 m de long. Cela renvoie à la question des prévisions de trafic et de la capacité de ce métro à absorber une charge élevée. Il faut trouver un équilibre entre les prévisions de la SGP, basées sur des hypothèses peu réalistes de croissance de la population et des emplois, et celles du STIF, probablement valables à l'ouverture, mais qui ne prennent pas suffisamment en compte un report massif à terme vers les transports en commun lié à la hausse du prix du pétrole. Il est possible de commencer avec des rames relativement courtes, mais il faut prévoir l'avenir avec des stations plus longues, comme on l'a fait pour la ligne 14.

Une gouvernance et un financement à clarifier

La loi «Grand Paris» a remis en cause la décentralisation en créant la SGP, dont le conseil de surveillance ressemble étrangement à l'ancien STIF avant décentralisation. Si la SGP est sensée financer l'infrastructure du nouveau réseau, le STIF devra assumer les coûts de fonctionnement, ce qui est loin d'être négligeable puisque, si le réseau du Grand Paris est réalisé en totalité, il faudra financer un fonctionnement annuel de 500 M€ d'après la SGP et jusqu'à un milliard d'après le STIF. Le STIF doit donc être fortement associé aux choix qui impacteront l'exploitation.

La réunion publique du 12 janvier sur les coûts et financements n'a pas été de nature à nous rassurer. Au niveau des coûts, la SGP annonce 20 milliards d'euros d'investissement hors matériel roulant et hors remise à niveau des gares d'interconnexion existantes. Or cela peut représenter des sommes considérables, de nombreuses gares actuelles étant totalement inadaptées à gérer des flux de correspondance avec un métro (par exemple Vert-de-Maisons). De son côté, la Région prévoyait 19 Md€ d'investissement, en tenant compte du plan

de mobilisation pour le réseau existant. L'accord trouvé entre la Région et l'Etat le 26 janvier porte le besoin en investissement à 32 Md€ d'ici 2025.

Côté recettes, la taxation des plus-values foncières autour des nouvelles gares, présentée comme une source de revenu importante au moment du vote de la loi «Grand Paris» en juin dernier, est tout bonnement abandonnée. La dotation de l'Etat de 4 milliards pour la SGP est reportée en 2014, ce qui met en cause sa crédibilité. Cependant, de véritables ressources ont été affectées à la SGP dans la loi de finances rectificative (LFR) 2010, mais elles restent modestes par rapport aux besoins :

- « modernisation » de la taxe locale sur les bureaux (TLB), qui rapporterait 4 milliards sur 15 ans
- taxe spéciale d'équipement (TSE), qui rapporterait 1,5 milliard sur 15 ans
- imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER), qui rapporterait 0,9 milliard sur 15 ans, mais c'est une ressource curieuse car payée par la RATP et la SNCF et in fine facturée au STIF...

La Région se voit affecter une faible part de la revalorisation de la TLB pour financer les investissements, tandis que le STIF obtient enfin un relèvement à terme du versement transport pour financer le fonctionnement, mais elle n'est pas suffisante. Le STIF estime que le besoin de financement non couvert est de 3,6 Md€ en investissement et de 320 M€ par an en fonctionnement d'ici 2020. A titre de comparaison, si les seuls usagers devaient « boucher le trou » du budget de fonctionnement, cela représenterait une hausse de 10% des tarifs en sus de l'inflation !

Ces questions budgétaires sont donc loin d'être résolues et nécessitent d'être vigilant, particulièrement dans une période où la situation des finances publiques risque d'amener les pouvoirs publics à des arbitrages douloureux. L'ajout récent au «plan de mobilisation» de projets tels que le «sextuplement» des voies entre Austerlitz et Juvisy et le dédoublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord est une avancée positive, mais pour ne pas en rester à un effet d'annonce, il faut maintenant intégrer ces projets dans un plan global de financement.

L'accord entre l'Etat et la Région rendu public le 26 janvier peut être une étape historique pour les transports franciliens, mais il reste de nombreuses clarifications à obtenir : tracé à l'est, répartition STIF - SGP, plan de financement précis, phasage ambitieux tout en étant réaliste. Il faut sans tarder lancer l'étude détaillée sur le Val-de-Marne, qui fait consensus, afin d'espérer une première mise en service d'ici 2020. A titre de comparaison, le prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers n'est prévu qu'en 2017 alors que le tunnelier est déjà sur place...



courrier

Un usager informé se sent respecté

Le 21 décembre, sur la ligne 1, direction La Défense, à Hôtel-de-Ville, la rame a eu un problème et on nous a demandé de descendre. Il fut dit clairement qu'un métro suivrait dans quelques minutes, ce qui était exact. Le conducteur de la rame suivante nous a tenus informés. (...) Il a annoncé qu'il roulerait à petite vitesse, mais régulièrement. A Châtelet, il a demandé aux voyageurs vers Etoile et La Défense de prendre le RER pour soulager sa rame et faire gagner du temps. (...) Est-ce une exception ou les consignes de tenir les gens informés sont-elles maintenant respectées ? Tout le monde comprend qu'il y a un problème et l'accepte si on le lui dit clairement. Félicitations à ce conducteur.

Jean-Marie Garcin

Qui préfère acheter son ticket à un automate ?

Dans le rapport de la Cour des Comptes Les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France, j'ai eu la stupéfaction de lire : « Les enquêtes confirment que les clients apprécient cette évolution [la transformation des guichets en comptoirs d'information] et sont satisfaits de la vente aux distributeurs ». Toutes les personnes auxquelles j'ai rapporté cette phrase ont eu la même réaction surprise, voire indignée. (...) Je me permets d'émettre des doutes sur ces enquêtes ou leur interprétation. Qui les a menées ? Quelles étaient les questions posées ? Si certaines personnes apprécient d'avoir, en plus des guichetiers, des distributeurs automatiques, (...) toutes considèrent que la disparition de la vente au guichet est une détérioration du service aux voyageurs.

Louise Lafitte

La tarification n'incite pas à utiliser le train

J'ai un pass Navigo zones 1-3 et me rends souvent de Paris à Melun avec mon compagnon, qui a un pass Navigo zones 1-5. (...) Pourquoi alors payer un trajet Paris-Melun complet, ce qui revient à payer 2 fois le même trajet ? (...) Nous irons certainement la prochaine fois à Melun en voiture - ce sera moins cher. A quand une politique incitant réellement à l'usage du train, qu'on voyage seul ou en famille ? (...) A quand la mise en place des compléments de parcours ? A quand le dézonage le week-end, voire toute la semaine ? (...) Comment, dans les conditions actuelles, une famille avec trois enfants pourrait-elle choisir le train ?

Carole Girard

3e RÉUNION DU COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES. Elle s'est tenue le 2 décembre 2010 et l'AUT y était représentée. Le bureau d'étude Egis Mobilité y a présenté son constat des dysfonctionnements. Il est sévère (pas de langue de bois), mais juste : nombreux problèmes de signalétique (cheminement entre les trois éléments du pôle et vers la gare RER, laquelle est peu visible, signalétique interne à la gare routière...), trottoirs trop étroits près des accès au RER et des arrêts de bus, mauvais positionnement des arrêts de bus par rapport aux passages protégés, d'où des traversées «sauvages» dangereuses, stationnements illicites, conflits de circulation entre bus et voitures, circulation et stationnement des vélos à améliorer, mauvais accès piétons à la gare routière, etc. Ce rapport prend en compte les remarques que l'AUT avait formulées en s'inspirant notamment des constats des Témoins de ligne. Plusieurs intervenants (dont l'AUT) ont évoqué la «barrière tarifaire» que représente la répartition de Vincennes et du Bois entre les zones 2 et 3. Un large accord s'est dégagé sur le fait que c'est une anomalie, et le représentant du STIF en a pris note.

VISITE DU TECHNICENTRE SNCF DE NOISY-LE-SEC. Le samedi 20 novembre, l'AUT a visité cet atelier SNCF, qui entretient les automotrices électriques 22500, des rames inox et les AGC parcourant les lignes Transilien au départ de Paris-Est, sans oublier les rames du T4. Un tour de table nous a permis d'exprimer nos préoccupations et d'entendre les réponses du directeur d'établissement. Nous avons parcouru les ateliers, vu quelques rames en révision et appris que les cycles de maintenance ne dépendent pas seulement du kilométrage parcouru, mais aussi de la complexité et de l'importance de la série de matériel. Ainsi la disponibilité de la petite série des trams-trains de la ligne T4 est

très inférieure à celle des 53 rames à 2 niveaux Z 22500 du RER E. La visite s'est terminée par le tour en fosse, qui a contribué à reprofiler les roues de rames du RER D, lesquelles n'ont pas supporté les feuilles mortes sur les rails cet automne, avec les conséquences que l'on sait !

ET LA LUMIÈRE FUT... Les deux abris de l'arrêt de bus du carrefour de la Vache Noire à Arcueil (94), direction sud, n'étaient plus éclairés depuis début 2009. Dès la nuit tombée, les nombreux usagers patientaient dans la pénombre sans connaître le temps d'attente des prochains bus des 4 lignes qui y passent, faute de lisibilité de la borne d'information. Après plusieurs interventions de l'AUT auprès de l'agglo du Val de Bièvre, l'éclairage a enfin été rétabli fin 2010. Ce n'est pas un cas isolé. Des centaines de situations similaires existent probablement en Ile-de-France. Cela pose la question de la multiplicité des intervenants concernant le mobilier urbain et du manque de suivi de son entretien.

GRAND PARIS SEINE OUEST, communauté d'agglomération formée de Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville d'Avray, regroupe 300 000 habitants. GPSO est desservi par six lignes ferrées radiales (lignes Transilien de Saint-Lazare et de Montparnasse, RER C et métros 9, 10 et 12), mais elles sont peu rapides et sans maillage ni rabattement performant. C'est donc insuffisant pour dissuader de la voiture. L'AUT l'a fait valoir dans les débats publics Arc Express et Grand Paris à travers le cahier d'acteurs de la coordination Seguin Rives de Seine et la contribution de 6 associations affiliées à la FNAUT, diffusée le 14 décembre à Issy-les-Moulineaux. Les associations souhaitent que le métro circulaire offre un maillage avec chacune des lignes radiales.

Visites et voyages - Programme 2011

Depuis quelques années déjà, l'AUT propose à ses adhérents de découvrir les transports dans une autre ville, en France ou ailleurs. La visite comprend aussi un volet culturel.

En 2011, nous avons retenu le programme suivant :

- Week-end à Mulhouse les 14 et 15 mai
- Week-end à Limoges les 1 et 2 octobre.

Les détails de ces déplacements ne sont pas encore finalisés, mais d'ores et déjà vous pouvez retenir ces dates. Pour l'instant, nous n'avons pas de visite prévue en Ile-de-France.

Audition sur le barreau de Gonesse

Mandaté par le STIF, un représentant d'Egis Conseil a auditionné l'AUT sur la réalisation du « barreau de Gonesse ». Deux projets sont envisagés. L'un, ferroviaire, consisterait à créer une nouvelle branche du RER D entre Villiers-le-Bel et la station Parc des Expositions du RER B, avec une nouvelle gare éventuelle aux environs de la patte d'oie de Gonesse. On attendrait 17 000 voyageurs par jour sur ce tronçon. Cette partie de la Plaine de France se situe dans le cône de nuisance de Roissy, donc il y a peu d'habitations, mais une zone d'activité est prévue. Le second projet serait un BHNS entre la gare de Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions, mais le trafic attendu serait seulement de 7000 voyageurs par jour, avec un itinéraire peu pratique. Si le projet ferré apporte un plus à la desserte du Parc des Expositions, ces deux projets apportent peu de choses aux habitants du nord du Val d'Oise désirant se rendre sur le secteur de Roissy. Le BHNS devrait être prolongé au minimum jusqu'à la gare de Sarcelles - Saint-Brice (ligne H), voire jusqu'à Ermont-Eaubonne pour une correspondance avec les autres branches de la ligne H, le RER C et la ligne de Saint-Lazare.

Jean-Pierre Lerosey

ça roule...

RÉNOVATION DES RAMES DU RER B. Une première rame rénovée a été mise en service le 7 décembre. Il faut s'en réjouir, mais rappelons que, selon les prévisions initiales, pas moins de 30 rames rénovées auraient dû être mises en service en 2010. Cette rénovation extérieure (nouvelle livrée) et intérieure (suppression de cloisons, nouveaux sièges, ventilation, information sonore et par plans à plots lumineux) concerne les 119 rames MI79 affectées à la ligne. C'est un progrès incontestable, mais on peut regretter la suppression des strapontins.

L'INTERMODALITÉ PROGRESSE À NOGENT-LE-PERREUX. Les travaux du pôle multimodal vont démarrer. Ils permettront de réhabiliter les entrées des villes de Nogent-sur-Marne et du Perreux et de redistribuer l'espace au bénéfice du transport public (RER E et 5 lignes d'autobus) et des modes doux en réduisant la place allouée à l'automobile. Partant d'un environnement urbain dégradé, peu lisible et inconfortable pour les piétons, cet aménagement comportera :

- une gare routière en relation directe avec la gare RER,
- un aménagement dédié aux piétons qui en fait un véritable lieu d'échange et de rencontre,
- un éclairage public contribuant à la mise en valeur et à la sécurité du pôle.

Ce projet, dont le coût est de 4 M€, est financé par les deux communes (73%), la Région (11%), le STIF (11%), l'Etat (3 %) et le Conseil Général du Val de Marne (2%). Un seul point noir : la durée excessive du chantier qui s'étalera de janvier 2011 à avril 2012, soit 15 mois. A titre de comparaison, la reconstruction après la guerre du viaduc ferroviaire de Nogent avec ses trois arches gigantesques en béton armé avait duré... 14 mois (d'octobre 1945 à décembre 1946).

UN SITE DE CHOIX D'ITINÉRAIRES. Grâce à un partenariat avec le STIF, le site Mappy (fr.mappy.com) propose un nouveau service de calcul d'itinéraire qui conjugue tous les modes de transport en commun d'Ile-de-France : métro, bus, tramway, RER, Transilien... Un petit défaut : si on ne donne pas le lieu de départ ou de destination exact, Mappy choisit un point arbitraire de la commune considérée, et vous indique comme première (ou dernière) étape

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 — fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

du déplacement le trajet de ce point à l'arrêt de transport en commun.

ça cale...

LE PROLONGEMENT DU T1 ENLISÉ ? Suite à une crise qui a abouti à la dissolution du conseil municipal de Noisy-le-Sec, les élections du 12 décembre ont dégagé une nouvelle majorité. Le nouveau maire, Laurent Rivoire, n'est autre que le fils de celle qui, maire au cours de l'avant-dernière mandature, s'était farouchement opposée au passage du tramway par le centre-ville (rue Jean Jaurès). En fils respectueux, il a immédiatement repris le combat de sa mère. Il argue que ce tracé, dont le principe semblait acquis après la phase de concertation, « condamne toute circulation automobile » et se dit favorable au tracé qui passe par l'ouest « car il desservira des quartiers excentrés ». Cela allongerait le trajet du tram, qui traverserait une zone peu peuplée (certes en voie de réaménagement), et surtout de nouvelles études retarderaient considérablement le prolongement, promis depuis tant d'années déjà...

LES MAIRES DE GPSO CONTRE LE MAILLAGE.

Dans le cadre des débats publics Grand Paris et Arc Express, les 7 maires de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest ont pris le parti du président plutôt que de l'utilisateur. Ils soutiennent le réseau de transport du Grand Paris qui n'offre que 2 gares nouvelles et 2 gares de correspondance sur leur territoire, contre 5 et 6 respectivement pour Arc Express. Le cahier d'acteurs de GPSO renonce même aux correspondances avec le T2 et les lignes de métro 10 et 12 !

FEUILLES MORTES ET TRAINS SUPPRIMÉS SE RAMASSENT À LA PELLE.

L'association SADUR, qui regroupe les usagers du RER D, fait part de leur exaspération. Après un mois d'octobre 2010 déjà éprouvant, avec deux semaines et demie de mouvements sociaux pendant lesquelles les horaires « adaptés » n'auraient pas toujours été respectés, le mois de novembre l'a été encore davantage. Et pourtant pratiquement tous les jours la situation était qualifiée de « normale » par la SNCF... L'automne 2009 avait vu tout autant de feuilles mortes tomber sans que les conséquences soient si graves. En 2010, ce sont non seulement les « petits gris », mais aussi les rames à 2 niveaux qui sont tombées en panne. Un phénomène plus qu'inquiétant pour des rames qui doivent rouler encore 20 ans et qui sont censées avoir été rénovées. En novembre, 12% de trains ont été supprimés, généralement sans annonce. Et comme parmi les trains qui circulent, on trouve trop de trains courts en pleine heure de pointe, ils sont bondés et leur stationnement en gare se trouve fortement allongé, d'où des taux de trains en retard de plus de 50%. SADUR demande que la SNCF ait au moins l'honnêteté de reconnaître que la ligne fonctionne en mode dégradé, communique le programme des suppressions planifiées pour le lendemain et prenne toutes les mesures pour un retour rapide à la normale.

Le budget 2011 du STIF

Le Syndicat des Transports d'Ile-de-France est chargé de l'organisation des transports publics de personnes, y compris les services à la demande, dont les scolaires. Il définit les dessertes et impose des fréquences à la RATP, à la SNCF, et également à OPTILE pour les bus et cars en grande couronne.

La part « fonctionnement » de son budget (près de 5 milliards d'euros en 2011) constitue l'essentiel de ses recettes et dépenses, mais le STIF contribue également à l'investissement au côté de la Région, des départements et de l'État, dont l'aide va décroissant. Après un débat d'orientation budgétaire en octobre 2010 assez pessimiste pour l'année 2011, le STIF a voté en décembre « un budget volontariste en matière de renforcement de l'offre de bus en petite et grande couronne et de l'offre Noctilien dans Paris. L'offre ferrée est améliorée afin d'étendre les opérations de cadencement ». La fusion des zones 5 et 6 interviendra le 1^{er} juillet, en même temps que l'augmentation tarifaire qui est traditionnelle à cette date pour tout le monde, sauf cette fois pour les jeunes en insertion, qui bénéficieront de la gratuité à partir de la rentrée de septembre.

Les dépenses de fonctionnement liées aux contrats SNCF, RATP et OPTILE (qui seront à renouveler en 2012) représentent 84,2 % des 5 milliards d'euros de dépenses totales. Elles correspondent à la couverture de l'exploitation des réseaux de service public. À cela s'ajoutent plus de 200 millions d'euros de péages versés à RFF pour faire circuler les trains. Les autres gros postes sont les transports scolaires, tout ce qui concerne les tarifs sociaux, la politique de la ville, ainsi que les frais de fonctionnement.

Le versement transport (3 Md€) représente les deux tiers des recettes du STIF. Celui-ci avait souhaité sa révision, mais ne l'a pas obtenue pour le moment. Parmi les autres sources de financement, il faut noter le produit des amendes (50 M€) et les subventions (266 M€) de l'État et de la Région. Tous ces financements ne suffiront pas à boucler le budget de fonctionnement du STIF. Les collectivités locales, en tant qu'administrateurs, contribuent pour 1,16 Md€.

Les dépenses d'investissement (411 M€) sont destinées pour moitié à financer l'achat ou la rénovation du matériel ferré (trains, RER et métros). Le reste est consacré à l'amélioration de la qualité de service (information voyageurs, accessibilité pour les PMR, ...). Elles sont couvertes par le produit des amendes, des subventions diverses, de l'autofinancement et, pour la première fois, par un recours à l'emprunt.

Ce budget est présenté comme « volontariste ». Certes, les mesures nouvelles en matière de tarification sont intéressantes, par contre le renfort d'offre pour les bus, auxquels sont consacrés seulement 10 M€ après une année 2010 « à sec », est notoirement insuffisant.

Simone Bigorgne ■

PARIS : l'attente d'un second souffle

En dépit des bonnes intentions proclamées, Paris continue à souffrir de ses embouteillages et de sa pollution, et appelle plus que jamais à repenser les déplacements tant sur ses grands axes que dans ses quartiers.

Certes, la politique initiée au cours de la première mandature de Bertrand Delanoë se poursuit avec le prolongement du tramway sur les Maréchaux et un plan en faveur du vélo qui s'exprime notamment par des contresens dans les zones 30. L'aménagement en cours des Halles vise à améliorer considérablement les accès au réseau de transport : on crée un nouvel accès et on en prolonge deux autres vers la salle d'échange ; on agrandit celle-ci, sans toutefois supprimer totalement son côté oppressif comme nous l'aurions souhaité. La place de la République fait sa révolution : on va supprimer la moitié de l'anneau de circulation et créer un grand parvis dédié aux piétons, vélos, bus et animations diverses. Il est prévu une reconquête d'une partie de la voie sur berges rive gauche et un apaisement de la circulation rive droite, le tout en faveur des piétons, cyclistes... et pêcheurs. La Ville va renouer un peu avec le Paris d'avant les axes rouges et autres voies rapides en remettant les grands boulevards à double sens ; ce projet, évoqué depuis tant d'années, aura entre autres pour effet de casser la vitesse des véhicules, au grand profit des riverains et promeneurs. Des projets plus modestes vont également dans ce sens, tel le réaménagement de la place et de l'avenue de Clichy.

Malheureusement, on reste sur sa faim. Tout d'abord, des projets ne nous satisfont pas. Celui des Batignolles en particulier, dernière grande zone à urbaniser à Paris, empiète sur le domaine ferroviaire de RFF et réduit ainsi un espace utilisable pour le fret. Quant au réaménagement du tronçon sud de la rue de Rennes, il fait à peu près l'unanimité contre lui : comme on ne veut pas restreindre la circulation automobile, l'élargissement des trottoirs va se faire au détriment des quatre lignes de bus qui l'empruntent, et qui verront disparaître leur couloir.

Les bus circulent toujours aussi mal. La politique de priorité annoncée en leur faveur marque le pas : il n'est plus question de créer de nouveaux sites propres et, comme on vient de le voir, on commence à en supprimer... On attend toujours un vrai schéma directeur des livraisons. La plupart des places parisiennes sont réduites à des carrefours, et les avenues à des autodromes. S'il faut certes reconnaître des efforts incontestables, un second souffle est nécessaire, que nous attendons toujours.

Simone Bigorgne ■

Le PDU d'Ile-de-France : de la déception à la nostalgie



Le PDU-IF du 15 décembre 2000 a été sans conteste un exercice mémorable de démocratie participative. Prescrit par la loi sur l'air du 30 décembre 1996, il a été préparé par l'Etat. Les préfets des départements et leurs défuntes DDE ont assuré de nombreuses réunions de terrain et le projet a été soumis à enquête publique dans les 1300 communes de la région. Ses trois objectifs majeurs - diminuer le trafic automobile, augmenter la part des transports collectifs et favoriser le retour de la marche et du vélo - sonnaient au départ un peu comme une rupture. Ils sont maintenant partagés par une majorité qui n'a cessé de s'élargir pendant ces 10 ans.

Le PDU-IF de 2000 a pourtant déçu : ses comités d'axe qui devaient donner la priorité au bus, comme ses comités de pôle qui devaient faciliter l'intermodalité, ont tardé à se constituer et plus encore à déboucher. L'horizon 2005 s'est avéré fort imprudent, les montants alloués dérisoires et le pouvoir d'obstruction des édiles locaux redoutable. Les plans de déplacement d'entreprise ont eu peu de succès, mais le sort des plans locaux de déplacement a été pire : six seulement avaient abouti au 1^{er} juillet 2007. Les actions de bon sens pour le stationnement et les marchandises sont restées des vœux pieux.

Une première explication est donnée par le désengagement précoce de l'Etat, avant même la nouvelle vague de décentralisation. A peine enclenchée la phase d'exécution, les préfetures commencent à se désengager. Le STIF n'a jamais été armé pour les missions que lui assigne le PDU. Les moyens de suivi des résultats ne sont pas mis en place. Pire, l'Enquête Globale Transport réalisée par la DRE est suspendue au moment où le suivi du PDU en aurait eu besoin (la dernière

date de 2001, la suivante est en cours) et le recensement général de l'INSEE de 1999, source inépuisable de données sur les déplacements, restera le dernier du genre. Le transfert de tutelle du STIF de l'Etat à la Région en 2006 sera laborieux et brutal. Celle-ci préfère alors penser un nouveau PDU plutôt que de dépanner et prolonger le PDU de l'Etat. La départementalisation des nationales ajoute un frein : ainsi le projet presque achevé du comité d'axe de la N20 a été jeté aux orties par le président du Conseil général des Hauts-de-Seine, au prétexte que la DDE préférerait écouter les associations plutôt que les élus.

Et pourtant, soyons sincères : les objectifs majeurs du PDU-IF 2000 ont été remplis, voire dépassés, dès 2005. Quoi qu'en dise le STIF, les données qu'il fournit dans son diagnostic de 2009 et dans son nouveau projet de 2011 le prouvent. Les déplacements en transports collectifs (TC) ont cru de 1,9% par an en moyenne contre 0,3% pour la voiture, de sorte que l'objectif d'augmenter de 30 à 33% la part modale des navettes domicile travail (hors études) était largement ●●●

●●● PDU Ile-de-France

atteint. Certes il n'est pas démontré que le trafic automobile de l'Ile-de-France ait été réduit des 3% visés, il est même affirmé le contraire, mais les statistiques de la Direction des routes montrent qu'en 2005 le trafic sur les seules autoroutes et voies express (dites VRU pour voies rapides urbaines) est resté le même qu'en 2000, et celles de la Ville de Paris affichent une réduction de 6% sur le boulevard périphérique et de 17% intra muros !

Le nouveau PDU pour 2020 présenté au conseil d'administration du STIF le 9 février 2011 n'en est alors que plus étonnant. Loin de vouloir capitaliser le succès de son prédécesseur, il traîne, travestit le diagnostic, se fixe des objectifs au fil de l'eau et récuse la démarche participative.

Bien sûr, cette frilosité n'apparaît pas dans le brillant exercice de communication mené en 2009 avec des cabinets réputés. Le livre blanc de la concertation rend compte des 9000 avis recueillis dans le grand public, des 300 réponses des collectivités locales et des 200 participations de chefs d'entreprise à quatre ateliers économiques. Les questionnaires, les réponses et leur interprétation ont été présentés à un comité des partenaires où l'AUT a eu sa petite voix.

L'exercice s'est achevé par la consécration des neuf défis retenus par le STIF. La nature concrète de leur objet – la ville, les TC, la marche, le vélo, la voiture, l'accessibilité, les marchandises, la gouvernance et la responsabilité individuelle – permet une présentation simple et attrayante du projet. Il comporte quelques dizaines d'actions que chacun trouvera pertinentes.

Il n'en reste pas moins que, pour diverses raisons, la déception est maintenant forte.

Le calendrier a été sans cesse repoussé : évaluation en 2007, diagnostic en 2008, communication en 2009, travaux secrets en 2010, transmission à la Région en 2011, enquête publique en 2012 : avec une étape par an au lieu de deux, le délai est repoussé de six mois par an. L'entrée en vigueur est à envisager en 2013. Rappelons que le PDU 2000 avait été conçu avec un horizon de 5 ans...

Le diagnostic ne veut pas observer le déclin effectif de la voiture : pour le

STIF, « la tendance est à une croissance modérée sur l'ensemble de la Région ». Il met en exergue le chiffre de la Direction des routes (croissance globale sur les VRU de 2,7% de 2000 à 2009), sans voir sa double incohérence : il n'inclut pas le périphérique parisien, qui est à -7,1%, et se concentre sur 2006-2009 après la stabilisation de 2000 à 2005. Comme si la voiture avait repris sa marche triomphale. Or l'Union Routière de France elle-même dit le contraire en 2010 : « les trafics des autoroutes d'Ile-de-France sont pratiquement stabilisés depuis 20 ans ». Mieux même, elle relève une réduction des encombrements de plus en plus forte : les heures-kilomètres de bouchons baissent de 4% entre 2000 et 2005, puis de 12% entre 2005 et 2009. Dans les Hauts-de-Seine, à la politique routière pourtant agressive, la moyenne des comptages est toujours à la baisse, ou à la stabilisation sur les VRU, et lorsqu'on se dirige vers la grande couronne. En fait, l'examen attentif des statistiques révèle leur mauvaise qualité : lacunes, changements de méthode et incohérences peuvent facilement tromper. Un exemple : le chiffre épouvantail du trafic de la N13 à travers Neuilly (150 000 véhicules par jour), qui a justifié la tenue d'un débat public sur son enfouissement, s'est dégonflé d'un tiers à partir de la carte 2007 de la DIRIF. Sur celles du département, il a fallu attendre la carte 2009...

Neuf défis

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux transports collectifs, à la marche et au vélo.
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs.
- Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.
- Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le fret ferroviaire et la voie d'eau.
- Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDU-IF.
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

L'objectif de transfert modal est timide : seulement 2% de réduction des déplacements en voiture et deux-roues

motorisé sont visés d'ici 2020. Dans un volume total de déplacements en croissance de 7%, on en déduit que la part de la voiture baisserait de 4 points, de 45 à 41%. Les chiffres de référence sont ceux du recensement partiel de l'INSEE de 2008. Les autres objectifs, 20% d'accroissement pour les TC et 10% pour la marche et le vélo, sont cohérents : les premiers gagneraient 3 points à 24%, les modes doux un point à 35%. C'est mieux en apparence que la stagnation observée par l'INSEE en 2008 depuis l'Enquête Globale Transport de 2001, mais les méthodes de calcul des parts modales sont-elles comparables ? Dans cette même période 2001-2008, l'usage des TC croissait déjà de 2% par an et le trafic automobile amorçait sa décline. Un PDU avec si peu d'ambition - ses objectifs équivalent au fil de l'eau - est encore une déclinaison du Grenelle à l'envers...

Le citoyen et ses associations sont exclus du dispositif de mise en œuvre du PDU : certes, le STIF organiserait chaque année une grand messe de la communication, pompeusement appelée Assises de la mobilité en Ile-de-France, et ne chercherait pas à réduire le champ des enquêtes publiques ni les prérogatives des associations agréées pour l'environnement (l'AUT n'en fait pas partie). Mais le pilotage des actions, et notamment la préparation des PLD, seraient entre les mains exclusives des « professionnels » : élus, fonctionnaires, chambres consulaires et experts des brillants cabinets qui les assistent à prix d'or. Les militants associatifs engagés avec passion dans les comités d'axe et de pôle du PDU 2000, qui avaient déjà pu observer la spoliation des prérogatives desdits comités par des « comités techniques », en plus de leur impuissance face à l'obstruction des élus, apprécieront le progrès...

En définitive, si le PDU 2000 a beaucoup déçu alors que paradoxalement ses objectifs majeurs ont été atteints, le nouveau PDU est une arlésienne sans atours qui commence à nous faire regretter les comités d'axe et de pôle du premier. Pourquoi notre autorité organisatrice des transports manifeste-t-elle si peu d'enthousiasme à poursuivre l'aventure ? On peut tenter une explication : dans l'impossibilité d'enrayer avant 10 ans la saturation angoissante du réseau actuel de TC par des capacités nouvelles, elle préfère adopter un profil bas pour ralentir le transfert modal. On peut alors lui suggérer une autre piste : jouer sur le 9^e défi, la responsabilité individuelle, en incitant chacun à restreindre raisonnablement ses déplacements. Ce n'est évidemment pas dans ce sens que jouerait un dézonage brutal du pass Navigo. Mais on peut imaginer des formules plus subtiles qui iraient à la fois dans le sens de l'égalité et de la raison...

Daniel Mouranche ■

Priorité à la désaturation

Le grand public cite à 85% comme première priorité l'objectif de désaturation des TC, mais les élus ne le font qu'à 59% (il n'est chez eux qu'en 3^e position). On devine qui les fréquente le plus.



courrier

Le Francilien à la peine

Quand je pense au battage qui a été fait pour ce train qui devait régler tous les problèmes... Quand on remplace sa vieille voiture par une neuve, le plus souvent cela marche mieux. Avec le Francilien, c'est le contraire. Je ne vais pas vous raconter le détail (...), mais avant-hier vers 18h, alors qu'un train était en panne à Bouffémont-Moisselles, un autre est parti pour Sarcelles-Saint-Brice, qui est lui-même tombé en panne à Saint-Denis (les portes étaient infermales ou infernales, selon le point de vue, j'étais dedans). Et avec quoi a-t-on secouru les usagers en carafe ? Un « petit gris ». Bref, le monde à l'envers. Naturellement, il était déjà bondé (...) Tout ça est relatif, à côté des malheurs des Japonais, n'empêche que la colère monte chez les usagers.

Jean-Marc Lavoine

Une tarification incompréhensible

J'habite Bièvres (...) Pour se rendre à Paris, les parcours ne sont pas rapides et rarement simples. Nous bénéficions de 3 possibilités, sans doute est-ce un privilège : utiliser le RER C jusqu'à Paris, rattraper le RER B à Massy, gagner Montparnasse par Versailles-Chantiers. Un beau maillage sur le papier, mais vu les temps d'attente des correspondances et leur inconvénient, cette desserte concerne majoritairement une clientèle « captive » qui ne peut pas utiliser un véhicule particulier. A cela s'ajoute un élément tout à fait aberrant : les tarifs des tickets à l'unité pour aller à Paris. Si on passe par Massy (RER B) ou par Versailles, le ticket coûte 3,60 €. Si on utilise seulement le RER C, il coûte 6,40 €. La différence est d'importance : 5,60 € pour un aller-retour ! Il serait souhaitable de modifier cette tarification injuste et dissuasive. Autre demande : pouvoir utiliser le même ticket pour continuer un trajet en bus à la sortie du RER.

Michèle Brossard

Une nouvelle ligne de métro

Il y a beaucoup de projets de nouvelles lignes de banlieue à banlieue, mais aucun pour notre bon vieux métro parisien intra-muros, alors que certaines réalisations pourraient être effectuées. La plus facile, car il n'y a ni voie, ni tunnel à construire, seulement des aiguillages à poser, serait la fusion des lignes 3bis et 7bis, créant une ligne 15 de Gambetta à Louis Blanc. Ouvrir un accès à la station morte de la rue Haxo devrait être assez aisé.

Jacques Bazin

4^e RÉUNION DU COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES. Elle s'est tenue le 17 janvier et l'AUT y était représentée. Après la phase 1 (diagnostic), on a abordé la phase 2 : Propositions d'action et élaboration de scénarii. Parmi les « actions correctives », le bureau d'étude Egis Mobilité suggère divers aménagements de voirie en faveur des bus et des modifications de parcours pour améliorer la correspondance bus-RER. Egis préconise aussi un élargissement et une sécurisation des cheminements piétons (notamment au niveau de la gare d'autobus), la création de voies cyclables, des parcs à vélos plus nombreux et une moindre dispersion des arrêts de bus. Il déplore l'absence de station de taxi et de toilettes près du RER. L'AUT ne peut qu'approuver la plupart des propositions d'Egis Mobilité, très favorables aux usagers des transports, aux piétons, aux cyclistes et aux PMR. Dans quelle mesure ces préconisations se refléteront dans la réalité dépend évidemment des décideurs (et financeurs)...

MÉTRO LIGNE 13 : DE PETITES AVANCÉES ET UN GROS RETARD. Plusieurs représentants de l'AUT étaient présents au comité de ligne 13 qui s'est tenu au STIF le 7 mars. Faisant le bilan de 2010, le nouveau directeur de la ligne a présenté des chiffres encourageants en matière de régularité malgré la hausse du trafic, sans nier plusieurs incidents très pénalisants depuis décembre. La pose des portes palières se poursuit conformément au planning pour les 12 stations financées. Leur généralisation fera l'objet d'une étude de faisabilité cette année. La rénovation des rames se poursuit péniblement (52 rénovées sur 66), mais c'est

surtout le système de signalisation « OURAGAN » qui a fait l'objet de critiques, car la RATP a annoncé un retard supplémentaire de deux ans pour sa mise en service (désormais fin 2013), en raison de problèmes techniques persistants avec l'industriel Thalès. L'AUT a rappelé qu'OURAGAN était initialement annoncé pour 2007 et présenté à l'époque comme la solution à la désaturation de la ligne 13. La RATP minimise désormais l'intérêt de ce système...

MAINTENANCE DU RÉSEAU : L'AUT ÉCRIT À RFF. Dans un courrier adressé début mars au président de Réseau Ferré de France, l'AUT exprime son inquiétude quant à l'état du réseau ferré francilien et à la forte hausse des retards qui en résulte. Selon Transilien SNCF, les incidents d'infrastructure sont en augmentation de 33% sur les 9 premiers mois de 2010 par rapport à 2009 : problèmes électriques, incidents sur la voie ou la signalisation, travaux mal gérés... Pourtant, la convention de partenariat avec le STIF signée mi-2009 prévoyait une augmentation substantielle des budgets de renouvellement et d'amélioration du réseau. Mais le STIF indique que ces budgets ne sont pas consommés... L'AUT demande donc à RFF quelles mesures sont prises pour remédier dans les meilleurs délais à cette situation incompréhensible pour les usagers. A titre d'illustration du manque d'implication et de réactivité de RFF, l'AUT pointe le cas emblématique de la création d'une sous-station électrique vers Jouy-en-Josas sur la ligne C du RER, qui a fait l'objet d'une subvention du STIF en 2002 et dont les travaux n'ont toujours pas démarré...

Accord Grand Paris Express : du bon et du moins bon

L'accord entre l'Etat et la Région présenté le 26 janvier dernier constitue une étape importante dans la prise en compte des besoins d'investissement dans les transports franciliens. Mais de nombreux aspects doivent encore être précisés, améliorés ou ajoutés. D'une manière générale, l'AUT-IdF demande un rééquilibrage des financements en faveur du réseau existant, parallèlement à l'étude détaillée d'une rocade métro complète, en zone dense ou à fort potentiel de développement. L'AUT estime nécessaire :

- d'améliorer le maillage et la desserte des territoires en confirmant les stations optionnelles et en ajoutant des stations au réseau présenté, notamment dans les quartiers enclavés comme les hauts de Montreuil à l'est et le Plateau du Mont-Valérien à l'ouest,
- de programmer deux tronçons à l'est, en donnant la priorité à la rocade en proche couronne via Val-de-Fontenay,
- de réétudier les alternatives au tronçon Saint-Denis - Roissy, qui double le RER B,
- d'abandonner le tronçon de métro soutenu par l'Etat Orly - Massy - Saclay - Versailles, qui n'est pas adapté à la desserte de ce territoire.

Pour l'amélioration et l'extension du réseau existant, l'AUT demande que soit décidé :

- l'intégration dans l'accord global de financements significatifs pour l'amélioration des RER A et B sud (études de schéma directeur de ligne en cours) et des autres lignes Transilien,
- la confirmation du financement intégral du prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier RER (et non pas phasé à l'hôpital de Montreuil), conformément au bilan de la concertation adopté par le STIF le 9 février,
- l'ouverture de substantiels crédits d'étude pour faire avancer les projets locaux de maillage en banlieue, complémentaires de la rocade.

Concernant la maîtrise d'ouvrage, compte tenu du volume d'études et de travaux à réaliser, l'AUT estime qu'il y a possibilité d'un partage clair entre SGP et STIF, avec une coordination étroite sur les pôles de correspondance. Enfin, en matière de financement, un plan pluriannuel précis doit être élaboré, prenant en compte l'augmentation des coûts d'exploitation. En particulier, les répercussions éventuelles sur la part payée par les usagers doivent être explicitées.

Communiqué de l'AUT, 14 mars 2011 (larges extraits)

ça roule...

UN NOUVEL ACCÈS À VERSAILLES-CHANTIERS. En février a été inauguré le nouvel accès « Porte de Buc ». Les travaux, d'un montant de 6,2 M€, ont duré environ deux ans. Cet accès permet un gain de temps significatif pour les usagers venant à pied du sud de la gare ou arrivant par les 9 lignes de bus qui passent de ce côté. C'est une première étape appréciable pour une partie des 65 000 usagers quotidiens de cette gare, mais le reste du projet global de réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Versailles-Chantiers se fait toujours attendre, puisqu'une nouvelle enquête publique doit avoir lieu prochainement. La volonté du maire actuel de Versailles de revoir tout le projet urbain associé au pôle de transport, mis au point par son prédécesseur avec Nexity, aura fait perdre 5 ans.

MODERNISATION DU POSTE D'AIGUILLAGES ET DE RÉGULATION DES INVALIDES. Ce centre névralgique du RER C gère la circulation des trains sur le tronçon central de la ligne, de Saint-Ouen au nord et Chaville à l'ouest à Paris-Austerlitz au sud-est. Les agents du PAR Invalides sont assistés par des systèmes informatiques, mais ceux installés en 1978 sont aujourd'hui technologiquement dépassés. Pour assurer une meilleure qualité d'offre et une régularité plus fiable, RFF et la SNCF, avec la contribution du STIF, ont décidé de mettre en œuvre un nouveau système informatique d'exploitation. Il s'agit d'un remplacement complet du système de commande et de contrôle compatible avec les nouvelles normes d'exploitation et la commande centralisée du réseau. Le remplacement sera effectif à partir du 27 mars 2011.

COULOMMIERS ESSAIE LE BUS ÉLECTRIQUE. La ville de Coulommiers et le réseau Coul'Bus, géré par Transdev, ont présenté le 24 janvier leur nouvelle acquisition : un bus électrique Oreos 4X fabriqué par la division Gépébus de PVI, installée en Seine-et-Marne. Il s'agit d'un véhicule de 47 places, dont 23 assises, équipé d'une chaîne cinématique électrique, de batteries lithium-ion d'une puissance de 170 kWh et d'un système de freinage permettant une récupération d'énergie d'environ 20% de sa consommation. Le réseau Coul'Bus

exploite déjà trois bus hybrides Urbine 12 (12 mètres de long) du constructeur polonais Solaris. Ces véhicules hybrides, comme ce tout premier bus électrique, préfigurent l'évolution de matériels roulants qui auront vocation à équiper les futures lignes de BHNS (article paru dans *La Vie du Rail* du 9 février 2011).

ça cale...

GALÈRE POUR PMR SUR LE RER D : POUR BRUNOY, RENDEZ-VOUS À LA CASE LIEU-SAINT. La gare de Brunoy a été en travaux durant toute l'année 2010. Depuis décembre, de nouveaux équipements PMR sont proposés aux voyageurs avec accès direct au quai vers Paris : rampe et passage large automatisé ; par contre, toujours pas de quai à niveau pour l'accès facilité aux rames. Quant à l'accessibilité des PMR depuis/vers le quai en direction de Melun (trains venant de Paris), elle demeure nulle. Le quai, restant isolé au milieu du faisceau de voies, n'est accessible que par des escaliers sur passerelle ou en souterrain. Rien pour les PMR ! Si ce n'est qu'actuellement la solution proposée par la SNCF est la suivante : pour descendre à Brunoy (5 stations depuis Gare de Lyon), avancez de 4 gares supplémentaires (soit 9 stations de Gare de Lyon), jusqu'à Lieusaint-Moissy (1^{ère} gare équipée d'ascenseurs depuis Paris) afin de changer de quai, de rejoindre celui vers Paris et de reculer de 4 gares jusqu'à Brunoy pour accéder « directement » aux équipements proposés. Cela vous allonge le trajet, au bas mot, de 45 minutes à chaque voyage. Indécents !

LES MALHEURS DU FRANCILIEN. Le 13 décembre 2009, nous étions conviés Gare du Nord à une inauguration en grande pompe du nouveau train de banlieue nommé Francilien. Il devait être mis en service rapidement sur le réseau Nord-Ouest (ligne H), à commencer par la desserte de Luzarches, et assurer le remplacement des anciennes rames. Au 1^{er} mars 2011, seules 18 rames sur 30 ont été livrées soit 10 rames de moins que prévu par le calendrier contractuel. Pour comble, ces rames rencontrent un grand nombre de dysfonctionnements : bugs informatiques, portes qui refusent de se refermer, marchepied escamotable qui ne rentre ou ne sort pas... Ces différentes pannes, dix fois supérieures aux prévisions initiales pour un nouveau type de rames, engendrent de nombreux retards, le recours à des rames courtes même en heure de pointe et des suppressions presque quotidiennes de plusieurs missions. L'exaspération et la colère des usagers ne font dès lors que croître. Quand le cadencement est à la demi-heure en pointe et à l'heure en heures creuses, toute suppression de train leur cause en effet de graves préjudices. Le retard de livraison des Francilien devrait être rattrapé en juin 2011, mais la SNCF annonce par ailleurs une suspension temporaire de la livraison et de la mise en service de nouvelles rames. En quoi cette mesure améliorera-t-elle les conditions de déplacement des usagers des lignes de Luzarches et de Persan-Beaumont ?

Taxis parisiens : un service à améliorer (suite)

Dans un article du n° 100 d'AUT Infos paru sous ce titre, nous soutenions que les taxis jouaient un rôle important de complément des transports collectifs, certes occasionnel mais devant avoir une place reconnue dans la chaîne de transport ; il convenait, disions-nous, de soutenir et de développer, au même titre que l'autopartage, ce mode de transport partagé. Et tout d'abord d'améliorer sa visibilité et sa disponibilité. Nous avons depuis rédigé un dossier qu'on peut consulter sur le site de l'AUT, dossier étayé par les réponses et observations de 118 adhérents et lecteurs du site suite à un questionnaire d'enquête que nous leur avons soumis. Nous en évoquons ici quelques aspects.

Premier constat : ces personnes utilisent principalement les taxis pour des trajets "de ou vers un aéroport" (près de 40%). Viennent ensuite presque à égalité (30%) "de ou vers une gare" et "en ville". La part prépondérante prise par Roissy résulte de l'insuffisance de la desserte de l'aéroport par les transports collectifs ; la contrepartie, c'est la pénurie en ville aux heures de pointe. De nombreuses réponses et observations montrent d'ailleurs que ce mode, hormis pour l'accès à l'avion et au train, joue un rôle marginal dans l'esprit du public parisien, contrairement au cas de Londres ou de New York, par exemple.

Pour trouver un taxi pendant la journée, 10% mettent "souvent très longtemps", 44% "parfois très longtemps" et 46% "en règle générale, peu de temps". À la question "Vous est-il arrivé de regretter d'avoir pris un taxi du fait des embouteillages ?", 6,3% répondent "souvent", 46,4% "parfois" et 47,3% "jamais ou rarement". Ces deux groupes de réponses attestent que le fonctionnement n'est pas totalement catastrophique ; ils n'en mettent pas moins en évidence le manque de fiabilité. Ajoutons qu'à la question "Vous est-il déjà arrivé qu'un taxi appelé vous pose un lapin ?", 24,6% répondent par l'affirmative.

Sur la qualité du service, il est arrivé à 27,1% des utilisateurs qu'un taxi leur "refuse un voyage parce qu'il était trop court" et à 21,2% que le chauffeur leur "manifeste son mécontentement". D'une manière générale, 11% ont eu à se plaindre "souvent" "du comportement d'un chauffeur" et 33% "parfois". Dernier point sensible, le fonctionnement de la radio du chauffeur : "Vous demande-t-il si cela vous gêne ?" Seuls 22% répondent "parfois", et 5,1% "toujours ou très souvent".

Nous invitons le lecteur à prendre connaissance sur notre site des nombreuses observations qui ont accompagné les réponses : elles sont plus riches d'enseignements encore que quelques statistiques portant sur une population assez faible. La plupart sont sévères, mais pas toutes. Citons celle-ci pour terminer sur une note rafraîchissante : "J'adore avoir un chauffeur malien : bonne humeur et tchatche garantie !"

Jean Macheras ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 — fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

Quel Grand Paris Express ?

L'Etat, après une période de désinvestissement, se préoccupe à nouveau des déplacements en Ile-de-France. Oubliées la décentralisation du STP devenu STIF sans aucun représentant de l'Etat, les querelles de chiffonniers de 2005 sur le budget du STIF, les difficiles et artificielles tranches fonctionnelles qui ralentissent la mise en œuvre des contrats de projets (métro, tramway)...

Aujourd'hui émerge un Grand Paris Express, dont le tracé serait quasi définitif : 5 lignes et 72 stations ! Excusez du peu ! Pour un retour, c'est un retour en force ! Mais fallait-il une nouvelle «société» publique, la Société du Grand Paris, pour réamorcer la pompe ? L'image d'un Grand Paris attractif, d'une «ville monde», ne pouvait-elle se construire avec des améliorations et extensions de l'existant ? L'Autorité organisatrice, les exploitants, les collectivités locales ou régionales seraient-ils incapables d'innover, de proposer ? Fallait-il complexifier et augmenter les zones de frictions, ce dont les obligations européennes de séparation entre gestionnaires d'infrastructures et exploitants, horairistes et roulants, gestion des gares et du chemin de fer... se chargent très largement !

Heureusement, les convergences ont pris le dessus et le Grand Paris Express a été mieux intégré au réseau existant, qui sera remis à niveau. Ce sera l'enseignement majeur du débat public : nous avons pu faire acter la modernisation du réseau de «tous les jours». Parce que le Grand Paris Express, malgré un affichage séduisant, réserve encore beaucoup d'interrogations : est-il financable, investissement comme exploitation ? Ne cherche-t-il pas la quadrature du cercle (pour l'AUT, la rocade proche est primordiale) en additionnant des tracés (combien de rocades à l'est ?), en restant figé sur du quasi «tout souterrain» et «tout métro», quitte à tellement dégrader le bilan carbone (40 années pour compenser la construction des ouvrages) que l'autorité environnementale s'en est émue !

Alors à l'ouvrage ! Finalisons et concrétisons les schémas directeurs des lignes RER, fiabilisons les Transiliens (voies, sous-stations, trains), réalisons cette nouvelle rocade en métro automatique souterrain. Quant aux autres branches du Grand Paris Express, on pourrait réduire les délais et les coûts de réalisation et d'exploitation en recourant à des modes plus légers (VAL, tram-train...).

A l'AUT, nous apprécions la prise en compte des besoins de déplacements en Ile-de-France, nous évaluerons la réalisation effective des investissements prévus... et resterons attentifs à la grenouille qui voudrait se faire aussi grosse que le bœuf !

Yves Boutry ■

PDU d'Ile-de-France : réponse du STIF



Partage de la voirie à Lyon : l'Ile-de-France à la traîne ?

Le dossier de notre bulletin précédent portait sur la révision du Plan de Déplacement Urbain. Certaines critiques apportées par l'AUT ont paru excessives au STIF^e qui nous a fait parvenir une réponse argumentée, dont nous publions ci-dessous de larges extraits. Nous nous sommes permis d'y insérer, en italiques, quelques précisions et commentaires. Il n'est pas exact qu'à nos yeux «tout est déjà joué pour le pire», comme il est dit dans le message accompagnant la réponse du STIF. Si nous avons pu paraître parfois un peu vifs ou trop pessimistes, c'est que nous ne pouvons pas nous en tenir à une vision purement technique, notre raison d'être étant de défendre les intérêts des usagers des transports.

Il est exact que le recensement INSEE de 1999 est le dernier à avoir été réalisé selon une méthode exhaustive. Toutefois, malgré le passage à une enquête en continu, les résultats en matière de navettes domicile-travail sont toujours disponibles. De plus, ces résultats sont désormais actualisés tous les ans, ce qui constitue un avantage appréciable par rapport aux recensements généraux tous les 10 ans. (...) Le STIF a en parallèle lancé un observatoire partenarial de la mobilité en Ile-de-France qui vise à rassembler les informations disponibles sur l'ensemble des modes de transport et la mobilité en général. L'AUT se réjouit de cette action essentielle du STIF et se propose de contribuer aux analyses des données réunies par cet observatoire.

(...) L'évaluation du PDUIF de 2000, réalisée en partenariat avec les acteurs majeurs de la mobilité en Ile-de-France et notamment les associations, en a montré les limites. Seule la moitié des actions ont été engagées. A cela deux raisons principales : d'une part, certaines actions avaient un libellé trop peu précis pour être suivies d'effets et, d'autre part, les collectivités responsables de la mise

en œuvre de la majorité des actions ne se sont pas senties investies de leur application, faute sans doute d'avoir été suffisamment associées à leur élaboration et d'y avoir été incitées par la suite.

L'AUT a contesté la portée de ces explications et mis en évidence des raisons plus fortes que le STIF n'a pas prises en considération : retrait de l'administration préfectorale, droit de veto des maires, faiblesse du STIF, découplage des procédures PDU et des procédures administratives qui in fine ont imposé leurs propres délais et blocages.

La révision du PDUIF est une démarche de longue haleine, basée sur un travail partenarial. Le STIF ne s'est pas engagé dans la démarche avec une idée préconçue. Il a joué le jeu des groupes de travail, comité des partenaires, présentations dans différentes instances. (...) Le Rapport diagnostic et orientations a été envoyé à l'été 2009 à l'ensemble des collectivités locales et membres du comité des partenaires pour réaction à l'aide d'un questionnaire détaillé (...). (L'AUT IDF a répondu à ce questionnaire à l'automne 2009). *Le questionnaire ne portait que sur les orientations, assez consensuelles, de sorte que l'AUT n'a pas réitéré* ●●●

●●● PDU : réponse du STIF

ses observations critiques sur le diagnostic. (...)

L'évolution de la mobilité depuis 10 ans

Le diagnostic prospectif mené par le STIF et les partenaires de la révision (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement, Ville de Paris, Départements) n'a fait l'objet d'aucune critique. Il est basé sur les informations disponibles (comptages sur le réseau routier et sur le réseau de transports collectifs). Si le trafic a très fortement crû dans les transports collectifs – et on ne peut que s'en réjouir – force est de constater qu'il a aussi globalement continué à croître sur les routes. La forte baisse observée à Paris et la diminution à l'intérieur de l'A86 ne doivent pas faire oublier que la très grande majorité des véhicules-kilomètres sont réalisés à l'extérieur de l'A86. La tendance globale reste donc à la hausse – même très modérée.

Du fait de la mauvaise qualité des données sur le trafic et notamment de la quasi-absence de comptages sur le réseau secondaire, il est difficile de dégager une tendance globale incontestable. L'AUT invite le STIF à ouvrir le débat dans le cadre de son observatoire de la mobilité. Le graphique du STIF montre qu'entre 2000 et 2009, le trafic a augmenté de 10% environ sur l'A86 et la Francilienne. Ce qui témoigne de la nécessité d'une amélioration radicale des transports collectifs en rocade : boucle de métro, trams-trains tangentiels, autres tramways, bus en site propre. A l'inverse il a diminué sur les radiales comprises entre l'A86 et Paris (4%), sur le Périph' (7%) et surtout dans Paris (24% !), c'est-à-dire là où les TC sont les plus performants.

A l'horizon 2020, le PDUIF se base sur l'évolution urbaine portée par le projet de SDRIF de 2008. Elle conduit mécaniquement à une hausse de 7% des déplacements, fort heureusement localisée principalement dans le cœur d'agglomération, là où il est plus aisé de mettre en place des solutions alternatives à la voiture.

Les objectifs d'évolution de la mobilité du PDUIF ont été calculés à l'aide du modèle d'AIIRPARIF en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 20%, compte tenu du progrès technologique. [Est-ce l'unique but ? Ne vise-t-on pas aussi à réduire les autres formes de pollution (bruit, particules fines...), ainsi que les encombrements et les accidents ?] C'est l'objectif de réduction de 2% de l'usage de la voiture par rapport à aujourd'hui. (...) Le PDUIF suppose que la mobilité individuelle moyenne ne changera pas dans les 10 ans à venir. Cette question a fait l'objet de débats au comité des par-

tenaires. Il est apparu clairement qu'une hypothèse de réduction de cette mobilité ne faisait pas consensus...

L'AUT s'étonne de l'importance qu'attache le STIF aux avis de certains partenaires. Les conclusions des débats du Grenelle auraient dû conduire à remplacer la prévision « fil de l'eau » de 7%, correspondant à l'augmentation de population attendue, par un objectif de réduction vertueuse. Les moyens pour l'atteindre sont connus : rapprochement des emplois et des logements grâce à une plus grande mixité des quartiers, densification maîtrisée du bâti, aide au maintien des commerces et services de proximité, etc. Ce sont des objectifs du SDRIF que le PDUIF doit aider à atteindre.

Dans ces conditions, la baisse de 2% doit être assumée par l'augmentation de l'usage des modes alternatifs à la voiture. Compte tenu des parts modales actuelles, cette baisse correspond à une croissance très forte des autres modes, que l'on a répartie à parts égales entre les transports collectifs et les modes actifs (marche + vélo). Ce qui se traduit par les objectifs suivants de déplacements :

une croissance de 20% en transports collectifs ;

une croissance de 10% en modes actifs ;

une diminution de 2% en voiture et deux-roues motorisés. La réduction de la circulation automobile devra – et pourra – être nécessairement beaucoup plus forte au cœur de la région.

L'évolution des parts modales dépend fondamentalement de celle du nombre total des déplacements. Si on avait choisi, à la place de l'hypothèse « fil de l'eau », un objectif de stabilisation atteint par une baisse de la mobilité individuelle, la part modale de la voiture (45% en 2008) aurait baissé d'un point. Pour retrouver une baisse de 4 points, il faut viser une baisse de l'utilisation de la voiture de 9%, chiffre qui n'est pas incohérent avec les observations récentes, et encore moins avec le contexte général.

Une croissance de 20% des déplacements en TC implique un accroissement important de l'offre. Les mesures inscrites au Défi 2 (Rendre les transports collectifs plus attractifs) conduisent à une augmentation de 25% de l'offre. Le coût correspondant montre bien l'ambition : + 35% de dépenses d'exploitation, sans compter les coûts d'investissement. Il semble inconcevable d'aller au-delà... Il est donc inexact de dire que le PDUIF ne cherche pas à résoudre la saturation dans les transports collectifs quand les investissements devraient atteindre 36,150 milliards d'euros d'ici 2020. L'AUT émettait l'hypothèse, il est vrai un brin polémique, que le STIF renoncerait à accélérer le transfert modal pour ne pas aggraver la saturation des TC, et précisait : 10 ans sont

trop courts pour pallier la saturation par les nouveaux investissements de capacité. Puisse-t-elle avoir tort !

La concertation pour la mise en œuvre du PDUIF

Le projet de PDUIF met en avant le rôle majeur des associations dans la mise en œuvre et le suivi. Les maîtres d'ouvrage sont incités – le STIF y veillera – à organiser des instances de concertation pour l'ensemble des projets. Des comités locaux seront mis en place pour piloter la mise en œuvre. Ils associeront tout particulièrement les associations concernées par la mobilité. On ne peut qu'être sceptique quand on voit la considération accordée aux associations dans certains comités de pôle et de ligne de l'ancien PDU, encore plus faible que celle accordée aux CCI...

En ce qui concerne les Plans Locaux de Déplacements, le projet de PDUIF prévoit un schéma d'organisation resserré pour gagner en efficacité dans la concrétisation des actions. Les associations, et notamment les représentants des usagers des transports, sont bien entendu parties prenantes de leur élaboration. *Cela ne nous semble pas aller tellement de soi, car les associations n'ont voix au chapitre que si elles sont « agréées pour la protection de l'environnement », statut refusé aux associations d'usagers comme celles de la FNAUT...*

D'autres sujets d'interrogation

Le précédent dossier n'abordait que quelques aspects du nouveau PDUIF, dont le champ d'action est très vaste. Il y a de nombreux éléments qui vont dans le bon sens et aussi des sujets d'interrogation. En particulier, la question du financement des actions reste floue à ce stade. Il faut que les collectivités locales s'engagent sur leur participation. Le rôle respectif des départements, des agglomérations et des communes dans le pilotage des actions n'est pas encore clair.

D'autre part, la suppression des comités de pôle et d'axe suscite des inquiétudes : que vont devenir les axes et pôles en cours d'étude ? Le dispositif précédent n'était certes pas très efficace, mais on ne comprend pas très bien en quoi la nouvelle organisation le sera davantage.

Enfin, certaines conditions de mise en œuvre sont contestables. Ainsi, il est indiqué que les lignes de bus Mobilien ne seront renforcées que si des aménagements de voirie sont préalablement réalisés : l'expérience passée a montré que malheureusement les communes qui ne veulent pas faire d'aménagements pour les bus ne sont pas sensibles à cet argument, et les usagers sont alors doublement pénalisés.

Le nouveau PDUIF, désormais entre les mains du Conseil régional qui le soumettra à enquête publique, mérite donc d'être encore affiné pour être totalement crédible.



courrier

Pubs gênantes dans les bus

Sur la ligne 175, depuis quelque temps, des pubs cachent le panneau «ARRÊT DEMANDÉ». J'avais écrit à la RATP pour le signaler et ces affiches avaient disparu, avant de réapparaître début mars. Je ne suis pas spécialement grand (1,80 m), mais je dois m'accroupir pour voir sous ces affiches (mal de dos assuré), ce qui relève de l'exploit tellement il y a de monde... Je suis scandalisé et je ne suis pas le seul, surtout qu'un bus comporte beaucoup d'espaces libres non utilisés au-dessus des fenêtres ! Je pense que les personnes gérant le marketing sont de petite taille et n'ont pas les mêmes soucis...

Monsieur Defilod

Les cars : un pauvre substitut au train

J'aimerais attirer votre attention sur la dégradation du service Transilien, axe Paris – Meaux. De manière de plus en plus récurrente, les travaux de maintenance sont effectués pendant les heures de service. Les substitutions autocars mises en place entraînent le doublement du temps de transport. Je travaille tard le soir et le week-end et me retrouve souvent confrontée à cette situation. (...) Tous les usagers ont droit à un service équitable ; les travaux de maintenance ont toujours été effectués pendant l'interruption de service (1h – 5h). Il s'agit d'une politique nouvelle et non d'une nécessité technique. (...) Quand 2h30 de transport quotidien devient 4h00, il est bien difficile d'avoir une vie de famille cohérente.

Odile Chapron

Une chaussée déformée est néfaste pour l'usager du bus

Fidèle utilisateur des autobus parisiens, j'apprécie la densité du réseau et la fréquence de desserte ; pour les personnes âgées dont je fais partie, l'autobus est bien moins fatigant que le métro, avec ses interminables escaliers, sans parler de l'agrément qu'il y a à profiter de Paris assis derrière une vitre.

Malheureusement, de nombreuses sections de rue au sol très inégal entraînent des vibrations assourdissantes, probablement néfastes pour le matériel et extrêmement douloureuses pour les voyageurs âgés, au point que ceux-ci en arrivent à se demander s'il leur sera encore possible de circuler dans Paris. Je pense, entre autres, aux lignes qui traversent la place du Carrousel. Ne pourrait-on demander aux conducteurs de réduire leur vitesse dans les rues particulièrement mal pavées, quitte à retarder de quelques minutes l'arrivée au terminus de la ligne ?

Alain Guichardet

5^e RÉUNION DU COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES. Elle s'est tenue le 30 mars et l'AUT y était représentée. Dans le cadre de la phase 2 « Propositions d'action et élaboration de scénarii », le bureau d'étude Egis Mobilité a présenté, pour chaque élément du pôle (RER, Château de Vincennes et Bérault), plusieurs options d'aménagement qui visent à « optimiser l'intermodalité », notamment en rapprochant les arrêts de bus des accès au RER. Certaines options sont qualifiées de « plus volontaristes » (comprenez : laissant moins de place à la voiture) : élargissement de trottoirs, création de zones de rencontre. Mais les propositions sont dans l'ensemble moins audacieuses qu'au stade précédent, la RATP ayant clairement fait comprendre que certaines propositions étaient pour elle inadmissibles, comme le passage des bus rue de Montreuil.

Le carrefour avenue de la République-avenue Aubert, où se situe l'accès ouest au RER, a fait l'objet d'une attention particulière. Les bus (lignes 56 et 215) y perdent beaucoup de temps aux heures de pointe, en attente devant des feux aux phases nombreuses. La possibilité que les bus commandent les feux a été évoquée. Egis a suggéré d'affecter une partie du parking de la RATP à un parc à vélos ou à une station de taxis, mais la Régie affirme avoir besoin de tout le parking, en fait rarement plein...

La gare d'autobus a aussi fait l'objet de longs débats. Y « rapatrier » les deux lignes qui ont leur terminus de l'autre côté de l'avenue de Nogent implique d'agrandir la gare, ce qui n'est pas évident, car elle est coincée entre le domaine militaire et, là aussi, un parking RATP... La nécessité d'un parc à vélos est reconnue, mais son emplacement fait débat. Egis propose aussi qu'il y ait, entre le cours Marigny et l'avenue du Château, une bande réservée aux bus dans les deux sens et non plus dans un seul.

TARIFICATION : L'AUT AUDITIONNÉE À LA RÉGION. Deux représentants de l'AUT ont été reçus début mai par le groupe PS au Conseil régional. Le thème principal était la tarification des transports et ses évolutions. L'intervention de l'AUT s'appuyait sur la motion ci-dessous, adoptée en assemblée générale.

L'AUT DONNE SON AVIS SUR LES AMÉNAGEMENTS PARISIENS. Une délégation de l'AUT-Paris a été reçue par trois conseillers techniques de Mme Annick Lepetit, adjointe au Maire responsable des transports, pour un

échange sur l'aménagement de la ville. Nous avons présenté trois dossiers réalisés par nos soins : « Places et axes à aménager », « Bus Mobilien » et « Taxis ». Une discussion franche a suivi sur ces sujets. En dépit de nos réserves, nos interlocuteurs se sont déclarés satisfaits des performances du « Mobilien » qui, depuis 2004, offre certes une plus grande amplitude de service et une meilleure fréquence. Ils ont souligné le succès inespéré des « traverses » et ont présenté un nouveau projet pour le 15^e arrondissement. Ils ont écouté nos remarques sur les taxis, notamment la difficulté d'identifier les stations et de trouver un véhicule libre, et nous ont assuré que le nombre de stations ne baisserait pas. Nous avons redit notre souhait que les taxis soient gérés par le STIF, pour une meilleure complémentarité avec les transports collectifs. Nous avons ensuite évoqué, en exprimant des critiques mais aussi quelques satisfactions, d'autres projets en cours ou à court terme : aménagement de la place de la République, mise en double sens des Grands Boulevards, reconfiguration de la rue de Rennes (une déception pour nous), création d'un couloir bus rue Lafayette, voies sur berges.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AUT. Elle s'est tenue le samedi 2 avril en présence d'une cinquantaine d'adhérents. Le matin, nous avons accueilli comme invité M. Frédéric Dupouy, directeur RATP de l'Agence territoriale pour Paris. Il nous a présenté des projets pour les métros, bus et tramways jusqu'à l'horizon 2020. Il a été largement question du programme Grand Paris/Arc Express et le débat avec la salle a été très animé.

La partie statutaire de l'A.G. a eu lieu l'après-midi. Les rapports d'activité et financier ont été largement approuvés, ainsi qu'une motion sur la tarification (voir encadré). Douze candidats, dont quatre nouveaux, ont été élus au Conseil d'administration, qui comprend 27 membres. Le Bureau est composé de Simone Bigorgne (présidente), Yves Boutry, Jean-Pierre Lerosey, Claude Loiseau (vice-présidents), Marc Pélissier (secrétaire général), Bernard Gobitz (secrétaire général adjoint), Roland Heilbronner (trésorier), Djibril Dembelé-Cabot, Alain Fabre, Jean-Paul Maubernard, Daniel Mouranche et Marcelle Vernet. Après de nombreuses années d'implication active, Jean Macheras a décidé de se retirer du CA. Il continuera néanmoins à contribuer à la vie de l'association, en particulier en ce qui concerne Paris.

Motion sur la tarification votée à l'Assemblée Générale

L'AUT reconnaît que la tarification actuelle des transports en Ile-de-France est parfois injuste, complexe ou trop élevée. Elle considère toutefois que le passe Navigo à tarif unique n'est pas la solution la plus pertinente dans les conditions actuelles. Sa simplicité ne permet pas de cibler les populations défavorisées, est génératrice de nouvelles injustices et menace la maîtrise de l'urbanisation des zones rurales. L'AUT demande au STIF d'élargir l'étude de modernisation de la tarification. L'AUT formule plusieurs propositions, d'abord pour les trajets hors abonnement (par exemple, le ticket avec correspondance bus / métro, le ticket « famille » et le complément de parcours) mais aussi pour les abonnements (par exemple, le dézouage le week-end et la tarification par bassin de vie).

ça roule...

ACCÈS SUPPLÉMENTAIRE À LA LIGNE 14 À GARE DE LYON. Après un retard dû comme par hasard à des difficultés de bouclage du financement (l'AUT était intervenue à ce sujet), les travaux de réalisation de cet accès ont débuté le 29 mars et devraient se terminer à la fin de l'année. Il se situera en milieu de quai et rejoindra la salle d'échanges. Il comprendra un escalier mécanique et un escalier fixe. D'un coût de 2 M€, la création de ce nouvel accès est financée à 50% par le STIF et à 50% par la Région. L'emprise du chantier sur le quai central occasionne inévitablement une gêne et c'est pourquoi la RATP invite les usagers qui le peuvent à modifier leur trajet aux heures de pointe.

PANIERS FRAÎCHEUR. Cette opération, initiée par Transilien SNCF, continue à se développer et s'est étendue le 11 avril à la gare de Drancy. A ce jour, les « Paniers Fraîcheur » sont disponibles dans 43 gares en Ile-de-France. Le concept est simple : des agriculteurs sélectionnés installent un stand de vente directe dans ou devant une gare, un soir de la semaine, toujours le même, de 16h30 à 19h. C'est efficace et rentable pour l'agriculteur, qui vend ses produits sans intermédiaire, et ce l'est aussi pour le voyageur, qui achète à un tarif intéressant, sur le chemin de son domicile, de bons produits récoltés dans la journée ou la veille. Au total, ce sont plus de 25 tonnes de fruits et légumes produits localement qui sont écoulés chaque semaine.

RÉHABILITATION DE LA LIGNE GI-SORS - SERQUEUX. Ce tronçon de l'ancienne ligne directe Paris-Dieppe avait été fermé à tout trafic en janvier 2009 en raison de l'état de la voie, victime d'un manque d'entretien. Sa remise en état pour le fret a été décidée, afin d'offrir une voie d'accès supplémentaire au port du Havre. Les travaux devraient commencer fin 2011. Cela concerne le trafic voyageurs d'Ile-de-France dans la mesure où la déviation de certains trains de fret par cet itinéraire libérera des sillons bien nécessaires sur Paris-Mantes, notamment dans l'optique du prolongement du RER E à l'ouest.

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 — fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

ça cale...

TOUS LES CHEMINS MÈNENT À ROME SAUF LA LIGNE 14. La décision est tombée : entre St-Lazare et Porte de Clichy, la ligne 14 s'arrêtera à Pont Cardinet et non à Rome. Il s'agit, nous dit-on, de desservir le nouveau quartier érigé à l'emplacement de la gare des Batignolles et ses emplois (Cité judiciaire), et d'assurer une correspondance avec les trains de banlieue. Mais cette correspondance est déjà assurée à St-Lazare (mieux même : tous les trains ne s'arrêtent pas à Pont Cardinet) et la station Porte de Clichy peut desservir aussi le nouveau quartier. Tandis que l'absence de desserte de la station Rome fera perdre au prolongement une bonne part de sa fonction de désaturation de la ligne 13. En effet, beaucoup d'usagers empruntent la correspondance avec la ligne 2 à Place de Clichy, et tous ceux-là continueront à encombrer la ligne 13. S'il ne peut y avoir qu'une seule station entre St-Lazare et Porte de Clichy, c'aurait donc dû être Rome et non Pont Cardinet. Mais pourquoi une seule ? Les raisons ne semblent pas être uniquement financières, mais tenir aussi au principe que la 14 est une ligne rapide, dont les interstations doivent être longues. Mais l'interstation St Lazare - Rome serait déjà double d'une interstation ordinaire ! A ce principe, nous en opposons un autre que nous pensons d'ordre supérieur : aucune ligne de métro ne devrait croiser une ligne de transport lourd (Transilien, RER, métro, tram) sans correspondance. Un bon report modal est à ce prix. Nous osons donc espérer que la possibilité de création ultérieure d'une station à Rome sera réservée.

PAS DE PASSERELLE POUR PANTIN. Le trafic de la gare de Pantin est passé de 3500 voyageurs/jour en 1990 à 10 000 en 2010, en raison de la multiplication des emplois aux environs (réaffectation des Grands Moulins) et de l'augmentation consécutive du nombre de trains s'y arrêtant. Mais la gare peine à accueillir cet afflux de voyageurs et la passerelle est saturée aux heures de pointe. Une passerelle provisoire, d'un coût de plus d'1 M€, devait être mise en service en mars 2011. Or à ce jour il n'y a pas trace de celle-ci, pas même l'amorce d'un chantier. La SNCF a simplement installé une barrière le long du quai, du côté où les trains sans arrêt passent en frôlant les voyageurs agglutinés à l'entrée de la passerelle. Même le provisoire a du mal à se mettre en place...

LUXEMBOURG TOUJOURS PAS ACCESSIBLE AUX PMR. Les travaux de mise en accessibilité de cette gare du RER B semblent interminables. Les usagers sont contraints de traverser un chantier et le personnel n'est présent que dans un bungalow en surface. Ce chantier est actuellement bloqué en raison notamment d'un problème au niveau du marché avec la maîtrise d'œuvre, et un nouvel appel d'offres doit être lancé. Cela entraînera un retard d'une année et le chantier devrait se terminer en février 2013 au lieu de février 2012.

Cadencement 2012 : un projet perdant-perdant

Le cadencement des trains est en principe positif pour les usagers, les horaires étant plus faciles à mémoriser et la desserte plus régulière. En Ile-de-France, la grande majorité des lignes sont déjà cadencées, notamment les RER, et plus récemment, à l'initiative du STIF, les réseaux Sud-Est, Montparnasse (2009) et Est (2010). Mais à l'échelle nationale, peu de trains le sont vraiment, contrairement à la Suisse par exemple. RFF a lancé un projet de cadencement généralisé qui concerne notamment les TGV. La première étape de ce cadencement a été fixée à décembre 2011 (service annuel 2012), sans en maîtriser tous les impacts. Cette date a été choisie notamment du fait de la mise en service de la LGV Rhin-Rhône. Une partie des TGV intersec-teurs partageant le tronçon Massy-Valenton avec le RER C, la modification de l'horaire des TGV se répercute sur celui des RER, entraînant un décalage de quelques minutes, à offre constante. Mais par un effet domino, les conséquences s'étendent au nœud de Versailles Porchefontaine, donc aux horaires des lignes N (réseau Montparnasse) et U (La Verrière-La Défense). Et faute de refonte des horaires sur le réseau Saint-Lazare sud, la reprise des grilles horaires conduit à des allongements de temps de parcours sans arrêt supplémentaire. D'après le STIF, les conséquences seraient les suivantes :

sur le RER C branche ouest entre Paris et Saint Quentin en Yvelines : + 5 minutes ;

sur le réseau Montparnasse : + 5 minutes entre Rambouillet et Paris et + 3 minutes entre Dreux et Paris ;

sur la ligne La Verrière-La Défense : + 6 minutes sur un temps de parcours actuel d'environ 40 minutes.

Aucun engagement en termes d'offre ou de régularité n'est proposé en contrepartie. La SNCF pense toutefois que des gains de régularité sont probables sur Paris-Dreux, où les horaires actuels, issus du cadencement de 2009, sont jugés intenable...

Le plus sage aurait été de reporter ce cadencement à 2013, en réévaluant les horaires des secteurs où des allongements de temps de parcours inacceptables sont prévus. Le STIF, ainsi que d'autres régions pour leurs TER, sont opposés au projet de cadencement 2012. Mais RFF le considère comme inéluctable et la ministre en charge de l'Ecologie et des Transports a arbitré en faveur de son maintien pour l'essentiel.

Le comble, c'est que l'un des buts de l'horaire 2012 pour le RER C était d'ajouter un train par quart d'heure en pointe à Ivry et Vitry. Cela demeure possible, mais les arrêts ne seront pas « activés » car, si l'AUT y reste favorable, la ministre n'en veut plus et le STIF demande le maintien des horaires 2011.

Au final, du fait d'un manque de coordination des acteurs du ferroviaire et de bisbilles politiques, il y a fort à craindre que l'on ait en 2012 un résultat perdant-perdant.

Marc Pélissier ■

La démocratie en vacances ?

Tous les responsables politiques et administrateurs publics répètent depuis des années que les clients-usagers-voyageurs sont au cœur de leurs préoccupations et qu'ils font tout pour les satisfaire. Est-ce vraiment toujours le cas ? Qu'on en juge par les trois exemples qui suivent.

La RATP mène cet été la deuxième phase des travaux de rénovation du pont de Bonneuil sur la branche Boissy-Saint-Léger du RER A. Ces travaux impliquent un passage à voie unique sur ce pont et, pour des raisons d'exploitation, un terminus provisoire en amont, Boissy étant desservi à partir de là par une navette RER. Soit, mais pourquoi avoir placé ce terminus provisoire à Joinville ? La configuration de cette station oblige en effet à emprunter un souterrain étroit pour rejoindre le train vers Paris après être descendu de la navette. Une solution bien meilleure aurait consisté à opérer cette rupture à La Varenne, qui est bien plus près du pont et où la RATP pouvait organiser des correspondances quai à quai. De plus, cela évitait aux voyageurs de Créteil, Saint-Maur et Champigny de changer de train. D'autre part, l'intervalle entre deux navettes est de 20 minutes alors qu'il est d'un quart d'heure sur le tronçon principal. La RATP n'a pas répondu à notre demande d'explication sur ces points.

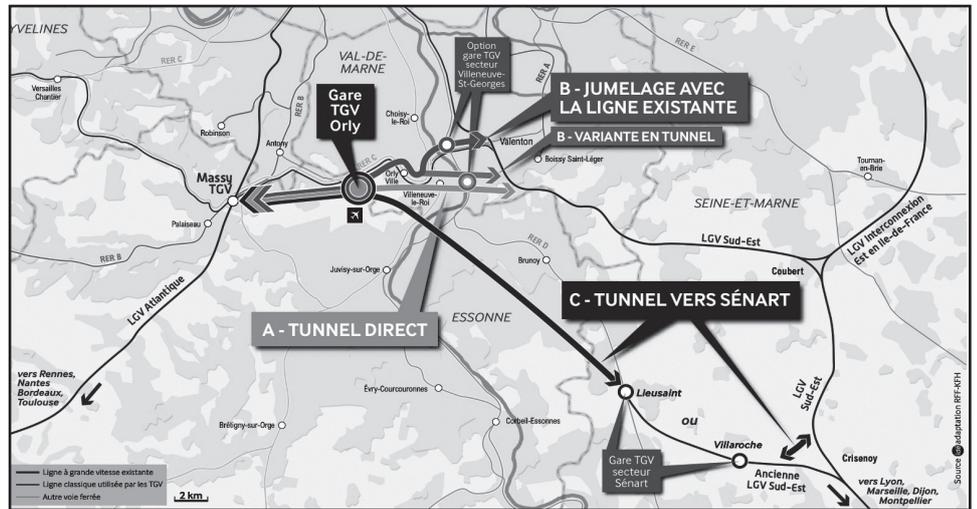
Les transporteurs ne sont pas les seuls à paraître ignorer le public. En matière d'urbanisme, ce n'est pas mieux. Dans le 14^{ème} arrondissement de Paris, les citoyens sont invités à se prononcer entre le 21 juillet et le 10 septembre sur un dossier de voirie à l'intérieur de l'ancien hôpital Broussais. Depuis plusieurs années, associations, comités de quartier et urbanistes travaillent avec les pouvoirs publics sur cet important dossier, et c'est au moment des vacances, quand tout le monde associatif se repose, qu'on programme une enquête publique ! L'été, certains services travaillent décidément beaucoup...

Quant au Conseil général des Hauts-de-Seine, qui dans le passé n'a pas tenu compte des avis de nombreuses associations concernant l'aménagement de la RD7 sur la rive gauche de la Seine, il n'a pas hésité à faire condamner à 1500 € d'amende les dites associations pour "abus de procédure". Ce n'est là que le dernier avatar du dialogue de sourds auquel on assiste depuis des années sur un certain nombre de dossiers d'urbanisme et de voirie entre des élus haut placés et des citoyens responsables : notre bulletin s'en est fait l'écho à plusieurs occasions.

Tout cela étant dit et déploré, nous espérons que vous avez tous passé de très bonnes vacances !

Simone Bigorgne ■

L'interconnexion Sud LGV



La situation actuelle de la desserte ferroviaire de l'aéroport d'Orly et de la zone d'emplois d'Orly-Rungis par les transports en commun n'est pas satisfaisante. L'offre de la branche Massy - Choisy du RER C est peu attractive, la fréquence de desserte n'étant que de 30 minutes même en heure de pointe entre Massy et Pont de Rungis - c'est la plus mauvaise de la région à cette distance de Paris. La raison en est que les RER doivent cohabiter sur ce tronçon avec les trains de fret et avec les TGV inter-secteurs, dont le nombre a vocation à augmenter. Et les aménagements visant à accroître le débit de la ligne se heurtent à une vive opposition des riverains. Quant aux possibilités de correspondance avion - TGV, elles sont quasi-nulles, l'aéroport ne disposant d'aucune liaison commode avec les gares TGV. L'AUT considère que face à ces différents besoins, et compte tenu des délais et des coûts, le grand projet d'interconnexion Sud dédié aux TGV doit être replacé dans un ensemble plus vaste avec plusieurs horizons de réalisation.

Trois tracés ont été proposés à la concertation sur l'interconnexion (voir illustration) :

- le tracé A consiste en un tunnel direct et quasiment rectiligne entre Massy-TGV et la LGV sud-est (aux environs de Limeil-Brévannes) ;
- le tracé B consiste à jumeler la ligne d'interconnexion avec la ligne existante Massy - Valenton ; les tracés A et B prévoient en option une gare TGV dans le secteur de Villeneuve-Saint-Georges ;
- le tracé C rejoint, par un tunnel bien plus long, l'ancienne LGV sud-est dans le secteur de Sénart, où une gare TGV est prévue à Lieusaint (Villaroche avait aussi été envisagé initialement comme emplacement possible). Comme dans le tracé A, la gare d'Orly est implantée à proximité immédiate des aéroports.

peuvent apporter une première amélioration significative :

- le tramway T7 Villejuif - Athis-Mons, dont la mise en service est attendue fin 2013 et qui desservira l'aérogare Orly Sud ;
- la suppression de conflits de circulation entre RER et TGV sur les communes d'Orly et de Villeneuve-le-Roi (partie est du tronçon Massy - Choisy). Des travaux ferroviaires, et les protections phoniques indissociables, ont fait l'objet d'un accord en juillet 2008 mais les chantiers n'ont toujours pas démarré.

Il convient toutefois de compléter ces deux projets :

- le tramway T7 doit atteindre la gare RER C et D de Juvisy préalablement réaménagée. Cette connexion offrira à une partie des habitants de l'Essonne un accès bien plus facile à la zone d'Orly-Rungis et répondra ainsi à l'objectif prioritaire du développement des liaisons banlieue - banlieue ;
- les conflits entre RER et TGV doi-

Une première étape : répondre vite aux besoins

Deux projets ferroviaires déjà engagés

●●● L'interconnexion Sud LGV

vent être réglés aussi sur les communes de Massy et d'Antony. Le doublement de la voie unique du raccordement à la LGV Atlantique, qui pénalise le débit des deux types de trains, permettra enfin le passage à une fréquence au quart d'heure entre Massy-Palaiseau et Pont de Rungis, évolution d'autant plus indispensable que le RER C sera en correspondance avec le T7 à Rungis La Fraternelle et qu'elle permettrait de rouvrir la gare de Wissous. Cet aménagement doit, bien sûr, s'accompagner d'un traitement des nuisances en privilégiant les systèmes réduisant le bruit à la source. C'est l'intérêt même des riverains de la ligne actuelle qui, sans la réalisation de ces projets, ne peuvent espérer une réduction des nuisances avant bien longtemps, étant donné que de nombreux « points noirs du bruit » plus importants sont répertoriés en Ile-de-France. L'AUT demande donc à RFF et à la Région Ile-de-France de s'engager avant la fin de cette année sur un projet d'aménagement complet dans ce secteur.

Pour une intermodalité air/fer à très court terme

Il est possible d'établir dès à présent un système léger de liaison entre la gare de Massy-TGV et l'aéroport, à savoir une navette routière sans arrêt intermédiaire dédiée aux voyageurs TGV. Distinct du service assuré actuellement par la ligne 91-10 d'Albatrans, il serait partiellement soustrait aux aléas de la circulation en empruntant les sites réservés aux bus qui sont à l'étude sur des voiries communales ou départementales, ainsi que, dans la mesure du possible, les voies internes de l'aéroport. Il desservirait les aérogares d'Orly Ouest et d'Orly Sud au plus près des salles d'embarquement et d'arrivée et disposerait d'un matériel adapté aux voyageurs avec bagages, avec une aide à la manutention des bagages par le conducteur. Il serait coordonné avec les heures d'arrivée et de départ des TGV à Massy. Les billets TGV incluraient la correspondance Massy-aéroport d'Orly.

Une gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges

Le tracé C est intéressant en matière d'aménagement du territoire régional, mais est le plus coûteux. De plus, il allonge certains trajets province-province. Il est difficile à justifier pour un trafic TGV inter-secteurs de 4 trains maximum par heure et par sens. Seul son couplage avec la future LGV POCL donnerait un intérêt à cette solution. Notre préférence va donc au tracé par Villeneuve-Saint-Georges.

Il semble possible de réaliser pour un coût raisonnable une gare en aérien le long du viaduc de la Grande Ceinture, surplombant le triage de Villeneuve-Saint-Georges, en anticipation de l'interconnexion Sud. Pour 4 quais de 490 m de long, il faudrait certes refaire le viaduc. Son emplacement dans le triage limite toutefois les difficultés et offre des possibilités intéressantes d'aménagement autour de la gare TGV, d'autant plus que la diminution des activités de triage, que l'on peut déplorer par ailleurs, libère de la place. Il faudrait bien évidemment une correspondance verticale avec le RER D. Elle suppose le déplacement de la gare actuelle de Villeneuve-Triage.

En revanche, la gare centrale de Villeneuve-Saint-Georges n'est pas adaptée pour en faire une gare TGV : saturée, trop petite, dans un espace géographique réduit, avec des accès routiers (bus, voitures, taxis) exécrables du fait des embouteillages chroniques de la N6 et du pont de franchissement de la Seine.

L'interconnexion Sud en deuxième étape

L'AUT considère que les liaisons entre l'Ouest de la France et la région lyonnaise n'ont pas vocation à passer systématiquement par l'Ile-de-France. L'amélioration du réseau ferroviaire transversal doit être menée parallèlement. Pour autant, l'aménagement de la ligne existante sera insuffisant à moyen terme vu la croissance probable des trafics.

Cela étant, nous écartons les scénarios A et C. La desserte d'Orly par une ligne TGV passant près des aérogares est séduisante en termes d'intermodalité air/fer, mais le coût d'une gare souterraine est très élevé (estimé à 650 M€). Une gare TGV en surface à Rungis La Fraternelle ou Pont de Rungis présente un coût plus modeste et permet une intermodalité correcte, puisque le temps de correspondance entre gare TGV et aérogares est estimé à 10 minutes (par Orlyval ou la ligne 14 prolongée). De plus, si le métro du Grand Paris ou Orlyval relie à l'avenir l'aéroport à la gare de Massy-TGV, l'intérêt même d'une gare TGV à proximité immédiate des aérogares peut être remis en cause.

C'est pourquoi le scénario B nous semble le meilleur en termes de rapport qualité/prix, ou idéalement un scénario B+ qui serait en souterrain de Massy au Cor de Chasse (entre Orly-Ville et Les Saules), puis jumelé à la ligne existante.

Concernant le raccordement entre la ligne classique venant de Versailles (ou une éventuelle future rocade LGV d'interconnexion Ouest) et la LGV d'interconnexion Sud, il nous semble possible

de réaliser celui-ci en surface à Massy au lieu de lourds investissements en raccordements souterrains à Wissous comme envisagé.

Quelle que soit la solution retenue, le maintien de la desserte de Massy par tous les TGV inter-secteurs est indispensable, car ce pôle multimodal de la banlieue sud, où convergent les RER B et C, va encore se renforcer dans les prochaines années (tram-train Versailles-Massy-Evry, suite du TCSP vers Saclay, TCSP vers la zone d'emplois de Courtabœuf-Les Ulis, etc.).

Une réflexion sur l'avenir d'Orlyval serait utile. Sa vocation actuelle, desservir Orly depuis Paris, n'aura plus de sens après le prolongement de la ligne 14 à Orly. L'AUT suggère d'en faire alors un moyen supplémentaire de développement des services de banlieue à banlieue : Orlyval pourrait être prolongé à l'ouest à Massy, à la place d'Antony, rendant la gare TGV d'Orly peu pertinente, et à l'est jusqu'à une gare RER D de Villeneuve-Saint-Georges, en assurant une correspondance avec le RER C à Villeneuve-le-Roi. Ce projet, dont la faisabilité reste à étudier, rendrait service à beaucoup d'usagers quotidiens par le jeu des correspondances.

Financement

On ne peut qu'être sceptique sur le financement du projet d'interconnexion Sud en considérant :

- l'importance de l'investissement envisagé (de 1,5 à 3,4 milliards d'euros),
- l'état délicat des finances publiques (Etat et collectivités territoriales),
- la situation financière dégradée de RFF, maître d'ouvrage du projet, plombée par sa dette historique,
- le nombre de projets intéressants le réseau TGV en France, même si leurs justifications sont inégales,
- les besoins de renouvellement du réseau ferré existant, pour lesquels il manque près d'un milliard d'euros par an d'après le président de RFF lui-même.

L'Etat devra donc clarifier rapidement les moyens qu'il compte affecter à ce projet.

Conclusion

Plutôt qu'un unique grand projet dédié au TGV, dont la réalisation est incertaine vu son rapport coût/avantages, l'AUT souhaite que soient décidées plusieurs étapes d'amélioration progressive, à la fois pour l'intermodalité air/TGV, pour le trafic TGV en Ile-de-France, et pour le développement des transports en commun de banlieue à banlieue. L'accessibilité régionale du pôle d'Orly-Rungis est en effet un enjeu au moins aussi fort que la desserte de l'aéroport d'Orly par TGV.



courrier

Histoire d'un usager qui voulait aller au Bourget...

Dimanche 26 juin à 10h44, station de bus 152, Porte de la Villette, il est inscrit 3 bus sur 4 pour aller au Bourget suite à manifestation ; à 10h59, le conducteur d'un 150 conseille de prendre un 152 à Fort d'Aubervilliers ; à 11h11, je suis au Fort, où il est inscrit 1 bus sur 4 pour Le Bourget suite à manifestation ; à 11h31, un 152 apparaît et le conducteur annonce que c'est son terminus, qu'un autre va arriver à une heure inconnue et que si on n'est pas content, on peut téléphoner à un N° à 4 chiffres ; à 11h43, me revoilà à Porte de la Villette où il est inscrit 1 bus sur 4 pour Le Bourget suite à manifestation ; à 11h44, je décide de rentrer chez moi.

Hervé Lerner

La gare de Montfort-l'Amaury pas accessible le dimanche

Je tiens à vous relater une mésaventure symptomatique du peu de considération porté aux personnes à mobilité réduite. Raccourant ma fille, son mari et leur bébé ce dimanche à la gare de Montfort (avec poussette et bagages), nous avons eu l'idée saugrenue de vouloir utiliser les ascenseurs réservés aux personnes à mobilité réduite. A notre grande surprise, le responsable SNCF présent nous a dit que les ascenseurs ne fonctionnaient pas le dimanche... parce que la société de maintenance n'assurait pas de service ce jour-là, et que la SNCF ne voulait prendre aucun risque de voir des gens bloqués dans les ascenseurs !

Cette explication, que n'aurait pas reniée Courte-line, nous a plongés dans l'hilarité, mais que se serait-il passé si un passager en fauteuil roulant s'était présenté ? Aurait-il dû attendre jusqu'à lundi matin ? (La SNCF) communique sur l'attention qu'elle porte aux personnes à mobilité réduite. Il faudrait peut-être commencer par rendre opérationnelles 7j/7 les installations réalisées en leur faveur.

Jean-Jacques Maillard

Gestion des travaux entre Joinville-le-Pont et Boissy-Saint-Léger

Je prends tous les jours le RER A entre Parc de Saint-Maur et La Défense. Depuis le 9 juillet, je subis ¾ d'heure de trajet en plus du fait de la gestion calamiteuse du transfert des passagers à Joinville. A-t-on pensé aux règles de sécurité ? Et aux personnes à mobilité réduite ou avec bagages ? Quel capharnaüm lorsque deux trains arrivent en gare, un de Paris et une navette venant de Boissy ! (...)

La gentillesse du personnel n'excuse en rien la désinvolture dont fait preuve le transporteur.

Jacques Berthoas

RER C : LA DERNIÈRE SEMAINE DE L'ANNÉE MIEUX TRAITÉE.

En 2007, le STIF, constatant qu'il y a encore beaucoup de monde dans les transports franciliens début juillet, avait demandé à la SNCF de reporter le service allégé de la deuxième semaine de juillet à la dernière semaine de l'année, entre Noël et le jour de l'an. Curieusement, la SNCF avait mis en oeuvre dans cette période le service du samedi sur le RER C. Or l'offre du samedi est plus faible que celle d'un jour ouvrable d'été et certains trains sont courts. Du coup on a pu constater des surcharges... L'AUT et le comité CIRCULE ont alerté la SNCF et le STIF sur cette situation. Après analyse, le STIF a indiqué que la SNCF avait modifié l'offre « unilatéralement » et que sa demande initiale serait appliquée à partir de décembre 2011.

COMITÉ DE PÔLE DE BOBIGNY-PABLO PICASSO.

La 3^e réunion du Comité de pilotage de ce pôle s'est tenue le 24 juin 2011. Un membre de l'AMUTC (Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs) y représentait l'AUT. Comprenant tous les partenaires impliqués dans la démarche depuis 2007, la réunion avait pour objectif de présenter la phase 1 de l'étude menée sur le pôle et de débattre des scénarios d'aménagement proposés.

Inscrit au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, ce Comité de pôle, lancé le 10 février 2005 par délibération du Conseil municipal, a permis l'élaboration d'un projet qui préserve une qualité d'échange multimodal et met en relief une place urbaine, nouvel espace public en centre-ville. Le projet de réaménagement du pôle Pablo Picasso doit aboutir à la signature d'un « contrat de pôle » partagé, assurant l'insertion urbaine d'un double terminus du tramway T1.

La Ville est très attentive à ce que les études d'insertion de cette coupure prennent en compte les « composantes techniques » autant

que les « composantes urbaines », du fait que ce pôle représente un espace public majeur situé au cœur de la ville. Elle compte sur la réelle prise en compte des objectifs exprimés dans le cahier des charges de l'étude, à savoir :

- maintenir le haut niveau de qualité d'échange entre modes de transport, notamment entre le métro et le tramway ;

- créer un espace public de qualité et améliorer l'accessibilité et la lisibilité du pôle, s'agissant notamment des circulations douces ;

- développer la vie locale autour du pôle, notamment concernant les enjeux commerciaux et les services de proximité ;

- développer le lien avec le centre-ville, l'avenue Paul Vaillant-Couturier, la Préfecture et le Centre commercial, et garantir la faisabilité de l'axe nord-sud devant relier le centre-ville au parc de la Bergère, au canal et à la RN 3.

Pour cela, trois scénarios sont proposés et discutés en séance :

- un scénario 8, avec un terminus Ouest sur le boulevard Maurice Thorez, entre la résidence des Sablons et le centre commercial, et un terminus Est sur la rue Carnot, entre la résidence Pablo Picasso et le bâtiment René Cassin ;

- un scénario 9, avec un terminus Ouest sur la rue Pablo Picasso, entre la résidence des Sablons et le bâtiment voyageurs du métro, et un terminus Est au sud du pôle, le long du bâtiment de la Trésorerie générale ;

- un scénario 5bis, prévoyant deux terminus regroupés au sud du pôle, le long du bâtiment de la Trésorerie générale.

Suite aux divers échanges de vues, les décisions suivantes ont été prises :

- le scénario 5ter, variante du 5bis, est retenu pour être approfondi en phase 2 de l'étude ;

- un groupe de travail modes doux, avec des représentants des riverains, est mis en place ;

- une réunion sera montée avec l'Etat concernant l'évolution de ses propriétés foncières (notamment la Trésorerie générale).

Les pôles multimodaux aux portes de Paris

L'AUT s'est engagée à réaliser pour la Ville de Paris un dossier sur quelques grands pôles d'échange aux portes de la capitale. Ce document doit être rendu au cours du premier trimestre 2012. Le projet consiste à étudier la qualité et la fonctionnalité des correspondances à ces entrées importantes dans Paris.

Pour commencer, nous avons retenu les six portes suivantes : Orléans, Saint-Cloud, Bagnolet, Vincennes (cours de Vincennes), La Chapelle, Aubervilliers. Cette liste n'est cependant pas exhaustive : si des volontaires souhaitent s'investir dans l'étude d'un autre pôle, ils le peuvent.

Le travail se déroulera en deux temps : d'abord, nous établirons un « état des lieux », puis nous ferons des propositions de réaménagement du point de vue de l'utilisateur. Il faudra ensuite rassembler les contributions pour en faire un dossier complet.

A l'instar du dossier sur les taxis parisiens rédigé par l'AUT (mars 2011), l'étape initiale prendra la forme d'une enquête menée sur place auprès des usagers des transports, des commerçants et des transporteurs. Le pilote de cette opération des Pôles, Adrien Delassus, rédige actuellement un questionnaire qui servira de support pour collecter les informations de base sur les critiques et les attentes des différentes catégories d'usagers.

Dès septembre donc, et pour les quelques mois suivants, nous aurons besoin de bénévoles parmi nos adhérents pour mener les enquêtes sur le terrain, mais aussi pour d'autres tâches, telles que prendre des photos, faire de la rédaction, de la mise en page, etc.

Si vous avez un peu de temps et que vous êtes intéressé à vous joindre aux responsables qui ont déjà accepté de participer à ce travail, n'hésitez pas à contacter l'AUT par courriel, téléphone ou courrier.

ça roule...

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 : PREMIERS CRÉDITS. Le financement des études préparatoires au prolongement à Val-de-Fontenay (avec stations intermédiaires aux Rigollots et à Fontenay Centre) a été inscrit dans une Convention spécifique transport entre l'Etat et la Région. Ce n'est certes qu'une toute première étape, mais ce projet de prolongement, qui a fait l'objet de fortes réticences de la RATP, prend désormais un caractère officiel.

LE T ZEN 1 SÉNART-CORBEIL EN SERVICE. Début juillet a été mis en service le site propre de la ligne de bus T Zen 1 entre Corbeil RER et Lieusaint-Moissy RER, avec notamment la desserte du centre commercial Carré Sénart. Cette ligne bénéficie d'une amplitude de service de 5h à 23h30 tous les jours. C'est l'aboutissement d'un long processus depuis la concertation en 2001, qui prévoyait initialement un tramway, puis un « trambus » électrique. Au terme de 82 M€ de travaux, les deux tiers du parcours de 15 km sont en site propre, mais le reste emprunte notamment la Francilienne, qui est en travaux jusqu'à fin 2012. Du coup, la desserte est effectuée en navette aux heures de pointe avec rupture de charge à la fin du site propre. De quoi faire regretter aux usagers que celui-ci n'ait pas été réalisé jusqu'à Corbeil faute de financement...

LE BUS 393 ENFIN EN SITE PROPRE ET LA LIGNE 8 PROLONGÉE. C'est le 10 septembre que doit être mis en service le site propre allant de la gare RER de Sucy-Bonneuil au Carrefour Pompadour. La ligne RATP 393 l'empruntera puis utilisera le site propre du TVM jusqu'au Carrefour de la Résistance à Thiais. Elle sera en correspondance avec la nouvelle station de métro « Créteil Pointe du lac » de la ligne 8 qui sera ouverte le 8 octobre. Ces deux projets, dont la concertation remonte à avril 2000, ont coûté environ 100 M€ chacun. A cette occasion, les lignes de bus 104, 117 et 308 sont modifiées et une ligne 293 est créée. Des changements concernent aussi les lignes 40-21, 40-23 (SE-TRA) et K (STRAV), qui n'auront plus d'interdiction de trafic local à Créteil en contrepartie d'un report de leur terminus.

ça cale...

FICHES HORAIRES À AMÉLIORER. Si on choisit l'option « Fiches horaires » sur le site transilien.com, les horaires n'apparaissent généralement pas à l'écran dans l'ordre strictement chronologique : ils sont répartis en quatre tableaux où on trouve d'abord les premiers trains de la journée, puis, juste en dessous, ceux de l'après-midi, et ensuite, après un intervalle, les trains de la mi-journée et, juste en dessous à nouveau, les trains de soirée. Le candidat voyageur néophyte, ne voyant pas d'emblée les deux derniers tableaux, peut légitimement penser qu'il y a de gros trous dans la desserte et renoncer à emprunter le rail... Cette étrangeté résulte vraisemblablement d'une adaptation insuffisante au support informatique de fiches papier « en accordéon » où la totalité des services d'une journée peut apparaître en continu de gauche à droite. Les années passent, et cette présentation très peu intuitive pour l'utilisateur n'a toujours pas été améliorée.

RER À GARE DU NORD : LA VALSE HÉSITATION DES VOIES DEDIEES. Depuis des années, les voies de la gare souterraine étaient dédiées, les unes au RER D et les autres au RER B. En 2009, la SNCF et la RATP se sont dit qu'il serait pertinent de mieux répartir les trains pour fluidifier la circulation, vu que le RER B compte 20 trains par heure en pointe contre 8 seulement pour le RER D. Ainsi les voies sont devenues indifférenciées et les RER B et D sont mis à quai sur l'une ou l'autre voie. Ce serait devenu intuitif avec le temps pour les usagers, sauf que la signalétique n'a pas été modifiée : depuis la surface jusqu'aux quais, tous les panneaux continuent à nous « piloter » vers les voies 41/44 pour le RER D et 42/43 pour le B. Sur les quais, c'est la valse des missions : une mission B ou D passe de la voie 41 à la 43 pour y retourner 15 secondes plus tard... Le plus souvent – vu la plus grande fréquence – les deux voies attendent des missions RER B, d'où un embrouillamini invraisemblable, ça rouspète, ça se bouscule, ça cherche en vain de l'info. Un effort sur la signalétique fixe, les annonces sonores et les écrans Infogare, ainsi que la présence de personnel, ne seraient pas du luxe.

TRAM-TRAIN MASSY-ÉVRY : ET LES VÉLOS ? Aujourd'hui, la branche Juvisy-Versailles du RER C est très utile pour les cyclistes qui transportent leurs vélos dans le train. Par le jeu des correspondances, ce service concerne une vaste zone autour des gares de l'axe, s'étendant du pôle Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'à Évry et au-delà dans la zone rurale, particulièrement en fin de semaine. Le remplacement du RER C par un tram-train entre Massy et Épinay-sur-Orge créerait une coupure dans ce service si le tram était inaccessible aux vélos. L'AUT et MDB demandent que le matériel roulant du tram-train soit aménagé pour permettre l'embarquement des vélos au moins aux heures creuses et le week-end, comme c'est le cas à Mulhouse par exemple.

Tarification : l'impasse ?

Le traditionnel changement de tarifs du 1^{er} juillet a été marqué par la suppression de la zone 6 pour les 130 000 abonnés concernés. L'économie réalisée est sûrement appréciée, mais sera vite oubliée si la qualité de service continue de se dégrader sur le réseau ferroviaire et si l'offre bus en grande couronne reste rachitique.

Cette mesure ne masque pas le fait que la grande majorité des abonnés ont subi une hausse de 2,7% (qui fait suite aux 3.9% de 2010). Mais c'est l'augmentation supérieure à 4% pour les usagers utilisant des tickets qui est la plus incompréhensible. Certains considèrent que cela concerne surtout des touristes qui « peuvent payer », mais les occasionnels sont aussi des personnes âgées, des chômeurs, des mères au foyer, etc. qui payaient déjà beaucoup plus cher que les abonnés. Par exemple, sur la base de 20 A/R par mois, un abonné Meaux-Paris paie chaque trajet 2,75 € (1,37 € pour la plupart compte tenu du remboursement de la moitié par l'employeur), alors que l'occasionnel doit payer 7,40 € (2,7 fois plus hors remboursement).

Ces choix tarifaires laissent craindre des décisions encore plus irrationnelles pour 2012, vu la promesse électorale de la zone unique à laquelle s'accrochent certains élus EELV. Cette mesure suppose d'importantes recettes nouvelles pour que le tarif unique soit acceptable pour tous les usagers. Or ce n'est pas la légère hausse du versement transport accordée par le gouvernement (mais lissée sur 3 ans) qui va suffire. Il est peu probable que les collectivités augmentent fortement leur contribution au STIF. On voit mal par exemple la ville de Paris payer davantage pour que ses administrés paient leurs transports plus cher...

Si on devait, en 2012, aller à marche forcée vers une seule zone, ou même deux, ce serait bien les usagers qui devraient payer. Il y aurait alors beaucoup de perdants par rapport aux gagnants. La flambée du prix des tickets t+ et origine-destination, que certains envisagent sérieusement, aggraverait l'injustice du système actuel. Il y a d'autres évolutions tarifaires plus justes et moins coûteuses que la zone unique. L'AUT a formulé un certain nombre de propositions comme la correspondance bus-métro avec le même ticket, le complément de parcours pour les abonnés voyageant ponctuellement au-delà des zones souscrites et la création de tickets « famille » ou « petits groupes ».

Il faut tenir compte aussi des besoins de financement pour les nouvelles infrastructures et pour la nécessaire poursuite des renforts d'offre sur les réseaux existants. Rien que pour y faire face, certains analystes estiment que les tarifs devront augmenter bien au-delà de l'inflation dans les prochaines années.

Avec le vote du budget en décembre prochain, le STIF est au pied du mur pour adapter intelligemment la tarification tout en préservant ses recettes pour renforcer l'offre.

Marc Pélissier ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23 — fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

Plan de mobilisation : premiers financements

Le 26 septembre dernier, une « convention particulière État-Région relative à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports collectifs » a été signée en présence de Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, Maurice Leroy, ministre chargé du Grand Paris et Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional. Elle prévoit un financement de 2,8 milliards d'euros (dont 1,08 par l'État) en vue d'accélérer ce qu'envisageaient déjà le contrat de projets 2007-2013 (CPER) et le plan espoir banlieues (PEB), et de lancer des opérations complémentaires.

C'est une avancée importante puisque la somme prévue fait plus que doubler les crédits transports du CPER de 2007 (2,6 milliards d'euros). Mais c'est un trompe l'œil : une bonne part ne concerne pas des opérations nouvelles puisque, dans la part de l'État, sont comptés pour plus de la moitié des crédits restant à engager du CPER et du PEB et pour 20% les crédits liés à l'actualisation et aux surcoûts. Il reste environ un milliard, réparti en priorité sur les RER avec 280 M€ pour le RER C et 387 M€ pour EOLE à l'ouest. Le RER C, qui n'avait obtenu que 13 M€ au CPER, est le grand gagnant. Mais la réussite dépendra de la capacité de RFF et de la SNCF d'engager ces crédits d'ici fin 2013.

Pour le RER D, il y a un simple rappel des crédits pour les travaux en cours d'ici 2014 et 20 M€ d'études pour une étape ultérieure. La suite du TCSP Massy - Saclay bénéficie de 55 M€, ce qui boucle son financement. Les autres projets doivent se contenter d'engagements sur des études et des tranches de travaux. Ainsi la Tangentielle Nord (phase 2) obtient 88 M€ (et 107 M€ en liste complémentaire si d'autres projets ne dépensent pas leurs crédits), alors que le besoin est de près de 500 M€ à court terme. Il serait choquant que cette rocade maintes fois promise soit encore retardée.

Divers autres projets obtiennent des crédits, comme la ligne 11 du métro (50 M€), le T3 à Porte d'Asnières (80 M€), la 2^{ème} phase du T7 jusqu'à Juvisy (30 M€), le T1 à Val-de-Fontenay (30 M€), Sénart - Evry 2^{ème} phase (10 M€), les pôles d'échanges de Versailles Chantiers (10 M€) et de Juvisy (20 M€), le TCSP RN20 Massy - Arpajon (10 M€).

Enfin, 25 M€ sont prévus pour des études de faisabilité en vue du prochain CPER. On y trouve du lourd : sextuplement Paris-Juvisy, doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord, rocade ferrée de moyenne couronne, schémas directeurs RER A et B sud, etc.

On voit bien qu'il ne s'agit que d'un début et que l'effort devra être confirmé à partir de 2014.

Marc Pélissier ■

Métro : des prolongements bien longs à venir...



A l'occasion de l'ouverture de la 301^{ème} station de métro, Créteil Pointe du Lac sur la ligne 8, l'AUT fait le point sur les projets de prolongements de lignes de métro, qu'il soient en travaux, en études ou dans les cartons. Le constat d'une progression très lente des dossiers passés laisse perplexe sur l'avancée des prolongements à l'étude, tout comme sur le calendrier de la rocade métro « Grand Paris Express ».

De nombreux prolongements de métro sont réclamés par les élus locaux ou les habitants. Même si certains sont discutables, il y a de réels besoins de desserte de quartiers denses, notamment afin d'accompagner les projets d'urbanisation. Il y a également un intérêt à compléter le maillage du réseau de transport et à rejoindre les rocades existantes ou en projet. Le passé récent montre que le rythme de réalisation est bien faible : sur les cinq dernières années, 3 stations seulement ont été ouvertes : Olympiades sur la ligne 14 en juin 2007 (160 M€ pour 1,9 km) et Les Agnettes et Les Courtilles sur la ligne 13 en juin 2008 (158 M€ pour 1,5 km). A ce jour, 2 prolongements sont en travaux, 2 en études détaillées et beaucoup sommeillent encore. Voyons cela en détail.

M4 à Bagneux : à petite vitesse...

Le prolongement vers le sud de la ligne 4 est envisagé depuis plus de 30 ans. Trois stations sont prévues : Mairie de Montrouge, Verdun (sur la commune de Montrouge) et Mairie de Bagneux. Inscrit au Contrat de plan 1994-1998, ce n'est qu'en 2001 que la concertation a débuté, et la déclaration d'utilité publique

sur l'ensemble du projet date de 2005. Enfin, en 2006, les travaux démarrent. Ils vont durer 70 mois avant l'ouverture de la première station prévue fin 2012, à 820 mètres du terminus actuel, pour un coût proche de 200 M€. La RATP attend 38 000 voyageurs supplémentaires. Le matériel de la ligne 4 (MP59) sera remplacé par celui de la ligne 1 (MP89), donc il n'y a pas de financement à prévoir.

Une fois la station Montrouge mise en service, les travaux de prolongement vers les deux autres stations devaient débuter. C'était sans compter sur la bévée commise par la ville de Montrouge, qui a délivré un permis de construire au droit de la station Verdun avec trois niveaux en sous-sol. Ajoutons à cela les carrières présentes dans ce secteur, ce qui oblige la RATP à refaire des études, à abaisser le niveau du tunnel et à reconstruire une partie d'un bâtiment industriel. En conséquence, une nouvelle enquête publique doit se tenir prochainement, et le coût estimé pour ce deuxième tronçon de 1500 mètres atteint 376 M€. Les travaux débutant en 2014, Bagneux sera desservie seulement fin 2019.

La ligne 4 est la seule en correspondance avec tous les métros et les RER, ●●●

●●● Métro : prolongements bien longs...

y compris le Grand Paris Express à Bagneux. Un pôle bus est prévu également à ce terminus. Qu'advient-il de celui de la porte d'Orléans ? Les usagers veulent être consultés et l'AUT prépare des propositions pour son aménagement.

M12 au nord : tunnelier en action

Le projet visant à prolonger la ligne 12 de Porte de la Chapelle à Mairie d'Aubervilliers avec 3 stations nouvelles a été inscrit en 2000 au CPER. Faute de financement suffisant, un phasage a été décidé. Ainsi, seule la 1^{ère} station (Proudhon-Gardinoux, renommée Front Populaire) sera ouverte fin 2012. Heureusement, le creusement au tunnelier jusqu'à Mairie d'Aubervilliers a été acté dans la 1^{ère} phase, ce qui était indispensable vu les coûts importants de montage et démontage qu'implique la réalisation au tunnelier. Cependant, la 2^{ème} phase comprenant l'équipement des voies et la construction des 2 autres stations n'a pas été menée en parallèle. Du coup, elle nécessitera 5 années supplémentaires, sous réserve que l'Etat apporte l'ensemble des crédits nécessaires. Il doit en effet payer seul ce projet pour compenser l'avance faite par la Région sur d'autres projets.

M14 à Mairie de Saint-Ouen

Ce prolongement de la ligne 14 via Porte de Clichy doit permettre de désaturer en partie la ligne 13. Après la concertation début 2010, les études ont avancé et l'enquête publique aura lieu début 2012. Si la réalisation d'une station à Pont Cardinet est actée, la station Rome semble abandonnée malgré le grand intérêt d'une correspondance avec la ligne 2 pour désaturer davantage la ligne 13. Même si le plan de financement existe, sur la base d'un milliard d'euros des collectivités et de la Société du Grand Paris, il faut rester prudent car le coût de l'infrastructure a déjà été revu à la hausse de 20 %. Il faut aussi prendre en compte le coût du matériel roulant, sachant que la RATP juge maintenant trop compliqué l'allongement des rames actuelles de 6 à 8 voitures, indispensable pour faire face à la hausse prévisible du trafic (alors que cette possibilité d'allongement avait été mise en exergue lors

de la création de la ligne...). Il faudrait donc racheter des rames de 8 voitures neuves et trouver un point de chute pour les rames actuelles...

M11 à Rosny Bois-Perrier RER

Le vieux projet de prolongement de la courte ligne 11 à l'est (via Romainville et l'Hôpital de Montreuil) commence à prendre forme avec la concertation qui a eu lieu en septembre 2010 et plus récemment son inscription dans la convention particulière Etat-Région relative au plan de mobilisation transports. Si la poursuite des études est actée sur la base du tracé via Londeau-Domus, le risque d'un phasage du projet à Montreuil n'est pas écarté, puisque c'est ce qui apparaît dans l'accord Etat-Région du 29 janvier 2011. Cela représenterait pourtant des coûts frustratoires de 80 M€ pour construire un dépôt-atelier provisoire.

M1 à Val-de-Fontenay

Le projet défendu par l'association "Métro aux Rigollots", membre de l'AUT, consiste à prolonger la ligne 1 de Château-de-Vincennes à Val-de-Fontenay avec deux stations intermédiaires, Carrefour des Rigollots et Fontenay-Plateau. Cette opération doit permettre de mieux desservir les quartiers des Rigollots, à la limite de Vincennes et de Fontenay-sous-Bois, et du Plateau à Fontenay, proche de Montreuil (quartiers des Grands Pêcheurs et des Ruffins), et aussi de mailler la ligne 1 avec le pôle intermodal de Val-de-Fontenay (33 000 entrants RER par jour). Celui-ci constitue le principal nœud de transports en commun de l'Est Parisien avec le RER A (branche de Marne-la-Vallée, la plus chargée), le RER E (branche de Tournan, la plus chargée aussi), 8 lignes de bus plus 2 Noctilien et, à terme, le tramway T1 prolongé et la rocade Grand Paris Express. Ce prolongement procurerait un nouvel itinéraire d'accès à Paris pour les voyageurs arrivant par les deux lignes de RER, en utilisant les capacités disponibles de la ligne 1 entre Château-de-Vincennes et Gare-de-Lyon. Les études relatives à ce projet viennent d'être inscrites à la convention transports Etat-Région, mais il semble que l'Etat rechigne déjà à financer sa part...

Dans les cartons

De nombreux autres projets de prolongements du métro existent, notamment ceux du SDRIF de 2008 et d'autres apparus depuis. On peut citer ceux qui semblent encore dans les tuyaux :

M9 à l'Hôpital intercommunal de Montreuil, afin d'être en correspondance avec la ligne 11. Ce projet, soutenu par l'AMUTC, pourrait se faire à la suite du prolongement de la ligne 11 avec le même tunnelier ;

M10 à Ivry Gambetta ;

M12 à Issy-Ville, assurant la correspondance avec le Grand Paris Express ;

M14 à Orly (pilote par la SGP).

A contrario d'autres semblent remis à (beaucoup) plus tard :

M1 à La Folie semble en suspens vu les nombreux projets dans ce secteur ;

M4 à Mairie de Saint-Ouen ;

M5 à Place de Rungis ;

M7 au Bourget RER ;

M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis ;

M12 à la Courneuve-Six Routes (maillage avec le RER B à la gare de La Courneuve-Aubervilliers) ;

M13 à Stains La Cerisaie d'une part (maillage avec la Tangentielle Nord) et au Port de Gennevilliers d'autre part.

La plupart de ces projets ont un trafic potentiel qui justifie leur réalisation, avec des effets sensibles de désaturation de la voirie et des lignes de bus du secteur. Mais certains projets sont précisément remis en cause du fait de l'afflux qu'ils risquent de provoquer sur des lignes déjà bien chargées (M13 au nord par exemple). Il faut aussi prendre en compte la longueur des lignes qui ne doit pas s'étendre sans limite, au risque de dégrader l'exploitation. A cet égard, la ligne 8 semble avoir atteint sa configuration définitive.

Mais ce qui risque de limiter les prolongements de métro à l'avenir, c'est sans doute paradoxalement le Grand Paris Express et le plan de mobilisation. Malgré les milliards d'euros annoncés, hormis la ligne 14 incluse dans le premier, et les lignes 4, 11 et 12 incluses dans le second, il n'y a pas de financements identifiés d'ici 2020 pour d'autres projets.

De plus, la lourdeur des procédures, qui sont grosso modo les mêmes pour un prolongement d'un kilomètre ou de dix, ont pour conséquence que tous les projets qui ne sont pas déjà en cours ne verront pas le jour avant 2020 dans le meilleur des cas. L'extension des lignes de métro restera donc vraisemblablement un long chemin de croix. Si vous voyez une publicité d'un promoteur immobilier qui vante une future station de métro à proximité, mieux vaut donc vérifier à deux fois avant de signer...

Les projets en phase d'études détaillées ou en travaux

Ligne	Terminus créé	Nombre de stations	Distance (km)	Coût de l'infrastructure (M€)	Concertation	Mise en service annoncée
4	Mairie de Montrouge	1	1,5	170	2001	fin 2012
4	Bagneux	2	2	376		2019
8	Créteil Pointe du Lac	1	1,8	83	2000	oct. 2011
11	Rosny Bois Perrier	6	5,7	820	2010	2019
12	Front Populaire	1	1,3	220	2001	fin 2012
12	Mairie d'Aubervilliers	2	2,5	172		2017
14	Mairie de Saint Ouen	4	5,8	1200	2010	2017



courrier

Le bruit, ce fléau moderne

Je vous fais part de l'agacement causé par les annonces sonores de la RATP, essentiellement dans le métro et le RER, mais le bus et le tram y viennent aussi. J'ai parlé de ce sujet avec des personnes d'âges différents, des vieux comme des jeunes sont exaspérés. Les voyageurs ont continuellement les tympans rebattus par des messages en 3 ou 4 langues, souvent avec un fort niveau sonore. (...)

La majorité de ces annonces (fermez vos sacs, attention à la marche, nous vous rappelons que ceci est interdit, que cela est obligatoire, etc.) sont dictées par une dérive sécuritaire et il n'y a pas une once de réflexion intelligente derrière. Sinon, les gens qui nous infligent ce traitement comprendraient que l'opposé du but visé sera atteint : lorsque tout le monde aura trouvé le moyen de se protéger du bruit, [l'annonce d'un] événement réellement grave [ne sera pas entendue]. (...)

Cas typique ce matin : la ligne 5 était fortement perturbée, mais au lieu de bénéficier d'un message d'information utile, on avait droit en continu aux mêmes inepties multilingues ! (...) Le métro m'agresse et me nuit autant que le faisaient les fumeurs ; il est d'ailleurs prouvé que les nuisances sonores ont un effet délétère. (...) Je ne vois guère qu'une organisation comme la vôtre pour essayer de ramener un minimum de bon sens dans cette escalade d'abrutissement généralisé.

Michel Garcia

Les personnes âgées pénalisées

Avec stupéfaction, j'ai appris que les titulaires des cartes Emeraude et Améthyste devaient désormais composer les coupons de celles-ci. Or ce sont des personnes âgées qui les utilisent. Il est dit que cette nouvelle obligation est un « geste simple ». Est-ce si sûr lorsque, affligé d'une vue défaillante, il est difficile, voire impossible, de localiser la fente de l'appareil de compostage, et que l'arthrose et les rhumatismes rendent très pénible la tenue de ce coupon pendant la montée ? Lorsqu'on utilise une canne et que, venant de faire ses courses, on a les deux mains prises, il faudra [pour faire ce geste] prendre le risque de chuter, en raison de l'instabilité des bus, aggravée souvent par la conduite brutale des conducteurs. Pour rejoindre une place assise, on doit affronter la vindicte compréhensible des autres voyageurs, retardés par notre lenteur à souscrire à cette obligation. La justification de cette mesure serait de connaître la fréquentation des lignes de bus. Si tel est le cas, il faut remplacer ces cartes par des cartes « Navigo », plus faciles à composer.

Bernadette l'Impaler

L'AUT À LIMOGES. Les 22 et 23 septembre, quinze membres de l'AUT ont effectué un voyage d'étude à Limoges, qui comprenait deux visites techniques. Il y avait d'une part celle de l'usine Texelis, spécialisée dans la conception et la réalisation de systèmes complets de transmission de puissance (ponts, essieux, réducteurs, etc.) destinés à des véhicules de transport public (métros, tramways, bus), à des engins de chantiers et à des véhicules militaires ou de lutte contre l'incendie. Alstom et Bombardier figurent parmi ses principaux clients, et des métros roulent sur essieux Texelis à Paris, Lyon, Montréal, Mexico ou Santiago du Chili.

Et d'autre part la visite du Centre d'exploitation des Transports en Commun de Limoges (TCL), qui se caractérisent par l'importance du rôle des trolleybus (5 lignes contre 17 lignes de bus, mais qui assurent 50 % du trafic). Ceux-ci constituent l'image de marque du réseau, qui n'a aucune intention d'y renoncer. La production des Cristalis étant arrêtée, la suite du renouvellement du parc fera appel à des trolleybus suisses, de plus grande capacité car articulés.

Nos pérégrinations dans la ville nous ont permis de constater que celle-ci n'est guère favorable aux piétons et cyclistes (la traversée des grands carrefours est souvent difficile) et les sites propres de TC sont peu nombreux, implantés là où ils dérangent le moins les voitures et non là où ils seraient les plus utiles... En outre, la station centrale des transports urbains départementaux (place Churchill) est loin de la gare SNCF, à laquelle la relie toutefois une ligne de trolleybus.

La partie touristique du voyage nous a conduits au très beau Musée des Beaux-Arts de la ville, implanté dans l'ancien palais épiscopal et récemment rénové, à la cathédrale gothique et à un ancien four à porcelaine, en empruntant des rues bordées de nombreuses maisons à colombages.

BUS DÉTOURNÉ : LES USAGERS SONT PÉNALISÉS. Le Mobilien articulé 62 est détourné dans le 14^{ème} arrondissement depuis le 12 septembre jusqu'à fin juin 2012 dans le sens

est-ouest. Depuis le métro Alésia jusqu'à la limite du 15^{ème}, à cause de travaux de chauffage urbain, il n'emprunte plus la rue d'Alésia, mais le boulevard Brune. L'allongement du parcours est d'environ 1 km. Dans le sens contraire, il roule normalement rue d'Alésia, mais les chantiers perturbent beaucoup sa marche.

Dès l'été, l'AUT s'est préoccupée de l'information qui allait être donnée aux usagers, et nous avons constaté que ceux-ci ignoraient ou ne comprenaient pas les indications fournies par la RATP. La mise en service de la déviation a confirmé nos craintes : comment avait-t-on pu oublier de créer un arrêt provisoire à Porte de Vanves pour maintenir la correspondance avec la ligne 13 ? La RATP a admis qu'elle avait été négligente, et le 20 septembre l'AUT a été invitée à revoir l'ensemble du dispositif avec la responsable de l'agence territoriale de Paris et deux techniciens du centre bus dont dépend le 62. Ils ont promis d'apporter aussitôt les corrections nécessaires et ont accepté d'ajouter deux arrêts supplémentaires sur le boulevard Brune, dont un en correspondance avec la ligne 13.

Nous demandons depuis longtemps aux transporteurs de nous consulter avant d'entreprendre des travaux importants. Peut-être un jour serons-nous écoutés... Nous constatons une fois encore que le réseau sur voirie (bus, tram) et le réseau ferré (métro et RER) s'ignorent. Et le STIF a refusé d'ajouter un ou deux bus alors que le parcours est allongé. La RATP va devoir « détendre » ses horaires. Le 62 est-il encore un bus « Mobilien » ?

UNE BATTERIE DE CONCERTATIONS ET DE DÉBATS PUBLICS SONT OUVERTS, EXPRIMEZ-VOUS ! Jusqu'au 25 novembre, prolongement du T1 à Colombes : www.T1ouest.fr ; jusqu'au 2 décembre, modernisation de la ligne 402 de Viry à Corbeil : www.Tzen4.fr ; jusqu'au 9 décembre, liaison ferrée RER D - RER B dite « barreau de Gonesse » : www.nouvellebranche-rerd.fr ; jusqu'au 3 février, ligne nouvelle Paris Normandie (dont Paris-Mantes) : www.debatpublic-lnpn.org ; jusqu'au 31 janvier, LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon : www.debatpubliclgv-pocl.org.

Rames rénovées du RER B avec des traces d'amiante : une solution rapide doit être mise en œuvre !

Depuis plus de 2 semaines, le trafic du RER B est perturbé : la desserte est assurée au maximum à 80%, comme au mois de juillet, alors qu'en temps normal le RER B peine déjà à transporter ses 900 000 usagers quotidiens. A ce jour, aucune information précise n'a été donnée. La RATP et la SNCF se contentent d'indiquer « une immobilisation des rames en maintenance » pour la semaine. En réalité, il s'agit d'une conséquence de la découverte mi-septembre de fibres d'amiante sous une partie des rames rénovées. Celles-ci sont immobilisées, ce qui rend insuffisant le nombre de rames disponibles pour assurer le service normal. Or le traitement nécessaire à la remise en état de ces rames n'a toujours pas démarré !

L'AUT demande donc que la RATP, en lien avec la SNCF, communique sans délai le plan d'action mis en œuvre pour permettre un retour à la normale au plus tôt, évidemment sans risques pour le personnel et les usagers. Il n'est pas concevable que la situation actuelle s'éternise. De plus, compte tenu des désagréments subis et de leur durée, l'AUT demande un **dédommagement des usagers de la ligne B.**

Communiqué diffusé par l'AUT le 7 octobre 2011

ça roule...

RENFORTS D'OFFRE SUR 42 LIGNES DE BUS. Un communiqué du STIF nous apprend que 42 lignes de banlieue – 14 en Seine-et-Marne, 10 dans le Val-de-Marne, 8 en Seine-Saint-Denis, 6 en Essonne, 3 dans les Hauts-de-Seine et une dans le Val d'Oise (aucune sur Paris) – seront renforcées entre novembre 2011 et janvier 2012. Ces renforts revêtent diverses formes selon les lignes : plus grande fréquence aux heures de pointe et/ou aux heures creuses, service étendu à la soirée et/ou au samedi et dimanche. Quelques lignes sont aussi prolongées ou au contraire raccourcies, ou encore déviées, une part de leur trajet étant reprise par une autre ligne, ce qui sera moins réjouissant pour les usagers qui devront dès lors subir une rupture de charge. D'une manière générale, le rabattement sur des gares de RER ou des pôles a été favorisé : mais cela ne va-t-il pas surcharger encore davantage des RER déjà plus que saturés ?

NOUVEAU SOUFFLE POUR LA LIGNE ESBLY – CRÉCY-LA-CHAPELLE. Depuis le 4 juillet, les antiques rames inox qui desservaient cette antenne de la ligne Paris – Meaux ont été remplacées par des tram-trains Avanto, analogues à ceux qui desservent déjà la ligne Aulnay – Bondy. Désormais, depuis le 3 septembre, la desserte est assurée à la demi-heure en pointe et plus tard le soir. Elle est entièrement ferroviaire, y compris aux heures creuses et le dimanche, jour où les bus de remplacement subsistaient parfois une surcharge lorsque des groupes de randonneurs pédestres, fréquents dans le secteur, et pouvant dépasser 100 personnes, se présentaient à l'un des arrêts.

INAUGURATION DU NOUVEAU TERMINUS CRÉTEIL-POINTE DU LAC. L'AUT était présente lors de cet événement qui a marqué le prolongement au sud de la ligne 8, devenue de ce fait la plus longue du réseau, avec 38 stations pour 23,35 km. Elle surclasse ainsi la ligne 13 qui était la plus longue jusqu'ici. Pierre Mongin, Président de la RATP, a insisté sur le fait que ce prolongement n'avait pas donné lieu à un achat de rames supplémentaires et que la durée de 1 mn 30 de ce parcours n'avait aucune incidence sur la fréquence de passage sur le

reste de la ligne. Ceci a pu être réalisé par un réaménagement du système de signalisation permettant une vitesse commerciale plus élevée. Avec les 55 minutes allouées de terminus à terminus (hors heure de pointe) cela donne 25,7 km/h. Des gains de temps découleront aussi de la correspondance facile avec la nouvelle ligne 393 de la RATP, les lignes K de la STRAV et 23 de la SETRA qui toutes trois passent à proximité immédiate sur le nouveau site propre.

ça cale...

TICKETS NON COMPOSTABLES. Pour les usagers qui empruntent un train Transilien partant des voies à lettres de la gare de Lyon (trains vers Montargis et Montereau), trouver un composteur qui accepte leurs tickets n'est pas toujours facile : les composteurs jaunes ne les acceptent pas, et les composteurs gris-bleu, peu visibles de loin, ne les acceptent pas toujours non plus ! Le dimanche 11 septembre à 9 heures, aucun des composteurs proches du quai de départ du train vers Montargis ne daignait les valider !

TRANSILINIEN : CE LABEL EST-IL TOUJOURS VALABLE ? Le label Transilien mis en place par la SNCF comprend de nombreux critères : propreté, réfection des gares, accueil des usagers, etc. et présence humaine jusqu'au dernier train. Or nous avons pu constater, le mercredi 5 octobre 2011 à 18h30 à la gare de Viarmes, qu'une affichette indiquait « gare fermée ouverte du lundi au vendredi de 6h30 à 12h50 ». Or cette gare dessert aussi Asnières-sur-Oise, ce qui fait plus de 7000 habitants au total. Aussi les voyageurs sont-ils relativement nombreux, même le week-end, car plusieurs sentiers de randonnée pédestre passent par là et c'est la gare la plus proche de l'abbaye de Royaumont. Pendant les heures de fermeture après 12h50, ainsi que le samedi et le dimanche, si vous n'avez pas de carte bancaire vous ne pouvez pas vous procurer de titre de transport ! La gare est située à 15 minutes du centre ville à pied par un chemin très pentu et les bus ne sont pas nombreux. En fait, cette gare ne procure pas de sentiment de sécurité et n'est pas facile d'accès pour qui n'est pas motorisé.

L'INTERMINABLE CHANTIER DE MASSY. Les travaux de la gare de Massy-Palaiseau n'en finissent pas... Ce vaste chantier a accumulé les retards en tous genres et cela ne semble hélas pas terminé : en effet, la nouvelle passerelle appelée « Le Lien » paraît achevée, mais n'est pourtant toujours pas ouverte au public. Selon le responsable du chantier, la mise en service serait retardée jusqu'à... la mi-2012, en raison notamment du délai de mise en place des ascenseurs et de la signalétique des quais. Avec quel plaisir nous publierions un « ça roule » dans le prochain numéro si cette info devait se révéler erronée ! En revanche, la nouvelle gare routière côté Carnot est opérationnelle, même si des travaux de finition limitent encore le passage des piétons vers la rue Carnot.

Taxis parisiens : une évolution indispensable

La réunion du 22 septembre 2011 de la Commission des taxis parisiens (dont l'AUT est membre) a été consacrée à une réflexion de fond sur la situation du taxi dans l'agglomération. Il serait souhaitable qu'elle se prolonge par une réforme en profondeur.

Le taxi n'est pas un mode à part, réservé aux plus fortunés et aux touristes. Il devrait être traité comme un complément naturel du transport collectif, qui permet d'éviter, dans un grand nombre de situations, le recours coûteux pour la collectivité à la voiture (urgence, transport de bagages, mobilité réduite...). Encore faudrait-il qu'il soit facilement accessible (physiquement et pécuniairement) et attrayant. Ce n'est pas le cas : selon une enquête menée en août dernier par *Hotels.com* dans 23 pays, les taxis parisiens se situent au bas du classement mondial (16^e rang !) dans l'appréciation de leur qualité par les usagers.

L'enquête que nous avons conduite auprès de nos adhérents (voir bulletin n° 105) montre une grande insatisfaction dans l'ensemble. Premier motif : la forte dégradation de l'offre dès qu'on s'éloigne du centre. Elle se fait déjà sentir dans les arrondissements périphériques de la capitale, et c'est bien pire au-delà. Le préfet de police, tuteur des Taxis parisiens, a fait remarquer à juste titre que la mauvaise desserte par les taxis d'une banlieue où s'opèrent 70 % des déplacements de la région constituait une anomalie criante. Cela étant constaté, les mesures annoncées sont modestes : une étude globale des besoins des communes, un projet de cartographie des stations, l'autorisation d'utiliser les couloirs réservés étendue à toute l'agglomération (ce n'est pas le cas aujourd'hui !), des couloirs aménagés sur certaines pénétrantes... Espérons que ce ne soit là qu'une amorce.

Pour aller plus loin, rappelons quelques demandes essentielles formulées par l'AUT (notamment dans son document « Taxis : un service à améliorer » et sur son site) : harmonisation tarifaire entre Paris et la banlieue proche ; extension de la zone des Taxis parisiens à toutes les communes de la petite couronne (seules 81 sont concernées aujourd'hui), au besoin par conventionnement ; indication des stations de taxis sur les plans RATP ; information à chaque gare RER ; accessibilité à l'image de celle des cabs londoniens ; renforcement de la desserte des aéroports par bus et cars, se substituant aux milliers de taxis « pompés » au détriment du service urbain...

Pour couronner le tout, si on veut bien considérer que les taxis font partie intégrante du service public de transports, il serait normal de les placer sous l'autorité du STIF, qui pourrait ainsi intégrer ce mode dans le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France. Ce n'est pas incompatible avec une délégation de pouvoir à la Préfecture de police pour l'application et le suivi de la réglementation, comme aujourd'hui.

Jean Macheras ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 – fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

2012, année sans grande visibilité

L'année 2011 s'achève sur un accord in extremis entre socialistes et verts sur la tarification des transports collectifs. L'inauguration du nouveau matériel de la ligne A a mobilisé l'ensemble des politiques, et le "Francilien" remplace enfin les "petits gris" à la veille de la mise en service des horaires 2012. À noter aussi le démarrage de l'opération Autolib', qui ne fait pas l'unanimité.

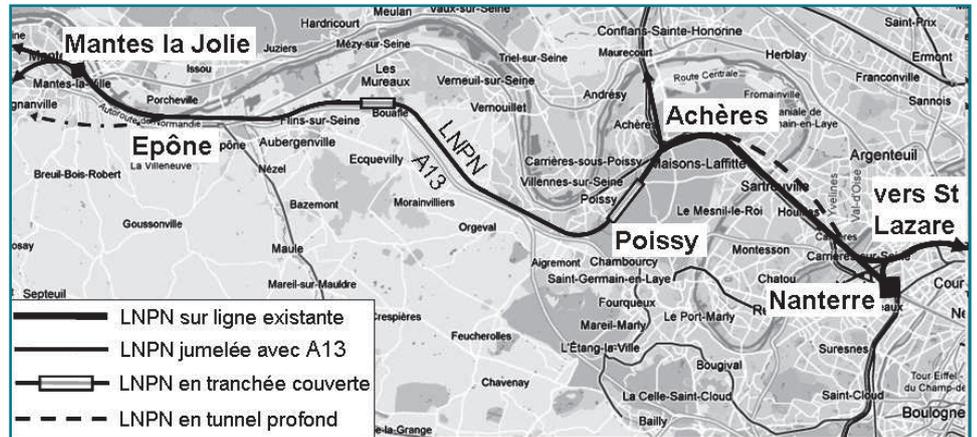
De nombreux projets sont dans l'air. Il faudra faire vite, car l'année 2012 se résumera à deux trimestres : le premier et le dernier. Entre-temps, tout sera arrêté du fait de deux élections de portée nationale, seules les collectivités locales étant amenées à prendre des décisions. D'ici fin mars, on va clore les débats, enquêtes publiques et concertations sur la Ligne Nouvelle Paris-Normandie, le doublement de la LGV Paris-Lyon par un autre tracé, les prolongements de la ligne 14 au nord et du RER E à l'ouest, le TCSP Palaiseau - Saclay, la désaturation de Massy-Valentour, enfin la deuxième version de la navette fluviale Vogüéo.

Il est difficile de faire des prévisions même à moyen terme : la crise économique se fait sentir aussi dans les transports, qui subiront la hausse de la TVA de 5,5 à 7%. Pour la première fois, le STIF va devoir emprunter pour couvrir le coût des nouveaux matériels. Il faut s'interroger sur la possibilité de mobiliser plusieurs dizaines de milliards dans les quinze ans à venir pour un Grand Paris Express dont certains tronçons sont discutables. Pour nous, l'urgence est de mettre en œuvre l'accord conclu en janvier 2011 entre la Région et l'État sur le Plan de mobilisation, que nous approuvons : par cet accord, l'État s'est engagé à débloquer plus d'un milliard d'euros d'ici 2013 pour financer en partie les schémas directeurs des RER C et D et quelques opérations annexes. Elle est aussi de poursuivre sans retard les opérations en cours : prolongements de la ligne 4 au sud, de la 12 au nord, du T3 à la porte de la Chapelle ; aménagements de la place de la République, des Halles et de la rue de Rennes ; mise en accessibilité des gares et des arrêts de bus.

L'AUT a beaucoup amélioré son audience auprès de la presse. Nous intervenons dans tous les débats, les comités de ligne, les réunions entre transporteurs et usagers, auprès de la RATP par notre présence au Conseil d'administration et par l'opération « témoins de ligne », auprès du STIF via le Comité des partenaires, etc. Mais nous devons surtout recruter de nouveaux membres actifs, afin que les usagers soient de plus en plus écoutés. Bons voyages et bonne année à tous !

Simone Bigorgne ■

Une ligne Paris - Normandie performante en Ile-de-France



L'AUT ne peut rester indifférente au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie (LNP). Consciente de la dégradation du fonctionnement des lignes reliant notre région à la Normandie, notre association est favorable aux investissements en Ile-de-France qui contribueront à rétablir une desserte régulière et fiable de ces lignes et à améliorer la relation entre la Normandie et les pôles de La Défense et de Roissy. Mais nous posons la question : sera-t-il possible de financer les investissements nécessaires ? Et son corollaire : doit-on systématiquement faire du neuf partout, et multiplier les tunnels onéreux et longs à construire ? N'y aurait-il pas moyen de mutualiser infrastructures et exploitations futures, notamment avec celles du projet EOLE à l'Ouest ? Nous rappellerons d'abord quelques principes de bon sens qui peuvent s'appliquer à tout projet ferroviaire, puis nous détaillerons notre proposition de mise en place dans les meilleurs délais d'une desserte performante.

Des principes valables pour tout investissement majeur

- Assurer le meilleur service possible pour l'utilisateur au coût le plus faible possible pour la collectivité, en tenant compte des contraintes financières croissantes,
- améliorer le service de façon continue, sans attendre les grands projets ;
- privilégier l'utilisation ou la réactivation des infrastructures existantes ;
- adopter des plans d'action réalistes basés sur des financements identifiés ou identifiables ;
- s'efforcer de reconstituer un réseau ferroviaire cohérent en favorisant son interopérabilité et son maillage ;
- mutualiser les investissements en Ile-de-France partout où c'est possible ;
- bannir en Ile-de-France toute infrastructure nouvelle dont les caractéristiques techniques rendraient impossible son interopérabilité ;
- réserver les techniques de construction onéreuses (lignes à grande profondeur) aux cas où celles-ci se révèlent indispensables ;

- privilégier les gares à l'air libre, quand la tranquillité des futurs riverains le permet, ou enterrées à faible profondeur, plutôt que celles à grande profondeur, onéreuses à construire et à entretenir, d'accès peu pratique pour l'utilisateur et peu aptes à s'adapter à l'évolution des trafics (extensions, etc.).

En résumé, privilégier l'intérêt de l'utilisateur et de la collectivité plutôt que celui du maître d'ouvrage.

Des trains et des voies pour une LNP performante

Pour l'AUT, la mise en place d'une desserte cadencée et performante vers la Normandie implique deux conditions principales : il faut disposer à la fois d'un matériel roulant de qualité et pouvoir le faire rouler sur une infrastructure adaptée à cette desserte.

Les trains cadencés, confortables et sans réservation obligatoire, devront pouvoir circuler à 200-250 km/h et comporter suffisamment de portes d'accès pour une desserte intervalles à arrêts fré-

●●● Une ligne Paris - Normandie

quents. Les constructeurs savent concevoir de tels matériels performants, à un niveau ou à deux niveaux pour une plus grande capacité.

Vu les délais d'étude et surtout d'homologation de ces nouveaux trains par les différentes commissions de sécurité, nous estimons qu'il est urgent de finaliser le cahier des charges et d'entamer les études. Beaucoup plus accessibles, ils peuvent être mis en service sans attendre la modernisation de la totalité de l'infrastructure.

Afin de remédier aux dysfonctionnements à la fois des trains desservant la Normandie et de ceux internes à l'Ile-de-France (Paris – Mantes, Paris – Cergy), l'AUT, dans la ligne des préconisations mentionnées ci-avant, reconnaît la nécessité de disposer d'infrastructures nouvelles pour fiabiliser et développer le service fourni aux voyageurs.

Pour améliorer fortement l'offre actuelle de et vers la Normandie (8 trains/h), l'objectif sera de passer à un minimum de 12 trains en heure de pointe

Une gare commune à La Folie

Un des intérêts majeurs du projet LNPN est de pouvoir desservir La Défense. Cette nouvelle gare doit, à notre avis, être située sur le vaste plateau de l'ancien triage de Nanterre La Folie (Les Groues) et surtout couplée avec celle d'EOLE. A l'air libre et d'un seul niveau quoique légèrement décaissée, elle comporterait suffisamment de quais pour les trains EOLE de 225 m et les trains LNPN plus longs. Outre les connexions locales (bus, vélos, taxis), elle sera reliée à la station Nanterre-Préfecture du RER A ainsi qu'aux futures gares du Grand Paris Express.

Puisque les trois quarts des voyageurs venant de Normandie souhaitent rejoindre la gare Saint-Lazare, et pour ne pas créer de missions normandes limitées à La Défense, nous suggérons un schéma original d'exploitation en antenne de cette gare. Côté ouest, l'accès ferroviaire longue ou partage (en première phase) les voies EOLE en direction de Carrières-sur-Seine. Côté Paris, nul besoin de construire d'onéreux tunnels puisqu'un raccordement complet à double voie, aujourd'hui inutilisé, relie le plateau de voies de la Folie aux voies du groupe V en direction de Saint-Lazare. La seule contrainte sera de disposer d'un conducteur « jockey » pour effectuer la conduite des 3 ou 4 trains par heure desservant La Défense, afin d'éviter un fastidieux changement de cabine au conducteur titulaire.

au-delà de Mantes, avec la fiabilité et la régularité d'un métronome ! Concernant l'Ile-de-France, la desserte cadencée performante prévue par le projet « EOLE à l'Ouest » doit permettre d'améliorer aussi la desserte des gares de la boucle de Montesson (Houilles et Sartrouville) et de renforcer la desserte de Cergy.

Pour concilier ces impératifs, la solution de construire une infrastructure totalement nouvelle pour l'une ou l'autre des dessertes semble s'imposer. Dans le débat public consacré au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie, RFF préconise la construction d'un très long tunnel de Nanterre à Achères, voire y ajoute des tunnels supplémentaires entre Nanterre et Levallois et sous la boucle de Chanteloup. Outre les financements problématiques, ces gigantesques tunnels ne seront pas sans poser de nombreuses difficultés. Ainsi, la législation post Mont-Blanc imposera un très grand nombre d'issues de secours, les bifurcations souterraines seront quasi irréalisables, sans compter la production importante de gaz à effet de serre générée par ces creusements (le rapport de l'autorité environnementale a été très explicite sur ce sujet dans le projet du Grand Paris Express souterrain).

Une solution robuste

Compte tenu des infrastructures existantes et pour pouvoir malgré tout séparer les flux normands des flux franciliens, l'AUT considère qu'en situation finale (la phase 2 du Cahier d'acteur n°35 de l'AUT rédigé pour le débat public « projet de ligne nouvelle Paris-Normandie »), la construction d'un tunnel foré s'impose afin d'éviter la zone urbanisée Houilles – Maisons-Laffitte. Ce tunnel, beaucoup plus court (7 km) que ceux envisagés par RFF (20 à 30 km), sera plus rapide à réaliser. L'entrée côté Paris pourrait se situer à Carrières-sur-Seine, le long des emprises des voies actuelles, et la sortie dans l'emprise des installations ferroviaires d'Achères.

Au-delà, et pour éviter d'interférer avec les circulations franciliennes et fret de la section très contrainte Poissy – Mantes, à 2 voies, nous proposons un tracé nouveau. La LNPN contournerait d'abord Poissy dans une tranchée couverte à planter sous les franges ouest de la forêt de Saint-Germain. La restauration de l'environnement naturel boisé une fois la tranchée construite et recouverte devrait faciliter l'acceptation du projet. Puis, pour rejoindre les environs de Mantes, où est prévu un quadruplement des voies dans le cadre du projet EOLE à l'ouest, une section entièrement nouvelle serait construite sur les délaisés nord de l'autoroute de Normandie.

Ce jumelage d'infrastructures a l'avantage de limiter les effets de coupure et de concentrer les nuisances sonores sur un axe unique (voir illustration).

Nous souhaitons aussi attirer l'attention du maître d'ouvrage sur les très importantes perspectives d'urbanisation entre Mantes et Rosny-sur-Seine. Il nous semble prudent de prévoir une extension future du service EOLE, voire la desserte par quelques trains vers la Normandie (missions Vernon ou Rouen par exemple) d'une nouvelle gare à situer entre Mantes-la-Jolie et Rosny. Les emprises ferroviaires le permettent puisque la ligne était jadis à 4 voies.

Roissy : un pôle à desservir

Nous proposons de mettre en place un système de navettes à fréquence horaire entre les grandes villes normandes et la gare TGV de Roissy Charles-de-Gaulle. La liaison entre la LNPN et Roissy serait assurée par la Grande Ceinture, un nouveau raccordement à Stains avec la ligne du Nord, puis la ligne TGV Nord et le raccordement de Vémars (mis à 2 voies) entre celle-ci et la LGV d'interconnexion Est. A Roissy, de très nombreuses possibilités seront offertes pour rejoindre soit des destinations françaises et européennes par TGV, soit des destinations planétaires par voie aérienne.

Une phase temporaire possible

Dans notre cahier d'acteur, nous préconisons un phasage de la LNPN entre Nanterre et Mantes. Puisque, sur une paire de voies ferrées dédiées, il est possible de faire circuler 20 trains par heure si les missions qui les parcourent sont identiques, c'est-à-dire qu'elles circulent à la même vitesse et que les arrêts sont les mêmes, alors il doit être possible de partager ces voies entre les trains EOLE (6 trains/h) et les trains LNPN (12 trains/h). En effet, les uns comme les autres peuvent circuler à 160 km/h et ont une politique d'arrêts identique, le parcours commun envisagé (de Nanterre à Achères) ne comportant aucun arrêt commercial entre Nanterre et Poissy.

Bien sûr, cette non-étanchéité entre les circulations n'est pas complètement favorable. Mais nous pensons qu'il est ainsi possible d'améliorer à court terme (en première phase) la qualité des dessertes franciliennes et normandes sans attendre la coûteuse réalisation d'un tunnel foré (100 M€/km, 6 mois à 1 an de travaux par km...). Les premiers investissements à effectuer, en parallèle à la définition d'un nouveau matériel roulant intercity apte à 200-250 km/h, doivent permettre d'améliorer dès 2015 ou 2016 l'exploitation de la partie francilienne des lignes desservant la Normandie.



courrier

Un incident bien géré est mieux accepté

Vers 17h30 le samedi 29 octobre, je me présente à la station St-Michel pour aller à St-Rémy : les écrans annoncent une fin d'incident avec trafic perturbé. (...) A Massy-Palaiseau, après quelques minutes, une annonce automatique dit «le train est retenu... il partira dans quelques instants...» Je vois le conducteur partir. Nous avons attendu entre 15 et 20 minutes sans aucune explication... Une rame pour St-Rémy est alors arrivée et l'annonce de la gare «les voyageurs pour St-Rémy changent de train» a eu comme résultat que les passagers des deux rames sont sortis, ne sachant pas laquelle allait partir ! [Finalement] nous sommes arrivés à St-Rémy vers 19h, après plus d'une heure de voyage. Des personnes ont couru pour attraper leur bus (il y en a peu le samedi). (...) Je suis allée à la gare : beaucoup de gens y attendaient l'indication de la voie pour prendre la rame de 19h11 à destination de Paris. L'information fut donnée à 19h09, d'où cavalcade à nouveau. Heureusement la rame est partie avec retard. J'ai déposé ma réclamation sur les faits évoqués ci-dessus. A noter que j'ai eu affaire à un agent aimable. Encore une fois, c'est la gestion des incidents qui est en cause : à Massy, pourquoi ne pas annoncer que le train était terminus ? [On semble agir] au coup par coup, sans aucune réflexion, avec l'idée que les usagers doivent faire avec, payer, et ne rien dire. (...)

Gisèle Gache

Nouvel usage des trottoirs élargis

Le bulletin de la Mairie de Paris concernant les travaux de la rue de Rennes fait part aux usagers de la conviction que ces réaménagements amélioreront leur quotidien. Nous en doutons. En effet, ces dernières années le sort des piétons s'est dégradé régulièrement, surtout aux endroits les plus denses en nombre de passants. Cela tient au comportement anarchique de certains commerces ou brasseries, soit parce qu'il est accordé des autorisations incontrôlées d'extension de terrasses, soit que les tenanciers s'accordent eux-mêmes une occupation du trottoir au delà de leurs droits. L'exemple le plus flagrant se trouve à l'angle rue de Rennes-bd Montparnasse : 15 m de trottoir sont réduits à 1 m. On doit s'arrêter pour laisser passer le piéton d'en face, d'où énervements, mots déplacés, tenanciers se fâchant car on bouscule leurs tables. (...) Il ne faut pas s'attendre à une prise de conscience (...) si un peu plus de surveillance, voire de coercition, n'est pas exercée sur les trottoirs parisiens.

Jean-Claude Egéa et Madame Roos-Egéa

RENCONTRE AVEC LES TRANSPORTS DANIEL MEYER. Une délégation de l'AUT a rencontré fin octobre Daniel Meyer, président des transports du même nom et d'ALBATRANS et administrateur général d'OPTILE. Il était accompagné de Philippe Tamahzian, directeur du développement des Transports Meyer. Nous avons fait un tour d'horizon des sujets qui concernent les lignes de bus du centre Essonne qu'ils exploitent, mais aussi plus largement des bus OPTILE.

Sur les lignes qui ont bénéficié de renforts d'offre en 2009 dans le cadre des crédits « politique de la ville » du STIF, on constate globalement que cela répondait à de vrais besoins. Ainsi, sur la ligne DM5 (Juvisy RER – Fleury-Mérogis), l'offre a augmenté de 50% et la fréquentation de 63%. Mais M. Meyer constate que la dynamique d'augmentation de l'offre par le STIF est un peu grippée. Il souligne que, si l'exploitant peut être une force de propositions, seul le STIF peut décider des renforts à opérer, même si les collectivités locales sont parfois appelées à en financer une partie.

En matière d'investissement en matériel roulant, M. Meyer a indiqué que l'expérimentation d'énergies de remplacement du gazole n'avait pas été retenue par le STIF. Nous avons également abordé les difficultés de fonctionnement des bornes d'information horaire en temps réel. Le transporteur rencontre notamment des problèmes liés aux gestionnaires du

mobilier urbain et de l'éclairage public, qui ne sont pas forcément motivés...

L'ouverture à la concurrence sur les bus OPTILE est prévue pour 2017 d'après le STIF. Mais pour M. Meyer, cela ne peut pas être avant 2024, car c'est la date prévue par la loi pour les lignes de bus RATP.

LES RAMES NOUVELLES DU RER A SONT ARRIVÉES.

Le lundi 5 décembre, les usagers du RER A ont enfin pu emprunter les premières rames à 2 niveaux MI09. A cette occasion, l'AUT a diffusé un Communiqué où elle se félicite de la mise en service de ces trains pour remplacer les rames non rénovées à un seul niveau, de trop faible capacité. Elle y rappelle qu'elle avait dénoncé depuis de nombreuses années les dysfonctionnements grandissants de cette ligne et qu'elle avait, le 13 mai 2008, lancé une pétition « Nous voulons + de rames à 2 niveaux » auprès des usagers du RER. Cette pétition a obtenu un succès considérable (plus de 13 000 voyageurs l'ont signée) et la presse l'a très largement fait connaître. Elle a donc joué un rôle indéniable dans l'accélération de la commande de ce nouveau matériel. Celui-ci apportera une bouffée d'air et de confort au 1,2 million d'usagers quotidiens de la ligne. Au delà des 60 rames commandées, nous souhaitons que soit confirmée rapidement l'option permettant de généraliser à partir de 2015 les rames à 2 niveaux.

Lettre ouverte de l'AUT aux élus d'Ile-de-France sur la tarification des transports franciliens (larges extraits)

La tarification francilienne est parfois complexe, injuste ou trop élevée, même si des progrès ont été réalisés ces dernières années. Le passe Navigo à tarif unique présenterait certains avantages, mais ne serait bien accueilli que si le niveau du tarif unique était proche de celui de l'abonnement le moins cher actuel. Or cela représenterait un manque à gagner de plus de 500 M€ par an. Manifestement, il n'y a pas à court terme de recettes nouvelles pour y faire face. L'alternative d'un tarif unique à recettes égales, qui serait au moins de 80 € par mois, conduirait à une augmentation brutale de tarif pour tous les abonnés à 2 zones actuelles, allant de 30 à 40%. Une telle évolution serait totalement inacceptable.

Le système tarifaire actuel est surtout désavantageux pour les usagers occasionnels utilisant des tickets, notamment sur le réseau RER et Transilien. Par exemple, un aller-retour Paris - Mantes coûte 16 €, alors que l'abonné paie 5,50 € (sur la base de 20 trajets par mois), ce prix étant ramené à 2,75 € pour la grande majorité compte tenu du remboursement par l'employeur. L'usager occasionnel paie donc 3 à 6 fois plus cher !

C'est pourquoi nous recommandons la mise en œuvre progressive des mesures suivantes :

- baisser le prix des tickets sur les RER et Transiliens, notamment en plafonnant ces prix comme pour les abonnements,
- étendre les possibilités de correspondance (bus-méto avec le même ticket par exemple),
- mettre en œuvre un complément de parcours pour les abonnés voyageant ponctuellement au delà des zones souscrites,
- créer des tickets «famille» ou «petits groupes», à l'image de ce qui existe à Berlin et dans plusieurs agglomérations en régions,
- étudier la faisabilité d'inclure le stationnement payant à proximité des gares dans l'abonnement, à un tarif préférentiel,
- étendre le dézonage le week-end, actuellement réservé à Imagine'R, à tous les abonnés,
- envisager des abonnements à prix réduit pour les courts trajets, afin de réduire l'avantage du faible coût marginal de la voiture sur ces déplacements.

Par ailleurs, contrairement aux deux dernières années, aucune catégorie d'usagers ne doit subir une hausse tarifaire de plus de 3% l'an prochain.

En outre, ces mesures tarifaires ne doivent pas remettre en cause les investissements en faveur de la qualité de service et du renforcement de l'offre, notamment sur les réseaux de bus de banlieue.

ça roule...

UN GRAND PARC À VÉLOS À SAINT-GERMAIN-EN-LAYE. Dans le cadre du pôle PDU de la gare RER A, un parc à vélos de 300 places a été aménagé récemment pour 870 000 €. Situé au niveau -1 de la gare, il est accessible par rampe depuis l'extérieur et par escalier depuis l'intérieur. Ce parking gratuit et vidéosurveillé est ouvert aux mêmes horaires que la gare et propose aussi un service de location et de petites réparations. D'après la ville de Saint-Germain, il s'agit du plus grand parc à vélos gardé en Ile-de-France, même si on est encore loin des 800 places de la gare de Strasbourg.

LIGNE 1 : LES RAMES SANS CONDUCTEUR EN SERVICE. Après plusieurs semaines d'essais où elles s'intercalaient à vide entre les rames classiques, les premières rames automatiques sont entrées le 3 novembre en service régulier. Ce panachage de rames avec et sans conducteur – qui est une première mondiale – semble bien se passer. Le remplacement progressif des rames classiques devrait s'achever fin 2012. Il permettra d'accroître de près de 20 % la capacité en heure de pointe, grâce à la réduction de 105 à 85 secondes de l'intervalle minimum entre les rames et à la plus grande capacité de celles-ci, qui accueillent 6% de passagers supplémentaires du fait de la suppression des postes de conduite. L'automatisme assurera une meilleure régularité et permettra d'injecter des rames à tout moment en cas de besoin. Les nouvelles rames sont en outre équipées d'une ventilation réfrigérée et d'un système d'information en temps réel.

ça cale...

LE RER B TOUJOURS MALADE DE L'AMIANTE. Du fait d'un désaccord entre l'Inspection du travail et la RATP sur les modalités de désamiantage des rames renouvelées (la RATP aurait préféré une autre technique moins coûteuse...), les travaux correspondants n'ont commencé que fin novembre alors que le service est dégradé depuis la mi-septembre ! La RATP communique désormais sur un retour à la normale fin janvier 2012, permis par

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 – fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Bedi Sipap 86061 Poitiers cedex

le transfert de rames MI84 libérées du RER A grâce à l'arrivée des nouvelles rames MI09 et par le retour de rames qui étaient bloquées en rénovation. Cependant, le traitement des rames déjà livrées se poursuivrait jusqu'en mai, tandis que le calendrier des rénovations sera forcément décalé. Quant à l'indemnisation de voyageurs, réclamée à juste titre par Jean-Paul Huchon à la suite de l'AUT, le principe est acquis mais le montant et les modalités restent à définir.

BRÉTIGNY : SOUTERRAIN ET ASCENSEURS À L'ABANDON.

A la gare RER C de Brétigny, le souterrain côté Nord avait fait l'objet d'une subvention du STIF de 6,3 M€ en mai 2006 afin d'être prolongé jusqu'aux deux quais direction Paris et rendu accessible par la mise en place d'ascenseurs. Les travaux n'ont commencé qu'en octobre 2009, date depuis laquelle le souterrain est fermé. Il devait rouvrir en juin 2010. On en est donc à un an et demi de retard ! Pourtant les travaux sont terminés depuis un an. Quand on pose la question au personnel d'accueil de la gare de Brétigny, on nous répond que c'est à cause des ascenseurs qui ont un problème technique empêchant de les mettre en service... Quel problème peut durer plus d'un an sur des équipements neufs ? Et pourquoi diable ne peut-on pas rouvrir le souterrain au moins pour les voyageurs valides ?

CHÂTEAU ROUGE : ÇA COINCE.

Les usagers se plaignent à juste titre de l'exiguïté de l'unique accès à cette station de la ligne 4 qui dessert un quartier très peuplé (elle est la 38^{ème} station de métro en termes de fréquentation). L'encombrement est presque permanent et bousculades, disputes et même malaises se multiplient aux heures de pointe. C'est donc un problème de sécurité qui se pose. Une pétition a circulé et la création d'une association pour réclamer un second accès est envisagée. La réalisation de cet accès, envisagée dès 2003, a fait l'objet d'un vœu unanime du Conseil du XVIII^e arrondissement.

LA JUSTICE TRANCHE, LES VOYAGEURS TRINQUENT.

Le Tribunal de Marseille vient de donner tort à la RATP dans le conflit qui l'oppose à Ansaldo Breda France à propos de la rénovation des rames de la ligne 13. L'entreprise, anciennement Cannes-La Bocca Industries, a accumulé plus de 5 ans de retard (!) sur le planning, percevoir 19 M€ de pénalités de retard et confier la suite des travaux à une autre entreprise. Mais la Justice lui ordonne de poursuivre sa collaboration avec Ansaldo Breda. Ce n'est donc pas encore demain la veille que les usagers pourront bénéficier du confort de la totalité des rames renouvelées... (quatre sont encore à Cannes). En outre, selon la RATP, ces rames connaissent trois fois plus d'incidents techniques qu'avant la rénovation. C'est pourquoi la RATP refuse de confier à cette entreprise la rénovation des rames des lignes 7 et 8 qui devait suivre.

Massy -Valenton : n^{ième} concertation

Depuis le 3 novembre et jusqu'au 31 janvier 2012, RFF organise une nouvelle concertation sur l'aménagement de la ligne Massy -Valenton dans sa partie ouest. La coexistence des RER C, des TGV et des trains de fret sur cette ligne entraîne des conflits de circulation dans le secteur d'Antony, d'une part, et aux abords d'Orly et de Villeneuve-le-Roi, d'autre part. RFF avait élaboré en 2003 un projet d'aménagement qui a été bloqué, car il ne tenait pas suffisamment compte de l'insertion environnementale de la ligne dans une zone partiellement urbanisée. Sur le secteur est, un accord a été trouvé avec les riverains et les élus locaux et les travaux vont enfin démarrer en 2012 pour s'achever en 2015. En revanche, l'aménagement dans le secteur d'Antony reste en attente d'un accord des collectivités locales. Le projet modifié que RFF propose désormais n'entraîne toujours pas d'expropriation, mais limite la hauteur du mur de soutènement rue des Chênes, qui cristallisait les oppositions locales. Il serait complété par la suppression du passage à niveau de Fontaine Michalon.

Pour l'AUT, ce projet est bénéfique pour tous : usagers du RER C dont les fréquences seraient doublées entre Massy et Pont de Rungis, usagers des TGV qui gagneraient en régularité et riverains qui bénéficieraient de protections phoniques et d'aménagements paysagers, améliorations qu'ils n'auraient sinon probablement jamais obtenues, vu les nombreux autres « points noirs du bruit », plus importants, recensés en Ile-de-France.

Mais une partie des riverains reste opposée au projet et demande l'enfouissement de tout ou partie des voies, certains veulent même enterrer le RER C, voire le RER B ! Ils considèrent aussi que le projet d'interconnexion sud des LGV, soumis au débat public fin 2010, rend inutile l'aménagement de la ligne existante. Pour nous, les 2 projets sont complémentaires, car ils ont des budgets et des calendriers sans commune mesure : 5 ans et 52 millions d'euros pour l'un, 10 à 15 ans et 3,3 milliards d'euros pour l'autre.

RFF, contrairement à 2003, prend au sérieux cette concertation puisqu'elle est menée avec une garante et que le public peut proposer des études complémentaires. Il est sûrement encore possible d'améliorer le projet, par exemple par un dispositif de réduction du bruit à la source dans les zones les plus sensibles, voire par le rachat des maisons (qui n'auraient jamais dû être construites) situées entre les voies des RER B et C. Mais après avoir perdu 8 ans, alors que le trafic TGV augmente régulièrement, le maintien du statu quo serait la plus mauvaise solution.

Il faut donc que cette concertation débouche sur une décision définitive et que la région Ile-de-France, principal financeur, s'engage enfin dans ce dossier dans l'intérêt de tous.

Marc Pélissier ■

Vous pouvez donner votre avis sur le site www.ligne-massy-valenton.com.