

Grands projets : pour un plan ambitieux mais équilibré et réaliste

À l'heure où nous écrivons ces lignes, les arbitrages du gouvernement sur le Grand Paris Express (GPE) et le Plan de mobilisation pour les transports sont attendus fébrilement par de nombreux acteurs. Le rapport Auzannet remis à la mi-décembre à la ministre Cécile Duflot a provoqué un tollé parmi les élus locaux franciliens. Il est vrai qu'il proposait un phasage incohérent du GPE. Pour autant, il a eu le mérite d'actualiser les coûts et de souligner que l'objectif d'achèvement de tout le réseau en 2025 est peu réaliste. L'AUT rappelle que la priorité devrait être donnée à la rocade de la petite couronne qui répond à une forte demande et déchargera les RER.

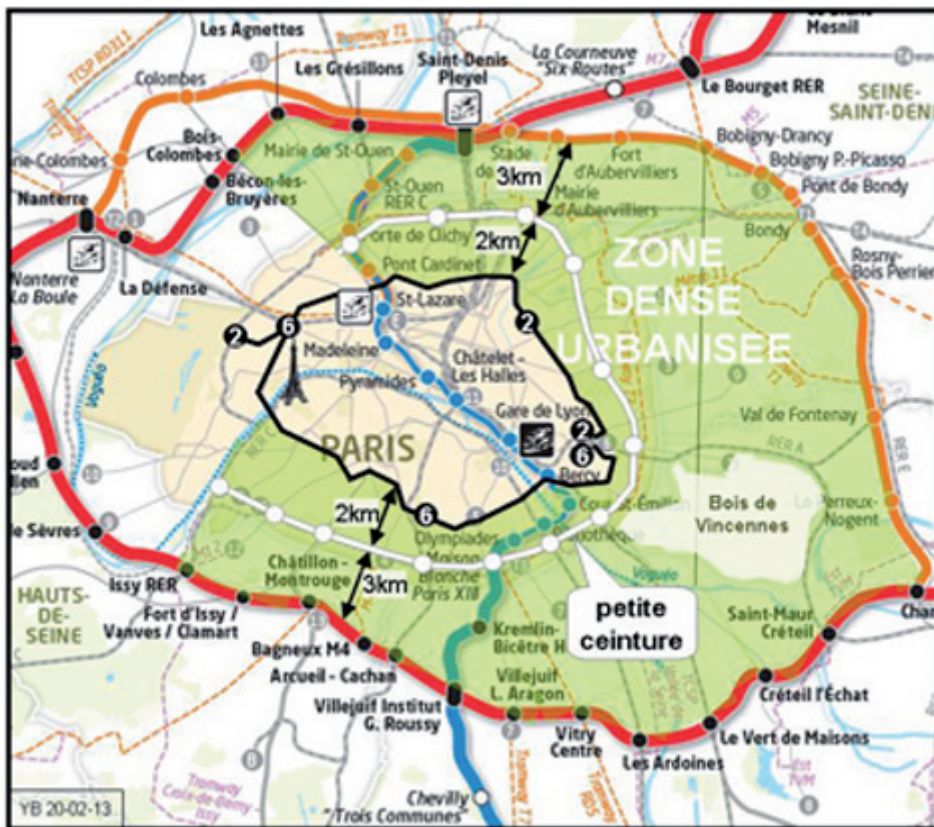
Mais il ne faut pas non plus négliger le Plan de mobilisation pour les transports, qui doit être actualisé. Outre le prolongement d'EOLE à l'ouest, plusieurs types d'investissements sont à prendre en compte : la modernisation des RER et des lignes Transilien, les rocade tram-train en grande couronne, la poursuite des prolongements de lignes de métro, le renforcement du réseau de tramways et BHNS.

Tout ceci représente des sommes importantes. On parle de 26 Md€ pour une version optimisée du GPE. Il est normal de rechercher des économies, mais l'AUT met en garde contre le risque d'un sous-dimensionnement de la capacité du futur métro dans les zones les plus denses. Il peut être justifié de commencer avec des rames plus courtes, mais il ne faudrait pas que des quais trop courts conduisent à la saturation dans 20 ou 30 ans. Pour sa part, le Plan de mobilisation pourrait représenter de l'ordre de 13 Md€ d'ici 2020. Si la Société du Grand Paris bénéficie de recettes affectées, celles-ci seront insuffisantes, même si elle peut emprunter sur une longue durée. Le Plan de mobilisation, lui, est censé être réalisé avec les crédits budgétaires habituels inscrits dans le contrat Etat-Région (CPER). Mais ce sera très insuffisant : rien qu'EOLE à l'ouest consommerait l'équivalent de tous les crédits transports du CPER en cours !

Il faut donc de nouvelles recettes affectées pour sécuriser la mise en œuvre du Plan de mobilisation et compléter le financement d'une première phase du GPE. Les usagers n'attendent pas des promesses d'un réseau de transport miraculeux dans 20 ans. Déçus par des effets d'annonce inconsidérés, ils veulent un plan d'investissement précis, réaliste et sanctuarisé qui s'étendra nécessairement sur une longue période mais avec des étapes concrètes dans les prochaines années. C'est possible par un effort conjoint des financeurs et maîtres d'ouvrage.

Marc Pélissier ■

Petite Ceinture Ferroviaire de Paris : sauvons-la !



La Mairie de Paris et Réseau Ferré de France (RFF) ont lancé une concertation «express», qui vient de se terminer, sur le devenir de la Petite Ceinture Ferroviaire (PCF). Ni le STIF, ni la Région IdF, ni la SNCF, ni la RATP n'ont contribué à l'organisation de cette consultation des seuls Parisiens. L'AUT a participé aux réunions-ateliers qui se sont tenues dans les arrondissements concernés et à la réunion de synthèse du 14 février 2013, et a diffusé un communiqué exposant sa position.

Un protocole de 2006 entre RFF et la ville de Paris autorisait l'utilisation temporaire de certaines emprises de la Petite Ceinture. Son renouvellement imposait le calendrier de la concertation. Il n'en est pas moins nécessaire de regarder l'avenir à 20 - 30 ans. Une étude RFF/SYSTRA de 2006 montrait l'intérêt de la remise en service de la PCF tant pour un tram-train voyageurs que pour le fret urbain, avec des zones logistiques multimodales réparties le long de la ligne, comme la gare des Gobelins (sous la dalle des Olympiades), Bercy-Charenton et Bati-gnolles. Cette étude, qui n'oubliait pas les riverains, a été trop peu médiatisée, mais a abouti au classement de la PCF en zone de Grands Services Urbains au PLU de Paris. Dans un souci de transparence, l'AUT a demandé que cette étude, et d'autres sur la PCF, soient rendues accessibles sur le site de la concertation.

La seule étude présentée à l'origine sur ce site est celle de l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), bureau d'études de la Ville de Paris. Elle distingue trois types de secteurs sur la PCF :

- ceux « dont la vocation ferroviaire serait maintenue » : partie ouest où circule le RER C ; partie nord entre le faisceau de la gare Saint-Lazare et celui de la gare de l'Est, ainsi que le court tronçon entre le faisceau de la gare de Lyon et celui d'Austerlitz, dans les deux cas pour l'échange de matériels entre les réseaux ; court tronçon près du boulevard Victor ;

- ceux « dont la vocation transport léger fret ou voyageurs serait envisagée » : de Rosa Parks (ex-Evangile) au Cours de Vincennes (mais il nous revient que certains, à la Mairie de Paris, souhaiteraient qu'aucun transport public ne revienne non plus sur ce tronçon, ce qui est d'autant plus absurde qu'on y ●●●

●●● PCF : sauvons-la !

trouve deux tunnels longs de plus d'un kilomètre, pas vraiment idéaux pour la promenade !) ; du faisceau d'Austerlitz à la gare des Gobelins ;

- ceux « dont la mutation urbaine serait envisagée » : sentier nature, déjà aménagé, entre La Muette et Auteuil dans le 16^e arrondissement ; tranchée entre Pereire-Levallois et Pont Cardinet ; Cours de Vincennes – Porte de Charenton ; partie sud entre Balard et Porte de Vitry.

L'AUT a toujours été pour le développement des transports en commun et la préservation des infrastructures existantes, comme le précisent ses statuts. De ce fait, elle s'oppose au tronçonnage de la PCF en trois parties au sort différent comme le préconise l'étude de l'APUR présentée par la ville de Paris dans sa consultation. Des exemples étrangers (Berlin, Londres...) montrent l'intérêt d'une réactivation des lignes de ceinture. Un prolongement du T8 (Epinay-Orge-mont / Villetaneuse-Université – Saint-Denis Porte de Paris, qui doit atteindre Rosa Parks en une seconde étape) à Porte de Vincennes pourrait constituer une première étape de remise en service, mais il serait indispensable d'aller au moins jusqu'à la Porte de Charenton pour assurer une correspondance avec le RER D, puisqu'une station est prévue à cet endroit dans un avenir certes indéterminé, et mieux encore jusqu'à la station Bibliothèque François Mitterrand, pour la correspondance avec le RER C et la ligne bleue du Grand Paris Express.

La fréquentation du T3, mis en service en 2006 et dont l'AUT a approuvé la création, a dépassé toutes les prévisions (140 000 voyageurs/jour). Victime de son succès, la ligne frise déjà la saturation aux heures de pointe et lors de grands salons au Parc des Expositions et de spectacles au Palais des Sports. La vitesse commerciale est inférieure aux 20 km/h initialement prévus (elle est plus proche de 16 km/h), la traversée des carrefours étant une source de ralentissements et d'irrégularités. Le tram se révèle surtout performant pour assurer, mieux que le bus PC (accessibilité, confort, vitesse), une desserte locale fine. Mais il devra tôt ou tard être doublé par un mode de transport plus rapide et plus capacitaire, en site propre intégral... que peut accueillir la Petite Ceinture !

Il le devra d'autant plus que la densification en logements et en bureaux des quartiers qu'il traverse et des communes proches est appelée à se poursuivre : le SDRIF, le « Grand Paris » recentré, Paris Métropole vont tous dans le même sens, celui d'une ville dense plus écologique, d'une mixité des fonctions, bref d'un usage optimal de l'espace pour limiter l'étalement urbain. Des exemples : Les

Batignolles, Clichy/Saint-Ouen, Paris Nord-Est, La Plaine Saint-Denis, Seine Rive Gauche, Ivry Confluences, Balard... Paris n'aura plus le monopole de la densité ! On va vers une nouvelle métropole dense de 6 à 8 millions d'habitants. Il en résultera une baisse du taux de motorisation, une croissance des déplacements en transports collectifs et une importance accrue des livraisons urbaines... Et quel sera l'avenir de Paris Métropole dans un monde faisant face à un pétrole plus cher et à une demande grandissante de déplacements ?

Dans ce contexte général, la PCF aura toute sa pertinence. Elle pourrait jouer, pour un coût relativement modéré et dans un délai assez court dès que la décision aurait été prise, un rôle régional en tant que rocade rapide en correspondance avec les lignes radiales. Alors que les points de correspondance entre modes lourds sont actuellement très rares dans les arrondissements périphériques, la PCF en offre en effet avec les RER B à E et toutes les lignes de métro sauf les 2 et 6. La Petite Ceinture, qui est loin de n'être utile qu'aux seuls Parisiens, occupe un emplacement idéal entre la rocade des lignes 2 et 6 et les futures lignes rouge et orange du Grand Paris Express, qui parfois s'éloignent jusqu'à 5 km des limites de la capitale. En fait, la PCF pourrait être assimilée à une rocade du Grand Paris Express qui réponde aux critères des dix équipes d'architectes : surtout aérienne, visible, plus accessible et plus agréable que la rocade GPE envisagée, à 25 mètres ou plus sous terre, à laquelle on accéderait par plusieurs escalators successifs.

La Petite Ceinture figure d'ailleurs dans le SDRIF, selon lequel elle « mérite de conserver sa vocation fret ; pour ce faire, tout autre aménagement devra être réversible et précaire ». Ce SDRIF a été approuvé par les institutionnels et sera bientôt mis à l'enquête publique. Si RFF semble vouloir se désengager de certaines parties de la PCF, il ne souhaite pas pour autant, et le STIF non plus, qu'elle ne voie plus de desserte ferroviaire. D'aucuns, à la Mairie de Paris, veulent que les poids lourds n'entrent plus dans la ville – louable intention qu'approuve l'AUT – mais souhaitent en même temps la disparition de tout transport sur la PCF : cherchez l'erreur ! Ils enverraient volontiers du fret sur les RER, déjà totalement saturés et où les 4 heures nocturnes sans trafic commercial sont tout juste suffisantes pour assurer l'entretien courant. En revanche, du fret urbain pourrait, pensons-nous, tout à fait trouver sa place sur la Ceinture. Il serait assuré par un matériel électrique léger comparable au tram fret de Dresde en Allemagne.

Les matériels ferroviaires légers modernes sont très peu bruyants et seront assurément encore plus silencieux à l'avenir ; des protections phoniques adéquates achèveront d'assurer la tranquillité des riverains. L'emprise est souvent assez large pour que les deux voies coexistent avec un chemin de promenade, une piste cyclable, des plantations – notamment des jardins potagers – et des zones naturelles, et les talus et surlargeurs peuvent assurer la préservation d'un couloir de biodiversité. La PC réactivée resterait un poumon vert !

Il convient donc, selon nous, non pas de découper la PCF en trois tiers aux destins inconciliables, mais de distinguer trois temps :

- premier temps : aujourd'hui, un site un peu secret, un peu magique, ayant subi quelques déprédations, qui coûte quelques centaines de milliers d'euros par an à préserver et à entretenir, mais joue un rôle social dans la ville, un véritable terreau social pour des centaines d'emplois d'insertion, des jardiniers en herbe... Nous notons avec satisfaction que les emprises sont partout maintenues, voire rétablies, par exemple à Paris Nord-Est et à Paris Rive Gauche : les immeubles construits au-dessus de l'emprise sont percés d'une cavité respectant le gabarit ferroviaire, des ponts sont reconstruits comme celui de la rue de Patay...

- deuxième temps : demain, le rétablissement d'une continuité ferroviaire (un seul point noir : la traversée à niveau de l'avenue de France prolongée), le respect d'un patrimoine « centcinquantenaire », quelques trains d'échange, l'amorce d'une desserte de fret urbain, et pourquoi pas, une desserte occasionnelle touristique de découverte de ce magnifique patrimoine urbain et végétal...

- troisième temps : après-demain, la métropole dense aura besoin de nouvelles dessertes, 60% de ses habitants ne posséderont pas de voiture... Et ils seront fort aise de trouver une nouvelle ligne rapide, en tram-train peut-être, souvent à l'air libre, propre, silencieuse, avec des vues magnifiques – le plaisir des sections aériennes des lignes 2 et 6 !

En conclusion, l'AUT demande la prolongation de la convention entre RFF et la Ville bien au-delà de juin 2013 et le maintien intégral des 23 km de la petite ceinture ferroviaire du Pont du Garigliano aux Batignolles via la Porte de Vincennes. Le prochain protocole doit préserver partout la plateforme et le gabarit UIC, et n'avaliser aucun aménagement irréversible, y compris dans les nouveaux quartiers tels que Masséna-Bruneseau ou Bercy-Charenton, et une voie ferrée circulaire épisodiquement doit être maintenue. N'hypothéquons pas l'avenir !



courrier

Des trains omnibus encore plus bondés

Je suis scandalisé par la proposition du STIF de mettre tous les trains omnibus sur les RER C et D (Juvisy – Paris-BFM pour le C et Villeneuve-Saint-Georges – Paris Lyon pour le D). Les trajets seraient ainsi beaucoup plus longs pour des centaines de milliers d'habitants des 94-91-77, ce qui est inacceptable ! Merci de faire pression auprès du STIF pour que ce projet soit abandonné ! Au contraire, nous avons besoin d'encre plus de RER directs aux heures de pointe et creuses, notamment entre 6h30 et 7h30 et de 18h30 à 20h. www.nonalomnibus.com est un site créé par Sadur et des politiques qui ont lancé une pétition contre ce projet, merci donc à vous de signer et d'informer les membres.

Grégory Benoit, membre de Circule, Sadur et AUT

Le bruit excessif est un fléau moderne

Je remarque depuis quelque temps une tendance de la RATP à augmenter exagérément le volume de ses annonces sonores, en voiture comme en station, au point que cela devient parfois (c'est très hétérogène) une agression. Il suffit de subir ces attaques sur le quai du RER Étoile à minuit pour comprendre l'effet de ce style « Stalag »... Cela peut avoir toutes sortes de justifications, comme la non-qualité traditionnelle de ce service ou la volonté de se faire entendre des porteurs de casques divers, mais je porte le phénomène à votre attention car c'est une nuisance permanente pour l'usager.

Paul Ortais

Des rames trop étroites pour les quais

Je vous signale un problème sur la ligne Saint-Lazare – Ermont-Eaubonne, qui présente un risque pour de nombreux voyageurs. Deux types de trains circulent sur cette ligne : un train à étage qui ne pose pas de problème, et un autre de type classique, qui laisse un espace de plusieurs dizaines de centimètres entre le plancher du train et le bord du quai, ce qui présente une réelle difficulté, et même un danger pour les personnes à mobilité réduite (...). Pour monter, on peut s'accrocher aux barres verticales du train, mais pour descendre, on n'a rien qui aide à reprendre pied. Il doit bien être possible de choisir des trains adaptés aux quais de la ligne (...). C'est très bien d'avoir installé un ascenseur, mais si on ne peut pas monter dans le train, à quoi bon ? C'est dommage d'habiter à quelques centaines de mètres d'une gare et de ne pas pouvoir prendre le train.

Nicole Bertrand

LE PÈRE DU RENOUVEAU DU TRAMWAY EN FRANCE EST DÉCÉDÉ

Marcel Cavaillé est décédé le 15 février 2013. Secrétaire d'Etat aux Transports de 1974 à 1978, il avait lancé en 1975 le « concours Cavaillé » destiné à réhabiliter le tramway en France. Ce mode de transport aujourd'hui si apprécié était alors considéré comme obsolète et la plupart des réseaux avaient disparu du paysage. Cependant, des huit villes françaises pressenties par Marcel Cavaillé pour le retour du tramway, aucune ne donnera suite à ce concours. Seule la ville de Nantes, qui ne figurait pas parmi elles, se déclarera intéressée et tracera la voie à la bonne vingtaine de villes qui finiront par adopter le tramway moderne, dont 6 des 8 villes retenues au départ. Marcel Cavaillé a aussi été l'initiateur de la Carte Orange. Souhaitons que les autorités politiques rendent hommage à sa lucidité et à sa vision du bien commun.

TABLE RONDE A L'ASSEMBLÉE NATIONALE

Le 30 janvier dernier, la Commission du développement durable de l'Assemblée nationale, présidée par Jean-Paul Chanteguet, a organisé une table ronde sur les transports franciliens. Elle a auditionné les présidents de la SNCF, de la RATP et de RFF et la directrice générale du STIF, mais aussi un représentant de l'AUT. Après un exposé d'une dizaine de minutes pour chacun des intervenants, les députés présents ont posé de nombreuses questions. L'AUT a insisté sur les difficultés rencontrées sur les lignes RER et Transilien, tout en proposant des pistes d'investissements nécessaires. A cette occasion, le président de la SNCF a proposé un plan baptisé « Grand Paris dès aujourd'hui », évalué à 450 M€ d'ici 2017, qui comporterait 4 volets : accueil et confort

des voyageurs, protection du réseau contre les intrusions, accroissement des performances du réseau, maintenance immédiate du matériel roulant. L'AUT a obtenu par la suite une présentation de ce plan qui va dans le bon sens et souhaite qu'il soit retenu par les financeurs.

Complément de parcours : mode d'emploi

Le complément de parcours, que nous réclamions depuis des années, est entré en service au 1^{er} janvier 2013, dans une grande discrétion. Il s'adresse à ceux qui possèdent un passe Navigo et veulent utiliser le réseau en dehors des zones prévues par leur forfait.

Il faut savoir que le complément de parcours n'est pas un ticket magnétique, mais un billet électronique à charger sur le passe. Sur les machines des stations de métro et gares, il faut donc actionner « recharger son passe Navigo » et non « acheter des tickets », puis faire « achat/complément de parcours ».

Le passe est alors chargé pour une durée de 3 heures maximum. Au passage des portillons, le complément de parcours est validé. Pour le retour, il faut refaire la même opération (le passe ne sait pas gérer plusieurs compléments de parcours). Précisons que le complément de parcours n'est valable que sur le réseau ferré, il faudra donc utiliser un ticket t+ si vous prenez un bus hors zones souscrites.

Que gagne-t-on par rapport à l'ancien système ? Si on prend comme exemple un passe Navigo pour les zones 1-3, le gain par rapport au prix d'un ticket à l'unité est variable suivant les destinations (entre 0,90 et 2,60 €). Par rapport au prix d'un ticket en carnet, le gain est moindre (entre 0 et 1,5 €), voire négatif (- 0,33 €), c'est-à-dire qu'on peut avoir intérêt à rester sur l'ancien système !

Avis de l'AUT sur le débranchement du T4 vers Clichy - Montfermeil

Dès la modernisation de la ligne Aulnay - Bondy sous forme de tram-train nommé T4 en 2006, la question s'est posée de créer une branche desservant Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Après la concertation à l'automne 2009, le STIF et les financeurs se sont donné le temps d'approfondir les études pour trouver un tracé qui fasse consensus. Il est désormais temps de concrétiser ce projet malgré l'attitude déplorable des élus de Livry-Gargan et Pavillons-sous-Bois.

L'AUT soutient le choix du tracé 4 qui constitue un bon compromis. Certes il faudra détruire une partie des locaux SNCF à proximité de la gare de Gargan, mais ceux-ci n'ont aucune valeur patrimoniale. L'insertion des voies du tram-train sur les boulevards de la République et Marx-Dormoy à Livry-Gargan nécessitera de réorganiser le stationnement et de supprimer puis replanter certains alignements d'arbres, mais cela n'a rien d'insurmontable et a été réalisé dans de nombreux autres projets de tramway.

La nouvelle branche du T4 donnera aux habitants de Clichy-sous-Bois et Montfermeil un accès plus rapide aux RER B et E, avec des temps de parcours plus assurés et ainsi moins aléatoires qu'avec les relations actuelles par bus.

L'AUT soutient le choix de créer des missions Bondy - Montfermeil, car le rabattement sur le RER E en priorité est légitime, vu sa capacité et sa fiabilité par rapport au RER B. L'AUT souhaite que soit décidé également le prolongement à Noisy-le-Sec du T4, ce qui offrirait aux usagers un éventail de correspondances bien plus important (branche Villiers du RER E, T1, bus et future Tangentielle nord).

Certains considèrent le débranchement du T4 comme inutile, car une gare du Grand Paris Express est prévue à Clichy - Montfermeil. L'AUT conteste cette analyse : ces deux projets sont complémentaires comme le montrent les prévisions de trafic. En outre, la réalisation de cette branche du GPE, eu égard à son coût important pour un trafic prévu relativement faible, ne nous semble pas faire partie des priorités, et n'aboutira probablement pas avant 2025.

ça roule...

NOUVEAUX ACCÈS AUX GARES RER D DU VAL D'YERRES.

La 1^{ère} en à bénéficier fut la gare d'Yerres lors de ses importants travaux de rénovation. Un nouvel accès au quai Paris depuis la rue Delacarte a permis de désenclaver le parking de rabattement situé à proximité. A l'automne 2012, c'est à Montgeron qu'un chantier s'est ouvert pour offrir un nouvel accès, en tête du quai Paris et à l'aplomb de la rue Deglaire et du chemin Noir. Il facilitera l'accès des nombreux salariés venant des quartiers limitrophes et des élèves du lycée de Montgeron, et il sera également utilisable lorsque la gare sera fermée. En décembre 2012, c'est à Brunoy que sont entamés des travaux au pied de la passerelle joignant la place de l'Arrivée au parvis de la gare. Grâce à ce nouvel accès, les habitants des quartiers des Mardelles et Hautes-Mardelles ne devront plus emprunter la passerelle qui, en cas d'intempéries, n'est guère accueillante. Mais en y regardant de plus près, ces améliorations, si elles rendront beaucoup de services, faciliteront aussi l'extension des horaires de fermeture des espaces « gare » en multipliant les accès automatisés n'exigeant pas la présence de personnel.

LA RUMEUR ENFLE... selon laquelle les édiles parisiens pourraient demander la fusion des lignes de métro 3 bis (Gambetta - Porte des Lilas) et 7 bis (Louis Blanc - Pré-Saint-Gervais), par la remise en service, assez peu coûteuse, du raccordement existant entre Porte des Lilas et Pré-Saint-Gervais (ancienne navette). Cette vieille idée, si elle se concrétise, sera soutenue par l'AUT, à condition qu'elle ne serve pas à justifier l'abandon d'une autre infrastructure bien plus utile aux Franciliens, la Petite Ceinture Ferroviaire (voir notre dossier à ce sujet), avec laquelle cette « ligne 15 » aurait deux points de correspondance.

ça cale...

ON A PERDU LA PORTE DE VITRY ! Dans un louable souci d'atténuer la domination masculine sur les noms des stations, le T3 prolongé honore la mémoire de huit femmes. Le problème est que ces noms n'évoquent parfois guère l'environnement de la station. Va pour Rosa

Parks, dont l'histoire est liée aux transports en commun. Mais remplacer le nom immémorial de Porte de Vitry, arrêt et terminus de lignes de bus, par Maryse Bastié suscite la perplexité. De même, comment deviner qu'Alexandra David-Néel, c'est la porte de Saint-Mandé, sauf à être assez érudit pour savoir que la célèbre exploratrice est née dans cette commune ? On pourrait au moins rappeler le nom traditionnel du lieu par un « sous-titre » en plus petits caractères (comme on l'a fait, par exemple, pour la station Ella Fitzgerald, nom complété par « Grands Moulins de Pantin »).

VINCENNES INACCESSIBLE AUX PMR.

Les deux ascenseurs de la gare RER ont été arrêtés pour 2 mois pour cause de « révision générale ». On peut comprendre qu'une telle révision doive être effectuée à intervalles réguliers, mais pourquoi arrêter les deux en même temps ? Si un des deux était laissé en fonction, une personne à mobilité réduite pourrait alors, si elle ne peut pas accéder à la direction qu'elle souhaite emprunter, se rendre grâce à l'autre ascenseur à la station suivante dans l'autre sens pour monter dans un train allant dans la bonne direction.

T3 : POSITIONNEMENT DES ARRÊTS À REVOIR.

Les arrêts des deux sens sont le plus souvent l'un à côté de l'autre. Or si on veut accélérer le tram – qui n'atteint pas la vitesse prévue – il serait plus intelligent, pour les arrêts – la majorité – qui se situent à un carrefour, de les placer systématiquement **après** celui-ci, donc en décalé. En effet, en cas d'arrêt avant le carrefour, les voyageurs qui descendent et se rendent sur le trottoir opposé doivent passer devant le tram, qui doit donc attendre pour redémarrer (si la rame s'arrête après le carrefour, ils passent derrière). Et comme le temps que le tramway va passer à l'arrêt est imprévisible, cela complique aussi la commande des feux par celui-ci. Le positionnement après le carrefour est donc pour deux raisons de nature à l'accélérer.

T3 : LE MIEUX ENNEMI DU BIEN ? Le dimanche 27 janvier, « conditions climatiques exceptionnelles » sur l'Île-de-France avec 12 cm de neige. Stupéfaction, le tram T3, considéré comme plutôt insensible à la neige et inauguré un mois plus tôt, est immobilisé ! Voici l'explication : afin d'éviter qu'un corps passe sous les roues, les tramways sont équipés d'un « chasse-corps » placé devant les roues qui chasse cet obstacle vers l'extérieur des rails. Sur les tramways les plus récents, ce dispositif simple a été remplacé par un « ramasse-corps » constitué par une barre qui détecte la présence de l'obstacle et déclenche la descente d'une planche qui « ramasse » le corps. Mais cela actionne aussi un freinage d'urgence. Ce dimanche, la barre de détection avait considéré les quelques centimètres de neige comme un obstacle et déclenché l'arrêt des trams ! Souhaitons que la RATP et le constructeur parviennent à régler correctement ce dispositif pour assurer à la fois une bonne sécurité et un service régulier les jours de neige.

Un tramway utile, des correspondances difficiles !

Le tramway Antony - Clamart (TAC) est conçu comme la première phase de l'une des branches du vieux projet « Croix du Sud » Antony - Issy-les-Moulineaux. Ce secteur sud-ouest de la banlieue est pauvre en axes lourds et ce n'est pas le malheureux T6 (Châtillon - Vélizy - Viroflay), sans cesse retardé, qui améliorera fondamentalement la desserte de Vélizy, de Châtenay-Malabry ou du Plessis-Robinson.

L'AUT approuve donc globalement cette première phase, tout en regrettant que la deuxième, qui donnera tout son intérêt au projet, reste aujourd'hui très floue. Une section souterraine (présence de carrières) est-elle indispensable ? Quelles seront les stations de correspondance avec la ligne rouge du Grand Paris Express, le Transilien N, la ligne de métro 12, le tram T2 ou le RER C ? Où figure la vision 2030 (échéance SDRIF), voire 2050 ?

De ces perspectives, prises en compte dans la capacité du site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne, résultent des stations terminus et de correspondance peu efficaces, comme à la place du Garde à Clamart, à La Croix-de-Berny et à l'Hôpital Béclère.

Nous approuvons donc les études complémentaires menées par le STIF et la ville de Clamart en vue de rapprocher les terminus nord du centre-ville. Une implantation est par exemple possible en lisière du stade Hunebelle. Le tracé du TAC en latéral est de l'avenue Claude Trébignaud n'aurait alors pas d'impact sur la circulation automobile place du Garde, et aurait l'avantage d'améliorer la correspondance exécrable avec le T6 et l'accès à l'hôpital Béclère.

Cette correspondance devant l'hôpital, où les 2 lignes de tramway seront superposées, exige des cheminements pratiques et accessibles à tous. Une rampe suffisamment large, si possible sous abri parapluie, nous semble un bon compromis entre ascenseurs et escalators, coûteux à entretenir, et des volées de marches. Pour assurer cette meilleure accessibilité, la bretelle routière de la D906 vers la D2, longeant au plus près l'hôpital, doit être déplacée.

A propos du terminus Croix-de-Berny, nous souhaitons la poursuite des études pour une implantation au sud de la D986. Les emprises du chantier d'un hypothétique 2^e tunnel de l'A86 ne peuvent justifier de telles longueurs et « non-sécurisations » des correspondances avec le TVM et le RER B. Sans compter que l'implantation envisagée au nord de l'emprise de l'A86 condamnerait une éventuelle continuité tramway entre les voies TVM et TAC et empiéterait sur le parc de Sceaux.

Au final, une première phase intéressante pour les habitants de Châtenay-Malabry et du Plessis-Robinson, mais encore largement améliorable, notamment du point de vue des correspondances. Une question demeure : sur un budget prévu de plus de 300 M€ hors matériel roulant, quelles parts reviennent respectivement à la requalification urbaine et au système de transport stricto-sensu ?

Yves Boutry ■

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

La Tangentielle Nord doit rester une priorité

Alors que le métro du Grand Paris occupe le devant de la scène, certains ont tendance à oublier le projet de rocade appelé Tangentielle Nord (TLN), qui longe la Grande Ceinture SNCF. Ce projet très ancien a pourtant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 2008 sur l'intégralité des 28 km de Sartrouville à Noisy-le-Sec. Faute de financements suffisants, il a été décidé en 2009 de lancer une première phase d'études et de travaux entre Epinay-sur-Seine (RER C) et Le Bourget (RER B), avec l'objectif de mettre en service ce tronçon fin 2014.

Hélas, le pilotage des travaux n'a pas été à la hauteur : les acquisitions foncières ont traîné, les déviations de réseaux n'ont pas été assez étudiées, des maires ont bloqué divers permis de construire pour obtenir des contreparties, etc. Cette dérive a longtemps été passée sous silence jusqu'à ce que RFF et SNCF avouent l'an dernier que la mise en service serait retardée à fin 2016 dans le meilleur des cas, avec un surcoût de 70 M€.

Cette situation est éminemment déplorable. Force est de constater que RFF et SNCF n'avaient pas mis en place des moyens de pilotage et d'expertise suffisants, alors qu'ils sont capables de mener à bien les travaux pharaoniques de lignes à grande vitesse. Un nouveau chef de projet TLN a été nommé et un plateau commun RFF/SNCF a été organisé. Il n'y a aucune raison que cela ne permette pas de faire aboutir ce projet.

Pourtant l'inquiétude est de mise pour la deuxième phase (Sartrouville - Epinay et Le Bourget - Noisy-le-Sec). Alors que sa mise en service était envisagée pour 2018, les décideurs ne semblent plus motivés. Le dossier de presse du Nouveau Grand Paris évoque 2023 et certains en privé recommandent carrément l'abandon de cette phase ! Ils préfèrent miser sur la rocade du Grand Paris Express. Outre que les territoires desservis ne sont pas les mêmes, qui peut croire qu'il n'y aura pas aussi des aléas, des surcoûts et des retards dans la rocade métro ?

La Tangentielle Nord offrira des correspondances nombreuses avec les 5 lignes de RER et les lignes Transilien H et J. Les prévisions de trafic sur la TLN complète sont de 220 000 voyageurs/jour, c'est bien la preuve d'une forte utilité. Certes les coûts sont importants, mais resteront inférieurs à 50 M€/km, soit environ trois fois moins que ceux pour la rocade métro.

Dans ce contexte, il serait irresponsable de laisser s'enliser la Tangentielle Nord. L'AUT attend des engagements fermes à ce sujet de la part des financeurs Etat et Région et des maîtres d'ouvrage RFF et SNCF.

Marc Pélissier ■

Amélioration des RER : où en est-on ?



RER A - MI 09 à Torcy
Photo Marc Debrincat

Priorité affichée des élus et des opérateurs depuis quelques années, l'amélioration du fonctionnement des lignes de RER est, au mieux, encore peu visible sur le terrain. Au pire, la dégradation se poursuit. Nous présentons ici un état des lieux succinct et les perspectives à plus ou moins long terme.

RER A : du matériel neuf, et après ?

L'arrivée des rames à deux niveaux MI09 (deux par mois jusqu'en 2017) donne un peu de capacité supplémentaire à cette ligne la plus chargée d'Europe. Mais la situation reste fragile et les incidents trop fréquents. Le schéma directeur voté par le STIF en 2012 devrait permettre de gagner en souplesse d'exploitation, notamment en situation perturbée, et améliorer la desserte sur certaines branches. Encore faut-il que les financements soient réunis (600 M€) et que les études et travaux soit menés avec promptitude par la RATP, ce qui semble mal parti. Deux exemples illustrent cette inertie.

- Depuis de nombreuses années, les élus du plateau briard réclament que les missions La Varenne-Chennevières soient prolongées jusqu'à Boissy-Saint-Léger. Cela nécessite la création de 4 postes de garage à La Varenne. A cet effet, la RATP propose d'acheter à RFF une voie désaffectée, de la moderniser et de l'électrifier, pour un montant très modeste de 7 M€. Bien que la négociation avec RFF soit déjà en cours, la RATP annonce, pour une amélioration aussi minime, une mise en service en 2017 seulement.

- De l'avis même de l'opérateur, la branche de Marne-la-Vallée connaîtra

une progression spectaculaire du trafic, de l'ordre de 15% voire davantage, à l'horizon 2020. Dans ce contexte, la RATP préconise de renforcer les capacités de garage et de retournement à Torcy et à Chessy. Bien que ces travaux soient dès à présent urgents, l'opérateur table sur une mise en service en 2022.

Dans les deux cas, les délais sont très excessifs, et supposent en outre que la mise à disposition des financements intervienne immédiatement ! En se réfugiant derrière des délais aussi confortables, la RATP ne semble apparemment pas consciente de l'urgence de la situation.

RER B : exaspération et espoir

Les difficultés du RER B ont commencé à être prises en compte par les décideurs en 2002, à l'occasion du débat public sur CDG Express. Ce fut le point de départ du projet « RER B Nord+ » qui, après plusieurs retards, sera terminé en septembre prochain. Rehaussement des quais, modernisation de la signalisation, suppression de la voie unique à Mitry : ces travaux de remise à niveau auraient dû être faits il y a 30 ans ! Est également lancée la rénovation des rames MI79, ralentie par l'affaire des traces d'amiante. Parallèlement, le transfert de 15 rames MI84 supplémentaires venant du ●●●

●●● Amélioration des RER

RER A devrait donner plus de souplesse d'exploitation. Mais ce sera loin de suffire à résoudre tous les problèmes. Il faut une meilleure coopération SNCF-RATP. Le centre de commandement unique de la ligne B, véritable serpent de mer, est désormais annoncé pour octobre 2013. Il faut aussi moderniser la partie RATP de la ligne, c'est l'objet du schéma directeur RER B Sud que le STIF devrait approuver en juin 2013. Chiffré à 600 M€ au bas mot, il faut qu'il soit intégré d'urgence dans les financements de l'Etat et de la Région. Son premier effet devrait être l'adaptation du quai 3 à Denfert afin d'en faire un terminus pour les trains venant du sud en situation perturbée. C'est une demande forte des associations, qui pourrait se concrétiser début 2015 pour une première phase. Des progrès sont donc espérés sur la ligne B, mais n'écartent pas le risque d'une saturation grandissante.

RER C : une « pieuvre » difficile à modifier

La ligne C du RER, avec ses 187 km, ses sept branches et son interaction avec beaucoup d'autres types de trains (Transiliens des réseaux Montparnasse et Nord-Ouest, TGV, fret, TER), est structurellement fragile depuis sa création. Son infrastructure est vieillissante et souvent inadaptée. Son matériel roulant est en apparence homogène en rames Z2N depuis 2003, mais il y a des rames monocourant qui ne peuvent pas aller au Nord et des rames de six voitures sur la liaison circulaire Versailles - Versailles. Le tronçon central parisien, dont la vétusté occasionne les travaux Castor depuis 20 ans, voit passer théoriquement un train toutes les 2 mn 30 en heure de pointe. En pratique, la SNCF a du mal à respecter cet intervalle et supprime volontairement des trains ou les limite à Paris-Austerlitz surface. Un premier plan d'amélioration de la ligne avait été adopté par le STIF en décembre 2003. Il portait sur plusieurs investissements ciblés, dont le renforcement de la puissance électrique. La mise en œuvre a été laborieuse puisque, par exemple, la création des sous-stations électriques de Dourdan et de Jouy-en-Josas ne s'est concrétisée qu'en 2012 ! D'autres évolutions importantes étaient prévues dans le cadre du schéma directeur adopté en 2009, mais le désaccord entre Val-de-Marne et Essonne sur l'évolution des dessertes a conduit à un moratoire sur tous les investissements. On a ainsi perdu 2 ans avant de décider, en 2011, de lancer les investissements qui sont indépendants de la desserte, notamment la refonte du nœud ferroviaire de Brétigny, chiffrée

à 200 M€. Avec ses postes d'aiguillages électromécaniques et ses voies mal organisées qui n'ont pas été conçues pour gérer un terminus RER, c'est un peu le symbole de l'archaïsme des infrastructures du RER C. Le projet de tram-train Versailles-Massy-Evry devrait aboutir d'ici 2020 à la suppression de la branche Versailles-Chantiers du RER C, les missions correspondantes étant réorientées vers Brétigny. Mais même après la réalisation de ces projets, la fragilité structurelle du RER C demeurera. Alors que les élus du 91 et du 94 s'écharpent à propos d'une minute de temps de parcours en plus pour renforcer la desserte d'Ivry et Vitry en 2014, force est de constater qu'il n'y a toujours pas de plan d'ensemble permettant d'être optimiste pour l'avenir du RER C.

RER D : toujours D-plorable

Depuis sa véritable création en 1995, après le percement du tunnel Gare de Lyon - Châtelet, le RER D n'a jamais bien fonctionné. Les tentatives de redressement se sont succédé : plan d'amélioration STIF en 2003, « plan d'urgence » avec le Conseil général de l'Essonne en 2005, plan D-Maintenant (100 M€) porté par le Président de la SNCF en mai 2008, schéma directeur du RER D (120 M€) en 2009. Toutes ces initiatives ont eu peu de résultats visibles, même s'il faut préciser que les travaux sont encore en cours pour la dernière d'entre elles. C'est en 2014 qu'on nous promet des améliorations. Certes, le nord de la ligne reviendra à 12 trains par heure en pointe, soit 32 trains/heure dans le fameux tunnel Châtelet - Gare du Nord. Mais au sud de la ligne, la polémique enfle sur les évolutions de desserte. Il y a bien eu un compromis entre les trois départements concernés pour limiter les arrêts supplémentaires à un par mission. Mais c'est surtout du fait du nouveau schéma d'exploitation que les temps de parcours se trouvent rallongés. En effet, suite à l'ouverture de la nouvelle gare Pompadour, la SNCF a prévu que les trains ne se doubleront plus comme actuellement. Comme le 2^e quai à Pompadour n'a pas été réalisé, il n'est en effet pas possible de desservir cette gare en utilisant la 3^e voie... De surcroît, la ligne D souffre d'un manque chronique de trains aggravé par une maintenance déficiente. Or, le trafic continue à croître. Il faut donc d'urgence lancer des investissements pour augmenter la capacité de la ligne, notamment sur le tronçon Paris - Villeneuve-Saint-Georges. Il faut aussi prévoir le remplacement du matériel roulant par un matériel plus adapté aux flux massifs. Faute d'anticipation des décideurs, il faut s'attendre à encore plusieurs années difficiles sur le RER D...

RER E : le « bon élève »

Cette ligne est considérée comme le bon élève du RER, comparée aux autres, ce qui ne veut pas dire qu'elle soit exempte de défauts. La saturation menace notamment sur la branche Tournan avec ses temps de parcours attractifs et l'urbanisation en Seine-et-Marne. Au-delà de Villiers (19 km de Paris), en dehors des pointes, la fréquence n'est que de deux trains par heure pour desservir des « villes-dortoir » qui comptent entre 20000 et 40000 habitants. Pour améliorer cette situation, il faudrait doubler le pont ferroviaire de Nogent au-dessus de la Marne, ce dont on parle depuis 60 ans. De plus, le parc de matériel roulant (53 rames) est insuffisant : il avait été conçu pour un prolongement au Plant-Champigny alors que c'est celui à Tournan qui a été réalisé à la place. D'où des trains parfois trop courts et surchargés. Ce problème s'aggraverait fin 2015 avec la mise en service de la nouvelle gare Rosa Parks, où tous les trains s'arrêteront, ce qui nécessitera probablement des rames supplémentaires. Cette gare qui deviendra, à l'horizon du prolongement du RER E à l'ouest, le terminus des trains en provenance de Mantes-la-Jolie a malheureusement été conçue à minima avec un seul quai central, sans 3^e voie centrale à quai permettant un retournement rapide, comme cela existe par exemple à Stade-de-France-Saint-Denis sur le RER D. De plus, des travaux importants sont nécessaires pour réaliser la nouvelle gare de Champigny-Bry-Villiers en correspondance avec la ligne 15 du Grand Paris Express.

Un enjeu régional majeur

Ce bref aperçu illustre l'ampleur des mutations nécessaires côté SNCF et RATP et celle des investissements indispensables pour redresser le réseau RER, épine dorsale du réseau de transport de la Région. Trop de temps a été perdu. La hausse continue de la fréquentation impose une mobilisation générale.

Marc Pélissier ■

Taux de ponctualité des lignes RER

Ponctualité	2011	2012
RER A	84,9	85,6
RER B	81,8	84,3
RER C	90,9	90,8
RER D	85,1	83,8
RER E	95,1	95,1

Précisons qu'il s'agit des retards supérieurs à 5 minutes, en moyenne sur toutes les branches et toutes périodes confondues. Sur une branche donnée, les résultats peuvent être bien plus mauvais, mais plus proches du ressenti des usagers (exemple : branche Brétigny du RER C, 82,6% en 2012).



courrier

Pourquoi justifier un voyage déjà payé ?

Je suis usagère des transports parisiens depuis une trentaine d'années et suis abonnée à la carte Navigo « intégrale » depuis sa création. Je désire contacter une association d'usagers pour exprimer mon indignation au sujet de la nouvelle réglementation appliquée par la RATP, disant que la non-validation de la carte Navigo est une infraction sous peine d'amende de 5 euros (30 euros en cas de paiement différé). Est-ce légal ? J'estime que ma carte étant prépayée pour un an, elle est valide de fait : nous devrions même, comme la carte télépéage, avoir une facilité de passage notamment dans les bus (quelquefois, ayant fait des courses, je suis encombrée, il y a du monde, il n'est pas aisé de valider et on n'est pas certain d'avoir validé). Ne serait-il pas possible de lancer une pétition ? Qu'en pensez vous ?

Marie-France Rémy

Dysfonctionnement de la priorité des tramways aux carrefours

Normalement, la détection des rames à l'approche des carrefours permet aux tramways de les franchir sans s'arrêter : l'avancement des rames entraîne l'ouverture du signal. (...) Or sur les trois extensions récentes du réseau (Saint Denis - Les Courtilles, La Défense - Bezons et Porte d'Ivry - Porte de La Chapelle), cette détection ne fonctionne pas correctement : elle est absente ou trop tardive et la rame doit s'arrêter au carrefour. On pourrait croire que le signal s'ouvre dès que la boucle de détection à son pied repère le tramway : il n'en est rien ! Sur bien des carrefours, la prise en compte du tramway entraîne d'abord une séquence routière allongeant la perte de temps. (...) Ces dysfonctionnements conduisent à des situations incongrues pour ne pas dire absurdes, telles qu'un signal au rouge pour la traversée des voies, pour les piétons comme pour les automobilistes, alors que le tramway est à l'arrêt. (...) Sur le T1, l'accès au nouveau terminus des Courtilles ne facilite pas l'exploitation de la ligne ; sur le T2, la situation est très tendue à La Défense où l'affluence sur les quais ne peut pas être gérée correctement quand l'espacement des rames est irrégulier ; enfin sur les T3a et T3b, l'intervalle théorique ne peut être respecté, avec parfois des creux de plus de 10 min en pointe. Les gestionnaires de voirie, Ville de Paris et Conseil Général des Hauts-de-Seine, semblent quelque peu passifs face à cette situation. Serait-ce l'illustration du peu d'intérêt accordé aux transports en commun ?

Claude Pasquier

VISITE DU PORT DE GENNEVILLIERS.

L'après-midi du 18 avril, l'AUT proposait à ses membres de découvrir l'un des trois principaux sites (avec Limay et Bonneuil) du réseau des Ports de Paris. Nous étions 19 à être accueillis par M. Etienne Dereu, Directeur de l'Agence de Gennevilliers de Ports de Paris, qui nous a décrit, à l'aide de projections, l'activité de cette plate-forme multimodale qui couvre 400 ha et abrite 500 000 m² d'entrepôts. Elle accueille annuellement 3,4 Mt transportées par voie d'eau, dont 300 000 t transbordées de ou vers le chemin de fer (essentiellement des céréales, du ciment et des voitures), ce qui représente 8 % du fret ferroviaire de l'Ile-de-France. Pour bien montrer le caractère écologique du fret fluvial, M. Dereu nous a invité à faire largement savoir qu'un convoi de barges équivalait à 250 camions, soit 5 km sur l'autoroute si la distance de sécurité est respectée... Il a fait observer aussi que le Grand Paris Express ne pourrait pas se faire sans la voie fluviale pour les approvisionnements comme pour l'évacuation des déblais. Après cet exposé suivi de questions-réponses, nous avons embarqué, sous le soleil, pour une mini-croisière d'une heure trente sur les darses du port et sur la Seine. Au total, une après-midi fort agréable et instructive.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AUT. Elle s'est tenue le 6 avril 2013 et a attiré une bonne cinquantaine de participants. Le matin, nous avons accueilli M. François Kalfon, président PS de la Commission des transports du Conseil régional, qui a choisi de répondre à la question : « Quelles évolutions pour les transports d'ici 2020 ? ». Il a souligné qu'il faut s'attendre à des évolutions plus qu'à une révolution. Vu la complexité des problèmes, il n'y a pas de solution simple et les réponses seront forcément coûteuses. Il faut aussi changer la gouvernance. Il est bon que la base exerce une

pression permanente, et la concertation avec les usagers permet d'identifier les points forts et faibles, mais il ne faut pas non plus de recours abusifs qui vont parfois à l'encontre de l'intérêt général. La densification est selon lui inévitable, surtout autour des gares et dans les principales zones d'emplois. Il n'est pas contre la concurrence. M. Kalfon a créé une commission de gestion des crises, celles qui engendrent des retards importants auxquels la RATP estime impossible de remédier (suicides, accidents et pannes graves, épisodes neigeux, etc.). Selon lui, on ne peut laisser perdurer ces crises de plus en plus nombreuses, dont les premières victimes sont les gens modestes.

La partie statutaire a eu lieu l'après-midi. Les rapports d'activité et financier ont été largement approuvés. Le Conseil d'administration a accueilli deux nouveaux membres.

Décès de Gérard Massip

Animateur de l'ADTC-Est Parisien (Association pour le développement des transports collectifs, voies piétonnes et voies cyclables dans l'Est Parisien), membre de l'AUT et plus récemment de l'AMUTC, Gérard nous a quittés le 18 mars. Il était très actif sur la toile, où apparaissait sa connaissance encyclopédique du domaine des transports publics. C'était un ardent défenseur du vélo et de la petite ceinture ferroviaire.

Décès d'Anne-Marie Rohm

Mme Rohm a été présidente de l'association « Usagers de la ligne Paris-Meaux-Crécy », association membre de l'AUT, pendant plusieurs années. Jusqu'à ce que la maladie l'emporte en mars 2013, elle n'a pas ménagé ses efforts pour promouvoir le train et essayer d'améliorer les conditions de déplacement. Elle a établi des contacts avec les élus et les responsables SNCF de son secteur.

Politique tarifaire

Voici les points principaux du courrier que l'AUT a adressé le 4 avril 2013 à M. Jean-Paul Huchon, président du STIF

Ces dernières années, plusieurs évolutions dans la tarification des transports franciliens ont eu lieu. Nous nous félicitons notamment de la mise en place du complément de parcours, demande très ancienne de notre association, et du dézonage le week-end. Nous connaissons le contexte économique difficile et souhaitons que les efforts soient portés prioritairement sur le développement de l'offre et de la qualité de service.

Pour autant, nous pensons qu'un effort doit être fait vis-à-vis des usagers non abonnés, qui ont été oubliés depuis 2006. Alors que les zones 7 et 8 puis 6 ont été supprimées pour les abonnés, aucun plafonnement des tarifs des billets à l'unité ou en carnet n'a été opéré. Ces titres ont au contraire subi chaque année une hausse tarifaire sans modulation.

Nous constatons donc que les usagers non abonnés ont les tarifs les plus élevés par trajet alors même qu'ils n'ont pas de remboursement employeur. Les billets origine-destination du réseau ferré ont atteint des sommets, par exemple (tarifs aller-retour) 14,60 € pour Paris - Les Mureaux, 16,40 € pour Paris - Etampes et 19,30 € pour Paris - Montereau.

Ces tarifs excessifs peuvent encourager la fraude ou le recours à la voiture, en particulier pour les familles. A titre de comparaison sur la base de 20 trajets par mois, un abonné, après remboursement employeur, paie 2,83 € par aller-retour pour les mêmes trajets origine-destination. Il n'y a aucune justification à un écart si important. En grande couronne, seuls 10 à 15 % des habitants ont un abonnement Navigo, alors que 15 à 20 % utilisent des billets origine-destination, souvent des personnes à faibles ressources (retraités, chômeurs hors Tarification Solidarité Transport).

Des mesures de réduction et de plafonnement des tarifs en faveur des usagers non abonnés nous paraissent donc urgentes, sans attendre la mise en œuvre des unités de transport.

ça roule...

ORSAY-VILLE RENDUE ACCESSIBLE. C'est l'une des dernières gares du RER B inaccessible aux personnes à mobilité réduite, alors qu'elle a une fréquentation importante (2,3 millions de voyageurs annuels). Elle n'avait pas fait l'objet de travaux car le projet initial était contesté. Il prévoyait en effet la mise sous contrôle du sous-terrain de la gare, qui est aussi utilisé comme liaison piétonne entre les quartiers. L'AUT avait écrit à la RATP en 2009 pour déplorer cette fermeture aux passants. C'est finalement un projet qui maintient le passage libre dont les travaux ont démarré en février et doivent s'achever en décembre pour un coût de 6 M€. Restera à améliorer le parvis et la gare routière qui le méritent bien.

ESBLY - CRÉCY EN PROGRÈS. Cette petite ligne à voie unique de Seine-et-Marne a vu son trafic progresser de 17,6% entre 2010 et 2012 tandis que la régularité s'est établie à 95% en 2012. C'est la conséquence logique de deux changements intervenus fin 2011 : d'une part, l'utilisation d'une rame de tram-train Avanto qui remplace une rame tractée RIB/RIO poussive ; d'autre part, une desserte cadencée, de meilleurs temps de parcours et le rétablissement de la desserte ferrée le dimanche.

ça cale...

TRAVAUX MAL ANNONCÉS. Les week-ends des 23-24 mars et 30 mars-1^{er} avril, la ligne D était perturbée du fait de travaux entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles. Comme de coutume, l'information a été défaillante, même si les « gilets rouges » présents sur les quais des principales stations ont fait de leur mieux pour aiguiller les voyageurs en perdition. Les affiches apposées sur les quais des gares n'auraient que de travaux de nuit... et pas les nuits des week-ends ! Et il n'y avait aucune info sur la partie sud de la ligne, dont les habitants ne sont sans doute pas sensés se rendre dans le 93 et le 95 ! Quant au site Internet Transilien, la rubrique « Etat du trafic et travaux » n'apparaît pas sur la page d'accueil, ce qui devrait être le cas vu son importance. Il faut être initié pour savoir qu'on peut y accéder de deux manières : ou bien on va sur « Préparer votre trajet » et cette

rubrique apparaît dans un menu déroulant, ou bien on clique sur la ligne concernée et, sous « Information trafic », on trouve (en trop petits caractères) « Toutes les informations trafic et travaux » (pourquoi un intitulé différent pour aboutir à la même page ?). Bref, la SNCF a une fois de plus montré son incapacité, incurable semble-t-il, à communiquer correctement en situation perturbée, même prévisible comme des travaux.

CORRESPONDANCE TOUJOURS AUSSI LONGUE. A Vincennes, lors de la réouverture de l'avenue du Château au trafic des bus après travaux, on a pu constater que l'arrêt des lignes 118 et 124 (direction Fontenay) n'avait aucunement été rapproché de la gare RER comme le préconisait le comité de pôle de Vincennes, mais avait été replacé à l'angle de l'avenue du Château et de la rue de Fontenay, ce qui accroît la distance, déjà longue, de plus de 100 mètres et rend l'arrêt peu visible pour les personnes venant de la gare qui débouchent de la rue du Midi. Les trois autres lignes parcourant l'avenue (56, 115 et 318) ont en revanche leur arrêt au coin de l'avenue du Château et de la rue du Midi, ce qui minimise la distance avec la gare RER. Il n'y a aucune impossibilité technique à regrouper les arrêts, car dans la direction Château de Vincennes, l'arrêt des 5 lignes est bien à l'angle de la rue du Midi. Que ce soit la RATP ou la ville de Vincennes qui est responsable de ce gâchis, il faut placer tous les arrêts de bus à hauteur de la rue du Midi !

MAL AIGUILLÉ ! Le poste d'aiguillage était-il aux abonnés absents et le conducteur un peu dans la lune ? Toujours est-il que le 7 février dernier, le train ZUCO (direction Melun via Combs-la-Ville) de 22h39 à Gare de Lyon s'est retrouvé à Vigneux-sur-Seine (branche Corbeil/Malesherbes) à 23h03... Panique à bord ! Le conducteur a néanmoins bien géré la suite des événements et a amené le convoi jusqu'à Juvisy pour effectuer un retournement. Ce n'était, semble-t-il, pas une première, mais, espérons-le, une dernière !

LA 14 A TRISTE MINE. A son ouverture en 1999, la ligne 14 était la vitrine du savoir-faire de la RATP, mais aujourd'hui cette dernière a remis aux oubliettes ses visites de la ligne pour les invités de marque, les responsables des transports d'autres métropoles, les associations de consommateurs (l'AUT en a bénéficié). Pourquoi ? Sans doute parce que cette ligne se dégrade, et particulièrement son accessibilité : Bercy et Cour Saint-Emilion, qui bénéficiaient de passages larges, innovants en 1999, offrent aujourd'hui le spectacle désolant d'aménagements condamnés depuis plusieurs années par des barres de fer ornées de « sens interdit »... apparemment sans espoir de remise en service. Le reste est à l'avenant : ascenseurs ou escaliers mécaniques en panne durant des mois à Saint-Lazare ou Olympiades, système SIEL également malade, manifestant de soudaines crises d'enflure du temps d'attente, comme l'a confirmé la réponse d'un responsable de la ligne dans le cadre des « Témoins de ligne ».

Du tramway à la française au tramway optimisé

Le coût moyen d'une ligne de tramway en Europe s'établit à 15/16 millions d'euros par kilomètre. Ce sont les montants constatés entre autres à Bruxelles, Barcelone ou Zurich. En France, en tenant compte des aménagements de façade à façade, le coût kilométrique est au minimum de 25 à 30 M€.

Mais les derniers projets pulvérisent ce montant déjà fort élevé et atteignent 60 M€/km en Ile-de-France. Dans un contexte de crise des finances publiques, cette inflation permanente inquiète-t-elle les édiles concernés ? Apparemment pas, puisque certains d'entre eux prédisent déjà une fourchette de 50 à 100 M€ pour les projets futurs.

En Ile-de-France, le seul projet relativement modeste financièrement est celui du futur tramway Paris - Orly-Ville dont le devis s'élève à 30 M€/km. Mais un site propre intégral réservé aux bus aura déjà été aménagé sur la majeure partie de la ligne. Il s'agira donc de compléter l'existant plutôt que de construire une ligne ex-nihilo.

Alors, après avoir été porté par une vague d'enthousiasme et acquis une image de modernité, le tramway se crée peu à peu une image de luxe et de gaspillage d'argent public. Et discrètement, les collectivités commencent à retarder leurs projets de tramway, lancent des études complémentaires et finalement admettent qu'il leur faut renoncer au tram au profit de solutions bien moins performantes, mais aussi moins onéreuses : bus en site propre, BHNS, etc.

Besançon pourrait toutefois représenter un espoir pour le tram en France. Ville pionnière par la création d'un secteur piétonnier dès 1974 et de vélos en libre-service en 2007, elle a aussi été la première à comprendre combien les dérives du « tramway à la française » allaient rendre ce mode de transport hors de portée de nombreuses villes. Sans renoncer au tram, très bien adapté à la structure linéaire de la métropole franc-comtoise, la Communauté d'Agglomération de Besançon s'est appliquée à éliminer ces dérives financières en inventant le concept de « tramway optimisé ».

Conservant toutes les fonctionnalités du tram sans recourir à des solutions dégradées, Besançon est en train de se doter d'une première ligne de tram au coût de... 16 M€/km. Incroyable ? Pour la France, oui. Pour l'Ile-de-France, encore plus. Mais pour le reste de l'Europe, non, on est dans la moyenne !

Un miracle s'est-il produit à Besançon ? Pas du tout : pour limiter les coûts, la ville a simplement fait des choix rationnels : sobriété dans la conception et les aménagements ; design et équipements standards mais confortables et de qualité ; forte mobilisation de la concurrence, y compris pour le matériel roulant.

Même s'il faut tenir compte de la capacité du système bisontin, moindre que celle des lignes d'Ile-de-France, l'écart des coûts est tel qu'il nécessite une réflexion approfondie de la part des décideurs franciliens.

Bernard Gobitz ■

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Quand les élus découvrent les bus diesel...

Depuis 6 mois, la motorisation des bus agite les élus franciliens. Ce sont d'abord les élus régionaux EELV qui ont fait voter un vœu au Conseil du STIF demandant l'abandon des bus diesel à la RATP. Puis les candidat(e)s en précampagne municipale à Paris se sont accusés mutuellement d'inaction à ce sujet.

La motorisation diesel pose certes de réels problèmes de santé publique, notamment à travers l'émission de particules fines dont la nocivité est prouvée. La France fait d'ailleurs l'objet d'une procédure de la Commission européenne depuis mai 2011 pour non-respect des valeurs limites de PM10 (particules de taille inférieure à 10 microns) dans plusieurs agglomérations. Pour autant, en déduire qu'il faut stopper immédiatement l'achat de bus diesel est un peu simpliste.

D'abord, des progrès ont été réalisés avec l'application des normes européennes. Un bus diesel de 2010 (norme Euro 5) émet 7 fois moins de particules PM10 qu'un bus de 1997 (norme Euro 2), grâce à la généralisation des filtres à particules, mais la réduction est moindre pour les plus fines, qui sont les plus dangereuses. La future norme Euro 6 (2014) obligera à réduire encore ces émissions, ainsi que celles d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures.

Ensuite, quelles sont les alternatives réelles aux bus diesel ? En apparence, elles sont nombreuses : Aquazole, GNV, GPL, hybride, électrique, agrocaburants. La RATP les a toutes testées à petite échelle, mais certaines sont abandonnées (Aquazole, GPL) et aucune n'a que des avantages. Il faut tenir compte du coût, de la fiabilité (les Montmartrobus électriques ne sont pas une réussite de ce point de vue) et des contraintes d'adaptation des dépôts. En premier lieu, il convient donc de guetter les innovations susceptibles d'apparaître chez les constructeurs, de poursuivre les expérimentations et de fixer un objectif à court terme de remplacement des bus les plus polluants (Euro 2). La « dé-dieselisation » des bus sera peut-être possible dans quelques années, mais avec 9000 bus en Ile-de-France (50% RATP, 50% OPTILE), le renouvellement total du parc prendra au moins 10 à 12 ans.

Et surtout, il faut souligner que les bus, même s'ils doivent montrer l'exemple, ne représentent qu'une part très faible de la pollution locale (on parle de 2% à Paris). Les désigner comme bouc émissaire est facile, mais même si on bannit les bus diesel, on ne résoudra pas les problèmes de pollution sans des initiatives d'envergure concernant les voitures, 2 roues motorisés et véhicules utilitaires, sans parler des industries. On aimerait entendre les élus sur ces sujets-là aussi.

Marc Pélissier ■

Transports en commun d'Ile-de-France : Paris roule-t-il ?



Notre capitale est réputée pour son système de transport : un métro dense en son cœur et un réseau de trains rapides à travers la métropole. Mais la saturation le guette. C'était le premier souci exprimé par les usagers, lorsqu'en 2009 ils ont été interrogés pour la préparation du nouveau PDU. Le problème n°1, c'est l'adaptation de l'offre à la demande, ont fait écho les élus. « Augmenter massivement l'offre de transport dans le cadre d'un service de qualité » a répondu le STIF dans le projet de PDU.

L'alarme de l'AUT sur la surcharge du RER A, qui a débouché sur une commande accélérée de voitures à deux niveaux, c'était en 2009. En 2013, cela va mieux sur cette ligne, mais pas sur les RER B et D, ni sur le réseau Saint-Lazare. Or à partir de 2007 la croissance a ralenti du fait de la crise. Que se passera-t-il quand l'activité reprendra et appellera une hausse de trafic de 2 ou 2,5% par an comme dans la période 2000-2006 ? Roulera-t-on encore dans les TC de Paris en 2020 ou tout sera-t-il saturé ? La question est sérieuse, comme le montre la comparaison entre l'évolution du trafic et celle des capacités offertes. C'est aussi l'inquiétude ressentie dès aujourd'hui en un certain nombre de points noirs.

La fréquentation est en hausse

En 10 ans, les déplacements en TC ont augmenté de 21% et se sont allongés de 3%, quand l'ensemble des déplacements hors marche augmentait de 9% seulement : c'est ce que nous apprend la dernière enquête générale sur les transports (EGT 2010) dévoilée en juillet 2012. Dans la même période 2000-2010, l'offre de transports lourds, exprimée en trains-km, n'a augmenté que de 6% (RER), 7% (Transilien) ou 14% (métro) nous apprend l'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France (OMNIL). Le tramway a fait beaucoup mieux, puisque son réseau

s'est développé vigoureusement, mais son offre en 2010 compte pour moins de 4% des modes ferrés. De plus, le STIF lui a associé une réduction importante de l'offre bus. Et pour beaucoup d'autres raisons, les Franciliens se montrent nettement moins empressés à prendre le bus : les chiffres de trafic de l'OMNIL ne lui accordent qu'une croissance de 10% sur 2000-2010 contre 25% pour les modes ferrés. Ce qui veut dire que nos trains et métros ont été beaucoup plus remplis : pour ces 25% d'usagers en plus, le réseau n'a offert que 10% de trains-km en plus. Heureusement, à compter de 2007, la crise économique a réduit la demande.

Dernier signal d'alerte : entre 2009 et 2011, le nombre de rames n'a crû que de 0,3%, c'est-à-dire de 5 unités dans un parc SNCF et RATP de 1800, et le nombre total de places, un gros million, de 1,1%. La capacité du matériel roulant est donc loin de suivre la croissance du trafic puisque celle-ci s'affiche à 3,4% sur ces deux ans. Ajouter le tramway ne rassure guère : le trafic croît alors de 3,9% mais le total des places de 1,6% seulement.

L'augmentation promise par le PDU est-elle suffisante ?

Le PDU inventorie les projets d'accroissement de l'offre et promet une augmentation de 25% d'ici 2020, notamment grâce ●●●

●●● Paris roule-t-il ?

au Plan de Mobilisation. Prudemment, ce chiffre n'a pas été augmenté quand le projet a dû prendre en compte le réseau du Grand Paris. Nous acquiesçons. En revanche, nous regrettons des flous. Compare-t-on 2020 à 2010 ou à 2011 ? La différence, c'est un dixième des 25%. Combien vise le STIF en heure de pointe ? Sur 2000-2010, le trafic n'a pu croître fortement qu'aux heures creuses, en soirée et le week-end. Il sera tentant de miser sur la poursuite de l'étalement de la demande plutôt que sur le renforcement de l'offre de pointe. Les usagers n'auront alors qu'à mieux se tasser dans les trains. L'objectif de 25% doit être compris, nous a précisé le STIF, en nombre de trains/bus-km : le nombre de places-km peut aller bien au delà, par exemple en supprimant encore plus de places assises.

Le nouveau PDU table en effet sur une croissance du nombre de déplacements en TC de 20% en 2020. Admettons que l'année de référence soit 2010. Nous critiquons la timidité de cet objectif, que nous avions qualifié de « fil de l'eau » dans *AUT Info* n°105. Nous étions en deçà de la réalité puisque l'EGT 2010 a révélé depuis une croissance de 21% sur la décennie précédente et une dynamique de transfert modal en plein essor en petite couronne. De sorte que si le nombre total de déplacements augmente au même rythme (0,7% par an), l'ordre de grandeur de la demande supplémentaire de TC dans la décennie 2010-2020 ne sera pas de 20% mais de 25%. La course entre offre et demande est engagée.

Est-on sûr au moins d'avoir prévu ce qu'il faut pour atteindre l'objectif d'un supplément d'offre de 25% à l'horizon 2020 ? L'examen des moyens financiers identifiés par le PDU au chapitre « coûts et financements » laisse inquiet. Celui-ci met en regard les investissements correspondant aux 34 actions des 9 défis du PDU, les financeurs sollicités et leur couverture par le Plan de Mobilisation. Nous en avons extrait les investissements liés à la capacité (extensions de lignes, schémas directeurs, automatisation et matériel roulant) dans le tableau ci-dessous.

La première observation, c'est que le devis est considérable : près de 30 milliards d'ici 2020, hors Grand Paris. Mais il est à

la mesure des ressources attendues. La moitié est dans le Plan de Mobilisation (de 13 à 16 milliards). S'ajoutera la contribution des opérateurs. Elle n'est pas évaluée, mais elle s'élevait sur l'année 2009 à 1,3 milliard, dont 0,8 au titre des amortissements du matériel roulant inclus dans les dépenses de fonctionnement remboursées par le STIF. Sur 10 ans le compte semble donc presque bon. Mais c'est une prévision établie sans échéancier. On ne peut donc pas mesurer le glissement des financements dès 2013.

La deuxième observation, c'est le relevé d'un oubli : le renforcement du parc de matériel roulant pour le réseau actuel. A défaut, la capacité accumulera un retard insupportable sur la croissance du trafic. Il a pris déjà, on l'a vu, plus de 2 points entre 2009 et 2011. Le Schéma Directeur des Matériels Roulants adopté par le Conseil du STIF en juillet 2009 est un programme de modernisation, pas de développement des capacités. Ne devrait-on pas faire figurer dans le PDU d'Ile-de-France un véritable plan d'équipement, c'est-à-dire un échéancier des entrées et sorties du parc de rames ? Le défi est tel que la mesure semble devoir s'imposer.

Des points noirs inquiétants dès aujourd'hui

On songe d'abord aux voyageurs en colère sur les lignes surchargées : les RER B et D, certaines branches du RER C, les Transiliens de Saint-Lazare, la ligne 13... Un constat s'impose : à part la ligne 13 et le Transilien J, les augmentations d'offre les plus fortes de 2000 à 2010 n'ont pas porté sur elles. L'offre sur le RER B aurait même baissé de 7% (chiffre de l'OMNIL) quand sa fréquentation aurait crû de 30% (il n'y a pas de chiffre OMNIL par ligne, mais c'est dit en comité de ligne). En revanche, sur la ligne N qui ne souffre pas de surcharge autre que conjoncturelle, l'offre aurait augmenté de 20% depuis 2005. Comprenne qui pourra ! La première suggestion serait d'achever rapidement la collecte des chiffres de trafic par l'OMNIL. Il est inacceptable que les opérateurs retiennent encore leurs données par ligne. Ensuite seulement on pourra songer à rééquilibrer la charge des lignes par une allocation plus pertinente des moyens.

Il y a là un levier non négligeable pour la désaturation à l'horizon 2020.

Il y a d'autres signaux d'alarme : les gares aux quais bondés, au point de mettre les usagers en danger. La gare de Pantin après l'arrivée de la BNP, les quais du T2 à La Défense depuis le prolongement au Pont de Bezons, la gare d'Asnières avec la suppression accidentelle de quelques omnibus sont les derniers exemples de la criticité des installations. On peut dénoncer l'imprévision, mais qui ne se trompe jamais ? Dans la préparation de l'avenir, certaines économies inconsiderées, comme l'abandon d'un 2^e quai à Pompadour ou à Rosa Parks, sont plus fautives. Reste une réparation a posteriori peu coûteuse et plébiscitée par les usagers : ouvrir les quais, multiplier les entrées ! C'est ce qui a été fait à Pantin avec une passerelle. Certes, cela ne donne pas plus de places dans les trains, mais cela écarte le risque d'accident et rend un grand service à l'usager.

Et le Grand Paris dans tout ça ?

N'est-elle pas là la capacité dont on craint de manquer en 2020 ? Ce n'est pas l'avis de l'AUT. Elle a toujours soutenu que le renfort du réseau existant était prioritaire. Elle démontre aujourd'hui que l'exécution du Plan de Mobilisation est vitale pour que Paris roule encore dans ses TC en 2020. Elle note donc avec satisfaction le choix fait par le Premier Ministre le 6 mars dernier : les ressources nouvelles prévues par la loi sur le Grand Paris apporteront une contribution substantielle au Plan de Mobilisation jusqu'en 2017 au moins.

Certains pourraient objecter que notre réseau souffrira plus longtemps de son déficit de liaisons banlieue-banlieue, lequel contribue largement à la saturation des radiales. La réponse est facile : commençons par développer les dessertes de rocade existantes (tronc commun du RER B Nord, branche Pont de Rungis du RER C, branche de Tournan du RER E, ligne U...) et par mettre fin aux dérives du calendrier du tram-train Evry-Massy-Versailles et des tangentielles nord et ouest ! Les financements sont dans le Plan de Mobilisation.

Daniel Mouranche ■

Mode	Infrastructure	Matériel roulant – renouvellement	Matériel roulant – nouveaux projets	Inscrit au Plan de Mobilisation ?
RER & Transilien	5800	6000	1400	A hauteur de 8 à 10 000
Métro	4000 + Gd Paris	1800	1000 + Gd Paris	A hauteur de 4 à 5000
Tram & TZen	5800	150	900	En partie
Bus	1240	Intégré au fonct.	Intégré au fonct.	A hauteur de 7 à 800
Total	16840	7950	3300 + Gd Paris	A hauteur de 13 à 16 000

Moyens financiers 2011-2020 de capacité - y compris schémas directeurs - identifiés par le PDU (p 189) ; millions d'euros CE 2010



courrier

La maintenance doit être assurée

Depuis l'ouverture de la station Olympiades de la ligne 14, nous sommes tributaires d'arrêts des escaliers mécaniques qui pénalisent les personnes en difficulté. (...) Depuis le mois de septembre, l'un des deux escaliers mécaniques qui partent du trottoir est en panne ; d'après mes informations, un problème avec la société choisie pour effectuer les travaux retarde la réparation. On ne peut pénaliser ainsi les usagers qui continuent à payer leurs déplacements. Aucune information digne de ce nom n'est affichée, pas plus que des excuses. S'y ajoute un problème de sécurité : les infiltrations d'eau qui ont nécessité la pose de témoins et l'utilisation de poteaux de soutènement ; elles ne font que s'aggraver à la station Madeleine également, où il est maintenant impossible d'éviter l'eau, dans un des couloirs, sur une vingtaine de mètres. (...) J'ose espérer que la RATP a pris toutes les mesures nécessaires pour prévenir un affaissement.

Mireille KUKAWKA

Désarroi face à une situation perturbée

Souhaitant prendre le RER C vers 18h à la gare d'Austerlitz en direction de Versailles, on m'informe que les trains sont « retardés » et qu'il vaut mieux aller à la gare Montparnasse. Je m'apprête donc à le faire quand je vois affiché un train pour Versailles Rive Gauche. Sitôt à quai, on nous annonce que le train s'arrêtera à Chaville. (...) Un agent de la SNCF informe les voyageurs que des bus seront « bien entendu » à disposition en gare de Chaville. Le train part vers 18h15, mais arrivé à Garigliano nous n'allons pas plus loin et devons attendre le train suivant. 15 à 20 minutes plus tard, nous partons enfin pour Chaville. Arrivé en gare, aucun accueil, aucun agent SNCF et aucun bus proposé pour rejoindre Versailles. Les voyageurs se débrouillent, appellent la famille, des amis, font du stop... Pour ma part, je rentre à pied à Versailles. (...) Je suis effaré de voir comment la SNCF est incapable de prendre en main un service en situation dégradée. (...) C'est indigne d'un service public. J'ajoute qu'au départ de Versailles Rive Gauche, la SNCF s'obstine en dépit de nombreuses réclamations à afficher des trains « Versailles Chantiers ». Ne serait-il pas plus judicieux d'afficher « Paris » ou « Bibliothèque François Mitterrand », et « Versailles Chantiers » en second lieu ? Pensez aux touristes et de façon générale à tous les non-initiés qui ont du mal à interpréter un affichage totalement déroutant et incompréhensible.

Alain WARTEL

VISITE AU RÉSEAU DE DIJON. Les 7 et 8 juin, 17 membres de l'AUT ont participé à notre voyage à Dijon. Nous y avons été chaleureusement accueillis par le président de la FNAUT-Bourgogne, Alain Morino-Ros, qui nous a conduits – en autobus articulé hybride et en tramway bien sûr – au siège administratif du Grand Dijon, où nous avons écouté un exposé illustré de projections sur le renouveau du réseau de transport urbain. Les 102 bus hybrides en cours de livraison permettent une économie de 30% de gazole, l'énergie étant récupérée au freinage et le moteur étant coupé à l'arrêt. Ils sont bien sûr accessibles aux PMR et, grâce à la transmission électrique, plus silencieux. Outre les deux lignes de tramway inaugurées l'an dernier, il y a six axes forts de bus, appelés « lianes » (L1 à L6), et le centre-ville piéton est desservi par un minibus gratuit. Il existe un service de soirée. Mais les sites propres bus sont encore peu nombreux. Quant au réseau TER, il est bien cadencé et la fréquence peut atteindre ¼ d'heure en pointe. Le second jour du voyage a, comme de coutume, été consacré au tourisme culturel (palais des ducs de Bourgogne, hôtels particuliers des 16^e, 17^e et 18^e siècles, musée de la vie bourguignonne) et gastronomique (moutarde, jambon persillé, pain d'épices, cassis...). Une visite réussie et instructive.

TROIS AVIS DE L'AUT. Notre association a été amenée à donner dernièrement son avis sur divers sujets.

S'agissant du **projet de PDU 2013** (Plan de Déplacements Urbains), appelé à remplacer celui de 2000, elle dénonce notamment son manque d'ambition : l'objectif de réduction du nombre de déplacements en mode motorisé individuel de 0,2% par an est manifestement insuffisant, car déjà dépassé par les faits. Il faudrait viser au moins 0,5%. Le schéma d'accessibilité des gares n'est pas satisfaisant non plus. Par ailleurs, les associations d'usagers sont tenues écartées

de la préparation, du suivi et de l'évaluation du PDU, ce qui n'est guère démocratique.

Quant à l'**enquête publique sur le SDRIF 2013** (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France), l'AUT pointe l'absence de volonté de rééquilibrage de l'Ile-de-France par rapport aux autres régions, et la trop grande concentration des emplois sur quelques communes majoritairement à l'Ouest. Les arbitrages entre Grand Paris Express et l'amélioration du réseau existant vont dans le sens souhaité, même si le GPE bénéficie toujours d'une priorité. S'agissant de la Petite Ceinture, sa vocation fret est certes – seule hélas – reconnue, mais il conviendrait d'empêcher que tout ou partie de l'emprise soit sortie des zones de grand service urbain. Et ce n'est pas la seule emprise ferroviaire précieuse, aujourd'hui délaissée, qu'il faudrait protéger contre divers appétits fonciers.

Enfin, dans son avis sur le **projet de révision du PLU de Boulogne-Billancourt concernant l'île Seguin**, l'AUT souligne que la desserte d'un pôle comme celui qu'on veut faire de l'île Seguin exige un réseau maillé et hiérarchisé. Une rocade comme la ligne 15 du GPE et un TCSP ne répondent pas aux mêmes besoins. Le TCSP assurerait une desserte interne et serait maillé aux six radiales existantes. Il est regrettable que le concept, réaliste dans ce contexte, d'île sans voiture n'ait pas été retenu.

BUS : POUR UN SERVICE MINIMUM LE 1^{ER} MAI. L'AUT a écrit au STIF pour lui demander d'homogénéiser l'offre bus sur l'ensemble des réseaux le 1^{er} mai. En effet, alors que les réseaux RATP et SNCF assurent ce jour-là le service des dimanches et fêtes, une partie des réseaux OPTILE en banlieue n'offre aucun service le 1^{er} mai. Des villes comme Versailles, Les Ulis ou Vigneux sont ainsi privées de desserte une journée entière. Le STIF ayant voté un plan de développement de l'offre bus doté de 40 M€ par an, l'AUT souhaite que cette mesure soit incluse dans ce plan.

Schéma directeur RER B sud : des avancées accompagnées de questions en suspens

L'AUT, aux côtés des associations COURB et CARRRO, a participé à une réunion de présentation au STIF sur le schéma directeur RER B sud. C'est une étape à saluer, sachant que cette demande d'une étude globale de la ligne B a été formulée il y a plusieurs années. Chacun reconnaît désormais que les travaux du projet «RER B Nord+», qui seront terminés en septembre, apporteront des améliorations mais ne feront pas de miracles. Ils ne peuvent être qu'une première phase dans l'adaptation de cette ligne aux besoins des usagers. Le document établi conjointement par la RATP et SNCF/RFF propose de multiples investissements dont certains sont jugés, à juste titre, prioritaires (quai de secours à Denfert-Rochereau, tiroir de retournement à Orsay et maintenance corrective à Mitry). On trouve aussi des mesures pour augmenter les capacités de garage aux terminus, fiabiliser l'alimentation électrique, mieux gérer les situations perturbées, améliorer l'information voyageurs, le confort en gare, etc... L'idée essentielle est d'arriver à réaliser effectivement l'offre théorique de 20 trains/heure en pointe (au lieu des 17 à 18 constatés actuellement). Cependant plusieurs sujets délicats sont reportés à des arbitrages en 2015, notamment la modernisation de la signalisation et le renouvellement du matériel roulant. Tout ceci nécessite aussi des financements Etat/Région qui sont loin d'être acquis à ce jour. Enfin l'étude conclut que la fréquentation en 2030 du RER B sera proche de celle de 2008 moyennant la réalisation de tout le réseau du Grand Paris. Il n'y aurait donc pas besoin de renforcer la desserte du RER B. On peut s'interroger sur ces conclusions en constatant l'urbanisation importante tout le long de cette ligne qui restera un axe nord-sud essentiel.

ça roule...

VILLEJUIF LOUIS ARAGON MODERNISÉE. C'est un projet très ancien qui aboutit enfin. Le réaménagement de la station terminus d'une des branches sud de la ligne 7 du métro avait fait l'objet d'un contrat de pôle dès 2002 ! Après de nombreux retards tant en phase d'études que depuis le début des travaux fin 2009, la station est désormais équipée d'accès élargis et d'ascenseurs, le tout dans un environnement plus accueillant. Il reste cependant plusieurs chantiers à terminer : l'installation des commerces et des parcs à vélos n'aura lieu qu'à l'automne. De même, la requalification de la RD7 d'un côté et l'aménagement du terminus du tramway T7 de l'autre se poursuivent encore quelques mois. 2014 devrait être une année sans chantier avant le début des travaux de la gare de la ligne 15 du Grand Paris Express prévu en 2015.

ÇA FLOTTE ! Le transport fluvial dans le bassin de la Seine enregistre des résultats positifs en 2012. Dans un contexte économique difficile, les trafics fluviaux y progressent de 0,6% en tonnes et de 1,1% en tonnes-kilomètres par rapport à 2011, soit 23,168 millions de tonnes et 4 230 millions de t-km transportées. Parmi les filières en forte hausse, le secteur du BTP (granulats, matériaux de construction), qui représente plus de 59% de l'activité du bassin de la Seine, a progressé de 2,4%. De même, la filière conteneurs enregistre à nouveau une hausse de 5,7%. Celle-ci représente désormais le troisième secteur d'activité du bassin en volume, après les matériaux de construction et les produits agricoles, soit 9,3% des trafics en tonnes et 11,3% en t-km. Cette dynamique de croissance est liée au développement de nouvelles lignes et de plates-formes logistiques qui complètent l'offre proposée aux chargeurs. Ainsi, en région parisienne, de nouvelles logistiques dites « urbaines » ont été initiées en 2012 par les enseignes *Franprix* pour la desserte de ses magasins parisiens ou *Vert chez Vous* pour la distribution de petits colis dans la capitale. Parmi les filières en baisse, les produits agricoles, après une année record en 2010, enregistrent une baisse de 9,3% en 2012. Néanmoins, ce secteur d'activité reste important sur la Seine avec 12,1% des trafics. Enfin, le tonnage moyen transporté progresse de 492 tonnes à 509 tonnes

en 2012, tandis que la distance moyenne parcourue reste stable autour de 183 km.

ACCESSIBILITÉ : ENGHIEU ET LA GARENNE-COLOMBES EN TRAVAUX. Ça avance lentement, mais le programme pour rendre accessibles 143 gares franciliennes commence à monter en puissance. Les travaux ont ainsi démarré récemment dans les gares d'Enghien-Bains (10 000 voyageurs/jour) et de La Garenne-Colombes (9000 voyageurs/jour). Pour la première, il est prévu 8 M€ de travaux sur 18 mois, comprenant notamment le rehaussement des quais et l'installation de deux ascenseurs dans le souterrain. Pour la deuxième, moyennant 14 mois et 6 M€, une nouvelle passerelle desservant les quais va être construite et les deux ascenseurs seront remplacés tandis que les quais seront partiellement rehaussés et le hall de la gare élargi.

ça cale...

PONCTUALITÉ DES TRAINS ET RER DÉBUT 2013 : DE PIRE EN PIRE. Le STIF a publié les statistiques de ponctualité des lignes RER et Transilien sur les quatre premiers mois de 2013. Quelques lignes améliorent leurs résultats par rapport à la même période en 2012, comme la ligne H (93,4%, en progrès de 3,8%) grâce à un matériel roulant qui semble enfin fiable. Mais la tendance globale est à l'aggravation : le RER A (-1,6%) et le RER B (-2,5%) se dégradent à niveau. Le RER D, qu'on croyait au fond du trou, réussit à perdre encore 5,3% de ponctualité et passe en dessous des 80%. Enfin le réseau Saint-Lazare s'enfonce dans une grave crise : la ligne J perd 4% tandis que la ligne L perd 7%. Les épisodes neigeux et l'incendie d'un poste de signalisation à Sèvres ne suffisent pas à expliquer cette situation qui nécessite une réaction vigoureuse de la SNCF.

DESSERTE MINIMALE DU « TRAPÈZE » ET DE L'ÎLE SEGUIN. Alors que la construction de plus d'un million de mètres carrés est prévue sur l'île Seguin, la mise en place de transports publics proportionnés à cette ambition urbanistique est au point mort. La station Pont de Sèvres de la ligne 15 du Grand Paris Express ne saurait suffire, même si un accès est prévu sur l'île. D'autant moins que cette ligne n'assurera un maillage ni avec la ligne 10 du métro, ni avec le tramway T2. La ligne de tramway initialement envisagée, se débranchant du T2 pour desservir l'île et le trapèze des anciennes usines Renault, est passée à la trappe et le BHNS proposé ensuite semble avoir subi le même sort. Tout ce qu'on nous offre actuellement, c'est une (légère) déviation d'une ligne de bus existante, le 389, avec deux malheureux arrêts supplémentaires (« Parc de Billancourt » et « Cours de l'île Seguin ») dans le trapèze. Ligne où l'intervalle entre deux bus peut en outre atteindre 50 minutes hors pointes. Totalement insuffisant !

La ville à 30 km/h ?

« Les voitures au ralenti dans un tiers de Paris » : c'est le titre du journal *Le Parisien* du 4 juin 2013. 30 km/h, voire 20 dans quelques quartiers, autrement dit des « zones de rencontre » où les piétons sont les rois. Même certains grands axes comme l'avenue de Clichy, l'avenue de Saint-Ouen, la rue Oberkampf et la rue du Faubourg du Temple n'y échappent pas. Cet abaissement de vitesse concerne tous les arrondissements, sauf le 8^{ème} et le 16^{ème} dans sa presque totalité. Paris rejoint ainsi Cologne, Berlin, Munich, mais aussi en France des villes comme Strasbourg, Nantes ou Dijon. Au-delà, une pétition européenne réclame la généralisation du 30 km/h dans toutes les villes. La position officielle de la FNAUT est plus modérée : 30 km/h comme règle générale par défaut (c'est-à-dire sans qu'il soit besoin de signalisation) ; 50 km/h sur les grands axes, autorisés par une signalisation ad hoc. Quelles raisons justifient cette demande ? D'abord, l'amélioration de la sécurité tant pour les piétons que pour les cyclistes. À Fontenay-aux-Roses, où le 30 km/h généralisé existe depuis dix ans, le nombre d'accidents a été divisé par trois. Alors qu'il faut 28 mètres à un automobiliste roulant à 50 km/h pour arrêter son véhicule, il ne lui en faut que 13 s'il roule à 30 à l'heure. Dans le second cas, le nombre de piétons tués est divisé par 9 (source : Bureau suisse de prévention des accidents).

Autres arguments en faveur du 30 km/h : une diminution du bruit, véritable fléau en zone urbaine, et principale cause de nuisance ressentie par les citoyens (réduction moyenne de 2,5 dBA, selon *Rue de l'Avenir*). Et surtout, la ville devient beaucoup plus agréable, l'incitation à la marche et à l'utilisation du vélo augmente fortement. Les enfants scolarisés dans un quartier où la vitesse est limitée à 30 peuvent sans risque faire le trajet entre la maison et l'école sans être accompagnés obligatoirement par les parents, et apprendre ainsi à devenir « auto-mobiles » et à connaître leur quartier.

En réponse à l'objection selon laquelle les temps de parcours des voitures vont augmenter, on atteint de toute façon assez rarement le 50 km/h en dehors des grands axes, surtout en journée. À Paris, la vitesse moyenne est de 17 km/h ; les ralentissements aux nombreux carrefours et les embouteillages font souvent rouler au pas. Dans le temps de trajet, on omet aussi de compter celui passé à trouver une place pour stationner, le temps perdu alors pouvant être supérieur à la durée de la course.

La ville « pompidolienne », qu'on a essayé en vain d'adapter à la voiture, n'est plus d'actualité depuis de nombreuses années. Il s'agit maintenant de s'efforcer de limiter l'usage de l'automobile aux déplacements pour lesquels elle reste irremplaçable, et d'inciter tous les usagers qui le peuvent à utiliser les modes doux et, bien entendu, les transports collectifs. Oui, circuler à 30 km/h en ville, c'est possible !

Simone Bigorgne ■

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Le rapport Mobilité 21 et l'Ile-de-France

Le dossier de ce numéro traite du rapport de la Commission Mobilité 21. D'autres rapports et décisions ont été rendus publics récemment : l'accord du 6 mars « Plan de Mobilité et Nouveau Grand Paris », la décision de financement de la ligne 15 et, plus récemment, le protocole de financement de 7 Md€ pour la modernisation du réseau existant. Qu'elles soient nationales ou régionales, ces décisions impactent les Franciliens.

Opportunément émergent de la pile des recommandations du rapport Duron le traitement des voies d'accès aux nœuds de la gare de Lyon et de la gare Saint-Lazare. L'AUT s'interroge alors sur le sort difficile de travaux aujourd'hui en cours ou envisagés pour fluidifier le trafic des voies ferrées franciliennes. Nous en donnons ici deux exemples.

L'AUT s'étonne du peu d'empressement, voire des freins, mis à la tenue de l'enquête publique relative au doublement de la jonction LGV à Antony dans le projet Massy-Valenton. Cet investissement longuement concerté et peu onéreux (80 M€ dont une part importante pour des écrans acoustiques) est indispensable aux usagers du RER C et des TGV intersec-teurs. Il est techniquement prêt, or il peine à trouver un financement et risque de ne pas passer en enquête publique en septembre prochain comme prévu, en raison d'opposi-tions locales.

Autre problème que les récentes annonces gouvernementales ont mis en évidence : la saturation du faisceau des voies d'accès à la gare de Lyon. Sa modernisation est actée, mais elle laisse pendant le problème du nombre insuffisant de voies à quai. Les auvergnats arrivant à Bercy le savent bien...

Une des solutions, c'est d'utiliser les capacités de la gare d'Austerlitz, aujourd'hui en pleine transformation. Mais pour que les trains en provenance du Sud-Est puissent atteindre directement les quais de cette gare via le pont de la Petite Ceinture sur la Seine, il faut rétablir le projet de raccordement « Picquand ». Or on est ici sur le site de l'opération Bercy-Charenton menée par la ville de Paris, et la réalisation de cette « virgule » indispensable à la fluidité du réseau ferré national et francilien suscite aussi des oppositions.

L'AUT déplore ces attermoissements et espère que l'intérêt général primera, qu'il soit régional ou national. La future métropole francilienne serait bien inspirée, dans son organisation, de limiter les capacités d'obstruction d'élus locaux qui, parce que cela peut leur attirer quelques suffrages, dégradent la qualité de transport de nombre de Franciliennes et Franciliens.

Yves Boutry ■

Plan pour les investissements d'avenir : quels impacts en Ile-de-France ?



Charenton-le-Pont
TGV et RER à l'approche de la gare de Lyon
photo : Bernard Gobitz

Le 9 juillet, le Premier Ministre a présenté le programme du gouvernement pour les décennies à venir en matière d'investissements ferroviaires et routiers. Il a retenu le scénario 2 du rapport de la Commission Mobilité 21 présidée par Philippe Duron. Ce rapport donne la priorité à la régénération du réseau existant et aux transports du quotidien, et reporte à (beaucoup) plus tard bon nombre de projets. Tout le monde savait que le catalogue de grands projets inscrit dans le Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) n'était pas crédible vu le montant de la facture totale. Extraits et analyse « à chaud » de l'impact de ces préconisations sur les transports franciliens, qui sont en partie liés aux liaisons nationales.

La commission Mobilité 21 a classé les projets suivant 3 horizons : « premières priorités » veut dire à engager d'ici 2030, « deuxième priorités » à engager d'ici 2050, et le reste au-delà... Il y a deux scénarios financiers, le premier avec les ressources actuelles d'ici 2030, soit 8 à 10 Md€, le second avec de nouvelles sources de financement permettant à l'Etat d'investir 28 à 30 Md€.

Nœud ferroviaire de Paris- gare de Lyon

Ce nœud souffre de multiples contraintes : nombreux cisaillements de voies, longueur insuffisante de quais, difficultés d'accès des trains aux structures de maintenance et de remisage. Son rôle essentiel dans les circulations régionales, nationales et européennes appelle une action d'envergure pour améliorer les conditions d'exploitation. Le projet (...) vise à réaliser divers travaux de capacité, de sécurité et de signalisation (...). La commission estime qu'il convient d'engager les travaux dans les meilleurs délais, et classe le projet en premières priorités.

Cette proposition va dans le bon sens, car elle concerne un secteur très encom-

bré où des besoins de capacité pour le RER D, la ligne R et les TGV se mélangent. Il faut que les études avancent et qu'un accord financier soit trouvé entre toutes les parties prenantes.

LN Paris - Normandie

L'axe Paris - Normandie est saturé et fonctionne mal, notamment parce que sa partie la plus proche de Paris supporte les flux composés importants de la région francilienne. Le projet crée une ligne nouvelle Paris - Mantres - Rouen - Le Havre, complétée par une section en direction de Caen et Cherbourg. Il permettra d'augmenter la capacité du système ferroviaire vers les deux régions normandes, d'améliorer la régularité des circulations en séparant mieux les trains de desserte locale et les trains plus rapides entre Paris et le Mans et de gagner du temps sur les relations des agglomérations normandes avec Paris et entre elles. Le développement attendu des relations périurbaines à Rouen devrait dégager de la capacité pour le fret, en complément de l'augmentation de capacité qu'offre l'électrification de Gisors - Serqueux.

(...) La commission considère que le projet peut être séquencé et que le traitement ●●●

●●● Investissements d'avenir en IDF

du nœud ferroviaire Paris-Saint-Lazare – Mantes et la gare nouvelle de Rouen constituent les premières priorités (...).

La commission rejoint les analyses de la FNAUT sur la priorité à accorder à l'augmentation de capacité sur Paris – Mantes. Ce tronçon hypersaturé fait subir aux trains normands et franciliens des ralentissements et retards fréquents.

Liaison ferroviaire Roissy - Picardie

Le projet consiste à construire une ligne nouvelle classique de 6 km pour raccorder la Picardie au réseau à grande vitesse, grâce aux possibilités de correspondances entre TGV et TER à Creil et Amiens. Il doit contribuer à réduire la congestion routière du Grand Roissy (...). Il améliore fortement l'accès au pôle de Roissy en transport en commun pour les salariés du sud de la Picardie et du nord-est du Val-d'Oise (...). La commission considère qu'il relève des projets de premières priorités quel que soit le scénario financier considéré.

Ce projet d'un coût raisonnable a l'avantage de combiner desserte TGV et TER pour les liaisons entre la Picardie et Roissy.

Interconnexion Sud

Le projet consiste à créer une ligne dédiée aux TGV intersecteurs (...) pour relier, au niveau de Massy-TGV, la LGV Atlantique aux autres LGV. Il doit améliorer le fonctionnement du système ferroviaire sur le secteur en réduisant la saturation de la ligne classique Massy-Valenton, par la dissociation des flux locaux et des flux TGV qui y circulent actuellement. Il offre l'occasion de créer une gare TGV connectée à l'aéroport Paris-Orly (...).

La commission s'est interrogée sur la portée de l'amélioration déjà engagée de la ligne Massy-Valenton. Ce barreau de 19 km est actuellement en voie unique en deux points, à la sortie de la gare de Massy et au niveau du poste d'Orly. Or ce tronçon de la grande ceinture de Paris subit un lourd trafic (...) où se mêlent le RER C, des trains de fret et des TGV province-province. Cette situation est cause de dégradation de la qualité du service pour l'ensemble des circulations (irrégularités importantes) et constitue un frein au développement des trafics d'interconnexion. Les travaux engagés doivent conduire à la suppression des tronçons de voie unique et des cisaillements. A la mise en service complète, prévue en 2017, la qualité de l'offre sera sensiblement améliorée :

- quasi doublement des sillons TGV, permettant de nouvelles relations entre la façade Atlantique et l'aéroport de Roissy, le Nord-Est et le Sud-Est dans de bonnes conditions de régularité et de positionnement horaire,
- préservation des possibilités de circulation de trains fret de transit, notamment de jour,
- régularité des circulations de la ligne

RER C, et passage au quart d'heure sur la section Pont de Rungis-Massy.

La ligne classique devrait avoir alors une réserve de capacité suffisante pour que, sans remettre en question l'intérêt à terme de l'interconnexion Sud, l'engagement des travaux puisse être différé au-delà de 2030.

Au sein de la commission, des avis divergents se sont exprimés vis-à-vis de cette analyse. Certains commissaires ont fait observer que lors du débat public sur le barreau Massy-Valenton, le caractère temporaire des passages supplémentaires de TGV sur cet axe avait été souligné. Ceci serait remis en cause par un report de l'interconnexion, qui est soutenue par 6 régions et comporte des fonctionnalités qui ne sont pas assurées par la ligne Massy-Valenton, notamment la création de deux gares, à Orly et à Lieusaint-Sénart, assurant l'interconnexion fer-air et desserrant la contrainte sur les gares parisiennes.

Après en avoir longuement débattu, la commission décide de classer l'interconnexion Sud dans les secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré. Toutefois, considérant qu'elle ne peut être entièrement affirmative sur le moment où il pourrait être nécessaire d'engager l'opération, la commission a prévu dans le scénario n°2 d'inscrire en premières priorités une provision pour engager (...) de premiers travaux en lien avec le projet.

Les conclusions de la commission incitent, comme l'AUT l'avait défendu lors du débat public, à retenir un scénario plus modeste que celui avec gare TGV sous les aérogares d'Orly et tunnel jusqu'à Lieusaint. Le report probable du POCL renforce encore l'intérêt de réaliser les aménagements de la ligne Massy-Valenton, qui font toujours l'objet de discussions interminables à Antony.

LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL)

Ce projet consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle de plus de 500 km desservant les régions Auvergne, Bourgogne et Centre. Il répond à la saturation à terme de la ligne Paris – Lyon et au besoin d'améliorer la desserte des territoires du centre de la France. La commission (...) constate que l'échéance de réalisation du projet est fortement corrélée à l'horizon auquel la ligne Paris – Lyon existante pourrait être considérée comme saturée. Elle juge que le coût du projet mérite d'être substantiellement maîtrisé. Compte tenu des besoins de relations de toute nature entre les métropoles francilienne et lyonnaise et de l'importance des trafics européens et nationaux qui transitent par le nœud lyonnais, la commission considère que la perspective de saturation de la LGV actuelle doit être prise plus comme une certitude que comme une hypothèse. L'horizon temporel de cette saturation est en revanche plus incertain. (...) La commission recommande la mise en place d'un observatoire des

conditions d'exploitation de la ligne existante et de l'évolution des trafics afin de mieux cerner l'horizon d'opportunité du projet. (...)

Des avis divergents se sont exprimés sur le calendrier d'engagement de l'opération. Après en avoir longuement débattu, la commission estime majoritairement que les conditions ne devraient pas justifier l'engagement des travaux avant 2030. Elle classe dès lors le projet parmi les secondes priorités quel que soit le scénario financier. Toutefois, considérant qu'elle ne peut être entièrement affirmative sur le moment où il serait nécessaire d'engager l'opération, la commission a prévu dans le scénario n°2 d'inscrire en premières priorités une provision pour engager en tant que de besoin de premiers travaux en lien avec le projet.

La commission attire enfin l'attention sur le fait que la modernisation du nœud ferroviaire lyonnais est en tout état de cause indispensable au respect des performances attendues du projet.

Si le report à l'horizon 2030 de ce projet se confirmait, ce serait un coup dur pour le RER C qui a besoin de capacité supplémentaire entre Juvisy et Austerlitz et qui aurait bénéficié du POCL. Cela renforce l'intérêt de trouver des augmentations de capacité à plus court terme, notamment en tirant les conséquences de l'étude RFF de 2012 sur le passage à 6 voies en surface, étude que le STIF n'a toujours pas présentée.

Projet routier A104 Méry-sur-Oise - Orgeval

Le prolongement de l'A104 au nord-ouest de l'Ile-de-France est un projet d'autoroute à 2 x 3 voies de 28 km dans le Val-d'Oise et les Yvelines. Il vise à compléter le réseau des voies rapides d'Ile-de-France de façon à former un ensemble cohérent (...). L'évaluation du projet met clairement en évidence que celui-ci répond à un besoin réel sur le secteur concerné et conditionne la réalisation de la plate-forme multimodale du port d'Achères. La commission note toutefois le caractère extrêmement controversé du projet en raison de la présence de milieux sensibles et de son coût élevé. Elle considère que les conditions ne sont pas remplies pour permettre de le retenir parmi les premières priorités. Elle recommande de poursuivre la concertation en vue de clarifier les caractéristiques du projet et les modalités de sa réalisation. Elle le classe, à ce stade, en secondes priorités quel que soit le scénario financier considéré.

Ce projet autoroutier apparaît en décalage avec les priorités actuelles. Toutefois son report ne signifie pas un abandon.

Au final, les préconisations du rapport Duron affichent des priorités qui apparaissent globalement pertinentes en Ile-de-France, mais il va falloir s'armer de patience pour les voir se concrétiser...

Marc Pélissier ■



courrier

Une inégalité de traitement regrettable

Suite à la parution dans la presse d'articles sur le dézonage de cet été, je vous informe que je trouve très injuste et inégalitaire le fait que seuls les détenteurs de Navigo mensuel (zones 1 à 5) bénéficient d'une réduction de 7,5 % sur juillet et août 2013. En effet, on nous incite à prendre un Navigo annuel et aujourd'hui on nous pénalise de choisir ce mode de forfait. Aussi, j'espère que vous pourrez défendre nos intérêts afin de créer une égalité de traitement entre tous les détenteurs de titre de transport.

Jordan Lefèvre

En plein jour, à l'extérieur, pas de lumières allumées !

J'agis de façon à respecter l'environnement dans mes faits et gestes quotidiens. Les transports en commun s'imposent à moi pour faire le trajet Torcy-Paris, même si j'ai une voiture et pourrais l'utiliser. (...) La raison de ce courrier, ce sont ces lumières allumées en plein jour dans les stations RER (Torcy, Noisiel, Champs-sur-Marne). Lorsque la station est couverte, c'est bien naturel, mais dehors, cela paraît un gaspillage d'énergie important, qui excède à l'heure du développement durable ou de la chasse aux dépenses inutiles en période de « crise ». Je connais une entreprise qui propose des logiciels qui font s'adapter les lumières à l'intensité lumineuse naturelle. Ainsi les lumières extérieures ne seraient peut-être plus allumées que lorsque c'est nécessaire, c'est-à-dire la nuit.

Frédéric Chalopin

Gares inutiles

Alors que l'Etat cherche désespérément à faire des économies, est-ce bien le moment de construire des gares, « sensuelles » ou non, pour le Grand Paris Express ? La plupart des stations du métro circulaire étant en correspondance avec une ligne de métro, RER ou Transilien, une adaptation de la gare ou station existante serait souvent suffisante, et les usagers de la ligne ancienne en profiteraient aussi. Quant aux rares stations sans correspondance, comme elles sont souterraines, on peut les traiter comme une station de métro, avec une salle en sous-sol et le seul débouché des escaliers, escalators et ascenseurs au niveau du sol. L'économie réalisée ne nuirait, pour une fois, en rien à la population. Combler le grave manque de logements sociaux est bien plus utile et urgent !

Joseph Wayenberg

PÔLE DE VINCENNES. Le Comité de pilotage s'est réuni le 2 juillet. L'AUT y était représentée. S'agissant de la gare RER, la RATP est revenue en partie sur la concession qu'elle avait faite d'accueillir sur son parking (jamais plein) un garage à vélos. Celui-ci se fera, mais avec 25 arceaux de moins... Mais c'est la gare d'autobus qui pose le plus de problèmes : en effet, la RATP dit que le « rapatriement » du terminus des lignes 114 et 220 (situé de l'autre côté de l'avenue de Nogent) est une « bonne idée »... pour la torpiller aussitôt : l'entrée de ces bus dans la gare par l'est poserait des problèmes de circulation interne, et il n'est pas question de réduire le parking de la ligne 1. La plupart des propositions d'Egis Mobilité pour la gare d'autobus et ses abords sont rejetées par la RATP, ce qui bloque l'élément « Château » du pôle. Donc, pas de couloirs de bus sur l'avenue de Paris, ni de stationnements vélos, ni de trottoirs élargis, ni de traversée sécurisée de l'avenue de Nogent à l'est... On s'oriente vers le lancement d'une première phase de travaux, touchant la gare RER et Bérault, la zone Château faisant l'objet d'une phase ultérieure.

PROLONGEMENT DU TRAMWAY T7 À JUVISY. L'AUT a donné son avis dans le cadre de l'enquête publique. Elle note que l'objectif de mise en service est passé à 2018, soit 3 ans de retard supplémentaire. La nécessité d'amener le T7 à la gare de Juvisy est reconnue : elle a pour intérêt essentiel d'offrir à des milliers d'Essonnais provenant des RER C ou D un moyen d'accès attractif à la zone d'emploi d'Orly-Rungis. Certains mettent toutefois en cause le choix du tracé, le fort dénivelé et l'étroitesse des rues ne facilitant pas la tâche. Suite à la concertation, le STIF a affiné l'étude des tracés possibles, et le choix s'est porté sur le souterrain, même s'il se traduit par un coût

plus élevé. Le tram circulera en site banalisé avenue d'Estienne d'Orves, mais une gestion appropriée des feux devrait garantir une régularité suffisante. Cependant, les correspondances bus-tramway doivent être améliorées. Elles ne seront pas aisées pour les bus de la gare routière Condorcet et surtout de la gare routière Seine (bus venant de la rive droite). Il est indispensable de réaliser le nouveau pont de franchissement du faisceau ferroviaire réservé aux bus pour que ceux-ci aient leur terminus à proximité du T7, en préservant la possibilité de prolonger ultérieurement celui-ci vers Draveil.

DÉCENTRALISATION DES AMENDES DE STATIONNEMENT. A la demande d'un député, l'AUT a diffusé un avis à ce propos. Le stationnement payant fonctionne mal : les taux de contrôle et de recouvrement des amendes sont très faibles, en raison notamment de l'écart trop réduit entre le tarif du stationnement et le montant de l'amende. Dans le centre de Paris, il est souvent plus « rentable » de risquer une hypothétique amende à 17 € que de payer 3,60 €/h. Ce constat aboutit à demander la décentralisation et la décentralisation des amendes de stationnement, comme l'explique le rapport du sénateur Louis Nègre (2011). Cela permettrait de moduler les amendes suivant les lieux et d'augmenter le taux de contrôle et de recouvrement, quitte à baisser ponctuellement les tarifs. Les effets seraient d'inciter au report vers d'autres modes de transport ou d'autres zones de stationnement, d'augmenter le nombre de places disponibles et d'accroître les recettes, et notamment la part qui revient au STIF pour financer des opérations de qualité de service (environ 130 M€ en 2013). L'AUT et sa fédération nationale soutiennent donc l'initiative des sénateurs et souhaitent que l'Assemblée nationale aille dans le même sens.

Enquête publique sur la tangentielle Ouest (TGO) - phase 1 Avis de l'AUT (extraits)

L'AUT se réjouit de voir déboucher presque en même temps les tangentielles Ouest et Sud, qui utilisent toutes deux des tronçons de la Grande Ceinture ferroviaire (GC), mais déplore qu'elles ne se raccordent pas. Versailles-Chantiers ne peut supporter à l'échéance de 2018 un terminus nouveau. Aussi le terminus de la TGO a été reporté à Saint-Cyr-l'Ecole. C'est la moins mauvaise solution. L'AUT demande que toute modification du secteur Versailles - Saint-Cyr intègre les mesures conservatoires permettant une jonction entre les deux tangentielles.

L'AUT s'interroge sur la formule du tram-train, qui laisse certes ouvertes les options combinant GC et parcours urbains nouveaux. Mais dans le dossier présenté à l'enquête publique les avantages sont presque dérisoires. Certes, pour rejoindre la gare de Saint-Cyr, le tram-train permet une solution à forte pente et forte courbe, mais la correspondance est perfectible : il resterait une centaine de mètres entre la tête de quai de la TGO et les quais de la gare. La « crosse » de Saint-Germain, qui assure la correspondance avec le RER A, est le deuxième bout de ligne nouvelle de la première phase. La formule tram permet une économie : il n'y a pas de dénivelé aux croisements de route. Mais le terminus sera à plus de 200 m des quais du RER, en raison des poids relatifs accordés à la protection du patrimoine, au coût et au confort de l'utilisateur : les deux variantes de tracé qui évitaient cet éloignement ont été écartées, l'une, en surface, parce qu'elle déparait le site du parc du château et l'autre, en souterrain, parce qu'elle coûtait trop cher. En compensation, les usagers auront droit à un tunnel avec tapis roulant de 90 m ! Reste un avantage du tram-train qui intéresse l'utilisateur comme le financeur : dans toutes les stations, les voies se traverseront à niveau.

Il convient par ailleurs de préserver la possibilité d'accueillir à terme un trafic fret léger sur la GC, en liaison avec le futur port multimodal d'Achères.

ça roule...

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 1 À VAL-DE-FONTENAY : LE PROJET REÇOIT SON ACTE DE NAISSANCE !

Le 12 juillet, le Comité de suivi du prolongement de la ligne 1 de Château-de-Vincennes à Val-de-Fontenay a décidé de donner suite à ce projet. Bien que l'enveloppe financière nécessaire à celui-ci soit particulièrement lourde, sa rentabilité socio-économique a été reconnue comme la plus élevée de tous les prolongements de métro. Le nouveau tronçon se composera de 2 stations intermédiaires, au carrefour des Rigollots et à la limite de Montreuil (Grands-Pêchers), et d'un terminus dans le pôle intermodal de Val-de-Fontenay où convergent déjà le RER A (branche de Marne-la-Vallée), le RER E (branche de Tournan) et 8 lignes de bus dont un Noctilien. A terme prendront aussi place à Val-de-Fontenay le terminus du tram T1 prolongé et une station du Grand Paris Express (ligne 15). Dès la fin de 2013, le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet sera présenté au Conseil d'administration du STIF et une concertation publique est envisagée pour 2014. Le processus de réalisation de ce projet est donc enfin enclenché. Il faut préciser que ce prolongement à l'est était attendu depuis longtemps, puisqu'une première Déclaration d'Utilité Publique avait été prononcée en... 1934.

ÉCLAIRAGE PLUS ECOLO À LA RATP. Depuis 2009, la RATP avait expérimenté l'éclairage à LED (sigle anglais de diode électroluminescente) dans certaines stations de métro, gares de RER et sites industriels. Elle a récemment décidé de remplacer ses lampes classiques dans toutes les stations d'ici 2017, soit un investissement de 11 M€ pour changer 250 000 points lumineux. A terme, la consommation électrique en éclairage à la RATP sera réduite de moitié. De plus la durée de vie des LED est estimée être 25 à 50 fois plus longue que celle des ampoules à incandescence. D'où des coûts de maintenance réduits : la RATP table ainsi sur un coût global (achat, énergie, maintenance) divisé par 3. Les premières stations à être équipées d'ici fin 2013 seront sur les lignes 2, 4, 6 et 14 du métro, la branche Marne-la-Vallée du RER A et le RER B au sud de Massy.

NOUVEAU PÔLE DE TRANSPORT À NOISY-LE-GRAND. Enfin, le pôle RER et bus est ouvert ! Oubliée la sinistre gare routière souterraine ! Inexistants et d'ailleurs inutiles, les protocoles du ruban coupé et des discours afférents ! Dommage toutefois que les dépliants généreusement distribués oublient de situer les nouveaux accès du RER... et que la descente des bus s'effectue du côté opposé à ces accès ! Enfin (bis), bravo, la station RER est accessible aux PMR !

ça cale...

LES « BIBI » EN RADE. Les automotrices Bombardier AGC dites familièrement « Bibi » parce qu'elles sont bimode (électrique et diesel) et bitension (1 500 V – 25 000 V), qui desservent les lignes Paris – Provins et Meaux – La Ferté-Milon, sont sujettes à des pannes récurrentes. Celles-ci imposent de longs séjours en atelier, et comme aucun matériel de réserve de ce type n'est disponible, cela entraîne le recours à des matériels plus anciens et à des bus de substitution. Et l'emplacement de l'arrêt de ces bus à Trilport n'est pas évident à trouver. Comme la production des « Bibi » est arrêtée, faudra-t-il attendre l'électrification prévue des sections de lignes Trilport – La Ferté-Milon et Gretz-Armainvilliers – Provins (cette dernière dans le cadre de l'électrification de Paris – Troyes) pour retrouver une desserte fiable sur ces lignes ?

ACCIDENT À BRÉTIGNY : LES FRANCILIENS OUBLIÉS ? Après le déraillement de Brétigny, les médias ont abondamment parlé de la gêne causée aux usagers grandes lignes, mais très peu des Franciliens desservis par la branche du RER C de Juvisy vers Brétigny, Etampes et Dourdan, qui ont souffert quotidiennement pendant presque une semaine. Bien sûr, la SNCF avait prévu des bus de remplacement. Mais le soir, il y avait une attente assez longue (20 mn et plus) pour attraper à Juvisy un bus en direction de Brétigny, bus régulièrement bondé (20 voyageurs debout au départ). Au-delà de Brétigny, des bus allaient vers Marolles ou Arpajon. Il y avait théoriquement assez de bus pour assurer un trafic suffisant, mais voilà : à Brétigny, un agent SNCF appliquant des consignes de régulation étranges décidait de ne laisser partir 2 bus vers Juvisy que toutes les 15 mn (en théorie, la réalité étant plutôt 20 mn). Résultat : 3 bus vides à Brétigny attendant les rares usagers montant vers Paris, et à l'inverse à Juvisy, où était l'affluence, une fréquence trop faible de 2 bus toutes les 20 mn, incapables d'absorber le flux nord-sud. Et à 10 h du soir, en direction du sud, il passait encore un bus avec de nombreux passagers debout. La régulation à Brétigny, destinée à éviter l'alternance de bus bondés et de bus vides, ne servait à rien ici, puisque le faible nombre de voyageurs sud - nord ne créait aucun problème de charge (15 voyageurs en moyenne, trouvant facilement une place assise). On aimerait des améliorations dans la gestion des situations de crise...

Colis suspects : une gestion à revoir

Depuis les attentats qui ont eu lieu dans le RER dans les années 1990, le plan Vigipirate impose à la SNCF et à la RATP de prévenir la police en cas de découverte d'un « colis suspect » en gare ou dans un train. Ces colis sont généralement des bagages oubliés mais dans l'attente de l'intervention des services de déminage, le trafic ferroviaire est souvent totalement interrompu et la gare évacuée.

Sur des réseaux très fréquentés tels que le RER, si cela survient en heure de pointe, la gestion actuelle aboutit à un blocage pendant au moins une heure et retarde fortement des centaines de milliers d'usagers. Au 1^{er} trimestre 2013, il y a eu 22 colis suspects qui ont retardé 368 000 voyageurs sur le RER A, tandis que sur le RER B qui dessert les aéroports, 34 colis suspects ont retardé 280 000 voyageurs. Sans compter l'effet sur les lignes de bus, tram ou métro qui se retrouvent surchargées par le report des usagers bloqués.

Il ne s'agit bien sûr pas d'ignorer ces « colis », mais on peut légitimement se demander si l'application à outrance du principe de précaution est la bonne attitude. Vu la fréquentation des réseaux de transport en commun, il paraît très difficile de détecter un éventuel acte terroriste juste avant les faits. C'est avant tout le renseignement qui nous protège en amont. On pourrait demander à des spécialistes en sécurité de faire un retour d'expérience sur les milliers de « colis suspects » qui ont été trouvés ces 10 ou 20 dernières années. On découvrirait peut-être que la probabilité qu'il s'agisse d'une bombe est inférieure à celle d'être renversé en traversant la route...

Alors que faire ? Il n'y a pas de solution miracle, mais il faut faire évoluer les procédures et voir comment ce sujet est traité dans les grands réseaux étrangers. Quelques pistes d'évolution possibles :

- quand un bagage abandonné est découvert, faire d'abord des annonces en gare pour que son propriétaire puisse le récupérer s'il est toujours là. En complément, la vidéosurveillance aiderait à identifier son propriétaire et la direction où il est parti ;

- on pourrait doter les grandes gares d'un matériel portatif de détection d'explosifs, comme dans les aéroports ;

- pour éviter de paralyser le trafic, les agents de sécurité devraient être habilités à déplacer légèrement le bagage abandonné de manière à limiter le périmètre de sécurité.

On peut déjà observer qu'actuellement, en cas de colis suspect sur un quai, tantôt le trafic est interrompu, tantôt il continue, mais sans desserte de la gare en question. Cette dernière solution diminue déjà considérablement l'impact sur les usagers. Pourquoi n'est-elle pas toujours employée ?

Face à la dégradation des conditions de transport, aucune source de perturbation ne doit être négligée. Il convient donc que les opérateurs et les pouvoirs publics se saisissent de cette problématique.

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Editorial

Un numéro spécial de 8 pages, c'est une première pour AUT-Infos. Pourquoi cette inflation de pagination, alors que la plupart des périodiques s'allègent pour des raisons tenant à la fois au coût et à un lectorat peu enclin à consacrer du temps à cette activité ?

Au moins pour trois raisons :

Premièrement, montrer que l'AUT est bien une association d'usagers, qui les défend et les représente dans un grand nombre d'instances régionales (RATP, SNCF, STIF, collectivités, médias), mais qu'elle est aussi un «petit lobby». Nous intervenons dans tous les débats et sur tous les dossiers qui concernent les transports dans la région (le prochain numéro sera consacré à la position de l'AUT sur la ligne sud du Grand Paris Express). Nous participons par exemple aux comités de ligne et de pôle organisés par le STIF avec les transporteurs et les élus locaux. Nous y faisons remonter les attentes des usagers, des critiques mais aussi des propositions constructives.

Deuxièmement, l'AUT veut diversifier son public d'abonnés et l'élargir considérablement. Actuellement, en dehors des adhérents individuels et des associations membres, seules quelques collectivités et transporteurs reçoivent cette publication. Nous pensons qu'elle mérite une meilleure diffusion. Malgré une situation financière tendue, nous avons souhaité exceptionnellement faire une diffusion large et gratuite de ce bulletin afin de le faire découvrir ou redécouvrir. Que vous soyez élus, techniciens, responsables associatifs ou tout simplement un usager parmi d'autres des transports franciliens, nous pensons que vous pourriez être intéressés par notre publication bimestrielle.

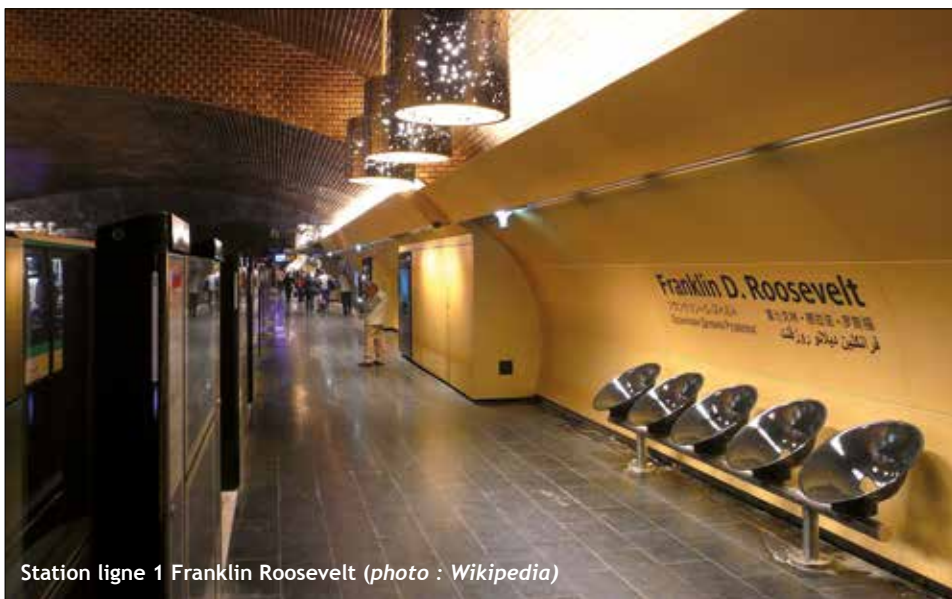
Troisièmement, ce numéro permet d'aborder des sujets plus variés et surtout plus illustrés. Vous retrouverez les rubriques habituelles : le dossier (ci-contre), les actions de l'association et le courrier des lecteurs (p. 7), mais également un article de deux pages sur le matériel roulant (pp. 3-4), une page et demie consacrée à la desserte de l'aéroport de Roissy (pp. 5-6) et une colonne sur les « témoins de ligne » (p. 8) : cette dernière opération, qui perdure depuis plus de dix ans, est menée en collaboration avec le STIF et la RATP. Enfin, une place est accordée à des associations membres de l'AUT ou affiliées pour présenter leurs activités (p. 8).

Nous comptons sur vous pour vous abonner si cela n'est pas déjà le cas, et pour promouvoir le bulletin de l'association auprès de vos connaissances.

Bonne lecture !

Simone Bigorgne, présidente ■

Les nouveaux oubliés des transports



Station ligne 1 Franklin Roosevelt (photo : Wikipedia)

De nombreux aménagements ont été réalisés, parfois à grands frais, pour permettre ou faciliter l'accès de diverses catégories de voyageurs aux transports publics : personnes à mobilité réduite (rampes ou ascenseurs doublant les escaliers, comble-lacunes, WC accessibles, emplacements pour les fauteuils dans les rames), malvoyants (bandes rugueuses, annonces sonores), malentendants (messages visuels doublant les messages sonores). C'est une évolution que l'on ne peut qu'approuver et qu'il faudrait même accélérer, mais en même temps, d'autres catégories de voyageurs, dont les problèmes sont peut-être moins évidents mais néanmoins très réels, voient paradoxalement leur accès aux transports en commun se compliquer.

Les sièges

L'une des plus graves parmi ces nouvelles formes d'exclusion touche les personnes pour lesquelles la station debout est pénible, car les sièges sont de plus en plus rares et inconfortables dans les stations RATP. Les sièges « coquille » sont particulièrement malcommodes pour les personnes un peu corpulentes et d'autres types de sièges suscitent un mal de dos. Cet inconfort serait, paraît-il, volontaire, pour que les SDF ne s'y attardent pas trop ! Si c'est bien le but, pourquoi ne pas alors utiliser, comme la SNCF dans les gares Transilien, des « quadruplettes » de sièges sans dossier et séparés par un accoudoir : ils empêchent de s'adosser et de s'allonger aussi bien que des sièges séparés. En plus, des commandes groupées de la RATP et de la SNCF permettraient sans doute aux deux entreprises d'obtenir de meilleurs prix... Au fait, a-t-on demandé aux voyageurs ce qu'ils préféreraient : une réduction de leur confort ou une réduction du nombre de sans-abris ?

Toujours, semble-t-il, dans le but de lutter contre le stationnement abusif des

SDF et autres alcoolos, on a mis en place des « appuis ischiatiques ». Quel affreux mot ! A cette désignation officielle, on peut préférer le bon vieux mot de « miséricorde », désignant la pièce de bois qui offrait aux moines un appui quand le siège de leur stalle était relevé. Même si ce moderne mobilier urbain n'est pas très miséricordieux... Car nous connaissons peu de gens qui le trouvent confortable ! Il faut, semble-t-il, avoir une taille bien précise pour y trouver intérêt. Plus petit ou plus grand, on glisse irrémédiablement et les efforts pour l'éviter vous contractent le dos. Que l'on expédie au plus vite cet instrument de torture au cimetière des fausses bonnes idées ! Hélas, on a vu au contraire de tels appuis apparaître dans les rames rénovées du RER B... en lieu et place de sièges.

Car dans le matériel roulant aussi, on observe une tendance à la réduction du nombre de places assises, afin de pouvoir entasser davantage de monde aux heures de pointe. En témoigne notamment la disparition progressive des strapontins dans les métros et RER. Ils sont pourtant particulièrement utiles aux personnes qui supportent mal une longue

●●● Les nouveaux oubliés

station debout, ainsi qu'aux personnes chargées de bagages ou colis encombrants, qui gênaient le passage dans le couloir. Etant entendu qu'une interdiction d'usage des strapontins aux heures de pointe se justifie.

Les toilettes

Une autre forme grave d'exclusion nous semble être, du fait de la raréfaction des toilettes dans les rames de banlieue et dans les gares, celle des personnes que des problèmes urinaires ou d'autres soucis de santé obligent à se rendre fréquemment aux toilettes. Le sujet est peut-être un peu délicat, mais il n'y pas de raison que les problèmes de ces personnes soient moins pris en compte que d'autres, c'est une simple question d'égalité de droits.

Depuis quelques années, c'est pour elles une angoisse permanente quand elles montent dans un Transilien : les toilettes seront-elles ouvertes ? Non seulement elles sont souvent fermées parce que le plan Vigipirate atteint un niveau rouge plus ou moins vif selon des critères qui échappent au commun des mortels, mais même quand « ceux qui savent » estiment que le danger terroriste est suffisamment bas, elles peuvent rester fermées parce qu'on a oublié de les rouvrir, parce qu'elles sont sales ou pour quelque autre raison mystérieuse.

Et tout le monde s'est extasié lors de la mise en service des nouvelles rames « Francilien », si belles, si colorées, si confortables, si ceci et si cela... mais dépourvues de toute toilette, alors que les trajets auxquels on les destine atteignent parfois une heure. On a notamment invoqué la perte de places qu'entraîne la présence de toilettes, perte d'autant plus grande que celles-ci occupent un plus grand espace qu'auparavant, devant être accessibles aux PMR. Mais cet argument est d'autant plus douteux que dans les nouvelles rames à intercirculation généralisée, il n'est plus nécessaire de prévoir une toilette par voiture.

Si au moins les gares étaient équipées de toilettes, mais là aussi, à l'exception des grandes gares terminus, elles sont de plus en plus souvent supprimées... Le cas le plus effarant est celui de Bibliothèque François Mitterrand : on avait – ô miracle – songé à équiper cette gare RER toute neuve de toilettes. Elles ont hélas fonctionné peu de temps, puis ont été fermées, et une affiche nous a ensuite informés que cette fermeture était définitive. Pourquoi ? On ne daigne pas en informer le bon peuple. Étaient-elles trop peu fréquentées, l'entretien était-il trop coûteux ou est-ce encore un effet du plan Vigipirate (la « sécurité » permet aujourd'hui de justifier

tout refus de service) ? Il est vrai qu'elles étaient cachées dans un petit coin reculé (sans jeu de mots)...

Pour compenser partiellement l'absence de toilettes dans les rames Francilien et la suppression des toilettes en gare, on nous avait annoncé l'installation de sanisettes devant les gares desservies par ces rames. Que ceux qui auraient eu la chance d'apercevoir de tels équipements veuillent bien nous le signaler. Une lueur d'espoir : de nouvelles toilettes ont récemment été inaugurées en gare de Montgeron.

La signalétique

Les personnes dont la vue est déficiente constituent une troisième catégorie de nouveaux oubliés. La signalétique des gares est en effet de moins en moins lisible, les caractères étant trop petits ou de couleur pas suffisamment contrastée par rapport au fond, du fait de l'obéissance servile à une nouvelle « charte graphique » parfaitement stupide, dont on peut voir les dégâts notamment dans la gare Saint-Lazare rénovée. Comment la SNCF a-t-elle pu, à une époque où l'on accorde à juste titre une attention de plus en plus grande aux personnes à besoins spécifiques, donner son aval à une telle « charte » qui ne tient aucun compte des personnes malvoyantes ? Est-ce par peur de paraître ringarde en osant s'opposer aux modes promues par des « designers » et autres « graphistes » pratiquant une forme de terrorisme intellectuel ? La lisibilité pour tous doit primer sur les modes esthétiques, éphémères et subjectives !

Les automates et Internet

Enfin, la généralisation de la distribution des titres de transport par automates discrimine les personnes âgées, peu instruites ou handicapées de la main. « Automate » est d'ailleurs un mot trompeur, car cela n'a rien d'automatique : cela revient en réalité à faire effectuer par le voyageur des tâches qui incombaient auparavant au transporteur ! Et c'est une perte de temps, car ce que l'on pouvait dire en une seule phrase au guichetier (il me faut X billets pour Y dont Z à demi-tarif, par exemple), il faut maintenant le décomposer en plusieurs étapes pour la machine. D'où un allongement des files d'attente, et un plus grand désagrément pour les personnes qui supportent mal la station debout. Et la situation ne fait que s'aggraver, car les soi-disant « automates » les plus récents obligent même le voyageur à saisir au moins les premières lettres de sa destination. La connaissance de l'orthographe exacte du lieu de desti-

nation est donc requise et gare aux fautes de frappe ! Il faut notamment savoir, pour les toponymes qui commencent par un article, si celui-ci compte ou non. Les distributeurs à rouleau, où on faisait défiler les noms des stations, étaient plus faciles d'emploi. Faudra-t-il bientôt un diplôme universitaire pour acheter un billet ? La RATP nous répondra que le préposé au guichet-qui-ne-délivre-plus-de-tickets peut aider les voyageurs en détresse. Encore faut-il qu'il soit dans son local, ce qui est loin d'être toujours le cas... En outre, certains automates n'acceptent que le paiement par carte bancaire, autre forme de discrimination.

On incite aussi le voyageur à payer par voie électronique : là encore, les personnes âgées ou peu instruites sont discriminées, et s'y ajoutent celles peu fortunées. Et quid si votre appareil électronique (portable ou PC) est volé, perdu, cassé ou en panne ? Pour ce qui est de la consultation des horaires, ce n'est même plus une incitation, la version papier des horaires SNCF franciliens n'existe plus depuis belle lurette ! Quant aux horaires apposés dans les gares, ils sont souvent incomplets, surtout dans les grandes gares où passent plusieurs lignes, et leur emplacement n'est pas toujours très visible.

Ces divers problèmes ne concernent peut-être chacun qu'une minorité de voyageurs. Mais toutes ces minorités mises ensemble constituent quand même une partie non négligeable de la population, qui hésitera à emprunter les transports publics, voire sera physiquement empêchée de les emprunter, et devra renoncer à son déplacement ou continuer à encombrer les routes. Et n'oublions pas que chacun d'entre nous peut, temporairement, être affecté d'un problème de santé qui l'empêche de marcher, de rester debout ou de lire ou lui impose d'aller souvent aux toilettes, ou encore peut être momentanément privé d'outils informatiques : nous sommes donc bel et bien tous concernés par ces évolutions regrettables.

Celles-ci sont loin de traduire uniquement une recherche d'économies, même si cet objectif joue assurément un rôle dans la suppression des toilettes et l'informatisation à outrance de la délivrance des titres de transport. Une signalétique lisible et des sièges confortables ne coûtent en revanche pas nécessairement plus cher...

D'aucuns diront peut-être que ce n'est pas la peine de lutter contre des évolutions qui correspondent à des tendances lourdes de notre société. A ceux-là nous répondons qu'une bataille n'est vraiment perdue d'avance que si on l'a déjà perdue dans sa tête !

Jacques Scornaux ■

Matériel roulant Transilien : un constat alarmant

Officiellement, tout va bien : deux types de matériels neufs sont en cours de livraison, d'autres sont rénovés petit à petit, de sorte que tout le parc Transilien doit être neuf ou rénové d'ici 2016. Mais ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. La réalité est beaucoup plus inquiétante.

Une maintenance à revoir

Tout d'abord, les matériels existants ont un taux de panne parfois élevé qui immobilise de nombreuses rames, d'où des suppressions de trains fréquentes. C'est le cas notamment sur le réseau Saint-Lazare (lignes J et L) et le RER D. Quelques mesures ont été prises (tardivement) pour limiter les indisponibilités. On peut citer la mise en place d'anti-enrayeurs sur les rames du RER D et sur les rames à deux niveaux (VB2N) de Montparnasse pour éviter l'usure rapide des roues, notamment à l'automne quand les feuilles mortes favorisent l'enrayage/patinage. Néanmoins la situation reste critique. Comme le nombre de rames en maintenance (rapporté au parc total) est parfois élevé et risque de le rester durablement, il faut que la SNCF renforce l'expertise de ses ateliers de maintenance et adapte ses méthodes de travail pour qu'un maximum de trains soient disponibles aux heures de pointe.

Une pénurie aux multiples causes

Malgré les livraisons de matériel en cours, notamment les 172 rames Francilien de Bombardier, le réseau régional connaît un manque de trains durable, car le matériel neuf était prévu pour remplacer « un pour un » les matériels arrivant en fin de vie, notamment les « petits gris » (séries Z6100, Z5300 et RIBRIO). Cette pénurie plus ou moins marquée suivant les lignes est liée à un cumul de causes qui n'avaient pas été anticipées et qui, mises bout à bout, représentent plusieurs dizaines de rames :

- un stock tampon de rames est immobilisée du fait des rénovations en cours (11 rames Z2N) ;
- le changement d'horaires du service annuel 2012 consomme 4 rames Z2N de plus, à offre constante, du fait des temps de parcours plus longs (RER C et ligne U) ;
- des évolutions d'offre n'ont pas été anticipées, comme l'offre 2014 du RER D qui, du fait du retour à 12 trains par heure au nord et de l'ajout d'arrêts dans le Val-de-Marne, nécessite 5 à 7 rames Z2N supplémentaires ;
- sur la relation Saint-Lazare – Nanterre Université, on avait prévu de remplacer les rames à 2 niveaux (Z2N) en train court par des rames Francilien en train court aussi. Mais cela réduisait trop le nombre de places assises. Les Franciliens devraient donc circuler en trains longs, ce qui double le besoin de matériel sur cette branche ;
- les rames accidentées, pour cause SNCF ou externe, sont plus nombreuses ces dernières années qu'auparavant.



Rame Francilien en gare de Luzarches (photo : Marc Debrincat)

Une situation variable suivant les lignes

Sans prétendre être exhaustif, nous avons tenté de faire un état des lieux en différenciant d'une part les lignes dont l'état du parc nécessite des décisions à court terme et d'autre part celles qui ont une situation à peu près stabilisée en terme de matériel roulant d'ici 2020.

Les lignes les moins mal loties :

RER A : grâce à la commande de rames à 2 niveaux MI09, qui faisait suite notamment à la pétition que nous avons lancée en 2008, la ligne A reçoit du matériel plus capacitaire depuis 2011. Fin 2014, 60 rames MI09 auront remplacé l'ensemble des rames MI84 (rames à un niveau qui offrent le moins de places). Ensuite, d'ici 2017, ce sera au tour des rames MS61 d'être remplacées. A cette échéance, la ligne A n'aura plus que des rames à 2 niveaux (MI2N ou MI09). Cependant des besoins de rames supplémentaires existent pour renforcer certaines dessertes. C'est le cas notamment de la demande légitime du Haut Val-de-Marne que les missions La Varenne soient prolongées à Boissy en heure de pointe. Il faudra donc sûrement lever une option pour acheter quelques rames MI09 au-delà des 130 prévues. A noter que la RATP est responsable à 100% du matériel roulant du RER A même si la ligne est co-exploitée avec la SNCF.

RER B : sur cette ligne, les deux tiers environ des rames font partie du parc de la RATP, l'autre tiers de celui de la SNCF. Mais c'est la RATP qui entretient toutes les rames dans ses ateliers de Massy. Lorsque la rénovation des 119 rames MI79 a été décidée en 2007, il a été (tout de même) convenu de faire le même aménagement dans les rames des 2 opérateurs, mais la RATP rénove avec son

sous-traitant ACC à Clermont-Ferrand, tandis que la SNCF le fait dans ses ateliers de Nevers. Cette rénovation devait s'achever fin 2012, mais elle a pris 3 ans et demi de retard, notamment suite à la découverte de traces d'amiante sous caisse en 2011, qui a provoqué l'arrêt de toutes les opérations pendant plusieurs mois. Heureusement, des rames MI84 rendues disponibles par la ligne A ont pu être transférées rapidement sur la ligne B. Comme ces MI84 n'ont pas trouvé beaucoup d'autres points de chute, la ligne B est ainsi très bien dotée en matériel (40 rames MI84 s'ajoutent aux MI79 réduites à 117 après une collision entre deux d'entre elles) et dispose de réserves confortables. En revanche la rénovation des MI84 est envisagée seulement pour 2018-2020, ce qui nous semble trop tardif, d'autant plus qu'elle serait de moindre ampleur que celle des MI79 pour ne pas toucher aux parties amiantées. Enfin, il faudra bientôt se préoccuper du renouvellement des MI79, qui devrait commencer dès 2020 puisqu'une rénovation est théoriquement faite pour 10 ans.

Ligne N (réseau Montparnasse) : elle est équipée quasi exclusivement de rames tracées VB2N. Leur remplacement pourrait avoir lieu à partir de 2020.

Ligne U (La Verrière – La Défense) : elle est équipée en rames de type Z2N dont la rénovation est en cours. Il n'y a pas de besoin de remplacement d'ici 10 ans mais il pourrait être utile d'augmenter le parc pour renforcer la desserte.

Ligne H (Paris-Nord – Pontoise/Valmondois/Luzarches/Persan) : après avoir essuyé les plâtres du nouveau train « Francilien » depuis 2010, cette ligne est désormais équipée avec 82 rames de ce type dont la fiabilité s'est améliorée. L'homogénéité du matériel permettra d'ailleurs de diminuer les temps de parcours à desserte constante au service

2014. Seule reste avec un matériel ancien (RIB/RIO) la « petite » ligne Creil – Pontoise, sur laquelle la SNCF propose de mettre aussi du Francilien bien que ce matériel soit surdimensionné et à plancher haut alors que cette ligne n'a que des gares à quai bas.

Les lignes avec des problèmes de matériel ciblés ou généralisés

RER C : la ligne C a eu la chance de se séparer des « petits gris » (Z5300) en 2003. Son parc est donc a priori homogène avec 166 rames de la famille Z2N, comportant néanmoins des différences (trains de 4 ou 6 voitures, trains mono ou bicourant, rénovation Transilien ou spécifique ligne C). Mais le principal problème est que ce parc est trop limité. Il y a en effet des trains courts en flanc de pointe qui devraient être longs, des réserves d'exploitation insuffisantes et surtout une période de pointe du soir vers l'Essonne qui se termine beaucoup trop tôt, vers 18h30 au départ de Paris. Depuis plus de 10 ans, le comité d'usagers CIRCULE (www.circule.org) dénonce cette situation de manque de matériel. Mais la SNCF ne propose aucune solution. C'est pourquoi l'hypothèse d'acheter du matériel neuf pour le RER C nous semble devoir être sérieusement étudiée, sans quoi la pénurie perdurera 10 années de plus.

RER D (navette Juvisy – Melun) et ligne R (Melun – Montereau par la rive droite) : ces deux sections de ligne, les moins chargées, possèdent encore des rames inox Z5300 hors d'âge. Pour les remplacer, le STIF a proposé de muter provisoirement des rames MI84 issues du RER A, qui sont bien plus fiables même si elles ne seront pas davantage accessibles. Mais la SNCF semble tout faire pour retarder voire bloquer cette solution, sans proposer de réelles alternatives. De plus, la ligne D pâtit d'une maintenance déficiente et d'une pénurie de rames Z2N alors même qu'elle a besoin de rames supplémentaires dès décembre 2013 pour mettre en œuvre le service 2014. L'arrivée du Francilien libère quelques rames Z2N qui, après recomposition pour les porter à 5 caisses, vont arriver sur la ligne D. Mais ce ne sera pas suffisant.

Le STIF a donc demandé que la SNCF récupère les 6 rames Z2N qui sont actuellement affectées au TER Nord-Pas-de-Calais. La première rame devait arriver début 2014, mais à l'heure où nous écrivons ces lignes, ce transfert semble bloqué. La situation, déjà cri-

Le casse-tête des hauteurs de quai

La loi impose en théorie de rendre accessibles les lignes ferroviaires d'ici 2015. Indépendamment des travaux pour franchir les dénivelés dans les gares (rampes ou ascenseurs), il faudrait que les quais soient à la même hauteur que le plancher des trains. Or il existe en théorie 3 normes de hauteur de quai (et en pratique davantage) :

- 55 cm pour les quais bas, norme utilisée pour les TER et TGV notamment ;
- 92 cm pour les quais hauts, que la SNCF considère comme la norme Transilien à terme ;
- 115 cm pour les quais trains hauts, standard du RER RATP.

S'y ajoutent en pratique des quais très bas, de l'ordre de 35 cm, notamment dans des gares de grande banlieue.

Seuls les RER A et B sont désormais presque homogènes entre hauteur de quai et de plateforme des trains, mais il reste des lacunes horizontales importantes, notamment dans les gares en courbe. Pour les autres lignes, la SNCF préconise des rehaussés de quais mais ceux-ci sont longs et coûteux. De plus, certaines gares à trafic mixte TER/Transilien (Persan, Versailles-Chantiers, Melun, etc.) ne peuvent voir leurs quais rehaussés, car ceux-ci ne sont pas forcément dédiés. De toute façon, les matériels existants type Z2N sont par nature non accessibles. On peut donc prédire que, malheureusement, l'accessibilité quai-train sur le réseau Transilien ne sera pas généralisée avant une vingtaine d'années.

tique depuis plusieurs années sur le matériel roulant RER D, risque de devenir vraiment catastrophique.

RER E : les 53 rames MI2N suffisant à peine pour assurer la desserte actuelle, il faudra quelques trains supplémentaires pour assurer la desserte de la future gare Rosa Parks (ex-Evangile), où tous les trains s'arrêteront. La SNCF pense donc y affecter « provisoirement » des rames Francilien. Dans la perspective d'un prolongement à Mantes du RER E (à Nanterre pour les missions venant de l'Est), la SNCF propose d'équiper l'intégralité du RER E prolongé avec des rames issues de l'appel d'offre RER NG (en cours). Il faudrait alors trouver un point de chute aux MI2N. Une autre solution serait de commander des rames MI09 supplémentaires pour le RER A, afin de réutiliser les MI2N RATP pour la desserte Est du RER E. Dans ce cas, les RER NG circuleraient uniquement sur l'ouest de la ligne (Mantes – Rosa Parks).

Ligne K (Paris – Crépy-en-Valois) : cette ligne est équipée en matériel inox (RIB/RIO) qui arrive en fin de vie. Son remplacement par des rames Francilien est préconisé par la SNCF, mais cela poserait un problème de hauteur de quai. La possible création d'arrêts supplémentaires à Aulnay et Mitry militerait plutôt pour du matériel plus capacitair en places assises type Z2N.

Ligne P (réseau Est) : les cinq branches de cette ligne ont des problématiques assez diverses. Ainsi, les branches Paris – Coulommiers et Paris – Meaux reçoivent jusqu'en 2015 des rames Francilien, mais compte tenu de la charge élevée de certains trains

sur cette dernière relation, des rames Z2N devraient être conservées. La liaison Paris – Provins a ses rames AGC dites « bibi » (bimode, bicourant), qui sont récentes mais pourraient être remplacées par des Franciliens si l'électrification entre Gretz et Provins se concrétise. En fait, c'est la liaison Paris – Meaux – La Ferté-Milon qui pose le plus de problèmes : si les relations Meaux – La Ferté sont assurées en AGC, deux relations directes Paris – La Ferté par jour, qui nécessitent davantage de capacité, utilisent des locomotives diesel à bout de souffle tractant des voitures RIB/RIO. La SNCF souhaite l'électrification de Trilport – La Ferté-Milon pour pouvoir utiliser des rames Francilien sur ce trajet. Mais cet investissement en infrastructure n'a pas été arbitré par les financeurs tandis que la facture présentée par RFF a tendance à gonfler...

Lignes J et L (réseau Saint-Lazare) : ces lignes vont recevoir des rames neuves Francilien pour les missions Nanterre Université, Cergy et Ermont. Les rames VB2N seront concentrées sur les dessertes de Mantes par Conflans, Mantes par Poissy et Pontoise. Reste à décider de la suite, car les trains bleus (Z6400), même s'il s'agit d'un bon matériel, ont tout de même un âge avancé (36 ans en moyenne). Une commande optionnelle de rames Francilien pourrait être décidée à cet effet, mais l'ampleur de cette levée d'option dépend de l'hypothèse de recaser sur Saint-Lazare les MI2N du RER E.

Et maintenant ?

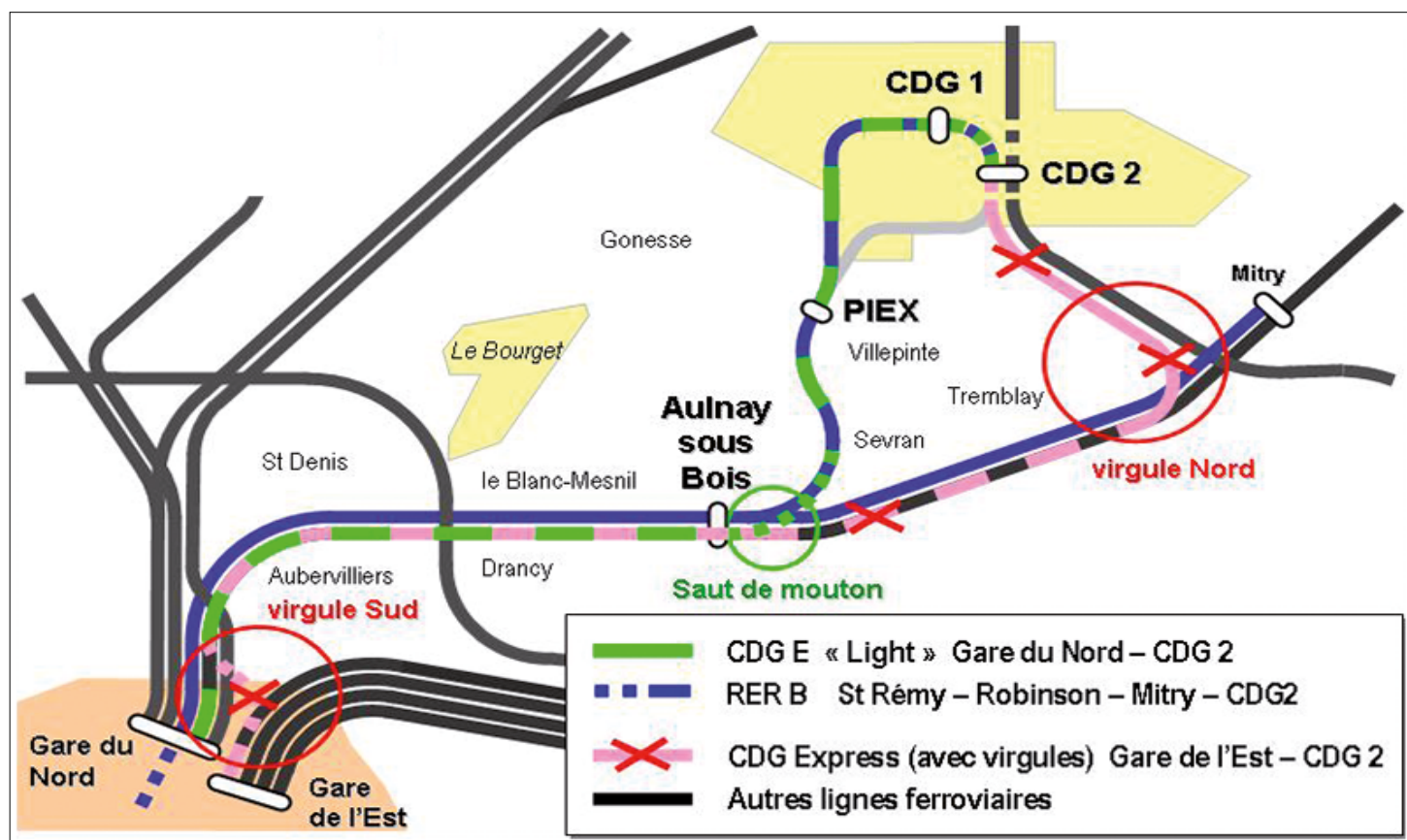
Ce bref aperçu de la problématique du matériel roulant montre que des décisions urgentes sont nécessaires. L'AUT n'a pas de solution miracle et ne mésestime pas les difficultés techniques et réglementaires, sans même parler des problèmes budgétaires. Mais force est de constater que la gestion de la SNCF n'a pas été à la hauteur des enjeux depuis plusieurs années et que le STIF, faute d'une réelle expertise indépendante, n'a pas su influencer de manière décisive sur l'attentisme de la SNCF. Il faut maintenant d'urgence redresser la barre.

Marc Pélissier ■



Rame « petit gris » rénovée
(photo : Marc Debrincat)

La saga de la desserte ferroviaire dédiée de l'aéroport CDG



La FNAUT Ile-de-France n'est pas défavorable à la desserte de l'aéroport de Roissy-CDG par une navette dédiée à « haut niveau de service ». Nous pensons que cette desserte spécifique est tout à fait justifiée, tant pour les touristes et la clientèle d'affaires qui viennent en Ile-de-France que pour les nombreux Franciliens qui souhaitent rejoindre l'aéroport, pour aller chercher un proche, partir en voyage ou y travailler.

Une histoire mouvementée et jamais couronnée de succès !

Dès l'ouverture de l'aéroport de Roissy en 1974, la question de sa desserte ferroviaire est posée. Elle est résolue 2 ans plus tard par la mise en service de la navette « ROISSY RAIL », qui dessert un pôle de services implanté au milieu de l'aéroport mais pas l'unique terminal aéroportuaire de l'époque : ROISSY 1. Du fait de cette rupture de charge pour les voyageurs aériens, le succès n'est évidemment pas au rendez-vous !

A partir de 1983, la navette est intégrée au RER B, ce qui ouvre aux voyageurs d'autres destinations parisiennes que la Gare du Nord. Entre-temps, dès 1977, les missions directes entre l'aéroport et la Gare du Nord, intercalées entre les missions omnibus de la ligne de RER B, sont supprimées pour fréquentation faible et parce qu'elle gênaient les travaux d'intercirculation en gare de Paris-Nord.

En 1994, l'erreur de conception initiale est partiellement réparée puisque la ligne RER est prolongée à ROISSY 2 pour y desservir les aérogares 2A à 2H progressivement mises en service. Des missions directes sont réintroduites, mais uniquement aux heures creuses, de 9h00 à 15h30 envi-

ron. Néanmoins, les voyageurs aériens se plaignent de plus en plus de la longueur des temps de parcours, assurés le plus souvent en trains omnibus où certains ne se sentent pas en complète sécurité.

La saga continue...

En 2000, un Groupement d'Intérêt Economique (ADP + SNCF + RFF) est créé avec le but de se voir concéder la desserte directe Gare de l'Est – Roissy 1 et 2, pour un coût de 600 M€ et au tarif de 14/16 €. Ce projet fut présenté par son promoteur en 2001 à l'assemblée générale de la FNAUT Ile-de-France à Saint-Denis. Le tracé souterrain sous le canal de l'Ourcq débouchait au Sud de l'aéroport non loin de ROISSY 2 et l'ouverture était envisagée pour 2012.

Le débat public de 2003 donna, notamment sous l'influence de la FNAUT et d'associations locales, une nouvelle orientation au projet, qui de majoritairement souterrain devint compatible avec les voies et les circulations des Transiliens de la ligne K vers Crépy-en-Valois. Ce nouveau tracé exige néanmoins un raccordement à Mitry pour accéder aux gares aéroportuaires et surtout un souterrain à Paris pour raccorder les voies Crépy aux voies à quai de la Gare de l'Est.

C'est ce projet que l'Etat, par l'article 2 de la loi du 5 janvier 2006, a sorti du giron du STIF pour le concéder au plus offrant dans le cadre d'un PPP (Partenariat Public-Privé). Cette procédure, qui évitait les mises de fonds publiques, n'eut pas plus de succès que les tentatives précédentes et le PPP s'acheva piteusement par abandon du seul candidat concessionnaire : Vinci. Il faut dire que la barque était chargée : conduite assurée par la SNCF, coûts de construction sous-évalués, projets concurrents se multipliant : voies réservées sur autoroutes, prémices de desserte par le Grand Paris Express... et surtout, ce PPP ignorait superbement les nombreux problèmes et dysfonctionnements qu'enduraient les voyageurs du RER B au Nord de Paris !

Depuis 2007, ce même projet, objet d'une déclaration d'utilité publique prise en 2003 et dénommé CDG Express avec virgules (au nord et au sud), fait l'objet de rapports successifs : consultation et rapport Gourgeon, rapport Canépa, nouvelle étude mixte RATP/SNCF/ADP/RFF, etc. qui se suivent et ne débouchent jamais sur une solution techniquement, juridiquement et économiquement viable.



A'REX Express (photo communiquée par Yves Boutry)

Aujourd'hui, une énième étude, restant dans le cadre de la DUP de 2003, est en cours au Ministère des transports pour tenter d'inciter ADP et RFF à trouver, dans les circonstances actuelles, les fonds nécessaires au lancement du projet. L'unique avancée, c'est le fait de pouvoir affirmer que la problématique des voyageurs du RER B est résolue par la mise en service de l'exploitation tout omnibus du RER B Nord + ! Nous restons dubitatifs devant cette conclusion, un peu hâtive à notre avis.

Errare humanum est, perseverare diabolicum !

Telle est la conclusion à laquelle la FNAUT arrive logiquement après 40 ans de solutions partielles et insatisfaisantes et bientôt 14 années d'atermoiements en vue de décider enfin d'une solution directe efficace et donnant une bonne image de la France à nos compatriotes et aux voyageurs étrangers qui fréquentent les deux aéroports franciliens !

Finalement, est-il bien nécessaire de mettre 15 minutes pour, toutes les 15 minutes, gagner Paris ou l'aéroport ? Et ceci pour attendre 2 à 3 heures son avion ! Est-il commode d'arriver à la Gare de l'Est, pas formidablement reliée aux réseaux de transports parisiens et notamment aux RER ? Est-il raisonnable d'en arriver à proposer un tarif – quelque peu délirant – de 24/26 € (soit environ 100 € pour une famille) ! Et de ponctionner ADP ou RFF, déjà l'un et l'autre très fortement endettés, ou d'augmenter les taxes aéroportuaires au risque de mettre Air France encore plus en péril ?

En Corée du Sud, l'aéroport d'Incheon est relié à Séoul par une ligne de RER sur laquelle circulent 5 à 7 trains omnibus par heure, ainsi qu'un train sans arrêt intermédiaire cadencé rigoureusement aux 30 minutes, dénommé A'REX Express (voir photo). Ce direct très confortable dispose d'espaces pour les bagages et de la présence d'hôtesse qui peuvent renseigner et promouvoir la capitale de la Corée ! Ne pourrions-nous pas nous

inspirer de cette remarquable réussite au pays du matin calme plutôt que de nous obstiner sur un projet « haut de gamme » illusoire ?

La solution d'un CDG Express « light » a déjà été explorée par la RATP en 2011 lorsqu'elle n'a pas obtenu de pouvoir prolonger la ligne 14 du métro à Roissy-Charles de Gaulle. Cette tentative a vite été bloquée par la SNCF pour de soi-disant difficultés à atteindre la gare du Nord et à y disposer d'un quai. En effet, ce projet « light » reposait sur une arrivée/départ en Gare du Nord et un accès aux 2 gares aéroportuaires de Roissy par l'utilisation partagée des voies de la ligne B du RER à partir d'Aulnay-sous-Bois en créant le saut de mouton adéquat. Le coût en était 5 à 6 fois moins élevé que le projet avec virgules.

Après comparaison avec quelques gares européennes de configuration similaire à la gare du Nord (nombre de voies à quai, de voies d'accès au faisceau de la gare, ampleur du trafic), nous pensons qu'en insufflant un peu d'intelligence informatique, il serait possible d'accueillir une desserte demi-horaire de qualité à la gare du Nord, donnant ainsi enfin à la capitale la desserte aéroportuaire qui lui manque pour un coût limité et donc finançable.

Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras !

La FNAUT Ile-de-France va tenter, en promouvant ce type de desserte « light » réalisable bien avant 2020 et en oubliant l'obstination contre-productive de quelques administrations, de contribuer à amorcer un épisode final positif à cette saga d'échecs successifs de la desserte de l'aéroport de Roissy-CDG.

Yves Boutry ■

Communiqué de l'AUT : Non à la hausse de la TVA pour les transports en commun !

Le gouvernement a l'intention d'augmenter le taux de la TVA appliquée aux transports collectifs, qui passera de 7 à 10%. Cette hausse s'ajoutera à celle de 5,5 à 7% intervenue en 2012, soit un quasi-doublement en 2 ans ! L'AUT ne comprend pas cette démarche, car les transports en commun constituent manifestement un **produit de première nécessité**, en particulier en Ile-de-France. Ils sont indispensables à la population et notamment aux personnes les plus fragiles pour pouvoir travailler et se déplacer. De plus, la hausse de la TVA constituerait un signal-prix totalement contradictoire avec les objectifs de report modal et de réduction de la consommation d'énergie prônés par ailleurs.

En Ile-de-France, la hausse de la TVA représenterait près de **100 M€** de dépenses supplémentaires. Le Ministre de l'Economie et des Finances a certes déclaré que « le crédit d'impôt compétitivité emploi (CICE) bénéficiant au secteur du transport collectif sera supérieur à la hausse de TVA que ce secteur supportera. Il n'y a donc pas de raison que les prix augmentent ». Nous ne partageons pas cet optimisme. D'une part, parce que la RATP n'est pas concernée par le CICE. D'autre part, parce qu'il est peu probable que la SNCF et les exploitants de bus membres d'OPTILE répercutent l'incidence du CICE sur le coût des prestations qu'ils facturent au STIF.

Le STIF ayant des marges de manœuvre budgétaires limitées, il est probable qu'il répercute une grande partie de la hausse de la TVA sur le prix des abonnements Navigo et des tickets, en plus de la hausse habituelle liée à l'inflation. Le risque d'une **hausse des tarifs supérieure à 5%** dès le 1^{er} janvier prochain est donc réel. Elle réduirait un peu plus le pouvoir d'achat des usagers et accroîtrait leur exaspération. Alors que la hausse de la TVA doit encore être examinée au Sénat, nous demandons aux parlementaires et au gouvernement d'annuler cette mesure.



courrier

L'homme plus fiable que la machine

Je voudrais apporter mon témoignage sur une situation vécue hier matin (jeudi 19/09) en gare du Nord, que je considère comme INADMISSIBLE. J'arrive à l'heure prévue, 9h32, par un Intercités que j'ai pris à Clermont de l'Oise. Mais pour poursuivre mon voyage vers Antony, il me faudra plus de 20 minutes pour obtenir un ticket ! TOUS les guichets sont fermés ; sur 5 machines, 2 seulement fonctionnent ; imaginez les queues devant chacune. Tout à coup, 3 machines s'allument : « en service » ; plusieurs personnes (dont moi-même) se déplacent, ce qui ne nous aura servi qu'à perdre notre place initiale dans la queue, les 3 machines ne fonctionnant toujours pas, malgré leur annonce ! D'autres voyageurs, même prévenus par nous, mais incrédules, se feront encore « avoir » sur les machines prétendues « en service ». Heureusement, je n'étais pas pressée, ce qui n'est pas toujours le cas (correspondance pour une autre gare). Je sais que partout on réduit le personnel pour faire des économies et qu'on le remplace par des machines qui ne se mettent pas en grève. Mais si, elles tombent en panne ! Est-ce que l'électronique et l'informatique ne coûtent pas encore plus cher que les personnes ?

Monique Prétot

RER B omnibus : pas toujours une bonne idée

Usagère du RER B, je vous écris pour faire le point au bout d'un mois de fonctionnement avec les trains omnibus sur cette ligne. Pour moi, c'est un désagrément de plus qui s'ajoute à la longue liste de ceux que nous supportons quotidiennement. Je ne suis pas la seule à penser ainsi : tous ceux à qui j'en ai parlé partagent mon point de vue. (...) Je dois partir plus tôt tous les jours pour arriver à la même heure, avec la crainte de faire le trajet debout. Travaillant après Aulnay-sous-Bois, sur le plan de la fréquence, je ne vois pas de différence avec les horaires précédents. Par contre, on ne comprend pas pourquoi la rame ayant pour terminus La Plaine-Stade de France existe toujours alors que les voitures sont aux trois quarts vides ! (...) J'en profite aussi pour vous dire combien les nouvelles voitures mises en circulation l'an dernier sont désagréables avec la diminution du nombre de sièges (d'ailleurs aussi inconfortables que les appuis dorsaux) et ces emplacements pour les bagages qui sont peu compatibles avec vos consignes de vigilance « Attentifs ensemble ».

Annie Quintard

LIGNE 13 DU MÉTRO

L'AUT a participé le 9 octobre au comité de suivi de la ligne 13 présidé par Pierre Serne, vice-président chargé des transports au STIF et à la Région. Il ressort de l'intervention du directeur de la ligne, Bruno Dumontet, qu'elle se maintient depuis un an, mais le niveau de performance reste fragile. Au moindre grain de sable c'est la paralysie. Un gros effort est fait pour la communication et la propreté va s'améliorer (on jugera). Les portes palières évitent les intrusions sur les voies, alors pourquoi équiper seulement le tronçon central ? C'est la question récurrente que les comités d'utilisateurs des deux branches au nord et nous-mêmes posons. Réponse aussi récurrente : il n'est pas envisageable de dégrader le service actuel alors qu'on introduit « Ouragan », cette arlésienne dont on nous rebat les oreilles depuis au moins quinze ans. C'est un système qui permet de réguler les trains dans un premier temps, et peut-être de réduire leur espacement par la suite. Il devait être mis en service en juin 2013, mais il faudra attendre encore au moins dix mois, le temps d'équiper l'ensemble des rames... si tout se passe bien. A partir de 2015, Pierre Serne n'exclut pas l'installation de portes palières supplémentaires.

Autre sujet : la saturation des trains et l'impossibilité d'augmenter le nombre de voyageurs, même en supprimant quelques places assises, car le matériel ne supporterait pas de charge supplémentaire. A quand la sonnerie pour surcharge comme dans un ascenseur ?

Quant à la date de mise en service du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen, le STIF et la RATP ne sont pas sur la même longueur d'onde : pour le STIF, c'est « à l'horizon 2017 », affirme Pierre Serne avec vigueur ; pour la RATP, c'est impossible avant 2018, mais on creusera de toute façon le tunnel jusqu'à Pleyel.

VOIE BUS SUR L'A10 VERS MASSY.

L'AUT a adressé une lettre au Président du Conseil régional pour plaider en faveur de l'aménagement d'une voie dédiée aux bus sur l'autoroute A10 au sud de la gare de Massy, au moins dans le sens province-Paris fréquemment saturé. En effet, cette section d'autoroute est l'une des plus fréquentée par des bus : lignes express Massy – Dourdan et Massy – Evry, desserte de la ville des Ulis et de la zone d'emplois de Courtabœuf. Le

projet de TCSP Massy – Les Ulis, inscrit au SDRIF et au PDUIF, ne pourra se concrétiser à court terme du fait du besoin préalable de réaménager le « ring des Ulis ». En revanche, l'étude de 300 000 € que la Région a cofinancée avec l'Etat a confirmé la faisabilité d'une première phase constituée d'une voie bus d'environ 3 km sur l'A10 vers Massy. Il nous apparaît donc essentiel de concrétiser cette première phase d'ici 2015, puisqu'elle est d'un coût raisonnable (inférieur à 10 M€) au regard des avantages offerts pour des milliers d'usagers. C'est pourquoi l'AUT souhaite que la Région confirme son soutien, notamment financier, à ce projet, en lien avec l'Etat et le département de l'Essonne.



Une information voyageur illisible.
(photo : Marc Debrincat)

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 11 À ROSNY-BOIS-PERRIER

L'AUT a formulé un avis dans le cadre de l'enquête préalable. Elle approuve globalement ce projet qui améliorera le maillage du réseau et desservira des secteurs encore mal irrigués par les transports en commun. Elle s'étonne toutefois qu'aucune mesure conservatoire ne semble prise en vue de la future correspondance avec la ligne 9 prolongée à la station « Hôpital », ni en vue de la réalisation au moindre coût de la seconde étape du prolongement, jusqu'à Noisy-Champs. Le dimensionnement du Site de Maintenance et de Remisage ne semble notamment pas tenir compte de celle-ci. L'AUT regrette par ailleurs qu'à l'occasion du renouvellement complet du matériel roulant, le choix de la technologie sur pneus, obsolète, onéreuse et énergivore, ait été reconduit.

Associations adhérentes

L'AMUTC, Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs de l'Est Parisien (www.amutc.fr), milite pour un vrai réseau maillé de bus, de trams et de métros (lignes 11, 9, 1 et 3) en correspondance avec les RER A et E et la rocade M15 du Nouveau Grand Paris. Nous nous sommes battus pour que des projets structurants arrivent enfin dans notre secteur avec les prolongements de la ligne M11 et du tram T1. Le prolongement du T1 reste toutefois menacé du fait de la très forte contestation du tracé retenu dans la traversée de Noisy-le-Sec. Nous continuons à nous battre pour le prolongement de la ligne M9 (2 km) qui, avec deux correspondances, maillerait le T1 et le M11. Nous militons pour le bouclage de la rocade M15, qui est remis en cause par la gare de Champigny Centre telle que prévue par la SGP dans le projet actuellement à l'enquête publique, inacceptable en l'état. Par ailleurs, nous voulons des bus plus fréquents, réguliers et confortables. Nous demandons également des tickets « bus ET métro », dans l'attente d'une zone tarifaire « Ile-de-France ». Enfin, l'AMUTC agit pour améliorer l'accès des personnes à mobilité réduite aux différents modes de transports.

LE CADEB, Collectif d'Associations de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (www.cadeb.org), est un collectif agréé qui regroupe une vingtaine d'associations d'environnement. Compte tenu des larges convergences de vues sur la problématique des transports, le CADEB est adhérent à l'AUT depuis 2008. Le collectif exerce son activité dans les Yvelines, principalement dans la Boucle de Montesson et ses alentours. Ce territoire proche de La Défense, enclavé dans une boucle de la Seine, est desservi par le RER A, à la limite de la saturation. En 2008, le CADEB a participé à la campagne de signatures avec l'AUT pour demander la généralisation des rames à deux niveaux. Avec l'AUT, nous soutenons plusieurs projets ferroviaires qui impacteront notre territoire. Tout d'abord, la Tangentielle Nord, tram-train qui contournera Paris par le nord et aura un terminus dans la Boucle, à Sartrouville. Ensuite, le prolongement à l'ouest du RER E, avec des arrêts dans la Boucle, obtenus grâce à une large mobilisation des associations et des élus. Enfin, à une échéance plus lointaine, la ligne nouvelle Paris-Normandie, qui, en séparant les flux, permettra de retrouver des capacités pour les liaisons de proximité.

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

CIRCULE, Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne (www.circule.org), est une association d'usagers de la ligne C du RER. Il est composé de bénévoles dont le but est d'aider les usagers et de travailler à leur côté et en collaboration avec la SNCF et le STIF afin d'améliorer les conditions de transport. Nos objectifs sont :

- de faire entendre la voix des usagers de la ligne C du RER auprès des différentes institutions ;
- de promouvoir la ponctualité de cette ligne en intervenant auprès des institutions concernées et en veillant à ce qu'elles respectent leurs engagements ;
- d'intercéder auprès des instances afin qu'elles améliorent la gestion des situations perturbées ;
- de demander l'amélioration de l'information aux voyageurs notamment dans ces situations ;
- de réclamer une tarification incitative à l'utilisation des transports en commun ;
- de promouvoir le confort des usagers (propreté, sécurité, lisibilité...) ;
- de participer aux projets d'évolution des transports en commun.

SADUR, Soutien Associatif des Usagers Révoltés (www.sadur.org), a été créée en 2005, afin d'informer et de représenter les usagers du RER D. Notre objectif : contribuer à l'amélioration des conditions de transport sur l'ensemble de la ligne, en évitant de faire progresser une branche au détriment d'une autre et d'opposer ainsi les usagers entre eux. Notre première mission consiste à informer. Nous décodons les textes officiels publiés, souvent très techniques, pour qu'ils deviennent accessibles à tous. L'un des principaux problèmes de la ligne étant son irrégularité, nous avons mis en place notre propre outil de mesure, afin d'effectuer des relevés des retards des trains. Chaque trimestre, nous publions sur notre site la météo de la ligne D avec les statistiques collectées. Les aménagements nécessaires à l'amélioration du trafic sur la ligne, tels que le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, sont lourds et coûteux. À nos yeux, le développement du projet du Grand Paris Express n'est pas l'unique priorité. Les investissements doivent également bénéficier à la remise à niveau des autres infrastructures, sous peine de créer un réseau à deux vitesses. Nous échangeons fréquemment avec les organismes impliqués dans la gestion de la ligne (Transilien, SNCF, RFF, STIF), afin d'analyser les problèmes et de proposer des solutions. L'association est en contact régulier avec les élus locaux. Nous participons aux débats et aux réunions publiques pour faire avancer les dossiers. Nous exprimons notre point de vue, et parfois nous parvenons à faire évoluer une proposition. Par exemple, notre souhait de créer un second quai dans la future gare de Pompadour, dont l'équipement prévu est insuffisant, a été entendu. Des études vont être lancées.

L'opération témoins de ligne

Depuis l'an 2000, l'AUT mène avec des partenaires institutionnels une opération intitulée « Témoins de ligne RATP ». Elle a été initiée à l'époque par l'AUT pour faire face à des réclamations incessantes sur divers points de dysfonctionnement du réseau RATP influant sur la qualité de service. Jean Macheras prit les choses en main et conçut un projet où l'utilisateur devenait acteur plutôt que rôleur. Celui-ci fut soumis au service de la RATP chargé des relations avec les associations de consommateurs. Le projet a séduit la RATP, qui l'a étudié. Un *modus operandi* a été défini et l'opération a pris forme et vie. Elle a évolué au fil des années, avec l'arrivée massive de l'informatique dans nos vies, puis du numérique.

En 2012, la RATP dans le cadre de sa restructuration interne, a tenté de s'affranchir de cette charge de travail qu'était l'opération « Témoins ». C'est à ce moment que le STIF s'est dit intéressé de la poursuivre. Un protocole tripartite (STIF, AUT, RATP), impliquant de nouvelles évolutions de l'opération, a été élaboré et signé fin 2012.

En quoi consiste cette opération ?

Segmentée en 6 items (critères) concernant la qualité de service (ponctualité, information, accessibilité, sécurité, propreté, vente), elle recueille les témoignages de voyageurs lambda, inscrits dans notre fichier « témoins de ligne », volontaires (et bénévoles) pour nous communiquer certains problèmes rencontrés durant leurs trajets quotidiens. Les témoignages recueillis sont classés selon les critères, relus, synthétisés et envoyés mensuellement sous forme de rapport à la RATP et au STIF. La RATP s'engage à répondre à tous les témoignages, soit par écrit soit oralement, et fait en sorte que ceux relatifs à certains dysfonctionnements de nature purement technique soient directement transmis aux services concernés des directions de centres-bus/tram, de lignes de métro et de lignes de RER.

Chaque année est édité un bilan reprenant les chiffres de l'année écoulée et présentant des témoignages significatifs de cette période, ainsi que des cas concrets d'améliorations générées suite à des témoignages reçus.

A ce jour, le panel de témoins tourne autour de 750 inscrits, dont 300 actifs réels, plus ou moins réguliers. La périodicité des témoignages peut varier d'un témoin à l'autre, d'un de temps à autre à un, voire plusieurs, par semaine ; leur mode de transmission va de la lettre manuscrite jusqu'au message via smartphone, en passant par le message en ligne depuis le site de l'AUT ou la fiche de témoignage normalisée, téléchargeable et transmise par courriel.

L'avenir de cette opération, concurrencée par des blogs, des forums, des tchats et des tweets, plus revendicatifs (rôleurs) que constructifs (acteurs), est dans une évolution vers des applications réellement adaptées aux avancées technologiques et à sa philosophie.

Gilles Durand ■

2014 : autre année du serpent

L'année a mal commencé, avec l'augmentation de 3 % de la TVA sur les transports. Tous les acteurs du transport public, dont l'AUT, se sont ligüés contre cette taxe, mais n'ont pas réussi à faire plier nos députés, les usagers n'ayant ni bonnet, ni tracteur, ni cheval pour imposer leur point de vue. Cette augmentation ne remplira pas les caisses du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), qui en a pourtant bien besoin pour investir dans de nouveaux matériels ferrés et routiers.

Autre sujet de mécontentement, qui concerne directement l'AUT : nous n'avons pas obtenu de siège au CESER (Comité économique, social et environnemental régional). Celui-ci vient d'être renouvelé pour six ans, sans grands bouleversements dans l'attribution des sièges : on y trouve un poste pour les chasseurs, mais pas pour les usagers des transports, alors que les transports représentent près d'un tiers du budget de la Région, dont dépend le CESER.

Mais 2014 apportera aussi son lot de satisfactions, même si certains chantiers prennent du retard. C'est le cas du prolongement de la ligne 4 à Bagneux (+ un an), du tram-train Massy-Évry et de la Tangentielle nord, dont on n'est pas près de voir l'achèvement. Mais trois projets aboutiront cette année, améliorant les conditions de déplacement de 140 000 personnes : le bus à haut niveau de service du barreau de Gonesse, reliant les RER B et D dans le Val d'Oise ; le tramway T6 Châtillon-Viroflay, « serpent » de 46 mètres sur pneus dont la mise en service était prévue en 2010 ; le tramway T8 Saint-Denis - Épinay/Villetaneuse dit Tram Y. Enfin, on verra démarrer les travaux de prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen ; ils devraient désengorger - un peu - la ligne 13 « à l'horizon 2017 ».

Autre sujet de satisfaction : depuis longtemps, nous réclamions la possibilité de disposer de panneaux d'affichage dans les gares. Ce sera très prochainement chose faite, au moins à titre d'essai dans 14 gares RER, grâce au STIF et aux deux transporteurs. Cette opération devrait perdurer et se développer, à condition que nous nous en donnions les moyens.

2014, c'est aussi l'année des élections municipales. Même si la précampagne est déjà bien lancée, les choses sérieuses démarrent à la mi-janvier, moment où l'on connaît tous les candidats et les programmes. Jusqu'à présent, les transports n'ont guère mobilisé, seuls l'environnement et la pollution, dont on n'a pas besoin de budgéter les coûts, ont motivé les candidats. Le Grand Paris Express constituera le sujet phare, bien plus prestigieux que l'amélioration des RER et de l'accessibilité...

Bonne année et bons voyages à tous !

Simone Bigorgne, présidente ■

Ligne 15 sud du Grand Paris Express : l'avis de l'AUT



Tracé de la ligne 15 sud (source : Société du Grand Paris)

Dans le cadre de la récente enquête publique, qui s'est achevée le 18 novembre 2013, notre Association a fait part de ses observations relatives à ce projet de transport de grande ampleur. L'AUT approuve l'objectif de créer une rocade métro bouclée à terme autour de Paris pour faciliter les déplacements banlieue - banlieue en zone dense et contribuer à désaturer le réseau existant. Elle estime pertinent de commencer par l'arc sud, car c'est celui où il existe le moins d'alternatives en transports en commun. Elle rappelle néanmoins sa volonté que la modernisation du réseau existant soit menée en parallèle au réseau GPE en lui donnant la priorité des moyens.

Tracé et caractéristiques principales

L'AUT approuve le choix d'un métro automatique sur fer, de gabarit large, alimenté par caténaires et avec des stations d'environ 110 m de long. Il serait utile de permettre à terme une éventuelle interopérabilité avec le réseau existant. A cet effet, il faut éviter de créer un nouveau standard technique, différent de celui des RER et Transilien, mais au contraire s'en rapprocher autant que possible. Nous souhaitons donc que soient étudiées les contraintes que représenteront le choix de la conduite à gauche, de quais hauts de 0,92 m et d'un gabarit compatible avec les RER avant toute décision définitive sur l'infrastructure.

A l'Est, le tracé jusqu'à Noisy-Champs est justifié par le positionnement du site de maintenance et de remisage (SMR) et l'effet de décharge sur le RER A. Toutefois l'AUT demande que soit préservée à Champigny-Centre la possibilité de desservir ultérieurement Val-de-Fontenay depuis Pont-de-Sèvres sans rupture de charge, et de rapatrier vers le SMR des trains en panne sur les sections Nord et Est de la ligne 15. L'AUT regrette que cette interopérabilité à Champigny n'apparaisse pas clairement dans le dossier d'enquête. De plus, nous demandons que

soit préservée la possibilité d'exploiter la gare de Noisy-Champs comme le terminus Est de la ligne 15 ou comme une gare de passage de trains venant de la ligne 16 et continuant vers Champigny-Centre. Il convient aussi de réserver la place pour un terminus futur de la ligne 11 avec une bonne intermodalité.

A l'Ouest, l'AUT regrette que le tracé s'arrête à Pont-de-Sèvres, alors qu'une connexion à Saint-Cloud permettrait un accès aisé à La Défense. En effet, la correspondance avec le tramway T2 à Pont-de-Sèvres est mal commode, et celui-ci, étant déjà saturé, ne pourra pas supporter un afflux massif d'usagers supplémentaires. Certaines associations locales membres de l'AUT considèrent qu'un tracé par Issy Val-de-Seine, permettant un maillage avec la ligne 10 du métro à Pont de Saint-Cloud, aurait été préférable.

L'AUT souhaite que les gares ne soient pas conçues comme des éléments de prestige, mais permettent des correspondances aisées. La création de nouveaux bâtiments voyageurs pour la ligne 15 devra être évitée au maximum quand il en existe déjà un qui peut être adapté s'il y a lieu.

Même si tout ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage de la SGP, il est regrettable que le dossier n'apporte pas davantage de précisions sur la qualité ●●●

des correspondances, que ce soit avec les modes lourds (métro, RER), les bus ou les stationnements vélos et voitures. Pourtant, elles sont essentielles pour les usagers et pour la réalisation de l'objectif de transfert modal. De plus, l'AUT souhaite que soit étudiée la création d'accès secondaires chaque fois que cela serait pertinent pour mieux répartir les flux piétons et mieux desservir le quartier.

Nous attirons l'attention de la commission sur les lourdes problématiques qui se posent à propos de 2 gares en particulier :

Le Vert de Maisons : le choix de cette gare pose problème pour en faire une gare de correspondance digne de ce nom, comme le souligne l'avis de l'association SADUR, membre de l'AUT :

- le modeste quai central du RER D et ses escaliers d'accès risquent d'être rapidement saturés, générant inconfort et danger pour les usagers ;

- la création de quais pour les voies M est indispensable afin de permettre une desserte par les trains de la ligne R et par de futures missions supplémentaires du RER D, comme le souligne l'avis du Conseil général de Seine-et-Marne. Vu l'exiguïté des lieux, leur réalisation nécessitera probablement l'expropriation et la destruction des constructions existantes en bordure de la voie ferrée, avec des risques importants de surcoûts et d'oppositions locales, non mentionnés dans le dossier d'enquête publique ;

- les voiries à proximité ne sont pas adaptées à la circulation des bus, qui resteront donc éloignés de la gare comme actuellement.

Nous demandons donc que soit réétudiée la localisation de cette gare afin de permettre des correspondances dans de bonnes conditions. Il est possible d'utiliser l'emplacement d'une gare de marchandises désaffectée plus au nord, où pourrait être construite une véritable gare multimodale.

Bry-Villiers-Champigny : cet emplacement a l'avantage de disposer de foncier libre, mais nécessite la construction d'une gare sur le RER E qui n'est pas financée à ce jour. Or cette correspondance avec le RER et la ligne P du Transilien est indispensable pour faire le lien avec la Seine-et-Marne, d'une part, et la proche banlieue Est, d'autre part. L'AUT demande des garanties sur la réalisation concomitante de la gare RER E et de la ligne 15, ou à défaut le déplacement de la gare GPE.

Plus généralement, en termes de financements, l'AUT constate que des travaux essentiels pour la qualité des correspondances ne sont pas clairement financés à ce jour ; ils visent à :

- adapter les gares existantes (élargissement des quais et/ou des accès) ;

- permettre les modifications de desserte des lignes radiales décidées en conséquence de la création de la ligne 15 ;

- assurer l'intermodalité de la gare GPE : parvis, gares routières, stationnements vélos, dépose-minute, etc...

L'AUT demande à l'Etat, à la SGP, au STIF et à la Région de définir un plan de financement précis de ces travaux.

Remarques relatives à certaines gares

Les Ardoines (RER C) : le positionnement de la gare GPE vis-à-vis du RER C est satisfaisant. Néanmoins la gare actuelle du RER C devra être modernisée et ses quais devront être élargis. La desserte du RER C devra être renforcée tout en minimisant l'impact sur les temps de parcours vers/depuis Paris. La possibilité de créer des quais sur les voies centrales doit être préservée afin d'y arrêter d'autres RER C, voire des TER Centre. A défaut de tels quais, l'implantation de deux voies supplémentaires latérales à quai constituant un alternat permettrait à un plus grand nombre de trains de desservir la gare des Ardoines. Ces voies nouvelles pourraient ultérieurement être prolongées jusqu'à Paris et Choisy-le-Roi, constituant la première phase du sextuplement envisagé de Paris à Juvisy.

Villejuif IGR : cette gare, « la plus profonde de France », nous inquiète du point de vue de sa capacité à assurer un accès rapide et fiable depuis/vers la surface pour un volume d'usagers important. Comment seront gérées les défaillances des équipements tels qu'ascenseurs ou escalators ?

Arcueil-Cachan (RER B) : le positionnement de la gare GPE est bien adapté. Il est toutefois nécessaire de diversifier les accès depuis les quartiers environnants et de garantir la fluidité des échanges GPE-RER B tout en désaturant au préalable les accès RER B-voirie. Les circulations verticales de correspondance GPE-RER B situées rue de la Coopérative apparaissent comme très contraintes si cette rue est maintenue en état. Il convient également de préserver de la place à proximité pour de futures lignes de bus en terminus.

Bagneux (M4) : les lignes 4 et 15 sud y seront en correspondance et les échéances de mise en service sont proches. Pourtant, il est prévu deux bâtiments séparés par une rue. Nous demandons un bâtiment voyageurs unique SGP-RATP permettant d'accéder à la future gare routière sans voirie à traverser.

Châtillon-Montrouge (M13) : cette station s'insère dans un environnement

très contraint. Nous sommes inquiets de la préservation du fonctionnement de la gare routière pendant et après les travaux alors que celle-ci est essentielle pour la desserte de nombreuses communes voisines.

Fort d'Issy-Vanves-Clamart (Transilien N) : le positionnement de la gare ligne 15 est bon, la distance quai à quai est courte, mais le bâtiment existant est doublonné tandis que l'accès côté Malakoff à la ligne N reste très long. L'AUT souhaite que soit étudiée l'optimisation de cette gare, avec un seul bâtiment et un accès court aux voies SNCF depuis Malakoff. En termes de desserte, l'offre actuelle de la ligne N (un train par quart d'heure et par sens) n'est pas adaptée aux correspondances avec le GPE, d'autant plus en heure de pointe où il s'agit de la courte navette Montparnasse-Sèvres RG. L'AUT souhaite que soit étudié l'arrêt de trains supplémentaires de la ligne N en gare de Clamart à l'horizon de réalisation de la ligne 15 sud.

Issy (RER C) : l'AUT regrette que la correspondance GPE-RER C nécessite un long cheminement souterrain. De plus, la correspondance avec la ligne 12 du métro exige un prolongement de celle-ci. Il est évoqué mais n'a aucun horizon de réalisation.

Pont de Sèvres (M9) : l'AUT regrette que le positionnement retenu aboutisse à des correspondances peu performantes avec la ligne 9 du métro, les nombreux bus de la gare routière et plus encore avec le tramway T2, sans pour autant offrir une desserte locale satisfaisante, puisque son cercle d'attraction à 500 m concerne peu d'habitants, la moitié étant sur la Seine.

Gestion de la phase travaux

L'AUT attire l'attention de la SGP sur les effets que pourraient avoir ses travaux sur le fonctionnement des lignes existantes. Il est indispensable de réduire le plus possible les périodes d'interruption de trafic et les limitations temporaires de vitesse. Il ne serait pas acceptable d'imposer plusieurs mois de ralentissements à une ligne RER ou Transilien dont le fonctionnement est déjà dégradé.

De plus, l'AUT déplore que l'évacuation des déblais et l'approvisionnement des chantiers s'effectuent pour 2/3 par la route et 1/3 par voie d'eau, la voie ferrée n'ayant qu'un rôle marginal (5 % en volume). Le trafic routier généré sera proche de 400 camions par jour. Ce choix apparaît pour le moins contestable à l'heure de la transition énergétique et de la protection de l'environnement.



courrier

RER B : la galère continue

Adhérente à l'AUT, ce n'est pas la première fois que je vous signale les problèmes de cette ligne. Entendre dire que la situation s'est améliorée, alors que les incidents se multiplient, est plus qu'agaçant. Samedi dernier, c'était la chute d'une caténaire, aujourd'hui c'est une "mesure de sécurité" sur Paris-Nord... Cette ligne n'est plus du tout fiable. Les retards (non annoncés, ni expliqués) sont légion. On appréhende les RV importants, les trains, les vols à prendre. On prend des marges, mais rien ne prouve qu'elles seront suffisantes, et ce n'est pas vivable au quotidien. Déjà que les rames sont bondées, en cas d'incident, c'est encore pire. Merci de relayer très fort la parole des usagers qui n'en peuvent plus d'une telle situation.

Louise Lafitte (Antony)

L'idée de réseau selon la RATP

Peut-on dire qu'elle aménage « le meilleur des réseaux possibles » ? Lignes toutes reliées entre elles, techniques unifiées (roulement, gabarit) ou ne comportant au maximum que deux variantes (urbaine, suburbaine) d'où des économies d'investissement et d'exploitation et un meilleur service aux usagers. (...)

En 1987, on a manqué de faire du RER B un grand axe Nord-Sud permettant une liaison directe entre les deux grands aéroports parisiens (moyennant la pose de quelques kilomètres de voie dans la partie sud) ; et ça, au profit d'une navette (Orlyval), toujours moins attractive. (...)

On est entré ensuite dans l'ère des tramways. (...) Le sud-est de l'agglomération n'a reçu qu'une ligne d'autobus « en site propre », le TVM, ce qui n'a pas incité à achever une ceinture en petite couronne, qui aurait rendue moins urgente une solution de type métro, et offert des liens entre les lignes éparpillées par la suite. Les lignes T1 et T2, prolongées récemment, semblent aller à la rencontre l'une de l'autre. Mais envisage-t-on d'amener le T1 à la Défense sur les mêmes voies, selon une pratique jadis courante ? La ligne T3 est divisée en deux au cours de Vincennes, où chaque terminus se situe de part et d'autre du cours. (...)

Autre remarque : il était préférable de viser la porte de Champerret plutôt que celle d'Asnières, car elle est mieux dotée en correspondances : métro, trois lignes d'autobus vers la banlieue, autant vers Paris. (...) Je n'insisterai pas sur les deux lignes de « tramway sur pneu » que, par une sorte de raffinement dans l'absurde, on établit dans deux secteurs opposés de l'agglomération.

Bernard Lecocq

ADAPTATION DES STATIONS DE LA LIGNE 14

L'AUT a formulé un avis dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de cette adaptation, dont l'opportunité fait l'unanimité. Elle s'étonne que le projet ne prenne pas en compte l'apport de voyageurs en provenance du futur bus T Zen 5 (Bibliothèque François-Mitterrand - Choisy-le-Roi). Afin d'éviter une plus grande saturation encore de la ligne 14 et de procurer un meilleur accès au réseau de transports parisiens, le report du terminus du T ZEN 5 à la station Quai de la Gare de la ligne 6 serait fort souhaitable. D'autre part, à la station Châtelet, les escaliers menant des quais de la ligne 14 au couloir d'accès à la salle d'échange RER sont trop étroits. Il en résulte un encombrement aux heures de pointe, qui augmentera encore lorsque les rames passeront de 6 à 8 voitures. L'AUT souhaite que ces deux escaliers soient élargis pour anticiper l'augmentation prévue du trafic sur cette ligne.

MUNICIPALES À PARIS

La section AUT Paris a adressé une lettre aux candidats à la mairie, leur faisant part de ses demandes relatives à l'amélioration des déplacements. Elle préconise de favoriser les modes les mieux adaptés à la ville et les plus à même de réduire la pollution : marche, bicyclette, transports collectifs, en réduisant la place accordée aux modes individuels motorisés autres qu'utilitaires. Paris se doit de montrer l'exemple. A cette

fin, il convient notamment d'améliorer la circulation des bus, de sanctuariser les couloirs, d'imposer le 30 km/h comme règle générale (50 km/h sur les grands axes) et d'améliorer le service des taxis. Pour les livraisons, recourir davantage au transport fluvial et ferré, et créer des « espaces logistiques urbains », la livraison finale des marchandises étant réalisée par des véhicules légers non polluants. Il convient aussi de réhabiliter les places et de généraliser les double-sens cyclables.

ENQUÊTES PARCELLAIRES DE LA LIGNE 15 SUD

A peine séchée l'encre de son avis relatif au dossier d'enquête sur l'utilité publique, l'AUT s'est intéressée aux quatre enquêtes parcellaires (une par département) nécessaires aux expropriations liées à la ligne 15 sud. Les dossiers, ciblés sur la délimitation cadastrale et taiseux sur la définition des besoins, n'apprennent guère que nous ne savions déjà. Notre avis commun aux quatre enquêtes relève l'insuffisance des dossiers, y compris sur les sites de maintenance, sur les bases des tunneliers et sur l'évacuation des déchets. Il récapitule les défauts d'accessibilité et de correspondance observés sur les projets des 16 gares. Il note surtout que le maître d'ouvrage qualifie lui-même les dossiers d'évolutifs, ce qui n'est pas pour nous déplaire. Il est clair que les enquêtes parcellaires arrivent trop tôt pour délimiter raisonnablement les expropriations.

Paris Saint-Lazare : des lignes sous haute tension

Transilien J (Mantes par les deux rives et Gisors) et L (Versailles RD, Saint-Nom la Bretèche et Cergy), plus la ligne U entre Versailles et La Défense et enfin GCO, le petit dernier qui va grandir : c'est une offre de plus de 12 millions de trains-km que doit gérer la direction des lignes de St-Lazare. Aujourd'hui la mécanique bien rodée est grippée. La régularité s'est durablement dégradée, la suppression de trains est devenue l'instrument courant de régulation, les 800 trains quotidiens ne partent plus à l'heure. Les comités de ligne du 28 juin (ligne J) et du 2 juillet (ligne L) ont été houleux. Ici, c'est le déséquilibre de l'offre entre rive droite et rive gauche de Seine Aval qui est dénoncé, avec en perspective la réorganisation des grilles et des flux après Eole. C'est aussi la hantise du bruit relayée par des maires soupçonneux, qui découvrent que la régénération du tronçon Serqueux - Gisors va créer un trafic de fret venant du Havre par cette voie. Là, on a entendu de véritables cris de souffrance de la jeune association « Plus de trains pour La Défense ». Elle regroupe les usagers d'Asnières ou de Clichy-Levallois, abandonnés sur des quais bondés du fait de trains supprimés, qui voient passer des directs à moitié vides. L'affrontement entre l'impatient patron du STIF et le pack SNCF-RFF calé sur l'exigence d'interminables études s'est conclu par un nouveau rendez-vous en décembre.

Un nouveau comité de ligne L s'est donc tenu le 18 décembre. Des représentants de l'AUT y ont également participé. La SNCF a présenté un plan d'action pour 2014 avec diverses mesures concernant les infrastructures, le matériel roulant, le traitement des feuilles mortes, la gestion des situations perturbées, etc... A court terme, les usagers d'Asnières en colère ont gagné : les trains directs pour La Défense s'arrêteront en cas de suppression des omnibus sur la branche L2. L'AUT a souligné que le même type de problèmes est vécu sur les omnibus vers Nanterre U (branche L3). Sans parler de Bois-Colombes et Colombes sur la ligne J. Mais pour une adaptation des dessertes nominales, ce ne sera pas avant décembre 2015. Enfin, au sujet des investissements nécessaires pour fiabiliser durablement la ligne L, voire renforcer l'offre et rationaliser les parcours des branches L et J, les études RFF/SNCF pour un schéma de secteur ont à peine démarré, donc les échéances sont plus lointaines. Aura-t-on vraiment touché le fond en 2013 ?

A noter que l'on n'a pas pu aborder la dégradation du service et les défauts d'offre de la ligne U, qui sert de variable d'ajustement pour la SNCF alors qu'elle préfigure ces lignes de rocade du Grand Paris auxquelles d'autres veulent donner une absolue priorité.

ça roule...

AVIS FAVORABLES EN SÉRIE. Plusieurs enquêtes publiques se sont clôturées récemment. Le rapport de la commission d'enquête est positif tant pour le prolongement du T7 (Athis-Mons – Juvisy) que pour le tram-train de Grande Ceinture Ouest (1^{ère} phase), le prolongement du T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières (la commission relève « l'intérêt général » du projet, mais souligne son « coût très élevé au kilomètre »), celui de la ligne 11 à Rosny-Bois Perrier et celui du T1 à Val-de-Fontenay. Approbation assortie de plusieurs recommandations, mais sans réserves, dans ce dernier cas, où une (grosse) pincée de « ça cale » s'impose pourtant : l'opposition farouche de la municipalité de Noisy-le-Sec au passage dans la rue Jean Jaurès, dont on n'a sans doute pas fini d'entendre parler...

DÉCLARATIONS D'UTILITÉ PUBLIQUE. Deux DUP ont été signées récemment : celle du débranchement du tramway T4 vers Cligny-sous-Bois et Montfermeil, et celle du tram-train Massy – Evry. Dans les deux cas, il y a un bémol : dans le premier, les municipalités de Livry et des Pavillons-sous-Bois sont vent debout contre ce projet, et dans l'autre un problème se pose sur le prolongement Massy – Versailles à propos de la station Le Pileu, dont la création semble acquise entre Massy et Igny : proche d'un carrefour important, l'accès sécurisé des piétons semble difficile.

LA LIGNE 1 À VAL-DE-FONTENAY : BIENTÔT LA CONCERTATION ! Le 11 décembre, le Conseil d'administration du STIF a adopté le DOCP (dossier d'objectifs et de caractéristiques principales) de ce prolongement. Malgré une enveloppe financière lourde, la rentabilité socio-économique du projet a été reconnue comme la plus élevée de tous les prolongements de métro d'Ile-de-France. Le nouveau tronçon se composera de 2 stations intermédiaires et d'un terminus dans le pôle intermodal de Val-de-Fontenay, où convergent déjà le RER A (branche de Marne-la-Vallée), le RER E (branche de Tourna) et 8 lignes de bus dont un Noctilien. Y prendront place aussi à terme le terminus du tram T1 prolongé et une station de la ligne 15

du Grand Paris Express. Voici donc franchie une étape capitale pour l'avancement de ce projet attendu depuis plusieurs dizaines d'années par de très nombreux usagers de l'Est parisien. Elle permet d'envisager une concertation publique mi-2014. A cette occasion, le projet sera présenté dans les communes concernées (Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Montreuil-sous-Bois, Le Perreux-sur-Marne et Neuilly-Plaisance). Le processus de réalisation de ce projet progresse donc maintenant à grands pas. Enfin !

ça cale...

SANISSETTES SÉLECTIVES. Les nouvelles toilettes publiques de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines, récemment rénovée, ne sont accessibles qu'aux porteurs de passe Navigo (question : les toilettes sont-elles dézonées le week-end ? Et quid du prolongement de parcours ?). Il n'y a aucun autre moyen d'accès, ni pièces de monnaie, ni carte bancaire. C'est une nouvelle discrimination de plus, particulièrement inadmissible, s'ajoutant à celles relevées dans le dossier du n°120.

GROGNE À COLOMBES. Nos adhérents de Colombes nous signalent une dégradation des conditions de transport sur les lignes J (St-Lazare – Ermont-Eaubonne) et L (St-Lazare – Nanterre-Université) : suppression de trains sans annonce, avec pour conséquence que les autres sont bondés, trains à destination de Nanterre terminant sans préavis à Bécon-les-Bruyères, retards fréquents... Au fil des années, la desserte s'est détériorée : trains toutes les 10 minutes au lieu de 5 minutes en pointe sur la ligne J, trains tous omnibus Paris sur la ligne L, hors été, alors qu'il y a quelques années, il y avait des directs Bécon, soit un temps de trajet allongé de 4 minutes. Les taux de ponctualité (c'est-à-dire de trains arrivant à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 minutes) sont tombés à 84,9% pour la ligne J (en baisse de 5,1 points par rapport à l'an dernier) et à 83% pour la ligne L (en baisse de 7,2 points), ce qui les classe parmi les lignes les moins régulières.

CAPACITÉ FONDANTE. Pour lutter contre les incivilités dans les trains de la ligne J, et en particulier contre les concentrations de fumeurs, la direction du Transilien a pris une mesure draconienne : les rames VB2N, qui avaient déjà été réduites de 7 à 6 voitures, n'ont désormais plus que 5 voitures accessibles à partir de 21 h en semaine et toute la journée le week-end, la voiture-pilote étant fermée. La raison invoquée pour condamner celle-ci est qu'elle a des recoins qui facilitent le regroupement discret des fumeurs (sic). Or cette ligne est très fréquentée par les groupes de randonneurs et, avec le dézonage du Pass Navigo, de plus en plus de voyageurs l'empruntent le week-end et surtout le dimanche après-midi. Les rames sont bondées à l'arrivée à Paris, avec des personnes debout pendant près d'une heure.

Grand stade de Rugby : une desserte problématique

La Fédération Française de Rugby (FFR) projette la création d'un grand stade de 82 000 places à l'emplacement de l'ancien hippodrome de Ris-Orangis (91), à 33 km de Paris. Vu l'ampleur du projet (évalué à 600 M€), il fait l'objet d'un débat public jusqu'au 21 février (voir le site <http://grandstaderugby.debatpublic.fr>). L'AUT ne se prononcera pas sur le bien-fondé d'un tel équipement sportif, ni sur la viabilité du montage financier. En revanche, la question de sa desserte nous intéresse évidemment.

Le dossier présenté par les porteurs du projet (FFR, conseil général de l'Essonne et agglomération d'Evry), basé sur une étude sommaire d'EGIS, est assez faible sur les aspects déplacements. Certes, il y a de grands axes routiers (A6 et N104) à proximité et le site n'est pas très loin de la gare TGV de Massy ou de l'aéroport d'Orly. Il y aurait aussi beaucoup de places de parking, mais seuls les « VIP » se gareraient à proximité du stade, les autres personnes étant dirigées vers des petits parkings disséminés aux environs et reliés au stade par des navettes bus. Ce système nous semble peu crédible, mais surtout l'accès au stade en transport en commun n'est pas du tout adapté en l'état :

- la gare RER D d'Orangis Bois-de-l'Epine, moyennant une passerelle piétonne au dessus de l'autoroute, pourrait constituer un accès au stade avec un parcours à pied d'environ 1 km. Mais cela nécessiterait de reconfigurer ses quais et ses accès pour faire face aux flux de sorties de match. De plus, il faut renforcer l'offre dans cette gare, actuellement de 2 trains au quart d'heure en pointe, la ligne D étant déjà bien chargée, même le week-end. Cela impliquera probablement le doublement des voies entre Juvisy et Grigny, investissement déjà envisagé mais sans horizon de réalisation.

- le tram-train Massy - Evry (TTME) aura une station à proximité du futur stade et pourrait rabattre sur Epinay (RER C) ou Massy (RER B, C et TGV). Mais ce projet est déjà bien avancé et n'est pas dimensionné pour la desserte d'un stade : il offrira une capacité de 500 personnes par rame avec une fréquence de 10 minutes, soit 3000 voyageurs par heure et par sens alors que le stade exige une capacité d'au moins 10 000 voy/h/s. La faisabilité d'un renforcement des fréquences n'est pas acquise, car il y a la contrainte de la voie unique prévue à Savigny-sur-Orge sur 630 m. Il faudrait raccourcir, voire supprimer, cette voie unique qui bride les évolutions futures.

- enfin, le réseau de bus du secteur est assez faible et bénéficie de peu de voies réservées.

Les plus optimistes voient dans ce stade un accélérateur des projets de développement des transports en commun dans l'Essonne. On peut toutefois craindre que si sa construction se fait sans investissements suffisants, c'est plutôt une dégradation des conditions de déplacement qui se produira.

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 : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex