

2016, retour aux dures réalités ?

L'année 2015 s'est achevée avec la mise en service discrète de la nouvelle gare Rosa Parks sur le RER E dans Paris et l'ouverture du nouveau bâtiment-voyageurs à Nanterre-Université (RER A et ligne L). Mais ce sont surtout les élections régionales qui ont marqué cette fin d'année avec de nombreuses promesses de tous les candidats concernant les transports franciliens. L'avenir nous dira quelles sont celles que Valérie Pécresse et ses équipes pourront réellement tenir.

En 2016, les mises en service prévues seront modestes, avec deux sites propres bus : celui entre Polytechnique et Saclay (7 km) dans l'Essonne, et celui appelé « barreau de Gonesse » (8 km) dans le Val d'Oise. En matière de tramway, le T6 devrait enfin desservir les deux gares de Viroflay au printemps. Concernant les grandes gares, la fin du réaménagement de Versailles-Chantiers et de Châtelet les Halles devrait intervenir en fin d'année.

Côté matériel roulant, les livraisons de rames neuves se poursuivront en 2016 : métro ligne 9, RER A, lignes K et H (pour la transversale Creil – Pontoise), tandis que les rénovations devraient se terminer (RER B, C et D).

Les travaux de prolongement des lignes de métro 4, 11, 12 et 14 se poursuivront, tandis que les démolitions et déviations de réseau s'intensifieront autour de la ligne 15 sud. Côté tramways, outre le chantier en cours du T3b jusqu'à Porte d'Asnières, les travaux débiteront sur le T9 (Paris – Orly-Ville). Les trois tangentiels SNCF devraient commencer à se concrétiser : fin des travaux d'équipement ferroviaire sur Epinay – Le Bourget avant la mise en service prévue mi-2017 et démarrage des travaux préparatoires pour le tram-train Massy – Evry au début de cette année, tandis que ceux de la Tangentielle Ouest entre St-Cyr et St-Germain sont planifiés à partir du dernier trimestre 2016.

Mais cette liste bien fournie ne peut masquer les difficultés financières d'autres projets : pour EOLE, le prolongement du RER E à l'ouest, il a fallu presque deux ans pour boucler son plan de financement global tandis que le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay est doublement menacé par les opposants locaux et le manque de crédits.

Cette situation est aggravée par l'ardoise d'environ 300 M€ par an que laisse l'adoption du Passe Navigo à tarif unique, sur laquelle nous avons alerté les élus de tous bords. Alors que les besoins d'investissement vont croissant, il serait inacceptable que cette mesure tarifaire très discutée assèche les crédits et vienne mettre un coup d'arrêt à la modernisation des transports franciliens qui ne fait que commencer.

Marc Pélissier



M109 en gare de Cergy-Saint-Christophe (photo : Clem - Flickr)

[DOSSIER] Quelles priorités pour le STIF en 2016 ? (p.2)

Partage de la rue à Paris : des intentions qui restent à clarifier

L'AUT avait réclamé à plusieurs reprises que l'on ressuscite la Commission extra-municipale des déplacements, qui ne s'était pas réunie depuis des années. Ce fut chose faite le 18 janvier dernier, lors d'une réunion qui a permis de nombreux échanges entre Christophe Najdovski, maire-adjoint chargé des transports, la Direction de la voirie et des déplacements, les associations et les collectifs d'habitants.

À l'heure où les alertes à la pollution se multiplient et où le public formule des exigences toujours plus fortes relatives à une nouvelle politique des déplacements à construire en conséquence, on ne peut pas dire que nos attentes ont été comblées. L'essentiel de la réunion a en effet porté sur la présentation par l'Observatoire des déplacements d'un Bilan 2014, et sur l'évocation d'un « Plan piéton » qu'il reste à mettre sur pied. Mais on nous a assurés que des groupes de travail à venir seront sollicités.

Parmi la profusion de données chiffrées présentées dans le Bilan 2014, on note que la fréquentation du réseau de surface RATP a augmenté en un an de 6,7 % (essentiellement grâce au tramway), que les déplacements à vélo ont crû de 8 % et ceux en voiture (hors périphérique) décri de 4 % (- 44 % depuis 2001 sur le réseau équipé de capteurs). 79 % des déplacements domicile-achat se font à pied : chiffre à faire valoir aux commerçants effarouchés par toute mesure entraînant une réduction de la place de la voiture dans leur environnement immédiat.

Le stationnement reste un problème essentiel à résoudre : les automobilistes, qui bénéficient de 143 000 places sur voirie à un prix-cadeau de 65 centimes d'euro par jour pour les résidents, sont insuffisamment incités à utiliser les garages commerciaux, et moins de 30 % paient spontanément l'amende pour infraction.

L'année 2016 verra plusieurs groupes de travail se pencher sur le sort des piétons : autrefois refoulés par l'automobile triomphante, ils sont aujourd'hui menacés dans leur espace par de multiples engins motorisés d'une à trois roues : une espèce invasive en remplace une autre ! Le représentant de l'AUT a fait valoir que le nouveau partage de la voirie à mettre en œuvre nécessitait une réflexion globale, et qu'on ne pouvait donc pas étudier séparément les aménagements respectifs en faveur des piétons, des cyclistes et des bus. Cela d'autant plus que bus et marche sont indissolublement liés, le premier complétant souvent la seconde. Et plus de bus, c'est moins de voitures, et moins de voitures, c'est plus de plaisir à marcher. Il est regrettable que la Ville ne voie apparemment dans les bus qu'une source de pollution à réduire, alors qu'ils sont responsables de moins de 2 % de ladite pollution, et que ce pourcentage tomberait encore bien plus bas s'ils n'étaient pas sans cesse gênés dans leur fonctionnement par une priorité insuffisante sur la circulation générale.

Jean Macheras

Après son élection à la tête de la Région et du STIF, Valérie Pécresse a confirmé son objectif d'engager « la révolution des transports franciliens ». Si certaines mesures peuvent être mises en œuvre rapidement, la plupart nécessiteront du temps et ne manqueront pas de se heurter à des problèmes techniques, financiers ou politiques. Sans prétendre être exhaustif et sans ordre de priorité, l'AUT a sélectionné ci-dessous une série de dossiers plus ou moins lourds qui exigent des décisions dans les mois qui viennent.

LE MATÉRIEL ROULANT POUR LES LIGNES RER ET TRANSILNIEN

Ayant fait l'objet de grandes ambitions durant la campagne, l'achat de trains neufs à court terme n'est hélas pas trivial. Pour la SNCF, la priorité est le matériel roulant pour le prolongement du RER E à Nanterre puis Mantes-la-Jolie, dont le plan de financement global de l'infrastructure (3,3 Md€) semble enfin bouclé. Mais la SNCF n'a pas encore réussi à acheter les trains associés : après deux appels d'offre déclarés infructueux, le marché du RER NG pourrait être enfin attribué à l'automne 2016. Ce nouveau train pourrait aussi être déployé sur le RER D, mais se posent des problèmes de hauteur de quai et de marchepieds... Pour le RER B, sont en débat la rénovation des MI84 et le cahier des charges du futur matériel de la ligne. Sur la ligne L, il est également nécessaire de remplacer les vieux trains, mais la décision est suspendue au projet SNCF d'y transférer les MI2N du RER E après rénovation. Il est aussi possible d'engager le remplacement des rames VB2N de Montparnasse par des Regio2N. La ligne P a également des besoins (voir ci-dessous). Mais s'agissant des trains qui ne sont pas déjà en production, leur arrivée sur nos lignes n'est hélas guère possible avant 2020 au plus tôt.

LE PASSE NAVIGO À TARIF UNIQUE ET LES TARIFS DES NON-ABONNÉS

Comme nous l'avions craint, le passe Navigo à tarif unique n'est pas financé dès 2016 et représente un « trou » de 300 M€/an. La décision du Conseil régional de ne pas financer ce déficit a l'avantage de préserver la capacité d'investissement de la Région. Mais le problème est transféré au STIF qui doit voter un budget à l'équilibre en mars. Il semble que le gouvernement ait trouvé des recettes exceptionnelles permettant de faire face aux besoins en 2016. Mais le problème reste entier pour les années suivantes. En tout cas, nous considérons que les usagers non abonnés, qui subissent déjà les tarifs les plus élevés et les plus complexes, ne peuvent pas être mis à contribution pour combler ce déficit. Au contraire, nous demandons un plafonnement du prix des billets de train pour la grande couronne.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE BUS ET LA « TRANSITION ÉNERGÉTIQUE »

En matière de bus, que ce soit pour la RATP ou les transporteurs regroupés dans OPTILE, il faut poursuivre les efforts faits avec le plan bus lancé en 2013 et doté de 160 M€ sur 4 ans. Le plan « 1000 bus » annoncé par Valérie Pécresse va dans ce sens. Mais il faut le traduire dès 2016 par les budgets correspondants, à minima 40 M€/an.



© Marc Debrincat

Si la priorité doit aller à la banlieue, il faut aussi accompagner le programme de refonte du réseau bus parisien, qui est en attente depuis longtemps. Mais les objectifs très ambitieux en matière de « dé-dieselisation » des bus pourraient compromettre ces renforts. Si la lutte contre la pollution est une nécessité, le choix d'investir massivement dans des bus électriques aux coûts élevés pour un gain minime en terme de pollution globale interroge sur la stratégie d'ensemble.

L'ÉLECTRIFICATION GRETZ - PROVINS

Au-delà de Gretz-Armainvilliers, la ligne ferroviaire Paris - Troyes et son antenne vers Provins ne sont pas électrifiées. Sur cette partie de la ligne P du réseau Transilien, ce sont des matériels AGC bimode diesel-électrique qui sont utilisés. Outre leur fiabilité modeste, ces trains ont l'inconvénient d'une faible capacité et d'être à plancher bas, ce qui leur interdit de s'arrêter dans une gare du RER E. Toutes les études et procédures ont été réalisées pour pouvoir engager les travaux, qui devaient démarrer en 2014. Mais le financement n'a toujours pas été acté entre l'Etat et les deux régions concernées. C'est d'autant plus urgent que la commande de rames franciliennes pour équiper la ligne de Provins une fois électrifiée doit absolument être passée cette année, sinon il sera trop tard pour relancer les chaînes de production de Bombardier.

LE PROLONGEMENT DU T1 À L'EST ET LA MODERNISATION DE LA PARTIE EXISTANTE

Véritable serpent de mer, le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec vers Val-de-Fontenay a déjà fait l'objet de 35 M€ d'études et d'acquisitions foncières et des travaux de déviation de réseaux (4 M€) ont été lancés en 2015. Pourtant sa réalisation

est menacée par deux obstacles : la vive opposition du maire de Noisy-le-Sec au tracé choisi et l'absence de bouclage du financement des travaux (environ 500 M€), car la part demandée au département de Seine-Saint-Denis (plus de 100 M€) apparaît au-delà de ses capacités financières. Il faut rapidement que le nouvel exécutif régional trouve une issue responsable afin de concrétiser ce projet pour lequel 46 000 voyageurs/jour sont prévus, quitte à revoir à la baisse les aménagements urbains envisagés. C'est d'autant plus important que le remplacement des tramways sur la ligne actuelle du T1 est conditionné, d'après la RATP, par la construction du site de maintenance de Montreuil, situé sur le prolongement à l'Est.

LANCER UN PLAN D'INVESTISSEMENT D'ENSEMBLE POUR LES RER C ET D

Beaucoup de lignes de trains en Ile-de-France sont en difficulté, mais les lignes C et D du RER, avec plus d'un million de voyageurs quotidiens à elles deux, sont probablement celles qui nécessitent la mobilisation la plus urgente. La ligne C du RER souffre de nombreuses fragilités. Au-delà de la régénération de son infrastructure, il faut en premier lieu sécuriser la réalisation de deux projets connexes qui contribueront à un meilleur fonctionnement. D'une part, le tram-train Versailles-Massy-Evry nécessite des crédits rapidement pour ne pas décaler encore la mise en service de la partie Massy-Evry et pour mener l'enquête publique sur le prolongement à Versailles. D'autre part, l'aménagement de la ligne Massy - Valenton a besoin d'un bouclage du financement pour lancer les travaux de la partie Ouest (Massy - Antony) après l'avis favorable de la commission d'enquête publique. Parallèlement, il faut bâtir un plan d'investissement d'ensemble intégrant la question des dessertes, notamment du fait de la correspondance à venir avec la ligne 15 sud aux Ardoines. S'agissant de la ligne D du RER, force est de constater que la première phase de travaux et la grille horaire 2014 n'ont pas apporté un meilleur fonctionnement au sud, tandis que la fréquentation continue d'augmenter. Il faut enfin décider de nouveaux investissements, notamment pour

VOUS N'ÊTES PAS SATISFAITS DES ABRIBUS ? TÉMOIGNEZ DE LEURS DÉFAUTS !

Qu'il s'agisse des bus RATP, du métro ou du RER (A ou B), faites part de vos critiques et suggestions en devenant « Témoin de ligne ». L'AUT les transmet à la RATP et au STIF et, en retour, vous communiquera la réponse de la RATP à tous les témoignages. Participez à l'Opération Témoins de ligne RATP ! Inscription (gratuite) sur le site de l'AUT :

<http://www.aut-idf.org/Les-temoins-de-ligne-RATP>

renforcer l'offre sur la branche Val d'Yerres - Melun. Le principe d'une concertation sur les solutions à mettre en œuvre ayant été voté par le conseil du STIF d'octobre dernier, il est urgent de la concrétiser pour lancer dans la foulée les études et travaux qui en seront issus.

TANGENTIELLE NORD PHASE 2

Initié il y a plus de 15 ans, le projet de rocade rapide « tangentielle Nord » de Sartrouville à Noisy-le-Sec a été déclaré d'utilité publique en 2008. Seul le tronçon central Epinay - Le Bourget est en travaux. Celui-ci a pris du retard et généré des surcoûts, du fait notamment d'un pilotage défaillant par RFF et la SNCF. Sa mise en service est désormais attendue pour l'été 2017. Mais la phase 2 a été gelée. S'il était légitime d'expertiser les études SNCF pour ne pas reproduire les dérives de la phase 1, il nous semble important désormais de relancer le projet en vue de sa réalisation complète, comme s'y est engagée Valérie Pécresse dans sa campagne. Dès 2016, il faut reprendre les acquisitions foncières et lancer les déviations de réseaux.



DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE NUIT

Promesse récurrente des campagnes électorales, le développement de l'offre de transport de nuit a peu progressé depuis 2005-2006 (réseau Noctilien et prolongement d'une heure du métro les vendredis et samedis soir). Pour aller plus loin, les propositions suivantes nous paraissent prioritaires : désaturer les lignes Noctilien et développer le réseau (lignes en rocade notamment) ; prolonger d'une heure les vendredis et samedis soir tout ou partie des lignes RER et Transilien, afin d'offrir une cohérence avec ce qui a été fait pour les métros, tramways et certains bus.

ENGAGER LE RENOUVELLEMENT DU MATÉRIEL DES LIGNES DE MÉTRO SUR FER

Sur le réseau de métro de la RATP, le renouvellement du matériel va se poursuivre pour les lignes sur pneus, puisque la commande de rames MP14 va permettre de remplacer les rames des lignes 11 et 14. En revanche, la livraison des rames à roulement fer MF01 se termine cette année sur la ligne 9 mais rien n'est prévu pour la suite. Ainsi les lignes 3, 10 et 12 ont un matériel dont l'âge moyen approche les 45 ans, celui des lignes 7, 8 et 13 étant 5 ans plus récent. Il est donc urgent que le STIF et la RATP engagent l'achat d'un nouveau matériel métro sur fer.

Marc Pélissier

L'AUT en action



PROLONGEMENT DU T3b À L'OUEST

L'AUT-Paris a apporté une contribution dans le cadre de la concertation sur le prolongement de la Porte d'Asnières à la Porte Maillot puis à la Porte Dauphine. L'AUT approuve bien sûr cette extension, pour laquelle sont proposées des variantes. A l'approche de la Porte Maillot, la variante par le boulevard Gouvion-Saint-Cyr, longeant le Palais des Congrès par l'est, apparaît préférable : meilleure compatibilité avec un terminus provisoire et avec le projet de réaménagement de la place de la Porte Maillot, proximité des accès à la ligne 1 du métro, au RER C et au futur RER E prolongé. Poursuivre le prolongement du tramway jusqu'à la Porte Dauphine est utile à divers titres : correspondance avec la ligne 2 du métro, nouvelle correspondance avec le RER C, desserte d'une des principales portes d'entrée du bois de Boulogne. Le prolongement du T3b devrait selon nous s'accompagner partout de l'aménagement de pistes cyclables, ce que le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) ne prévoit pas.

UNE COURSE AUTOMOBILE DANS PARIS ?

L'AUT-IdF s'associe à la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) pour dénoncer l'ahurissant projet d'organiser une course en plein Paris, sous prétexte que les voitures engagées sont électriques et qu'il faut encourager ce mode de propulsion.

C'est oublier que la pollution atmosphérique n'est que l'une des nuisances de la voiture en ville : les encombrements et les dangers pour les piétons et cyclistes en sont d'autres, que l'électricité ne résout en rien. Comme l'a fort bien dit le Directeur de la Direction de l'environnement de l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economiques), qui n'a vraiment rien d'un repaire d'écolos gauchistes, « un bouchon vert reste un bouchon ». En outre, le mode de production de l'électricité est loin d'être toujours propre...

SADUR DÉCRÈTE L'ÉTAT D'URGENCE SUR LE RER D

L'association des usagers de cette ligne, adhérente à l'AUT, a diffusé un communiqué à la suite de l'accumulation de facteurs qui ont contribué à créer une pagaille complète sur le RER D la semaine du 18 au 22 janvier : pannes de signalisation et d'aiguillages, rupture de caténaire, pannes de trains (notamment pannes de chauffage), accident de personne, colis suspects et, cerise sur le gâteau, un arrêt de travail déclenché par l'agression d'un agent de conduite. A chaque fois, les usagers paient les conséquences de ces événements. Ils sont à bout. Des mesures concrètes doivent être prises au plus vite : mise à disposition d'un matériel et d'un personnel suffisants, meilleur entretien des rames et infrastructures vieillissantes, meilleure information, amélioration du dialogue social...

PARIS : POUR UNE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS, PAS SIMPLEMENT DES FAUX TRAMS !

La Mairie de Paris a annoncé son intention de mettre en place des « tramways » de nouvelle génération, « sans rail ni caténaire ». Les qualifier de « tramways » est un abus de langage : le « Bluetram » exhibé par Bolloré sur les Champs Élysées n'est qu'un minibus électrique, comme il en existe sur une « traverse » parisienne et sur le Montmartrobus. La seule « innovation » est que ce faux tram se recharge à chaque arrêt (« biberonnage »). Or d'autres technologies offrent des solutions plus performantes et moins coûteuses.

L'entreprise Bolloré, qui a fourni les Autolib', a été choisie pour équiper une première ligne en bus électriques en 2016. Remplacer d'ici 2025 la totalité des 4000 bus par des bus « verts » paraît très ambitieux technologiquement et financièrement, sans réduire sensiblement la pollution ni améliorer les conditions de déplacement. Nous demandons que cette opération de grande envergure se déroule dans la plus totale clarté et la plus parfaite concurrence.

La Ville de Paris se soucie-t-elle de ses transports collectifs ?

Élaborer un plan piéton, multiplier les aménagements cyclables, « réinventer » certaines places, reconquérir les berges et apaiser la circulation sont de bonnes mesures. Mais la marche et la bicyclette ne peuvent à elles seules fournir des solutions de rechange à l'automobile : un réseau de transports collectifs attrayant et performant est indispensable. Or il n'apparaît pas que la ville soit bien consciente de cet impératif :

- le plan de restructuration des bus, qui doit rééquilibrer l'offre entre hypercentre et périphérie et rendre le réseau plus lisible, se fait attendre depuis plusieurs années ;
- aucun nouveau couloir réservé, aucune mesure de priorité aux bus n'ont été mis en œuvre depuis des années ; les « Témoins de ligne », mis en place par l'AUT et le STIF, n'ont cessé de dénoncer l'irrégularité du service sur la plupart des lignes ;
- la forte densification (bureaux et logements) programmée en périphérie va engendrer de nouveaux besoins de déplacement que ne peut satisfaire le tramway T3, déjà saturé. Or, au lieu de prévoir une nouvelle offre en conséquence, on brade la Petite Ceinture ferroviaire ;
- sans consulter les usagers, la ville a mis en place de nouveaux « abris » ouverts à tous les vents, où le plan du réseau de bus a disparu. Aucune amélioration ne leur a été apportée malgré les très nombreuses plaintes et les promesses de la ville.

Au-delà de la technologie, Paris mérite un réseau de transports en commun exemplaire !



LA COMPLAINTÉ DU VOYAGEUR OCCASIONNEL

Je ne vois rien dans vos articles à propos des voyageurs occasionnels mais réguliers qui sont discriminés et tenus à l'écart du progrès. Ils doivent se débattre avec la multiplicité des titres de transport en Ile-de-France : t+, Mobilis, train-métro, origine-destination, qu'il faut stocker d'avance. Sans compter les machines qui ne les acceptent pas, les démagnétisations continuelles, les guichets pas souvent disponibles pour un secours immédiat. Depuis 3 ans, je sollicite régulièrement le STIF pour pouvoir disposer d'une carte prépayée magnétique qui n'est pas prévue avant plusieurs années. De plus, ces billets très chers constituent une source de recettes importante pour la RATP. Merci de vous y intéresser.

André Mas

VOUS AVEZ DIT « INTERMODALITÉ » ?

A la sortie de la gare de Paris-Bercy, le métro n'est pas indiqué ou très mal. Parcours du combattant pour l'atteindre, surtout avec des valises : on chemine sous la pluie, sur des trottoirs défoncés et boueux, et sur une distance beaucoup trop longue. Pas d'escalators... Les lignes 14 et 6 sont loin d'être aussi pratiques que la 1. Il faut donc changer gare de Lyon : re-parcours du combattant ! Il doit bien y avoir un bus, mais où ? Résultat : la seule solution vivable est le taxi, surtout si on a le malheur d'être un peu âgé ou de s'être foulé la cheville, sans même parler des handicapés. En réponse à nos insatisfactions, la SNCF se défousse sur la mairie de Paris. Qu'en est-il ?

Quant à la gare elle-même, seuls les premiers wagons de l'Intercités sont couverts : nouvelle longue marche sous la pluie, donc billet trempé et voyageur aussi. J'ai aussi un doute sur la sécurisation du fond de la gare, très obscur.

Henri Lebliecq

TOUT CHAUFFEUR DE BUS DOIT RESPECTER L'USAGER

Certains machinistes (une minorité) font comme bon leur semble. Aux arrêts, ils ferment les portes sans regarder si tous les usagers sont montés. J'ai l'exemple d'une machiniste qui n'a pas laissé monter une jeune femme qui avait frappé à la porte devant elle. Je suis allée la voir et elle m'a dit que je n'allais pas lui apprendre son métier ! J'ai d'autres exemples où des machinistes quittent l'arrêt, se trouvent au feu rouge 5 mètres plus loin et n'ouvrent pas les portes ! C'est inacceptable. Une autre fois, un usager en fauteuil roulant souhaitait monter et la machiniste a fait mine de ne pas le voir. L'usager s'est déplacé vers la porte avant en ayant le verbe haut et manifestement ce n'était pas la première fois que cela lui arrivait. Ma question est : « On courbe le dos et on se tait » ?

Marie-Christine Cuisinier

Ça roule



RENFORTS DE BUS

L'offre a été renforcée sur 5 lignes de bus RATP le 14 décembre (35, 54, 60, 239 et Noctilien 140), sur 10 autres le 15 (91, 124, 127, 310, 367 et Noctilien 1, 2, 41, 42, 52) et sur la ligne 178 le 19 décembre. Il s'agit pour cinq d'entre elles d'accompagner l'ouverture de la nouvelle gare Rosa Parks du RER E. Le renfort porte le plus souvent sur la fréquence le samedi et le dimanche, mais aussi du lundi au vendredi pour les lignes 60, 91, 124, 239 et 367. Quant aux lignes Noctilien, le renfort porte sur toutes les nuits. Un cas particulier : pour la ligne N52, l'amélioration consiste à la prolonger jusqu'au Collège Claude Monet pour desservir le Val d'Argent et la gare du Val d'Argenteuil.

BILAN ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DU T3a

Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a rendu en juillet 2015 son avis – largement favorable – sur ce bilan. Il relève « un bon niveau d'adéquation entre les éléments figurant dans le dossier d'enquête publique et les résultats constatés à l'issue de la première année d'exploitation du tramway des boulevards des Maréchaux en 2007. (...) Le tramway, accessible aux personnes à mobilité réduite, apporte un réel gain de confort ou d'agrément par rapport au bus de la ligne PC, et le nombre de places assises a doublé. (...) Il se caractérise par un niveau de 99 % de régularité ». Le renfort d'offre permet d'accueillir 4500 personnes de plus à l'heure. Une enquête BVA a mis en évidence la satisfaction des utilisateurs, le tramway étant jugé propre, facile d'accès et offrant des correspondances aisées par plus de 90 % d'entre eux. La première année, la fréquentation les jours ouvrés était de 90 000 personnes, conforme aux prévisions. Elle a augmenté ensuite pour atteindre 142 000 personnes en 2010. Il est vrai que le nombre d'emplois dans les arrondissements traversés a augmenté de 12,5 %. Un peu plus de la moitié des trajets effectués sur le T3a ont leur origine ou leur destination en dehors de Paris, marquant un rôle important de lien avec la banlieue. Relevons la forte baisse de la circulation automobile sur les boulevards des Maréchaux : on espérait - 25 % et on a obtenu - 44 % ! Le trafic global dans Paris diminuait en même temps de 16 %.

Quelques bémols sont toutefois émis : une des principales déceptions tient à la vitesse commerciale, que l'on prévoyait être de 20 km/h. Or la vitesse effective a été de 16 km/h à la mise en service et, après plusieurs mois de rodage, s'est stabilisée à 18 km/h. Ce chiffre est toutefois supérieur de 3,5 km/h à la vitesse moyenne du bus PC1, soit un gain de 25 %. « Mais cette vitesse ne permet pas à un pourcentage important de voyageurs d'effectuer un long trajet. Le T3 est donc destiné à rester un mode de transport local, guère structurant, et le choix de stations proches les unes des autres montre que tel était bien l'objectif de la puissance publique. (...) Un très faible pourcentage de passagers du tramway (2 %) utilisaient auparavant un véhicule particulier ». On espérait 6 %... On avait en revanche fortement sous-estimé le nombre de piétons qui passeraient au transport public.

LE PROLONGEMENT DU T1 À VAL-DE-FONTENAY MENACÉ ?

Le tracé du tramway T1 à Noisy-le-Sec, contesté par la Mairie, pourrait être remis en cause. Or, les travaux de déviation des réseaux ont déjà débuté et un changement de tracé aurait un important impact sur le calendrier, de l'ordre de trois à quatre ans, alors que la mise en service était prévue à l'horizon 2019. Le financement, de l'ordre de 560 millions d'euros, serait également fragilisé, car ce changement entraînerait des pertes de dizaines de millions d'euros. Vu la situation des finances publiques, certains craignent que cela conduise à l'abandon du projet. Déjà que le coût prévu n'avait cessé de monter, des aménagements urbanistiques que le tramway ne rendait pas vraiment indispensables lui ayant été imputés pour obtenir l'adhésion des mairies...

UNE TRADITION DE NOËL : LA GRÈVE DU RER C

La France est un pays très fier de ses traditions. Nul ne pouvait donc s'étonner que le personnel de conduite de la ligne C ait lancé un préavis de grève pour le 24 décembre, un train sur deux circulant en moyenne. Joyeux Noël !

PANNE TOTALE DU M1

Vers 17h00 vendredi 22 janvier, en pleine heure de pointe, toutes les rames de la ligne 1 se sont arrêtées, à cause d'une « panne des systèmes de communication entre les navettes et le poste de commandement », selon la RATP. C'est la première fois que se produit un tel incident, immobilisant une ligne complète pour plusieurs heures. 15 navettes se trouvaient alors dans les tunnels entre deux stations, et l'évacuation des voyageurs ne s'est terminée qu'à 19h38, soit deux heures et demie après la panne ! Pourquoi un délai aussi long ? Parce que la RATP a vainement espéré pendant une heure - qui a dû paraître bien longue aux usagers bloqués ! - résoudre rapidement le problème, et n'a commencé l'évacuation qu'ensuite... Les agents de maintenance ont œuvré toute la nuit pour parvenir à un retour à la normale le samedi, où le trafic a repris à partir de 8h30.

Ça cale



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 : Marc Pélissier
Comité de rédaction :
Jacques Scornaux (rédacteur en chef),
Camille Lalande, Bernard Gobitz
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

RATP : une grève surréaliste

Le 4 février dernier, une grève a touché les lignes A et B du RER suite à un arrêt de travail de certains conducteurs RATP et seul un train sur deux a circulé. Jusque là, rien d'exceptionnel, le RER faisant l'objet de plusieurs grèves chaque année. Ce qui était inhabituel, c'était le motif donné sur le site de la RATP et repris par l'AFP et tous les médias : « mouvement de solidarité nationale » lié à la condamnation contestée de huit ex-syndicalistes de Goodyear. Mais les choses se sont compliquées quand on a appris que, même si la CGT nationale appelait à une journée d'action, la CGT RATP n'avait pas déposé de préavis de grève. En réalité, la grève avait été lancée par un groupe de conducteurs dissidents de SUD, sur des revendications internes (effectifs, management, sanctions injustifiées, gestion des objets suspects...), en utilisant un préavis de grève « permanent » déposé par les syndicats FO, SUD et UNSA. Le hasard a fait que les deux événements ont été concomitants.

Cet imbroglio amène plusieurs commentaires :

- la direction de la RATP s'est entêtée à communiquer sur une grève de solidarité « Good-year », alors qu'elle savait parfaitement que des causes internes en étaient à l'origine, ce qui lui permettait de les passer sous silence ;

- les médias ont tous relayé cette fausse cause de la grève, même si, dans un deuxième temps, Libération, Le Monde, Les Echos... ont rectifié le tir en expliquant la situation ;

- la CGT nationale a « profité » du mouvement de grève du RER pour donner plus de poids à sa journée d'action « Goodyear » ; ce faisant, elle s'est attiré des critiques parmi les conducteurs en grève qui n'ont pas apprécié ce « détournement » ;

- l'existence de préavis de grève permanents à la RATP, qui court-circuitent les procédures d'alerte sociale, apparaît choquante : autant le droit de grève doit être respecté, autant son utilisation ne doit pas être banalisée et nous souhaitons qu'il soit mis fin à ces pratiques ; de même, l'usage du droit de retrait, suite à une agression par exemple, doit être mieux encadré ;

- il est préoccupant que dans une entreprise comme la RATP, où les syndicats sont nombreux et bien implantés, des grèves soient déclenchées par des groupes de conducteurs en dehors de toute initiative des syndicats représentatifs ; ce n'est pas la première fois que de tels mouvements spontanés ont lieu ;

- cette grève démontre une fois de plus que le dialogue social ne fonctionne pas correctement au sein du RER RATP.

Dans cette affaire, les usagers impactés, pourtant très nombreux (1,8 million par jour sur ces deux RER), sont bien peu considérés, que ce soit par la direction de la RATP ou par les grévistes.

Marc Pélissier



Bus L'Open Tour, esplanade des Invalides (© Wikipedia)

[DOSSIER] Le tourisme à Paris : quels modes de déplacement ? (p.2)

Une cure de jouvence pour le TVM

Inauguré en 1993, le Trans-Val-de-Marne a été la première ligne de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) en Ile-de-France. Depuis 23 ans, cette ligne de rocade traverse tout le Val-de-Marne depuis Saint-Maur jusqu'à la limite des Hauts-de-Seine à Antony. Il offre un maillage efficace avec les quatre grandes radiales ferroviaires desservant le Val-de-Marne : le RER A à Saint-Maur - Créteil, le RER D à Créteil-Pompadour depuis décembre 2013, le RER C à Choisy-le-Roi et le RER B à Croix-de-Berny.

Son succès ne s'est jamais démenti et son trafic est passé de 6 millions de voyageurs par an en 1994 à plus de 20 millions en 2015. Le TVM constitue désormais la ligne de bus la plus fréquentée d'Ile-de-France. Cette croissance spectaculaire du trafic entraîne des surcharges presque permanentes sur certains tronçons et une exploitation de plus en plus difficile. En effet, parallèlement à la hausse du trafic, le TVM a été progressivement pénalisé par l'apparition d'un nombre croissant de points durs.

Citons la mise en place de ralentisseurs (peu nombreux il est vrai), de zones limitées à 30 km/h dont l'utilité pose question, de feux tricolores destinés au passage des piétons dont le cycle de fonctionnement cyclé est inadapté aux besoins d'une régulation des feux routiers sur sa partie ouest qui visiblement ne fonctionne pas, etc.

A cette multitude de problèmes s'ajoute le grand succès de la gare de Créteil-Pompadour. Les nombreux usagers arrivent par vagues sur

le TVM et sur son *alter ego* le 393, générant surcharges et retards pour les bus.

Signalons aussi les décisions de certaines municipalités, qui ont installé un marché très fréquenté à proximité immédiate des voies du TVM, voire de part et d'autre, sans se soucier des conséquences ! Ces décisions malheureuses entraînent un dangereux va-et-vient de piétons qui ralentit encore un peu plus la circulation des bus.

Enfin, suite à l'effondrement partiel du souterrain du marché de Rungis, les bus du sens ouest-est sont depuis plusieurs mois obligés de suivre un itinéraire de surface sinueux à travers le marché. Cette déviation peut engendrer jusqu'à 15 minutes de retard aux heures de livraison du marché.

L'accumulation de toutes ces difficultés se traduit par des conditions de transport très dégradées pour les voyageurs et une grande exaspération chez les conducteurs.

En conclusion, ce premier BHNS francilien mérite une sérieuse opération de remise à niveau. Certaines mesures peuvent être prises rapidement, d'autres nécessiteront plus de temps. Mais un plan d'urgence est indispensable.

Son application permettra d'attendre dans de moins mauvaises conditions l'arrivée de bus tri-caisses (ou bi-articulés) que le trafic de cette ligne justifie. Ultérieurement, on pourrait envisager de transformer le TVM en ligne de tramway comme cela a été décidé pour la ligne 183, deuxième ligne de bus la plus fréquentée d'Ile-de-France... après le TVM.

Bernard Gobitz

L'étude ici résumée est une contribution de la FNAUT Ile-de-France aux réflexions engagées par la Ville de Paris en vue de réduire le nombre de cars qui y circulent et d'améliorer l'accueil, la signalétique et les moyens de transport. Nous avons suivi une approche pragmatique fondée sur l'observation de l'existant, la consultation d'études antérieures et des entretiens avec divers intervenants, afin d'appréhender le contexte : hébergement, information, pratiques touristiques et, bien sûr, attentes des touristes. Notre étude est axée sur la mobilité, et nous considérons que l'accessibilité en est une composante essentielle. Or les autobus, gênés par des véhicules divers, ne peuvent parfois pas s'arrêter le long du trottoir et les personnes à mobilité réduite doivent alors s'aventurer sur la chaussée. Quant aux autocars de tourisme, ils sont très en retard en matière d'accessibilité (absence de plate-forme élévatrice ou de plancher bas), alors que les prévisions de vieillissement de la population impliquent d'autres manières de voyager. Les données chiffrées sont pour l'essentiel extraites de l'étude « Le tourisme à Paris, chiffres clés », édition 2015, publiée par l'Office du tourisme et des congrès de Paris.

QUELQUES DONNÉES

En 2014, les arrivées hôtelières ont été de 15 millions, dont 42% de Français. La clientèle professionnelle représente 38,5% du chiffre d'affaires des hôtels intra-muros. En moyenne, un touriste étranger dépense 10 € par jour pour ses transports et un touriste français 7 €.

On assiste depuis peu à l'explosion du phénomène « hop-on hop-off », assuré à Paris par plusieurs opérateurs dont l'Open Tour, filiale de la RATP. Le tarif de celui-ci est de 32 € pour un jour, à comparer au Mobilis (7 €) et au Paris visite zones 1-3 (11,15 €).



Funiculaire de Montmartre (© Wikipedia)

On distingue diverses catégories de tourisme :

- Le tourisme d'agrément, à finalité culturelle, sportive ou religieuse. Les déplacements y sont nombreux, car ces touristes visitent différents sites et cherchent le confort et la sécurité.

- Le tourisme d'affaires, à finalité économique mais également de loisirs (souvent en nocturne). Les déplacements sont moins nombreux, mais soumis à des contraintes de temps et d'efficacité. Le touriste d'affaires est souvent particulièrement exigeant sur la qualité de service : transports, transferts, accessibilité aux sites, gares et aéroports.

- Le tourisme de transit est, par définition, très localisé et se caractérise par une faible consommation. La mobilité est limitée dans le temps et dans l'espace.

Dix millions de touristes supplémentaires pourraient visiter Paris en 2020. Il ne sera pas possible de les accueillir sans aménagements lourds et reports modaux significatifs. Le transport individuel motorisé ne devra plus jouer un rôle dominant en centre-ville et l'offre touristique devra être étendue à l'Ile-de-France et, par conséquent, s'appuyer sur des moyens de transport collectifs de qualité.

HARO SUR L'AUTOCAR ?

La politique de la Ville de Paris relève d'une logique de développement durable du tourisme, qui privilégie une vision qualitative à une réalité quantitative. Elle a conduit à des mesures telles qu'un triplement du tarif de stationnement des autocars en février 2015 et à une interdiction progressive des cars les plus polluants (norme Euro II d'abord, les Euro III et IV devant suivre). Ces mesures passent mal auprès des autocaristes, qui arguent qu'il n'existe pas d'alternative crédible à ce moyen de transport. Selon eux, un car accueillant 50 personnes optimise les contraintes liées aux déplacements et aux attentes des touristes en groupe. Encore faut-il, pour que cet argument soit recevable, que les autocars soient remplis, ce qui est loin d'être toujours le cas.

Entre 1 000 et 1 500 cars circuleraient simultanément intra-muros, mais leur part dans les difficultés de circulation est marginale (0,3%), hors certains points singuliers comme le secteur de Notre-Dame ou celui de l'Opéra et des grands magasins (selon la DVD – Agence de la mobilité, un autobus ou un autocar traverse la place de l'Opéra en moyenne toutes les 20 secondes !). Avec 508 places disponibles, il ne devrait pas non plus y avoir de difficulté de stationnement majeure, mais 280 places seulement se situent dans le « Paris touristique », ce qui génère du stationnement illicite, notamment sur les couloirs de bus et les pistes cyclables. La création de nouveaux parkings souterrains pour autocars apparaît difficile et ne ferait que repousser la saturation.

Est-il possible de diminuer le nombre d'autocars ? De nombreux centre-villes et sites sont interdits aux autocars en Europe (et également aux voitures particulières). C'est notamment le cas à Vienne et à Bruges. Paris pratique déjà une telle interdiction sur la Butte Montmartre, où les touristes peuvent recourir aux transports publics (funiculaire, Montmartrobus) ou à des services privés (Petit Train). Selon les professionnels du tourisme, cette interdiction n'a provoqué aucune baisse de fréquentation ni retombée négative sur les commerces de la Butte, malgré les pentes à gravir.

La marche peut donc trouver une place dans la chaîne de transport et réduire le recours à l'autocar, mais les itinéraires doivent être agréables, sécurisés et conçus en vue d'enrichir la visite. Les professionnels devraient être incités à renouveler leur offre et à sortir du conformisme de visites conçues il y a parfois des décennies.

Il faut faire des choix clairs, même s'ils heurtent de front certaines habitudes, c'est-à-dire :

- réduire le stationnement résidentiel dans le centre ;
- favoriser le report modal de l'autocar vers d'autres moyens de transport ;
- créer une application informatique pour informer les conducteurs d'autocar sur les possibilités de stationnement ;

- créer des parcs de stationnement périphériques pour autocars, d'où les groupes gagneraient l'hypercentre par des navettes performantes, peut-être à propulsion électrique (si ce n'est pas trop coûteux, car la part des bus et des cars dans les émissions de gaz à effet de serre n'est que de 0,5%).

De l'aveu des élus parisiens en charge de la question, il est impossible de répondre à la demande de stationnement des autocars dans l'hypercentre. Il faudrait créer plusieurs centaines de mètres de stationnement pour permettre aux cars d'accoster à proximité des grands magasins ! Tôt ou tard, il faudra donc se rendre à l'évidence.

Le train peut lui aussi jouer un rôle touristique, en particulier le RER C, qui dessert des points d'attraction majeurs (Notre-Dame, musée d'Orsay, Invalides, tour Eiffel, Versailles) et le parking d'autocars de la porte Maillot. Le RER A dessert quant à lui

LES TÉMOINS DE LIGNE ET L'INFORMATION « DYNAMIQUE »

Le 17 mars dernier s'est tenue la première réunion « Témoins de ligne » de l'année 2016, dans les locaux du STIF. Une vingtaine de témoins a assisté à une présentation du STIF et de la RATP sur l'information voyageurs « dynamique ». Or dans les constats des témoins viennent en nombre, pour le métro et le RER, les dysfonctionnements du pointage lumineux des stations parcourues sur les plans de ligne et de l'annonce sonore du prochain arrêt. Si l'on rencontre assez peu de problèmes sur les matériels où ces modes d'information sont installés d'origine (lignes 2 et 5 par exemple), il n'en va pas de même pour les matériels rénovés, comme ceux de la ligne 13 (MF77) et du RER B (MI79), où les pannes sont quasi quotidiennes. Lorsque la maintenance RATP se penche sérieusement sur le problème, cette information que tout le monde apprécie se remet à fonctionner, mais au bout de quelques mois, on assiste souvent à une rechute !

Pour nous faire part des dysfonctionnements que vous rencontrez sur le réseau RATP, devenez Témoins de ligne ! Pour cela, inscrivez-vous sur le site www.aut-idf.org, onglet « Témoins de ligne ».

Disneyland-Paris et le château de Saint-Germain-en-Laye. Des trains Transilien et TER permettent d'atteindre des sites touristiques tels que Chantilly, Rambouillet, Fontainebleau, Auvers-sur-Oise, mais ces possibilités ne font malheureusement pas l'objet d'une promotion active. Le handicap que constitue la rupture de charge peut être atténué par un bus navette ou par des vélos en libre-service dans les gares desservant ces sites.

L'IMPORTANCE DU TOURISME AUTONOME

Seulement 5 % des touristes arrivent à Paris en autocar et 6 % sont en groupe. Il existe donc une écrasante majorité de touristes individuels, qui sont sans doute davantage acquis aux modes alternatifs et aux transports collectifs. Il convient de développer à leur intention l'information sur les transports en commun desservant les centres d'intérêt touristique.

Le site de Transilien (rubrique « découvrir l'Ile-de-France ») recense de nombreuses possibilités et donne une information claire sur les tarifs, mais il reste encore peu connu, et la traduction en anglais de cette rubrique devrait être complétée. Le STIF et Transilien ont lancé en mars 2015 une application dénommée HAPI, visant à promouvoir le patrimoine culturel à portée de train. En regard, le site Internet de la RATP est particulièrement pauvre en informations touristiques, et la RATP reste trop discrète sur la remarquable collection de plans détaillés qu'elle met gratuitement à la disposition des voyageurs.

Fort emprunté par les touristes individuels (mais également en groupe), le métro parisien dispose de nombreux atouts : densité du réseau, plans de quartier remarquables dans les stations. Mais certaines correspondances sont longues et la propreté laisse parfois à désirer. Il convient d'améliorer l'accueil dans les stations les plus fréquentées par les touristes, en y affectant davantage d'agents aux guichets lors d'afflux de voyageurs (exemple : station porte Maillot à l'arrivée de cars en provenance de l'aéroport de Beauvais).

Quant aux bus, ils manquent de visibilité. Le plan des 53 lignes parisiennes est peu lisible et les trajets aller-retour sont souvent dissociés. Les lignes desservant des sites remarquables devraient disposer à bord d'une information touristique minimale, et le Balabus fait pâle figure à côté de l'Open Tour. Il conviendrait aussi de mieux desservir par autobus les grandes zones hôtelières périphériques, comme Montrouge et la Porte de Bagnolet.

Les taxis, mode complémentaire des transports en commun, constituent un maillon à part entière de la chaîne de mobilité. Des navettes fluviales devraient aussi être activement promues.

Dans Paris, les balades guidées à vélo ont pris une ampleur telle qu'elles font du vélo un nouvel acteur dans le déplacement des touristes. Un groupe à vélo, c'est quasiment un car en stationnement de moins. Pour l'accès aux monuments situés hors de Paris, il conviendrait de créer à l'échelle de l'Ile-de-France un réseau d'itinéraires cyclo-pédestres sécurisés et agréables.

Jean-Loïc Meudic

L'étude complète est téléchargeable sur le site de l'AUT Ile-de-France :

<http://www.aut-idf.org/Etude-sur-la-mobilite-des>

L'AUT en action



TANGENTIELLE NORD PHASE 2

En collaboration avec Environnement 93, Val d'Oise Environnement et le Cadeb (Yvelines), l'AUT a adressé le 2 février une lettre à Mme Valérie Pécresse, présidente de la région Ile-de-France. Les quatre associations s'inquiètent du retard pris par la phase 2 (Sartrouville – Epinay-sur-Seine et Le Bourget – Noisy-le-Sec) du projet de Tangentielle Nord. Rien ne garantit en effet que ce projet bénéficiera de financements suffisants pendant la période 2015-2020, lui permettant de ne pas subir de nouveaux retards et d'être achevé pour 2023, selon l'engagement pris dans le programme électoral de Mme Pécresse. Le premier tronçon Epinay – Le Bourget, soit 11 km sur un total de 28, est attendu pour 2017 et il était prévu d'enclencher la phase 2 des travaux avant l'inauguration de la phase 1. La Tangentielle Nord permettra des liaisons de banlieue à banlieue sans passer par Paris, désaturant ainsi les RER A et B. Elle assurera une interconnexion avec l'ensemble du réseau ferré nord francilien : les RER A, B, C, D et E, les lignes Transilien J, H et L et les lignes de tramway T1 et T8. La ligne complète devrait attirer 200 000 voyageurs par jour. Les associations demandent à la Présidente comment elle compte relancer le projet pour qu'il soit réalisé dans les meilleurs délais, et que les acquisitions foncières de la phase 2 soient poursuivies après les enquêtes parcellaires.

COMMISSION DES DÉPLACEMENTS ET DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Jean Macheras a représenté l'AUT à la réunion que cette commission extra-municipale de la ville de Paris a tenue le 19 janvier. Il a notamment relevé que 79 % des déplacements domicile-achat se font à pied : il faut faire savoir aux commerçants que leur intérêt n'est pas dans le soutien de la circulation automobile, mais d'abord dans la facilitation du cheminement piéton. Les cyclistes apparaissent aussi comme une clientèle très intéressante. A propos du projet de Plan piéton pour Paris, il a souligné qu'il n'y avait pas de

mention du réseau de bus dans ce projet. Or inciter à emprunter les transports en commun permettrait de moins utiliser la voiture. Deux critiques sont faites : le réseau de transport (bus en particulier) est assez peu visible. D'autre part, il y a eu trop peu de concertation sur les abribus. Il propose un groupe de travail qui réfléchirait à l'intégration des transports en commun dans ce plan, et à la mise en commun de tous ces modes.

GROUPES DE TRAVAIL PARIS 2016

Le thème de la mobilité étant présent dans de nombreux domaines, les Parisiens de l'AUT sont très sollicités ! Ils sont présents dans 5 groupes de travail mis sur pied par la mairie de Paris : Conseil de la nuit (Michel Babut, Roland Frack), Conseil des générations futures (Bernard Tournour), Smart Paris – Mobilité urbaine durable et partage de l'espace public (Jean-Loïc Meudic, Maurice Fay), Groupe autocars (Jean-Loïc Meudic), Plan piétons (Jean Macheras, Abel Guggenheim, Jean-Loïc Meudic, Bernard Tournour, Camille Lalande).

NUIT DES DÉBATS

A l'occasion de cette nuit organisée le samedi 2 avril par la ville de Paris, Jean Macheras a organisé un débat à la Cantine Fabien (place du Colonel-Fabien, Xe), sur le thème de la reconquête des places parisiennes. Il a rappelé que « Paris possède des places merveilleuses qui sont hélas devenues des carrefours automobiles ». La ville prévoit un réaménagement de sept grandes places (Bastille, Nation, Panthéon, Madeleine, Gambetta, Italie et Fêtes), mais il faut aller plus loin. On a évoqué à ce propos un projet de piétonisation partielle de la place de la Concorde datant de 1999. Et on peut imaginer de libérer de la circulation le lion de la place Denfert-Rochereau et d'y unifier les deux squares. « Les mentalités changent, on arrive à faire sortir les voitures de nos têtes », déclare Jean Macheras. Ce fut un débat stimulant et animé.

PROLONGEMENT DU RER E À L'OUEST, ADAPTATIONS NÉCESSAIRES À L'EST : IL FAUT ENFIN DÉBLOQUER LES CRÉDITS NÉCESSAIRES !

L'AUT a diffusé le 4 février un communiqué rappelant que le projet EOLE, prolongement du RER E à l'ouest, attendait son protocole de financement global (3300 M€) depuis 2014. En l'absence de celui-ci, les principaux travaux n'ont toujours pas pu démarrer et il est désormais clair que l'objectif de mise en service en 2020 jusqu'à Nanterre ne sera pas tenu. L'Etat apparaissait alors sur le point de boucler le financement d'EOLE via une nouvelle contribution de la Société du Grand Paris d'environ 500 M€. Si cette décision est confirmée, l'AUT s'en félicite, tout en regrettant le temps perdu (elle l'a été depuis, puisque Manuel Valls, lors de l'inauguration de la gare Rosa-Parks du RER E, le 6 février, a annoncé que ce prolongement serait assuré par une « contribution exceptionnelle » de l'Etat de 500 millions).

Cependant, il est également indispensable de financer des investissements sur la partie Est du RER E, notamment pour ne pas accentuer le déséquilibre francilien entre l'ouest et l'est. Cela concerne essentiellement la nouvelle gare de Bry-Villiers-Champigny (correspondance avec la ligne 15 sud) et un renforcement de la capacité offerte. Une participation complémentaire de la SGP, elle aussi de l'ordre de 500 M€, apparaît pleinement légitime puisqu'elle est à l'origine du besoin de la nouvelle gare.



ENCORE UNE RÉGRESSION DANS L'INFORMATION AUX USAGERS

Comme beaucoup à Nemours, je prends les trains de la ligne Paris-Nevers avec mon abonnement Navigo. Il y a quelques jours, une annonce faite par le contrôleur a indiqué que les places réservées ne seraient plus indiquées (actuellement, il y a un petit papier jaune au-dessus du siège en cas de réservation). Toutes les places sont susceptibles d'être réservées et donc on peut être contraint de se déplacer à tout moment du trajet. Que cherche la SNCF ? A décourager les Franciliens de Nemours de prendre ces trains ? Déjà qu'on subit des retards et des suppressions de trains pour cause de pannes ! J'espère que les contrôleurs sont prêts à gérer le conflit qui en résultera quand quelqu'un refusera de céder sa place !

Géraldine Viaene

CETTE ANCIENNE REVENDICATION D'EMPLACEMENT VALABLE

Hier (2 février), j'ai utilisé le RER entre Versailles-Château et la gare Montparnasse, à proximité de laquelle je me rendais. J'ai été obligé d'acquiescer un billet intégrant la correspondance « métro » dont je n'avais pas besoin. Cette pratique est assimilable à de la vente forcée. Pensez vous pouvoir y remédier ?

Philippe Brandicourt

DOIT-ON VOYAGER SANS BAGAGES ?

La ligne 1 du métro n'est plus accessible à la gare de Lyon avec une valise ou un sac de voyage. Un comble ! Il y avait sur le côté des fermetures automatiques quelques passages dotés de rouleaux pour pousser sa valise ou son sac et passer facilement. Je les utilisais de retour de week-end avec mes enfants. C'était très pratique. Récemment, je suis revenu des Alpes avec un gros sac de voyage. Les passages à rouleaux sont désormais limités par des arceaux de dimensions ridicules. Aucun sac, aucune valise, ne peut plus passer. Encore une fois, la RATP privilégie le contrôle sur l'accueil et poursuit la déshumanisation de son réseau. Je suis profondément attristé et inquiet de ce mouvement permanent à l'encontre du bien être de l'utilisateur.

Jean-Marie Garcin

UN USAGER BIEN INFORMÉ SERA UN MEILLEUR CLIENT

Du fait de travaux sur la ligne J, la SNCF modifie le service certains week-ends. J'ai constaté à plusieurs reprises des problèmes de compréhension des informations affichées sur de grands calicots orange. Exemple : « Aucun train Asnières et Ermont » (travaux sur le viaduc de Colombes ou amélioration de l'accessibilité de la gare de Colombes). Compte tenu de la formulation, de nombreux usagers ne comprennent pas que les trains directs Paris-Argenteuil qui sont en direction de Pontoise, Gisors, Mantes... fonctionnent normalement. Il serait plus judicieux d'indiquer que les gares de Bois-Colombes, Colombes, Le Stade, Sannois, Ermont ne sont pas desservies. J'ai signalé le fait au comité d'axe, mais pas de réaction pour l'instant.

Christian Noguier

Ça roule



M 15 OUEST : AVIS FAVORABLE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Elle estime notamment que ce projet présente indéniablement un caractère d'intérêt public, ne présente pas un coût excessif par rapport à d'autres réalisations similaires ou approuvées et offre des garanties s'agissant de la préservation de l'environnement. Elle recommande de privilégier l'évacuation par voie fluviale ou ferrée chaque fois que c'est possible. En conclusion, la Commission d'enquête donne à l'unanimité de ses membres un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tronçon de la ligne 15 compris entre Pont de Sèvres et Saint-Denis-Pleyel.

ACCÈS À LA LIGNE 4 À CHÂTELET-LES-HALLES

Depuis fin février, l'accès à la ligne 4 depuis le couloir reliant la salle d'échanges RER à la ligne 14 a été rouvert au public. Les deux étroits boyaux saturés et non mécanisés ont été remplacés par deux escaliers correctement dimensionnés complétés par des escaliers mécaniques. Un progrès considérable dans le complexe souterrain des Halles, dont nous attendons avec impatience la fin du chantier de rénovation, prévue pour cette année.

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 : Marc Pellissier
Comité de rédaction :
Jacques Scornaux (rédacteur en chef),
Camille Lalande, Bernard Gobitz
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Ça cale



DÉLAIS INVRAISEMBLABLES

Après quelques mois encore perdus pour le bouclage du financement, la mise en service du prolongement de la ligne 11 est annoncée pour début 2023, soit 7 ans de travaux... à moins que ce soit fin 2023, soit près de 8 ans. Entre 2011, date de la concertation publique, qui suivait une décision de principe du STIF et la rédaction du DOCP, et la mise en service, il aura donc fallu 12 ans... si tout va bien. Et personne ne semble s'en émouvoir... Pas plus que de la très peu écologique quantité de paperasse à laquelle l'enquête publique a donné lieu.

LES TRAMS SUR PNEUS N'AIMENT PAS LA TEMPÊTE

Les 8 et 9 février, les lignes T5 et T6 ont été remplacées par des bus en raison du vent fort (« intempéries » selon la RATP). Il paraît que les normes de sécurité le prévoient dès que le vent dépasse 100 km/h...

INCIDENTS EN CASCADE SUR LE RÉSEAU EST

Le 3 février vers 16h30, un défaut d'alimentation électrique a interrompu la circulation de tous les trains partant de Paris-Est et y arrivant, ainsi que sur le RER E et le tramway T4. Une succession d'incidents ont perturbé la reprise du trafic : personnes sur les voies, pannes de deux TGV et d'une locomotive, panne des communications radio entre conducteurs et centre de régulation, et enfin panne d'un train en ligne qui a prolongé la perturbation jusqu'au lendemain matin sur la ligne de Château-Thierry. Il y a des jours comme ça où rien ne va...

ABRIBUS VENTEUX : PEU DE PROGRÈS

Seuls 300 des calamiteux nouveaux abris seront fermés complètement à l'arrière. Pourquoi pas plus ? Raison d'économie sans doute, car l'accès des personnes en fauteuil roulant ne peut pas être invoqué, celles-ci pouvant passer sans problème par le côté qui demeure ouvert. Autre déception : les écrans d'information étant peu lisibles, la RATP et l'AUT avaient demandé qu'une vitre ou pellicule antireflet soit posée sur ces écrans. Mais la RATP n'est pas le décideur en la matière, et la ville de Paris et Decaux ont refusé !

PROLONGEMENT DU T3B RETARDÉ PAR L'AMIANTE

La Ville de Paris a annoncé que la mise en service du nouveau tronçon (Porte de la Chapelle – Porte d'Asnières), prévue pour décembre 2017, n'interviendra au mieux qu'à l'automne 2018 ! Certains chantiers avaient été interrompus en avril dernier du fait de la présence d'amiante dans les revêtements de chaussée. La surface à traiter s'avère maintenant beaucoup plus importante que prévu et couvre jusqu'à un tiers de la voirie. La réglementation nationale en matière de désamiantage des enrobés est floue, et la réponse des services de l'Etat quant à la méthodologie à appliquer pour la protection des intervenants et des riverains n'est arrivée qu'en juillet 2015... Les travaux ont repris un mois plus tard. Or les lignes desservant le quartier des Batignolles sont déjà saturées, de nombreux logements et bureaux y sortent de terre et le futur tribunal accueillera à l'automne 2017 plus de 3 000 agents et 9 000 visiteurs par jour. La maire du XVIIe et la députée du secteur réclament des lignes de bus de substitution. La Ville promet un renforcement des bus dans les quartiers concernés.

T10 : CHEMIN DE CROIX... DU SUD

Le STIF et le département des Hauts de Seine ont validé, avec la complaisance de la commission d'enquête, la déplorable correspondance entre T6 et T10 à l'hôpital Bécélère de Clamart, où ces deux lignes desservant la banlieue sud se croiseront, d'où ce nom de « Croix du sud » pour les désigner. On ne peut guère imaginer pire : 170 m entre les stations, avec un dénivelé ! Ajoutons des terminus mal placés : à Antony, il est côté parc de Sceaux et non pas côté RER B ; à Clamart, il est en sortie de bois à 400 m du centre, en attendant un prolongement incertain. L'usager sera à la pénitence. Pour que l'automobiliste perde le moins possible ?

Grève SNCF : les usagers à dure épreuve

Après plusieurs grèves « carrées » (c'est-à-dire limitées à une journée) depuis le début de l'année, la CGT-Cheminots et SUD-Rail ont lancé le 1^{er} juin une grève reconductible, qui a fortement perturbé le trafic sur les lignes RER et Transilien. Sur certaines lignes se sont ajoutés les impacts des inondations. Résultat : des trains rares et bondés, des temps de transport fortement allongés mais aussi la multiplication des malaises et des tensions entre voyageurs dans les trains. Sans compter ceux qui ont dû trouver d'autres moyens de transport et sont venus aggraver les bouchons sur les routes. Seul le RER A a été épargné par les grèves, car le mot d'ordre de grève à la RATP n'a pas pris et la SNCF a concentré les conducteurs disponibles du réseau St-Lazare sur cette ligne.

Le droit de grève est un droit constitutionnel essentiel. On peut comprendre que la renégociation du cadre social, à travers trois textes (décret-socle, convention collective nationale et accord d'entreprise SNCF) suscite des inquiétudes parmi les agents SNCF. S'y est ajouté le contexte national sur la loi Travail. Mais le déclenchement d'une grève illimitée alors que les négociations étaient en cours apparaît disproportionné. La grève ne devrait être utilisée qu'en dernier recours. La situation est devenue incompréhensible après le week-end des 4-5 juin, où les négociations entre le gouvernement et la CFDT-Cheminots ont abouti à une quasi-reconduite des règles en vigueur à la SNCF. Pourtant la grève a continué, alors même que certains considèrent que le texte (approuvé aussi par l'UNSA) était inespéré pour les syndicats quelques semaines auparavant. Certes la convention collective reste moins favorable que l'accord SNCF, mais il était irréaliste de vouloir imposer aux opérateurs privés, actuels ou à venir, toutes les règles de la SNCF.

En tout cas, la SNCF n'a pas assuré le service dû aux usagers. Avec les associations SADUR et Plus de trains, nous avons adressé une lettre ouverte au directeur de SNCF Transilien afin de demander un dédommagement des usagers, à savoir un remboursement de 50 % sur le passe Navigo mensuel. Pour de nombreux usagers, ce sera peu face au temps perdu, au stress accumulé et aux dépenses supplémentaires engagées (parking, heures sup de la nounou...), mais un geste significatif est indispensable. Valérie Pécresse, présidente du STIF, s'est déclarée favorable au dédommagement des usagers mais les modalités ne sont pas connues à l'heure où nous écrivons ces lignes. Nous considérons qu'il faut aller au-delà des critères très restrictifs du contrat STIF-SNCF, à savoir les cas où le service a été inférieur à 1 train sur 3 aux heures de pointe.

Marc Pélissier



Pôle d'échange en gare de Paris-Nord (© Marc Debrincat)

[DOSSIER] Penser la gare intermodale en Ile-de-France (p.2)

La fraude à la RATP

Une réunion récente avec les associations d'usagers et de consommateurs a porté sur la lutte contre la fraude, qui fait partie des engagements contractuels avec le STIF, et est un cheval de bataille de Valérie Pécresse.

Qui fraude ? Comment ? Pourquoi ? La plupart des fraudeurs le font volontairement : absence de titre de transport ou non-validation, fraude tarifaire ou à la distance. Certains sont des occasionnels : qui n'a pas oublié un jour son Navigo ou sa carte de réduction ? D'autres sont des « professionnels », par calcul (taux de l'amende comparé au risque de contrôle), par nécessité ou, pour certains, par principe. 44 % des fraudeurs sont des actifs ou des collégiens. La RATP a constaté une baisse sensible de la fraude due au tarif unique du Navigo. La fraude est nettement moins élevée sur le réseau métro+RER (3 %, en baisse sur le métro), que sur le réseau de surface (12 %, plus 6 % de non-validation). Le plus fort taux de fraude sur le tramway se rencontre sur le T1, le T5 et le T8 (20 % !). Sur le Noctilien, il est de 25 % ! Au total, le manque à gagner pour la RATP s'est monté, en 2015, à 230 millions d'euros.

1100 agents RATP contrôlent l'ensemble du réseau. Des opérations ont également lieu en partenariat avec la SNCF, celle de la gare du Nord au printemps ayant donné lieu à un battage médiatique très important, le but étant d'augmenter le taux de paiement immédiat. Sur les 1 450 000 amendes émises dans l'année, seules 44 % sont re-

couvrées. 36,4 % le sont sur le champ. Les autres font l'objet de l'envoi de relance dont seuls 15 % sont payés (déclaration « sur l'honneur » d'une fausse identité ou d'une fausse adresse...).

Depuis de nombreuses années, les sociétés de transport demandaient à l'État de prendre des mesures pour faciliter les contrôles et améliorer leur efficacité. La loi du 22 mars 2016, « Prévention contre les incivilités, les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs », dite « loi Savary », répond à cette attente. Elle comporte un volet sur le « délit de soustraction à l'obligation de rester à disposition » et de présenter un document d'identité en cas d'infraction tarifaire. Mais deux mois après le vote, il manque toujours l'arrêté qui fixe la liste des pièces justificatives d'identité. La loi interdit également les mutuelles de fraudeurs, le signalement de la présence d'agents de contrôle et la vente à la sauvette. Elle aggrave les sanctions en cas de fausse déclaration et étend les compétences des agents de police judiciaire ou municipale.

Dans le cas de la lutte contre la fraude, l'AUT demande que les contrôleurs agissent avec discernement – reconnaissons qu'ils le font souvent – vis-à-vis d'usagers manifestement de bonne foi, que les portillons fonctionnent correctement, que la tarification soit compréhensible par tous et que la qualité de service soit au rendez-vous.

Simone Bigorgne

L'intermodalité est devenue le maître mot des discours sur l'amélioration du réseau de transport d'Ile-de-France. L'utilisateur ne peut que s'en réjouir tant il y a à faire pour simplifier ses déplacements et l'inciter à laisser sa voiture au garage.

La gare est au cœur de notre système de transport. Dans l'ambitieux Plan de Déplacements Urbains (PDU) d'Ile-de-France, longuement mûri de 2009 à 2014, elle est pensée non pas comme l'arrêt d'une ligne d'un des réseaux ferrés mais comme l'élément structurant des « pôles d'échanges multimodaux ». Ceux-ci font l'objet d'une batterie d'actions prenant place parmi celles qui visent la voirie, les réseaux ferrés, les TCSP et les bus, ce qui est logique puisque les pôles maillent tous les modes de transport et leurs donnent leur plein sens. Autrement dit, l'intermodalité est partie intégrante du PDU.

Les pôles sont classés en 3 catégories, selon le trafic de leur gare :

- 58 grands pôles de correspondance (plus de 15 000 entrants par jour) ;
- 194 pôles de desserte des secteurs denses (de 2 500 à 15 000) ;
- 214 pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins de vie (moins de 2500).

Soit un total de 466. C'est un minimum car ce chiffre ne comprend ni les stations de métro (à l'exception de 24 terminus), ni les pôles bus-tramways. De plus, il regroupe les 8 gares parisiennes en 5 pôles.



Gare RER D Le bras de fer (© M. Debrincat)

Les avancées du PDU sont réelles, mais insuffisantes pour remédier aux défauts d'intermodalité, et les projets d'amélioration du réseau existant et de création du GPE ne donnent pas à l'intermodalité la place qu'elle mérite. Passons en revue les objectifs visés.

Le premier, c'est l'information donnée à l'utilisateur. En gare ou sur Internet, en temps réel ou à l'avance, en service normal ou perturbé, elle doit être complète et focalisable sur le pôle. Si l'affichage sur écrans et l'application du STIF Vianavigo représentent un progrès, le chemin de la qualité est encore long car le besoin est complexe. Une plus grande participation des usagers éviterait quelques faux pas, comme la dominance des nouvelles technologies sur les supports traditionnels, délaissés voire abandonnés comme l'horloge dans la gare... Mais la grande question à l'heure de l'intermodalité est celle de l'unification des systèmes d'information entre le STIF et les grands opérateurs des transports franciliens. Une charte ne suffit pas. Sur les RER cogérés, les informations passent encore mal entre

SNCF et RATP. Il y a des raisons techniques. Ce qui est moins compréhensible, c'est que chacun déploie encore ses moyens propres, malgré l'effort centralisateur du STIF, et ce faisant néglige plus ou moins l'information sur les services des autres.

La qualité des espaces offerts au voyageur dans les gares est le deuxième objectif du PDU. Le sentiment de sûreté, qui en fait partie, a beaucoup progressé ces dernières années, plus par la présence humaine la nuit que par les caméras qui prolifèrent. La propreté est également plus satisfaisante, sauf cas particuliers. C'est moins vrai pour la sonorisation, en dépit des efforts de la SNCF.

Dans les grandes gares, le confort d'attente est en progrès. Le piano est un élément d'ambiance au succès remarquable. Mais les sièges manquent aux heures d'affluence et les toilettes, souvent éloignées, sont payantes.

La qualité de l'intermodalité dépend de l'organisation spatiale des quais, de leurs accès et des correspondances. Or le PDU ne cherche à l'améliorer qu'à la marge avec ses 4 autres objectifs qui visent les modes secondaires du pôle : bus, marche, vélo et auto.

Plaisir ou épreuve selon la mobilité de chacun, la marche n'a jamais une part négligeable dans la durée de nos déplacements. Son importance est intimement liée à l'organisation des pôles. Or les progrès concernant l'accessibilité se font attendre. Le PDU, qui met à juste titre celle-ci au premier plan et a beaucoup fait en faveur des malvoyants, n'y est pour rien : l'équipement des gares en ascenseurs, en plans inclinés, en quais à hauteur des voitures et en voitures à hauteur des quais dépend des lourdes programmations des schémas directeurs national et régional d'accessibilité et du renouvellement des matériels roulants. 160 gares SNCF ont été laissées de côté dans le plan adopté en 2009, et l'aménagement des 143 gares restantes s'étalera jusqu'en 2024. L'ardeur en faveur de l'accessibilité est pour le moins mesurée...

Le point faible de nos pôles, c'est la longueur des cheminements. Alors que les quais font plus de 200 m, les gares offrent rarement plus d'un accès, obligeant nombre d'usagers à parcourir plusieurs centaines de mètres en plus. Quand il y en a un deuxième, qui facilite l'intermodalité, il n'est pas mis en valeur, comme le passage de la rue de Londres à St-Lazare et le hall Pasteur à Montparnasse. Le retour du tramway en Ile-de-France n'a pas fait perdre la mauvaise habitude prise avec les bus d'éloigner la correspondance de la gare, sauf quand il emprunte comme le T2 une voie SNCF. Mais dans sa portion sur voirie à La Garenne-Colombes, le T2 oblige à de longues minutes de marche pour rejoindre les quais de la gare. Et le terminus du T5 à Saint-Denis est éloigné de la station de métro Basilique. Il s'agit là de mauvais choix lors des phases projet, le PDU ne peut pas y faire grand-chose.

Quant aux bus, ils sont le plus souvent relégués loin des gares, petites ou grandes. Par exemple, à Austerlitz, à gare de Lyon et un peu moins à Montparnasse, les usagers empruntant le 91 sont à la peine parce que rien n'a été fait pour réduire les distances entre quais et arrêts. Quand les gares routières des terminus de métro sont l'objet de l'optimisation visée par le PDU (réduction des distances, jalonnement et garanties de correspondance), comme à Mairie d'Issy, l'usage du bus demeure dissuasif faute d'aménagements de voirie.

Le vélo est sans doute le mode auquel le PDU a le plus apporté. Il reste beaucoup à faire mais l'objectif de disposer d'aires de stationnement et d'accès sécurisés dans les pôles est en voie d'être atteint. Des arceaux sont installés depuis longtemps, les abris Veligo sont en déploiement, les gares du périmètre Vélib' ne disposant pas encore d'une station proche de leur entrée deviennent rares. Est-ce parce que les cyclistes donnent plus de la voix que les piétons, pourtant tellement plus nombreux ?

Il ne faut pas oublier l'auto, d'autant plus qu'elle réservait une surprise aux auteurs du PDU : alors qu'ils ne voyaient de nouveaux parcs de stationnement qu'aux gares en zone peu dense et ne concédaient aux autres pôles qu'une « dépose minute » sécurisée, Autolib' s'est imposé dans nombre de grands pôles. C'est ainsi que la gare Montparnasse, mauvais élève pour Vélib' et offrant la plus mauvaise correspondance métro de Paris mais dotée d'un grand parking pompidolien en ouvrage, est devenue le modèle de l'intermodalité avec le véhicule électrique individuel partagé : outre la Bluecar, on peut y louer la Tweezy ou une moto. Et le nouvel exécutif régional a l'intention de relancer les parcs relais en petite couronne, comme vient de le faire le maire de Clamart.

Quant à l'intermodalité dans les projets en cours, on ne peut que constater la fréquente désinvolture des concepteurs dans l'organisation spatiale des accès et des correspondances. Les gares récemment créées ou reconstruites (Créteil-Pompadour, Rosa Parks, Nanterre-Université) reproduisent les défauts connus d'intermodalité avec les bus et avec la marche. La nouvelle passerelle de Versailles-Chantiers au dessus des voies, qui double la première, est le seul exemple d'investissement récent tendant à doter un grand pôle de deux accès aux quais relativement distants. Elle raccourcira le cheminement de l'utilisateur et facilitera la correspondance avec la gare routière Nord, qui reste toutefois à réaliser.

TÉMOINS DE LIGNE

La publication du bilan 2015 est imminente. Il contiendra un florilège de témoignages choisis pour être représentatifs de ce que fut l'année 2015 pour l'opération Témoins de Ligne. Si vous êtes déjà témoin, une version électronique vous en sera servie le moment venu et un lien vers une version téléchargeable vous sera également proposé sur notre site.

Si vous n'êtes pas encore témoin de ligne, devenez-le ! Inscrivez-vous via notre site www.aut-idf.org onglet « Témoins de Ligne » et faites-nous part de vos témoignages. Merci !



Stationnement vélo à Vincennes (© M. Debrincat)

Les projets moins avancés ne rendent pas plus optimistes. Les gares d'Eole et de la Tangentielle Nord (tram 11) ne brillent pas par leurs innovations en matière d'intermodalité. Celle de Pierrefitte-Stains, où se croiseront le RER D et le T11, aurait pu être l'occasion de réaliser une première pour la SNCF : une gare sur une croix de voies ferrées superposées, à la mode d'un nœud de métro. Au lieu de cela, il faudra marcher plus de 200 m pour passer d'un quai à l'autre, et même 500 m pour aller du T11 à la gare routière !

Les projets de réaménagement des gares parisiennes sont nombreux. Saint-Lazare a ouvert la série : l'accent a été mis sur les commerces plus que sur la facilité d'accès aux bus. Les 4 zones de terminus sont dispersées : une seule trouve sa place sur le parvis qui pourtant a été entièrement repensé. Le tour de Montparnasse arrive : là aussi, les réserves d'espaces seront affectées plus aux commerces qu'aux voyageurs.

A la gare de Lyon, le STIF a décidé de s'attaquer au problème du tripôle à former avec les gares de Bercy et d'Austerlitz. La problématique est différente, car la marche ne peut pas assurer toutes les correspondances, même avec des tapis roulants. Il faut organiser le pôle avec des lignes de transport urbain bien maillées et jalonnées : entre gare de Lyon et Bercy, la ligne 14 ; entre Austerlitz et Bercy, la ligne 6, grâce à une deuxième sortie à créer à la tête des quais de la première, offrant une bonne correspondance avec le métro ; entre gare de Lyon et Austerlitz, l'aménagement d'arrêts du bus 91 au plus près des quais.

Le comble de la décision non concertée avec l'usager est atteint avec le GPE. La SGP va boucler ses enquêtes publiques sans que les correspondances avec le réseau existant aient été débattues. L'option d'accès secondaires aux extrémités des quais, qui permettraient de drainer les populations desservies situées à 500 ou 800 m de marche, a été éliminée sans discussion : la gare SGP est une boîte de 120 m de long, s'enfonçant jusqu'à 50 m dans le sol, qui fonctionne comme un entonnoir déversant les usagers au milieu des quais.

Cette concentration sur un seul accès a un avantage pour le propriétaire de la gare : elle valorise les commerces. Saint-Lazare en a bien profité. L'intérêt et la sécurité de l'usager sont mis en avant, ce qui reste à démontrer, car les commerces ferment plusieurs heures avant la gare. Les gares, c'est le nouvel Eldorado de SNCF Mobilités. La réforme ferroviaire les lui a curieusement laissées, à titre provisoire, alors qu'il aurait été logique de les confier de suite à SNCF Réseaux.

Daniel Mouranche

L'AUT en action



ACCÈS À LA GARE DE CITÉ UNIVERSITAIRE

Cette gare du RER B connaît une forte hausse de sa fréquentation, notamment depuis la création de la correspondance avec le tramway T3a. L'énormité des quais et l'exiguïté des accès posent de réels problèmes de sécurité, notamment en situation perturbée. Le schéma directeur du RER B sud prévoyait le réaménagement de l'accès actuel au sud de la gare à l'horizon 2018, mais la fin de ces travaux a été reportée en 2021. L'AUT a écrit à M. Christian Galivel, directeur général adjoint de la RATP, pour s'enquérir des causes de ce retard déplorable et des mesures prises pour le limiter le plus possible. Par ailleurs, il existe un projet ancien de création d'un accès au nord de la gare, fortement soutenu localement. Nous estimons que cette demande est tout à fait pertinente pour améliorer la desserte du quartier et faciliter les correspondances bus. Ce projet nous apparaît complémentaire du réaménagement de l'accès sud et doit être mené de manière indépendante de celui-ci, avec un financement dédié. Il serait légitime de l'inclure dans le cadre de la consolidation du schéma directeur du RER B sud, prévu cette année. Nous souhaitons savoir quand la RATP sera en mesure de présenter les études de faisabilité pour l'accès nord.

SMART PARIS - MOBILITÉ URBAINE DURABLE ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

Maurice Fay représente l'AUT dans ce groupe de travail que la ville de Paris a mis sur pied dans le cadre de sa démarche « Ville intelligente et durable ». Dans le cadre d'un atelier sur l'intermodalité, il a formulé quatre propositions au nom de l'AMUTC et de l'AUT :

- s'interroger sur le périmètre d'intervention efficace, Paris n'étant pas suffisant pour trouver de bonnes solutions ; il faudrait au moins, inclure la petite couronne ;

- reconnaître la nécessité d'une ligne comme le M15 pour mailler au mieux les diverses radiales et désengorger le centre ;

- assurer la continuité du réseau des pistes cyclables, en assurant la liaison avec trams et trains ;

- comme tout le monde n'a pas un passe Navigo, proposer, à un prix raisonnable, un ticket « passe partout », pour assurer la continuité entre la surface et le souterrain, le bus et le métro.

Cette dernière proposition a été largement approuvée, et son importance soulignée par la représentante de l'APUR - un ticket horaire, dit-elle - qui est en charge de la synthèse des ateliers et des propositions.

LIGNE 18 DU GRAND PARIS EXPRESS

L'AUT a formulé un avis dans le cadre de l'enquête d'utilité publique sur cette ligne. Elle considère que la modernisation du réseau existant est prioritaire, mais que certaines infrastructures nouvelles doivent être créées parallèlement. Ainsi, elle a apporté son soutien à la création de la ligne 15 du GPE, rocade de zone dense. Mais la ligne 18 entre Orly et Versailles est d'une toute autre nature. Divers arguments nous conduisent à donner un avis défavorable à sa création :

- très peu d'habitants dans la zone desservie : hormis Massy-Palaiseau et Versailles-Chantiers, déjà bien desservis par les transports en commun et reliés entre eux, les gares de la ligne 18 correspondent essentiellement à des zones d'emplois et des campus. Il en résultera un trafic faible, en particulier aux heures creuses, en soirée et le week-end. En outre, les salariés du plateau de Saclay habitent à 70% dans l'Essonne, souvent loin de la ligne 18 ;

- un effet de décharge du RER B quasi nul, de l'ordre de 5% ; par ailleurs, la saturation du RER B se situe en proche couronne et dans Paris ;

- un coût très élevé, de l'ordre de 3 milliards d'euros, hors matériel roulant, par rapport au trafic attendu, estimé à 100 000 voyageurs/jour ; la rentabilité socio-économique du projet est donc très faible, et le financement n'est pas garanti, alors que des projets modestes et plus avancés peinent à réunir leur financement ; les contraintes budgétaires ne peuvent donc être passées sous silence ;

- il y a des alternatives plus rapides et moins coûteuses, aucun point du plateau de Saclay n'étant éloigné de plus de 3 km d'une gare.

La ligne 18 apparaît donc comme un métro de prestige déconnecté des besoins réels de déplacements, et la priorité consiste dès lors pour l'AUT à améliorer avant tout les lignes existantes : le RER B, dont l'offre pourrait être renforcée au sud de Massy, le RER C, avec sa transformation en tram-train entre Massy et Evry et l'extension de celui-ci à Versailles, et le TCSP Massy - Polytechnique, en cours d'extension à Saclay, dont un passage en mode tramway accroîtrait la capacité, tout en assurant une desserte plus fine que la ligne 18 dont le faible nombre de gares couvre mal la vaste étendue du plateau.

La création de lignes nouvelles moins coûteuses se justifie aussi : TCSP reliant le RER B, depuis Saint-Rémy-lès-Chevreuse ou Gif-sur-Yvette, à Versailles Chantiers, gare très bien desservie, en passant par Magny-les-Hameaux, Satory et Saint-Quentin Est, et, compte tenu des dénivelés importants, transports par câble depuis les gares des vallées, notamment depuis Orsay ou Le Guichet.



BANCS INCONFORTABLES

Je viens de m'apercevoir d'une chose assez surprenante : les bancs des abribus ne sont pas tous à la même hauteur ! Ainsi l'abribus à Porte de Vincennes est plus bas (d'environ 5 cm) que celui de l'arrêt Marsoulan qui, lui, est pratiquement à la même hauteur que les anciens bancs publics verts (les nouveaux, installés sur les boulevards des Maréchaux et sur le Cours de Vincennes, sont en acier et à ras du sol ; personne à mobilité réduite, je ne peux m'y asseoir car ils sont trop bas). Pourquoi cette aberration ? Je me suis aperçue de cette différence en rendant visite à une amie à Saint Placide : je n'ai pas eu la même difficulté à m'asseoir qu'à Porte de Vincennes, où j'avais remarqué que des personnes âgées avaient, tout comme moi, du mal à s'asseoir !

Jeannine N.

GESTE COMMERCIAL

Un petit groupe de randonneurs apprenant, à leur arrivée à la gare Saint-Lazare, qu'ils devaient renoncer à leur sortie, le train du retour ne circulant pas du fait de la grève, se trouvaient d'autant plus marris que certains d'entre eux avaient déjà utilisé leur coupon Mobilis pour venir à la gare. Un « gilet rouge » leur confirme que, déjà composté, leur Mobilis n'est plus remboursable ou échangeable, mais leur conseille néanmoins de se rendre à un guichet, ce qu'ils font. Le guichetier, fort aimable, leur confirme que ce n'est, en principe, pas possible, mais accepte, contre remise du coupon composté, de le leur rembourser. Nous l'avons chaleureusement remercié pour ce geste commercial.

Henri Leblicq

LES USAGERS À NOUVEAU EN DIFFICULTÉ

Je souhaitais exprimer, comme j'imagine beaucoup d'adhérents de la FNAUT, mon vif mécontentement face aux grèves des transports en commun qui se déroulent actuellement. Je ne connais pas les revendications qui les expliquent, celles-ci sont peut-être légitimes. Ces grèves traduisent toutefois une indifférence totale des personnels en grève à l'égard des usagers, qui doivent déjà faire face aux perturbations et embouteillages créés par les inondations.

Sylvie Cachin Laroche

S'IL VOUS PLAÎT, ARRÊTEZ-VOUS

Depuis le 2 mai et jusqu'à fin septembre, en raison des travaux à la Gare RER C d'Epinay sur Seine, le bus 37 a pour terminus rue de Marseille, alors qu'un arrêt a été créé 100 mètres plus haut pour rapprocher les usagers des autres correspondances permettant de se rendre au RER (tram T8 et bus 361). Le bus 7 dessert bien ce nouvel arrêt, mais le bus 37 ne le fait pas, alors que pour faire demi-tour, il passe devant l'arrêt, ce qui est aberrant. Certains chauffeurs acceptent de déposer les usagers à cet arrêt, mais ce n'est pas systématique. Transdev TVO ne peut-il pas ajouter une plaque à cet arrêt et en faire le terminus de la ligne 37 jusqu'à la fin de travaux à la gare RER C afin de faire gagner du temps aux usagers ?

Alexandre Hitti

Ça roule



LA BASTILLE BIENTÔT REPRISE

L'opération « Réinventons nos places ! » conduite par la Ville de Paris a donné lieu à de nombreuses réunions de concertation. Y ayant participé pour les deux places emblématiques que sont Bastille et Nation, nous accordons un bon point pour la qualité de l'animation et de l'écoute. Le projet qui en est résulté est tout à fait satisfaisant : la colonne de la Bastille et son génie ne seront plus noyés dans la circulation automobile, mais rattachés au terre-plein attenant au bassin de l'Arsenal. La grande esplanade ainsi créée accueillera divers mobiliers urbains. C'est un peu moins ambitieux que ce qu'avaient suggéré l'AUT et Rue de l'Avenir – à savoir rattacher aussi le parvis de l'Opéra à la colonne, la rue de Lyon étant mise en impasse sauf pour bus et vélos – mais on aura, au lieu d'un carrefour, une belle place simplement longée par une rue !

VIVE LA NATION !

Satisfaction également à propos du projet retenu pour cette place : le square riquiqui qui entoure la statue de Dalou (« le Triomphe de la République », tournée vers... la Bastille) sera considérablement élargi, la chaussée circulaire étant réduite à une largeur maximum de 12 mètres. Des passages piétons plus nombreux et de dimensions généreuses permettront une traversée plus directe. De nouveaux espaces plantés seront créés, et l'anneau extérieur qui borde les habitations sera à circulation apaisée (zone 20 ou « zone de rencontre »). Il reste à savoir quand et comment le tramway T3 (a ou b) prolongé depuis la porte de Vincennes atteindra le bel ensemble que constituent la place, les colonnes du Trône et les pavillons d'octroi de Ledoux.

DISPERSION DE BUS

La fermeture de la gare routière de Châtillon-Montrouge oblige à répartir les bus tout autour, mais certains sont vraiment très loin. Une meilleure solution n'aurait-elle pas été possible ? Peut-être n'a-t-elle pas été retenue faute d'accord des maires concernés ou du STIF...

LIGNE L : PEUT MIEUX FAIRE

Devant une cinquantaine d'élus et de représentants associatifs, Jean-Stéphane Monnet, directeur de l'exploitation SNCF Transilien, a brossé en février un tableau sans complaisance de la ponctualité de « ses » lignes (A, J et L). Sauf sur une branche, toutes se trouvent très en dessous de l'objectif de 90 % de ponctualité.

Si la situation sur le RER A est quasiment stable (84,8 %, avec des différences importantes selon les branches et les tronçons), la ligne L2 Sud (Paris-Saint-Lazare – Versailles RD et St-Nom-la-Bretèche) a connu une amélioration (87,7 %), tandis que les branches de la ligne J se stabilisent (respectivement 84,7 et 85,8 % pour Mantes par Poissy et Mantes par Conflans), voire s'améliorent de façon spectaculaire : 93,8 % pour la branche J4 vers Ermont-Eaubonne. Cette progression a été grandement favorisée par le déploiement du Francilien, qui constitue maintenant la totalité du matériel en service régulier.

Il n'en va pas de même de la branche Nord de la ligne L (vers Maisons-Laffitte et Cergy), avec un taux de ponctualité tombé en dessous de 80 % en 2015 ! Sur cette branche, c'est une absence de perspective d'amélioration rapide qui désole, de l'aveu même du directeur du Francilien. Selon lui, une bonne régularité ne sera pas atteinte avant une dizaine d'années, lorsqu'on aura réalisé l'ensemble des travaux du côté de Cergy... Et la ligne L est toujours desservie en grande majorité par les rustiques rames Z6400, dont l'âge moyen atteint les 40 ans.

En cas de perturbation, pourquoi ne pas retourner plus de trains à Nanterre-Université ? Cette nouvelle gare devrait améliorer les correspondances avec le RER A, mais elle accueille trop souvent des voyageurs frustrés dans l'attente d'un Transilien retardé. Comme le postule M. Monnet, il faudrait surtout se soucier des nombreux usagers dont la durée du parcours, souvent de quelques km seulement, s'allonge au-delà du raisonnable.

ACCÈS À LA GARE DE CLAMART

Pendant les travaux de construction de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart du Grand Paris Express, les usagers de la gare Transilien de Clamart en provenance de Vanves, au nord des voies, devront cheminer jusqu'au passage souterrain, qui a été fermé l'an dernier et sera rouvert, puis revenir vers le bâtiment voyageur pour emprunter la passerelle donnant accès au quai central, qui dessert les 2 voies intérieures de la ligne Paris Montparnasse – Versailles. Mais les nouveaux accès au souterrain, accessibles aux UFR et poussettes, seront-ils prêts à temps ?

Un escalier est prévu pour atteindre le quai extérieur du sens Paris – province, mais pas celui du sens province – Paris... Est-ce un oubli ? Mais non voyons, ce n'est que de l'équité : quand les quais extérieurs seront en service (certains soirs, pour cause de travaux sur les voies intérieures), ce sont les Clamartois qui devront faire à l'envers le chemin quotidien des Vanvéens pour accéder à leur train vers Paris à partir de la rue du Clos Montholon (qui longe les voies au Nord).

On a appris aussi que la tête du quai sera repoussée de 45 m vers Paris pour laisser place au chantier du GPE. Souhaitons que ce ne soit que provisoire, car cela rallonge d'autant la correspondance avec la ligne 15, qui serait sinon exemplaire.

Ça cale



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 : Marc Pélissier
Comité de rédaction :
Jacques Scornaux (rédacteur en chef),
Camille Lalande, Bernard Gobitz
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Les grands défis d'EOLE

Le prolongement du RER E à l'ouest (nommé EOLE) est un des grands projets de la SNCF en Ile-de-France. Relancé en 2010 par un débat public, les études ont été menées à bon rythme puisque la déclaration d'utilité publique a été obtenue début 2013 et l'avant-projet validé début 2014. Mais le bouclage du financement (3,8 Md€) a été bien plus long que prévu. Le protocole-cadre vient à peine d'être signé, ainsi que la convention de financement pour la poursuite des travaux déjà ébauchés (400 M€).

Le plus dur reste à venir. D'abord annoncer le calendrier actualisé, puisque celui adopté en 2014 n'est manifestement plus crédible. Un prolongement du RER E à Nanterre fin 2022 et fin 2024 à Mantes apparaît désormais comme un planning ambitieux... Le projet ne manque pas de difficultés techniques, avec notamment la gare à créer sous le CNIT à la Défense ou celle de Porte Maillot. Celle-ci, coincée entre la ligne 1 du métro, le RER C et les parkings du Palais des Congrès, est particulièrement complexe car elle doit aussi prendre en compte les attentes de la RATP et les projets récents de la ville de Paris, avec notamment la connexion au tramway T3b prolongé.

Par ailleurs, le matériel roulant doit aussi être au rendez-vous, ce qui n'est pas gagné : l'appel d'offres « RER NG » initié en 2011, n'est toujours pas attribué et le planning est tendu pour avoir au moins 25 rames pour le prolongement à Nanterre. Ensuite il est prévu de remplacer les VB2N de la ligne J5 et les MI2N de la ligne E actuelle. Mais il y a aussi des besoins urgents sur le RER D. Il va donc falloir arbitrer les priorités.

La mise au point du nouveau système de signalisation NEXTEO, fourni par Siemens, doit permettre de diminuer l'intervalle entre les trains dans le tronçon le plus chargé (Nanterre-Pantin). Inspiré des systèmes à cantonnement mobile qui existent sur les métros modernes, il faut espérer que les performances attendues seront au rendez-vous et permettront un déploiement sur d'autres lignes RER.

In fine, la réussite d'EOLE se mesurera à sa fiabilité. Sachant que, malgré les travaux, il restera des portions de voies saturées à l'Est (pont de Nogent), comme à l'Ouest (cohabitation avec les trains normands), on peut avoir quelques craintes sur la « robustesse » de l'ensemble.

Enfin, EOLE aura certes un rôle de désaturation et d'alternative au RER A mais il faut prendre garde à ce que sa construction ne soit pas interprétée par certains élus et milieux économiques comme une incitation à accroître encore la concentration de bureaux dans l'ouest parisien. Même avec EOLE, la question du déséquilibre est-ouest, qui a de lourds impacts sur les déplacements, reste totalement d'actualité.

Marc Pélissier



Rame Francilien en gare de Luzarches (© Marc Debrincat)

[DOSSIER] Plan des « 700 trains » : entre volontarisme et réalité (p.2)

Plan de restructuration des bus parisiens : lancement de la concertation à l'automne

La Commission Extra-Municipale des Déplacements du 1er juillet, présidée par Christophe Najdovski, maire-adjoint de Paris chargé des transports, de la voirie, des déplacements et de l'espace public, a été consacrée au lancement de la concertation sur le Plan de restructuration des bus parisiens à mettre en place d'ici 2018 et depuis longtemps attendu. Le réseau d'une soixantaine de lignes n'a pour l'essentiel pas évolué depuis plus d'un demi-siècle et n'est plus adapté à la carte actuelle de l'habitat et de l'emploi dans la capitale, ni aux exigences que crée l'incitation à utiliser les transports en commun.

Quelques idées générales énoncées lors de cette réunion :

- Le réseau est marqué par une forte concentration dans le centre – jusqu'à 11 lignes, qui forcément se gênent, sur certains tronçons de la rue de Rivoli dans un sens, du quai de la Mégisserie dans l'autre – et au contraire une desserte insuffisante de certains quartiers périphériques (13e, 16e, 19e, 20e par exemple), où l'offre n'est plus adaptée au développement de l'urbanisation. Il convient donc d'opérer un rééquilibrage.

- La capitale n'est plus isolée derrière son périphérique : le développement du Grand Paris va changer la donne et créer de nouveaux besoins.

- La piétonisation des quais rive droite dans le centre amène à rechercher une compensation en matière d'offre.

- Le réseau doit s'articuler autour de cinq grands pôles : Montparnasse, Saint-Lazare-Opéra, gares du Nord et de l'Est, gares de Lyon et d'Austerlitz, Châtelet.

- Un transport en commun en site protégé, dit « tramway des gares », doit relier les quatre premiers pôles cités.

Ce plan doit être également compatible avec les plans « piéton » et « vélo », qui ont fait l'objet de nombreuses réunions de concertation au cours du printemps. C'est parfaitement possible si l'on s'accorde à donner toute la place qu'ils méritent aux modes de déplacement les mieux adaptés à la ville que sont la marche, la bicyclette et les transports collectifs. Celui qui l'est moins, mais a colonisé la ville pendant des décennies, à savoir le mode individuel motorisé, doit céder de la place...

La concertation démarrera sous forme d'un Comité de pilotage où seront invités élus d'arrondissement et Conseils de quartiers, et de quatre ateliers en octobre où seront invitées à participer des associations à vocation générale comme l'AUT.

Quelles idées défendre ? Nous sommes preneurs de vos propositions ! Nos premières pistes de réflexion portent sur l'interconnexion Paris-banlieue, la lisibilité du réseau, la qualité d'accueil à assurer, l'amélioration des performances, la formation d'un corps municipal chargé de faire respecter les règles d'usage de la voirie, la liaison entre les gares, les dessertes fines de quartier.

Jean Macheras

Le plan présenté par Valérie Pécresse au conseil du STIF de juillet confirme l'objectif d'acheter ou de rénover 700 trains pour les lignes RER et Transilien d'ici 2021 (avec environ la moitié de trains neufs). S'il y a de vraies nouveautés qui s'ajoutent à des « coups partis », le volontarisme affiché se heurte à des difficultés techniques et à de longs délais demandés par la SNCF et la RATP sur certaines lignes.

LIGNES A, H, K, R ET U : DES DÉCISIONS DÉJÀ PRISES EN BONNE PARTIE

Pour ces 5 lignes, les décisions prises par la précédente majorité du STIF sont en cours de mise en œuvre : trains neufs Francilien sur la ligne K (Paris-Crépy) à partir de septembre 2016, idem sur la ligne H où l'équipement de la transversale Creil - Pontoise est prévu fin 2016. Pour la ligne R (Gare de Lyon - Montereau / Montargis), la livraison de 42 rames Regio2N était prévue de septembre 2017 à octobre 2018 mais semble avoir pris un peu de retard... S'agissant de la ligne A du RER, les livraisons de rames MI09 se poursuivent jusqu'à mi-2017 (24 rames restantes sur 140) comme prévu initialement. La nouveauté introduite par la décision du STIF porte sur la rénovation des 43 rames MI2N d'ici 2021. Sont prévus : changement des sièges, pelliculage, modification de l'éclairage et ajout de la vidéo-protection. Enfin sur la ligne U (La Verrière - La Défense), la rénovation des 18 Z2N qui y sont affectées se termine cette année et il n'est pas prévu de nouveaux trains avant 2028.



Rame Regio2N (© M. Debrincat)

LIGNE N : DÉSACCORD STIF / SNCF

Le réseau banlieue de Montparnasse est équipé quasi exclusivement de rames tractées VB2N qui ont été rénovées entre 2002 et 2007 mais vont dépasser les 40 ans d'âge moyen. Le STIF préconise leur remplacement par 80 rames Regio2N, adaptées aux quais de 55 cm de haut (standard européen) qui équipent la grande majorité des gares. Leur livraison serait possible à partir de 2019-2020. Du côté de la SNCF, on milite pour un futur matériel à plancher haut, qui ne serait livré que vers 2026 et nécessiterait de longs et coûteux rehaussements de quais.

LIGNE E : 100 % DE TRAINS NEUFS ?

Dès octobre 2011, le STIF avait demandé à la SNCF de lancer un appel d'offres pour acheter des nouveaux trains nommés « RER NG » destinés en priorité au RER E prolongé. Mi-2016, ces trains ne sont toujours pas commandés car deux appels d'offres ont été déclarés infructueux et le troisième est en cours. C'est à se demander si la SNCF est encore capable d'acheter des trains !

Heureusement pour la SNCF, le prolongement du RER E à l'ouest a pris du retard car il n'aurait pas été possible d'avoir assez de trains supplémentaires pour exploiter le RER E prolongé à Nanterre fin 2020... Pour fin 2022, c'est possible. Mais au-delà du remplacement des VB2N circulant sur la branche J5 (Mantes par Poissy), qui sera reprise par le RER E, la question du remplacement des 53 MI2N du RER E actuel se pose. La SNCF juge que des trains neufs sont indispensables pour son futur système de signalisation NEXTEO mais cette position est contestée par certains spécialistes. Surtout, faute de point de chute pour ces rames sur une autre ligne, on risque de se retrouver à mettre à la casse prématurément les MI2N pour les remplacer par des trains certes neufs mais qui auront 10 à 20% de places assises en moins. Ennuyeux.

LIGNES B ET D : ÇA COINCÉ

L'objectif politique de recevoir des trains neufs sur la ligne B dès 2018 n'est plus d'actualité : la seule solution pour tenter d'y arriver était d'acheter des trains de type MI2N comme sur la ligne A. Or, outre des problèmes de longueur et de hauteur, c'est surtout en largeur que ça poserait problème, notamment pour la lacune horizontale dans les gares en courbe, qui serait pire qu'actuellement. Donc il faut concevoir un nouveau matériel pour lequel la RATP prévoit un début de livraison en 2025 ! En attendant, alors que la rénovation des 117 MI79 est enfin terminée, celle des MI84 (un quart du parc) devrait enfin être lancée. Nous militons pour qu'elle ne soit pas au rabais mais comporte notamment une ventilation réfrigérée (qui fonctionne) et des plans de lignes dynamiques.

La situation du RER D est encore plus complexe. Les derniers petits gris (Z5300) qui circulent encore en navette entre Juvisy et Melun seront retirés vers 2018 (avec plusieurs années de retard sur les engagements initiaux de la SNCF) mais les Z2N, avec leur faible nombre de portes, sont de plus en plus inadaptées aux flux du RER D. Le déploiement de RER NG est envisagé à partir de 2021, mais il n'est toujours pas sûr que ce matériel soit compatible avec la desserte de quais bas, encore majoritaires au sud de la ligne. Dès lors, l'hypothèse de mettre des trains neufs à plancher bas sur Corbeil - Melun et Juvisy - Malesherbes aurait une certaine logique, mais avec le gros inconvénient de créer des ruptures de charge à Corbeil ou Juvisy. Les

questions de desserte, d'infrastructure et de matériel roulant étant fortement imbriquées, il est important qu'une concertation publique puisse avoir lieu avant toute décision qui engagera l'avenir, comme voté par le conseil du STIF d'octobre 2015.

LIGNE C : PAS PRIORITAIRE

Pas de trains neufs prévus pour le RER C, mais la poursuite des rénovations : aux 117 rames en cours de traitement, devraient s'ajouter les 54 rames Z20900 (aux sièges rouges). Reste que la SNCF propose une rénovation étalée de 2019 à 2023, tandis que le STIF demande que tout soit fini d'ici fin 2021, ce qui paraît plus raisonnable. Néanmoins le principal enjeu pour la ligne C est d'obtenir davantage de rames, notamment pour pouvoir allonger la pointe du soir vers l'Essonne qui se termine trop tôt.

LIGNE P : TRAVAUX PRÉALABLES NÉCESSAIRES

La ligne P est composée de différentes branches aux matériels différents : celles de Coulommiers et Meaux ont été équipées en grande partie de rames Francilien, celle de Château-Thierry utilise des rames Z2N, celle de Provins des AGC, ainsi que celle de La Ferté-Milon (sauf pour les trains qui vont jusqu'à Paris). La décision d'électrifier la ligne de Provins, véritable serpent de mer qui semble enfin financé, permettra d'y affecter des rames Francilien, plus capacitaires et compatibles avec un arrêt dans une gare du RER E en termes de hauteur de plancher. Mais pas avant 2020. En revanche, l'électrification de Trilport - La Ferté Milon est remise à plus tard, mais cet axe récupérerait 14 AGC venant de la branche Provins. Enfin, il est prévu une « rénovation commerciale » des 16 Z2N circulant sur l'axe de Château-Thierry entre 2018 et 2021. Il faudrait s'assurer de la plus-value apportée aux usagers.

TÉMOINS DE LIGNE

Les constats que l'AUT reçoit régulièrement des « témoins de ligne » et qu'elle transmet à la RATP et au STIF sont pour la plupart riches d'enseignements. Même si les réponses reçues de la RATP ne sont pas toutes satisfaisantes, nombre d'entre elles nous informent qu'une action correctrice a été, ou sera prochainement mise en œuvre, ce qui peut être ensuite vérifié sur le terrain (nouveau plan à jour, meilleure information, meilleure signalétique, élimination d'un bug informatique, etc.).

Prochains évènements : diffusion du Bilan 2015 et une réunion « témoins de Ligne » qui se tiendra dans les locaux de La maison de la RATP le 29 septembre prochain.

Contribuez à rendre nos transports publics plus agréables au quotidien : REJOIGNEZ LES TÉMOINS DE LIGNE, par simple inscription sur le site de l'AUT (www.aut-idf.org, onglet « Témoins de ligne »).



Intérieur d'une rame Francilien (© Wikipedia)

LIGNES L ET J : VERS UNE UNIFORMISATION DU PARC ?

Sur le réseau Saint-Lazare, on trouve actuellement 74 anciennes rames Z6400, 43 trains composés de voitures à 2 niveaux tractées (VB2N) et 55 rames neuves Francilien. A quoi s'ajoutent 27 autres rames Francilien déjà commandées et à livrer d'ici mi-2018. On s'oriente vers une généralisation de ce type de matériel (sauf St-Germain GC - Noisy-le-Roi qui sera assuré en tram-train dans le cadre de son prolongement), avec néanmoins une question importante : est-ce bien adapté en terme de capacité pour les trajets les plus longs, notamment sur J6 (Mantes par Conflans et Gisors - Pontoise) ? En effet, le remplacement des VB2N par des rames Francilien aboutirait à une perte d'environ 100 places assises par train. Dans un contexte où la fréquentation est en hausse constante du fait de l'urbanisation en grande couronne et compte tenu de la difficulté à ajouter des trains aux heures de pointe, il convient de bien prendre en compte cet enjeu avant de faire un choix pour les 40 années à venir.

UN FINANCEMENT ENCORE FLOU

Bien que le remplacement des trains soit déjà engagé, le programme présenté constitue un investissement supplémentaire en matériel roulant de l'ordre de 6,5 Md€ d'ici 2025. Ce à quoi il faut ajouter plusieurs centaines de millions en adaptations des infrastructures (quais à raboter ou rehausser, sous-station électrique à créer) et aussi en adaptations des ateliers de maintenance, car les nouveaux trains nécessitent des accès en toiture qui n'existaient pas jusqu'alors. Le STIF peut augmenter sa dette ou faire appel à des financements innovants mais il faudra bien rembourser in fine. Sans recettes nouvelles, cela se traduirait par des hausses tarifaires annuelles de 6 à 7 % à partir de 2022...

CONCLUSION

Le plan des « 700 trains » aura sans nul doute des effets bénéfiques à moyen terme sur les conditions de transport. Cela suppose néanmoins aussi des progrès côté SNCF en matière de maintenance (par exemple, les AGC relativement récents ont une fiabilité insuffisante sur Paris Est alors qu'ils posent peu de problèmes ailleurs). Il ne faudrait pas pour autant délaisser les autres aspects qui participent à un service de qualité (état des infrastructures, grilles horaires attractives, méthodes d'exploitation, etc.).

Marc Pélissier

L'AUT en action



BUS T ZEN 5

L'AUT a formulé un avis favorable dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Choisy-le-Roi et Paris, qui améliorera la desserte des communes d'Ivry, Vitry et Choisy et les reliera mieux à Paris. Il conviendrait toutefois que cette ligne aille plus loin que la Bibliothèque François-Mitterrand. Ce terminus ne permet pas une diffusion suffisante des voyageurs provenant de la banlieue : il n'offre des correspondances qu'avec le RER C, la ligne 14 du métro et le tramway T3a.

Or une saturation se fait déjà sentir sur certains tronçons de ces trois lignes. En outre, la ligne C et le T3a ne desservent aucun des secteurs d'activité majeurs de Paris, et le taux de charge de la ligne 14, déjà très élevé dans le tronçon central entre Bibliothèque et Saint-Lazare, s'accroîtra encore quand elle sera prolongée au nord et au sud.

C'est pourquoi l'AUT préconise de reporter le terminus du T Zen 5 à la station Quai de la Gare de la ligne 6, afin de donner un second accès au métro. L'espace disponible sous le viaduc du métro permet d'aménager un terminus dans de meilleures conditions. Dans une seconde étape, il conviendrait d'amener le T Zen 5 à la gare d'Austerlitz (correspondance avec les lignes de métro 5 et 10) et au pôle multimodal de la gare de Lyon.

GARE DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY

L'AUT a formulé un avis dans le cadre de la concertation relative à cette gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Celle-ci se justifie par les importants projets d'urbanisation dans ce secteur et par le maillage avec le futur BHNS Altival et d'autres lignes de bus.

Il est nécessaire de mailler le RER E et la ligne P du Transilien avec le GPE, mais l'emplacement retenu est discutable : l'arrêt de tous les RER E à la nouvelle gare allongera encore le temps de parcours des usagers de la branche Tournan, que la multiplication des arrêts à Rosa-Parks, Pantin et Noisy-le-Sec a déjà dégradé. Du fait de la capacité limitée des deux voies de la section Nogent-sur-Marne - Villiers-sur-Marne, l'arrêt des lignes E et P à Bry-Villiers-Champigny sera source d'irrégularité. Des travaux onéreux s'imposeront sur ce tronçon pour améliorer l'exploitation, qui restera malgré tout délicate.

C'est pourquoi nous suggérons une autre solution pour assurer ce maillage : la création d'une gare supplémentaire sur la ligne 15 à proximité

de la gare de Villiers-sur-Marne, que desservent tous les trains du RER E. Quel que soit l'emplacement de la gare de correspondance, sa réalisation doit être intégralement à la charge de la Société du Grand Paris, comme le Conseil du STIF l'a demandé.

CDG EXPRESS

L'AUT, qui a diffusé un avis dans le cadre de l'enquête publique complémentaire sur ce projet, considère qu'il se justifie pour les raisons suivantes : une liaison de qualité entre la capitale et son principal aéroport est un enjeu pour le tourisme et l'attractivité économique régionale ; le RER B, même amélioré, ne sera jamais bien adapté aux besoins spécifiques des voyageurs aériens ; le projet permettra un report modal limitant les déplacements en taxi et en voiture particulière entre Roissy et Paris.

Cet avis favorable est assorti des réserves suivantes :

- L'AUT regrette que ses propositions relatives à un projet moins coûteux n'aient pas été étudiées. SNCF Réseau étant l'un des maîtres d'ouvrage du CDG Express, on peut craindre qu'une part de ses ressources y soit consacrée, au détriment de la modernisation indispensable du réseau francilien. En effet, le tarif élevé du CDG Express et la taxe sur les billets d'avion ne suffiront pas à couvrir les coûts de construction et d'exploitation de la ligne ;

- L'AUT déplore le déficit prévu du bilan d'exploitation du CDG Express, dû à l'existence d'un projet concurrent, la ligne 17 du Grand Paris Express. Il serait souhaitable que l'Etat procède à un arbitrage entre ces deux projets au profit du CDG Express pour éviter un doublon ruineux ;

- les personnes travaillant sur la plate-forme aéroportuaire devraient bénéficier de tarifs préférentiels sur le CDG Express, les entreprises présentes sur le site étant invitées à compenser le manque à gagner induit ;

- le CDG Express devrait avoir un léger effet de décharge du RER B, mais ne peut être accepté que s'il n'a pas d'effets négatifs sur le fonctionnement de celui-ci ;

- il est indispensable de réaliser, avant la mise en service du CDG Express, la liaison piétonne souterraine directe entre gare de l'Est, Magenta et gare du Nord ;

- la possibilité d'ajouter un arrêt de CDG Express à La Plaine-Stade de France doit être préservée.

PIÉTONISATION DE LA VOIE GEORGES-POMPIDOU

L'AUT a déposé un avis dans le cadre de cette enquête publique. La reconquête des berges dans les 1er et 4ème arrondissements est pour nous indispensable. Une grande majorité des Parisiens approuve ce projet, même si les fermetures de voies aux voitures suscitent toujours une objection : le report de circulation qui en résulte ne va-t-il pas provoquer une « thrombose » ? Il est possible que des problèmes se posent les premières semaines, mais l'expérience montre qu'ensuite la circulation s'adapte. La reconquête de la rive gauche et les suppressions de files au profit de sites propres bus ou tramway n'ont pas provoqué la catastrophe annoncée. Simultanément, il faut faciliter l'usage des modes de déplacement les mieux adaptés à la ville : marche, vélo, transports en commun et véhicules partagés. Nous préconisons de renforcer la priorité et la capacité du bus 72 et de le prolonger jusqu'au pont National (tram T3a) et dans un second temps, si justifié, d'envisager un tramway (un vrai, sur rails !), plus capacitaire et plus confortable qu'un bus.



LE NOUVEL ABRIBUS, ENCORE...

« L'Abribus », comme son nom l'indique, devrait nous abriter. Et bien non, il y pleut, il y vente... Les tableaux d'affichage en temps réel devraient nous informer. Et bien non ! Ils sont souvent HS ou en dehors du temps. Les plans de quartier devraient nous diriger. Et bien non ! Ils sont affichés à l'envers et nous indiquent une direction contraire (constaté dans plusieurs arrondissements de Paris, notamment le 18ème) et quand on remarque sur ce même plan la présence d'établissements ou d'institutions qui n'existent plus depuis plus de 20 ans, on s'interroge ! Le nouveau slogan de la RATP est « Demandez-nous la ville... RER, Métro, Bus, Tramway pour vous emmener où vous voulez ». Oui mais pas n'importe où et n'importe comment !

Dominique Bayle

... ET TOUJOURS !

A l'arrêt Saint-Placide, pour 4 bus, 3 places assises seulement. Deux ouvertures à l'arrière de l'abri, qui ne sont pas justifiées car le trottoir est large. Donc par temps de pluie et vent, on est trempé ! Il est vrai qu'un jour, un conducteur m'a dit avec humour « Mais Madame les abribus c'était avant ! Maintenant ce sont simplement des « arrêts de bus »... D'autre part, beaucoup d'arrêts n'ont toujours pas d'indication d'horaire... Combien d'années faudra-t-il pour finir les branchements ?

Klaudia Ferry

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2016 DE L'AUT

L'A.G. s'est tenue le samedi 16 avril au centre associatif rue du Moulin des Lapins. Le matin, nous avons traité la partie administrative : les rapports ont été approuvés par 95% des votants.

Chaque année, une partie du Conseil d'administration, qui compte 27 membres, est à renouveler. Cette année, nous avons 9 candidats pour 7 postes à pourvoir ; les 4 sortants ont été réélus et 3 nouveaux ont été élus : Jean-Claude Jurviller, Yannick Rault et Bernard Tournour. L'après-midi, nous avons reçu Gilles Dansart, journaliste et directeur de Mobilletter, lettre d'information sur les mobilités. Nous lui avons proposé « de poser un regard extérieur sur les transports franciliens ». Le Conseil d'administration qui a suivi a approuvé la candidature de Jean Macheras au Bureau directeur, dont il avait déjà fait partie il y a quelques années.

Le clou de cette A.G. était évidemment la « passation de pouvoirs » entre Camille Lalande, qui prend sa retraite bien méritée après 19 ans passés à l'AUT, et Isabelle Lebau qui lui succède dans ses fonctions.

Ça roule



VERS UN RETOUR DES TOILETTES EN GARE ?

Depuis 2006, la SNCF a fermé les toilettes dans les trains Transilien pour des raisons d'hygiène et surtout de sécurité, et les rames les plus récentes, comme les Francilien, en sont d'origine dépourvues. Dix ans plus tard, l'espoir renaît de disposer au moins de toilettes dans les gares, où elles avaient aussi disparu. Ces nouvelles toilettes sont automatiques et installées dans des petits bâtiments dédiés. Apparues d'abord dans certaines stations des RER B et D, comme Garges-Sarcelles, elles sont progressivement installées dans 24 des 46 gares de la ligne H du Transilien. Premiers soulagés, les usagers des gares de Domont, Enghien-les-Bains, Ermont-Eaubonne, Franconville-Plessis-Bouchard, Groslay, Monsoult-Maffliers et Sarcelles-Saint Brice.

La SNCF Transilien nous informe que « Ce dispositif fait partie du programme 2015-2021 de mise en accessibilité de 209 gares franciliennes pour les personnes à mobilité réduite, financé par le STIF à 50 %, la région à 25 % et la SNCF à 25 %. Dans les grandes gares parisiennes, il s'agit de relais toilettes gardiennés et dans les autres gares d'Ile-de-France, des toilettes avec contrat de maintenance, accessibles gratuitement avec un titre de transport valide. »

Selon Pierre-Louis Roy, secrétaire général de Gares & Connexions, « l'objectif est de développer les services dans l'ensemble des gares et du réseau SNCF. Notre volonté est de répondre aux attentes pratiques des clients, toujours plus demandeurs en termes de services. Et d'en faire des voyageurs plus heureux. » Acceptons-en l'augure...

BUS 72 : DAVANTAGE DE COULOIRS RÉSERVÉS ET PROLONGEMENT EN VUE

Divers tronçons de la ligne bénéficieront de nouveaux couloirs réservés : avenue de Versailles, avenue du président Kennedy, avenue de New York et cours la Reine. Le 72 devrait en outre être prolongé à Gare de Lyon en octobre prochain, en attendant peut-être d'atteindre les Terroirs de France...

CORRESPONDANCE RATÉE

A la gare de Viroflay Rive Gauche, il était techniquement possible d'établir une correspondance directe et courte, par un simple escalier, entre les quais SNCF et ceux du T6 prolongé, qui sont juste en dessous. Mais il paraît que c'était trop cher... Il faut donc monter sur la passerelle puis redescendre vers les quais du tramway...

CORRESPONDANCES EN VOIE D'ALLONGEMENT

A la porte de Clignancourt, les correspondances entre le métro et les bus de banlieue sont actuellement aisées, les stations terminus des bus étant proches des sorties du métro. Mais après le réaménagement du carrefour lié au prolongement du tram T3b, les terminus des bus seront implantés dans les rues avoisinantes, obligeant les voyageurs en correspondance à parcourir plus d'une centaine de mètres : le 137 et le 341 stationneront en effet rue Francis-de-Croisset et le 166 et le 255 avenue de la Porte de Clignancourt près de la rue René-Binet. Espérons au moins que le trajet soit bien fléché...

RACCORDEMENT BOITEUX

L'arrêt Colette-Besson sera pour un bon bout de temps encore le terminus provisoire du T3b, car le chantier du prolongement du tram Porte de La Chapelle se révèle complexe : le tiroir actuel n'est en effet pas compatible avec ce prolongement ! Sans doute était-il prévu que le tram reste sur le flanc sud du boulevard Ney (côté Paris). Mais il a été décidé ultérieurement de lui faire emprunter le milieu du boulevard, et il doit donc traverser la chaussée. Pourquoi ce zigzag ? Pour être certain que le tram soit gêné par les voitures et gêne celles-ci ?

RER C, GRAND MALADE CHRONIQUE

La journée du 19 juillet a été particulièrement pénible pour les malheureux usagers de cette ligne, du fait d'une accumulation d'incidents. A 9h20, un risque de rupture de rail près de Savigny-sur-Orge a nécessité une interruption des circulations dans le secteur, avant une reprise progressive du trafic. La vitesse des trains a dû être réduite jusqu'au lendemain matin. Vers 14h, une caténaire s'est affaissée au nord de Brétigny. La vitesse des trains a été limitée à 30 km/h sur un km, ralentissant les trains en direction de Dourdan et d'Etampes. A 15h30, un train de fret est tombé en panne sur les voies du RER C au sud de Juvisy et n'a pu être dégagé avant 21h30, impactant fortement la pointe du soir. Pendant 6 heures, il a fallu dévier les trains prévus sur la voie occupée et supprimer certains trains du RER C. A 17h25, une caténaire, dilatée par la chaleur, a touché la toiture d'un train vide et a été arrachée sur 200 mètres près de Bibliothèque François-Mitterrand. Toutes les circulations ont été interrompues dans ce secteur et dans les deux sens de circulation. Le trafic a repris aux alentours de 18h, mais la vitesse est restée limitée à 30 km/h le lendemain. Vers 18h, un aiguillage à Montigny-Beauchamp et deux autres à Saint-Quentin-en-Yvelines ont subi des dysfonctionnements. Par mesure de sécurité, aucun train n'a pu circuler sur ces aiguillages. Enfin, l'explosion d'un transformateur en Gare du Nord vers 18h30, à la suite d'un acte de malveillance, a provoqué l'arrêt des trains sur la branche nord de la ligne C.

Ça cale



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
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Des projets en mal de crédits

L'année 2016 a été l'occasion de boucler le financement de deux projets de transport francilien :

- Le prolongement du RER E à l'ouest (nommé EOLE), chiffré à 3,5 Md€, pour lequel la participation de la ville de Paris a été votée en septembre, celle des Hauts-de-Seine en octobre.

- L'électrification de la ligne Gretz - Troyes et de la branche Provins, véritable serpent de mer depuis plus de 15 ans, est désormais financée pour une première phase chiffrée à 179 M€ sur un total de 320 M€.

Pour autant, ces bonnes nouvelles ne doivent pas occulter que d'autres projets ont besoin rapidement de crédits pour ne pas prendre du retard. C'est l'un des enjeux de la revoyure du contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 actuellement en cours. En effet, comme nous l'avions craint, plusieurs projets sont sous-dotés financièrement, et d'autres prévoient une part du « bloc local » - c'est-à-dire essentiellement les conseils départementaux - qui est contestée. Les cas qui apparaissent les plus urgents sont :

- le tram-train Massy-Evry (TTME, futur T12), dont les travaux ont commencé mais qui ne dispose pour le moment que de 72 M€ sur 526 M€ ! Sans argent frais dans les prochaines semaines, la mise en service prévue en 2020 sera fortement compromise. Or, le département de l'Essonne conteste la part de 15 % qui lui est demandée. De plus, il est urgent que SNCF Réseau fasse avancer les études du prolongement de ce tram-train à Versailles, pour pouvoir le réaliser dans la continuité de la première phase.

- le prolongement du tramway T1 à Val-de-Fon-tenay, en admettant qu'un compromis sur le tracé à Noisy-le-Sec soit enfin trouvé, il faudra alors que tout le monde s'accorde sur la répartition des 500 M€ nécessaires, sachant que le CPER n'a prévu que 400 M€, dont 100 M€ du département de la Seine-Saint-Denis qui dit ne pas être en mesure de les sortir...

- le tramway T9, Paris - Orly-Ville, qui remplacera la ligne 183, dispose de 40 M€, ce qui a permis de démarrer les travaux préparatoires, mais il nécessite en tout 404 M€ alors qu'il est doté de 300 M€ au CPER.

- la tangentielle Ouest (phase 1) entre Saint-Cyr et Saint-Germain (TGO, futur T13) a enfin vu ses travaux démarrer cet automne, une décision récente permettant d'engager 139 M€. Il reste toutefois à financer le solde alors que le CPER prévoit 283 M€ pour une opération chiffrée à 329 M€.

On peut ajouter à cette liste la phase 2 de la tangentielle Nord, de Sartrouville à Epinay-sur-Seine et du Bourget à Noisy-le-Sec, qui est techniquement prête à entrer en phase travaux mais qui n'est visiblement plus une priorité politique.

Alors qu'on a trouvé des centaines de millions par an pour financer le passe Navigo à tarif unique, il serait incompréhensible que des projets attendus de longue date en banlieue soient « plantés » faute de financement.

Marc Pélissier



Place de l'Opéra (© Jean Macheras)

[DOSSIER] Restructuration du réseau de bus parisiens : quelques réflexions (p.2)

Une cure de jouvence pour les bus franciliens ?

« La révolution des transports, que j'ai engagée en Île-de-France, passe aussi par une offre de bus qui doit répondre au plus près des besoins des usagers. Vous êtes aujourd'hui près de 3 millions à utiliser le bus chaque jour dans notre région. Je veux vous faire gagner du temps dans vos déplacements. Cela passe par un bond qualitatif de l'offre de plus de lignes, des plages horaires de service plus étalées, plus de régularité, de confort, de sécurité, des correspondances plus rapides, tout en étant exigeant pour l'environnement et votre santé... ». Ces mots de la présidente de la Région, Valérie Pécresse, introduisaient l'annonce du lancement d'une consultation régionale sur l'opération de rénovation dite Grand Paris des Bus. La consultation, qui s'est tenue entre le 5 octobre et le 5 novembre (un peu court !), a pris la forme d'avis et de cahiers d'acteurs à déposer sur un site Internet, de réunions publiques et d'un séminaire avec deux ateliers qui s'est tenu le 18 octobre. Saluons la décision d'avoir fait cette consultation dans le même temps que celle sur la restructuration des bus parisiens (voir page suivante), l'une appuyant l'autre. Chacune se concrétisera par un plan qui sera présenté fin 2016/début 2017.

Les bus et cars de l'Île-de-France, ce sont 1500 lignes (17,5% RATP, 82,5% cars privés Optile) avec 10 000 arrêts, mobilisant 9000 véhicules. Si important qu'il soit, ce réseau a besoin d'être adapté pour gagner encore de la clientèle : en grande couronne, seuls 29 % des habitants utilisent les transports en commun, faute d'offre. Six grands

objectifs sont mis en avant par Le Grand Paris des bus :

- Création de nouvelles lignes ou de renforcements de lignes entre la grande couronne, la petite couronne et Paris ;
- Amélioration de la fréquence (offre plus forte en heures de pointe et plus homogène aux heures creuses, en soirée et le week-end), ou encore une meilleure coordination pour assurer les correspondances avec le réseau ferré ;
- Réseau régional plus lisible pour encourager l'usage du bus ;
- Amélioration du confort des véhicules et développement de services innovants ;
- Réseau de bus plus respectueux de l'environnement ;
- Aménagements assurant la régularité des bus et le respect des horaires (voirie, couloirs de bus, pôles d'échange et terminus...).

On ne peut qu'acquiescer à ce programme... avec une réserve sur l'intérêt d'une (très coûteuse) « accélération de la transition énergétique du parc de véhicules ». On pourrait ajouter l'amélioration de l'intermodalité (gares, Véligo) et de l'accueil (abris voyageurs). Et on aurait aimé que les investissements routiers annoncés par la présidente, qui vont créer de nouveaux aspirateurs à voitures et donc générer à terme de nouveaux problèmes, aillent plutôt aux bus : car il reste à dégager les importants moyens financiers nécessaires pour réaliser au moins en partie ces beaux objectifs.

James Narache

Simultanément à la modernisation du réseau de surface francilien lancée par Valérie Pécresse, le réseau de bus de Paris intramuros, qui a peu évolué depuis sept décennies, va être assez profondément remanié, avec un « big bang » prévu en septembre 2018. Le STIF, la mairie de Paris et la RATP ont présenté un projet détaillé consultable sur le site <http://paris.grand-paris-des-bus.fr>. Le public a été invité à donner son avis à travers quatre ateliers participatifs, des interventions sur le site et des cahiers d'acteurs. L'AUT rédigera le sien. On trouvera ci-après quelques réflexions préalables, qui ne prétendent pas traiter ce sujet complexe de manière exhaustive.

Dans le document « GRAND PARIS DES BUS : un nouveau réseau de bus pour Paris », le STIF, la mairie de Paris et la RATP font état en introduction de 7 objectifs :

- 1) Réduire le nombre de lignes en superposition
- 2) Dédensifier l'hypercentre (rééquilibrer)
- 3) Réduire les points durs de voirie et de circulation
- 4) Augmenter la couverture spatiale des quartiers moins bien desservis et créer de nouvelles liaisons entre les quartiers
- 5) Augmenter la couverture spatiale en améliorant le lien Paris - communes périphériques et la desserte des deux bois
- 6) Accroître l'efficacité des lignes de bus : régularité et capacité
- 7) Améliorer les correspondances bus-bus.

Cela se traduit par un remaniement important du réseau (les 2/3 des lignes à deux chiffres - c'est-à-dire essentiellement parisiennes - sont touchées) :

- 22 lignes sont fortement impactées, soit par fusion entre deux lignes (20+53, 21+81), soit par des modifications importantes de leur desserte (24, 28, 30, 47, 48, 61, 65, 66, 67, 69, 72, 75, 83, 85, 86, 87, 91, 92),
- 20 lignes subissent des modifications locales,
- enfin, une ligne nouvelle est prévue à l'est : la 71 qui joindra la porte de la Villette à la gare d'Austerlitz.



Bus 83 bd de Port Royal (© Marc Debrincat)

MAILLAGE DU RÉSEAU : « GRANDES TRAVERSANTES » ET AUTRES

Le réseau de bus parisien comporte actuellement cinq grandes « traversantes » joignant deux portes de Paris : 54, 56, 57, 62, 95. Le projet en crée trois nouvelles, par fusion de deux lignes ou absorption d'un tronçon d'une ligne par une autre. Ce sont :

- la 20 (porte d'Asnières – porte des Lilas), par absorption de la 53
- la 21 (porte de Saint-Ouen – porte de Gentilly), par absorption de la 81
- la 92 (porte de Champerret - porte d'Orléans), qui se substitue à la 28 sur le tronçon Montparnasse - porte d'Orléans.

Les avantages sont une réduction des ruptures de charge, une amélioration de la lisibilité du réseau, un allègement des troncs communs, enfin un renforcement du maillage avec la rocade tramway, voire avec des pôles bus Paris-banlieue aux portes. Mais l'intérêt en est conditionné par plusieurs impératifs, qui valent

aussi pour les autres grandes lignes, qu'elles soient de pôle à pôle ou de rocade (notamment 62, 26, 60, les trois lignes les plus chargées) : fluidité de la circulation (aménagement de la voirie en conséquence) ; pas de services partiels ; itinéraire le moins tortueux possible ; fortes fréquences (moins de 5 minutes en heure de pointe, 10 minutes en heure creuse). La ville de Paris et la RATP sont-elles en mesure d'y satisfaire ? On peut en douter.

La restructuration touche malheureusement peu l'interconnexion Paris - banlieue : seules 4 lignes à trois chiffres (163, 166, 201, 325) voient leur pénétration dans Paris modifiée ; 3 lignes parisiennes (66, 69, 84) sont prolongées en banlieue, et pour 5 autres on annonce « un prolongement possible » vers des extensions futures : Grand Paris Express, T1, M11. Dans un dossier à ce sujet remis en 2014 à la Ville, l'AUT proposait de prolonger un certain nombre de lignes de banlieue jusqu'à des nœuds de métro dans Paris. Cela vaut aussi pour les futures liaisons « à haut niveau de service » comme le T'Zen 5 qui reliera Choisy-le-Roi au 13^e arrondissement : plutôt que de déposer paresseusement ses voyageurs Val-de-marnais à BFM, il conviendrait de prolonger la ligne jusqu'à la station de métro Quai de la Gare, voire jusqu'aux pôles gare d'Austerlitz et Gare de Lyon.

Pourquoi un « bus des gares » censé préfigurer un tramway ? Le 91 actuel (Montparnasse-Austerlitz-Lyon-Bastille) est déjà chargé et irrégulier. Le prolonger jusqu'aux gares de l'Est et Nord n'a aucun sens : personne ne l'utilisera de bout en bout et sa régularité sera extrêmement douteuse. Il serait préférable de transférer le terminus du 91 à Bercy, le faisant ainsi desservir quatre gares, et de prolonger le 65 (porte de la Chapelle – gare de Lyon) à Bercy ou Austerlitz plutôt que de le raccourcir à gare de l'Est. Par ailleurs, la liaison directe entre les gares Montparnasse et Nord/Est n'est toujours pas assurée en bus, et celle entre Bercy-Lyon-Austerlitz et Saint-Lazare disparaît avec le raccourcissement du 24 ! La desserte des gares, telle que prévue par le projet, doit être totalement revue.

Osons une réflexion quelque peu sacrilège : les minibus de desserte fine de quartier dits « Traverses » coûtent cher à la personne transportée. Ils pallient une déficience qu'on pourrait combler, sinon par le réseau de bus classique, par une formule de « chèque taxi » s'appuyant sur un conventionnement avec des sociétés de taxis. Rappelons que pour la FNAUT, les taxis devraient être considérés comme un complément des transports collectifs, pris en charge à ce titre par l'autorité organisatrice qu'est le STIF.

LISIBILITÉ : PEUT MIEUX FAIRE

Si on veut inciter à utiliser le bus ne serait-ce que pour décharger le métro, il faut améliorer la lisibilité

du réseau : de nombreuses lignes ont des trajets aller et retour fortement dissociés (par exemple les 39, 58, 67, 69, 75, 85). Cela décourage les usagers occasionnels, qui en général ne savent pas où passent les lignes ne desservant pas leur quartier. Il convient de réassocier certains trajets aller-et-retour, et donc de réviser le plan de circulation.

Or cela ne va pas en s'arrangeant dans le projet qu'on nous présente. Ainsi, pour « désengorger » le tronc commun de la rue Lafayette (5 lignes de bus), on ferait parcourir au bus 32 une boucle avec une forte dissociation des trajets aller et retour. On ferait de même avec le bus 39 pour « désengorger » le tronc commun de la rue du Faubourg Saint-Martin entre Gare de l'Est et Magenta (5 lignes de bus). Ces deux problèmes seraient résolus en empruntant dans les deux sens les grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg, sur un large site protégé bus + vélos. Cela réduirait le nombre de files affectées à la circulation générale, mais est-il indispensable d'y maintenir sur 4 à 5 voies un flot de voitures ? Refuser de réduire la place des voitures mène à des compromis bâtarde. Le projet l'envisage sur le boulevard Saint-Germain, mais les maires des 5^e, 6^e et 7^e n'en veulent pas, alors que cela améliorerait considérablement le fonctionnement des bus 63 et 68.

Dans le 14^e arrondissement sud, un consensus s'est dégagé parmi les conseils de quartier et associations consultés pour aménager sur le tronçon sud de l'avenue du Général Leclerc une voie dans chaque sens réservée aux bus et vélos (4,80 m de large) et à ne laisser à la circulation générale qu'une voie dans chaque sens.

PARTAGE DE LA VOIRIE : OSONS !

Si on veut que les bus fonctionnent non seulement sur les grands axes mais aussi sur les rues de largeur moyenne et ce sans recourir à des parcours compliqués avec aller et retour fortement dissociés, il faut rechercher des solutions de partage intelligent de la voirie, qu'on voit de plus en plus ailleurs : Paris a pris du retard !

Et d'abord, des rues réservées aux transports collectifs, taxis, vélos et piétons : de nombreuses grandes villes européennes et françaises ont adopté ce type d'aménagement, qui facilite le trajet des bus et réassocie les deux sens (Paris ne l'a fait que sur deux courts tronçons : rues de la Monnaie et François Miron). Cela permettrait, par exemple, de faire passer les bus dans les deux sens rues des Écoles et Saint-Sulpice, si les Maires des 5^e, 6^e et 7^e le refusent boulevard

TÉMOINS DE LIGNE

Contribuez à rendre nos transports publics plus agréables au quotidien : REJOIGNEZ LES TÉMOINS DE LIGNE, par simple inscription sur le site de l'AUT (www.aut-idf.org, onglet « Témoins de ligne »).



Bus 62 rue de la convention (© Marc Debrincat)

Saint-Germain. De même, le 68 pourrait éviter de faire une boucle compliquée si les rues du Bac et des Pyramides lui étaient dédiées. Autre mesure : des sens uniques alternés par tronçons successifs, le bus disposant d'un couloir à contre-sens dans la direction interdite à la circulation générale. Cela permettrait au bus 62 de circuler de manière fluide sur l'axe Alésia - Vouillé - Convention.

On justifie la suppression du tronçon Saint-Lazare - Opéra des lignes 22 et 66 par « la libération d'un terminus à Opéra », alors que c'est là un pôle important de correspondances et d'attraction. Il faudrait plutôt reprendre l'aménagement de cette place et du secteur Haussmann-Saint Lazare, avec une vraie priorité aux bus, piétons, cyclistes, taxis.

Le « désengorgement » de troncs communs est invoqué pour supprimer leur desserte par certaines lignes. Or ces troncs communs ont des avantages : correspondances facilitées, choix multiples, incitation plus forte à protéger le parcours des bus. Ainsi, s'il est justifié de désengorger les troncs communs de la rue de Rivoli et du quai de la Mégisserie entre Louvre-Rivoli et Châtelet, empruntés par 11 lignes de bus, ce l'est moins sur d'autres tronçons où passent 5 lignes (Concorde - Madeleine, rue Lafayette, rue du Faubourg Saint-Martin).

DONNER ENVIE DE PRENDRE LE BUS

Ce n'est pas tout d'avoir des bus qui desservent bien tous les quartiers, qui ont une bonne fréquence et que l'on sait où les trouver. Le réseau doit être accueillant : cela implique des abris voyageurs dont l'implantation est optimisée en fonction des correspondances, qui ne sont pas disséminés alentour des gares et autres pôles et qui offrent un confort et une information bien meilleurs qu'aujourd'hui (protection contre les intempéries, places assises, plan du réseau). Cela implique aussi des bus confortables et réfrigérés durant l'été.

Cela implique enfin que leur fonctionnement soit fiable. Pour cela, il ne suffit pas de renforcer le réseau de voies réservées, il faut aussi les « sacrifier » et mettre en place des patrouilles municipales très visibles et mobiles, chargées de surveiller couloirs, abris voyageurs, bandes cyclables et trottoirs, et d'une manière générale de faire respecter les règles d'usage de la voirie.

S'ajoutant à la maîtrise complète par la Ville de la politique du stationnement, qui entrera en vigueur en janvier 2018 à Paris comme ailleurs, une réforme qui devrait s'appliquer dès janvier 2017 accorde à la maire de la capitale des pouvoirs fortement accrus en matière d'aménagement et d'utilisation de la voirie (la préfecture de police gardant certaines prérogatives) et de gestion des Agents de Surveillance de Paris : Madame la maire n'aura plus d'excuses à faire valoir si les bus roulent mal !

Jean Macheras

L'AUT en action



CONFORT CLIMATIQUE DES BUS : INTERVENTION AUPRÈS DU STIF

Dans un courrier adressé début août à Valérie Pécresse, Présidente du STIF, notre association a attiré son attention sur le confort climatique dans les bus franciliens. En période estivale, les usagers sont en effet souvent confrontés à des températures élevées qui augmentent la pénibilité de leurs déplacements. Or très peu de bus en Ile-de-France sont dotés de climatisation ou de ventilation réfrigérée, cette option ayant même été interdite dans les règles de subventionnement du STIF pour les bus OPTILE. Cette situation nous paraît tout à fait anormale. Alors qu'aujourd'hui la plupart des voitures sont équipées de climatisation, ne pas proposer un tel équipement pour les bus est de nature à dissuader les usagers de les emprunter. De nombreux réseaux dans des villes au climat comparable à celui de l'Ile-de-France sont dotés de bus réfrigérés (Lyon, Orléans, Rouen, etc...). C'est pourquoi nous souhaitons savoir quelles décisions Madame Pécresse compte prendre, en lien avec les transporteurs, pour remédier à cette situation. Cette action a fait l'objet de plusieurs reprises dans les médias : 20minutes.fr, Le Parisien, Mobilicités.

BUS PARISIENS : L'AUT A REÇU M. CHRISTOPHE NAJDovski

Le maire-adjoint de Paris chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public a été l'invité de la réunion des adhérents qui s'est tenue mercredi 5 octobre. Le thème principal était le plan de restructuration des bus parisiens, dit « Grand Paris des bus ». L'exposé par M. Najdovski des objectifs poursuivis et des modalités de l'opération a été suivi d'un échange avec la salle. De nombreuses questions ont été posées concernant l'intérêt des grandes « traversantes », les lignes longues, le partage de la voirie, la facilitation des correspondances, la « rocade des gares » etc., montrant combien l'équation à résoudre était complexe. L'AUT a participé par ailleurs aux quatre ateliers où le public était convié à s'exprimer, correspondant chacun à un quadrant géographique. Elle soumettra, comme il est proposé, un cahier d'acteur. Une réunion des adhérents parisiens est prévue sur le même

thème, ainsi que sur le dossier remis à la Ville de Paris traitant de l'intermodalité aux abords des gares, le 10 novembre.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE À LA TOUR TRIANGLE

Selon l'étude d'impact, le quartier du 15e arrondissement où serait implanté la tour est l'un « des mieux desservis en transport en commun avec 2 lignes de métro (12 et 8), le RER C, et 2 lignes de tramway (T2 et T3) ». En fait, si la ligne 12 et les trams T2 et T3 desservent effectivement la porte de Versailles, il n'en est pas de même des autres lignes citées. La station la plus proche de la ligne 8 du métro (Balard) est à 850 m de la tour, distance dissuasive pour la plupart des voyageurs. Quant à la station la plus proche du RER C (Pont du Garigliano), elle est à 1,5 km ! Dans les deux cas, un trajet complémentaire avec le tram T3a s'avère indispensable.

La ligne 12 permet d'accéder au centre de Paris dans de bonnes conditions, mais n'est pas apte à établir une relation avec la banlieue du fait de son terminus actuel à la Mairie d'Issy et il n'est malheureusement pas prévu de prolonger cette ligne vers le sud pour assurer une correspondance avec la ligne 15 du Grand Paris Express.

Quant au tram T3a qui, lui, passe à la porte de Versailles, il est déjà proche de la saturation sur plusieurs de ses tronçons. Le développement accéléré de l'urbanisation et des activités le long de son parcours (ministère de la Défense à Balard, nouveau quartier de la place de Rungis, opérations Seine Rive Gauche à Paris et Confluence à Ivry, opération Bercy-Charenton, etc...) accroîtront la demande de transport sur cet axe. Selon la RATP, il n'est plus possible d'augmenter la capacité de cette ligne en améliorant sa fréquence de passage ou en allongeant ses rames. L'AUT attire donc l'attention des décideurs sur la présence de l'emprise de la Petite Ceinture à proximité immédiate de celle du tram T3. Il convient impérativement non seulement de conserver dans son intégralité cette infrastructure aujourd'hui inexploitée, mais d'étudier dès maintenant la faisabilité d'un système de transport urbain qui offrira à la fois la capacité supplémentaire que le T3 sera incapable de fournir et la vitesse commerciale attractive permise par l'usage d'un site protégé.

VOYAGE À BESANÇON

Les 23 et 24 septembre, une douzaine de membres de l'AUT se sont rendus à Besançon pour y découvrir le récent réseau de tramways, composé de deux lignes partageant un long tronc commun, dont l'une se sépare pour desservir la gare. Le matériel est issu de l'entreprise espagnole CAF, mais fabriqué en France, à Bagnères-de-Bigorre (ancienne usine Soulé puis CFD). Ces rames assez légères et moins coûteuses que celles d'autres constructeurs nous ont laissé une excellente impression. Elles pourront être allongées en cas de besoin. Nous avons été reçus par nos collègues de l'AUTAB (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération de Besançon), qui nous ont offert le trajet en tram. Comme de coutume, le voyage a comporté une partie touristique, sous la conduite d'un guide local, avec lequel nous avons visité les quartiers anciens de la ville et bien sûr la célèbre citadelle construite par Vauban.



BUS ET ABRIBUS

Il faut payer un Passe Navigo 73 euros par mois pour des bus qui souvent s'arrêtent pour toutes sortes de raisons, bonnes ou mauvaises, obligeant les passagers à attendre un autre bus qui, éventuellement, leur permettrait de continuer leurs parcours.

Quelquefois, il faut prendre trois bus (de la même ligne...) pour faire un trajet complet. Les abribus sont toujours aussi nuls, sans aucune modification, etc.

Brigitte Hache

CAR MATINAL SUPPRIMÉ

Je demeure à Auteuil (78770) et je prenais tous les matins à 7h06 le car n°5 qui me déposait à la gare de Montfort l'Amaury. La semaine dernière, j'ai découvert que ce car n'existait plus et qu'avec les nouveaux horaires le premier car était à 7h43 à Auteuil centre. J'ai été très étonnée car à aucun moment la société TRANSEDEV n'a communiqué à ce sujet. J'ai téléphoné à cette entreprise afin d'avoir des explications sur ce manque de considération de l'usager (...). On m'a expliqué que « des études avaient montré que personne ne prenait le car de 7h06 », ce qui est bien sûr faux, et que l'information avait été communiquée aux communes et sur le site TRANSEDEV (c'est vrai que je vais consulter ce site tous les jours : je m'ennuie tellement que je n'ai que ça à faire). J'ai demandé comment je pouvais aller au travail puisque ce car est supprimé et mon interlocutrice m'a répondu « je n'ai pas de solution pour vous ». Mon temps de trajet est donc rallongé d'environ 20 minutes le matin et le soir, soit quatre heures de trajet supplémentaire par semaine. Cette situation met en péril le respect de ma ponctualité à mon travail, ce qui peut entraîner un licenciement si mes retards sont répétés.

Nahade Madoui

RÉORGANISATION DU RÉSEAU BUS PARISIEN

Une concertation doit être engagée cet automne à ce propos. Il est prévu d'alléger la desserte de l'hypercentre pour mieux couvrir la périphérie et assurer une meilleure lisibilité des lignes. Habitant la grande banlieue, mais me rendant fréquemment dans le centre de la Capitale, je n'ai jamais remarqué une sous-utilisation des lignes de l'hypercentre, bien au contraire. Nombreux sont les bus surchargés, un renforcement des fréquences ne serait pas un luxe. Dans le centre, on est loin de faire rouler des banquettes vides, ce qui n'est pas toujours vrai ailleurs dans la région Ile-de-France. L'amélioration du sort des uns ne doit pas avoir pour contrepartie une réduction du service offert aux autres. Le fait que, sur un segment particulièrement chargé, plusieurs lignes coexistent ne me semble pas anormal, et ne justifie pas une réduction des moyens. Sur la lisibilité des progrès peuvent être faits, notamment en permettant des trajets identiques à l'aller et au retour, mais cela dépend étroitement du plan de circulation. Pour mémoire, je rappelle que la mise à sens unique de certains axes a eu, en son temps, pour conséquence le raccourcissement et l'exclusion de certaines lignes de l'hypercentre (52, 53, 58, 73), voire leur disparition (48 pour partie, 49).

Francis Ledebt

Ça roule



ELECTRIFICATION GRETZ - TROYES ET PROVINS

Celle-ci semble enfin entrer dans une phase décisive : le protocole de financement des travaux a été signé le 13 septembre. Les travaux s'échelonnent jusqu'en 2022. Ce projet d'un montant total de 320 M€ sera financé par l'État, les conseils régionaux d'Ile-de-France et du Grand Est ainsi que par huit collectivités. Le chantier se déroulera en 2 phases principales : d'abord de Gretz à Nogent-sur-Seine puis de Nogent-sur-Seine à Troyes, avec une mise en service respectivement prévue en 2021 et en 2022. L'électrification s'accompagnera d'un renouvellement des matériels roulants en service sur la ligne. Le STIF investira dans l'achat de 24 rames Francilien neuves pour la branche Provins de la ligne P, ce qui permettra d'augmenter la capacité offerte.

LANCEMENT DE LA CONCERTATION SUR LE CÂBLE A

Tel est le nom désormais officiel du téléphérique qui reliera Créteil-Pointe du Lac à Villeneuve-Saint-Georges-Bois Matar via Limeil-Brevannes et Valenton, connu aussi sous le nom de Téléal. La lettre A indique que d'autres lignes de ce mode de transport accessible, confortable et respectueux de l'environnement sont envisagées à l'avenir. La concertation a eu lieu du 26 septembre au 28 octobre 2016. Porté par les collectivités locales, ce projet répond à un besoin de transports collectifs entre ces communes et désenclavera certains de leurs quartiers. Il assurera la liaison avec la ligne 8 du métro et, par l'intermédiaire de celle-ci, avec la ligne 15 du Grand Paris Express. La ligne s'étendra sur 4,5 km et la fréquentation journalière est estimée entre 6 000 et 14 000 utilisateurs.

VÉLIGO À MONTPARNASSE

C'est la première grande gare parisienne à accueillir, depuis le 28 septembre, ce service de stationnement de vélos en gares créé par le STIF pour inciter les voyageurs à utiliser leur vélo en complément des transports en commun. Cette consigne, située à l'intérieur du parking EFFIA Pasteur - Gare Paris-Montparnasse, permet d'accéder facilement au Hall 2 Pasteur (voies 1 à 24) ainsi qu'au Hall 3 Vaugirard (voies 25 à 28). Cette inauguration fait suite à celle de la gare Rosa-Parks (RER E) en février 2016. Cet espace sécurisé comprend 60 places accessibles 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 avec un passe Navigo en cours de validité. Mais le nombre de places ne se révélera-t-il pas rapidement trop faible ?

APPLI RATP

La nouvelle version de l'appli RATP sortie au début de l'été fait l'objet d'une pluie de critiques sur les forums et le Google Store : « On a fait d'une application facile, rapide et pratique un objet lourd, quasiment inutile et gourmand en data. Exit les fonctionnalités utiles telles que les favoris accessibles depuis la page d'accueil. Bienvenue aux pubs qui ennuient tout le monde ! Cette nouvelle version est même incapable d'afficher le temps d'attente du prochain bus ou RER. Bref cette appli ne répond plus aux réels besoins des Franciliens. Que l'on annule cette mise à jour et qu'on revienne en arrière ! (...) Les développeurs et les donneurs d'ordre qui rédigent le cahier des charges sont-ils conscients des réels besoins des voyageurs ? On peut en douter ! Le point fort de l'appli RATP était d'avoir accès à ses favoris horaires (bus, métro, RER) immédiatement sur la page d'accueil. La géolocalisation forcée est insupportable et inutile, et les favoris horaires sont bien planqués. »

Côté SNCF, c'est pareil, avec, quelques jours auparavant, la mise à jour, elle aussi catastrophique, de l'application SNCF Transilien, devenue « Mon Transilien ». On veut faire jeune et branché, mais on liquide la seule fonctionnalité utile aux voyageurs du quotidien, qui permettait d'avoir les horaires des prochains trains entre une gare X et une gare Y, remplacée par les 3 prochains trains passant dans une gare Z dans toutes les directions.

LES HALLES : LE NOUVEL ACCÈS ATTENDRA...

La mise en service de l'accès au RER et au métro depuis la place Marguerite de Navarre est retardée, car la structure qui devait surplomber les escalators a été jugée trop dangereuse, notamment en cas d'incendie, par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment. On s'est donc attelé à concevoir une nouvelle entrée... Plus de « béton de fibre », mais une structure en bois, plus classique et qui devrait passer les tests sans problème. L'inauguration, dont la date avait déjà été repoussée à la mi-décembre, est désormais annoncée pour le mois de mars 2017...

TRAVAUX IMPROMPTUS SUR LE RER C

Cinq semaines de travaux sur le RER C, du 17 octobre au 25 novembre, ont été programmées à la dernière minute, avec pour conséquence une offre divisée par deux en heures de pointe sur Etampes, Dourdan, St Quentin et Versailles par Massy. Les trains sont en outre ralentis, provoquant un allongement du temps de parcours de 4 à 6 minutes. Il serait apparu que des aiguillages devaient être remplacés d'urgence...

VILLENEUVE-LE-ROI - ORLY : TRAVAUX EN PANNE

Initialement prévu pour 2016, puis 2019, l'achèvement des travaux sur ce tronçon de la ligne Massy - Valenton sera finalement décalé à 2021, « faute de moyens humains » a annoncé la SNCF aux élus locaux lors d'une réunion le 20 septembre, provoquant la colère de ces derniers. Ce ne sera donc pas avant cette date que sera utilisé l'ouvrage d'art (terrier) déjà construit pour résoudre les conflits de circulation entre les RER (ligne C) et les TGV et que l'on pourra passer de 2 à 4 RER par heure entre Pont de Rungis et Massy.

Ça cale



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
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Bilan du PDU à mi-parcours

Si on parle beaucoup de qualité de l'air en Ile-de-France, on parle moins du Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui pourtant est fait pour la restaurer. Lancé en 2007, il attendra son approbation jusqu'au 19 juin 2014 : il devait s'aligner derrière le SDRIF, qui avait à se soumettre au Grand Paris. Peu importait que le PDU ait pour horizon 2020 et le Grand Paris Express 2030.

L'AUT manifestait une forte déception en 2011 devant la timidité de l'objectif en matière de transfert modal vers les modes actifs (marche, vélo) et surtout les transports collectifs. Rendre les TC plus attractifs, c'est justement le défi 2 du PDU. A l'heure où la voiture semble trouver un nouveau souffle avec le mode électrique et l'autopartage, il redouble de pertinence.

L'indicateur de fréquentation est sur la route de l'objectif 2020 (+20% en 10 ans), tiré par le tramway (+150% en 5 ans) et le bus de grande couronne (+23%), métro et bus de Paris intra muros restant quasiment stables après une décennie de croissance à 2%. Les chiffres sont certes à prendre avec prudence, compte tenu d'une démographie plus raisonnable que prévue au PDU et d'un changement de méthode de comptage dans les trains et RER en 2013, mais sont confortés par la baisse concomitante de 2,5% du trafic routier sur les grands axes.

En 5 ans, la baisse dépasse donc les 2% visés par le PDU en 10 ans. Dès 2009, l'AUT avait préconisé un rehaussement de ce chiffre et un objectif plus ambitieux que 2% de progression des TC par an. L'indicateur de 2015 semble nous donner tort, mais le chômage a eu un effet dépressif sur leur fréquentation et le STIF apporte une autre raison : la modestie du chiffre observé : l'offre n'a pas suivi. Elle n'a progressé que de 8% en 5 ans pour un objectif de 25% en 10 ans.

A juste titre, la présidente de Région donne la priorité au renouvellement ou à la rénovation du matériel roulant, dans la mesure où elle vise d'abord l'augmentation de capacité. Car il est trop tard pour rattraper d'ici 2020 le retard dans l'infrastructure : les projets de renforcement du réseau existant ont pour la plupart (Eole, Tangentielle Nord) rejoint l'horizon post-2020 de la ligne 15 du Grand Paris.

L'inquiétude principale pour l'attractivité des TC dans les 4 ans qui nous séparent de l'échéance du PDU ne porte toutefois plus sur la capacité, mais sur la qualité de service. Pannes et chantiers multiplient les interruptions, au point de dépasser les grèves parmi les causes de désaffection. Il n'y a pas de solution simple : remédier plus vite à la vétusté du réseau, c'est accroître le nombre de chantiers. L'AUT suggère vainement depuis 2009 une autre voie : intégrer les associations dans le dispositif de mise en œuvre du PDU, notamment dans l'élaboration des Plans Locaux de Déplacements. L'expérience récente des trains d'Asnières montre combien une association peut contribuer à l'amélioration des circulations et de l'information en situation perturbée.

Daniel Mouranche



Bus TICE 402 (© Marc Debrincat)

[DOSSIER] Grand Paris des Bus : l'avis de l'AUT (p.2)

Contre la pollution : trousse de secours ou prévention ?

Les chiffres que vient de fournir Airparif à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France apportent quelques éclairages sur les causes de l'énorme pic de pollution que vient de subir l'Ile-de-France (et d'autres régions !). Ils confirment en particulier que le trafic routier reste un des principaux responsables des émissions d'oxydes d'azote (56 %) et de particules fines qui viennent se loger dans nos poumons : PM10 (28 %) et PM2,5 (35 %).

L'évidence s'impose : la santé des Franciliens et d'une manière générale la qualité de vie et de déplacements dans la ville appellent une limitation drastique de l'usage du véhicule particulier motorisé dans toute la zone dense. L'échappatoire de la voiture électrique ne résoudra pas tout : resteront la surconsommation d'espace urbain, de matière et d'énergie par personne transportée et, toujours selon Airparif, l'émission très importante de particules fines par abrasion des routes, des pneus et des freins.

Il faut ravalier ses larmes sur « ces automobilistes qui n'ont pas le choix » et faire appel à des bureaux d'étude extérieurs objectifs pour évaluer combien ils sont et quelles solutions on peut leur apporter. Rappelons tout de même que Paris offre le réseau de transports collectifs le plus dense du monde, et des liaisons avec sa banlieue qui se situent parmi les meilleures (malgré tout !).

Les demi-solutions qu'on a trouvées jusqu'à présent sont illusoires : l'impact de la circulation alternée est limité (une réduction de 10 à

15 %) ; l'influence sur le comportement des automobilistes de la gratuité des transports collectifs est négligeable ; on ne voit pas pourquoi les pastilles multicolores de la ministre de l'Écologie auraient plus d'efficacité que la « pastille verte » de 1998 ; enfin, les bus qu'on entend rendre « propres » à grands frais ne contribuent que pour 2 % à la pollution.

Il faut rechercher des solutions pérennes et non plus seulement faire appel à la trousse de secours. Il en existe toute une panoplie (certaines entrent dans le programme ambitieux présenté par la présidente de la Région dans le cadre du Grand Paris des bus) : aménagements garantissant la fluidité des bus tout le long de leur parcours ; voies réservées sur les grands axes radiaux aux approches de Paris ; fréquences incitatives ; abris accueillants ; transports à la demande en périphérie ; incitations à la marche et au vélo ; mise en place d'un péage urbain comme l'ont fait, avec des résultats probants, des villes telles que Londres, Milan et Stockholm.

Le pic de pollution de décembre a frappé les esprits, mais la pollution est permanente. On ne peut plus se contenter de prier le dieu Eole à chaque grosse alerte pour qu'il nous envoie un peu de vent : il faut une volonté ferme de se libérer enfin de la prégnance de l'auto sur la ville. Est-il normal, par exemple, que la réhabilitation de trois malheureux kilomètres de berges pour valoriser un site classé au patrimoine de l'Unesco semble poser d'énormes problèmes, qu'ils soient réels ou supposés ?

Jean Macheras

De même que pour le projet de refonte du réseau de bus parisien, évoqué dans le numéro précédent du bulletin, l'AUT a rédigé un cahier d'acteur à propos de la réforme envisagée au niveau régional. Nous avons apprécié le plan bus lancé en 2013 par la précédente majorité du STIF et doté de 160 M€ sur 4 ans. Pour autant, des besoins importants restent à satisfaire. On peut regretter que l'année 2016 ait été quasiment blanche en termes de renforts. Mais cette concertation sur le « Grand Paris des bus » avec une mise en œuvre à partir de 2017 va dans le bon sens.

PRIORITÉS EN MATIÈRE D'OFFRE

Traiter les lignes surchargées : il faut résorber les surcharges chroniques de nombreuses lignes en augmentant les fréquences ou, si elles sont déjà élevées, en adoptant un matériel articulé, voire bi-articulé.

Assurer la continuité de l'offre en grande couronne dense : alors que le réseau des bus a été structuré pour desservir en priorité les gares, l'offre ne s'est pas développée pour correspondre en amplitude et en fréquence à celle des trains. Les personnes de plus en plus nombreuses travaillant en horaires décalés ne peuvent pas compter sur les bus tôt le matin ou tard le soir, et parfois en heures creuses de journée. Dans la zone dense de grande couronne, les horaires des bus doivent assurer une correspondance avec chaque train. Une priorité pourrait être donnée à la desserte des quartiers d'habitat collectif, notamment à Brunoy, Dammarie-les-Lys, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Etampes, Franconville, Les Mureaux, Melun, Poissy et Vigneux.

Simplifier l'offre : certains réseaux ont une offre illisible : allers-retours dissociés, boucles, multiples terminus partiels, trajets différents selon les heures de la journée. Il faut rendre l'offre de bus aisément compréhensible, et les modifications devront faire l'objet de concertations locales.

Améliorer l'interface entre réseaux de transporteurs différents : les droits patrimoniaux de chaque transporteur issus du décret de 1949 entraînent des incohérences et des effets de frontière préjudiciables aux usagers. S'y ajoutent des difficultés liées au découpage administratif et des conflits politiques locaux. En attendant la levée des contraintes réglementaires, le STIF doit favoriser la création de lignes qui s'affranchissent de ces limites artificielles.

Restructurer le réseau parisien : nous préconisons de prolonger certaines lignes de bus parisiennes en proche banlieue et de faire entrer dans Paris des lignes de banlieue, sans se limiter aux portes de la capitale.

Renforcer le réseau express et transversal : les lignes express de pôle à pôle se sont développées depuis 10 ans, mais leur offre reste limitée en fréquence et en amplitude. Le programme État - Région de voies bus sur autoroute est l'occasion de créer et renforcer des lignes Express.

Développer des solutions innovantes en zones peu denses : les transports à la demande (TAD) sont trop rares en Ile-de-France, la participation du STIF étant très modeste, de l'ordre de 1 M€/an (hors Fileo) pour les 25 TAD existants. Il faut développer ces services, en commençant par des expérimentations telles que la transformation d'une ligne de bus régulière en TAD aux heures creuses.

Renforcer le réseau Noctilien : outre les renforts nécessaires pour diminuer les surcharges sur

certaines lignes le week-end, il convient de créer de nouvelles lignes, notamment en rocade et le long de certaines lignes Transilien qui n'ont pas encore de substitution nocturne, comme la branche Valmondois de la ligne H.

Offre d'été : sur certaines lignes, l'offre est trop réduite en été alors que les congés sont désormais bien plus fractionnés sur l'année et que la diminution de fréquentation est faible, notamment en juillet. Et il faudrait harmoniser la période d'application des horaires d'été avec celle des lignes SNCF.

Offre du 1er mai : une bonne partie des réseaux de bus OPTILE n'assurent aucun service le 1er mai alors que SNCF et RATP offrent un service du dimanche. Comme proposé au STIF dès 2013, nous souhaitons que cette anomalie soit corrigée après négociation sociale dans les entreprises concernées.

RENFORCER L'INFORMATION

Déviations : les déviations de bus pour cause de travaux devraient faire l'objet d'une information préalable via les sites internet et les applications telles que Vianavigo. Ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, notamment pour les lignes RATP.

Points d'arrêt : y afficher et tenir à jour les plans détaillés des rues et des correspondances. Pour ceux munis d'abribus, afficher systématiquement l'information dans un cadre plutôt que sur un poteau d'arrêt, comme c'est encore trop souvent le cas.

Cartographie : poursuivre les efforts en matière de cartographie unifiée multi-transporteurs et diffuser largement ces plans.

Numérotation : à l'échelle régionale, beaucoup de lignes portent le même numéro. Le STIF a par exemple créé plusieurs lignes 100. Cela pose problème dans les outils de recherche d'horaires tels que Vianavigo. Il convient d'envisager une renumérotation des lignes.

DE NÉCESSAIRES AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE

Développer les voies et couloirs réservés : il y en a trop peu, alors que certaines voiries le permettraient. Plusieurs projets étudiés dans la cadre des comités d'axe du PDUIF de 2000 n'ont pas été réalisés.

Moderniser et développer les gares routières : trop d'entre elles n'ont pas un niveau de qualité suffisant : accessibilité non assurée, abris insuffisants ou mal conçus, propreté douteuse, information difficile à trouver, éclairage trop faible... Et il faut garder des espaces disponibles pour une augmentation future de l'offre. C'est un enjeu majeur pour les futures gares du Grand Paris Express. Les gares routières doivent fournir des services : présence de personnel, vente de titres de transport, plan du réseau, toilettes. Enfin, il y a trop d'éparpillement des responsabilités dans leur gestion (propriétaire, gestionnaire, transporteurs...).

Poursuivre la mise en accessibilité : malgré les subventions du STIF, le nombre de lignes de bus accessibles en banlieue reste loin des objectifs du SDA de 2009. Les collectivités locales doivent se mobiliser pour accélérer la mise en accessibilité des points d'arrêt, qui, bien au-delà des personnes en fauteuil, profite à beaucoup d'usagers et facilite la progression des bus grâce aux arrêts en pleine voie.

Des abris efficaces : les usagers ont vivement critiqué les nouveaux abribus parisiens, qui protègent mal de la pluie et du vent. En banlieue, certains modèles sont aussi inadaptés (absence d'éclairage ou de banc, etc...). Le STIF devrait définir un cahier des charges minimal pour les abribus.

Gestion des feux tricolores : les dispositifs de priorité aux feux pour les bus, encore trop rares, doivent être développés. Parfois, un simple réglage des cycles de feux pour tenir compte des flux de circulation actuels faciliterait la progression des bus.

TÉMOINS DE LIGNE

Pas moins de cinq témoignages récents ont évoqué la dégradation des stations de métro, non par des incivilités mais par, semble-t-il, un manque de moyens de la RATP pour retrouver les matériels en mesure de maintenir un aménagement homogène des stations. Il y est question de « rafistolage » pour cacher la misère. Certaines de ces stations ont pourtant fait récemment l'objet du programme « nouveau du métro », rebaptisé « un métro plus beau ». A Montparnasse-Bienvenue (M13), certains sièges ont été remplacés par de vulgaires plaques de tôle à peine équerries (cela se répand un peu partout sur le réseau), et la pose de carreaux de céramique aux nuances diverses jure, comme un vilain pansement, sur la couleur générale orange des « banquettes » conçues dans les années 70/80 pour supporter les sièges coques. A République (M11), on a remplacé les carreaux bleus d'origine par des carreaux d'au moins quatre couleurs différentes, ce qui montre l'épuisement des stocks de ces matériels. A Hôtel de Ville (M11), les carreaux blancs « historiques » présentent diverses nuances, du coquille d'œuf pâle au blanc « bloc opératoire ». C'est « très laid » dit la témoin. A Pernety (M13) et Raspail (M6), ces mêmes carreaux ont été posés sans utiliser ni règle, ni fil à plomb et les bandes verticales comme horizontales donneraient le mal de mer à trop les regarder. Cela ne rehausse pas l'image de marque de notre métro.

Devenez Témoins de Ligne : inscrivez-vous sur le site de l'AUT : <http://www.aut-idf.org>, menu « Témoins de ligne », formulaire d'inscription en bas de la page.



Seine-et-Marne Express (© M. Debrincat)

FAIRE RESPECTER LES AMÉNAGEMENTS POUR BUS

En banlieue, comme à Paris, on constate un manque de respect des couloirs réservés et des arrêts, et le stationnement illicite est peu verbalisé. Il faut mettre en place une réelle politique de verbalisation, avec du personnel dédié, comme la ville de Paris l'envisage. Des solutions innovantes telles que la vidéo-verbalisation doivent aussi se développer.

DES VÉHICULES BIEN ADAPTÉS

Réduire la pollution : les bus représentent une très faible part de la pollution en Ile-de-France. Pour autant, on s'est attaché à réduire la pollution des bus diesel (normes Euro5 et Euro6). Les bus GNV sont une solution éprouvée, mais limitée par les contraintes d'aménagement des dépôts. Les bus hybrides diesel-électrique apportent un gain appréciable en réduction du bruit, mais leur bilan en termes de consommation de carburant est décevant vu le surcoût à l'achat et en maintenance. Les expérimentations de bus 100% électriques sont utiles, mais leur généralisation rapide représenterait, aux prix actuels, un surcoût de plusieurs centaines de millions d'euros qui pourrait contraindre le STIF à rogner sur d'autres budgets, notamment le développement de l'offre.

Confort climatique : les futurs bus doivent assurer un chauffage bien sûr, mais aussi une ventilation réfrigérée. Alors que la plupart des voitures neuves sont désormais climatisées, il n'est pas normal que cet équipement soit considéré comme inutile, notamment par la RATP.

Matériel pour les lignes les plus chargées : de nombreuses lignes justifient de passer en bus articulés (18 m). Pour certaines, comme le TVM et les futurs TZen3, 4 et 5, du matériel bi-articulé (24 m) est nécessaire. Il faut aussi prévoir les adaptations indispensables dans les dépôts pour ces véhicules.

TARIFICATION

La nécessité d'utiliser un deuxième ticket lors d'une correspondance métro-bus ou train-bus pour les non-abonnés est un frein à l'utilisation du bus. Ce constat plaide pour une refonte globale de la tarification, permise par les nouvelles technologies billettiques.

CONCLUSION

Compte tenu de l'importance des besoins listés ci-dessus, nous souhaitons un engagement financier pluriannuel du STIF jusqu'en 2020 et considérons que le niveau de 30 M€/an sera insuffisant pour répondre à tous les besoins. Un montant d'au moins 50 M€/an nous apparaît nécessaire.

Marc Pélissier

L'AUT en action



PROJET CÂBLE A

L'AUT a formulé un avis favorable à ce projet de transport collectif, initialement appelé Téléal, qui doit relier Créteil – Pointe du Lac (correspondance avec le métro 8 et le bus 393) au plateau de Villeneuve-St-Georges (Bois Matar), via Valenton et Limeil-Brévannes. L'environnement correspond bien à celui où le transport par câble apparaît pertinent : franchissement de plusieurs coupures urbaines (RN406, ligne TGV et faisceau ferroviaire de Valenton) d'une part, différence de niveau notable entre Créteil et le plateau, qui n'est relié aux vallées de la Marne et de la Seine par aucun axe routier majeur d'autre part. Cependant, le Câble A ne pourra montrer toute son efficacité que si le réseau de bus STRAV est restructuré autour de cette ligne et renforcé lors de sa mise en service.

L'AUT attire aussi l'attention sur deux points de vigilance : le premier est lié à la proximité de l'aéroport d'Orly, le tracé du câble croisant l'axe d'une des pistes. Bien que les avions volent en condition normale à une altitude bien supérieure à celle du sommet des pylônes de la télécabine, la question de la sécurité aérienne n'est curieusement pas évoquée dans le dossier. Or la réglementation aérienne tient bien entendu compte des situations dégradées et d'un survol possible à faible altitude. Il serait souhaitable que le maître d'ouvrage confirme que ce point a bien été pris en compte.

D'autre part, en l'absence d'expérience en matière de transport urbain par câble, la capacité du système proposé a été fixée à 1600 voyageurs par heure et par sens en heure de pointe avec un espacement de 22,5 secondes entre chaque cabine. La capacité pourra être, si nécessaire, augmentée jusqu'à 2000 voyageurs par heure. Il serait souhaitable d'envisager dès à présent les solutions à mettre en place au cas où cette ligne serait dépassée par son succès.

REFONTE DES RÉSEAUX DE BUS DE PARIS ET D'ILE-DE-FRANCE

L'AUT a rédigé un cahier d'acteur tant sur le projet de réaménagement des lignes d'autobus de Paris que sur celui relatif aux bus régionaux. L'avis de l'AUT sur la refonte du réseau intra muros a fait l'objet du dossier du numéro précédent du bulletin (n°138) et celui sur les bus régionaux est exposé dans le dossier du présent numéro.

PARTICIPATION AUX INSTANCES RÉGIONALES DE CONCERTATION (IRC) DES GARES PARISIENNES

Ces instances, qui se réunissent deux fois l'an, examinent toute question relative aux prestations rendues dans les gares et sont consultées sur le financement des programmes d'investissement. Elles examinent entre autres l'évolution de la configuration des gares, notamment pour s'adapter à la réglementation actuelle, et l'amélioration des équipements et services offerts. Chacune des six grandes gares parisiennes a son IRC, la gare de Bercy étant couplée à la gare de Lyon, et les gares périphériques de l'aéroport Charles de Gaulle, de Marne-la-Vallée-Chessy et de Massy-TGV ont leur propre IRC. Les représentants de l'AUT y insistent en particulier sur la création d'accès et l'amélioration de ceux qui existent. C'est le cas par exemple de la gare de Bercy et de la gare souterraine d'Austerlitz, où un nouvel accès sud serait souhaitable. Mais, on observe hélas une tendance à réduire le nombre d'accès ou à en refuser de nouveaux, pour des raisons de sécurité nous dit-on. Or ce prétexte aujourd'hui difficilement contestable cache parfois (souvent ?) la volonté d'amener les voyageurs à passer devant un maximum de commerces. Lesquels peuvent certes être utiles, mais ont surtout l'avantage pour la SNCF de lui procurer un revenu de complément fort bienvenu...

RETOUR D'EXPÉRIENCE DES TRAVAUX CASTOR DU RER C

Avec l'association CIRCULE, nous avons participé au STIF à une réunion pour faire le bilan et connaître les perspectives des travaux Castor, qui occasionnent une coupure du RER C chaque été. Eu égard aux sections qui nécessitent encore un renforcement du tunnel et aux besoins de renouvellement des voies et des aiguillages, les coupures estivales se poursuivront jusqu'en 2023. Des progrès ont été enregistrés dans la gestion du terminus provisoire de Javel. En revanche à Austerlitz, l'orientation des usagers vers la ligne 63, qui fait désormais office de bus de remplacement, a connu des loups à l'été 2016 que la SNCF devrait corriger pour l'an prochain.

10^e ANNIVERSAIRE DE L'ASSOCIATION ORBIVAL

L'AUT, ainsi que l'association Métro Rigollots - Val de Fontenay, qui milite pour le prolongement de la ligne 1 de Château-de-Vincennes à Val-de-Fontenay et est elle-même membre de l'AUT, ont tenu un stand à la fête qu'Orbival a organisée à cette occasion le 16 novembre au Pavillon Baltard de Nogent-sur-Marne. Orbival, qui milite pour un métro de rocade dans le Val-de-Marne, a joué un rôle d'aiguillon dans la promotion de la réalisation d'un métro circulaire autour de Paris, concept qui est en train de se concrétiser aujourd'hui avec le démarrage des travaux de la ligne 15 sud du Grand Paris Express. Une première gare du GPE (éphémère, car en carton !) a symboliquement été montée dans le pavillon, avec la contribution des représentants de l'AUT ! Cet événement a permis de rappeler nos points de vigilance : il convient notamment de limiter le plus possible les impacts des travaux sur la circulation des trains, des bus et des piétons et de bien étudier les aménagements autour des futures gares (bus, vélos, cheminements piétons) pour que celles-ci profitent au plus grand nombre.



PANIQUE DANS LE RER A

Ce qui s'est passé à la gare RER de Vincennes le 20 octobre au matin était impressionnant et - je n'étais pas le seul à le penser - dangereux. Le plus gros mouvement de foule que j'ai jamais vu dans le RER. En raison d'une rupture de caténaire, le trafic était suspendu et les RER venant de l'est devaient se vider. Ayant roulé à droite pour rejoindre la gare, les trains arrivaient sur le quai direction Boissy / Marne-la-Vallée, qui était plein de passagers voulant monter à bord et tout le monde s'est retrouvé bloqué : impossible de sortir du train bondé, impossible de quitter le quai, impossible de passer les portillons et impossible de monter les marches, car une queue s'était formée à l'extérieur de la station, gênant même la circulation dans les rues de Vincennes. Un message était diffusé indiquant que seule la sortie en queue de quai était ouverte, mais comment savoir où était la queue, puisque le train était à l'envers de sa marche habituelle !

Il faut apprendre de nos erreurs et voici quelques idées pour les prochaines fois où cela arriverait :
- il ne faut pas que le départ et l'arrivée soient sur le même quai (le train devrait faire demi tour après la station pour reprendre des passagers sur l'autre quai) ;

- il faut des agents pour guider les mouvements de foule : ne pas laisser descendre les gens dans la station quand les quais sont déjà pleins, ouvrir les portillons pour fluidifier ; mais aucun agent n'était visible...

- si le quai est déjà plein, il est plus raisonnable de ne pas faire arriver un nouveau train bondé dans la gare.

J'en profite pour féliciter la RATP pour tous les autres jours de l'année où elle réussit à conduire un million de personnes à destination. C'est dans ces situations de blocage qu'on se rend compte de l'exploit quotidien.

Ludovic Derigny

AUTRES GARES, MÊME PAGAILLE

Le jeudi 20 octobre, une panne électrique a bloqué le trafic sur la ligne A de 7 h à 14 h. Dommage que cela n'arrive jamais durant la journée ou les week-ends, ça nous arrangerait...

Des milliers de voyageurs se sont retrouvés bloqués sur les quais de Joinville, Fontenay, Nogent sans possibilité de prendre d'autres moyens de transport, les bus étant bondés ! Rien n'a été prévu pour que les voyageurs puissent aller travailler, ne serait-ce que des bus supplémentaires !

Pourquoi les chauffeurs des bus qui font terminus aux stations du RER A comme le 281 ne peuvent-ils pas avertir les voyageurs qu'il n'y a pas de trains ? Un tel manque de coordination entre les services est inacceptable ! Les PC pourraient avertir les chauffeurs afin qu'ils transmettent l'info aux voyageurs et que ceux-ci puissent adapter leurs déplacements ! Cela aurait évité à des milliers de personnes de vivre l'enfer pendant 2h30 et j'aurais pu prendre le 111 pour rejoindre la ligne 8 ! A Vincennes, on a frôlé les accidents graves de voyageurs ! 35 mn pour sortir de la gare ! On est au 21e siècle, celui de la communication.

Sylvie Duval

Ça roule



NOUVEAU SITE PROPRE BUS SUR LE PLATEAU DE SACLAY

La voie réservée de la ligne de bus express 91-06 entre l'Ecole Polytechnique de Palaiseau et le carrefour du Christ de Saclay a été inaugurée le 11 octobre. Cette nouvelle section, longue de 6,7 km et comptant 12 stations, est le troisième et ultime tronçon de la ligne après un premier entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Magny-les-Hameaux aménagé en site propre en 2000, puis un second en 2009 entre Massy et l'École Polytechnique. Elle est également ouverte aux lignes 9, 10 et 91-10, et est combinée à une piste cyclable. Le nouveau tronçon dessert toutes les 4 minutes en heure de pointe une zone couvrant 10 000 habitants, 15 000 emplois et 14 000 étudiants.

TRAINS NEUFS À SAINT-LAZARE

Le Conseil du STIF a voté le 15 novembre l'achat par la SNCF de 52 rames Francilien, matériel qui équipe déjà la ligne H et en partie les lignes L (branche vers Cergy) et J (vers Ermont-Eaubonne et Pontoise). Leur livraison s'étendra entre 2018 et 2020. Cette commande permettra de remplacer toutes les Z6400, rames construites de 1976 à 1979 et rénovées de 1999 à 2005, que leur âge rend peu fiables. Elles desservent actuellement les branches Versailles Rive Droite, St-Nom-la-Bretèche et Nanterre-Université de la ligne L. Restera ensuite à remplacer les VB2N de la ligne J6, ce qui est moins urgent.

INAUGURATION DU BHNS DU BARREAU DE GONESSE

Cette ligne de bus à haut niveau de service, qui relie en 10 km, avec 8 arrêts intermédiaires, la gare RER D de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville à la station Parc des Expositions du RER B, a été mise en service le 19 novembre. Elle dessert notamment le nouvel hôpital de Gonesse, le Triangle de Gonesse et la zone commerciale Paris-Nord 2. La fréquence est de 6 minutes en pointe et de 15 minutes en journée. Elle porte le numéro 20.

SURCHARGE DES TRAMWAYS

Le STIF a établi une carte de la charge des trams à l'occasion du bilan à mi-parcours du PDUIF. Rappelons que la RATP considère une ligne comme saturée à partir de 80 % de taux d'occupation. Selon la carte, seuls quelques rares tronçons dépassent cette limite aux heures de pointe : La Défense - Suresnes sur la ligne 2, Porte de Vanves - Cité Universitaire sur la ligne 3a et un très court tronçon de la ligne 5 au départ du Marché de Saint-Denis. Cela reflète mal le ressenti des usagers, en particulier pour le T1...

OÙ SONT PASSÉS LES CONDUCTEURS ?

De plus en plus souvent, des trains sont annulés parce qu'il n'y a pas de conducteur, en particulier sur les lignes A et B du RER, qui sont en sous-effectifs chroniques. Quelles peuvent être les causes de cette pénurie grandissante ? La SNCF a reconnu des difficultés en septembre-octobre, surtout les week-ends où il y a moins de conducteurs de réserve. Outre une épidémie de gastro (sic), elle explique que l'ouverture le 2 septembre d'un attachement de conducteurs à Crépy (pour la ligne K) a entraîné un manque d'effectif à Mitry (ceux de Crépy ne peuvent plus conduire sur la ligne B). L'arrivée (tardive) de jeunes conducteurs sortis d'école devrait permettre de résorber le problème selon elle, mais il semble y avoir des difficultés de recrutement en Ile-de-France. Le fait que les conducteurs souhaitant prendre leur retraite doivent donner un préavis de 6 mois alors que la formation des conducteurs dure un an n'arrange évidemment rien... Et il y a, d'autre part, un manque de conducteurs de bus à la RATP : y aurait-il un taux d'échec en hausse à la formation ?

PAS DE PROLONGEMENT À HOUILLES AUX HEURES CREUSES !

La suggestion de prolonger les missions L3 de Nanterre-Université à Houilles en heures creuses, pour éviter une double correspondance aux voyageurs qui se rendent par exemple de La Garenne-Colombes à Maisons-Laffitte, a été rejetée par la SNCF pour d'obscures raisons techniques, alors que le trafic est moindre à ces heures. Selon elle, retourner trois trains par heure à Houilles exigerait une refonte du plan de voies qui s'avère incompatible avec les circulations d'EOLE. Le problème semble lié aussi à la réservation de sillons pour le fret.

AMENDE ABSURDE

Une voyageuse, invalide à 80 %, étant descendue à la gare suivant celle indiquée sur son billet s'est vue infliger une amende de 50 €. ... alors que le tarif est le même ! Malgré l'absence totale de perte de recettes pour la SNCF et la bonne foi évidente de la « coupable », le contrôleur n'a rien voulu entendre. Il fut un temps béni où, quand le prix était le même pour plusieurs destinations, celles-ci étaient toutes indiquées sur un même ticket, ce qui évitait ce genre de problème...

Ça cale



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
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex