

2015, année de transition et d'incertitudes

L'année 2014 s'est achevée en fanfare pour les élus franciliens avec deux nouveaux tramways inaugurés : le T6 de Chatillon à Vélizy et le T8 de Saint-Denis à Epinay et Villetaneuse. On notera cependant que ce sont deux projets très anciens (leur concertation remonte à 2001 !) et que le T6 n'est toujours pas fini puisque la connexion avec les deux gares de Viroflay n'aura lieu qu'au printemps 2016.

En 2015, les principales mises en service prévues seront plus modestes et concentrées en fin d'année : la nouvelle gare Rosa Parks sur le RER E dans Paris, la fin du réaménagement de la gare de Nanterre Université (RER A et ligne L) et la mise en service du site propre bus entre Polytechnique et Saclay dans l'Essonne. En matière de travaux, après les déviations de réseaux, devraient enfin débiter les prolongements de la ligne 4 à Bagneux et de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers. Côté tramways, outre le T6 phase 2, les travaux du T3b jusqu'à Porte d'Asnières vont s'intensifier.

Il faut aussi souligner la montée en puissance du programme de régénération du réseau ferré, qui concerne particulièrement le RER C et le réseau Saint-Lazare, en espérant que l'impact des travaux pour les usagers soit réduit au minimum. Côté matériel roulant, se poursuivront en 2015 les livraisons de rames neuves (métro ligne 9, RER A, réseaux Saint-Lazare et Est) ainsi que les rénovations (RER B, C et D).

Mais cette année 2015 est aussi marquée par la conclusion du contrat de plan Etat-Région 2015-2020 en février. Selon les premiers éléments dont on dispose, il confirme nos craintes sur le manque de financement pour certains projets, notamment EOLE, le prolongement du RER E à l'ouest.

Cette année sera aussi marquée par la mise en œuvre à la rentrée de la fameuse réforme tarifaire avec le tarif unique du Passe Navigo à 70 € par mois. En réalité, ce ne sera qu'un épisode de ce feuilleton qui dure depuis 2010, puisqu'il manque près de 300 M€ pour financer cette mesure en année pleine. Ce tarif aura donc certainement une faible durée de vie. Les esprits chagrins noteront que cela interviendra opportunément peu avant les élections régionales de décembre.

Quoi qu'il en soit, ces élections doivent être l'occasion d'un débat démocratique, notamment sur la question des transports et des déplacements, l'une des principales compétences de la Région. Nous y jouerons notre rôle en interpellant les candidats au nom des usagers, tout en conservant notre neutralité. A cet égard, l'éventuelle liste des usagers à ces élections prônée par le médiatique président d'une autre association d'usagers ne nous paraît pas opportune.

Marc Pélissier ■

Perception de la qualité de service dans les transports



Les résultats de l'enquête menée à ce sujet en 2013 ont été présentés lors de la réunion des témoins de ligne le 19 novembre 2014. Les contrats signés pour la période 2012-2015 entre le STIF et les opérateurs RATP et SNCF renforcent les exigences en matière de qualité de service et ont fait évoluer les indicateurs de façon à les mettre mieux en phase avec le ressenti des voyageurs. Priorité a notamment été donnée à l'amélioration de la régularité et de l'information. Le niveau de qualité de service est mesuré à la fois par des indicateurs de qualité et par une enquête de perception mesurant la satisfaction des voyageurs. Les résultats concernant cinq thèmes sont étudiés par ces deux canaux : ponctualité, information voyageurs, ambiance des espaces, accessibilité, vente.

Le critère ambiance comprend cinq questions : propreté de la gare, propreté du véhicule, délai d'attente pour s'adresser au personnel, amabilité du personnel, efficacité du personnel. A chaque question est affecté un taux de satisfaction (rapport de la somme des « tout à fait satisfaits » + « assez satisfaits » au total des répondants). La satisfaction par thème est la moyenne des taux de satisfaction par question et l'indice global est la moyenne pondérée des taux par thème.

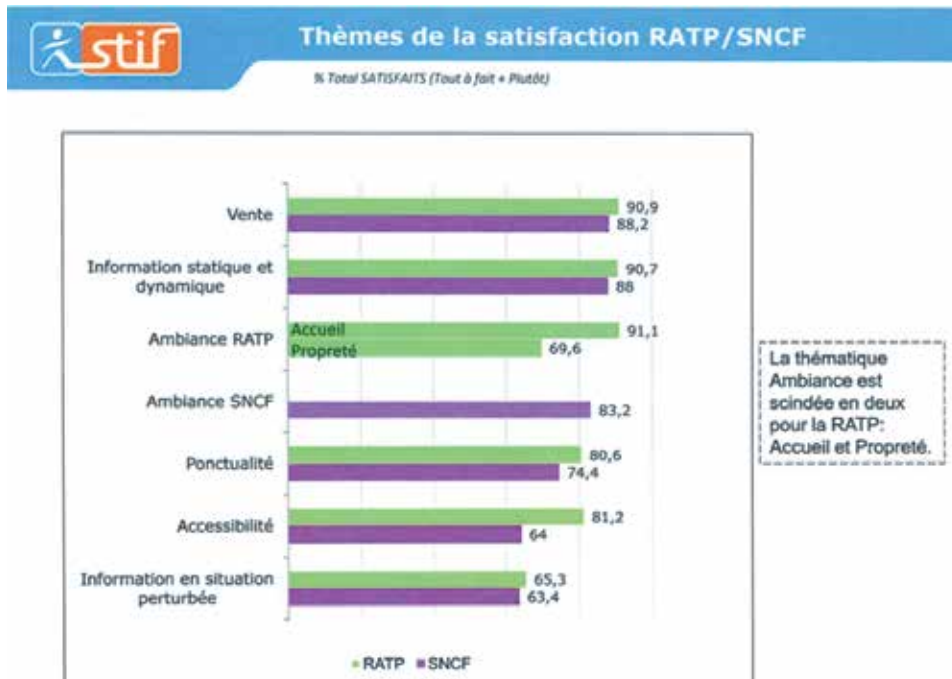
L'évolution des résultats d'une année sur l'autre fait l'objet d'une incitation financière : une hausse du taux de satisfaction des voyageurs pour un certain critère donne lieu à un bonus et une baisse à un malus pour le transporteur. Le poids des différents indicateurs dans le bonus/malus est fonction des attentes des voyageurs, qui portent principalement sur la ponctualité et l'information. Sur la période 2008-2011, l'enquête de perception auprès des usagers comptait pour seulement 1 % de l'enveloppe d'incitation financière, du fait des réticences des opérateurs. A la demande de l'AUT notamment, son poids est passé à 10 % depuis 2012. Cependant, cette année-là devant servir de référence, c'est seulement avec les résultats de 2013 que l'incitation financière est mise en place.

L'enquête de perception, pilotée par le STIF, est menée chaque année auprès de 120 000 voyageurs réguliers, en face à face dans les gares et stations. L'échantillon vise à obtenir une bonne représentativité en termes d'entreprise (50 % RATP et 50 % SNCF), de mode (bus, tram, métro, train) et de période (42 % heures de pointe, 38 % heures creuses et 20 % samedi ; pas d'enquête le dimanche).

Si on analyse les résultats par thème, la ponctualité apparaît en recul pour les deux opérateurs et pour tous les modes en 2013 par rapport à 2012, sauf le réseau de surface RATP, les taux de satisfaction allant de 86,5 % (métro) à un pénible 48,4 % (RER RATP), le RER SNCF obtenant un score un peu meilleur (ou un peu moins mauvais) de 50,7 %... Le respect des stations desservies est aussi le plus médiocre pour le RER RATP (88,2 %). Environ 59 % des voyageurs ont subi au moins une situation perturbée sur le RER en 2013, contre 56 % seulement, si on ose dire, en 2012. Ils ne sont que 28 % pour le métro et 20 % pour le réseau de surface RATP. Mais sauf pour ce dernier, le nombre de perturbations est en augmentation pour tous les modes des deux entreprises... Le taux de

● ● ●

●●● Qualité de service dans les transports



réception d'une information en situation perturbée va d'un honnête 70,7 % pour le métro à un lamentable 24,5 % pour le réseau de surface (taux le plus bas de l'enquête, tous thèmes et modes confondus), en passant par des taux de 53 à 55 % pour les trains et RER, en régression pour les trains et les RER SNCF. Le STIF reconnaît que les résultats pour ce critère sont « globalement insatisfaisants »...

S'agissant de la perception de la propreté des véhicules, elle s'est dégradée pour tous les modes. Elle va d'un remarquable taux de satisfaction de 93,7 % pour le tramway T4 de la SNCF et d'un bon chiffre de 83,4 % pour le réseau de surface RATP à un peu flatteur 46,3 % pour le RER RATP (encore et toujours lui...), en forte régression par rapport à l'année précédente (53,7 %). La propreté des gares est mieux notée (de 75,4 % pour le métro à 87,2 % pour le train), et est meilleure à la SNCF qu'à la RATP, mais se dégrade elle aussi.

Quant au fonctionnement des escalators, il est mieux noté sur le réseau RATP (RER 86,6 et métro 82,6 %) que sur le réseau SNCF (RER 74,3 % et train 73 %). Il y a encore une fois régression par rapport à 2012. Le délai de réparation des escalators et ascenseurs et l'information sur la date de remise en service sont eux aussi estimés meilleurs sur le réseau RATP, où ils se sont même nettement améliorés. Les taux de satisfaction, tous inférieurs à 80 %, demeurent toutefois médiocres, surtout dans les gares relevant de la SNCF. Le fonctionnement des distributeurs est quant à lui correct, recueillant des taux allant de 74 % (T4) à 93 % (RER RATP), et il progresse. Satisfaction aussi quant au fonctionnement des tourniquets (tous les taux sont autour de 90 %).

Pour les deux entreprises, c'est le critère « Vente » qui obtient les meilleurs résultats (autour de 90%), suivi de très près par le critère « Information statique et dynamique », et le critère « Information en situation perturbée » les moins bons (65,3 % pour la RATP et 63,4 % pour la SNCF), précédé par le critère « Accessibilité », qui présente la plus forte différence entre la RATP (81,2 %) et la SNCF (64 %).

L'analyse par mode montre que le métro et le réseau de surface RATP obtiennent les meilleurs taux (au dessus de 83 %) et le RER SNCF le moins bon (74,6 %). Tous thèmes et modes réunis, la RATP obtient un taux de satisfaction de 80,4 %, les taux allant de 74,7 pour le RER à 83,4 pour le métro, tous en progression par rapport à 2012, sauf le RER qui stagne. La SNCF obtient quant à elle une satisfaction globale de 75,8 %, allant de 77,2 pour le tramway à 74,6 pour le RER (encore lui), en baisse générale par rapport à 2012...

D'une manière générale, la SNCF a du souci à se faire : ses taux de satisfaction sont, pour chaque thème, inférieurs à ceux de la RATP et ils sont en baisse, alors que ceux de la RATP sont le plus souvent en hausse. L'écart se creuse... Relevons aussi que de tous les modes, le RER est souvent le plus mal noté, surtout pour sa ponctualité et sa propreté, qui figurent parmi les très rares cas où la RATP fait moins bien que la SNCF.

Un dispositif utile mais perfectible

La taille de l'échantillon rend cette enquête particulièrement digne d'intérêt. Elle a pour but essentiel de mesurer la qualité du service rendu par les opérateurs, mais il serait intéressant de poser des questions complémentaires, par exemple sur les fré-

quences (qui relèvent du STIF). La problématique de la saturation, qui rend les trajets beaucoup plus pénibles, n'est pas non plus prise en compte. L'extension de l'enquête aux services des réseaux de bus OPTILE mériterait aussi d'être étudiée.

Cette enquête vient compléter les mesures de la qualité de service faites à partir des indicateurs « techniques » calculés par la RATP et la SNCF. Il serait utile de pouvoir comparer au moins l'évolution des deux moyens de mesure, car si l'indicateur technique sur un item donné s'améliore alors que la perception des usagers se dégrade, cela pose question sur la pertinence du premier... Mais il semble que la RATP n'exploite pas les résultats de l'enquête de perception, dont elle n'aurait même pas les résultats détaillés...

Certaines modalités de l'enquête, et leur influence inévitable sur les résultats, suscitent des questions de la part de notre association :

- l'enquête est toujours réalisée dans les mêmes gares et stations. Il serait intéressant d'en connaître la liste pour juger de sa pertinence. La perception de la propreté par exemple peut être très différente d'une gare à l'autre... C'est pourquoi il serait souhaitable de changer cette liste régulièrement, mais SNCF et RATP n'y semblent pas favorables pour « limiter les biais d'année en année ».

- l'enquête n'est faite qu'auprès de voyageurs réguliers. Cette limitation est discutable car il y a chaque jour environ 20 % de voyageurs occasionnels dont le ressenti peut être très différent des habitués, par exemple sur l'information voyageurs. Ils pourraient apporter un éclairage original car moins biaisé... ou moins résigné que celui des usagers quotidiens.

- le fait que le bonus-malus soit calculé par rapport à une année de référence, 2012 en l'occurrence, et non pas par rapport à des objectifs absolus, pose question. Bien sûr, les opérateurs n'ont pas fait exprès d'obtenir une mauvaise appréciation en 2012 pour avoir du bonus ensuite ! Il n'en demeure pas moins qu'ils peuvent toucher un bonus sur la perception avec des résultats mauvais mais meilleurs qu'en 2012. Dans les faits, la SNCF ayant eu une année 2013 très mauvaise en terme de ponctualité, le mécontentement des usagers s'est aggravé et elle s'est retrouvée avec un malus de 1,72 M€ à ce titre. En revanche, la RATP a réussi à obtenir un petit bonus de 0,35 M€ grâce à une qualité jugée un peu meilleure sur les réseaux métro et bus-tramway.

- enfin, et surtout, comme pour tout sondage, il serait intéressant de connaître le libellé exact des questions, qui n'est pas sans incidence sur les réponses.

Marc Pélissier, Jacques Scornaux
et Michel Babut ■



courrier

Enfer de La Chapelle

Je vous fait part de mon mécontentement concernant la station de métro La Chapelle que je dois emprunter tous les jours. Cette station communique par un souterrain avec la gare du Nord. C'est donc le point de passage obligé d'un très grand nombre de voyageurs, y compris en dehors des heures de pointe. Or, depuis des mois, une des sorties (côté nord) donnant sur le boulevard de la Chapelle a été condamnée sans explication. De ce fait, le flux de voyageurs entrant et sortant ne peut se faire que par une petite sortie embouteillée en permanence. (...) S'ajoute à cette situation la présence aux abords de cette unique entrée de quêtours et de personnes distribuant des tracts ou des journaux gratuits, gênant encore davantage l'accès. Cette situation est intolérable.

Philippe Frette

Transports chers pour les chômeurs

Je m'adresse à vous car je me sens complètement démunie face à une injustice de la tarification du STIF. Je suis parisienne, donc utilisatrice régulière des transports en commun. Actuellement je suis demandeuse d'emploi, et je déplore qu'il n'y ait aucun tarif préférentiel pour les chômeurs. Il y a bien une carte « solidarité transport », mais uniquement pour les bénéficiaires du RSA ou de la CMU (...). Nos très maigres revenus ne permettent pas de payer 1,70€ pour un ticket de métro ou plus de 60€ pour le passe Navigo. Je demande que les tickets « demi-tarif » soient ouverts aux demandeurs d'emploi. (...) Après avoir subi quelques amendes suite à infractions, je suis dans l'attente d'une réponse à ma réclamation faite au STIF.

Justine Rouger

Bus 308 : entassement quotidien

Depuis 3 ans je prends tous les jours le 308 de Chennevières à Villiers RER. C'est ultra bondé en heure de pointe, on est comme des sardines. Je formule le vœu que cette branche de ligne soit divisée en deux. Au lieu qu'un même bus desserve les deux cités (Les Mordacs et Le Bois l'Abbé), créer une branche pour chaque cité, à peu près comme pour le bus 208.

Nacer Miled

Une tarification plus simple

Pour Paris et la proche banlieue, (il faudrait) rendre le ticket T+ valable une heure et demi sur l'ensemble des modes : métro, bus, tramway, comme à l'étranger. Le contrôle électronique permet tout : il faut que cela profite au voyageur. La situation actuelle est incompréhensible pour un touriste.

André Labarrière

BUS À VINCENNES

Jacques Scornaux, membre du Bureau de l'AUT, a rencontré à deux reprises M. Christophe Boissière, adjoint au Maire chargé du cadre de vie, de la propreté et des déplacements, à propos du projet de la Mairie de dévier certaines des lignes empruntant l'avenue du Château, afin de réduire l'encombrement de celle-ci. Pour l'AUT, ce ne sont pas les bus qui encombrent, mais les voitures en trop grand nombre : il aurait fallu, lors du récent réaménagement du centre-ville (quadrilatère limité par la rue de Fontenay, le cours Marigny, l'avenue de Paris et la rue de Montreuil), le mettre en circulation locale. Les voitures en transit n'ont rien à y faire ! M. Boissière répond que cela impliquerait de démolir ce qui vient d'être fait (aveu implicite d'échec du réaménagement ?). Le bus 56, dont le tracé dans Vincennes est tortueux et assez peu fréquenté, serait dévié par l'avenue de Paris. Le 115 et le 318 passeraient dans le sens vers Château par l'avenue de Paris, la place Bérault et la rue Victor-Basch (avenue de la République dans l'autre sens, ce qui offrirait une meilleure correspondance avec le RER). Il resterait deux lignes (118 et 124) sur l'avenue du Château. Mais il n'est pas sûr que toutes les propositions de la municipalité seront acceptées par la RATP.

CONCERTATION EXEMPLAIRE

On aimerait que toutes les concertations se passent aussi bien que celle tenue du 10 novembre

2014 au 10 janvier 2015 sur le prolongement de la ligne 1 du métro de Château de Vincennes à Val-de-Fontenay. Il s'agit d'améliorer la desserte de secteurs de la proche banlieue Est difficilement accessibles en bus du fait de l'encombrement de la voirie, et de mailler la ligne 1 avec deux lignes de RER (A et E), les 8 lignes de bus desservant Val-de-Fontenay, le futur tram T1 prolongé et la ligne 15 du Grand Paris Express. Trois tracés étaient proposés au public, dont l'un via Montreuil, qui élargit la zone couverte. La RATP et le STIF, ainsi que les municipalités concernées, Vincennes, Fontenay-sous-Bois et Montreuil, n'ont pas lésiné sur les moyens d'information : affichettes dans les bus desservant le secteur, distribution de tracts, site Internet... Les trois réunions publiques ont fait salle comble. Il en est résulté une mobilisation exceptionnelle de la population en faveur du projet (à 98 % !), ainsi que des élus de toutes tendances politiques. Le STIF a reçu plus de 2500 contributions par voie postale ou électronique. L'AUT a bien entendu formulé un avis favorable, en suggérant une série d'améliorations du pôle multimodal de Val-de-Fontenay. Nombre de ses membres ont individuellement donné leur avis. Soutien unanime de la population et des élus, débats sereins, bonne entente entre les partenaires du projet : tout est réuni pour que le prolongement de la ligne 1 voie rapidement le jour. La balle est dans les mains du STIF, qui doit pousser ce projet afin que le dossier d'enquête publique soit rapidement établi.

Amélioration de la qualité des déplacements dans Paris : un plan anti-pollution insuffisant (communiqué d'AUT-Paris)

Protéger la santé des Parisiens et améliorer leur qualité de vie impliquent de favoriser les modes de déplacement adaptés à la ville et les plus à même de réduire la pollution : marche, bicyclette, transports collectifs. Les mesures annoncées dans le plan anti-pollution de la Ville de Paris : réduction progressive de la part du diesel, interdiction des véhicules les plus polluants, soutiens divers aux voitures écologiques, extension des limitations à 30 km/h, centre-ville semi-piéton, doublement du kilométrage de pistes cyclables... remplissent partiellement ces objectifs, mais des points qui nous paraissent essentiels ne figurent pas dans ce plan.

Des transports collectifs efficaces

- Rendre de nombreuses lignes de bus prioritaires sur tout leur parcours, notamment les 17 retenues par le programme « Mobilien » resté inachevé. Améliorer leur visibilité en réassociant les trajets aller et retour.
- « Sanctuariser » les couloirs réservés, les trottoirs et les voies cyclables. La police de la circulation ne doit plus seulement être employée à faire « rouler les autos » et à contrôler le stationnement payant. Son rôle essentiel doit être de faire respecter les règles d'usage de la voirie, par des agents mobiles visibles et très présents.
- Renforcer la desserte des quartiers aujourd'hui mal desservis ainsi que les liaisons entre les gares et entre banlieue et Paris. Privilégier les choix contribuant à une requalification urbaine.
- Réutiliser des tronçons de la Petite Ceinture ferroviaire pour les voyageurs et le fret.

La voiture à sa juste place

- Limiter les possibilités de transit des modes individuels motorisés.
- Faire des taxis un complément naturel aux transports collectifs pour des déplacements occasionnels. Améliorer leur visibilité, leur accessibilité et leur professionnalisme, renforcer leur priorité sur la circulation générale (ce qui fera baisser leur coût).
- Faciliter le dépôt des marchandises par un réseau d'espaces logistiques urbains, la livraison finale dans les quartiers étant confiée à des véhicules légers non polluants. Mettre à profit plus qu'aujourd'hui le fluvial et le réseau ferré.

Favoriser les modes « actifs »

- Multiplier les espaces piétons. Réhabiliter les places, réduites souvent à l'état de carrefours : Concorde, Bastille, Étoile, Denfert, 18 juin... Paris a un grand retard à rattraper dans ce domaine. Réaménager les abords des gares.
- Établir autour des écoles un réseau de cheminements pédestres et cyclistes sécurisants.
- Favoriser le tourisme actif en incitant à découvrir Paris autrement qu'en autocar.

ça roule...

CRÉTEIL-POMPADOUR : SUCCÈS DE FRÉQUENTATION

Mise en service il y a un peu plus d'un an, cette gare a déjà accueilli plus de 3,3 millions de voyageurs, dépassant ainsi les prévisions. C'est dix fois plus que la halte de Villeneuve-Prairie qu'elle remplace. Cela tient pour une grande part aux correspondances qu'elle assure avec les bus TVM et 393 et à l'information donnée sur les différents modes de transport. Elle est la seule du RER D où la majorité des voyageurs ne se rend pas à Paris. Beaucoup d'usagers viennent travailler à Créteil et la gare assure un rôle important dans les relations de banlieue à banlieue. Une partie des usagers viennent aussi du Val Pompadour, nouveau quartier de Valenton. Pour la SNCF, cette gare est aussi un laboratoire : beaucoup d'équipements qui sont testés sont ensuite dupliqués dans d'autres gares de la ligne D.

RER B : QUAI DE SECOURS OPERATIONNEL A DENFERT

Dès 2010, l'AUT a défendu l'aménagement d'un quai de secours à Denfert-Rochereau. En cas de grosses perturbations au nord de la ligne, il permet d'amener dans Paris une partie des usagers du sud de la ligne, au lieu de rendre des trains terminus à Laplace (Arcueil), où il n'y a pas de correspondances faciles. Si son intérêt n'était pas contesté, il y avait un désaccord entre le STIF et la RATP sur le financement des 7 M€ nécessaires... Grâce au soutien de plusieurs collectivités et élus, la décision de le réaliser a pu enfin être prise en février 2013 dans le cadre des mesures d'urgence du schéma directeur du RER B sud. Dès lors, la RATP avait annoncé qu'elle ouvrirait ce quai fin 2014. Il existait déjà un quai à cet endroit, mais il fallait le démolir pour en faire un plus large, créer des accès vers la voirie, mettre en place un heurtoir à absorption d'énergie, démonter et remonter la marquise classée, etc.

ça cale...

« BUSSOPHOBIE » CHRONIQUE (TRISTE SUITE)

Est TVM, la ligne de bus partiellement en site propre qui devait relier en 2018 Créteil et Noisy-le-Grand avec une fréquence de 5 minutes aux heures de pointe, était très attendue par les usagers. Le projet est toutefois suspendu par le Conseil général du Val-de-Marne à la suite des recours dont il

a fait l'objet de la part de la mairie de Saint-Maur-des-Fossés et d'une association de commerçants riverains de la N4 à Champigny-sur-Marne. Ont également influé sur la décision de report les gros chantiers prévus dans le secteur : premiers coups de pioche de la ligne 15 Sud et, à moyenne échéance, les travaux du pont de Nogent. La perspective de trois chantiers concomitants a paru difficilement envisageable au Conseil général, par crainte d'une trop grande gêne pour la circulation automobile...

QUAND LE MIEUX EST L'ENNEMI DU BIEN

Réduire la part du diesel dans le parc des bus est un louable objectif de santé publique. Malheureusement, la solution retenue qui consiste à enjoindre la RATP de ne plus commander de nouveaux bus diesel, mais seulement des bus hybrides et quelques autres à gaz, dans l'attente des solutions 100 % électriques, va à l'opposé de cet objectif. Les bus hybrides, qui roulent aussi au gazole, en consomment 20 à 30 % de moins grâce à leur transmission électrique et offrent l'avantage politique, à l'approche d'élections, de ne pas s'appeler « diesel ». Mais un bus hybride coûtant environ 60 % de plus qu'un bus diesel respectant les normes antipollution les plus récentes, dites Euro 6, la RATP ne peut passer commande pour le même montant que de deux bus hybrides au lieu de trois diesel Euro 6. La décision prise a donc pour effet... de retarder l'élimination des bus diesel les plus anciens (aux normes Euro 2 et 3) qui sont les plus polluants ! De plus, les commandes massives de bus hybrides ont saturé les capacités industrielles des constructeurs et les délais de livraison s'allongent. Il en résulte que les bus les plus polluants rouleront un an de plus. Comme un bus Euro 2 pollue 15 fois plus qu'un bus Euro 6, la pollution supplémentaire engendrée par ce retard dans l'élimination des bus Euro 2 équivaut à celle qu'aurait engendrée un bus Euro 6 roulant pendant 15 ans ! La solution la plus profitable à la santé aurait été de remplacer les bus les plus anciens par des bus diesel Euro 6.

DIX, UN MAUVAIS NUMÉRO ?

Les objections formulées par la mairie de Clamart concernant la partie ouest du T10 (Croix de Berny - Clamart) sont en train de plomber ce projet de tramway dont le taux de rentabilité interne est moyen. L'implantation prévue du site de maintenance et de remisage sur une parcelle boisée n'arrange pas la situation... Autre projet en train de perdre en crédibilité, par manque de soutien local : le prolongement de la ligne 10 du métro à Vitry. A ce jour, aucune association locale n'existe pour le défendre auprès des élus, plus motivés par le T9.

ANTIGEL VORACE

Le tramway T5 a connu un jour d'interruption du trafic, du dimanche 28 janvier à 10h30 au lundi 29 à 8h30, du fait de l'utilisation d'un produit antigel en prévision des températures négatives annoncées. Ce produit a endommagé les rails et les patins frotteurs des tramways... Il a fallu nettoyer les rails sur toute la ligne puis enlever le gel qui avait durci sur les patins. La RATP aurait pu demander conseil à l'exploitant du Translohr de Clermont-Ferrand, lequel utilise depuis 2008 un matériel similaire sans qu'un tel incident se soit produit. Du moins la RATP a-t-elle joué la transparence.

Des concertations fructueuses, c'est possible

En 2014, deux exemples différents ont montré l'utilité du dialogue et de la concertation pour faire évoluer les transports franciliens.

Sur le réseau Saint-Lazare sud, après des premiers contacts difficiles, l'action de l'association d'usagers « Plus de trains pour la Défense », créée fin 2012, a amené la SNCF et le STIF à prendre conscience de l'inadaptation de la desserte actuelle de la branche L2 (Saint-Lazare - Versailles-RD/Saint-Nom-la-Bretèche). Par exemple, les gares de Clichy-Levallois et Asnières disposent de peu de trains directs pour La Défense, alors que de nombreux habitants de ces communes y travaillent. De surcroît, ces trains sont souvent supprimés. Le travail mené par l'association, en lien avec les élus locaux de toutes tendances, a permis d'aboutir à un projet de refonte de la grille horaire (lignes L2 et U) à infrastructure constante. Celui-ci a été présenté par le STIF aux élus et associations en novembre dernier, sans soulever de critiques majeures. Il devrait être mis en œuvre pour le service 2016 (mi-décembre 2015). Bien sûr, cela ne résoudra pas tous les problèmes du réseau Saint-Lazare mais, malgré quelques allongements de temps de parcours, une majorité d'usagers devraient y gagner.

Autre exemple, la concertation qui a eu lieu pour la création de voies de garage au terminus du RER A (et de la ligne L) de Cergy-Le-Haut (voir www.rera-cergygarages.fr). L'objectif est de limiter le nombre de circulations à vide entre Achères et Cergy et de supprimer ainsi une des causes de suppressions de train. Mais le projet initial présenté par RFF nécessitait de prolonger d'environ 600 m la tranchée existante sur la commune de Courdimanche. L'association de riverains « Les hérissons » et la mairie, contestant le projet présenté par RFF, ont confié en juillet 2014 une contre-expertise au bureau d'études Rail Concept. La concertation, prolongée jusqu'à fin novembre, a comporté de nombreux ateliers de travail pour analyser les différents aspects et débattre des contre-propositions. A l'issue de la concertation, RFF a fortement modifié son projet, qui garde la plupart des fonctionnalités attendues mais avec des impacts plus limités sur l'environnement local et un coût moins élevé. Cela devrait permettre d'aborder l'enquête publique avec plus de sérénité, en évitant les recours en justice qui auraient allongé les délais.

Ces deux exemples montrent qu'une bonne concertation peut être fructueuse, dès lors que toutes les parties prenantes sont dans une démarche de recherche du compromis, sans surenchère inutile du côté des associations et des élus locaux, mais aussi avec la capacité de se remettre en cause du côté des transporteurs, financeurs et maîtres d'ouvrage. Souhaitons que cela puisse servir d'exemple pour d'autres projets utiles aux usagers franciliens.

Marc Pélissier ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : 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

CPER 2015-2020 : crédibilité et pertinence ne sont pas au rendez-vous

Sixième du nom depuis 1982, le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) signé le 16 février 2015 par le Préfet et le Président de Région prévoit 7300 M€ d'investissements sur six ans répartis entre l'Etat (40 %) et la Région (60 %). Le volet mobilité se taille la part du lion : 5300 M€. C'est, nous dit-on, 20 % de plus que le CPER 2007-2013. La part est encore plus énorme, car sur ce volet, d'autres financeurs sont inscrits, de sorte que le grand total monte à 8200 M€. La mariée est donc belle ?

Certes elle a des atouts : le vélo, très timide, et les voies bus sur autoroutes, en pack de six, font leur première apparition au CPER. Mais elle ne séduit pas vraiment quand on la compare aux promesses faites depuis cinq ans et aux devis déjà connus. Les projets sont sous-dotés et il y a des absents.

La dotation des schémas directeurs des RER impressionne avec 1074 M€, mais divisée par 5 on est loin des chiffres que l'on connaît ligne par ligne. Les Transilien se contenteront de 90 M€, y compris les lignes de Saint-Lazare. Le coup de toise est terrible pour EOLE : une moitié de son devis est reporté au CPER d'après. SNCF Réseau fera la soudure, promet-on. Avec sa dette ?

Le plus préoccupant, c'est la tangentielle Nord : sa phase 2 est reléguée dans les projets en réserve. C'est pourtant un projet incontesté, qui a 30 ans et a la même finalité que les rocades du Grand Paris Express.

Le grand absent, c'est justement lui, le GPE. Parce qu'il est ailleurs, protégé par les ressources qu'il tire de la loi. Il en a même trop : il cède au CPER 1453 M€, soit la moitié des autres contributions annoncées. CDG-Express n'y est pas non plus puisque la construction ne se ferait pas sur fonds publics.

Est-il pertinent pour autant de se priver de l'outil CPER pour la cohérence des décisions à prendre ? La desserte à la hussarde du triangle de Gonesse par la ligne 17 au prétexte de desservir Roissy, sur fond de sauvetage du RER B, n'appelle-t-elle pas un examen commun ?

L'accessibilité est une autre absente, car elle dispose du SDA. Mais celui-ci, au moins aussi mal financé que le CPER, abandonne 200 gares et tout le métro à leur sort. Qui va s'en préoccuper ?

Ajoutons les vrais oubliés, comme la désaturation du tunnel Châtelet-Gare du Nord, les prolongements de métro à l'ouest, les terminaux ferroviaires des ports : ce CPER est insuffisant pour que le transfert modal réponde en Ile-de-France au double défi des transitions énergétique et écologique. La conférence mondiale COP 21 doit pourtant décider de le relever d'ici la fin de l'année. Alors, rendez-vous l'année prochaine ?

Daniel Mouranche ■

Mobilité nocturne en Ile-de-France



Noctilien N45 en Gare de l'Est (photo : Guilanst - Wikipedia)

Qu'il s'agisse de travail en horaires décalés ou de déplacements de loisirs, les besoins de transport en commun de nuit en Ile-de-France sont réels, même si les flux générés sont bien plus diffus qu'en journée. Après avoir dressé l'état des lieux de l'offre de transport de nuit actuelle, nous donnons dans ce dossier quelques pistes d'évolution pour faciliter les déplacements de nuit.

L'état des lieux

Les dernières grandes évolutions des transports de nuit datent de 2005 et 2006, avec le lancement du réseau Noctilien, composé désormais de 48 lignes de bus (32 RATP et 16 SNCF). Auparavant, il existait des lignes Noctambus RATP qui convergeaient toutes vers Châtelet et quelques bus de nuit SNCF pour la grande couronne. La mise en place du réseau Noctilien a permis de créer des pôles de correspondance près des grandes gares parisiennes (Montparnasse, Saint-Lazare, gare de Lyon, gare de l'Est) en complément de Châtelet. Une rocade des gares N01/N02 relie ces grandes gares avec une forte fréquence (16-17 mn en semaine, 5-7 le week-end). Les lignes diamétrales qui vont de proche banlieue à proche banlieue ont une fréquence de 30 mn en semaine et de 10 à 15 le week-end. Quant aux lignes radiales qui vont en moyenne et grande couronne, la plupart ont une fréquence de 30 à 60 mn en semaine et de 20 à 60 le week-end. En matière de tarification, les Noctiliens sont bien sûr utilisables avec le passe Navigo, mais il y a un tarif spécial pour les non-abonnés : le ticket t+ est valable, mais sans correspondance, et pour les trajets traversant plus de deux zones tarifaires, la validation de plusieurs tickets est nécessaire.

Entre 2000 et 2013, l'offre sur le réseau routier de nuit a été multipliée par 4,5 tandis que la fréquentation a été multipliée par 3,3, ce qui confirme que le réseau Noctilien répond à un réel besoin.

Sur le réseau métro, alors que toutes les lignes fermaient au plus tard à 1h15 (arrivée au terminus), l'amplitude a été élargie jusqu'à 2h15 les vendredis et samedis soir avec un intervalle de 10 minutes maximum entre les rames. A noter toutefois l'exploitation en navette des branches des lignes 7 et 13 à cette occasion. Le coût de cette offre supplémentaire est évalué à environ 25 M€/an.

En parallèle à l'extension du métro, 69 lignes de bus RATP de jour en correspondance aux terminus du métro et 7 lignes de tram sont également prolongées d'une heure les vendredis et samedis soir. Curieusement, le T7, bien que connecté à la ligne 7 du métro à Villejuif, n'est pas concerné. Il reste cependant un décalage puisque le dernier départ de ces lignes de bus est généralement à 1h30, alors que le dernier métro arrive à 2h15. Idem le reste de la semaine (avec respectivement 0h30 et 1h15).

La plupart des lignes du réseau RER et Transilien ont un dernier départ de Paris au-delà de minuit et un

●●● Mobilité nocturne en Ile-de-France

premier départ vers 5h30. Mais il existe des exceptions avec des fermetures plus précoces. Contrairement au métro, le service n'est pas prolongé les vendredis et samedis soir. Cela avait été envisagé, mais le délai de mise en place (nécessité de réserver les sillons 2 ans avant sur le réseau ferré national) et les coûts associés ont conduit le STIF à y renoncer.

A noter le cas particulier du service « grande nuit » mis en œuvre pour la fête de la musique et le 31 décembre : ces nuits-là, certaines lignes de métro circulent toute la nuit mais seules les principales stations sont desservies. Le RER et les Transilien circulent aussi sans interruption avec desserte omnibus, mais certaines branches n'ont que 2 ou 3 trains tandis que seuls les RER RATP circulent de la banlieue vers Paris. Tant pis pour les Parisiens qui veulent faire la fête en banlieue... Le réseau Noctilien est en revanche réduit dans Paris.

Il y a aussi le cas particulier de la « Nuit Blanche » organisée en octobre par la ville de Paris. Le dispositif varie chaque année mais s'appuie sur un fonctionnement continu de la ligne 14 et le fonctionnement partiel d'une autre ligne de métro. Curieusement, le réseau Noctilien dans Paris est également réduit dans ce cas, alors qu'il n'y a pas partout d'alternative en métro. Brigitte Kuster, maire du 17^{ème} arrondissement et administratrice du STIF, a demandé à juste titre le maintien intégral de l'offre Noctilien cette nuit-là.

Enfin, au titre des nuits exceptionnelles, notons le cas du 14 juillet, où le feu d'artifice au Champ de Mars réunit des centaines de milliers de personnes mais la desserte pour les retours est notoirement insuffisante, en particulier celle du RER C.

Quelles évolutions ?

Lors du conseil du STIF d'octobre 2014, un vœu a été adopté à l'initiative des élus parisiens. Les élus signataires souhaitent que :

- le STIF engage une étude évaluant l'intérêt et la faisabilité de différents scénarios d'augmentation de l'amplitude du service de soirée métro et RER et d'amélioration de l'offre nocturne Noctilien, les nuits des vendredis, samedis et veilles de jours fériés, en particulier à plus court terme les conditions de mise en œuvre d'une telle extension du service sur les lignes de métro automatisées,

- cette étude considère le cas particulier constitué par certaines nuits suscitant des besoins de mobilité exceptionnels, telles que les nuits déjà intégrées dans le dispositif « grande nuit » ou d'autres événements pou-

vant bénéficier de ce même dispositif, tels que la « Nuit blanche ».

Nous n'avons pas eu d'écho des suites données à ce vœu pour le moment. Mais une instance de réflexion comme le Conseil de la nuit, créé par la ville de Paris, possède un groupe de travail « Mobilités » dont l'AUT fait partie.

La circulation du métro 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, souhaitée par certains élus, apparaît peu réaliste : outre les coûts associés, la nécessité de garder des plages horaires pour la maintenance la nuit rend la circulation permanente impossible. Quant à l'idée d'étendre sur une partie de la nuit le fonctionnement des deux lignes de métro automatiques (1 et 14), car la mise en œuvre serait plus facile, elle se heurte au fait que cela ne constituerait pas un réseau minimum suffisant, surtout à l'échelle du Grand Paris.

La sécurité dans les bus Noctilien est un sujet fréquemment évoqué. Alors que les Noctilien SNCF sont des autocars avec un 2^{ème} agent à bord, qui refoule les personnes trop alcoolisées ou sans ticket, les Noctilien RATP sont réputés pour leur ambiance parfois glauque. Certes, des agents RATP sont censés être présents dans les 5 pôles de correspondance Noctilien et des équipes du GPSR (agents de sécurité de la RATP) peuvent intervenir, mais ce dispositif est insuffisant. Pourquoi ne pas mettre en place un 2^{ème} agent dans les Noctilien RATP, au moins sur les lignes les plus sensibles ?

En 2013 et 2014, à l'occasion de la mise en service de tramways, le réseau Noctilien a été renforcé : le N44 circule sur une partie de l'itinéraire du T5, le N66 sur l'itinéraire du T6, le N22 sur celui du T7, le N51 sur une partie du T8. Mais les lignes Noctilien en rocade restent trop rares : hormis la boucle N01/N02 dans Paris, il existe la ligne N71 (St-Maur-Créteil - Bourg-la-Reine) qui reprend la quasi-totalité de l'itinéraire du TVM. Elle transporte environ 300 personnes par nuit, avec une fréquentation en hausse d'année en année. A noter également la ligne 191-100 (Yerres - Rungis MIN via Juvisy) qui fonctionne 24h/24 depuis 2012. C'est, à notre connaissance, la seule ligne de bus en Ile-de-France qui a cette caractéristique, justifiée par les nombreux emplois en horaires décalés dans la zone d'Orly/Rungis.

Pour développer les dessertes en rocade, il serait pertinent d'étudier la mise en place d'une ligne le long du T3a/T3b et le long du T1, au moins entre Noisy-le-Sec et la gare de Saint-

Denis, puisque le N51 joue déjà un rôle de rocade entre celle-ci et Les Courtilles. La question peut se poser aussi le long du T2 entre La Défense et Issy-les-Moulineaux, la portion en voirie jusqu'au Pont de Bezons étant déjà reprise par le N24.

D'autres adaptations ponctuelles du réseau Noctilien seraient utiles : l'AUT avait proposé en 2009 de dévier la ligne N122 qui longe le RER B sud entre Massy et Saint-Rémy afin de desservir Les Ulis, ville dont une part importante de la population n'est pas motorisée. Le STIF n'a pas donné suite à notre courrier, mais il n'est jamais trop tard pour bien faire...

Dans certains cas, il est nécessaire de renforcer les lignes Noctilien existantes, surtout le week-end, car il n'est pas rare de voir des bus Noctilien pleins à craquer, en particulier juste après la fermeture du métro. Or emprunter le suivant peut signifier 30 minutes voire une heure d'attente !

Sur le réseau RER et Transilien, il y a des portions de ligne où l'offre de soirée est plus réduite que la moyenne. Ainsi, de Versailles-Chantiers vers Juvisy sur le RER C, le dernier départ est à 22h14, et entre Massy et Pont de Rungis, il est même à 20h40 ! Dans d'autres secteurs, ce sont des travaux de longue durée qui se traduisent par une fin de service prématurée et un remplacement par des cars. C'est le cas par exemple de la branche Nord du RER D qui, durant toute l'année 2015, est fermée dès 23h30 du lundi au vendredi entre Stade de France et Creil. Ce genre de situation risque de se multiplier avec la nécessaire montée en puissance des travaux de régénération du réseau.

Pour autant, au moins pour le samedi soir, il faut étudier sérieusement la possibilité de prolonger le service d'une heure sur certaines portions de lignes RER et Transilien. Quand on voit, d'une part, les bouchons à l'approche de Paris en début de soirée sur les autoroutes franciliennes et, d'autre part, la charge importante des derniers trains, sur les RER A et B par exemple, on se dit qu'il y a du potentiel. Les temps de trajet sur le réseau Noctilien sont bien plus longs et donc dissuasifs pour une partie de la clientèle potentielle. Ce prolongement de service serait une façon de compléter les décisions de 2005/2006 de manière à mieux répondre aux besoins de mobilité nocturne des zones les plus denses de moyenne et grande couronnes.

Marc Pélissier ■



courrier

Les nouveaux abribus n'abritent pas

Aujourd'hui (31/03/2015) il pleut, les rafales de vent atteignent 70 km/h et abaissent la température ressentie à 6°. Le nouveau « toit végétal » n'offre aucune protection à ceux qui attendent le bus. On a facilité l'accès des poussettes, des personnes à mobilité réduite et c'est très bien. Pourquoi ne pas offrir à tous un vrai refuge contre les intempéries ? Esthétique, technologie high-tech, oui, mais un banc juste pour deux places ? Les gens grelottent à moitié trempés et exaspérés par le manque de confort et de protection. C'est une occasion manquée. Peut-on appeler cela « ABRI » ?

Maria Corradi

Les voyageurs honnêtes sont parfois pénalisés

J'ai constaté plusieurs dysfonctionnements sur la ligne R rive droite. L'unique distributeur de billets de la gare de Livry-sur-Seine ne fonctionne plus depuis plus de huit jours. Il demande une relance de Windows que personne ne vient manifestement faire. Souhaitant me rendre à Melun, je suis allé à la gare suivante, celle de Chartrettes, où l'unique distributeur ne fonctionnait pas plus. De là, j'ai gagné la gare de Bois-le-Roi où le distributeur fonctionnait. 14 kilomètres à faire en voiture pour l'aller-retour, voilà qui est dissuasif pour se procurer un billet. Comment font les personnes qui ne sont pas motorisées ? Avant de lancer de grands programmes de chasse aux fraudeurs, ne serait-il pas plus urgent de permettre aux usagers d'acheter normalement et simplement leur billet ? Car cet incident est loin d'être isolé. Les pannes affectant ce distributeur durent parfois plus d'un mois.

Jean-Pierre Borderieux, vice-président de Livry Environnement

La concertation peut fonctionner

Après avoir lu la page 4 du n°128 (« Des concertations fructueuses »), je constate une identité de vue avec vous. A Argenteuil, pour aller à La Défense, nous avons le T2 à Bezons, mais il faut aller le chercher en bus ! Autre solution, passer par Saint-Lazare (10 km inutiles et le prix). Enfin, on peut utiliser un omnibus et changer à Asnières, mais un deuxième changement est, semble-t-il, nécessaire. (...) J'avais donc suggéré à la SNCF en comité d'axe d'examiner la possibilité suivante : « Argenteuil – Colombes – Asnières » (train omnibus) + « Asnières – La Défense », solution demandant la refonte de la grille horaire. Si j'ai bien compris, cela semble correspondre au projet qui devrait être mis en œuvre en décembre 2015.

Christian Noguier

BUS 91 BLOQUÉ PAR LES TAXIS À GARE DE LYON : SOLUTIONS POSSIBLES

Cette ligne à haute priorité dessert trois gares SNCF et une gare RER. Elle est systématiquement bloquée boulevard Diderot (voir site de l'AUT : trajet 1 sur le plan) après le franchissement du pont d'Austerlitz en direction Bastille, son couloir « réservé » étant occupé par une longue file de taxis. Devant cette situation intolérable, les bus ont pris l'habitude de détourner leur trajet pour éviter le boulevard Diderot (trajet 2). Ce palliatif est peu satisfaisant, les bus se trouvant souvent bloqués dans l'étroite rue de Bercy par une circulation dense et d'autres taxis stationnés. L'AUT a remis à la RATP et à la Ville de Paris des propositions d'aménagement de la ligne 91.

Scénario 1 : révision complète des conditions de circulation boulevard Diderot. Interdiction de stationnement des taxis, aménagement pour eux d'une grande station dans la rue de Chalon, peu occupée aujourd'hui, avec accès depuis la rue Van Gogh par le tunnel Est ; double couloir central ou latéral pour le bus, comme dans le 14e et le 13e.

Scénario 2 : prendre comme terminus la gare de Bercy. Le 91 emprunterait le quai d'Austerlitz, le pont Charles-de-Gaulle, la rue Van Gogh et la rue de Bercy (trajet 3), desservant ainsi une gare de plus. De nombreux services du 91 s'arrêtent aujourd'hui à la gare de Lyon, trois autres lignes de bus joignant celle-ci à la Bastille.

L'AUT a envisagé un **3e scénario**, ne desservant pas non plus Bastille : même trajet que dans le scénario 2 jusqu'à la rue Van Gogh, puis le tunnel Est pour aboutir à un terminus rue de Chalon (trajet 4). Mais il apparaît que ce tunnel a un gabarit trop petit pour le passage des bus.

Depuis la diffusion du communiqué résumé ci-dessus, nous avons eu vent d'une réunion entre la Mairie de Paris, la Préfecture, le STIF, la RATP et la SNCF : tous semblent d'accord pour que l'attente taxis se fasse rue de Chalon, comme nous le proposons. Ils se donnent un ou deux mois de réflexion avant mise en œuvre. La RATP a par ailleurs proposé au STIF de reporter le terminus du 91 à la gare de Bercy, conformément à notre scénario 2, mais cette évolution, envisagée dans le cadre de la restructuration des bus parisiens, ne serait pas pour demain.

IGNY : BUS INDÉSIRABLES

Un arrêté municipal a interdit le passage de la ligne 294 par les avenues de la Division Leclerc et de Gomonvilliers après 20h30 et toute la journée le dimanche. Cette mesure ne permet plus la desserte de l'arrêt « Igny RER » et impose aux voyageurs en correspondance un trajet à pied de quelques centaines de mètres. C'est d'autant plus gênant que le site de la RATP n'a pas mentionné l'interruption de cette desserte et que l'affichette sur le poteau RATP de la gare indique comme arrêt le plus proche « Place François Collet », arrêt provisoire qui se trouve à 500 m, alors que l'arrêt « Kennedy-Bellevue » est à 300 m ! Aucun plan ni fléchage n'indique comment se rendre de la gare à l'arrêt de bus et vice versa. L'AUT a écrit au maire d'Igny, qui a répondu qu'il fallait diminuer le nombre de passages de bus, leur stationnement moteur en marche générant des nuisances pour les riverains. La gêne occasionnée nous paraît très relative, la fréquence des bus étant de... 40 minutes aux heures où ils sont interdits ! Le STIF ayant décidé de renforcer la ligne 294 pour plus de 220 000 € par an, nous allons nous adresser à lui pour voir comment il pourrait résoudre ce problème.

Pics de pollution : la FNAUT défavorable à la gratuité des transports publics

La gratuité est inefficace : comme on a pu le vérifier le week-end des 21-22 mars, elle a un impact négligeable sur le comportement des automobilistes. En temps normal, ceux-ci dépensent déjà bien plus que s'ils utilisaient les transports publics. Dans les villes où la gratuité a été instaurée de manière permanente, elle attire essentiellement des habitants non motorisés.

La gratuité est injuste : elle coûte cher aux autorités organisatrices de transports puisqu'elle exige un renforcement des services et fait perdre des recettes. Ce sont finalement les usagers habituels qui en supportent le coût alors qu'ils n'ont contribué en rien au pic de pollution. C'est à l'automobiliste de payer les mesures de maîtrise de la pollution. Il est démagogique et anti-pédagogique de subventionner ses déplacements lors de pics dont il est en partie responsable. Il ne paie déjà que très partiellement ses coûts externes : congestion de la voirie, accidents, bruit, pollution de l'air.

La gratuité est perverse : elle a surtout servi à retarder le recours à la circulation alternée, au mépris de la santé publique. Sans être la solution miracle, la circulation alternée est efficace contre la pollution de l'air. Elle est bien comprise des automobilistes et bien respectée : la qualification de « mesure punitive », de « galère » et de « restriction des libertés » est abusif.

La FNAUT demande donc que la circulation alternée soit instaurée systématiquement dès qu'un risque sérieux de pic de pollution de l'air est détecté, et qu'elle ne s'accompagne d'aucune mesure de gratuité des transports publics.

ça roule...

LE RETOUR DE L'INFORMATION EM-BARQUÉE, ENFIN !

Depuis début janvier, l'information embarquée sur le RER D était en panne générale sur tous les matériels où elle avait été installée. Il n'y a eu aucune information des usagers sur cet incident. C'est en interrogeant un membre actif de SADUR et de l'AUT, Bernard Baur, que nous avons appris que cette panne était liée à un souci avec les caméras de vidéosurveillance embarquées, qui fonctionnaient de concert avec l'information. Tant que le problème des caméras n'était pas résolu, l'information sonore restait muette et les bandeaux défilants à l'arrêt. Ô miracle, après 3 mois d'interruption du son et de l'image, le 24 mars, tout fonctionne à nouveau. Pourvu que SADUR.

CERTAINS DÉBLAIS DES CHANTIERS DU GPE PRENDRONT LE TRAIN

Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) a voté l'évacuation par voie ferroviaire des déblais du chantier de la gare de Bry-Villiers-Champigny et du site de maintenance et de remisage de la ligne 15 sud du Grand Paris Express, ainsi que des terres extraites par le tunnelier qui a pour point d'entrée Champigny. Six trains de 200 m de long circuleraient par jour, évitant ainsi 300 rotations de camions, avec les encombrements et nuisances environnementales qu'elles impliqueraient. Depuis le lancement du projet, les élus locaux insistent sur la possibilité d'utiliser les voies ferrées proches de ces chantiers (ligne Paris – Troyes et grande ceinture), au profit des riverains et de l'environnement. La solution ferroviaire est toutefois plus coûteuse (raccordements à réaliser sur un site très contraint).

PROLONGEMENT DU BUS 109

Cette ligne sert principalement aux salariés de Natixis Banques Populaires, dont le siège social (5000 salariés) est situé à Charenton, pour rejoindre la ligne 14 à la station Cour Saint-Emilion. Le prolongement de la ligne de bus à l'est permet maintenant à ses usagers de rejoindre la ligne 8 à la station Liberté, et assure une meilleure desserte du Parc de Bercy et du quartier Conflans de Charenton. Il a été acté par le Conseil municipal de Charenton le 22 novembre 2014. Natixis participe à hauteur de plus de 60 000 euros par an à cette amélioration de la

desserte de son siège. Il y a toutefois un bémol qui – espérons-le – ne se transformera pas en « Ça cale » : les riverains de la rue du général Chanzy protestent contre l'inversion du sens de circulation de cette rue qu'implique le passage du bus. Une autre solution est toutefois possible, à savoir que le bus boucle par l'avenue Camille Mouquet. C'était d'ailleurs la proposition initiale du STIF.

ça cale...

METTEZ VOS PENDULES À L'HEURE

La RATP comme la SNCF ont mis leurs pendules à l'heure d'été, comme tout un chacun, dans la nuit du 28 au 29 mars... mais ont-elles voulu s'y préparer, maladroitement, ces dernières semaines, toujours est-il que le 28 février à 18 h sur le T3b, toutes les pendules marquaient 15 minutes d'avance ! La SNCF ne voulant pas être en reste, le jeudi 26 vers 12h30, les pendules des écrans du RER D à Gare de Lyon marquaient 6 minutes de retard... et affichaient 12h32 tandis que les pendules analogiques, elles, marquaient l'heure exacte : 12h38 ! Plutôt gênant pour qui avait une correspondance à prendre.

BUS 379

Le CARRRO (Collectif des associations riveraines du RER B Robinson) fait état de nombreux dysfonctionnements sur cette ligne, qui est un moyen d'accès majeur à la gare RER B de La Croix de Berny pour les habitants de Châtenay-Malabry. Le nombre de voyageurs a considérablement augmenté et l'offre actuelle ne répond plus de loin aux besoins. Attendre 15 minutes en heures de pointe est inadmissible : les passagers sont entassés, et de nombreuses personnes sont obligées d'attendre le prochain passage, soit jusqu'à 30 minutes... Il conviendrait d'accroître la fréquence et de recourir à des bus articulés. La situation est encore aggravée par les dysfonctionnements liés à des chantiers de construction qui durent depuis 2 ans. L'implantation des arrêts de bus à Châtenay est incohérente et ne permet pas d'assurer les correspondances entre les lignes de bus. L'arrêt RER Croix de Berny devrait être rapproché de la gare RER : les usagers sont obligés de traverser en courant le carrefour très fréquenté pour attraper le 379.

MASSY-VALENTON : NOUVEAUX RETARDS

Trois ans de retard supplémentaires sont à prévoir pour l'aménagement de la partie est de la ligne Massy-Valenton. En cause, ce damné incendie du poste de Vitry, dont on ne cesse décidément de découvrir l'ampleur des conséquences. Les équipes d'étude, de maintenance et de travaux de SNCF Infra sont mobilisées par des problèmes de signalisation jusqu'à l'automne 2016, ce qui a obligé, pour des raisons de sécurité, à interrompre le chantier en mars. L'achèvement des travaux est maintenant prévu pour 2019, c'est-à-dire que la rénovation ne sera donc pas finie lors de la mise en service des LGV Bretagne-Pays de Loire, Sud-Est-Atlantique et Est phase 2, qui induiront un trafic intersecteurs plus important.

Non au tronçonnage de la Petite Ceinture Ferroviaire !

Dans le « protocole-cadre » voté par les élus parisiens le 13 avril 2015, la Ville de Paris et la SNCF ne laissent comme sections de la Petite Ceinture dédiées au trafic ferroviaire qu'un bout entre le faisceau Nord et le faisceau Est (secteur de La Chapelle), un autre bout le long du boulevard Victor et un raccord entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz. Le reste est destiné à d'autres usages, avec ouverture progressive au public. La Ville de Paris exploite l'absence de projet de la SNCF sur cette infrastructure, qui fait pourtant partie du réseau ferré national et dont la préservation est inscrite au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France à l'horizon 2030. La ville assure que ces aménagements sont « réversibles », mais dans les faits, les rails sont déjà supprimés en divers endroits dans les 13e (ZAC Paris Rive Gauche) et 19e (pont de Flandre - rue d'Aubervilliers) arrondissements.

Il y a là trois contradictions majeures :

1. **Densification urbaine sans transport public** : la Ville de Paris soutient un programme de densification sans précédent le long de la ligne : Ministère de la Défense à Balard, tour Triangle porte de Versailles, tours Duo du quartier Bruneseau, opération Bercy-Charenton, etc. Cela se traduira par un appel massif à la seule ligne de transport public existante, le tram T3 déjà au bord de la saturation. La seule alternative réelle à l'automobile sera la Petite Ceinture.

2. **Lutte contre la pollution de l'air et le monopole du camion** : la Ville déclare vouloir réduire la pollution due à la circulation, en particulier aux véhicules diesel. Or la seule alternative crédible aux camions est le fret ferroviaire urbain. En acceptant la liquidation des installations fret de la Petite Ceinture, la Ville condamne les Parisiens à dépendre à 100 % des camions.

3. **Biodiversité et ouverture au public** : le refuge de biodiversité que constitue la Petite Ceinture résulte de sa fermeture depuis plusieurs décennies. Le meilleur compromis entre biodiversité et usage public de cet espace est son aménagement pour un mode de transport silencieux et non polluant et l'ouverture au public des seules surlargeurs par rapport au gabarit ferroviaire.

Nier ces contradictions, c'est insulter l'avenir. La Petite Ceinture doit s'inscrire dans le schéma régional des transports, pour les voyageurs et pour le fret. Par exemple comme lieu d'arrivée de trains de fret, lieu de stockage et de distribution, lieu de départ de la logistique du dernier kilomètre (véhicules électriques, tri-porteurs). À court terme, elle pourrait accueillir des trains touristiques ou d'exposition et des transports écologiques (véhicules à batteries innovantes, vélo-rails...).

Nous avons par conséquent demandé aux élus de refuser en l'état le protocole-cadre, de vérifier sa conformité au SDRIF et aux accords avec la Région et de maintenir la continuité des rails sur les 23 km exploitables de la Petite Ceinture.

Le bureau de l'AUT ■

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

Respirer un jour à Paris ?

Améliorer la qualité de l'air est une nécessité. Près de 200 villes dans neuf pays européens, dont Londres, Berlin, Stockholm, Lisbonne, Milan, Amsterdam... ont déjà mis en place des plans de protection avec des zones dites à « basses émissions ».

Paris se réveille à son tour. Le « plan anti-pollution » présenté par sa maire en février 2015 comporte des aspects positifs, comme le rééquilibrage de l'espace en faveur des mobilités douces, et des aspects plus discutables : bus et cars montrés du doigt alors que leur part dans la pollution est secondaire, privilèges excessifs accordés à la voiture électrique considérée à tort comme « écologique », efforts insuffisants en faveur des transports collectifs.

Mais surtout, une étude réalisée en 2012 par l'Atelier parisien d'urbanisme souligne que « la mise en place d'une politique anti-pollution ne produirait d'effet significatif que si elle concernait un large périmètre comprenant Paris et les autres territoires intra-A86 ». Ce qui implique une accélération des investissements en faveur des transports collectifs ; or c'est malheureusement le contraire qui se produit. Prolongement des lignes 11, 12, 14 et EOLE, tangentielles nord et ouest, métro du Grand Paris, etc. : tout prend du retard.

Du côté du ministère de l'Écologie, c'est encore plus désespérant. Au nom du refus de « l'écologie punitive », la ministre a tout fait pour retarder la mise en place de la circulation alternée lors des récents pics de pollution, et le projet de loi sur la transition énergétique ne propose aucune alternative à un « autosolisme » dévoreur d'espace urbain... sauf qu'on roulera plus électrique !

Autre placebo qu'a trouvé la ministre pour lutter contre le changement climatique : une pastille à coller sur le pare-brise ! La pastille verte de 1998 a lamentablement échoué, mais là tout va changer, car vous pourrez choisir parmi 7 couleurs : les pastilles bleues, vertes et jaunes permettront aux bons élèves de montrer fièrement que leur auto est « propre », les pastilles sombres serviront aux cancre pollueurs à s'auto-dénoncer. Nul doute qu'ils auront à cœur d'afficher au grand jour leur infamie !

Au lieu de gaspiller les fonds publics à financer de fausses mesures, la ministre devrait prêter l'oreille aux menaces de Bruxelles d'imposer au cancre qu'est la France de lourdes amendes si elle ne se dépêche pas d'appliquer dans ses villes de vraies solutions alternatives.

Jean Macheras ■

Investissements 2015-2020 : tout n'est pas rose



Travaux à Montmagny pour la Tangentielle Nord (photo : JDallot - Wikipedia)

Le contrat de plan Etat - Région 2015-2020 a été définitivement voté en juin. Ce document de programmation aboutit à des engagements pour les infrastructures de transport en commun à hauteur de 7,5 Md€, auxquels s'ajoute 250 M€ pour les projets ferroviaires interrégionaux. Une somme importante mais qui ne dissipe pas toutes nos inquiétudes.

Le CPER 2007-2013 était très décevant avec ses 3 Md€ pour les transports en commun, principalement consacrés à boucler les projets initiés dans le CPER 2000-2006. Depuis, heureusement, des engagements plus ambitieux ont été pris : la convention spécifique transport de 2011, signée à l'époque par Nathalie Kosciusko-Morizet et Jean-Vincent Placé, puis le protocole d'accord du Nouveau Grand Paris en juillet 2013 qui faisait suite aux annonces de Jean-Marc Ayrault en mars. Le volet « mobilité multimodale » du CPER 2015-2020 reprend une bonne partie de ce qui était promis dans ces deux documents, sans qu'il soit facile de démêler ce qui est de l'argent « nouveau » ou ce qui est la reconduction de sommes qui n'ont pas été dépensées depuis. Faisons un tour d'horizon des principaux dossiers.

EOLE, le prolongement du RER E à l'ouest

Gros dossier dans le CPER, le prolongement du RER E à Nanterre puis Mantes-la-Jolie est estimé à 3,3 Md€, mais le CPER ne lui alloue que 1,75 Md€ dont 500 M€ encore flous ne venant ni de l'Etat ni de la Région. Il manque donc plus de 1,5 Md€. Comme une partie sera à dépenser au-delà de 2020, un montage financier baroque est à l'étude pour que la SNCF fasse une avance de trésorerie

qui serait remboursée par l'Etat et la Région sur le CPER suivant. En attendant, alors que les appels d'offre sont lancés pour les marchés de génie civil (tunneliers), la convention de financement d'EOLE n'est toujours pas bouclée à l'heure où nous écrivons ces lignes. Le projet prend donc inexorablement du retard : ainsi, la date de 2020 pour le prolongement à Nanterre, qui apportera un bol d'air aux usagers du RER A, apparaît désormais très compromise.

La modernisation des RER et Transilien

L'amélioration des RER est dotée de 1,074 Md€, ce qui peut apparaître comme une belle somme. Mais cela inclut aussi le barreau ferroviaire de Gonesse, projet de branche du RER D à 300 M€ dont l'intérêt est très faible, comme le montrent les prévisions de trafic. Hélas, sous l'influence de quelques élus locaux, il n'est toujours pas abandonné. Si on le met néanmoins de côté et qu'on admet que chacune des lignes A, B, C et D est dotée de 250 M€, on voit vite les limites : le schéma directeur du RER A prévoit environ 500 M€ d'investissements, celui du RER B aussi. Pour le RER C, le seul nœud ferroviaire de Brétigny a besoin d'environ 300 M€. Pour le RER D, les besoins ne sont même pas clairement définis, mais on doit approcher le milliard. ●●●

Côté lignes Transilien, de nombreuses études ont été lancées à la demande du STIF. Elles ont abouti à identifier des investissements nécessaires sur les réseaux Est, Montparnasse, Saint-Lazare et Sud-Est mais la dotation de 90 M€ inscrite au CPER n'en couvre qu'une infime partie !

Plus généralement, les financeurs semblent douter de la capacité de SNCF Réseau de réaliser ces travaux, alors que la régénération du réseau et les travaux de mise en accessibilité accaparent déjà une bonne partie des moyens d'ingénierie et d'encadrement de chantier de la SNCF. Ce discours peut s'entendre à court terme, mais si l'amélioration du réseau existant est vraiment une priorité politique, on ne peut pas la repousser aux calendes grecques faute de personnel !

Métros

En dehors du Grand Paris Express, auquel sont rattachés les prolongements nord et sud de la ligne 14, le principal dossier est le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier. Évalué à 1,25 Md€, il n'est doté que de 900 M€ au CPER, dont 163 M€ devant venir des collectivités (ville de Paris et département de la Seine-Saint-Denis). Les difficultés de bouclage du financement, évoquées publiquement par Pierre Mongin lors de son départ de la présidence de la RATP, pourraient là aussi venir retarder la mise en service, pourtant déjà repoussée à fin 2022...

Trams-trains

Véritables serpents de mer depuis 20 ans, les projets de rocades SNCF en mode tram-train pourraient enfin se concrétiser, au moins en partie. Le tram-train Massy - Evry, réévalué à 500 M€, est bien inscrit, mais la part demandée au département de l'Essonne semble poser problème. De plus, son prolongement à Versailles (de l'ordre de 50 M€) ne rentre pas dans l'enveloppe.

La tangentielle Ouest est inscrite pour 284 M€. Si cela convient pour lancer les travaux de la première phase St-Cyr - St-Germain RER, la deuxième phase jusqu'à Achères est plus floue, puisque le changement de tracé dans Poissy intervenu en 2014 retarde celle-ci de plusieurs années et accroît les coûts.

Forte déception enfin pour la tangentielle Nord qui risque d'être limitée pendant longtemps au tronçon Epinay - Le Bourget actuellement en travaux et qui ouvrira en 2017 (voir encadré).

Tramways

Plusieurs projets de tramway déjà bien avancés figurent dans la liste : T1 vers Val-de-Fontenay, T1 vers Colombes, T3b à Porte d'Asnières et au-delà, T4 à Clichy-Montfermeil, T7 à Juvisy, T9 Paris - Orly-ville, T10

Phase 2 de la tangentielle Nord : un « oublié » incompréhensible

Dans un courrier du 18 mai adressé à Jean-Paul Huchon, FNE IDF, l'AUT IDF et les collectifs CADEB (78), Environnement 93 et Val d'Oise Environnement se sont élevés contre l'absence de crédits de travaux pour la phase 2 de la tangentielle Nord dans le CPER, tant côté est (Bobigny, Noisy-le-Sec) que côté ouest (Argenteuil, Sartrouville). Nous avons rappelé que cette rocade rapide doit être réalisée en totalité, de Sartrouville à Noisy-le-Sec, comme cela a été annoncé par le Premier Ministre en mars 2013 dans le cadre du Nouveau Grand Paris. Cette liaison de banlieue à banlieue permettra l'interconnexion avec l'ensemble du réseau ferré nord francilien : les RER A, B, C, D, E, les lignes Transilien J, H et L et les lignes de tramway T1 et T8. Selon les dernières études de trafic (2013), la ligne complète attirerait 200 000 voyageurs chaque jour. Nous avons proposé la création d'un comité de suivi de la TLN intégrant les associations et avons demandé que soient lancées dès cette année les acquisitions foncières de la phase 2.

Antony - Clamart. Mais certains subissent encore des blocages politiques locaux (T1 Est, T4 et T7). De plus la forte quote-part demandée aux départements (30 %) pourrait compromettre leur bouclage financier.

T Zen et TCSP

Ces projets de bus en site propre sont dotés de 420 M€ (dont 30 % issus des départements). La somme n'est pas ridicule, mais doit être mise en rapport avec les études en cours : T Zen 2 (Melun - Lieusaint) évalué à 175 M€, T Zen 3 (sur la RN3 de Paris à Livry-Gargan) 181 M€, T Zen 4 (Viry - Corbeil) 113 M€, T Zen 5 (Paris - Les Ardoines) 116 M€. Soit 585 M€ rien que pour ces 4 projets, tous annoncés pour 2020. S'y ajoute une nouvelle rubrique pour les voies bus (et taxis) sur autoroute avec 65 M€. C'est ce type d'opération qui a été mis en œuvre récemment sur l'A6a et sur l'A1 à l'approche de Paris. D'autres sections ont été identifiées, à commencer par l'A10 en approche de la gare de Massy en venant du sud, une demande de l'AUT depuis plus de 10 ans !

Pôles

Les grands pôles multimodaux sont dotés de 119 M€, ce qui apparaît modeste vu l'ampleur des besoins. Sont citées notamment les gares de Saint-Denis, Noisy-le-Sec, Val-de-Fontenay, Melun et Chessy. Apparaît aussi le bi-pôle Gare du Nord - Gare de l'Est dont la liaison piétonne directe est sans cesse repoussée.

Interconnexions GPE

Comme indiqué dans le texte du CPER, l'arrivée du Grand Paris Express nécessite une reconfiguration des gares d'interconnexion afin de permettre la meilleure articulation possible entre ce futur métro automatique et le réseau existant. La programmation 2015-2020 prend en compte les travaux nécessaires pour les interconnexions ferroviaires, en premier lieu celles de la ligne 15 Sud. Mais la dotation n'est que de 176 M€. Or plusieurs gares de la ligne 15 sud nécessitent de lourds travaux. Le cas emblématique étant Bry-Vil-

liers-Champigny, emplacement choisi pour une gare de la ligne 15 sud mais la gare du RER E n'existe pas ! Sa construction sur une section à 2 voies déjà saturée, nécessitera à elle seule 200 à 300 M€ avec la création d'une troisième voie.

Etudes et premiers travaux

Dans cette rubrique, on retrouve théoriquement tous les projets qui ne sont pas encore assez avancés et doivent faire l'objet d'études et de concertations pour des travaux après 2020. Sont cités les prolongements de la ligne 1 du métro vers Val-de-Fontenay, de la ligne 10 vers Ivry, et du T8 à la gare Rosa Parks. Le prolongement de la ligne 9 à l'Est est également mentionné.

Interrégional

Sur les 250 M€ prévus, 50 seront consacrés à des études sur les grands projets (Paris - Normandie, interconnexion sud des LGV, volet francilien du Paris-Orléans-Clermont-Lyon et du Roissy-Picardie, désaturation de la gare de Lyon). L'électrification de Gretz - Troyes et Provins est dotée de 50 M€ pour sa part francilienne, sans que l'on sache vraiment si ce projet va se concrétiser ou pas. Enfin l'amélioration de la ligne Massy - Valenton (RER C et TGV) se voit octroyer 150 M€.

Globalement, si on compare au CPER précédent, il y a dans celui-ci un effort financier en faveur des transports en commun. Mais dans le même temps, beaucoup de projets plus ou moins anciens sont prêts à entrer en phase travaux et ont besoin de financements. Or force est de constater que ça coïncide déjà en 2015, première année du CPER. Pendant ce temps, la Société du Grand Paris (SGP) est bénéficiaire de 500 M€ de taxes affectées chaque année. En parallèle au lancement des travaux de la ligne 15 sud, il est nécessaire que la SGP participe plus fortement au financement des projets qui sont prêts. Il serait incompréhensible que des investissements indispensables pour les transports franciliens soient retardés, voire abandonnés faute d'argent, alors qu'on nous promet qu'il y a des milliards pour des projets plus lointains.

Marc Pélissier ■



courrier

Bus 60 : une ligne malade

Je suis de plus en plus dégoûté par la ligne de bus 60. Les temps d'attente sont de plus en plus longs : 19 voire 22 minutes ou plus... Sous mes fenêtres, à l'arrêt Borrego, il m'arrive de voir 3 bus allant vers Gambetta et 2 bus l'un derrière l'autre venant de Gambetta (3ème arrêt depuis la tête de ligne). Ensuite, plus rien pendant un temps indéterminé (information non disponible, dit le site de la RATP). Comme ils disent : «Prenez les transports en commun». Et pour quelle raison le terminus du 60 Place Gambetta (correspondance aisée avec le 69, le 26 et le métro) a-t-il été déplacé derrière la mairie du 20ème ? On en fait maintenant de la marche à pied ! Sans oublier que les chauffeurs n'ont plus la possibilité de satisfaire un besoin naturel en fin de ligne avant de repartir dans l'autre sens.

Ph. Mourman

L'augmentation mal gérée de la carte Navigo seniors de la ville de Paris

Si l'on peut comprendre que l'ancien tarif de 40 euros pour tous ne puisse plus être appliqué, les nouveaux tarifs en vigueur depuis le 1er avril 2015, qui vont de 0 à 380 euros selon la tranche d'imposition, me paraissent disproportionnés au regard du tarif antérieur et injustement répartis. Ainsi, on comprend mal que de 180 euros pour une imposition comprise entre 380 et 992 euros, on passe à 360 euros pour la tranche d'imposition suivante, à savoir 993 à 1600 euros. Pourquoi n'y a-t-il pas de palier intermédiaire ? En revanche, si l'impôt est compris entre 1601 et 2028 euros, il n'y a qu'une petite augmentation à 380 euros. Il doit y avoir une progression équitable et régulière pour toutes les tranches d'imposition. Par ailleurs, quand on fait subir au voyageur une augmentation aussi brutale, on devrait peut-être penser à plus de souplesse : beaucoup de personnes n'ont pas besoin d'une carte Navigo annuelle, pourquoi ne pas prévoir un achat au mois, ou au moins pour 6 mois ?

Béatrice Lemée

Le savoir-vivre s'oublie facilement

Afin de faciliter l'accès dans les voitures (de métro), il serait très utile de faire régulièrement les annonces suivantes, à la place des noms des stations : «Libérez les portes», «Laissez descendre avant de monter», «Ne pas porter les sacs à dos sur le dos», pendant les heures de pointe». Je constate souvent sur la ligne 4 des utilisateurs qui voyagent de la gare du Nord jusqu'à la gare Montparnasse avec leurs valises posées devant la porte bloquant évidemment celle-ci. Ce type d'annonces éducatives serait plus efficace pour améliorer le comportement dans les transports (NDLR : Nous rappelons que l'AUT est contre la suppression de l'annonce des stations).

Jose Ponti

COMMUNIQUÉ DE L'AUT SUR LES NOUVEAUX ABRIBUS PARISIENS

Il reflète les nombreuses plaintes reçues des usagers qui relèvent que :

- le fond n'étant pas fermé sur toute la largeur, il laisse passer la pluie et le vent. La raison invoquée pour cette ouverture est qu'elle facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite. Mais l'absence de paroi latérale à droite permet à tous d'accéder à l'abri.
- le plan des lignes de bus parisiennes a disparu.
- l'écran donnant des informations sur le temps d'attente est peu lisible : le contraste est insuffisant et il n'est pas antireflet.

Des améliorations sont par ailleurs appréciées : accoudoir, informations claires (plans de ligne, horaires de passage, plan des arrêts de bus aux alentours, plan de quartier avec deux cercles concentriques « 5 minutes » et « 10 minutes » matérialisant les distances à pied à partir de l'arrêt). Enfin, l'indication BUS, le nom de l'arrêt et le(s) numéro(s) de ligne, portés sur un grand mât, sont visibles de loin. Dommage que l'architecture de l'abri ait été confiée (sans concours) à un artiste marseillais qui n'a probablement jamais utilisé les bus parisiens en hiver. Dommage surtout que les usagers et leurs associations n'aient pas été consultés. Cet abri peut être amélioré et l'AUT est prête à y contribuer.

LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS DANS PARIS

La municipalité nous promet un tiers des rues mis en zone 30 d'ici la fin de l'année, une reconquête partielle des berges rive droite

et un plan vélo ambitieux : ces projets vont tous dans le sens d'une amélioration des conditions de vie et de déplacement dans la capitale, et le collectif Ville à 30 km/h, qui réunit l'AUT, Rue de l'Avenir et la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et milite pour une limitation de la vitesse et de la place des voitures en ville, se félicite de ces décisions dans un communiqué commun. De grandes villes européennes ont déjà évolué ou évoluent dans ce sens et partout l'idée s'impose peu à peu d'une priorité absolue aux modes de déplacement les mieux adaptés à la ville : la marche, le vélo et les transports collectifs. L'usage de la voiture devrait à terme se limiter essentiellement aux véhicules d'urgence et d'utilité sociale et aux modes partagés : taxis, covoiturage, autopartage.

Toutefois, les mesures adoptées devraient être complétées par une politique forte des transports en commun à la hauteur des attentes des Franciliens :

- rendre de nombreuses lignes de bus prioritaires sur tout leur parcours ;
- faire respecter les règles d'usage de la voirie, notamment «sanctuariser» couloirs réservés, trottoirs et voies cyclables ;
- renforcer la desserte de certains quartiers, ainsi que les liaisons entre les gares et entre banlieue et Paris.

Il est essentiel aussi que les livraisons fassent l'objet d'un plan prioritaire afin de diminuer la pollution qu'elles occasionnent. Paris hébergera en décembre la conférence mondiale pour le climat (COP 21). Au-delà des belles déclarations qu'elle fera au monde entier, elle doit montrer l'exemple.

Nouveaux contrats STIF-SNCF et STIF-RATP

Les contrats signés en 2012 ont apporté des améliorations, dont certaines que nous avons demandées. Toutefois, à la lumière des constats que nous avons faits depuis lors, l'AUT formule notamment les propositions d'évolution suivantes :

1. Ponctualité RER-Transilien (SNCF + RATP) : le suivi de la ponctualité aux heures de pointe est une demande légitime pour mieux refléter le vécu des usagers. Il pourrait faire l'objet d'un objectif spécifique ou d'un bonus-malus de progression s'ajoutant aux critères actuels.
2. Respect des compositions « trains longs » (SNCF) : c'est un critère important pour le confort des usagers, voire une condition pour pouvoir monter dans le train. Son poids dans le malus doit être renforcé.
3. Les travaux de rénovation du réseau ferré rendent des substitutions routières durablement nécessaires. Un suivi de la qualité des services de bus de remplacement est indispensable, incluant des critères tels que la connaissance du parcours et des arrêts par les conducteurs.
4. Propreté (RATP + SNCF) : les objectifs et méthodes de mesure doivent être revus. Il est incompréhensible que la propreté des stations de métro bénéficie d'un bonus en 2014. Certaines stations et certains matériels sont très peu nettoyés par endroits (bordures, recoins...). Un véritable décrassage s'impose. Un malus doit être associé au relevé des situations inacceptables.
5. Révision et remplacement d'escaliers mécaniques ou d'ascenseurs (SNCF + RATP) : les mesures de la disponibilité de ces équipements neutralisent légitimement les périodes d'arrêt programmé, mais la durée de celles-ci est souvent trop longue (de 5 à 7 mois, avec de fréquentes rallonges). Un objectif de réduction de la durée de ces opérations, avec un bonus-malus associé, nous semble nécessaire.
6. Informations à distance sur les déviations de longue durée que de nombreuses lignes de bus subissent du fait de travaux (RATP) : nous souhaitons que le site Internet et l'application RATP intègrent ces informations, comme c'est le cas sur de nombreux réseaux de province.
7. Information en situation perturbée imprévue (RATP + SNCF) : ce critère majeur pour les usagers est doté d'objectifs très bas (38% en 2014 pour l'information en situation perturbée à bord des rames de métro).
8. Investissements (SNCF) : les « grands » investissements ne doivent pas se faire au détriment des « petits » moins visibles. Il convient par exemple d'investir dans certains sites de garage en vue d'un meilleur préchauffage des rames en hiver (RER C notamment).

ça roule...

RENFORTS D'OFFRE EN VUE SUR LES TRAMWAYS

Un avenant au contrat entre le STIF et la RATP prévoit d'améliorer les fréquences sur toutes les lignes sauf le T4. L'intervalle en soirée sera ainsi harmonisé à 15 minutes. Ces renforts, réalisés à parc constant, entreront en vigueur entre le 1er juillet et le 1er septembre selon les lignes. Sur le T1, ils portent sur les flancs de pointe, le samedi matin et le dimanche. Sur le T2, ils portent aussi sur les heures de pointe. Sur les T3a et T3b, c'est l'offre de week-end qui est étoffée. Le T5 verra sa fréquence accrue en heure de pointe du soir (ce qui exigera de mettre en service l'unique rame de réserve) et en heures creuses du lundi au vendredi, ainsi que le dimanche. Le T6 ne sera renforcé qu'en soirée, et le T7 en soirée et le dimanche. Le T8 le sera en soirée les veilles de fête et jours de pont. D'autres renforts suivront, mais l'amélioration de l'offre aux heures de pointe sur les lignes T2, T3a et T5 exigera l'acquisition de rames supplémentaires. Sur le T5, espérons que l'on s'orientera vers l'achat de rames à 4 éléments, puisque la longueur des quais le permet, la sursaturation étant atteinte les jours de marché.

NOUVEL ACCÈS À BALARD

Après 3 ans et demi de travaux et un investissement de 16,4 M€, la sortie sud de la station Balard (terminus de la ligne 8) a ouvert fin juin. Elle accompagne le développement urbain du quartier, avec notamment les nouveaux bâtiments du ministère de la Défense, et permet une correspondance plus courte avec le T2 à la station Suzanne Lenglen. Néanmoins cette correspondance nécessite toujours de traverser des axes routiers importants. Par ailleurs, un ascenseur a été implanté au niveau de l'accès historique, à proximité du T3a.

ça cale...

ATTENTION AMENDE !

Il est bon de savoir qu'emprunter en sens interdit un couloir d'une station de métro est assimilé à une fraude, et que l'amende est la même que pour une absence de titre de transport ! Cette assimilation est étrange, car pour accéder à ce couloir il a fallu franchir au préalable la ligne de contrôle... Assez souvent, le couloir

en sens interdit représente un raccourci et est moins encombré que le couloir « officiel ». Les raisons de le mettre en sens unique apparaissent alors assez obscures.

T6 : STATION QUASI INACCESSIBLE LE SOIR

La station Parc André Malraux est située sur le RD 906 Porte de Châtillon-Petit Clamart, en forte pente et en tranchée à cet endroit. Le quai direction Châtillon est adossé à un talus vigoureux créé lors du creusement de la tranchée. Ce talus inconstructible a été valorisé sous forme d'un « parc ». Les quartiers résidentiels de Châtillon sont pour l'essentiel situés en haut du talus, sur le plateau. Pour y accéder, force est de grimper le talus, à l'aide d'un escalier qui donne dans le parc. Le problème est que celui-ci est fermé de 18h à 9h en hiver et de 20h à 8h en été. Les utilisateurs du T6 trouvent alors porte close et doivent faire le tour du talus, soit 15 minutes pour un jeune de 15 à 30 ans. La passerelle en bois qui permettait de gagner le quai direction Viroflay sans traverser la RD 906 est hors d'usage depuis des mois. Était-il possible de se passer des escaliers et passerelle ? Oui, en implantant la station là où elle était initialement prévue, au carrefour en-dessous, ce qui, en plus, assurerait la correspondance avec les bus, aujourd'hui détruite. Mais cela ne valorisait pas la ZAC chère à la Mairie.

LE RER C N'AIME PAS LA CANICULE

Les grosses chaleurs (32°) annoncées pour l'après-midi du vendredi 5 juin ont amené la SNCF à prendre des mesures préventives drastiques, principalement sur le RER C : suppression d'un train sur deux et ralentissements allongeant le trajet de 25 minutes. Aucun train ne devait même circuler sur les branches Ermont-Eaubonne - Pontoise et Versailles-Chantiers - St. Quentin-en-Yvelines ! A en croire un document qui se veut didactique de la SNCF, à une telle température, caténaires et rails se déforment et se dilatent, et les équipements électriques risquent de défaillir. Les installations plus anciennes et donc plus fragiles de la ligne C seraient davantage menacées. Mais que l'on se rassure : la ligne, qui comptait 160 « zones sensibles » l'an dernier, n'en afficherait plus qu'une centaine cette année. Ouf !

LES TRIBUNAUX ADMINISTRATIFS PROTÈGENT LA BAGNOLE

La page pompidolienne des voies sur berges est tournée à Paris, pas de l'autre côté du périphérique. Le Conseil départemental des Hauts-de-Seine vient de recevoir le renfort de la Cour Administrative d'Appel de Versailles, qui a laissé le temps au chantier généralisant les 4 voies sur la RD 7 en rive gauche, dès la sortie de Paris, de passer le point de non-retour. La Cour confirme l'utilité publique d'un projet « transformant une voirie saturée » et écarte le principe de précaution « compte tenu de la généralisation future des véhicules propres ». Pour avoir osé démontrer la baisse régulière du trafic aux portes de Paris depuis 12 ans et le caractère déjà certain des dégâts sanitaires du surcroît de voitures apporté par 4 voies, le collectif du Val de Seine devra payer au total 20 000 € au Conseil départemental.

Travaux de l'été

Le réseau ferroviaire français dans son ensemble est en mauvais état, et l'Île-de-France, qui représente plus de la moitié des usagers du train, ne fait pas exception. C'est pourtant la priorité de la SNCF. Quant à la RATP, elle assure 58 % des déplacements urbains. La ligne A véhicule à elle seule un million de passagers par jour.

Tous les RER nécessitent des travaux, mais à partir de cet été le principal chantier va revenir au RER A. De 2015 à 2018, le trafic sera interrompu dans le tronçon central pendant quatre semaines fin juillet et août. Durant ces cinq années, la RATP va remplacer voies et ballast (RVB), renouveler des aiguillages et la signalétique et améliorer l'accessibilité. Ces travaux sont nécessaires pour le confort des usagers, mais aussi pour la sécurité. Cette année, l'interruption de trafic concerne la section La Défense - Auber, du samedi 25 juillet au dimanche 23 août inclus. Seule la station Étoile ne sera donc pas desservie, mais cela n'empêchera pas les difficultés pour se rendre de l'est à l'ouest. Pendant la même période, la branche Poissy sera fermée et la circulation réduite sur la branche Cergy-le-Haut.

Quant à la ligne C, tout le monde connaît Castor. Il ne grignote pas le tunnel sous Paris, vieux de 116 ans, mais au contraire en consolide la voûte depuis 19 ans. Il reprend du service du 15 juillet au 29 août. Comme sur le A, la SNCF fera du « RVB ». Ajoutez quelques petites fermetures dont nous ne donnerons pas le détail, voilà de quoi pourrir (utilement) l'été de certains à Paris ! Les usagers pourront perdre de 20 à 25 minutes sur leur temps de parcours habituel.

Le STIF, la RATP et la SNCF font un gros effort pour nous aider à supporter ces déplacements difficiles et à trouver des solutions alternatives. L'information se veut exemplaire : depuis plusieurs mois, les abonnés ont été prévenus personnellement par Internet. Chaque transporteur a son blog. L'information écrite est également très importante : affiches, points d'information dans les grandes gares, dépliants (pas très lisibles), guide très clair « Pour nous déplacer cet été sur les RER A et C, suivez le guide ». Enfin, du personnel est mis à disposition pour dépanner les voyageurs égarés. Souhaitons qu'ils parlent au moins deux langues pour renseigner les touristes.

D'autre part, une offre de transport de substitution est prévue : renforcement de certaines lignes de métro (dont la 1 et la 14), navette entre La Défense et Étoile de 7h à 10h et de 16h à 21h avec un passage toutes les 2 à 4 minutes, mais on n'en parle pas trop, parce qu'un autobus est plein avec 90 personnes alors qu'une rame de RER peut en accueillir 2500...

Nous jugerons fin août de l'efficacité de ces dispositifs, en espérant que l'AUT ne sera pas complètement débordée par les contributions des témoins de ligne ! Pour le RER A, 2015 c'est presque un galop d'essai. En 2016, Étoile, Auber, Châtelet et Gare de Lyon seront fermés. Il faudra être Zen !

Simone Bigorgne ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : 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

Condamner UberPOP ne suffit pas : il faut redéfinir les missions des taxis

Les taxis ont obtenu à juste titre l'interdiction des pratiques de covoiturage rémunéré que la société UberPOP a tenté d'introduire dans les villes. Cette forme de travail au noir où le prestataire ne déclare ni revenu, ni charges sociales et n'assure pas ses utilisateurs opposait aux taxis une concurrence sauvage, ceci « en situation illégale absolue », comme l'a reconnu le ministre de l'Intérieur.

Les taxis ne doivent pas pour autant se contenter d'une attitude défensive et corporatiste face au covoiturage régulier avec rémunération, mais aussi aux VTC, aux mototaxis et aux multiples formes, conventionnées ou non, d'autopartage. Ayant peu évolué, ils se situent mal dans cette jungle, ayant eux-mêmes un statut hybride, à mi-chemin entre un statut libéral - le chauffeur est maître à bord - et un statut public du fait qu'ils sont soumis à une réglementation et à une autorité publique (la préfecture de police dans l'agglomération parisienne, une préfecture en province).

Les taxis doivent clairement se situer dans le service public et être considérés comme un complément du transport collectif. À ce titre ils doivent :

- être présents dans tous les quartiers des grandes agglomérations et assurer également une bonne desserte des petites villes et des territoires ruraux non desservis par les transports collectifs,
- être facilement repérables,
- être physiquement accessibles à tous comme le sont les «cabs» londoniens,
- avoir un prix abordable. Chacun doit pouvoir recourir au taxi pour des déplacements occasionnels (déplacements familiaux, achats importants, transport de bagages),
- optimiser leur fonctionnement en mobilisant toutes les technologies informatiques (par exemple, acceptation de la carte bancaire et GPS obligatoires).

Outre le rôle social qu'il joue en liaison avec les services médicaux, le taxi constitue une forme idéale de voiture partagée : on n'a à se soucier ni de la conduite ni de la dépose du véhicule. Un service public de taxis très présent, d'utilisation facile et à la portée financière de tous constituerait une alternative à l'autosolisme et contribuerait à réduire les nuisances de l'automobile et son accaparement de l'espace urbain.

Encore faut-il que ce service sache se moderniser et être bien plus qu'aujourd'hui tourné vers le client. Sa gestion par les pouvoirs publics doit elle aussi être réformée. La gestion actuelle par le ministère de l'Intérieur est un archaïsme. Les taxis assurant un service de transport, leur interlocuteur (ou un de leurs interlocuteurs) devrait être «l'Autorité Organisatrice de la Mobilité», selon la terminologie officielle, à savoir le STIF en Ile-de-France.

James Narache ■

Repenser la politique des déplacements dans Paris



Paris, boulevard du Montparnasse (photo : Marc Debrincat)

La Ville de Paris a annoncé une série de mesures visant à améliorer les conditions de vie, de déplacement... et de respiration dans la capitale, ce dernier point faisant l'objet d'un « plan antipollution » adopté en février 2015. Au programme : des incitations fortes à rouler « propre » ; un tiers des rues limité à 30 km/h d'ici la fin de l'année ; un plan vélo ambitieux ; un projet de reconquête des berges sur la rive droite ; les Parisiens invités à « réinventer » sept places, à verdier et à se réapproprier leur espace dans le cadre du « budget participatif ». Mais pour nous, l'alternative à l'usage encore trop important de l'automobile est d'abord, et plus que jamais, à rechercher dans une amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transports collectifs. Cela implique une réorganisation d'un réseau de surface qui n'est plus adapté aux besoins actuels.

La ville à 30 km/h ("30 la règle, 50 l'exception") est une idée qui se répand en Europe : on recensait en mai 2015 une centaine de villes qui en avaient adopté le principe dans une bonne partie de leurs rues (et même toutes dans le cas de Graz, deuxième ville d'Autriche). Parmi les villes de plus de 500 000 habitants qui l'appliquent à grande échelle (souvent dans tout le centre-ville), citons Anvers, Barcelone, Brême, Cologne, Hambourg, Hanovre, Helsinki, Munich, Vienne, bientôt Bruxelles...

Paris entend, selon son plan antipollution, généraliser à terme le 30 km/h sur toutes ses voies hors grands axes circulés. La limitation descend même à 20 km/h dans les "zones de rencontre" très fréquentées par les piétons comme le Marais ou l'île Saint-Louis.

Les avantages recherchés sont : assurer une meilleure sécurité des usagers de la rue (à 30 km/h il faut 13 m pour s'arrêter, à 50 km/h il en faut 28) ; réduire le bruit du trafic ; pacifier la ville et la rendre plus désirable ; inciter les citoyens à privilégier la

marche et le vélo pour les déplacements de proximité. Ces arguments ont été amplement développés dans la brochure "Ville à 30 km/h : ça marche" éditée en 2014 par un collectif animé par Rue de l'Avenir et comprenant la FNAUT et la FUB.

Comme il se doit, on a eu droit à des arguments contre :

- "on va perdre du temps" : très peu en fait dans une ville dense où l'essentiel du temps perdu l'est aux carrefours ; citons aussi la boutade du maire de Bâle : "si je suis pressé, je prends mon vélo !"
- "les moteurs polluent plus à 30 qu'à 50" : ce sont surtout les ralentissements et démarrages qui créent la pollution ; d'autre part, la disparition programmée de la traction "sale" réduit la portée de cet argument.

Vélo-cité : oui, à condition que...

Paris se fixe l'objectif de 15 % des déplacements effectués à vélo d'ici 2020. Son Plan Vélo 2015-2020 prévoit ●●●

●●● Politique des déplacements dans Paris

plus de 150 millions d'euros d'investissements conduisant à doubler la longueur des voies cyclables. Un Réseau Express Vélo (REVe) constitué d'aménagements continus et homogènes, à double sens, sera mis en place sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest (ce dernier reliant les deux bois) et sur les voies sur berges. Autour de lui s'organisera un "réseau structurant" constitué par les rocade des Maréchaux, des Fermiers généraux, des Grands Boulevards et du boulevard Saint-Germain. Enfin, un réseau secondaire assurera une "couverture fine" ; de nouveaux itinéraires seront créés notamment sur les ponts enjambant la Seine, dans les bois ou aux portes de Paris pour faciliter les déplacements entre communes.

En conformité avec la loi PAMA (Plan d'Action pour les Mobilités Actives) de mars 2014, les vélos sont autorisés à circuler dans les deux sens dans les rues situées en zone 30. La possibilité pour eux de tourner à droite au feu rouge a été généralisée, de même que les "sas vélos" le seront à l'entrée des carrefours. Ajoutons à cela 10 000 places de stationnement supplémentaires, des boxes à vélos sécurisés, des Vélib' à assistance électrique, des facilités telles que circuits cyclotouristiques fléchés et ateliers vélos.

Oui aux réseaux cyclables express et structurants... **à condition** que ce ne soit pas aux dépens des autres alternatives à la voiture. Les cyclistes pas plus que les piétons n'apprécient les bandes cyclables prélevées sur les trottoirs, les premiers à cause des ruptures de pente aux carrefours, les seconds parce que cela réduit leur espace. Remplacer un couloir réservé aux bus par une voie cyclable est encore plus grave, car il s'agit là un déni de priorité aux transports collectifs : c'est malheureusement ce qui s'est produit avenue d'Italie sous la mandature Tibéri et rue de Rennes sous la deuxième mandature Delanoë. De tels actes inconscients ne doivent plus être tolérés : nous serons très vigilants là-dessus. Et puisqu'il s'agit de repenser le partage de la voirie sur les axes structurants, rappelons que le programme "Mobilien" qui devait améliorer les conditions de circulation des lignes de bus principales n'a jamais été conduit à terme... Signalons aussi que certaines villes acceptent les vélos dans les trams.

La reconquête de sites et de places

Jusqu'à une date récente, on a connu une curiosité : une voie express inscrite au patrimoine mondial de l'humanité !

Il s'agissait de la voie Georges Pompidou, qui barrait l'accès à la Seine. Elle a fait place à quelque chose d'un peu plus présentable, à savoir un boulevard urbain avec des feux, qui autorisait l'accès piéton au bord du fleuve. Un nouveau pas vient d'être franchi : les berges rive droite devraient être entièrement restituées aux circulations douces, à la détente et au jeu, depuis le port de l'Arsenal jusqu'au tunnel des Tuileries (variante la plus ambitieuse soumise à la consultation en cours).

La "reconquête" des berges sur les deux rives constitue une mesure de dissuasion du transit automobile par le centre de l'agglomération, ce qui est aujourd'hui généralement préconisé. Pour être acceptable par tous, elle devrait s'accompagner d'une offre de transport collectif performante sur les quais hauts : c'est effectivement un projet... lointain de la mairie.

Sous le slogan "Réinventons nos places", la Ville propose d'en réaménager sept : Bastille, Nation, Panthéon, Gambetta, Madeleine, Fêtes, Italie. Elle fait donner pour cela une artillerie bien au point de communication-concertation. L'idée mise en avant est que ces espaces qui furent des places ne sont plus que des carrefours sinistres : il convient de les rétablir dans leur vocation de lieux de rencontre. Les villes italiennes du nord sont des exemples à suivre. A Paris, la place de la République, malgré ses imperfections, a montré la voie.

Trois points sont à souligner :

- souvent, ces places ont un emblème, et souvent celui-ci est noyé au milieu du flot automobile. Il convient de le "libérer" en le raccordant à un espace piéton. Cela a été fait pour la statue de la République, il devrait en être ainsi pour la colonne de la Bastille ;

- la "reconquête" n'est pas incompatible avec la fluidité de la circulation – disons même au contraire. Quand il y a trop d'espace bitumé sur une place, comme c'est souvent le cas, les voitures viennent s'y accumuler, ce qui provoque un engorgement aux sorties ;

- sept lignes de bus traversent la place de la Bastille : c'est en fonction d'elles qu'il faudra étudier le nouveau plan de déplacements sur ce site.

Les transports collectifs à repenser

La volonté affirmée de réduire la place de la voiture et le fait qu'un bus en remplace 40 devraient se traduire par la mise en place d'un réseau de transports collectifs facile d'accès, at-

trayant et performant. Or s'il a bénéficié d'une modernisation constante du matériel, de renforts d'offre et d'efforts d'amélioration de la qualité de service, le réseau, tramway mis à part, a peu évolué depuis des décennies. Il n'est plus adapté à la répartition actuelle des logements et des emplois, et va l'être encore moins avec les opérations d'urbanisme en cours. Il faudrait notamment faciliter le transport des voyageurs avec bagages sur les lignes de bus desservant une ou des gares, et créer enfin un cheminement aisé entre les gares du Nord et de l'Est. Rappelons aussi la nécessaire jonction des lignes 3bis et 7bis, pour améliorer la faible rentabilité de la desserte existante et desservir correctement l'hôpital Robert Debré, avec l'ouverture de la station fantôme Haxo.

Or le "plan antipollution" se contente d'évoquer l'extension du tramway T3b au-delà de la Porte d'Asnières et à Nation, ainsi que des projets lointains de nouvelles liaisons "à haut niveau de service" entre les gares parisiennes et le long de la Seine. Mais Paris a refusé de participer au prolongement d'Eole vers la Défense et ne participe que de manière marginale au prolongement de la ligne 11.

On attend depuis des années que sorte enfin le projet de restructuration du réseau de bus parisien étudié par le STIF, censé rééquilibrer l'offre entre le centre et la périphérie, et le rendre par la même occasion plus lisible. Ira-t-on jusqu'à réassocier des trajets aller et retour ? Et prévoit-on une meilleure interconnexion des réseaux de bus Paris et banlieue ? D'après nos informations, le plan de restructuration serait prêt et en attente des arbitrages de la maire de Paris.

Une préoccupation de l'AUT est le programme gigantesque de densification que prévoit la Ville en périphérie, le long ou à proximité des boulevards des Maréchaux. Il a été décidé sans qu'apparemment on se soit préoccupé des moyens de transport supplémentaires à mettre en place pour faire face à l'afflux de milliers de personnes qu'il va engendrer. Cette question est détaillée dans l'éditorial de la page 4 « Le tram T3a victime de la densification urbaine ». Il y est exprimé en particulier le regret que la Ville ne veuille pas saisir la chance que lui offre la Petite Ceinture ferroviaire, sur laquelle on devrait être capable aujourd'hui de faire circuler des modes silencieux cohabitant avec un espace de biodiversité à préserver. L'attitude de refus actuelle de la mairie n'est-elle pas de l'aveuglement ?

Jean Macheras ■



courrier

Une place prioritaire est un droit

Je suis un usager avec une carte de priorité personne handicapée. J'emprunte tous les jours le RER E. Les panneaux de signalisation des places réservées sont de moins en moins présents. J'ai fait plusieurs réclamations et la réponse a été que je pouvais compter sur le civisme des autres usagers. C'est le cas aussi sur la ligne de bus 26. Je voudrais savoir auprès de qui je peux porter ma requête pour qu'elle aboutisse.

Maryvonne N.

Canicule et transports publics

Ayant vécu de nombreuses années en Espagne à Madrid, je trouve anormal que les transports en IDF ne soient pas climatisés (ou s'ils le sont pour certains bus, la climatisation est soit défaillante, soit trop faible). Aujourd'hui en pleine canicule, je peux vous dire que la récente canicule serait tout à fait supportable si les transports étaient climatisés, or même à seulement 30 °C dehors, il fait déjà une chaleur torride dans le métro.... c'est ridicule !

Sophie P.

L'exercice physique imposé ne convient pas à tous

A la station de métro Strasbourg - Saint-Denis, pour aller des lignes 8 et 9 vers les sorties 1, 2, 3 et 6, il y a énormément de marches à monter. Après deux volées d'une vingtaine de marches, il y a une montée de 49 marches d'affilée. Les usagers doivent donc subir une ascension, particulièrement pénible pour les personnes en mauvaise santé ou les mamans avec un bébé dans les bras. La seule façon pour eux de l'éviter est de faire un détour substantiel en empruntant un escalator vers une sortie éloignée de leur destination. Que pouvez-vous faire pour qu'il y ait enfin un escalator ?

Sabine G.

L'arrêt de bus est pour les usagers réguliers

Je prends tous les jours la ligne 47 à l'arrêt Cité-Parvis Notre-Dame l'après-midi. Tous les bus de l'Open Tour de City Vision s'y arrêtent au moins 5 bonnes minutes. Le bus 47 ne peut donc pas marquer son arrêt correctement et les usagers sont obligés de marcher sur la chaussée et risquent de se faire percuter par un autre véhicule. Quelles solutions apporter à ce problème ?

M. C.

Un prix peu mérité

Suite à l'article paru dans Le Parisien du 21/07/15, j'ai appris avec autant de colère que de consternation que l'Institut français du Design avait osé attribuer le « Jamus de la Cité 2015 » aux nouveaux abrisbus De-caux. Quel scandale ! Effectivement un abribus qui n'abrite pas, il n'y a pas de quoi s'extasier ! Pourquoi dans certains quartiers cependant, les abris n'ont-ils pas (tous) perdu la vitre formant le coin qui abrite ? (...)

B.

DÉSATURATION DE L'AXE FERROVIAIRE PARIS - VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

L'AUT et SADUR, Association des Usagers du RER D, ont adressé une lettre au secrétaire d'Etat aux transports au sujet des opérations de désaturation de cet axe, y compris la gare de Lyon. Ces investissements concernent tous les types de trafic (TGV, TET, TER, Transilien ligne R et RER D). Ils sont très attendus des voyageurs du RER D, ligne la plus fréquentée du réseau SNCF, car ils devraient permettre d'augmenter l'offre sur cette ligne proche de la saturation et d'en fiabiliser l'exploitation. Les deux associations s'inquiètent de l'absence de planning et donc de visibilité pour les usagers, qui vont devoir continuer à subir les problèmes récurrents du RER D pendant de trop longues années de travaux. Elles s'inquiètent aussi du phasage avec les travaux indispensables au restant de la ligne et du financement : le montant annoncé de l'opération étant proche du milliard d'euros, quelles garanties pouvons-nous avoir sur ce sujet ?

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 À L'AÉROPORT D'ORLY

L'AUT a donné son avis dans le cadre de l'enquête publique sur ce prolongement, qu'elle soutient, car il desservira un secteur dense du sud de Paris avec des équipements importants (hôpital de Bicêtre, Institut Gustave Roussy), ainsi que l'aéroport et la zone d'emplois d'Orly/Rungis, et aura un effet de décharge sur la ligne 7 du métro. L'AUT insiste sur la qualité des correspondances, qui est un élément majeur de la réussite du projet. Elle demande que des accès secondaires soient créés dans la plupart des gares afin de réduire les temps de correspondance pour les usagers. A Maison Blanche, un accès facilité à la station du T3a « Porte d'Italie » est nécessaire. Des mesures conservatoires doivent être prises pour préserver l'infrastructure actuelle de la Petite Ceinture et permettre ultérieurement l'établissement d'une correspondance entre celle-ci et les lignes 7 et 14 quand la Ceinture sera appelée à jouer un rôle de délestage du tram T3a. La fréquentation de la ligne 14 ayant déjà été sous-estimée dans le passé, l'AUT attire aussi l'attention sur le risque de saturation lorsqu'elle ira de Pleyel à Orly, la charge maximale dans Paris devant alors atteindre 100% de la capacité offerte en heure

de pointe du matin entre Bercy et Châtelet. En revanche, l'offre est probablement surdimensionnée au sud de Villejuif et il conviendrait d'étudier la possibilité d'y créer un terminus partiel. L'AUT souhaite par ailleurs que la Société du Grand Paris et la SNCF réalisent une évacuation ferroviaire des déblais à Pont de Rungis.

MASSY-VALENTON OUEST

L'AUT a aussi diffusé un avis dans le cadre de l'enquête publique sur ce projet. Le statu quo n'est pas acceptable : la circulation des TGV intersecteurs est soumise à de fortes contraintes sur cette ligne, le RER C n'a pas pu être renforcé (desserte à la demi-heure en pointe et non au quart d'heure) et les retards causés par les TGV ont fortement augmenté. Les riverains ne bénéficient d'aucune protection phonique et le passage à niveau de Fontaine-Michalon est toujours présent. Le projet présenté, s'il ne dissocie pas totalement les flux RER et TGV, est de nature à améliorer la situation sur ces divers points pour un coût abordable et un délai raisonnable. Il est le complément logique des travaux qui ont commencé dans le secteur d'Orly et Villeneuve-le-Roi. Si le projet de 2003 n'avait pas suffisamment pris en compte l'insertion locale, ce n'est plus le cas désormais. Le projet ne nécessite aucune expropriation et les dépenses prévues pour les protections phoniques et l'insertion paysagère vont bien au-delà des obligations réglementaires. La quasi-totalité des riverains verra son environnement amélioré par rapport à la situation actuelle. Certains considèrent que le projet d'interconnexion sud des LGV rend inutile l'aménagement de la ligne existante. Or les deux projets ont des budgets et des calendriers sans commune mesure. Le report de l'interconnexion après 2030 par le gouvernement renforce la rentabilité socio-économique de l'aménagement de la ligne existante. Et même si les TGV passaient un jour en souterrain, les trafics RER et fret resteraient sur les voies en surface. Les protections phoniques et les aménagements paysagers inclus dans le projet seront donc durablement bénéfiques. Malgré l'attitude incompréhensible de certains riverains et élus locaux, l'AUT souhaite que cette enquête publique confirme l'intérêt général du projet afin que l'on puisse enfin engager les travaux en 2016.

Alternatiba Paris, 26 et 27 septembre 2015

L'AUT, la FNAUT et d'autres associations affiliées comme Rue de l'Avenir et CyclotransEurope participeront à cette initiative citoyenne organisée dans 50 villes françaises pour faire entendre la voix des associations et collectifs dans la lutte contre le changement climatique. Alternatiba Paris aura lieu autour de la place de la République, où plus de 50 000 personnes sont attendues dans les différents «quartiers» thématiques. La manifestation parisienne précèdera de deux mois le 21ème Sommet pour le Climat (COP21). Paris accueillera cette conférence internationale sur les enjeux climatiques censée aboutir à des décisions contraignantes pour tous les États. Le débat risquant de s'enliser, une réflexion et une action à tous les niveaux est indispensable pour éviter qu'on aboutisse à des fausses ou des demi-solutions. Contact pour plus de détails : 01 43 22 72 85 (AUT)

ça roule...

PÔLE MULTIMODAL DE NOGENT-SUR-MARNE

Initié en 2003, ce projet a enfin été relancé, et les travaux ont commencé. Il vise les objectifs suivants : création d'un nouvel accès à la gare RER côté RD 86 ; amélioration des correspondances bus – RER grâce au regroupement sur un même lieu, en surface, de l'ensemble des départs et arrivées de bus et à la mise en place d'une liaison directe fixe et mécanisée ; mise en accessibilité PMR de la gare routière et de la liaison gare routière – RER ; sécurisation des déplacements au sein du pôle ; création d'un stationnement vélos plus important et mieux sécurisé (consigne Véligo). La mise en service complète du pôle rénové devrait intervenir en 2019.

NOUVEAUX RENFORTS BUS EN BANLIEUE

Le STIF a décidé en juillet une nouvelle série de renforts sur les réseaux OPTILE, pour un montant annuel de 10 M€. Parmi les principales améliorations, on peut citer : la ligne E du réseau de Melun renforcée en heures creuses ; la création d'une ligne entre Lagny et Val d'Europe (Montévrain) sur le réseau Pep's (77) ; des changements d'itinéraire et des renforts pour les lignes CIF 23, 24 et 71 dans le secteur de Mitry et Villeparisis ; des bus en plus pour plusieurs lignes TRA en Seine-Saint-Denis, en particulier sur la ligne 609 entre La Courneuve et Villepinte ; sur le réseau TICE autour d'Evry, des améliorations sont apportées aux lignes 401 (St Michel-sur-Orge – Corbeil-Essonne) et 403 (Ris-Orangis – Bondoufle) ; enfin, mentionnons les efforts prévus dans le secteur de Villeneuve-le-Roi pour la ligne 8 d'Athis-Cars (accès à la zone d'emploi d'Orly) et la ligne «Bord de l'eau».

ça cale...

RER B : INCONFORT DES QUAIS

À Châtelet-Les Halles, sur le quai du RER B direction sud, les usagers ont été obligés pendant plusieurs semaines de slalomer entre le quai, un seuil et une flaque d'eau. Aucun panneau ou clôture ne signalait ou délimitait cette zone glissante. Aurait-il fallu que quelqu'un se casse une jambe pour que la RATP réagisse ? D'une manière plus générale, les interminables travaux de rénova-

tion – que l'on ne voit guère avancer – laissent les quais dans un état peu amène. Bien des sièges ont disparu, et leur socle carré, qui leur a longtemps survécu et permettait encore de s'asseoir de façon pas trop inconfortable, tend à se faire la malle lui aussi, ne laissant qu'un soubassement d'une saleté souvent repoussante pour s'asseoir.

INFORMATIONS ERRONÉES EN GARE DUNORD

Les nouveaux plans de ligne RER apposés par la SNCF contiennent des erreurs et oublis ahurissants : pour le RER D nord, oubli des correspondances avec le T5 à Garges – Sarcelles et avec le T8 à St-Denis ; pour le RER D sud, la correspondance avec le RER B à Châtelet-Les Halles a disparu ! Pour la ligne B, c'est pas mieux : direction nord, Drancy et Le Blanc Mesnil ont été placés une deuxième fois, entre Villeparisis et Mitry-Claye, et dès lors recouverts d'un pudique bandeau noir ; côté sud, c'est le plan de la ligne D qu'on trouve... partiellement couvert d'une bâche ! A quel prestataire totalement ignare de la chose ferroviaire la SNCF a-t-elle confié ce travail ? N'a-t-elle pas vérifié les plans avant la pose ?

TRISTE ÉTAT DE LA LIGNE PARIS-MONTARGIS

La députée-maire de Nemours, Mme Valérie Lacroute, a écrit au président de la SNCF, avec copie à l'AUT, pour répercuter les plaintes des usagers sur la détérioration continue des conditions de transport sur cette ligne : fréquence insuffisante, aggravée encore par des suppressions de trains à la dernière minute, retards répétés, temps de parcours qui s'allongent, dégradation de l'entretien des voitures, manque de confort (absence de chauffage en hiver et de climatisation en été, toilettes fermées, pannes d'éclairage), information insuffisante en cas de perturbations. Une modernisation de cette ligne s'impose pour rétablir la ponctualité.

LA VITRINE DES TRANSPORTS EUROPEENS... C'EST À LONDRES

Le London Transport Museum attire 350 000 visiteurs par an, captivés par l'histoire que leur racontent ces vieux matériels roulants qui ont accompagné depuis deux siècles la croissance de la société industrielle. Paris pourrait avoir son musée des transports, pédagogique et attrayant, grâce aux atouts fantastiques qu'elle possède avec l'ancienne gare de La Rapée dans le 12^{ème} arrondissement, la Petite Ceinture ferroviaire, la gare d'Austerlitz et un matériel d'une grande richesse stocké ici et là. L'AUT a présenté une proposition en ce sens dans le cadre du Budget participatif de la Ville de Paris. Son projet n'a pas été accepté, deux raisons étant invoquées : son coût dépasse le budget disponible (mais nous proposons une dépense étalée dans le temps, avec plusieurs financeurs) ; la Petite Ceinture fait partie du domaine de la SNCF et non de la Ville (ce qui n'a pas empêché celle-ci d'y aménager des promenades cyclo-piétonnes...). Nous avons pris acte de cette décision auprès de Madame la maire, en formulant le souhait qu'elle donne suite à notre proposition dans un autre cadre, à savoir la candidature française à l'exposition universelle de 2025 : la Petite Ceinture a en effet été au cœur de quatre expositions universelles. Rêvons !

Le tram T3a victime de la densification urbaine

Depuis son inauguration en 2006, le succès du tram T3a ne s'est pas démenti et les prévisions de trafic ont été largement dépassées. Cette ligne, mise en place pour remplacer une rocade de bus sursaturée, peine à assurer un trafic qui atteint ou dépasse fréquemment sa capacité maximale. Or les projets de densification urbaine s'accumulent le long de son tracé et vont lui apporter encore plus de voyageurs.

Ainsi, le Conseil de Paris a approuvé le 30 juin la construction de la tour Triangle (180 m, 42 étages) à la Porte de Versailles (15^{ème} arrondissement). Au même endroit, la rénovation du Parc des Expositions réduira le nombre de places de stationnement, un nombre croissant de visiteurs préférant utiliser les transports en commun, dont le T3a. Toujours dans le 15^{ème}, l'année 2015 sera marquée par l'arrivée du ministère de la Défense et de ses 9000 salariés sur le site de Balard.

Dans le 13^{ème} arrondissement, l'année 2015 aura été marquée par les inaugurations du nouveau quartier de la gare de Rungis et de l'immeuble Home (50 mètres, 16 étages). Ce premier immeuble de grande hauteur construit à Paris depuis 40 ans préfigure d'autres constructions bien plus ambitieuses, en particulier les tours Duo de 180 m (39 étages) et 120 m (27 étages).

Dans le 12^{ème} arrondissement, c'est la ZAC Bercy-Charenton avec ses 1500 logements et ses 132 000 m² de bureaux qui va entrer dans sa phase opérationnelle en remplacement d'une friche industrielle. Reliée à Bercy-Village, ses futurs occupants auront le choix entre le tronçon le plus chargé de la ligne 14 et le tram T3a saturé. Elle devancera de quelques années la restructuration et la densification des abords de la Porte de Vincennes.

A cette densification urbaine, il faut ajouter plusieurs projets de transports publics qui seront autant d'affluents pour le T3a. Ainsi, le tram T9 (Orly-Paris) viendra buter contre le T3a à la Porte de Choisy. L'évidence du prolongement du T9 jusqu'à la place d'Italie ne semble pas pour l'instant avoir les faveurs de la Mairie de Paris. Le Bus à Haut Niveau de Service T Zen 5 (Choisy-Paris) apportera aussi son lot de voyageurs. Enfin, la ligne de métro 14 prolongée à Orly donnera elle aussi accès au T3a par une correspondance à la Porte d'Italie.

C'est pourquoi il est temps que les décideurs prennent conscience de la situation chaotique en train de se créer au sud de Paris et admettent qu'il est urgent de renforcer, voire de réorganiser, le réseau de bus dans ces quartiers, mais surtout qu'il est capital de préserver l'infrastructure de la Petite Ceinture, si proche et tant convoitée. Dans un avenir pas si lointain, elle pourrait constituer la solution à l'encombrement de la périphérie parisienne, plus sûrement que la ligne 15 du Grand Paris Express dont le tracé est trop éloigné de la rocade des Maréchaux pour assurer un réel effet de décharge.

Bernard Gobitz ■

fnaut infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197
Bulletin rédigé par
AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23 – fax : 01 43 35 14 06
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : 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

La ligne L : une grande malade

Cette malheureuse ligne présente la plus mauvaise ponctualité de tout le réseau francilien. Elle fait désormais moins bien que les RER A et D, pourtant guère brillants. Après un début d'année déjà très difficile, le mois de juillet a peut-être été le pire que les usagers de cette ligne aient jamais connu, avec trois journées très pénibles le 1^{er}, le 10 et le 15. Des voyageurs ont parfois été contraints de descendre du train en dehors des quais. La ligne a rencontré d'autres problèmes, avec notamment un trafic réduit de près de 40% pendant six après-midis. La SNCF invoque la canicule : mais pourquoi celle-ci aurait-elle plus d'effets sur la banlieue Saint-Lazare que sur les autres réseaux ? Déjà en mars 2013, le réseau Saint-Lazare avait mis trois jours à se remettre de 15 cm de neige, alors que toutes les autres lignes n'avaient souffert que 24 heures.

Ces différences tiennent en réalité au fait que l'infrastructure vétuste des lignes L et U est à bout de souffle et que le moindre écart à la normale entraîne des ruptures de rails ou de caténaires. Le matériel peut être en cause aussi : les vieilles rames qui injectent trop de graisse sur les rails transforment certaines zones en patinoire. Les nouveaux trains Francilien sont plus précis dans l'injection de graisse, et donc patinent plus rarement. Une rénovation profonde de l'infrastructure, et non la pose de simples rustines, s'impose à court terme, d'autant plus que la ligne L est un indispensable palliatif en cas de coupure programmée ou non du RER A. Comme l'écrit la dynamique association « Plus de trains pour la Défense » dans une longue lettre ouverte diffusée en juillet dernier, « Dès que le RER A éternue, la ligne L, déjà malade, s'enrhume ». Selon la SNCF, les montants investis seraient passés de 35 à 165 M€ en quatre ans. Le moins qu'on puisse dire est que les résultats obtenus ne sont pas à la hauteur...

La modernisation de la ligne semble au point mort. Une réunion de concertation s'est tenue en juin 2014, avec RFF, SNCF Transilien, l'association « Plus de trains pour la Défense » et le STIF. Il y a eu consensus sur de nombreux projets, notamment pour améliorer la gestion de la ligne en situation perturbée. Un comité de ligne a été promis à la rentrée 2014 pour présenter ce schéma de secteur, mais celui-ci a pris plus d'un an de retard...

Il est regrettable aussi que les travaux de remise à niveau et ceux d'amélioration de la ligne ne soient pas coordonnés. Ainsi, à Bécon-les-Bruyères, tous les anciens aiguillages de la zone seront remplacés en 2016 mais l'ajout d'aiguillages supplémentaires qui donneraient plus de souplesse à l'exploitation en situation perturbée ne se fera pas en même temps.

Jacques Scornaux ■

Mandature régionale : un bilan contrasté sur les transports



Technicentre de Paris Nord (photo : lunon92, wikipedia)

L'approche des élections régionales de décembre est l'occasion d'esquisser un bilan de la politique des déplacements de l'exécutif sortant. Les durées de concrétisation étant hélas souvent longues dans ce domaine, nous pouvons remonter jusqu'à 2006, année de la prise de contrôle du STIF par la Région. La multiplicité des intervenants rend l'exercice difficile, néanmoins nous sommes partis du ressenti du terrain, en indiquant le cas échéant quels sont les autres responsables des difficultés. En termes budgétaires, une priorité a été clairement donnée aux transports en commun par rapport aux routes dans les investissements depuis les années 2000.

La qualité de service RER / train

Globalement, le ressenti est celui d'une situation critique sur le réseau ferré francilien, constat que l'on pouvait déjà faire en 2006. On peut noter néanmoins les progrès sur la ligne H et, plus modestement, sur la ligne B suite aux travaux RER B Nord+. L'arrivée de matériel neuf (rames Francilien) est certes positif mais, faute d'une vision prospective, le parc actuel de trains est toujours insuffisant en nombre et d'un confort limité. Saluons néanmoins le déploiement du matériel MI09 sur le RER A, cofinancé par le STIF même s'il n'en est pas à l'initiative.

L'état des infrastructures est un autre gros sujet d'inquiétude : leur vétusté les rend en particulier très sensibles aux conditions climatiques (chaleur, gel, feuilles mortes, etc.). La responsabilité en incombe à l'Etat et à son établissement public RFF, mais la Région et le STIF ont aussi tardé à prendre conscience de la situation. Il aura fallu l'accident dramatique de Brétigny en 2013 pour qu'une accélération de la rénovation du réseau soit enfin décidée.

Enfin, hormis pour la ligne B nord, la démarche des schémas directeurs de ligne, ini-

tiée dès 2006, n'a pas permis d'aboutir à des résultats tangibles. Dans beaucoup de cas, le programme des travaux qui seraient nécessaires n'est même pas encore défini. Pendant ce temps, le trafic augmente et donc chaque incident touche davantage d'usagers.

Déplacements banlieue - banlieue

Présente dans les discours depuis plus de 20 ans, l'amélioration des déplacements banlieue - banlieue est restée très limitée dans les faits à ce jour. Certes les tramways T1 et T3 ont été prolongés, mais leur saturation et leur vitesse commerciale modeste limitent leur attractivité pour de nouveaux usagers. Plus grave, les tangentiels SNCF ont été sans cesse repoussés. Seul le tronçon Epinay - Le Bourget de la tangentielle Nord est en travaux alors que la phase 2 est bloquée. Mais la rocade métro, qui était jugée irréaliste par Jean-Paul Huchon en 2007, est désormais inscrite dans le très ambitieux projet Grand Paris Express, initié par l'Etat. Parallèlement, le lancement en 2008 du plan de mobilisation pour moderniser et compléter le réseau de transport existant commence à porter ses fruits.

● ● ●

●●● Mandature régionale : bilan contrasté

Métros

Sur les lignes de métro, une partie des évolutions était engagée de longue date et relève de choix de la RATP (par exemple, nouveaux matériel sur les lignes 2, 5 et 9, automatisation de la ligne 1, renouveau du métro). En revanche, il y a eu une vraie prise de conscience par les élus des problèmes de saturation de la ligne 13 avec des débuts de solutions : portes palières sur 10 stations, modernisation technique (malgré le ratage d'Ouragan) et baisse des incidents. Pour autant la situation reste critique et seul le prolongement de la ligne 14 en 2019 apportera un vrai bol d'air au nord de Saint-Lazare. Du côté des prolongements, le phasage financier appliqué aux lignes 4 et 12 a été très préjudiciable à leur avancement : 7 ans d'écart prévus entre Montrouge et Bagneux, idem entre Front Populaire et Mairie d'Aubervilliers !

Tramways

Ces dernières années, l'extension du réseau de tramway est indéniable : T1, T2 et T3 prolongés, T5, T6, T7 et T8 créés. Mais tous ces projets (sauf l'extension du T3) avaient été lancés en 2000... Des délais de réalisation déraisonnables dont la Région et le STIF portent une part de responsabilité même s'ils ne sont pas maîtres d'ouvrage. On peut aussi déplorer l'absence de vision d'ensemble pour constituer un véritable réseau de tramway. Mais surtout, c'est la saturation de la plupart des lignes de tramway qui est très inquiétante. Le cas du T5 Saint-Denis - Sarcelles est emblématique : saturé moins d'un an après son ouverture, et, malgré quelques renforts effectués, cette situation va perdurer. C'est le résultat d'un manque d'anticipation et du choix d'un véhicule très peu capacitaire dicté par de mauvais deals politiques locaux.

TZen et TCSP

On nous avait expliqué que les sites propres bus étaient plus rapides et moins chers à réaliser que les tramways. Moins chers sûrement, mais pour la rapidité, c'est raté. A ce jour, seule existe une ligne Tzen entre Corbeil et Lieusaint, dont une partie en voirie banalisée et aucune autre n'est encore en travaux. Notons néanmoins la livraison prochaine de 2 TCSP d'ampleur plus modeste : Polytechnique - Saclay et Villiers-le-Bel - Parc des expositions.

Le développement de l'offre sur le réseau existant

Sur le réseau RER et Transilien, on peut souligner des efforts d'adaptation de l'offre

depuis 2008, avec notamment le « cadencement » (intervalles réguliers) de certains réseaux (Est, Sud-Est, Montparnasse par exemple), une offre renforcée en journée et les week-ends et une meilleure lisibilité. Il y a eu aussi des efforts pour étendre la période de pointe et améliorer l'offre d'été. Mais d'autres renforts nécessaires n'ont pas été réalisés faute de trains disponibles ou du fait des travaux à réaliser au préalable.

En matière de bus, qu'il s'agisse de la RATP ou des transporteurs regroupés dans OPTILE, il y a des efforts significatifs, notamment avec le plan bus 2013-2016 doté de 160 M€. Ils ont permis de rendre plus attractif le mode bus qui, bien souvent en banlieue, avait été conçu juste pour le rabattement sur les gares aux heures de pointe. La création ou le renforcement de lignes express de pôle à pôle (exemples : Mantes - La Défense, Meaux - Melun) a été appréciable. Reste que la fréquentation augmentant, les bus bondés sont encore monnaie courante et les besoins se diversifient. Il faut donc veiller à ce que les renforts se poursuivent d'ici 2020.

Pôles

En 10 ans, peu de grands pôles réaménagés ou créés (Massy, Choisy et Pompadour livrés, Rosa Parks, Nanterre U et Versailles Chantiers achevés d'ici 2016). En revanche, même si ça a été très lent, il faut souligner le saut qualitatif autour de nombreuses gares en banlieue suite aux travaux des pôles du PDU. Citons par exemple Chelles, Vert-Galant, Brétigny, Villejuif Louis Aragon ou encore Sartrouville.

Tarification

Depuis 2006, des mesures ciblées positives, que l'AUT réclamait pour la plupart, ont été prises progressivement en matière de tarification : ticket t+ avec correspondance bus/bus et bus/tram, suppression des zones 6 à 8 aux tarifs excessifs, dézonage le week-end et complément de parcours. Mais obnubilés par le « tarif unique » du passe Navigo, les élus régionaux l'ont finalement mis en œuvre sans en anticiper les impacts et avec un financement qui va poser problème dès 2016. Surtout, ils ont ignoré les usagers non abonnés qui sont pourtant ceux qui subissent les tarifs les plus élevés et les plus complexes.

Accessibilité

Faisant suite à la loi de 2005, un schéma directeur d'accessibilité a été adopté par le STIF en 2009. Mais les modalités de financement pour les gares n'ont été arrêtées qu'en 2011. Ensuite SNCF et RFF ont mis

du temps à faire les études nécessaires, d'où pour le moment un nombre assez limité de gares rendues accessibles, si on excepte les RER A, B et E dont les gares ont été équipées d'ascenseurs à partir des années 1990. Mais les lacunes entre quai et train n'ont pas toujours été traitées. Côté bus, si la plupart des véhicules sont à plancher bas, beaucoup d'arrêts en banlieue n'ont toujours pas été rendus accessibles malgré les subventions STIF existantes. C'est avant tout la responsabilité des communes et départements qui est en cause.

Information voyageurs

Le STIF a consacré un budget significatif à des investissements dans ce domaine : nouveaux écrans en gare, nouveaux postes d'information voyageurs pour la SNCF, modernisation de la sonorisation des gares, affichage des temps d'attente pour les bus, etc... Néanmoins en situation perturbée, la réactivité et la concordance des infos données laissent souvent à désirer. C'est notamment à cause de systèmes informatiques obsolètes, à la SNCF comme à la RATP.

Transparence et rôle des usagers

En la matière, on parlait de quasiment zéro en 2006. Dès 2008, la création des comités de ligne (pour la ligne 13 du métro puis les RER) a permis d'avoir un espace de dialogue où sont rassemblés tous les interlocuteurs utiles. Appréciable également, la publication périodique par le STIF des indicateurs de qualité de service et notamment de ponctualité, même si on peut discuter certaines modalités de calcul. Pour autant, il y a eu aussi des reculs : ainsi, avec le nouveau PDUIF, les associations d'usagers ne sont plus associées aux comités de pôle qui préparent le réaménagement des gares. De plus, il reste une culture du secret chez les opérateurs, à la Région et au STIF, qui est difficilement compréhensible. Ainsi l'élaboration du contrat de plan Etat - Région, document essentiel pour le financement des projets de transport, se fait toujours dans la plus grande opacité.

Au final, on peut noter, pour la plupart des sujets, des intentions louables, des efforts financiers réels, mais qui se traduisent encore trop peu par des résultats tangibles, notamment du fait des calendriers de réalisation qui dérapent quasi systématiquement. Ces dernières années, les promesses se sont multipliées, accentuant le décalage avec le quotidien. Et si, pour la mandature qui vient, des priorités claires et réalistes étaient définies, en les concrétisant dans des délais raisonnables ?

Marc Pélissier ■



courrier

Navigo : tous n'y gagnent pas

Le tarif unique de 70€ pénalise grandement les détenteurs d'une carte zones 1-2 dont je fais partie. Je trouve assez peu respectueux de ne pas avoir adressé un courrier à ces personnes leur indiquant le taux d'augmentation et leur laissant la latitude de maintenir ou non leur abonnement. Captifs une fois encore d'une mesure qui pèse sur un budget.

Jacqueline Bouchérat

L'information sur la desserte est incertaine

J'habite à Bry-sur-Marne et utilise le RER A pour aller travailler à Paris. Les trains ne s'arrêtent pas systématiquement à Bry, mais surtout les arrêts sont irréguliers et l'information sur les horaires et arrêts n'est pas fiable. Il est fréquent que l'affichage sur le quai de la gare de Lyon indique qu'un RER dessert Bry mais que dans le train cette station ne soit pas annoncée. Dans ce cas, pour savoir en définitive si le train s'arrête ou pas, soit on a une annonce spontanée du conducteur au micro, en général à la station qui précède Bry, soit on descend sur le quai et on va poser la question au conducteur. Un employé de la RATP m'a affirmé que la rareté des arrêts à Bry tient au fait que la commune refuse de payer une redevance. Faut-il le croire ? Pouvez-vous m'éclairer sur ce point ?

Nathalie Souy

Les nouveaux abribus toujours peu appréciés

Les nouveaux abribus n'abritent plus : ils sont ouverts à tous les vents. De plus, certains dont celui de la place Monge (côté impair de la rue) n'offrent ni sièges ni paroi de protection alors que l'ancien abribus comportait un banc. J'ai téléphoné à la Mairie de Paris : on m'a dit d'écrire à Mme Hidalgo. Je pense que votre intervention aura plus de poids que la mienne et je vous serais reconnaissante d'agir à ce sujet car je ne suis pas la seule à souffrir de cette situation.

Denise Guillot

L'inégalité des fréquences de trains est mal vécue

Je prends tous les jours le RER A à Marne-la-Vallée entre 7h45 et 8h15 pour venir travailler à Paris et le soir entre 19h30 et 20h30. Souvent plusieurs trains en direction de Boissy ou La Varenne se suivent et de ce fait les usagers en direction de Marne-la-Vallée ou Torcy doivent attendre au moins 20 mn pour en avoir un, qui arrive évidemment bondé. A contrario, le 3e train direction Boissy passe à moitié vide. Je vous avoue ne pas comprendre la logique de la RATP et je trouve que cela ressemble à de l'organisation délibérée de dysfonctionnement. Compte tenu des outils informatiques dont on dispose aujourd'hui pour suivre le trafic, cette absurdité me met hors de moi. Faute d'espérer un changement, je suis preneuse d'informations sur le sujet.

Marie-Christine Puren

PARTICIPATION À LA COMMISSION DE LA DÉMOCRATISATION DU STIF

Bernard Gobitz a représenté l'AUT à la séance du 2 juillet dernier, consacrée à l'audition des représentants des associations d'usagers et de consommateurs représentées au CPTP, en vue de la négociation des prochains contrats entre le STIF et les opérateurs RATP et SNCF. Une telle démarche de concertation a eu lieu récemment pour la deuxième fois avec les organisations syndicales.

Notre représentant a soulevé plusieurs points :

- la ponctualité aux heures de pointe est l'un des éléments les plus significatifs du vécu des usagers, or cet indicateur n'existe aujourd'hui que pour le métro et non pour les RER et les Transilien ; il serait en outre souhaitable de l'assortir d'un système de bonus-malus permettant de gratifier ou de pénaliser les opérateurs lorsque la ponctualité s'améliore ou se détériore.

- il conviendrait de renforcer le malus qui existe lorsque des trains longs sont remplacés par des trains courts, impliquant une détérioration considérable des conditions de transport ;

- la qualité des services de bus de remplacement lors des travaux ne fait, semble-t-il, actuellement l'objet d'aucun suivi ; or la rénovation du réseau ferré va rendre nécessaire la mise en place fréquente de tels services ; ce suivi porterait notamment sur la connaissance du parcours et des arrêts par le conducteur – qui n'est aujourd'hui pas évidente ;

- la propreté est loin d'être satisfaisante, par exemple à la station Auber du RER A. Des opérations de dégrassement s'imposent par endroits, avec un budget spécifique ; il s'agirait de faire un relevé des situations les plus inacceptables et, éventuellement, d'y associer un malus ;

- la durée de révision et de remplacement des ascenseurs et des escaliers mécaniques est excessive - 5 à 7 mois pour remplacer un tel escalier quand seuls quelques jours ou semaines sont nécessaires dans les grands magasins ; cette durée est en outre souvent et largement dépassée ; le remplacement de l'escalier mécanique d'Olym-

piades a par exemple pris deux ans ; l'AUT souhaite donc la mise en place d'un bonus-malus ;

- il convient d'améliorer le niveau de qualité de l'information en situation perturbée imprévue ;

- chaque année, les investissements ne sont réalisés qu'à hauteur de 85, 90 ou 95 % ; un système de bonus-malus serait de nature à inciter les opérateurs à se rapprocher d'une réalisation à 100 % ;

- enfin, l'AUT demande la réunion d'un comité de ligne pour tous les RER au moins une fois par an, voire deux fois, ainsi que pour les lignes non RER problématiques, comme la ligne 13 du métro ou la ligne T1 du tramway.

LETTRE À LA MAIRE DE PARIS

L'AUT a adressé à Mme Hidalgo une lettre abordant trois sujets de préoccupation qui relèvent de son arbitrage. Le premier a trait au programme de densification que prévoit la Ville en périphérie et qui semble avoir été décidé sans qu'on se soit préoccupé des moyens de transport supplémentaires qu'il conviendrait de mettre en place pour faire face à l'afflux des milliers de personnes qu'il va engendrer.

Le second, lié au précédent, porte sur la nécessité de restructurer et de fortement renforcer le réseau de bus, qui n'est plus adapté à l'évolution de l'urbanisation : il est enchevêtré et peu lisible dans le centre, et insuffisamment dense en périphérie. Il nous apparaît urgent que la Ville prenne en charge le dossier, en concertation avec le STIF, qui a étudié un plan de restructuration, et avec des associations d'usagers comme la nôtre.

Enfin, le réseau express vélo prévu dans le cadre du plan vélo 2015-2020 ne risque-t-il pas de se faire au détriment des piétons et/ou des bus ? Nous considérons que c'est l'automobile qui doit céder de la place, et non pas les modes mieux adaptés à ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs. Il ne faut pas que se renouvellent les mauvais choix faits dans le passé avenue d'Italie et rue de Rennes, où l'on a substitué une piste cyclable à un couloir réservé aux bus.

Passe Navigo à tarif unique

L'AUT a diffusé un communiqué à l'occasion de la mise en œuvre de ce passe en ce mois de septembre. Cette mesure sera certes agréable aux usagers de grande couronne, mais s'apparente à un alignement de la qualité de service vers le bas au nom d'un tarif réduit. Nos réserves s'inspirent notamment des considérations suivantes :

- Les abonnés ne sont pas tous gagnants financièrement : les zones 1-2 ont subi de fortes hausses de tarif : 34% en 5 ans et, pour les 285 000 abonnés annuels, 10% en un an. Les abonnements 2 zones, heureusement conservés en banlieue, subissent aussi des hausses importantes : + 8,2 % en un an pour le Navigo annuel zones 4-5 et +26,6 % depuis 2010.

- Les usagers non abonnés sont victimes d'une tarification incohérente : ils étaient déjà ceux dont les tarifs étaient les plus complexes et les plus élevés et la réforme du passe Navigo accroît encore les écarts de tarifs. De façon incompréhensible, le ticket journalier Mobilités n'est pas dézonné. Désormais, un aller-retour banlieue-Paris peut coûter plus cher qu'un Navigo hebdomadaire toutes zones !

- Le financement du passe unique n'est pas assuré : alors que les principaux candidats aux régionales se sont engagés à maintenir le tarif unique en 2016, son financement reste très flou. La hausse du versement transport (taxe patronale) ne rapportant que 220 M€/an, environ 250 M€ manqueront dès 2016. Or une baisse des investissements de la Région est à craindre, notamment dans le secteur des transports, et de nombreux projets prêts à entrer en phase travaux sont en attente du bouclage de leur financement. C'est le cas du prolongement du RER E à l'ouest, du tram-train Versailles-Massy-Evry, de l'électrification Gretz-Provins, de la Tangentielle Nord phase 2, etc.

ça roule...

COUPURE ESTIVALE DU RER A

Il faut saluer – une fois n'est pas coutume – la qualité des moyens d'information que la RATP avait mis en place sur les solutions de remplacement. Et le chantier s'est terminé à la date annoncée, même si la totalité des travaux prévus n'a pas pu être effectuée.

SECONDES GRAPILLÉES

Les trains quittant Châtelet-Les-Halles pour Gare du Nord pourront gagner 7% de temps de parcours entre les deux gares grâce à l'annonce anticipée de la prochaine mise au vert du signal de sortie que permet le système IVAD (indicateur visuel d'aide au départ). En outre, la RATP vient de valider le rapprochement de 126 m vers Châtelet d'un signal situé entre les deux gares, d'où un gain de 5 secondes sur la mise au vert des signaux de sortie de Châtelet. Le tout devrait permettre en 2017 de faire passer un train de plus par heure vers Gare du Nord. Petit progrès mais progrès quand même...

BUS 89 : SOLUTION DE COMPROMIS

La modification du trajet depuis le 1^{er} avril 2014 avait notamment allongé la correspondance avec le métro à Quai de la Gare et suscité les protestations des usagers, relayées par l'AUT-13^e arrondissement. A la suite de la réunion publique du 30 septembre 2014, la RATP a étudié un trajet de compromis. Le STIF ayant donné son accord, ce trajet a été retenu et mis en service le 1^{er} septembre. Il consiste à quitter l'avenue de France pour faire un crochet par le boulevard Vincent Auriol, le quai de la Gare et la rue Aron et mieux desservir ainsi le quartier et la station de métro. Les fréquences sont améliorées (6-7 minutes en journée en semaine, 8-10 mn le samedi), sauf en soirée et le dimanche (10 à 20 mn).

ça cale...

TRAMWAY T1 À NOISY-LE-SEC : BLOCAGE PERSISTANT

L'opposition résolue de la Mairie au passage du prolongement du T1 par le centre-ville (rue Jean Jaurès), trajet le plus court et desservant le plus de population, est en

train de prendre un aspect « clochemerlesque » : alors que des techniciens venaient retirer les jardinières de la place Jeanne-d'Arc afin de préparer l'arrivée du tramway, ils ont été accueillis par la police municipale, le maire ayant pris un arrêté interdisant que l'on touche au mobilier urbain. Le président du conseil départemental a demandé à la préfecture d'intervenir. Selon lui, cette obstruction compromet le renouvellement des rames de la ligne (les plus vieilles des tramways franciliens), car le nouveau matériel doit être garé et entretenu dans le site de maintenance et de remisage qui sera construit à Montreuil, sur le prolongement de la ligne. En outre – et c'est plus inquiétant encore – aucune convention de financement n'a pour l'instant été signée entre les partenaires...

RATP : INTERCONNECTION, CONNAIS PAS !

Dans la plupart des réseaux de tramways du monde, lorsque deux lignes se touchent ou se croisent, une ou plusieurs voies de raccordement sont mises en place. Le réseau de Dresde est à cet égard exemplaire : au croisement de deux lignes, il y a le plus souvent un raccordement dans les quatre sens ! Cela offre une incomparable souplesse d'exploitation en cas de travaux ou d'accident. Rien de tel à Paris : le système rigide « une ligne – un dépôt » (à Bruxelles, tous les dépôts peuvent desservir toutes les lignes !) et les stupides différences de gabarit (2,40 m pour certaines lignes et 2,65 pour les autres) – sans parler des lignes sur pneus – font qu'en cas d'incident au dépôt ou d'inaccessibilité de celui-ci, ou d'affluence exceptionnelle, il n'est pas possible d'injecter des rames venues d'autres lignes. D'où l'absence de connexions estimées inutiles. Mais c'est là insulter l'avenir, notamment si des projets de tramways-fret voient le jour. Des mesures conservatoires permettant la mise en place ultérieure d'un raccordement entre le T3a et le T9 seront néanmoins prises à la porte de Choisy, et une amorce de connexion entre le T1 et le T8 (c'aurait été trop beau qu'elle soit d'emblée complète) est en place à la gare de Saint-Denis. Tout espoir d'évolution vers plus de bon sens n'est donc pas perdu !

USAGE ABUSIF DU DROIT DE RETRAIT

Dans la nuit du 12 au 13 août, une noria de bus a dû être mise en place pour convoyer quelque 4500 personnes, visiteurs de Disneyland et usagers de TGV Ouigo coincés à Marne-la-Vallée par un arrêt de travail des conducteurs RATP du RER A. Le trafic est resté fortement perturbé la journée suivante sur les branches Est, avec un retour progressif à la normale en soirée. Cette « pose de sac », consécutive aux insultes et crachats subis par un conducteur en gare de Vincennes, nous paraît abusive, car elle ne peut réglementairement être motivée que par « un danger grave et imminent ». Or la probabilité d'une autre agression n'est en rien augmentée par cet acte certes inadmissible, mais isolé.

80 % de bus électriques en 2025 ?

Les bus de la RATP entre effets d'annonce et pragmatisme

Les élections municipales de 2014 avaient été marquées par une polémique au sein de la majorité francilienne sur la motorisation des bus franciliens et en particulier ceux de la RATP.

Ainsi, la dernière commande de bus diesel largement dépollués (dits Euro 6) que la RATP avait passée et qui contribuait à éliminer les bus les plus anciens et les plus polluants avait fait l'objet d'une condamnation de la part de la maire de Paris qui ne voulait plus entendre parler de commande de bus diesel pour le capitale. Précisons que les bus parisiens ne contribuent que pour 2 à 3 % à la pollution globale et ne constituent donc pas un enjeu environnemental majeur, sauf en période électorale.

Après un débat difficile au sein du Conseil du STIF, ce dernier avait interdit à la RATP d'acheter d'autres bus diesel et l'avait contrainte à acquérir des bus hybrides, ainsi que quelques bus au gaz. Signalons pour la bonne compréhension du débat que les bus hybrides sont aussi des bus diesel, mais leur dénomination a le mérite de camoufler cette réalité aux yeux du public.

Le STIF et la RATP lançaient aussi une phase d'expérimentation prudente mais crédible de bus à motorisation électrique.

Le choix de l'hybride oriente les nouvelles commandes de la RATP depuis un an. Bien qu'elle ait généré des effets secondaires négatifs comme la saturation des capacités de production des constructeurs, une hausse du prix des bus hybrides, déjà plus chers de 50 % qu'un bus diesel dépollué, et des retards de livraison impliquant le maintien en service des bus anciens les plus polluants, cette décision avait le mérite de fixer une politique claire en matière de matériel roulant bus.

Or, passant outre à ces choix qui engageaient l'opérateur pour au moins la décennie à venir, la RATP, probablement sollicitée par le gouvernement, a annoncé une transition accélérée vers le bus électrique. Pire, sa nouvelle présidente a même pris l'engagement que la RATP disposerait de 80 % de bus électriques en 2025, le solde étant constitué de bus au gaz naturel. Voilà qui semble fort ambitieux pour une industrie européenne qui n'en est qu'à la phase expérimentale !

Cette ambition se transforme même en utopie quand on constate que les derniers bus diesel commandés par la RATP, et a fortiori la vaste flotte de véhicules hybrides en cours de commande ou de livraison, ne seront pas encore entrés dans leur phase de remplacement en 2025. Seront-ils mis au rebut prématurément comme les rames M1 84 du RER A au prix d'un gaspillage insensé de l'argent public ?

Alors souhaitons que cette annonce pour le moins irréaliste et sûrement prématurée se dissolve peu à peu dans les promesses diverses dont les transports franciliens ont déjà fait l'objet et que le parc de bus de la RATP se modernise progressivement hors des modes du moment et des annonces un peu trop politiques.

Bernard Gobitz ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : 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

Continuer à se déplacer comme avant

Les attentats perpétrés le 13 novembre à Paris et à Saint-Denis ont été un choc pour les Français, et en particulier pour les Franciliens. Nous avons pris conscience que ces actes odieux peuvent toucher n'importe qui dans sa vie quotidienne.

Face à cette menace, tous les lieux qui concentrent une densité humaine importante peuvent être des cibles, notamment les transports en commun franciliens.

Des mesures ont été prises pour renforcer la sécurité : des policiers et des militaires supplémentaires ont été déployés dans les gares, en plus des 3000 préexistants. Ils s'ajoutent aux 1200 agents de la surveillance générale SNCF (SUGE) et aux 1000 agents de sécurité de la RATP (GPSR), dont les effectifs doivent être accrus dans le cadre des nouveaux contrats signés avec le STIF. En outre, le numéro d'appel d'urgence SNCF (3117) est complété par une possibilité d'alerter par SMS (31177). Enfin, les autorités rappellent que 100% des gares sont équipées de vidéosurveillance, ainsi que tous les bus RATP, 70% des bus OPTILE et, dans une moindre mesure, certains métros et trains.

Une proposition de loi portée par le député Gilles Savary comporte un volet sécurité pour compléter le dispositif. Le texte devrait être examiné dès le mois de décembre à l'Assemblée nationale. La SNCF a souligné que le texte comportait deux avancées : permettre aux agents de la SUGE de mener leur mission en civil, mais aussi de demander aux usagers l'ouverture de leurs sacs et de procéder à des palpations.

Certains politiques ont évoqué la mise en place de « portiques » comme dans les aéroports. Déjà très compliquée à mettre en œuvre pour les trains grandes lignes, cette mesure est totalement irréaliste pour les transports urbains et les trains de banlieue.

Par contre, il est possible, comme l'AUT l'a déjà réclamé, d'améliorer le traitement des « colis suspects » pour limiter les impacts sur le trafic. La SNCF va mener plusieurs expérimentations pour régler plus efficacement les cas de colis suspects, qui ont été multipliés par quatre depuis les attentats de janvier. S'appuyant sur des expériences à l'étranger, l'opérateur va tester une machine conçue pour « renifler » les colis suspects afin de lever le doute plus rapidement. Autre idée en test : mettre sous cloche le colis suspect en attendant l'arrivée des démineurs, pour réduire le périmètre de sécurité. Espérons que la RATP progressera aussi dans ce domaine.

S'il ne peut être totalement écarté, le risque d'attentat dans les transports en commun doit être relativisé. Parallèlement, d'autres dangers existent. Ainsi, sur les routes franciliennes, plus de 300 morts sont dénombrés chaque année. Les transports en commun restent donc un des moyens de déplacement les plus sûrs.

Marc Pélissier ■

L'audit du Transilien : comment le remettre sur les rails ?



Gare de Paris-Saint-Lazare (photo : Mbzt - Wikipedia)

La Direction Transilien de la SNCF et SNCF-Réseau Île-de-France ont confié une mission d'audit de la performance du réseau Transilien à la réputée École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL). Les résultats de l'étude sont synthétisés sous forme de cinq questions-réponses, touchant à l'adéquation du niveau de performance aux volumes de trafic et à leur évolution prévisible, à l'inflexion de la tendance au vieillissement des actifs (c'est à dire : infrastructure et matériel roulant), en liaison avec les efforts de régénération, et à l'exploitation. S'agissant des actifs, l'analyse a porté sur les voies et aiguillages, les installations fixes de traction, les équipements de signalisation et de gestion des circulations et le matériel roulant. Du point de vue de l'exploitation, l'étude a balayé la structure de l'offre et les programmes d'exploitation (horaires, missions, roulements des conducteurs, etc.), ainsi que certains processus jugés clés.

Question 1

Les actifs du réseau sont-ils à un niveau de performance cohérent avec les volumes de trafic ?

Réponse : deux constats sur le fonctionnement du Transilien – lignes très chargées et qualité de service inférieure aux objectifs – indiquent soit une inadéquation de certaines composantes des actifs et/ou des modalités d'exploitation, soit une définition trop ambitieuse des objectifs de qualité de service. En effet, au regard des objectifs définis par le contrat STIF-SNCF, la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est pas en adéquation avec les volumes de trafic. Le contexte du Transilien, par la sollicitation extrême des actifs, exige un niveau de performance particulièrement haut.

Question 2

À quel horizon les efforts de régénération peuvent-ils compenser le vieillissement des actifs ?

Réponse : la régénération d'un réseau de cette taille exige une certaine durée. Quel que soit l'effort consenti, l'inflexion de la tendance au vieillissement de l'infrastructure ne peut être immédiate. Les programmes de régénération de l'infrastructure devraient s'étaler sur plusieurs semestres, et ne sont pas dénués d'aléas, sur les plans du budget, des délais, de la disponibilité de la main d'œuvre (embauche et formation du personnel), et ce dans un contexte de croissance des flux voyageurs. Cela nécessitera une mobilisation tant de la SNCF que de l'autorité organisatrice des transports (AOT), notamment pour faire accepter les interruptions de ●●●

●●● L'audit du réseau Transilien

service, un allongement des plages travaux étant inévitable.

Les points d'inflexion du vieillissement des actifs devraient se situer entre 2025 et 2030 pour la voie et les aiguillages, entre 2020 et 2025 pour la caténaire et à l'horizon 2022 pour le matériel roulant, avec l'arrivée du matériel RER NG sur les lignes E puis D (mais dès 2016, les rames et engins dont la fiabilité est problématique seront radiés). La question de l'évolution de la performance se poserait si l'effort de régénération engagé depuis fin 2013 n'était finalement pas poursuivi. Les résultats de la simulation réalisée pour la voie et les aiguillages dans le cadre de l'audit sont de nature à susciter de réelles inquiétudes dans ce dernier cas.

Question 3

À quel horizon le rajeunissement des actifs aura-t-il un impact sur la performance perçue par le client ?

Réponse : ce rajeunissement ne devrait pas entraîner à lui seul une amélioration rapide de la ponctualité, critère le plus sensible de la qualité de service. Il faudra attendre 2025 pour percevoir de manière globale les effets des programmes de renouvellement des installations fixes. Mais comme la perception de la qualité de service par les clients dépend de leur trajet, une partie d'entre eux devrait constater une amélioration avant 2020. Toutefois, l'inévitable augmentation des plages travaux et la croissance du trafic risquent d'atténuer les premiers effets positifs des programmes de régénération. Concernant le matériel roulant, à l'exception de l'arrivée des rames RER NG, la perception du client ne sera pas globalement modifiée.

Question 4

Les méthodes d'exploitation peuvent-elles être modifiées pour augmenter la robustesse du plan de transport sans dégrader le débit ni la sécurité ?

Réponse : il devrait être possible de « mieux faire », dans un réseau qui souffre notamment de sa construction par assemblage d'éléments préexistants disparates. Dans ce contexte et vu l'urgence, chaque intervention doit être l'occasion d'envisager des simplifications, afin d'éviter que les difficultés se propagent d'un secteur à un autre. Il convient aussi d'industrialiser la production, ce qui signifie standardiser et homogénéiser autant que possible.

Plusieurs pistes d'action à plus ou moins long terme ont été identifiées, mais leur application doit être adaptée à chaque ligne du Transilien. Il convient notamment :

- d'améliorer la gestion des moyens du transporteur (plan de transport, plan de garage, plan des réserves, discipline dans l'exécution) ;

- d'agir simultanément sur plusieurs composants du système, matériels et immatériels ;
- de procéder à des simplifications à tous les niveaux, de la gouvernance du système à la définition des services (dessertes, missions, structure de l'offre, en limitant les variantes), des procédures aux infrastructures ;
- d'augmenter la résilience des installations critiques du système ;
- d'adapter les actifs aux exigences de la zone dense (caractéristiques des rames, automatisation de la conduite, quais...).

Question 5

Les efforts consentis permettront-ils d'améliorer les performances, compte tenu de l'évolution de la demande ?

Réponse : si on se fie aux prévisions actuelles, le nombre de voyageurs aura tendance à se stabiliser, mais son augmentation à court terme va contrecarrer la réduction de l'écart entre les performances réelles et les objectifs contractuellement fixés. On peut s'interroger sur le bien-fondé du maintien des ambitions lorsque la réalité du terrain les rend si peu accessibles.

Conclusions de l'audit

Elles délivrent un message paradoxal : un optimisme sur des voies de progrès certaines s'accompagne de réserves qui vont au-delà de celles que l'on qualifie de « d'usage », notamment sur le calendrier.

La zone dense concentre et exacerbe l'ensemble des problématiques du ferroviaire, qui est un système intégré. Les interactions fortes et multiples entre les composants du système sont encore plus critiques dans cette zone. La moindre faille dans l'un d'entre eux impacte fortement le fonctionnement des autres. La tolérance du système aux perturbations est faible.

Le Transilien est peut-être un cas unique parmi les services en zone dense, par la conjonction de volumes importants transportés sur une infrastructure hétérogène, conçue pour un usage antérieur et non dédiée sur une grande partie du réseau. La mixité des circulations est une particularité du réseau francilien par rapport au « monde RATP » ou à d'autres exemples internationaux.

L'amélioration durable de la qualité de service passe par des actions multidisciplinaires et coordonnées, impliquant une capacité et une volonté des acteurs d'agir en synergie. Le chemin sera long et semé d'embûches, parce que la régénération d'actifs ne produit pas d'effets immédiats dans un système de la taille et de la complexité du Transilien et parce qu'on part de très bas, d'une situation qui place depuis plusieurs années les acteurs dans un mode d'intervention d'urgence, les obligeant à « parer au plus pressé ».

Notre appréciation

Parmi les 36 pistes d'action à court, moyen et long terme que dégagent les rédacteurs, certaines correspondent à nos exigences, d'autres pourraient ne pas être acceptées par les usagers. Il en est ainsi d'une des mesures dites de « simplification » (mot fétiche des auditeurs), à savoir l'exploitation en « navettes ». Les bras des « pieuvres » que constituent en particulier les lignes C et D seraient coupés, afin d'assurer une plus grande régularité. La branche Corbeil – Malesherbes du RER D apparaît comme une cible toute désignée pour expérimenter une telle mesure.

Ce mode d'exploitation empêcherait certes qu'une perturbation sur une branche se répercute sur l'ensemble de la ligne, mais présente deux inconvénients : allongement du temps de parcours (attente au point de correspondance) et perte de confort liée à cette attente et au fait que le voyageur venant de la navette va monter dans un train déjà en partie rempli - voire très rempli - où il aura moins de chances de trouver une place assise.

Les ruptures de charge sont peu appréciées, d'autant plus que beaucoup de voyageurs ont encore un métro ou un bus à prendre à l'une et/ou l'autre extrémité de leur parcours en train. N'y a-t-il pas dès lors un risque de report de certains usagers sur la voiture ? Autre suggestion qui laisse dubitatif : spécialiser les niveaux des rames à deux étages, le bas pour les courtes distances, avec peu de places assises, le haut pour les longs trajets assis : gain de capacité, mais là aussi perte de confort... et discipline exigée des voyageurs !

Une proposition qui semble plus acceptable est de « dédramatiser » : ce terme barbare signifie que les trains n'iraient plus d'un terminus en grande banlieue à un autre, mais achèveraient leur course à la limite opposée de la zone centrale dense, avec donc un recouvrement des missions sur cette zone. Il apparaît en effet que peu d'usagers se rendent d'une zone éloignée du centre à une autre. Cela implique de créer des voies de retournement là où la place risque de manquer, problème qui se pose aussi pour l'exploitation en navettes.

Quant à la recommandation relative à la « discipline dans l'exécution », elle pourrait faire froncer les sourcils des syndicats...

Parmi les propositions plus consensuelles, citons la révision de la philosophie des alertes radio, la mise à niveau des quais, l'exploitation de chaque ligne avec un matériel homogène, la création de sauts-de-mouton pour les entrées-sorties des garages et l'automatisation des circulations (mais avec conducteur à bord), comme actuellement sur le tronçon central du RER A.

Relevons enfin le doute inquiétant qu'expriment les auditeurs quant à la pérennité des investissements de régénération...



courrier

Nouveaux abribus : et dire que l'hiver arrive !

Je voudrais vous faire part d'une réflexion concernant les nouveaux abribus de Paris. Leur signalétique indiquant les numéros des bus est très claire, agréable à l'œil, des abris modernes évidemment. Les « petits » abris sont parfaits. Mais en ce qui concerne les plus grands, qui a eu l'idée géniale de les réaliser avec un panneau de verre en moins ? C'est-à-dire que les jours de pluie, de vent, de froid (quand même nombreux dans l'année), la protection est loin d'être parfaite puisque tout passe par ce panneau manquant ! On n'a pas dû beaucoup en référer aux usagers.

Nicole Jouffre

Une ligne déviée doit conserver une desserte fine

La ligne 188 a été déviée depuis le début novembre dans le cadre de travaux sur l'avenue du Maréchal-Foch à Bagneux. Les habitants du quartier des Brugnauts-Cuverons ne remettent pas en cause cette déviation, même pour une durée d'un mois. Ce qui paraît scandaleux, c'est que cette ligne, sur le parcours de la déviation, ne dessert aucun arrêt à proximité des habitations normalement desservies par la 188. Un quartier de 3 000 à 4 000 personnes est donc exclu des transports publics. Les usagers d'équipements publics (école, collège, lycée, centre social et culturel, gymnase et cirque) sont pénalisés. Nous demandons que rapidement la 188 s'arrête à tous les arrêts du 391 situés sur la déviation entre les Blagis et la place Dampierre.

Daniel Forget, responsable d'association du quartier

Transilien et Intercités, une différence de qualité !

Le samedi 5 septembre dernier, mon épouse et moi nous sommes rendus à Paris pour la journée depuis Montargis. Du fait de travaux en proche banlieue parisienne, la durée de trajet était allongée de 20 mn environ, soit 2h au lieu de 1h40 par Transilien ligne R. A noter que ces trains n'ont pas de toilettes, ont des sièges inconfortables, ne sont pas accessibles aux personnes handicapées et sont souvent dans un état de propreté désastreux. Ils ne sont vraiment pas adaptés à des voyages de 120 km. Comment se fait-il qu'il n'y ait pas de réduction (à titre commercial) de tarif ? Nous payons 21,60 € pour un aller, alors que Souppes, limite de l'Île-de-France (Navigo à 70 €/mois ou bien 11 € l'aller), ne se trouve qu'à 22 km de Montargis. Le trajet retour a été d'autant plus catastrophique que mon épouse a été victime devant moi d'un vol à l'arraché dans un train quasiment désert, sans personnel de sécurité. (...) J'ai fait cet aller-retour quotidien vers Paris pendant 24 ans, mais en utilisant principalement les trains Intercités. Là, le service est bien meilleur et la sécurité y est assurée.

Joël Tremblay

QUATRE PROJETS EN SOUFFRANCE

Dans un communiqué du 23 septembre, l'AUT a attiré l'attention sur l'urgence qu'il y a à boucler le financement d'importants projets de transport :

- EOLE (prolongement du RER E à l'ouest) : le chantier n'a toujours pas pu démarrer faute d'accord global sur son financement (3300 M€) ; il est désormais clair que l'objectif 2020 à Nanterre ne sera pas tenu.

- tram-train Massy-Evry (TTME ; 530 M€), dont la mise en service fin 2019, maintes fois repoussée, est conditionnée par le déblocage immédiat d'une première enveloppe d'au moins 200 M€.

- prolongement du T1 à Val-de-Fontenay (500 M€), dont la mise en service fin 2019 dépend du déblocage immédiat des crédits d'une première tranche de travaux.

- prolongement du T7 à Juvisy (223 M€) dont la mise en service début 2021 est conditionnée par l'attribution immédiate d'au moins 25 M€.

L'Etat, la Région et les départements concernés doivent tenir leurs engagements pour que ces projets puissent enfin se concrétiser sans nouveaux retards. Le Conseil du STIF du 7 octobre, dernier avant de longs mois, n'a hélas pas permis d'avancée pour EOLE et le T1. En revanche, pour le T7, une convention de financement de 101 M€ a été adoptée en extremis. Le département de l'Essonne ayant confirmé sa participation, c'est de bonne augure pour démarrer les travaux en 2016. Pour le TTME, il y a une convention de financement de travaux de 76 M€ seulement : ce n'est guère suffisant pour que ce soit une bonne nouvelle ! Et n'oublions pas qu'à l'aspect financier s'ajoutent des blocages locaux...

LA FNAUT ET L'AUT À ALTERNATIBA

Le rassemblement organisé les 26-27 septembre autour de la place de la République par l'initiative citoyenne Alternatiba a attiré environ 50 000 personnes. De nombreux acteurs étaient conviés à formuler dans leur domaine de compétence des propositions concourant à la lutte contre le dérèglement climatique. La FNAUT, l'AUT et Rue de l'Avenir y ont tenu un stand à l'intérieur du quartier « Transports et mobilité ». D'autre part, la FNAUT, en la personne du délégué AUT sur Paris, a participé à une table ronde sur le thème « Peut-on se passer de la voiture en ville ? »

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE TRAMWAY T10 ANTONY – CLAMART : AVIS DE L'AUT

Le dossier soumis à enquête concerne la première phase du projet, dont l'AUT approuve le principe en regrettant que la deuxième, qui donnera tout son intérêt au projet, reste aujourd'hui très floue. La phase 1 offre deux correspondances majeures, mais l'une et l'autre sont médiocres :

- à Croix de Berny (Antony), nous regrettons que les études pour une implantation du terminus au sud de l'A86, où les emprises sont larges et où la correspondance avec le RER et le TVM aurait été parfaite, n'aient pas abouti. Le terminus au nord de l'A86 nécessitera l'abattage de tilleuls et la place manquera pour les nombreux piétons se rendant au Parc de Sceaux et plus encore pour les cyclistes, renvoyés sur la rive Sud de l'A86. Les usagers en correspondance devront traverser la D 986, et l'implantation au Nord de l'A86 condamne une éventuelle continuité entre le TVM et le T10.

- à l'hôpital Antoine-Béclère (Clamart), la correspondance avec le T6 souffre de deux maux irrémédiables, bien qu'elle ait été améliorée par rapport au projet initial : la distance (170 m par l'escalier et 250 m par la rampe à 2%) et le dénivelé de 5,90 m. Et si le terminus à Clamart est proche du centre-ville, il est éloigné d'une des 3 lignes de bus passant place du Garde et il ne dispose pas de parvis pour le stationnement.

L'implantation du SMR (Site de Maintenance et de Remisage) dans une parcelle du bois de Verrières est présentée comme incontournable, mais cette affirmation est contestée de toute part, à commencer par l'autorité environnementale. Un autre site possible, n'empiétant pas sur le bois, a été déclaré trop petit avec des arguments qui ne convainquent pas.

Les itinéraires cyclistes, considérés comme une variable d'ajustement, ont été sacrifiés là où le partage de l'espace public entre tramway et autres usages est difficile : piste cyclable bidirectionnelle aux deux terminus, pas de jonction avec le parc de Sceaux, usage d'une sente très pentue dans le bois...

Au final, une première phase intéressante, notamment pour les habitants de Chatenay-Malabry, du Plessis-Robinson et, dans une moindre mesure, d'Antony, mais qui ne trouvera sa cohérence qu'avec la phase 2. Quand, où et comment le tramway T10 trouvera-t-il une destination qui lui donnera sa pleine justification ? Deux options de tracé restent en présence : à travers Issy ou à travers Clamart.

Appel à témoins

L'AUT vient de signer avec le STIF et la RATP un nouveau contrat prolongeant l'opération « Témoins de ligne ». Celle-ci consiste, rappelons-le, à inviter les usagers à s'impliquer pour améliorer la qualité du transport sur une ligne de RER, métro, tramway ou bus qu'ils empruntent fréquemment, et ce sous un ou plusieurs aspects : ponctualité, information voyageurs, ambiance, propreté et netteté des espaces, accessibilité, vente et disponibilité des équipements. À cet effet, le « témoin » adresse à l'AUT, à intervalles réguliers, un ou des témoignages relatant un dysfonctionnement, proposant une amélioration ou soulignant un point positif. Le support utilisé est soit le site de l'AUT (www.aut-idf.org, page « Témoins de ligne »), soit une fiche papier (nous mettons à disposition des blocs de 50 fiches). L'AUT transmet à la RATP les témoignages du mois. Les témoins reçoivent en retour les réponses groupées de la RATP à tous les témoignages. Des réunions trimestrielles permettent aux témoins de partager idées et expériences. Nous lançons un appel : devenez témoins !

ça roule...

PLAN CLIMAT DE PARIS : ET LES BUS DE LA RATP ?

Depuis le 1er septembre, les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés avant le 1er octobre 2001 ne peuvent plus rouler entre 8 heures et 20 heures dans Paris. Leurs conducteurs sont passibles d'une contravention de 35 euros et le véhicule doit s'orienter vers la sortie de la capitale. Qu'en est-il alors des 400 bus de la RATP mis en service avant cette date et classés « euro 2 » et « euro 3 », dont une partie non négligeable circule sur les lignes parisiennes ? Anticipant la décision de la Mairie de Paris, la RATP a équipé ces véhicules de filtres à particules, qui les reclassent dans les catégories supérieures et leur permet de continuer à circuler dans Paris. Cette adaptation ne remet pas en cause la nécessité du remplacement accéléré des bus les plus anciens. Les péripéties de la politique d'achat des bus de la RATP ne vont malheureusement pas dans ce sens.

DAVANTAGE DE PRÉSENCE HUMAINE

C'est ce que prévoient les nouveaux contrats pluriannuels que le STIF a passés avec la SNCF et la RATP. Pour la SNCF, cela se traduira par 40 agents SUGE (sûreté dans les trains) supplémentaires, 200 agents de plus en gare ainsi que 50 médiateurs qui seront recrutés en contrats aidés. Les contrats demandent aussi un effort sur la propreté des stations et sur l'information des voyageurs.

ça cale...

DÉVIATION DU BUS 318 À VINCENNES

Afin de réduire le nombre de lignes de bus passant par l'avenue du Château, sujette à encombrements, le 318 va être dévié par l'avenue de Paris puis, dans un sens, par l'avenue de la République et, dans l'autre, par la rue Victor Basch. Mais on risque ainsi, en direction de Romainville, d'accroître encore les ralentissements de la ligne car, aux heures de pointe, l'avenue de la République est chroniquement embouteillée entre l'avenue Aubert et la rue de Fontenay, où le bus doit en outre effectuer un virage à angle aigu vers la gauche. Il eût été préférable de faire passer le 318 (comme le 215 qui, à sa création, passait aussi par l'avenue de la République), par l'avenue Aubert et la

rue Victor Basch, trajet moins encombré et en outre plus court ! Mais notre petit doigt nous dit qu'un lobby apparemment redouté par la municipalité s'est opposé à cet itinéraire : les parents d'élèves des écoles de la rue Victor Basch. Usagers coincés dans l'embouteillage, vous saurez à qui vous le devez !

POLLUTION SOUTERRAINE

La CFDT attire l'attention sur un rapport officiel relatif aux risques pour la santé (problèmes respiratoires et cardiovasculaires) des travailleurs du métro et autres enceintes ferroviaires souterraines, où les particules fines de catégorie PM10 (inférieures à 10 microns soit 0,01 millimètre, les plus dangereuses) présentent des concentrations très supérieures à celles de l'air extérieur. Les voyageurs passent certes beaucoup moins de temps en souterrain que le personnel, mais on peut quand même se poser des questions...

LIGNE 15 OUEST

Si le principe du prolongement de la rocade du Pont de Sèvres à La Défense n'est pas contestable, le projet actuellement soumis à enquête publique présente plusieurs défauts de conception préjudiciables aux usagers, en termes d'accessibilité, d'interconnexion et d'intermodalité des gares. L'AUT les relève dans l'avis qu'elle diffuse dans le cadre de cette enquête. Ainsi, les stations n'auront le plus souvent qu'un seul point d'accès, ce qui allonge la distance de marche de 100 à 300 m quand on vient du mauvais côté. Et si les lignes 1 (à La Défense) et 13 (aux Agnettes) du métro sont en correspondance avec la ligne 15, la 10 et la 3 ne le sont pas. En revanche, toutes les lignes RER et Transilien du secteur sont maillées. Toutefois, si on excepte le cas particulier de La Défense, en aucun endroit il n'est envisagé de faire usage de la gare existante : la SGP plantera son totem à elle ! Ce choix délibéré est incompréhensible pour l'usager... et pour le contribuable. Dans le cas de la nouvelle gare de Nanterre Les Groues, qui assurera la correspondance EOLE-ligne 15, on construira deux bâtiments distincts (séparés de 250 m) ! Vous avez dit « économies » ? De même, aux Agnettes, la gare du GPE ne sera pas intégrée à la toute neuve station de la ligne 13. Il n'est même pas sûr que la gare du GPE portera toujours le même nom que la station SNCF ou RATP en correspondance, à la grande confusion des usagers. S'agissant de la qualité des correspondances avec les bus, des espaces suffisants ne semblent pas avoir été réservés sur les parvis. D'autre part, la ligne 15 aurait pu désenclaver les quartiers sud et ouest du Mont Valérien, sur les communes de Suresnes, Rueil et Nanterre, or les interstations y sont de 3500, puis 2000 m ! A quoi bon mettre 19 mn pour rejoindre la gare de Pleyel par la ligne 15 à partir du Mont Valérien, si on met en moyenne 30 à 40 mn pour arriver au quai de sa gare ? Enfin, le tracé par La Défense et Bécon les Bruyères double le celui des lignes J, L et U, alors que l'abandon du tracé par Nanterre, La Garenne-Colombes et Colombes délaisse 100 000 habitants.

Escalators peau de chagrin à la RATP

En 2012, une étude STIF-RATP confirmait l'impossibilité de rendre le réseau métro entièrement accessible, essentiellement en raison de difficultés techniques liées à l'encombrement du sous-sol. A défaut d'une mise en accessibilité totale, l'installation d'escaliers mécaniques supplémentaires peut aider à la mobilité des personnes présentant certains handicaps, des personnes âgées, des parents de jeunes enfants, etc. La RATP avait sélectionné 180 dénivelés prioritaires pour leur équipement en escalators et annonçait, en fanfare, un programme d'installation de 200 escalators d'ici 2020.

Depuis cette annonce, nous n'avons cessé, en vain, de demander à la RATP de nous informer sur ce programme et de nous associer au choix des stations à équiper. Nous avons compris, en 2014, que seuls 50 appareils seraient implantés sur le réseau existant, 150 étant réservés aux projets de prolongement de lignes.

En décembre 2014, le PDG de la RATP annonce au président du STIF l'installation de 5 appareils d'ici mi-2016, évoque 20 autres sites prioritaires, puis un examen commun RATP-STIF de « 263 dénivelés prioritaires pour la mécanisation ». Ce même mois, la RATP se déclare « très preneuse de vos [AUT] propositions »... Nous comprenons alors que le nombre de 50 sera fortement réduit... malgré la demande insistante du PDG lui-même d'en faire au moins... 25 !

En mars 2015, nous apprenons que la RATP a lancé un appel d'offres pour l'installation d'escalators. En juin, il est toujours question de 25 appareils sur le réseau existant. Finalement, la boucle est bouclée en septembre 2015 quand la RATP valide un marché de 368 escalators (renouvellements et créations) : 5 stations existantes sont retenues pour une création en 2016 ou 2017 (Le Kremlin-Bicêtre, La Motte-Picquet-Grenelle, Malakoff-Plateau de Vanves, Strasbourg-Saint-Denis, Val de Fontenay). Vingt autres pourront être équipées en fonction des besoins qui apparaîtraient au cours des prochaines années !

Donc, 25 au maximum, sans engagement précis de nombre et de planning ! Simultanément, nous avons lu, dans un document très officiel, que ce maximum serait en fait de 15 !!!

Après trois années au cours desquelles la RATP s'est refusée à toute information et à toute concertation avec les représentants des usagers, seules 5 stations semblent assurées de la création d'un escalator ! Au-delà, aucun engagement sur un programme précis en nombre et en lieux ! Mais au rythme de la diminution du nombre de nouveaux escalators, ne risque-t-il pas de ne plus y en avoir du tout d'ici quelques semaines ?

Voilà un exemple parfait de mépris des voyageurs et de leurs représentants, qui plus est sur un sujet particulièrement sensible et important pour la mobilité des plus faibles et le confort de tous. Espérons que la nouvelle PDG de la RATP, ainsi que le STIF, seront effectivement à l'écoute des voyageurs !

Michel Babut ■

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