

Jeu de dominos pour le métro sur pneu

Le STIF a élaboré un premier schéma directeur qui concerne le matériel métro à roulement pneu. Il y a actuellement 5 lignes sur pneu : 1, 4, 6, 11 et 14. Une opération est déjà engagée puisque la ligne 1 reçoit des nouvelles rames MP05 dans le cadre de son automatiser qui doit s'achever à la fin de cette année, et la ligne 4 hérite des rames MP89 de la ligne 1. Il faut traiter ensuite le cas des matériels des lignes 6 et 11, qui ont environ 40 ans et qu'il faut remplacer « d'ici 2020 » d'après le STIF.

La problématique de la ligne 14 est plus complexe : son prolongement à Mairie de Saint-Ouen, annoncé pour 2017, nécessite 14 rames en plus. Il est nécessaire aussi de passer de 6 à 8 voitures pour accroître la capacité, car on est déjà proche de la saturation (30 000 voyageurs/heure dans l'interstation la plus chargée) et le prolongement apportera évidemment des usagers en plus sur la partie existante. Autre besoin, des rames pour le prolongement vers Orly, porté par la SGP, qui est théoriquement prévu pour 2020. Mais les temps de parcours souhaités imposent une vitesse soutenue sur une succession d'interstations longues. Les expertises techniques de la RATP ont montré que les rames MP89 et MP05 ne pourront dès lors pas circuler jusqu'à Orly, vu le risque d'échauffement des organes de transmission. De plus, l'allongement de 6 à 8 voitures des rames existantes est aussi considéré comme trop risqué.

Il faudra donc remplacer tout le parc de la ligne 14 par un matériel nouveau (MP-NG) à 8 voitures mais, vu les délais de marché, conception et fabrication, une commande de rames MP05 à 6 voitures a été décidée dans un premier temps. Quand les rames MP-NG arriveront à partir de 2018, commencera alors un jeu de dominos qui n'est pas encore totalement défini. C'est soit la ligne 4, soit la ligne 6 qui recevra le matériel actuel de la ligne 14.

Reste le cas de la ligne 11 qui doit être prolongée à Rosny d'ici 2019. L'AUT est favorable à ce que soit sérieusement étudiée la possibilité de passer en roulement fer sur cette ligne. En effet, la plupart des spécialistes considèrent que le matériel fer est environ 30% moins cher à l'achat et en consommation énergétique pour des performances similaires. Si cela peut se faire sans trop impacter le fonctionnement de la ligne durant les travaux, c'est la solution la plus rationnelle.

Quand ces sujets seront clarifiés, il faudra aussi un plan d'investissement sur le métro à roulement fer car, au-delà des lignes 2, 5 et 9, il faut continuer à renouveler un parc vieillissant.

Marc Pélissier ■

Le tramway T1 : passé, présent et avenir



T1 au terminus de Noisy-le-Sec

Le tramway T1 joue un rôle essentiel dans le maillage du réseau de transport en banlieue Nord et Est grâce aux correspondances qu'il assure avec d'autres lignes ferrées existantes ou à venir : RER D, Transilien H et futur T8 à la gare de Saint-Denis, futur T5 au Marché de Saint-Denis, ligne 13 du métro à Saint-Denis Basilique, ligne 7 à La Courneuve, ligne 5 et future ligne orange du Grand Paris Express à Bobigny Préfecture et RER E à la gare de Noisy-le-Sec, que rejoindront un jour le T4 et la Tangentielle nord, laquelle fera aussi arrêt à l'hôpital Avicenne. Le T1 joue donc un grand rôle structurant, que ses prolongements en cours (à l'ouest) ou à l'étude (à l'est) vont encore accroître.

La ligne actuelle : Saint-Denis - Bobigny - Noisy-le-Sec

Lors de sa mise en service en 1992, le T1, première ligne de tramway moderne en Ile-de-France, reliait, avec 21 stations sur 9 km, la gare de Saint-Denis au pôle de Bobigny. Son succès immédiat justifia le lancement de nouvelles lignes comme le T2 et le T3 et son prolongement en 2003 de Bobigny à Noisy-le-Sec, soit 2,9 km et 5 stations. Il est dès lors très regrettable que la configuration actuelle des arrêts ne permette pas d'envisager la mise en service de rames de plus grande longueur. Le positionnement de la station de correspondance La Courneuve - 8 mai 1945 au centre du rond-point est particulièrement malheureux à cet égard. Une refonte générale des arrêts, bien que fort coûteuse, risque de s'imposer à l'avenir. Sans doute le succès qu'allait rencontrer la réintroduction du tramway en Ile-de-France n'était-il guère prévu au moment de la conception de cette première ligne...

Les prolongements à l'ouest et à l'est

À l'ouest, les choses avancent bien. Fin 2012 sera mis en service le prolongement de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers - Les Courtilles, où il sera en correspondance avec l'autre branche de la ligne 13. Au passage sera desservie la gare RER C de Gennevilliers. Puis viendra un prolongement vers Colombes pour assurer la correspondance avec la banlieue Saint-Lazare (ligne d'Argenteuil) et le T2. Pourtant les difficultés n'étaient pas simples à résoudre pour le passage à travers l'Île-Saint-Denis et les voies étroites de Gennevilliers-Village.

À l'est, en revanche, le prolongement de la gare de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay prend du retard. Après la phase de concertation en 2001, le principe de cette nouvelle extension sur 8 km et 13 nouvelles stations a été validé par le STIF en 2002. Puis une nouvelle concertation a été lancée en 2008 ! Ce prolongement apportera une amélioration essentielle à la desserte des hauts quartiers de ●●●

●●● Le T1 : passé, présent et avenir

Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Fontenay-sous-Bois, aujourd'hui très défavorisés car desservis par des bus peu fréquents, irréguliers et souvent bondés. Il apportera une contribution importante au maillage des transports grâce aux diverses correspondances assurées : gare de Noisy-le-Sec, prolongements des lignes 11 et 9 du métro (qu'il croisera respectivement à Romainville-place Carnot et à Montreuil-Paul Signac) et grand pôle régional de transports de Val-de-Fontenay (RER A et E, ligne orange du GPE, ligne 1 du métro prolongée).

L'AMUTC plaide pour le maillage du réseau

L'Association Montreuilloise des Usagers des Transports Collectifs (AMUTC) soutient sans réserve ce projet de prolongement, attendu avec impatience. Elle souligne que l'intérêt du T1 et de la ligne 11 prolongée serait fortement réduit en l'absence de maillage par la ligne 9. En matière de transports, le problème prioritaire du haut Montreuil n'est en effet pas la liaison vers Les Lilas, Noisy-le-Sec ou Val-de-Fontenay, mais le lien vers le centre de la commune, où se trouvent le terminus actuel de la ligne 9 et les principaux équipements de la ville. Il serait donc opportun que le prolongement de la ligne 9 à l'Hôpital intercommunal, prioritairement demandé par la population montreuilloise, se fasse dans la foulée de celui, déjà programmé, de la ligne 11, par réutilisation du tunnelier pour assurer une optimisation des coûts. La desserte locale qu'assurera le T1 est d'autant plus importante que de nombreux projets immobiliers ponctuent ce trajet, ce qui rend absurde l'argument, parfois avancé, d'un doublon avec la branche est du GPE, elle aussi indispensable à terme.

Le Bureau de l'AMUTC

Voir http://www.amutc.fr/pdf/TRA_T1_AMUTC_Fev_2012.pdf pour plus de détails.

Un tracé qui ne fait pas encore consensus

A Noisy-le-Sec, le passage du tramway en centre ville dans la rue Jean-Jaurès est au cœur d'un débat politique local d'une grande intensité. Il a été l'enjeu des deux élections municipales de 2003 et 2010, celle de 2008, remportée par la gauche, ayant marqué un court intermède plus favorable à un accord. La municipalité de Noisy-le-Sec n'a, à ce jour, pas donné son accord pour que le tram emprunte cette grande artère commerçante : le passage du tram à deux voies poserait des problèmes difficiles de stationnement et de circulation dans le quartier. Cela explique que l'opposition au passage du tram reste forte et qu'une association très

active, « Tram non », continue à proposer des solutions alternatives telles qu'un bus à haut niveau de service (BHNS), moins coûteux et au tracé plus souple.

Tout en affirmant ne pas être opposé au tram, le maire de Noisy-le-Sec reste très exigeant sur les modalités de son insertion et propose un trajet évitant la rue Jean-Jaurès. Ce trajet pose lui-même des problèmes puisque, différent de celui retenu à l'issue du débat public de 2008, il nécessite de nouvelles études. Légèrement plus long, il serait probablement un peu plus coûteux.

C'est pourquoi la RATP et le Conseil Général du 93, qui assurent la maîtrise d'ouvrage du projet, privilégient le maintien du tracé initial, quitte à limiter l'emprise rue Jean-Jaurès à une voie unique. Longue de quelques centaines de mètres seulement, celle-ci ne créerait pas de fortes contraintes d'exploitation et ne dégraderait guère le service rendu aux usagers. Diverses études sont en cours sur cette base, avec comme objectif d'emporter la conviction de la municipalité de Noisy-le-Sec sur la qualité d'insertion du projet ainsi réduit. Si ces efforts méritent d'être salués, ils ne suffisent pas à dissiper complètement les inquiétudes. En effet, on voit le calendrier dériver depuis un an sans avoir l'assurance qu'un accord sera trouvé à terme. Que se passerait-il si la municipalité de Noisy-le-Sec maintenait son opposition alors que le dossier doit être finalisé au printemps 2012 pour pouvoir être soumis à l'enquête publique d'ici la fin de 2012 ? Il existe un risque sérieux de devoir reprendre les études, voire de perdre les financements sécurisés par le Conseil Régional, le Conseil Général et l'Etat dans le Contrat de Projets Etat-Région et son dernier avenant.

Une autre contestation porte sur l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR) dans le quartier des Murs à Pêches, alors qu'un autre emplacement était possible (à la place de la bretelle autoroutière A3-A186). L'association Montreuil Environnement a lancé une pétition à ce propos. Il importe toutefois que ces ateliers soient réalisés rapidement. La ville de Montreuil, la RATP et le Conseil Général ne ménagent pas leurs efforts pour limiter au minimum possible l'impact de cette localisation malheureuse et semblent avoir convaincu les associations de défense des murs à pêches.

Problèmes de continuité

Les pentes dans Noisy-le-Sec et Montreuil imposent l'utilisation de la nouvelle génération de tram Citadis, qui permet de graver des gradients de 75 mm/m. Mais l'utilisation de ce matériel,

conjointement au matériel actuel, imposera de couper la ligne en deux et de prévoir un terminus intermédiaire. De toute façon, l'exploitation d'une ligne aussi longue (25 km entièrement en site urbain) n'est pas envisageable de bout en bout si on veut garantir un minimum de régularité. De plus, un prolongement plus au sud est prévisible... On s'oriente vers la réalisation de ce terminus à Bobigny, ce qui aurait pour inconvénient de faire perdre aux usagers de la branche nord une relation directe avec le RER E à la gare de Noisy.

Quant au terminus de Val-de-Fontenay, sa localisation pose problème. En effet, à la demande de la mairie de Fontenay-sous-Bois, soucieuse de desservir un nouveau quartier, ce terminus est actuellement positionné à 200 m du pôle RER-bus, ce qui n'est guère acceptable pour les usagers.

Une mise en service en 2017 ?

Il existe une forte volonté politique de lancer le prolongement du tram T1 dans les délais les plus courts. L'avant-projet présenté dans le CPER évoque la fin des travaux pour 2016 et les élus parlent d'une mise en service en 2017. Ce calendrier ne semble pas raisonnablement tenable, malgré la diligence du STIF, de la RATP et du Conseil Général à conduire les études aussi rapidement que possible. L'expérience montre qu'il faut compter 6 à 7 ans, si tout va bien, entre l'enquête publique (fin 2012) et la mise en service d'un tram. Celle-ci pourrait donc intervenir au mieux fin 2018, à condition de ne pas rencontrer de difficultés pour les expropriations et que soient réglés très vite les problèmes recensés, à savoir : accord sur le tracé par la rue Jean-Jaurès ; rupture de charge à Bobigny ; insertion du SMR respectueuse du site des murs à pêches ; solution satisfaisante pour la correspondance avec le RER et les bus à Val-de-Fontenay...

Compte tenu de toutes ces incertitudes et de l'urgence du projet de desserte, ne serait-il pas prudent de lancer sans attendre l'étude de solutions alternatives susceptibles d'être mises en œuvre rapidement si le blocage actuel perdurait ? Un BHNS a été évoqué, mais il risque de se révéler rapidement de trop faible capacité et, si on ne veut pas qu'il soit englué dans la circulation, il exigerait lui aussi un site propre dans le centre de Noisy... sans doute plus large que celui d'un tram ! Un tracé direct du tram depuis Bobigny via La Folie et l'avenue du Parc a aussi été proposé. Il desservirait des quartiers en développement, mais exigerait de nouvelles études, et c'est alors la branche sud qui perdrait la correspondance directe avec le RER E.



courrier

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?

Habitant près de Brunoy et devant me rendre à Chantilly, j'interroge le site transilien.com de la SNCF, qui me propose 3 changements : Brunoy > Gare de Lyon (RER D), Gare de Lyon > Châtelet-Halles (RER A), Châtelet-Halles > Gare du Nord (RER B) et Gare du Nord > Chantilly (RER D). En fait, un seul changement suffit, à Gare du Nord ! J'ai pu obtenir la bonne réponse en demandant le trajet « le plus direct » dans « recherche avancée ». Ce qui est incroyable, c'est que la durée affichée était moins longue de 5 minutes avec les 3 changements ! En outre, le train Gare du Nord-Chantilly s'est révélé être un TER Picardie et non un RER. Ce n'est, de loin, pas la première fois que je relève de telles aberrations. Les gestionnaires du site ne connaissent-ils rien du réseau RER-Transilien ou ont-ils trouvé leur diplôme d'informatique dans une pochette surprise ? Que l'on nous rende les bons vieux horaires papier, qui étaient fiables, eux !

Joseph W.

Le quotidien pénalisé par les projets grandioses

Mes enfants utilisent le RER B pour aller au lycée. De façon quotidienne, ils subissent des retards et suppressions de trains et renoncent parfois à attendre un train qui peut mettre 40 minutes à arriver alors que la fréquence théorique est de 15 minutes. Pour celui qui est scolarisé à Orsay, cela prend dans ces conditions moins de temps de rentrer à pied - 45 minutes de marche tout de même - alors qu'avec le RER il en a pour 7 minutes... Ce matin, les trains étaient en retard pour « cause d'intempéries ». De qui se moque-t-on ? Il faisait -7° C, ce qui ne correspond tout de même pas à un froid polaire et il ne neigeait pas. Il n'y avait donc rien à dégager... Il fallait faire chauffer les voitures, certes, mais la météo n'a surpris personne. Et pourtant, rien n'avait été anticipé... Au moindre incident, les trains sont retardés, voire bloqués, et on ne sait jamais pourquoi... (...) Pour être à l'heure, il faut arriver bien en avance à la gare et prendre le premier train qui se présente, en espérant qu'il assurera bien le service indiqué sur les panneaux de quai... (...) C'est plus que lamentable. Et on voudrait nous faire avaler que le Grand Paris Express se fera sans encombre ? (...) Avant de monter de beaux projets pour faire mousser des personnalités qui veulent laisser leur nom, il serait plus que bienvenu de faire rouler normalement ce qui fonctionnait remarquablement il y a une vingtaine d'années.

Estelle B.

ACTIONS EN BREF

COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE SUR LES RER. L'Assemblée nationale a décidé de créer une « Commission d'enquête relative aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du Réseau express régional d'Île-de-France ». Tous les acteurs du monde des transports : les usagers, les syndicats, les transporteurs, mais également RFF, la Région, le Comité des partenaires du STIF, le MEDEF et, bien sûr, les élus sont tenus, sous serment, d'intervenir. Le président (PS) et le rapporteur (UMP), à l'initiative de cette enquête, ont voulu que les usagers s'expriment en premier, le 11 janvier 2012, afin d'entendre leurs doléances.

L'AUT était représentée par trois membres du Bureau. Elle a commenté un texte de synthèse remis aux élus, titré « Le RER : quelques constats et propositions », qui se décline en cinq points : des schémas directeurs de ligne encore peu avancés ; un matériel roulant peu adapté et sous-dimensionné ; une infrastructure inadaptée ; des procédures et réglementations trop contraignantes ; une gouvernance trop complexe, des financements insuffisants. SADUR (RER D), CIRCULE (RER C) et les associations d'usagers du RER B nord et sud et du RER A nouvellement créées ont développé les problèmes propres à leur ligne. Des élus et des journalistes complétaient le plateau.

Cette commission doit rendre ses conclusions en mars, ce qui paraît bien court pour produire un document très achevé. Néanmoins, face à la complexité des causes des difficultés rencontrées sur le RER, son travail peut faire avancer certains sujets. Ainsi, les problèmes de pilotage commun des lignes A et B du RER entre RATP, SNCF et RFF ont été soulevés à diverses reprises. Coïncidence ou pas, SNCF et RATP ont annoncé récemment la reprise des études sur le centre unique de la ligne B. On peut trouver toutes les interventions sur le site de l'Assemblée nationale, en texte et en vidéo.

MANQUE DE TRAINS : L'AUT INTERPELLE LA SNCF. Dans un courrier récent, l'AUT a interpellé la directrice de Transilien SNCF au sujet de l'insuffisance du parc de matériel roulant et du manque de perspectives d'amélioration

durable. En effet, de nombreux trains sont supprimés faute de matériel de réserve suffisant et certaines missions sont systématiquement assurées par des trains courts en heure de pointe. S'y ajoutent des besoins non satisfaits comme l'impossibilité d'allonger la pointe du soir vers l'Essonne sur le RER C. La livraison en cours des 172 rames Francilien et le redéploiement d'autres rames que cela permet ne seront pas suffisants, s'agissant notamment des rames de type Z2N qu'il est prévu de concentrer sur les lignes C, D, R et U. Vu la gravité de la situation, nous avons demandé un plan d'action en lien avec le STIF. Toutes les options doivent être envisagées, notamment le rachat des 6 rames Z2N du Nord-Pas-de-Calais ou la réutilisation ciblée de rames MI84 venant du RER A.

L'AUT REPRÉSENTÉE AU COMITÉ DES PARTENAIRES DU STIF. Le mandat des membres de ce comité venait à échéance fin 2011. Or notre délégué, Jean-Pierre Lerosey, qui occupait ce poste depuis 2002, n'était plus rééligible. Nous avons proposé Bernard Gobitz pour prendre la relève et notre demande a été retenue. Nous remercions Jean-Pierre pour son dévouement et son assiduité aux réunions de ce comité et souhaitons bonne chance à Bernard dans cette nouvelle aventure.

« Les énergies - comprendre les enjeux » par Paul Mathis, administrateur de l'AUT

Les questions sur l'énergie occupent une place grandissante dans les médias et les débats politiques. Touchant des domaines très variés (les changements climatiques, « la fin du pétrole », les transports, la taxe carbone, les éoliennes, la vie quotidienne, le nucléaire, etc.), ces questions se posent à tous et partout dans le monde. Avec une grande indépendance d'esprit, l'auteur éclaire le lecteur sur le présent et l'avenir des énergies, dans un contexte social et environnemental de plus en plus contraignant. Pour tous ceux qui sont en quête d'informations sur ces questions.

Editions Quae - 30 euros - 262 pages ; version numérique sur www.quae.com

MONTPELLIER ET SES TRANSPORTS

Jeudi 17 - vendredi 18 - samedi 19 mai 2012 (week-end de l'Ascension)

Dans le cadre de son programme de « Visites et voyages », l'AUT vous propose de (re)découvrir la ville de Montpellier, capitale du Languedoc-Roussillon. Les participants se retrouveront le jeudi en début d'après-midi pour un programme qui inclut des visites guidées du centre historique de la ville, du quartier moderne Antigone, du musée Fabre, d'hôtels particuliers et, bien sûr, du réseau de tramways. Le retour à Paris se fera le samedi en fin de journée, sauf pour ceux qui souhaiteraient rester, hors programme, jusqu'au dimanche. Le prix par personne sera d'environ 195 euros (supplément de 40 euros pour une chambre individuelle).

Le prix comprend : deux nuits à l'hôtel et les petits-déjeuners, les dîners des jeudi et vendredi soirs, les transports sur place, les droits d'entrée et de visites guidées, le droit d'inscription, les assurances, l'accompagnement. Il ne comprend pas : les déjeuners du jeudi, du vendredi et du samedi, les pourboires et dépenses personnelles, l'aller-retour Paris - Montpellier.

Si vous êtes intéressé, veuillez vous pré-inscrire avant le 20 mars 2012, en envoyant vos nom et coordonnées, accompagnés d'un chèque d'acompte de 60 euros par personne, à l'ordre de l'AUT Ile-de-France. Pour plus d'informations, consultez le site de l'AUT.

ça roule...

GARE DE LYON M14 : UN PEU MOINS SATURÉE.

Le nouvel accès au milieu du quai de la ligne 14 a été ouvert en décembre. L'AUT était intervenue en 2010 pour faire débloquent le million d'euros qui manquait pour cet aménagement. Équipé d'un escalier fixe et d'un escalator, il offre une alternative aux accès situés aux extrémités, qui sont saturés en heure de pointe. Un regret : le nouvel accès n'est utilisable que pour la sortie. En complément, la position d'arrêt des rames a été modifiée pour faciliter l'écoulement des flux.

LA SNCF COMMUNIQUE TOUS AZIMUTS.

La SNCF rattrape son retard dans les nouvelles technologies. Après la modernisation de son site Internet, son application Transilien pour smartphones connaît le succès avec 400 000 téléchargements depuis septembre 2011. En outre, la SNCF a créé des fils Twitter pour les lignes C, D et J ainsi que des blogs pour les lignes A, C, D, J, L et N. Autre initiative intéressante, les écrans signalant les horaires des trains qui seront implantés dans 1 000 halls d'entreprise d'ici la fin 2012. Tout cela est utile, mais il ne faudrait pas que la SNCF en oublie son premier métier : acheminer les voyageurs dans de bonnes conditions...

ça cale...

LIGNE 1 : NAVETTES EN CARAFE. Si, les premiers jours, l'insertion des rames automatiques entre les rames pilotées s'était bien passée (nous nous en étions fait l'écho dans le n°109), les incidents se sont multipliés à mesure que le nombre de navettes en circulation augmentait, comme des voyageurs mécontents nous l'ont fait savoir dans le cadre de l'opération « Témoins de ligne ». Les longs stationnements à quai, ou pire en tunnel, ne se comptent plus. Y a-t-il donc bien lieu que la RATP se vante d'avoir réalisé une « première mondiale » en mélangeant rames avec et sans conducteur ? Autre problème : le système de contrôle des lacunes entre le quai et la rame n'étant pas encore homologué, les navettes ne s'arrêtent pas aux stations en courbe (Etoile, Bastille et Nation) après 20 heures, car il n'y a plus de personne

de surveillance. Les voyageurs à destination de ces importantes stations de correspondance sont invités à attendre une rame pilotée...

C'EST NOËL, LES TARIFS AUGMENTENT.

C'est nouveau, ça vient de sortir : une hausse en début d'année ! Mais RATP, SNCF et STIF s'écrient en chœur, tels des gosses dans la cour de récré : « C'est pas moi, m'sieur, c'est l'autre ! ». Le méchant, c'est l'Etat qui, avec la hausse du taux réduit de TVA de 5,5 à 7%, les contraint à augmenter les tarifs de 1,5% en moyenne (le ticket t+ à l'unité reste à 1,70 €). Cette hausse-cadeau-de-Noël indépendante de leur volonté ne nous dispensera bien sûr pas de la hausse traditionnelle au 1^{er} juillet...

MONTMARTROBUS BIEN FATIGUÉ...

Le moteur du minibus diesel 1315, qui affiche 63 000 km au compteur, semble très malade. Il peine à arriver au sommet et n'est manifestement plus adapté à cette ligne. Et que dire de l'état des équipements : bouton de demande d'arrêt démonté (2 câbles dénudés émergent de la barre de préhension), sièges usés, compositeur hors service... A supposer même qu'il ait été depuis lors retiré du service, comment a-t-on pu laisser une telle épave circuler sur une ligne fréquentée par les touristes ?

INTERRUPTION DE SERVICE SUR LE 124.

A la surprise des usagers, la mention « Service terminé » est apparue sur les écrans d'information le samedi 24 décembre vers 18 heures. Cette fermeture s'est prolongée toute la journée du 25 sans la moindre explication. Un message audio a apparemment été diffusé au terminus Château de Vincennes pour indiquer que la ligne était interrompue « faute de personnel ». Les habitants des quartiers du haut de Fontenay-sous-Bois que dessert le seul bus 124 ont été particulièrement pénalisés. Selon des informations obtenues bien après, un manque de dialogue social serait en cause : la RATP aurait voulu faire travailler des agents qui souhaitent être de repos la veille de Noël... alors que d'autres agents étaient volontaires !

L'ENNUI NAQUIT DE L'UNIFORMITÉ. Plus de 50 % des services de la ligne H sont désormais assurés par les rames Francilien, mais leur fiabilité demeure insuffisante. D'après la SNCF, « les pannes sont moins nombreuses, mais plus diversifiées » (sic). On ne s'ennuie donc pas sur la ligne H : quand ce n'est pas un système qui flanche, c'est un autre !

LA LIGNE H, ENCORE ELLE ! Depuis le changement d'horaire de décembre, à la période de pointe du soir, les trains de contre-pointe venant de Montsoult et au-delà sont sans arrêt entre Sarcelles-Saint-Brice et Paris. Les voyageurs à destination des 4 gares intermédiaires doivent désormais changer de train, en empruntant de surcroît un passage public hors zone de contrôle. D'où un allongement du temps de parcours de 10 minutes, pour faire gagner seulement 4 minutes à ceux qui vont à Paris ! Il faudrait au moins obtenir de meilleures conditions de correspondance à Sarcelles.

Budget 2012 du STIF : de fortes incertitudes

L'année 2012 comporte de nombreuses interrogations : les nouveaux contrats entre le STIF et les transporteurs qui devaient entrer en application au 1^{er} janvier ne seront pas signés avant la mi-mars. Or, 88% des 5 milliards d'euros (Md€) de dépenses de fonctionnement sont liés à ces contrats.

L'équilibre du budget de fonctionnement dépend à 73% du versement transport (VT) que payent les employeurs. L'essentiel du reste provient des collectivités qui estiment ne pas pouvoir augmenter leur contribution au-delà de l'inflation (1,8%). Du coup, la hausse des tarifs serait de 2,5% au 1^{er} juillet. Le VT dépend de la conjoncture économique et donc de l'emploi. Le chômage qui ne fait qu'augmenter laisse craindre un tassement des recettes. Aux dépenses courantes s'ajoutent l'augmentation de la TVA (répercutée sur les usagers) et les impacts budgétaires de la réforme de la retraite SNCF et des améliorations de l'offre : prolongements des lignes 4 et 12 et des tramways T1, T2 et T3, mise en service du T5, renforcement de l'offre du RER B au nord. Au vu de ces éléments, la RATP devrait recevoir 2 Md€ et la SNCF 1,7 Md€, ce qui donne le droit au STIF d'être exigeant sur la qualité de service. Optile pour sa part ne reçoit que 10% environ de la manne STIF.

Depuis 2009, les recettes encaissées dans l'année ne suffisent plus à couvrir les dépenses. Jusqu'à présent, le STIF disposait d'une cagnotte, mais en 2012 elle est pratiquement épuisée, et il devra emprunter 178,8 Md€ dans le cadre des contrats signés avec la BEI et la Caisse des Dépôts. Cet argent servira, conjointement au produit des amendes (145 M€), à financer les investissements, portés à 477 Md€, en hausse de 16% par rapport à 2011. Les infrastructures, la qualité de service et surtout le matériel roulant ferré en représentent plus des trois quarts. Le jour où nous aurons enfin obtenu que le Parlement vote la dépénalisation des amendes, le STIF pourra bénéficier d'une manne plus généreuse. Diverses subventions provenant de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport ferroviaire) et des collectivités complètent ces ressources.

Depuis 2009, le STIF est propriétaire du matériel et finance à 50% la rénovation des rames (exemple : le M179 pour le RER B) et à 100% les rames pour les prolongements de lignes. Le défaut d'anticipation des besoins en transport collectif depuis 30 ans conduit à rattraper en 15 ans les manques dus aux incompétences passées. Le STIF, qui dispose de peu d'autofinancement, devra recourir de plus en plus à l'emprunt. La dette atteindrait près de 3 milliards en 2020. Pour nous usagers, cela se traduira forcément par des augmentations importantes, à moins qu'on s'attache à trouver d'autres sources de revenus, y compris certaines très décriées comme les péages sur les autoroutes jusqu'aux portes de Paris, voire intra-muros.

Simone Bigorgne ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Pourquoi contractualiser avec le STIF ?

Aujourd'hui, les opérateurs RATP et SNCF renouvellent leurs contrats quadriennaux avec l'autorité organisatrice des transports : le STIF. Celui-ci, où siègent certains de nos élus régionaux, définit et finance l'offre de transport, décide de la tarification et surtout contrôle la qualité du service aux voyageurs assuré par les opérateurs de transports. Le contrat organise, quantifie et sanctionne le service souhaité par le STIF et réalisé par les opérateurs.

Le contrat STIF-RATP 2012-2015 met l'accent - nos demandes y ayant fortement contribué - sur la ponctualité des trains et sur la qualité de l'information fournie aux voyageurs. Les résultats obtenus seront évalués très finement, y compris avec un distinguo heure de pointe/heure creuse, puisque 141 indicateurs seront suivis et qu'un bonus-malus incitatif de 25 M€ est prévu. Quelques objectifs paraissent difficiles à atteindre, comme 27 trains ou plus à l'heure de pointe les jours ouvrables à Châtelet sur le RER A. L'amélioration mois après mois, ou la diminution progressive du nombre de trains supprimés sur des branches du RER, seront primées ou pénalisées... Le STIF a entendu et traduit nos demandes concernant l'information avant travaux programmés ou restructuration de réseau. Enfin, le ressenti par le voyageur de la qualité de son déplacement sera priorisé. Dans cet esprit, notre opération « témoins de lignes » va être reprise sous l'égide du STIF.

Le Contrat garantit un niveau d'investissement élevé de la RATP (6,5 Md€) dont les 2/3 pour des remises à niveau et le tiers restant pour les extensions de réseau. La SNCF garantira, elle, un niveau de 2,5 Md€ d'investissements mais les difficultés et lenteurs, notamment lorsque RFF est impliqué, nous interrogent... Y aura-t-il remboursement au STIF, comme celui-ci l'exige pour la RATP, si les investissements tardent ou ne sont pas réalisés ?

Le contrat STIF-SNCF 2012/2015 fut plus difficile à finaliser, parce que le montant des bonus-malus de la SNCF, qui passe de 11,5 à 23 M€, doit impulser un véritable saut qualitatif de la régularité sur le réseau Transilien, ce dont les usagers ne vont pas se plaindre ! Il imposera enfin une transparence et une comptabilité par ligne que la SNCF a bien du mal à mettre en place.

Globalement, les contrats 2012-2015, plus exigeants que les précédents, doivent inciter les entreprises à mieux transporter et à mieux informer les voyageurs. Souhaitons que d'éventuelles augmentations de trafic nous anticipées ne viennent pas mettre à mal l'édifice de ces contrats.

Yves Boutry ■

LA RÉNOVATION DES GARES PARISIENNES



La nouvelle gare Saint-Lazare

La SNCF, ou plutôt sa branche « Gares et Connexions », rénove ses gares parisiennes grâce à des partenariats public-privé. Après la gare du Nord, pour l'arrivée d'Eurostar en 1994, et la gare de l'Est, c'est maintenant au tour de la gare Saint-Lazare, inaugurée le 21 mars, avant celui de la gare de Lyon à l'automne prochain. Mais il faudra attendre 2027 pour l'achèvement des travaux d'Austerlitz. Un réaménagement de Montparnasse est également envisagé.

Gare de l'Est

Il vaut la peine de revenir sur la rénovation de cette gare, réalisée en vue de la mise en service du TGV Est en 2007. La reconversion, destinée à améliorer l'accès au métro, de l'ancienne salle des bagages, datant des années 30, avec son plafond aux petits carreaux de verre, est particulièrement réussie. Le grand regret que l'on peut avoir est que cette rénovation n'ait pas été mise à profit pour faciliter enfin la communication avec la gare du Nord. Les projets n'ont pas manqué : navette à câble (sorte de funiculaire horizontal), couloir avec tapis roulant (envisagé lors de la création du RER E en 1999 et à nouveau en liaison avec le TGV Est). Rien n'a abouti et il faut toujours gravir les escaliers de la rue d'Alsace, alors qu'un ascenseur aurait dû y être placé en communication directe avec le quai le plus à l'ouest. Cela peut toujours se rattraper... Et la ligne de contrôle d'accès aux voies Transilien aurait bien besoin d'une remise à niveau (voir « ça cale » dans ce numéro).

Gare Saint-Lazare

Avec 450 000 voyageurs par jour, essen-

tiellement des Franciliens, et un train toutes les 28 secondes aux heures de pointe, c'est la deuxième gare européenne après la gare du Nord. Malgré un chantier qui a duré dix ans, le trafic n'a été à aucun moment interrompu, même si les usagers ont beaucoup galéré pendant cette décennie. Le résultat est très satisfaisant, la circulation est plus fluide, l'éclairage se fait grâce à un puits de lumière naturelle qui pénètre jusqu'au sous-sol. Les voyageurs interrogés apprécient ce réaménagement, et c'est bien l'essentiel. Ils vont probablement envahir les 80 boutiques ouvertes sur les trois niveaux de la gare avant de s'entasser dans le train de retour le soir.

Il y a également des points négatifs :

- d'abord, lors des travaux, 70 000 m³ de déblais ont été évacués de nuit par la route. Pourquoi ne pas les avoir évacués par le fer ? On a réussi à faire poser deux hélicoptères sur le chantier et on serait incapable de charger des trains de fret ?

- ensuite, la durée (40 ans) de la concession signée pour la gestion des 80 boutiques (10 000 m²) avec le partenaire Klépierre (qui a investi 160 millions d'euros) nous paraît un peu démesurée. Que représenteront 160 millions d'euros en 2052, même si Klépierre verse à la

●●● Rénovation des gares parisiennes

SNCF un petit loyer dont le montant est inconnu ? Cette gare dans le «centre du monde du commerce», selon Klépierre, ne va-t-elle pas tuer les autres commerces du quartier ?

- enfin, la signalétique est peu lisible, les caractères étant beaucoup trop petits. Cela correspond, paraît-il, à la nouvelle « charte graphique » ! Comment la SNCF a-t-elle pu, à une époque où l'on accorde à juste titre une attention de plus en plus grande aux personnes à besoins spécifiques, donner son aval à une telle « charte » qui ne tient aucun compte des personnes malvoyantes ? Est-ce par peur de paraître ringarde en osant s'opposer aux modes promues aujourd'hui par les « designers » et autres « graphistes » ? Modes qui seront elles-mêmes ringardes après-demain...

En outre, la gare Saint-Lazare, même si son architecture a été magnifiquement rénovée et mise en valeur, n'est pas un objet hors-sol posé dans le quartier, relié seulement aux stations de métro et de RER. Elle possède de nombreuses interfaces avec le réseau viaire environnant, et les flux piétons y sont probablement les plus importants de Paris. Nous sommes donc en attente d'une rénovation complète des abords de la gare. Ce futur réaménagement devrait donner une véritable priorité, non seulement aux très importants flux de voyageurs accédant à pied à la gare, mais aussi aux cyclistes qui doivent pouvoir circuler en toute sécurité et trouver des centaines d'anneaux d'accrochage à proximité immédiate de la gare. Un nouveau plan de circulation doit inclure des cheminements cyclables directs et des voies dédiées aux bus pour mettre fin au capharnaüm constaté bien souvent rue Saint-Lazare, place du Havre et place Gabriel-Péri.

Quant à la desserte par les bus et les taxis, nous demandons qu'elle soit assurée au plus près des entrées/sorties de la gare. La rue intérieure et les cours de Rome et du Havre sont suffisamment vastes pour pouvoir y implanter, sans empiéter sur les espaces nécessaires aux circulations piétonnes, les arrêts des bus et taxis. Ce n'est malheureusement pas le cas aujourd'hui, même si on nous promet dans un délai non précisé un retour de plusieurs lignes de bus dans les cours. Au-delà, il faudrait prévoir une véritable gare routière. Le président Guillaume Pépy souhaite pour cela repenser l'avant-gare depuis le pont de l'Europe, mais il faudra trouver un milliard d'euros...

En conclusion, les aspects positifs l'emportent. Le fait que seules 250 places de parking aient été prévues montre bien un souci de priorité aux transports collectifs, mais les vélos n'ont malheureusement pas été mieux traités que les

La gare de Bercy, mal reliée au métro

Cette gare annexe de la gare de Lyon n'est pas à proprement parler une gare en rénovation. Néanmoins, elle connaît une « révolution » de sa clientèle puisqu'elle est devenue, peut-être pour longtemps, le terminus des Intercités auvergnats et des TER bourguignons. Petite, propre, elle possède une véritable salle d'attente, chauffée et confortable, avec les guichets de vente, les toilettes et un bar-sandwicherie à proximité immédiate. « Small is beautiful ! » Hélas, cette gare souffre de ses accès par le métro très déficients. Si les cheminements en surface vers la station Bercy sont difficilement améliorables, il n'en n'est pas de même pour les accès aux lignes 6 et 14, qui sont aujourd'hui indigents ! La salle de correspondance est étriquée et les descentes vers les quais sont complètement inadaptées aux flux de voyageurs de la gare. Chaque matin, c'est au choix l'entrée directe vers la ligne 6 - impossible sans titre de transport - ou alors l'embouteillage généralisé à l'autre accès pour acheter ce titre et tenter d'accéder aux quais de la ligne 14 en direction du centre de Paris. L'urgence, c'est de rénover cette station de métro, afin d'obtenir un véritable comptoir d'accueil, la possibilité d'achat de titres de transport à l'entrée la plus proche de la gare, une salle de correspondance agrandie entre les 2 lignes, et enfin des accès supplémentaires aux quais de la ligne 14.

voitures. C'est une erreur qui est réparable.

Gare de Lyon

Elle est encore en travaux, mais on peut déjà juger de son futur. Un nouveau bâtiment a été construit au nord-est de la gare, vers la rue de Chalon. Entièrement vitré, il est très beau et rappelle un peu celui de la gare du Nord. Une mezzanine accueillera les voyageurs attendant la mise à quai de leur train. Nous avons eu l'occasion de tester les lieux deux heures durant, par très beau temps. Le soleil était cuisant, par contre au petit matin il faisait très froid. Des pare-soleil sont prévus, paraît-il, mais pour isoler du froid cela semble plus compliqué. Parmi les améliorations, il faut noter le nouveau plan incliné qui relie le niveau « Méditerranée » à celui des quais. Par contre, pourquoi avoir changé la dénomination des halls ? La nouvelle laisse les voyageurs perplexes : halls 1, 2 et 3, cela ne signifie rien pour qui ne connaît pas les lieux. Pourquoi ne pas avoir conservé « voies à lettres » et « voies à chiffres », ce qui était parfaitement clair,

puisque la numérotation des voies n'a pas changé ? Et « salle Méditerranée » est tout de même bien plus évocateur que « Hall 3 »... Quant à la nouvelle signalétique, à part le numéro des voies, on peut en dire la même chose que pour Saint-Lazare : elle est à peu près illisible, car les caractères sont trop petits, du fait d'un respect servile de la même stupide « charte graphique »... Attendons l'inauguration prévue à l'automne pour porter un jugement définitif, en espérant que les remarques des associations de consommateurs ne resteront pas lettre morte.

Gare d'Austerlitz : la belle endormie

Elle ne se réveillera complètement qu'en 2020. Actuellement, elle ne voit passer que 23 millions de voyageurs par an, mais elle devrait en compter 50 millions en 2030, quand y arrivera la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). Austerlitz est la seule des six gares parisiennes à pouvoir absorber un tel trafic supplémentaire.

Le projet adopté est à la fois un aménagement de la gare et du quartier, sur près de 13 hectares. En ce qui concerne la gare, il est découpé en 5 étapes. La première a débuté fin janvier 2012 par la démolition du buffet, les associations n'ayant pas réussi à faire inscrire celui-ci à l'inventaire des sites. La volonté d'offrir un meilleur débouché à l'avenue Mendès-France l'a emporté. L'opération se poursuit par des travaux préparatoires consistant à supprimer la station de taxis et à désamianter la cour « Seine » (quai d'Austerlitz), qui sera réservée aux piétons et aux modes doux, avec un accès direct aux quais. Puis viendront les travaux de mise en valeur de la grande halle classée, datant de 1840. C'est l'équipe de Jean Nouvel qui est en charge du projet. Ce dernier est financé par la construction de bureaux sur 65 000 m² dont 40 000 pour la Semapa, société d'économie mixte d'aménagement de Paris-Austerlitz, en charge du quartier depuis plus de 20 ans. De nombreux commerces, un jardin et des logements sont également prévus.

Et les transports urbains dans tout ça ? Rien ou presque n'est envisagé. Seule la ligne 10 pourrait être prolongée d'Austerlitz vers le sud-est jusqu'à Ivry-Gambetta, mais c'est loin d'être acquis. L'indispensable liaison Austerlitz - gare de Lyon est laissée une fois de plus au bon vouloir de la ville de Paris et les arrêts d'autobus seront toujours éparpillés dans le quartier. D'autre part, la construction d'un parking de 1500 places va attirer un surcroît de voitures. Espérons que cette fois on prévoira un parc à vélos largement dimensionné...



courrier

Saint-Lazare ?

Encore faut-il pouvoir y aller

Visiter Saint-Lazare, quelle riche idée ! Mais de Sartrouville, quand il n'y a pas de train entre 9h15 et 16h30, ça limite les possibilités. La SNCF se moque du monde. Il suffirait de reporter le terminus de Nanterre-Université à Sartrouville, qui dispose de deux voies vers Paris, plus une voie banalisée, pour fluidifier le trafic (...). Cette solution permettrait la correspondance quai à quai pour les voyageurs venant de Maisons-Laffitte et au delà. Je vais souvent à Asnières depuis Sartrouville ; il faut changer à Nanterre-Préfecture, puis direction Saint-Germain et changer à Nanterre Université pour prendre le Transilien direction Saint-Lazare et parfois changer une fois de plus à Bécon-les-Bruyères. On croit rêver !

Georges Z.

Pour un investissement sérieux dans les transports franciliens

Usager depuis 20 ans des transports en commun en Ile-de-France, je sens que la situation a atteint un niveau de dégradation jamais égalé. Il ne se passe pas une journée sans incident sur un aller-retour domicile-travail. Les raisons sont connues : matériel vieillissant, manque de personnel, réseaux surchargés, voyageurs indécis (signal d'alarme injustifié) (...) Quand cela va trop mal, on sacrifie certains voyageurs. (...) Pendant les travaux de cet automne, le RER D a oublié deux fois de s'arrêter à Garges-Sarcelles, ce qui a créé des situations très tendues pour le conducteur. (...) Le lundi noir du 5 mars 2012, les usagers du RER en sont venus aux mains pour accéder aux rames. Les responsables attendent-ils une révolte pour que les transports en commun représentent un objectif majeur de leur politique ? Combien d'heures perdues, d'emplois perdus, de congés maladie, de pertes de productivité sont directement imputables aux conditions de transport ? Les Français sont culpabilisés pour ne travailler que 35 heures par semaine mais beaucoup passent 10 heures en moyenne (1,5 jour de travail de plus) dans les transports. (...) Attachons-nous à ce qu'ils n'arrivent pas sur leur lieu de travail en retard et laminés par leur trajet et rentrent chez eux à une heure décente afin de pouvoir récupérer. C'est un projet de société : création d'emplois dans les transports par des grands travaux, travailleurs pouvant assurer leurs fonctions dans les meilleures conditions, baisse des charges de l'assurance maladie... Qu'attend-on ?

K. D.

COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES. Alain Fabre et Jacques Scornaux ont représenté l'AUT à la 2^{ème} réunion de la phase 2 du projet, le 5 mars 2012. Certains participants se sont plaints d'avoir reçu tardivement les propositions révisées d'Egis Mobilité, le bureau d'études chargé du projet. La raison en est, a répondu Egis, que les financeurs ont tardé à réagir. La Région, les Bâtiments de France et le CG 94 n'ont même pas encore répondu et le STIF a donné son avis il y a un mois à peine, alors que la réunion du Comité technique s'est tenue le 8 novembre 2011...

L'essentiel des débats a porté sur l'élément Château de Vincennes du « tripôle » et plus particulièrement sur la gare d'autobus. Est-il possible de « rapatrier » les lignes 114 et 210, qui terminent actuellement de l'autre côté de l'avenue de Nogent, dans les limites inextensibles de la gare ? Oui selon Egis, par un réaménagement à surface constante, et c'est préférable pour plusieurs raisons : la sécurité des correspondances (la traversée de l'avenue à cet endroit n'est pas protégée), la lisibilité et la récupération de la « gare annexe » pour d'autres usages : extension de la station de taxis, parcs à vélos et 2 roues motorisés.

Autre question relative à cet élément du pôle : la création d'un site propre bus sur l'un ou les deux côtés de l'avenue de Paris entre la gare et l'avenue du Château (où s'engagent la plupart des lignes). Ce site propre n'aurait pas pour but principal d'accélérer les bus (la distance est courte), mais d'éviter que des voitures se garent sur l'arrêt. Vu la proximité du château, cet aménagement est suspendu à l'avis de l'architecte des Bâtiments de France, qui n'a pas encore daigné réagir...

Le jalonnement des trajets vers les arrêts et stations de TC a aussi été évoqué. Egis plaide pour une « mutualisation des informations sur les mêmes supports » et pour une « information multimodale et multitransporteurs dynamique aux accès est et ouest au métro, en gare d'autobus, au parc à vélos et à la station de taxis ».

A la gare RER, un miracle semble en voie de s'accomplir : la RATP a accepté qu'une partie de son parking soit convertie en parc à vélos ! Aux réunions précédentes, elle affirmait avoir besoin de tout l'espace du parking (alors qu'il n'est jamais plein...). On passera de 200 à 420 places pour les vélos, dont 92 payantes en consigne accessibles avec un passe Navigo.

TRAM-TRAIN MASSY-ÉVRY ET T7 A JUVISY : ÇA PROGRESSE DOUCEMENT. Des représentants de l'AUT et de la Fédération des circulations douces en Essonne (FCDE) ont participé à une réunion de présentation par le STIF de l'avancement de deux projets dans l'Essonne : le tram-train Massy-Evry et la 2^{ème} phase du tramway T7, allant du centre commercial d'Athis-Mons à la gare RER de Juvisy. L'AUT a souligné le long délai depuis la concertation préalable (été 2009 pour TTME, été 2008 pour T7 phase 2). Le STIF a reconnu des difficultés d'organisation qui seraient désormais résolues. Le STIF a décidé d'être maître d'ouvrage du T7 phase 2 et de la section en voirie du TTME pour éviter les problèmes de coordination vécus sur la portion Villejuif - Athis-Mons du T7, actuellement en travaux. Les enquêtes publiques pour ces 2 projets devraient avoir lieu fin 2012-début 2013 et leur mise en service est désormais prévue pour 2018, si les financements sont réunis. L'AUT a souligné la nécessité de prolonger dès que possible le tram-train à Versailles, afin d'éviter des ruptures de charge pénalisantes. La FCDE a insisté à juste titre pour que les vélos soient acceptés dans le tram-train, comme ils le sont actuellement dans le RER C. Sur une portion de la RN7 qui accueillera le T7 mais ne permet pas d'insérer des aménagements cyclables d'après le STIF, la FCDE prône une zone 30 plutôt qu'un itinéraire parallèle pour les vélos.

PARTICIPATION AU COMITÉ TRIPARTITE DE LA SEM TICE*. Cela fait plusieurs années que l'AUT est sollicitée par la Communauté d'Agglomération du Centre Essonne pour représenter les usagers dans cette commission de certification. Depuis 2009, Gilles Durand assure cette fonction.

Après la nomination en 2011 d'un nouveau responsable qualité au sein de la SEM TICE et un audit AFNOR en juin 2011, globalement favorable en matière de respect des critères, une réunion de présentation des résultats s'est tenue le 12 avril à Evry. La TICE passe en contrat T2 avec le STIF, mais tout ne va pas si bien, car le STIF se fait tirer l'oreille pour financer de nouveaux matériels et équipements et du personnel pour atteindre les objectifs fixés par ce type de contrat.

*Société d'Economie Mixte des Transports Intercommunaux du Centre Essonne

Circuler - Quand nos mouvements façonnent les villes

Tel est l'intitulé d'une exposition d'un grand intérêt qui se tient actuellement à la Cité de l'Architecture & du Patrimoine (ancien Musée des Monuments Français, palais de Chaillot). Le commissaire est Jean-Marie Duthilleul, qui était directeur adjoint de Gares et Connexions et qui, depuis le début de l'année, a créé sa propre structure, l'Agence Duthilleul. Rappelons qu'on lui doit entre autres la création de gares TGV comme Avignon, Aix, Valence, etc., et la restructuration de grandes gares parisiennes comme Nord, Est, Saint-Lazare et Lyon (en cours). Cette thématique de la composition de la ville contemporaine autour de la mobilité (à laquelle appartient aussi le vélo) rejoint directement la réflexion initiée par les « Ateliers de la Gare ». Cette exposition est la quatrième qui vient clore un cycle consacré à la réflexion sur le Grand Paris (Jean-Marie Duthilleul figure dans une des équipes aux côtés de Jean Nouvel et de Michel Cantal-Dupart). Elle sera ouverte jusqu'au 26 août 2012.

Lionel Favier

ça roule...

LIGNE 191-100 : DU PROGRÈS ENTRE YERRES ET ORLY/RUNGIS.

La ligne 191-100 a été créée en 2009 pour faciliter les déplacements des habitants des communes de Montgeron, Vigneux et Draveil vers la zone d'emplois d'Orly/Rungis. Elle dessert au passage la gare de Juvisy. Mais ses horaires (5h30 – 21h) se sont révélés peu adaptés aux heures de travail de la zone aéroportuaire. De plus, une interdiction de trafic local (ITL) empêchait, par exemple, les habitants de Montgeron de descendre à la gare de Juvisy. L'AUT et les élus locaux avaient donc demandé des évolutions dès 2010. C'est chose faite depuis le 1^{er} avril puis que la ligne fonctionne désormais sans ITL et quasiment toute la nuit 7 jours sur 7, avec un terminus Est reporté à la gare RER D de Yerres. Cela devrait mieux répondre aux besoins, même si les fréquences sont encore faibles. La ligne 191-100 est financée par le STIF et exploitée en commun par Athis-Cars, Garrel & Navarre et la STRAV.

TRAVAUX D'ACCESSIBILITÉ EN GARE RER B DE LOZÈRE.

La gare de Lozère à Palaiseau, qui dessert notamment l'Ecole Polytechnique (pour les plus sportifs, vu la pente raide à gravir), est l'une des dernières à ne pas avoir été rendue accessible sur la partie RATP de la ligne B. En cause, le projet initial de mise en place d'ascenseurs sur la passerelle avait été jugé, en 2007, comme « s'intégrant mal dans le tissu urbain existant » par des associations locales et la municipalité de Palaiseau. Après une (trop) longue réflexion, les travaux démarrent en ce mois d'avril jusqu'en septembre 2013. Finalement c'est le souterrain qui sera équipé d'ascenseurs, mais la passerelle sera également changée pour être aux normes pour les malvoyants. Le coût total est de 4,8 M€ financés par la Région Ile-de-France.

ça cale...

RACISME A LA SNCF ? Quand on est provincial ou étranger, il est excusable de ne pas savoir qu'il y a deux types incompatibles de composteurs en Ile-de-France : grandes lignes pour les grands billets et banlieue pour les petits tickets

(pourquoi pas des composteurs polyvalents à notre époque de haute technologie ?). En outre, même si on le sait, il n'est pas toujours évident de trouver un composteur banlieue (et qui ne soit pas en panne...) quand on prend, dans une gare parisienne, un train partant des voies « Grandes Lignes » mais s'arrêtant en Ile-de-France. Un étranger non européen qui n'avait pas pu composer son ticket faute de composteur adéquat et fonctionnel à proximité s'est ainsi vu infliger une amende par un contrôleur qui n'a rien voulu savoir, alors qu'il aurait pu se contenter d'un rappel des règles de validation. Le plus grave est qu'une dame française qui se trouvait dans la même situation que lui a échappé, elle, à l'amende...

TANGENTIELLE NORD : ACHÈVEMENT RETARDÉ ?

Le financement de la 2^{ème} phase (Sartrouville – Epinay-sur-Seine, à l'ouest, et Le Bourget – Noisy-le-Sec, à l'est) n'est toujours pas bouclé, d'autant moins que la Seine-Saint-Denis retire sa participation. L'horizon de 2018 pour l'ouverture n'a donc plus guère de chance d'être respecté...

LIGNE DE CONTRÔLE EN FOLIE.

Le dimanche 15 avril, la ligne de contrôle d'accès aux voies Transilien de la gare de l'Est était d'humeur primesautière : les tickets et coupons, même parfaitement valides, ne ressortaient pas par la fente supérieure de restitution, ils étaient rejetés par la fente inférieure d'introduction et n'étaient pas compostés, le tout s'accompagnant d'un fort signal sonore de mécontentement des appareils. Tous les types de tickets étaient refusés, seuls les Navigo étaient acceptés. Un seul parmi les usagers présents, qui avait introduit un ticket pas moins ordinaire que les autres, a vu la procédure ne pas lui poser de problème, allez comprendre pourquoi ! Heureusement un passage est resté ouvert après validation d'un passe Navigo, ce qui libéra nos infortunés voyageurs... mais sans que leur titre soit validé ! Qu'en aurait-il été en cas de contrôle dans le train ? Pour plagier un vieux slogan de la SNCF : « avec la SNCF c'est possible... même l'inconcevable ! ». Le soir, en sortie, plus aucun passage n'acceptait les tickets magnétiques. Heureusement, le passage large était grand ouvert (panne ou signe que la SNCF avait repéré le problème ?). Une révision en profondeur de cette ligne de contrôle s'impose.

TRAVAUX À LA GARE DE LYON, MARS 2012.

Un usager a noté à plusieurs reprises que durant les travaux, des transports de gravats se faisaient sans respecter les usages en matière de sécurité. Le pire exemple : sur le coup de 11h00, un chariot « branlant » et surchargé sur lequel s'empilaient des planches de coffrage, manœuvré maladroitement (mais comment pouvait-il en être autrement ?) par un seul ouvrier, s'est renversé au milieu des voyageurs nombreux à cette heure sur le plan incliné de la nouvelle verrière et les planches se sont répandues au sol, risquant, en glissant vers le bas, de faucher plusieurs personnes. Le témoin dispose de quelques photos de cet incident.

RER : une enquête parlementaire utile

Quand la création d'une commission d'enquête parlementaire sur les RER a été annoncée en décembre dernier, on pouvait s'interroger sur son utilité et le risque d'affrontements politiques stériles. En fait, le Président PS et le Rapporteur UMP de cette commission ont pris soin de ne pas rejeter la faute en bloc sur l'Etat ou la Région. Les auditions menées ont montré que, même si le RER est sous l'autorité du STIF, de nombreux intervenants, à commencer par RATP, SNCF et RFF, sont sous la tutelle de l'Etat. En réalité les causes de dysfonctionnement sont multiples et les responsabilités diluées. D'où l'intérêt de cette commission. Certes elle aurait gagné à approfondir ses travaux, une partie de son rapport étant un état des lieux un peu superficiel. Néanmoins, plusieurs des 30 propositions formulées retiennent l'attention :

- Le rapport insiste sur le commandement unifié du RER B, véritable serpent de mer, qui nécessite une coordination plus étroite entre SNCF, RATP et RFF, notamment pour la gestion des situations perturbées.

- Dans le même esprit, les députés recommandent une gestion unifiée de la ligne A, avec suppression de la relève des conducteurs à Nanterre Préfecture.

- Poussant l'audace, ils recommandent même d'étudier l'opportunité de confier les lignes A et B à un seul des deux exploitants. Cela n'a pas été bien accueilli par ceux-ci, mais c'est une issue possible si la coordination ne s'améliore pas.

- D'autres mesures plus « classiques » sont proposées : mise en place de davantage de rames et de conducteurs de réserve, création d'installations de retournement des trains en cas de situation perturbée, achat de plus de rames à deux niveaux, etc.

- Sur la gouvernance, les députés soulignent la nécessité d'accroître l'expertise du STIF face aux opérateurs historiques. Ils considèrent également que les usagers, à travers leurs associations, n'ont pas suffisamment de poids dans le système de transport francilien. On ne peut que partager le constat de l'absence de représentant des usagers au conseil d'administration de RFF, de la récente SGP et du STIF (où les associations ont un rôle consultatif, mais pas de droit de vote). Plus modestement, la possibilité pour les associations d'avoir un espace d'affichage dans les gares est judicieusement mise en avant par la commission.

- Sur le financement, le rapport pointe la nécessité de « sécuriser des ressources budgétaires au bénéfice de la régénération des lignes RER ». Il est en effet anormal que le métro du Grand Paris ait une bonne partie de ses ressources assurée, tandis que les autres projets de transport sont tributaires de budgets annuels de plus en plus aléatoires...

- De bonnes intentions dans l'ensemble donc, mais reste à voir dans quelle mesure ces préconisations se concrétiseront, car même si les députés peuvent user d'un droit de suite, ce n'est pas eux qui décident in fine.

Marc Pélissier ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Tramways T5 et T6, l'épilogue ?

Une confirmation récente : les rames sur pneu du futur tram Chatillon - Vélizy - Viroflay seront finalement construites et rouleront - peut-être - en 2014 sur la ligne T6. Quant aux rames sur pneu du tramway T5, les 2 premières sont en test sur la ligne Saint-Denis - Sarcelles, les autres en cours de fabrication en Alsace.

La poursuite de la construction du matériel roulant des lignes T5 et T6 par Translohr est assurée, puisque cette filiale en faillite de Lohr a été rachetée par ALSTOM, qui s'engage à maintenir le prix d'origine, soit un coût à la place offerte qui représente plus du double de celui des derniers tramways standards qu'il livre aujourd'hui pour T7 et T8. Quant à savoir si ce type de matériel que plus aucune ville européenne ne souhaite acquérir aura une quelconque pérennité, le doute est permis...

Le futur exploitant, la RATP, respire parce qu'il pourra faire circuler des rames sur les lignes T5 et T6 et que les lourdes charges d'exploitation afférentes seront reportées sur le budget du STIF. Et les usagers dans tout cela, seront-ils les dindons de la farce ? Pour l'AUT Ile-de-France, il semble bien que oui :

- Les retards s'accumulent : T5 ouvrira au mieux en 2013 et les bus continuent à être englués dans la circulation. Quant au T6, la situation devient ubuesque : le projet de tramway sur pneu date des années 90, le schéma de principe étant voté en octobre 2002. Le nombre de reports de la date de mise en service est impressionnant ! Qu'en sera-t-il avec la reprise par ALSTOM : 2015 ? 2016 ? 15 ans pour concrétiser ce projet de tramway « léger », un record ! En attendant, c'est la galère pour les usagers des bus 295, 194 et 179, qui font du surplace matin, midi et soir notamment sur la D906 et à Vélizy !

- Les coûts sont exorbitants : le coût total du T6 dépassera les 555 millions d'euros (coûts 2006 : 384 pour l'infrastructure, 23 pour la caténaire, 148 pour les 28 rames) pour 14 km ! Quant aux coûts de fonctionnement, les exploitations similaires ne sont guère encourageantes : usure de la plateforme et des pneus, consommation électrique...

- La ligne T6 est sous-dimensionnée : le tramway T6 aura 252 places dont 60 assises et il circulera toutes les 4 minutes. Il a été dimensionné en 2000 pour une capacité de 82 000 voyageurs-jour, jamais réévaluée depuis alors que la croissance de l'immobilier, notamment à Châtillon, et de la zone d'emploi de Vélizy ne se dément pas ! D'autre part, il imposera des ruptures de charge puisque le bouquet actuel de lignes de bus en terminus à Porte d'Orléans risque d'être fortement réduit.

(suite en p.4)

Le fret en Ile-de-France : défis et actions



Le fret ne doit pas être envisagé du seul point de vue du trafic en véhicules/km et de ses lots de nuisances, mais aussi comme un des éléments qui influent sur la morphologie et le fonctionnement du territoire. Il y a une relation complexe et systémique entre un territoire et les chaînes logistiques, qui se déterminent l'un l'autre. Il y a aussi un parallèle entre la mobilité des biens et celles des personnes : les marchandises suivent évidemment peu ou prou les humains et leurs activités. Aux zones logistiques étalées le long des grands axes routiers répond une périurbanisation en zones pavillonnaires toujours plus étendues et le triomphe du tout routier.

Typologie des flux franciliens de marchandises

Le transport de marchandises représente 12,4 % du total des émissions de gaz à effet de serre en Ile-de-France. C'est donc un levier des politiques de la région à ne pas négliger. Avec un peu plus de 290 millions de tonnes (Mt), l'Ile-de-France génère environ 12 % de l'ensemble des trafics métropolitains (pour 29 % du PIB et 21 % des emplois du pays sur 2 % du territoire). La route transporte 90 % du fret, essentiellement sur de courtes distances (trafic interne à la région). A noter toutefois que si les trafics sur une distance supérieure à 500 km représentent moins de 5 % en volume, ils s'élèvent à plus de 30 % en tonnes/km. C'est donc sur ces flux que doivent porter prioritairement les efforts de report modal.

Si près de la moitié des flux sont internes à la région, il faut y ajouter les transits, qui ne font que traverser la région, estimés à 64 Mt, soit un peu plus de 16 % du trafic total. Les échanges avec les autres régions et les échanges internationaux représentent ensemble envi-

ron 38 % des trafics. Notons que les flux avec la région Haute-Normandie sont fortement surreprésentés, l'Ile-de-France comptant pour quelque 40 % dans les débouchés du port du Havre.

Pour les trafics non routiers, c'est la voie d'eau qui domine et Le Havre représente l'essentiel du trafic fluvial de la région, concentré sur l'axe Seine aval. L'axe amont est à gabarit trop limité pour permettre un développement du fluvial. Le trafic ferroviaire quant à lui compte pour un peu moins de 4 % du total, et le combiné y représente 25 %. 60 % du transport combiné se fait en national avec au premier rang la région PACA. Le combiné s'élève à 36 % du trafic fer entre les deux régions. A l'international, c'est l'Italie qui l'emporte, avec 80 % du trafic combiné hors métropole. Le combiné est totalement sous-développé, voire nul, avec les principaux pays d'échanges (Bénélux et Allemagne). Quant au fret aérien, il est négligeable par le trafic (2,5 Mt seulement), mais important par les nuisances (7 % des émissions du secteur fret). Si une partie non négligeable se fait en soute sur des vols mix- ●●●

●●● Le fret en Ile-de-France

tes, les vols dédiés représentent un peu plus de 12 000 mouvements par an (estimation sur la base de 100 t par avion cargo).

Logistique et reports modaux

Il ne faut pas sous-estimer les trafics à courte distance, surtout dans une région urbanisée comme l'Ile-de-France. Et quoi qu'on puisse imaginer, sur les trafics courte distance il n'y aura de report modal qu'à la marge. Élément vital de la logistique, le dernier maillon, dit du « dernier kilomètre », de chaînes souvent longues est le talon d'Achille des villes. Sur ce maillon, les actions de rationalisation et mutualisation des flux sont prioritaires. Toutefois les outils réglementaires concernant la voirie et le stationnement sont émiettés entre une multitude d'acteurs qui n'ont pas de vision globale du fret et trop souvent limitent leur action à des restrictions portant sur les poids lourds, alors que le réel problème est la nuée de véhicules utilitaires légers dont l'efficacité est des plus limitée.

La mutualisation des trafics entre plusieurs chargeurs et transporteurs est portée par certains outils comme les Centres de Distribution Urbaine ou les Espaces Logistiques Urbains (ELU), qui permettent aussi une relocalisation des activités logistiques au plus près du cœur d'agglomération. L'intérêt de tels outils tient aussi au fait qu'une mutualisation du dernier kilomètre pour les flux aval implique une mutualisation potentielle sur les flux amonts, là où des actions efficaces de report modal pourront être entreprises. Il conviendra, pour les collectivités intervenant en soutien aux actions de mutualisation, d'articuler autant que faire se peut mutualisation aval avec report modal amont. En effet, les données actuellement disponibles évaluent le gain d'émissions de CO₂ des logistiques mu-

tualisées à environ 40 % pour les trafics considérés (cas de l'ELU de Monaco).

La relocalisation des activités logistiques actuellement étendues en tache d'huile est un enjeu stratégique, tant le lien entre situation géographique et chaîne logistique/choix modal est important. C'est particulièrement vrai pour les activités de messagerie (regroupage de chargements inférieurs à 3 t), dont les plates-formes de regroupage-dégroupage sont éloignées des plates-formes multimodales. Cette activité représentait une part importante du transport combiné dans les années 90, mais les contraintes territoriales (ajoutées aux crises du combiné) ont fait baisser cette part à près de zéro aujourd'hui.

Voie fluviale : le renouveau

A partir de septembre 2012, la livraison des denrées alimentaires sèches à 80 des 350 magasins parisiens de Franprix s'effectuera par voie fluviale. Des conteneurs seront acheminés par barge, sur 20 km, depuis le port de Bonneuil (Val-de-Marne) jusqu'au port de La Bourdonnais dans le 7^e arrondissement. C'est une première... depuis le Moyen-Âge ! A terme, l'extension de ce mode de livraison devrait permettre une réduction de 450 000 km des parcours routiers, et une baisse des émissions de CO₂ de 37 %. Par ailleurs, Ports de Paris envisage de créer un « hôtel logistique fluvial » dans les anciens magasins généraux d'Austerlitz, l'acheminement final des marchandises se faisant à l'aide de véhicules décarbonés. Citons enfin l'expérience de la péniche Vokoli qui livre chaque jour, sur dix escales dans Paris, des paquets amenés ensuite à destination par des tricycles électriques.

Une politique de report modal doit aller chercher ses trafics au delà des frontières de la région. Dans le cas des flux entre le port du Havre et l'Ile-de-France, si la part fluviale est importante sur le vrac et les pondéreux (un peu moins de 40 %), elle chute à 12 % sur les conteneurs. Le principal obstacle est que le port conteneurs (Port 2000) n'est pas relié directement au canal de Tancarville rejoignant la Seine, ce qui impose un brouettage ferroviaire entre le port maritime et le port fluvial, avec la perte de temps et le surcoût qu'on imagine aisément. Une action ciblée sur Le Havre pour remédier à cet état de fait semble beaucoup plus pertinente que d'engloutir des sommes considérables dans un Canal Seine-Nord Europe dont l'utilité n'est pas avérée tant en report modal que pour l'activité du Havre (qui est déjà relié à Anvers et Rotterdam – principaux ports européens – par des relations de cabotage maritime). Le flux total qui pourrait passer de la route

vers le fleuve peut être évalué à près de 200 000 poids lourds par an.

Planification et politiques publiques

La loi SRU de 2000 renforçait la prise en compte des marchandises dans les PDU après la loi LAURE de 1996. Le bilan est pour le moins mitigé et force est de constater que la loi n'a pas suffi pour que les élus se passionnent pour le sujet. A la décharge des élus locaux, il faut tout de même préciser que la loi n'a pas pris la peine de définir les outils qui leur permettraient d'acquiescer une maîtrise effective du sujet. Les compétences de voirie sont du ressort des départements et des communes, le stationnement et la police de la circulation relèvent des communes, et de la préfecture de police à Paris. Le STIF, qui est chargé du PDU, ne possède aucune attribution de voirie ou de police. Hors Ile-de-France, les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) ont, en matière de voirie, surtout une compétence financière, les pouvoirs de police et de circulation restant entre les mains des maires.

Si la notion d'Autorité Organisatrice paraît peu pertinente pour le transport de marchandises, on conçoit à tout le moins que la question mérite un véritable pilote qui ait une réelle maîtrise d'œuvre sur un territoire pertinent, c'est-à-dire au moins l'unité urbaine. La mise en place d'ELUs qui organisent la mutualisation des flux et l'extension des ZAPA (zones d'actions prioritaires pour l'air) à des contraintes fret (par exemple limiter l'accès aux seuls transporteurs participant à un programme de mutualisation) pourraient être des outils pour assurer cette nécessaire maîtrise. Malgré tout, la compétence essentielle restera très en amont, dans la planification des infrastructures et de l'usage du territoire et dans des politiques volontaristes d'accompagnement des transporteurs et chargeurs en vue d'un report modal.

Le PDU d'Ile-de-France voté par la Région en février de cette année prévoit un volet fret, axé sur la préservation des infrastructures logistiques et multimodales dans la zone centrale. Le projet de PDU rédigé par les services du STIF comprenait quelques éléments en faveur du report modal, notamment les Opérateurs Ferroviaires de Proximité pour redynamiser le fret ferroviaire. On peut regretter que tout ceci ait peu ou prou disparu du projet arrêté, le report modal étant requalifié d'« optimisation des bonnes pratiques » (ce qui ne mange pas de pain) et les actions effectives tant auprès des chargeurs que des transporteurs sont quasi inexistantes.

Fabien Doyennel ■

Le défi de la compétitivité

Le noyau dur du report modal est la compétitivité du coût entre le fer et la route. Si on ne possède pas de données précises sur les tarifs en vigueur, on peut toutefois comparer le coût de formation du transport routier (selon le trinôme du Comité National Routier) avec les tarifs de base fret SNCF (pour un train spot ou occasionnel) : si le fer maintient tant bien que mal une certaine compétitivité en volume quand la masse prime, ce n'est jamais le cas pour des marchandises palettisées, où prime la surface de chargement et non la masse brute. Une remorque routière est optimisée dès le départ pour ce type de trafic où le fer est inexistant.



courrier

Perte de contact humain

Je tenais à vous faire part de mon étonnement et de mon agacement devant la récente suppression des guichets de vente de billets à la porte d'Orléans, étant donné l'important flux de voyageurs qui passe chaque jour par ce point névralgique. Dimanche 28 mai 2012 à 10 heures, trente touristes faisaient la queue aux quelques machines disponibles pour acheter des tickets, l'agent RATP chargé de l'information se tenant à la porte de son local ! Quelle image donne-t-on de Paris à ces touristes qui sont une source de revenus importante ? Cette informatisation à outrance, cette volonté de réduction de personnel conduisent à une déshumanisation de la RATP qui me choque profondément.

Josette B.

Automates en panne : que faire ?

Ayant rendez-vous à Paris le vendredi 25 mai 2012, je me rends à la gare de Sèvres - Ville d'Avray. N'ayant pas de billet d'avance, je pars 5 minutes plus tôt. J'arrive à la gare à 12h30. Tout va bien, j'ai le temps de prendre mon billet : le train pour Paris-Saint-Lazare est prévu à 12h43. Pas de chance ! L'automate ne fonctionne pas ! Visiblement, l'écran est resté bloqué sur la transaction précédente. J'ai beau appuyer plusieurs fois sur l'icône « Annuler », rien ne se passe. Bon. Il me reste du temps pour me rendre au guichet. Le rideau est baissé. Une petite affiche indique que « la vente des billets est interrompue entre 12 heures et 12 heures 30 ». Soit. Il est bientôt 12h35. Personne. 12h40, toujours personne. Je n'ai donc pas de billet ! Le train arrive. Avec la chance qui me caractérise, je suis certaine de tomber sur des contrôleurs. Gagné !!!

Je leur explique ma petite histoire. « Vous êtes la seule à me dire cela, madame, cela fera 40 euros » - « Mais, il doit y avoir d'autres personnes dans mon cas ». Il me dit qu'il n'en a pas rencontré. Je lui indique que j'ai pour habitude de prendre mes billets. Pour preuve, je lui montre des billets que j'ai sur moi pour d'autres trajets, dont un « Sèvres-Rive gauche - Paris ». « Vous auriez pu utiliser celui-ci ! » - « Ah bon ? Je ne savais pas ! » - « Je suis tout de même obligé de vous faire payer une amende de 25 euros ». L'âme en peine, je sors ma carte bleue. Juste une question : que peut-on faire pour remédier à ce type de mésaventure ?

Véronique D.

ACTIONS EN BRIEF

VISITE À MONTPELLIER. Une délégation de l'AUT a été reçue le 18 mai par l'ADTC34, association montpelliéraine de la FNAUT. Au programme : visite du réseau de transports urbains (parcours d'une ligne de bus et des quatre lignes de tramway, découverte de pôles d'échanges multimodaux), enrichie par d'constructives rencontres avec des responsables de la SNCF, de Montpellier Agglomération, de Transports de l'Agglomération de Montpellier (TAM) et de Hérault Transports. Critiques comme il se doit, nos amis associatifs nous ont montré, preuves à l'appui, que la politique des déplacements, en dépit d'une forte image de marque, avait ses faiblesses : fréquences insuffisantes, défauts de régulation (surtout depuis la récente mise en service des lignes 3 et 4 du tram), qualité de l'information et des échanges intermodaux à améliorer, réseau de bus un peu parent pauvre (le trajet « poussif » que nous avons fait sur la ligne 7 a été significatif à cet égard)... Un grand merci à l'ADTC34 pour son accueil et l'excellente organisation de ces échanges. Comme d'habitude, ce voyage de trois jours a comporté une importante partie culturelle, grâce à « Loisirs et voyages » avec laquelle l'AUT s'associe pour cette activité : nous avons visité en compagnie de guides compétents le centre historique, le quartier neuf Antigone, le musée Fabre, de belles cours d'hôtels particuliers, la cathédrale, le Montpellier du 19e siècle...

M13 : DES PROGRÈS MAIS UNE SATURATION PERSISTANTE. 4 représentants de l'AUT ont participé au Comité de ligne du M13 qui s'est tenu au STIF le 16 mai. Le directeur de la ligne 13 a donné un certain nombre d'éléments encourageants : la production aux heures de pointe a atteint 93,9 % en 2011 (contre 90,5 % en 2010), ce qui serait comparable à d'autres lignes du réseau. La rénovation des rames se termine, tout comme la pose des portes palières dans 12 stations, mais leur généralisation ne remporte pas l'adhésion de la

RATP. La mise en œuvre du système de signalisation OURAGAN, prévue pour fin 2013, se fera en 5 étapes, avec chaque fois des interruptions de trafic le week-end. Toutefois, si cela générerait trop de dysfonctionnements, la RATP n'hésiterait pas à revenir en arrière, visiblement échaudée par les incidents liés aux équipements installés ces dernières années (nouveau PCC, retournement automatique à Châtillon). Par ailleurs, le bilan provisoire des lignes de bus renforcées pour donner des alternatives à la ligne 13 n'est pas concluant, mais il y a eu un manque de communication sur ces alternatives. Enfin, concernant le prolongement de la ligne 14 qui doit décharger la ligne 13, l'AUT a rappelé l'intérêt de prévoir des mesures conservatoires pour permettre une correspondance à la station Rome avec la ligne 2, comme l'a recommandé le commissaire-enquêteur.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DE L'AUT. Elle s'est tenue le samedi 21 avril en présence d'une cinquantaine d'adhérents. A quelques jours de la signature du contrat STIF-SNCF (le 3 mai), nous y avons accueilli comme invitée Mme Bénédicte Tilloy, directrice de Transilien. Elle nous a présenté un bilan du réseau d'Ile-de-France, en particulier des RER. Elle a longuement abordé le sujet du matériel roulant et les déboires du Francilien, a évoqué les relations avec RFF et a répondu aux nombreuses questions de la salle.

La partie statutaire a eu lieu l'après-midi. Les rapports d'activité et financier ont été largement approuvés. Huit candidats, dont trois nouveaux, ont été élus au Conseil d'administration, qui comprend 27 membres. Le Bureau est composé de Simone Bigorgne (présidente), Yves Boutry, Alain Fabre, Bernard Gobitz, Claude Loiseau (vice-présidents), Marc Pélissier (secrétaire général), Daniel Faure (secrétaire général adjoint), Roland Heilbronner (trésorier), Daniel Mouranche (trésorier adjoint), Djibril Dembelé-Cabot, Carmelo Picciotto, Jacques Scornaux et Marcelle Vernet.

Communiqué de l'AUT sur le Schéma directeur du RER A

L'AUT se félicite de l'adoption prochaine par le STIF de ce schéma directeur. Il définit un programme d'investissement qui devrait permettre de fiabiliser la ligne ferroviaire la plus chargée d'Europe, tout en renforçant la desserte de certaines gares. Cela complètera la mise en service progressive des trains à 2 niveaux M109, commandés suite à la grande campagne de pétitions que nous avons menée en mai 2008.

Cependant l'AUT souligne les éléments suivants :

- L'étude globale des besoins du RER A apparaît bien tardive alors que la ligne se dégrade depuis une dizaine d'années.
- Les délais annoncés pour certains travaux (2022 pour l'aménagement du terminus de Chesy) nous apparaissent exorbitants car ils sont supérieurs à ceux annoncés pour la création de dizaines de km de métro souterrain.
- Les besoins d'investissement hors matériel roulant, estimés à 600 M€, ne sont pas financés. L'Etat et la Région doivent trouver rapidement les budgets correspondants car le RER A est un axe est-ouest stratégique pour l'Ile-de-France.
- La saturation du RER A, malgré les nouvelles rames et les aménagements prévus, reste une préoccupation majeure. Le prolongement du RER E à l'ouest n'aura qu'un effet limité sur la décharge du tronçon parisien du RER A (environ 10 %). Il faut éviter une trop forte progression des déplacements Est-Ouest, liée à la poursuite de la concentration des bureaux à l'Ouest. La révision du schéma directeur d'aménagement (SDRIF) devrait corriger de façon plus volontariste ce déséquilibre en encourageant le développement du tertiaire sur l'Est francilien.

ça roule...

LIGNE N EN VOIE DE RÉTABLISSEMENT.

Les trains de Montparnasse vers Rambouillet ou Mantes faisaient partie des lignes les plus malades d'Ile-de-France. Ils sont aujourd'hui parmi les plus ponctuels. C'est toutefois en partie lié au rallongement des temps de parcours (jusqu'à 5 minutes). Certes l'usager monte encore souvent dans les inusables rames inox Z5300, mais il a eu l'heureuse surprise de découvrir de pimpants petits gris, à savoir ceux à sièges rénovés transférés du RER D.

PARTIE REMISE. Il se confirme qu'il n'y aura pas d'augmentation tarifaire au 1^{er} juillet. Merci les législatives ! C'est au moins quelques mois de gagné... Mais – bémol – il n'y aura pas non plus de mise en œuvre du complément de parcours, réclamé depuis si longtemps par l'AUT. Cela se fera peut-être au 1^{er} décembre...

ABRIBUS HAUT DE GAMME. L'un des abribus de la gare de Lyon a cédé la place à un modèle expérimental de plus grandes dimensions (85 m²), qui rassemble un distributeur de billets (en panne lors de notre passage...), des sièges plus nombreux, des écrans tactiles offrant des plans des réseaux de métro, bus (dont un plan ne montrant que les lignes qui desservent la gare de Lyon), RER et Noctiliens, ainsi qu'un plan de quartier, des panneaux indiquant la direction à prendre pour atteindre les autres arrêts de bus de la gare, les accès au métro et au RER, la gare Grandes Lignes et des centres d'intérêt des environs. On y trouve même une station de vélos à assistance électrique, une mini-bibliothèque publique en libre accès, un emplacement pour un commerce ambulant et une connexion wifi. Mais ne rêvons pas : un tel abri n'équipera jamais tous les arrêts, mais si l'essai (de 5 mois) est concluant, une cinquantaine pourraient être mis en place.

ça cale...

UN ARCHITECTE PEUT EN CACHER UN

AUTRE. La Société du Grand Paris a désigné un « conseil en architecture et en design des gares du Grand Paris Express ». Ce conseil « accompagnera les futurs architectes des gares du GPE ». Autrement dit, des architectes conseille-

ront les architectes des stations. Mais qui conseillera les conseillers ? Est-il impertinent de demander combien cela coûtera, et si cette somme n'aurait pas pu être affectée à des projets plus utiles aux voyageurs que, comme dit le communiqué, « de mettre l'accent sur la dimension sensuelle des gares du Grand Paris : leur aura, l'émotion qu'elles suscitent, l'empreinte qu'elles laissent dans l'esprit, le récit qu'elles racontent » ?

LA MARCHÉ, C'EST BON POUR LA SANTÉ.

L'implantation retenue pour la gare Pont de Sèvres du Grand Paris Express contraindra les voyageurs à parcourir un couloir de correspondance de 220 m pour rejoindre la ligne 9, alors qu'un scénario abandonné prévoyait un couloir de 110 m seulement. Mais qu'ils ne se plaignent pas : la gare aura une « dimension sensuelle » (voir ci-dessus) ! L'impossibilité de passer sous les fondations de deux tours et la volonté d'être proche de l'île Seguin, que rejoindra un autre couloir, seraient les causes de ce choix.

RETARD À PRÉVOIR ? Selon, comme on dit, « des rumeurs non confirmées mais persistantes », la mise en service de la phase 1 (Epinaux-sur-Seine – Le Bourget) de la Tangentielle Nord, prévue pour fin 2014, pourrait prendre un retard d'un an, voire plus, retard qui risque bien sûr de se répercuter sur la phase 2...

OPTIMISME DÉLIRANT

Dans une lettre à ses donateurs, l'Institut Gustave Roussy leur fait partager « la bonne nouvelle dont nous avons eu confirmation, une station de métro verra le jour devant l'Institut. Cette ligne circulaire autour de Paris ouvrira en 2018, l'Institut sera de ce fait à moins de 15 minutes de La Défense ». La spécialité de l'Institut Gustave Roussy étant la cancérologie et non les transports, on peut l'excuser de sa foi naïve dans les déclarations officielles. Car cette date n'a aucune chance d'être respectée : même si, pour une fois, les crédits devaient suivre comme prévu, il y a toujours les recours possibles en justice de riverains, les mauvaises surprises géologiques et bien d'autres sources possibles de retard des chantiers... Sans compter la remise en cause possible, au moins du calendrier, par le nouveau gouvernement. Et de toute façon, La Défense sera loin d'être à 15 minutes, car l'échéance envisagée porte sur le tronçon sud. La branche ouest, moins urgente, risque de ne se faire qu'aux calendes grecques...

(Editorial - suite de la page 1)

En résumé, malgré les nombreuses réticences, les élus des départements des Yvelines et des Hauts-de-Seine s'obstinent sur ce projet cul de sac ! Nous espérons que le temps et l'expérience aidant, nos autorités organisatrices sauront éviter à l'avenir ces caprices ruineux ! Et si un sursaut permettait de remettre à plat le projet T6 (dont la plateforme est construite à 50 %, les trams à 0 % et qui n'en est plus à une année près...), nous applaudirions des deux mains !

Yves Boutry ■

Des bus sans terminus ?

Quels que soient les projets de lignes de transport lourd (métro, RER, tramway), le bus continuera à jouer un rôle essentiel à Paris comme en banlieue. Même si des efforts ont été faits, il reste d'importants besoins de desserte non satisfaits. Pour cela, il faut trouver des financements et de la place dans les dépôts pour accueillir de nouveaux bus, mais il faut aussi que les lignes créées ou renforcées disposent de terminus adaptés. Ceux-ci doivent permettre le stationnement de plusieurs bus, leur demi-tour à proximité et de bonnes conditions d'attente pour les usagers. Or on constate qu'il est de plus en plus difficile de positionner de nouveaux terminus, voire même de conserver ceux qui existent.

Ainsi, à Antony, la mairie UMP, jugeant qu'il y avait trop de bus arrivant à la gare RER du centre-ville a obtenu en 2007 la déviation de la ligne 396 pour l'envoyer à La Croix de Berny, où il y a moins de correspondances possibles. Dans la ville voisine de Fresnes, la mairie PS n'a pas prévu de terminus pour la ligne 187 dans la ZAC Charcot-Zola, ce qui a contraint en 2010 à adopter une solution d'urgence plus coûteuse pour le STIF et moins attractive pour les usagers.

A Saint-Denis, le projet d'aménagement de la place de Paris porté par la mairie PCF ne prévoit quasiment plus d'emplacements pour les bus alors qu'une gare routière existait auparavant.

A Vigneux, la mairie UMP a fait construire un nouveau quartier excentré en lisière de la forêt de Sénart, mais a laissé le promoteur faire uniquement des parkings plutôt qu'une gare routière pour desservir les logements prévus.

Même dans le cadre des gares du Grand Paris Express, il semble qu'ici ou là on veuille empiéter sur les gares routières existantes ou ne pas en créer du tout. Pourtant, pour que cette infrastructure de métro profite au plus grand nombre, il faut bien sûr prévoir des rabattements bus de qualité.

Cette situation déplorable peut s'expliquer par le raisonnement à courte vue de certains maires : les gares routières prennent de la place et sont vécues comme une nuisance, alors que bien souvent les usagers des bus ne sont pas des électeurs de la commune où elles sont implantées. Vu le prix du foncier, il est tentant de rogner sur cette emprise pour en faire autre chose...

Mais un terminus déplacé de quelques centaines de mètres peut représenter, outre des pertes de temps pour les usagers, des coûts d'exploitation supplémentaires qui se chiffrent en centaines de milliers d'euros par an sur des lignes à bonne fréquence. Ces surcoûts sont à la charge du STIF alors que la collectivité qui en est à l'origine n'est pas impactée financièrement. Il y a là un problème de gouvernance entre l'urbanisme et les transports qu'il va falloir corriger pour aboutir à des choix cohérents où les terminus de bus ne sont pas considérés comme une variable d'ajustement.

Marc Pélissier ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

EGT : encourageant et inquiétant à la fois

Le STIF et la DRIEA ont publié récemment les principaux enseignements de l'enquête globale transport (EGT)* réalisée en 2010 sur la base d'un questionnaire rempli par 18 000 ménages franciliens. Le nombre de déplacements en Ile-de-France s'est accru de 17% sur la période 2001-2010 du fait de l'augmentation à la fois du nombre d'habitants et de la mobilité individuelle.

Concernant les déplacements en voiture, la tendance globale est une faible hausse de 0,6% par rapport à 2001, qui recouvre des situations très diverses : les trajets en voiture dans Paris ou entre la banlieue et Paris ont nettement baissé (respectivement -35 et -23%) tandis qu'ils continuent de croître au sein de la banlieue (hausse de trafic de 10% sur la Francilienne).

Le nombre de déplacements à vélo a doublé, mais ne représente encore que 1,6% du total. Plus problématique, ceux des deux-roues motorisés ont fait un bond de 34%, tout en restant limités à 1,4% du total.

S'agissant des trajets en transports collectifs, ils ont augmenté de 21%, tirés notamment par une croissance forte entre Paris et l'agglomération centrale, où ils ont désormais une part modale de 73%. De plus, les motifs de déplacement évoluent, avec une part croissante de ceux non liés au classique « domicile-travail » et des heures creuses de moins en moins creuses.

Cette tendance dans les transports collectifs a de fortes chances de se poursuivre dans les années à venir : prix des carburants, densification des villes, réglementation du stationnement, moins de projets routiers sont quelques-uns des facteurs explicatifs. Mais l'évolution sur la décennie 2000 marque une rupture avec les périodes précédentes où le trafic stagnait. Faute d'anticipation par les pouvoirs publics, trop peu d'investissements ont été faits ces 30 dernières années. Certes il y a désormais beaucoup de projets sur la table, mais quand on voit le rythme de réalisation de ceux lancés en 2000, on ne peut que s'inquiéter de l'aggravation de la saturation sur le réseau parisien et les radiales ferrées, notamment les RER.

Pour les déplacements de banlieue à banlieue, le réseau Grand Paris Express est globalement pertinent en proche couronne. Mais en grande couronne, ce ne sont pas d'hypothétiques branches de métro à grand gabarit qui seront le remède miracle. Les tram-trains proposés par la SNCF sont déjà mieux adaptés, mais il faut aussi développer de véritables réseaux de bus, avec site propre si possible, pour donner de réelles alternatives à la voiture en solo.

Marc Pélissier ■

(*) www.stif.info/IMG/pdf/Enquete_globale_web.pdf

Tourisme sans voiture en IdF : pas toujours facile !



Randonneurs à l'arrêt Fontainebleau-Forêt
(photo MétroPole 2009)

Ces dernières décennies, les entreprises de transport de l'Ile-de-France ont eu tendance à négliger la clientèle touristique et de loisirs, du fait sans doute de leur conviction qu'aujourd'hui, pratiquement tout le monde dispose d'une voiture. C'est oublier notamment que dans la partie centrale d'une grande agglomération, celle qui est le mieux desservie par les transports publics, le taux de motorisation des ménages est largement inférieur à la moyenne nationale. Or, en dehors des sites touristiques les plus prestigieux comme le château de Versailles ou des grands parcs d'attraction (Disneyland, Astérix), les curiosités ne sont pas toujours accessibles sans voiture lorsqu'elles sont situées en dehors des villes.

Il fut un temps où la RATP organisait, au départ d'un bureau de tourisme situé place de la Madeleine, de multiples excursions en autocar vers des lieux tels que Chartres ou Fontainebleau. Il a aussi existé des billets « randonnée » à prix réduit, que les clubs de marche pouvaient acquérir et distribuer à leurs membres. Ces billets ont été victimes de la régionalisation : la nouvelle réglementation ne permettait plus d'accorder de telles réductions sur les services régionaux subventionnés tels que Transilien ou TER. Pour les randonneurs, la régionalisation a été une régression... Alors vive le tout prochain dézonage le week-end !

Le plus gros problème, lorsqu'on s'éloigne de la partie agglomérée de la région, est que si une petite commune n'a pas la chance d'être située sur une ligne de chemin de fer, elle n'est souvent desservie que du lundi au vendredi, par deux ou trois bus vers une gare proche le matin et depuis cette gare le soir, sans compter les bus scolaires, et pas du tout le week-end... Encore faut-il le savoir, et

ce n'est pas facile ! Car contrairement au site de la SNCF (rubrique « Fiches horaires »), celui d'Optile (www.vianavigo.com) ne permet toujours pas de voir d'un seul coup d'œil les horaires complets d'une ligne : il faut indiquer le numéro de la ligne ou l'arrêt de départ ou encore le nom du transporteur, et choisir le jour et la plage horaire pour obtenir le moindre renseignement. Ce mode d'interrogation lourdaud, hélas très répandu, est souvent le seul sur les sites Internet de transport ; il n'est pas du tout adapté aux voyageurs occasionnels, dont font partie les touristes et les randonneurs. Ceux-ci, quand ils préparent leur excursion, ne savent pas toujours quel jour et à quelle heure précise ils partiront (cela dépend notamment du temps qu'il fait !), ni ne connaissent le nom exact des arrêts et encore moins le numéro de la ligne et le nom du transporteur ! De tels sites semblent faits pour ceux qui n'en ont pas vraiment besoin !

Et même quand la commune où se trouve un site touristique possède une gare, celle-ci n'est pas toujours bien

●●● Tourisme sans voiture en IdF

desservie le week-end, et le site peut être loin de la gare, comme le château de Fontainebleau (mais dans ce cas précis il y a un bus urbain). La mise en place progressive d'une desserte cadencée, y compris le week-end, a été un gros progrès pour les touristes et les randonneurs. La ligne de Gisors n'en est malheureusement pas encore bénéficiaire, ce qui entrave les balades dans la haute vallée de la Viosne.

Accueil des vélos sur le réseau Transilien : constat mitigé

Que l'on soit cyclo-randonneur ou touriste à vélo, l'accès au réseau Transilien apparaît hétéroclite. S'il est bien permis de voyager sans surcoût avec son vélo en dehors des heures de pointe (6h30-9h00 et 16h30-19h00) et de début à fin de service les week-ends et jours fériés, l'autorisation de circuler en contre-pointe a disparu. Ces restrictions découragent l'intermodalité train + vélo.

Sur l'ensemble du réseau Transilien (RER compris), l'accès est libre dans les périodes autorisées, mais les disparités sont flagrantes. Il n'y a généralement pas d'aménagements spécifiques : on met son vélo sur une des plateformes, comme on peut, coïncé entre des valises et des poussettes ; parfois le cycliste y est tout juste toléré. Seuls les RER A et B possèdent des plateformes dédiées aux cyclistes, mais cependant partagées avec les autres usagers. Sur le nouveau matériel « Francilien », qui doit progressivement équiper les lignes H, L, J et P, les places réservées au vélo ne sont qu'au nombre de deux et leur aménagement est assez succinct, contrairement au projet initial plus généreux. Certains matériels anciens ont en revanche été équipés de places vélos lors de leur rénovation, tels les ex « petits gris » de la ligne Paris-Est - La Ferté-Milon, qui possèdent des emplacements avec crochets dans deux voitures avec possibilité de mettre 3 ou 4 vélos supplémentaires au sol ; il en va de même pour le matériel VB2N circulant sur Montparnasse - Dreux. Ces deux liaisons sont interrégionales, ceci explique peut-être cela. D'une manière générale, quand on voit l'augmentation ces dernières années du nombre de cyclistes sur les quais, l'offre de transport de vélos apparaît dès à présent sous-dimensionnée.

En Belgique, des trains de la SNCB, aussi anciens que nos « petits gris », furent dès l'origine équipés de crochets vélos dans les espaces bagages, et en Allemagne, les trains interurbains sont conçus avec un fourgon vélo en voiture de tête, accueillant 20 vélos au crochet et autant au sol. Ce qui permet de voyager avec son vélo aux heures de pointe !

Ce qui manque sur le réseau francilien, c'est un vrai plan vélo répondant aux besoins actuels et futurs pour l'accès aux gares et aux trains, à l'image du grand chantier de mise en accessibilité aux PMR. Toutefois, la SNCF ne semble pas adopter une politique nationale allant dans ce sens, bien au contraire. Pour les cyclistes franciliens, la pomme de discorde du moment est le projet de tram-train Massy-Evry, qui serait interdit au vélo. Le résultat rendrait certaines parties de l'Essonne et des Yvelines inaccessibles aux cyclotouristes par cette voie. Une véritable régression.

tainiebleau (mais dans ce cas précis il y a un bus urbain). La mise en place progressive d'une desserte cadencée, y compris le week-end, a été un gros progrès pour les touristes et les randonneurs. La ligne de Gisors n'en est malheureusement pas encore bénéficiaire, ce qui entrave les balades dans la haute vallée de la Viosne.

Hormis celle du parc Astérix, les dessertes proprement touristiques sont rarissimes. Une seule est ferroviaire : le train direct Paris Nord - Auvers-sur-Oise, qui circule les samedis, dimanches et fêtes de fin mars à fin octobre (départ 10h08, retour à 18h06) : il semble assez peu fréquenté, car la promotion qui en est faite est notoirement insuffisante : en effet, si on demande un trajet Paris-Auvers un dimanche matin dans la rubrique « Chercher un itinéraire » du site Internet Transilien, ce train n'apparaît pas !!! Il ne figure pas non plus sur les fiches horaires. La SNCF chercherait-elle à le supprimer en douce en arguant de la faible fréquentation ? Qui veut noyer son chien...

Dans le domaine ferroviaire, rappelons l'arrêt, très prisé des randonneurs, que quelques trains réguliers venant de Paris marquent en forêt de Fontainebleau le samedi et le dimanche matin, après l'arrêt à Bois-le-Roi.

Quelques dessertes routières spéciales sont assurées le week-end, avec une amplitude saisonnière et une fréquence variables. En voici des exemples :

- pour Thoiry, il y a une excursion en autocar comprenant l'entrée au parc le dimanche, « sinon un véhicule est nécessaire », selon le site Internet du parc, qui précise même que « La Réserve Africaine se visite obligatoirement avec son propre véhicule »...

- pour Vaux-le-Vicomte et Blandy-les-Tours, une navette « Châteaubus » circule de début avril à début novembre les week-ends et jours fériés depuis la gare de Melun. Il y a quatre départs par jour, plus deux le soir lors des visites aux chandelles (www.vaux-le-vicomte.com).

- le Baladobus du Vexin français quant à lui vous emmène notamment à Vétheuil, village aimé des impressionnistes, aux châteaux de La Roche-Guyon et de Villarceaux et au musée de la préhistoire de Guiry-en-Vexin, le dimanche de fin mai à fin septembre, au départ des gares de Pontoise et de Cergy (lesbusduvexin.fr/upload/baladobus/baladobus.pdf).

Ces dessertes touristiques ne sont pas accessibles avec un Mobilis, mais des réductions de tarif sont parfois accordées aux détenteurs d'un abonnement (Navigo, Améthyste, etc.).

Quant à l'abbaye de Royaumont, elle n'est pas franchement inaccessible, mais il faut être bon marcheur : il y a 4 km à parcourir depuis la gare la plus proche

(Viarmes) et, au retour, la montée est rude vers la gare. Une navette gratuite est toutefois mise en place lors des spectacles musicaux.

Les choses se compliquent encore lorsque le site touristique visé se situe hors des limites de l'Île-de-France. Prenons le cas d'Ermenonville, où l'on peut notamment voir l'abbaye de Chaalis et le musée Jacquemart-André qui y est implanté. Ne cherchez pas une liaison par bus le week-end : il n'y en a pas, à la seule exception, de juin à août seulement, de la navette Aéroport Charles de Gaulle 1 RER (départ 10h00) - Mer de sable (retour 17h25). Chaalis est juste en face, le village et son château sont à 2 km. Mais sur Internet, il faut chercher à « Mer de sable » et pas à Ermenonville...

La maison et les jardins de Monet à Giverny sont mieux lotis : il y a plusieurs navettes de bus depuis la gare de Vernon les week-ends d'avril à octobre. Mais Morienvall et Pierrefonds par exemple sont à notre connaissance inaccessibles sans voiture le week-end...

Un inconvénient des dessertes par autocar est que par beau temps, s'il y a des groupes importants de randonneurs qui se présentent, la capacité de transport se révèle vite insuffisante, d'autant plus que les autocars assurant les services touristiques ne peuvent pas prendre de voyageurs debout... Il faut saluer à cet égard le rétablissement de la desserte ferroviaire entre Esbly et Crécy-la-Chapelle le week-end.

Mais le problème principal de presque toutes les dessertes touristiques est leur manque réel de visibilité : elles ne figurent pas sur les plans de réseaux ni sur les fiches horaires (parce qu'elles ne relèvent pas du même exploitant ou du même statut juridique ?), et sont parfois difficiles à trouver même sur Internet. Peut-on dès lors s'étonner si leur fréquentation n'est pas toujours celle qu'on espérait et si leur équilibre financier est donc précaire, ce qui menace leur pérennité ? Là, comme dans bien d'autres cas en France, il y a de gros efforts à faire en matière d'information multimodale et multi-entreprises (en Suisse, les services de nature touristique ont toujours figuré dans l'indicateur général...). C'est aux pouvoirs publics d'agir en ce sens, la rentabilité de ces services spéciaux ne pourra que s'en porter mieux.

Jacques Scornaux ■

**Le 18^{ème} Congrès
national de la FNAUT aura
lieu du 19 au 21 octobre à
Lons-le-Saunier.
Pour tous renseignements :
www.fnaut.asso.fr**



courrier

Le RER B suscite vite l'exaspération

Me voici pour mon malheur usagère depuis 6 mois du RER B (trajet Antony - Châtelet-les-Halles) et déjà usée et exaspérée par les retards, pannes, grèves et autres dysfonctionnements quasi quotidiens... Dernier évènement : depuis le 2 juillet, il semblerait que la RATP soit passée en horaires d'été, alors que les vacances scolaires ne commencent que le 5 ! (...) Un jour de grand agacement, j'ai laissé un message sur le site de la RATP, mais pas d'autre réponse qu'un vague accusé de réception, ce qui renforce le sentiment d'être traitée avec mépris et laisse mal augurer de la volonté d'améliorer les conditions de prise en charge des voyageurs ! Une action individuelle a peu de chances d'aboutir face au pot de fer qu'est la RATP, mais peut-être que votre association a plus de chances d'être écoutée.

Béatrice W.

Pour une généralisation du Navigo

Je tenais à partager un point que vous avez certainement déjà identifié : la qualité de la billetterie. Bénéficiant de la carte famille nombreuse, je suis obligé d'utiliser des tickets (SNCF-RATP). Il est vraiment anormal de ne pas pouvoir utiliser le support Navigo. Mais surtout, j'ai beau maintenir ces titres éloignés de tout téléphone, carte de crédit..., au moins 1 billet sur 2 est finalement illisible. Donc queue à nouveau pour changer, opération longue à réaliser... D'où perte de temps et d'argent pour la SNCF, perte de temps pour le client, trains manqués à l'occasion. Espérant que ce petit témoignage contribuera à alimenter une action de votre association sur ce sujet.

Philippe P.

Aide refusée à une personne handicapée

Le 26 juillet à 10h30 en gare de Cesson (RER D), le guichet était fermé pour nettoyage. En pareil cas, nous disposons du distributeur automatique situé à l'extérieur. Mais lorsque j'ai essayé de prendre mes tickets, l'écran situé face au soleil était inutilisable. J'ai donc sollicité l'aide de la guichetière en « pause serpillère ». Refus catégorique : « Je suis occupée. Lisez l'affiche ». Mon handicap visuel (je suis atteinte de DMLA) ne l'a pas plus émue. Elle a réitéré son refus ! Je juge son attitude scandaleuse. Elle n'avait que quelques mètres à parcourir. N'est-elle pas au service des usagers ? Elle ternit l'image de la SNCF et pour une petite-fille de cheminots, c'est encore plus décevant. J'ai obtenu mes billets grâce à la gentillesse d'un autre usager, ce qui m'a évité d'être en infraction en cas de contrôle. (...)

Mireille C.

RER B : DES PERSPECTIVES INCERTAINES.

Plusieurs membres de l'AUT et des associations locales ont participé début juillet au comité de ligne du RER B, organisé par le STIF avec des représentants de la SNCF, de la RATP et de RFF. Ce dernier a tenté d'expliquer le retard pris dans les travaux de signalisation au nord et les mesures prises pour tenir le nouvel objectif de septembre 2013, avec notamment des coupures de ligne plus longues. Concernant la rénovation des MI79, elle est censée reprendre à un rythme normal cet été après l'affaire des traces d'amiante. Mais SNCF et RATP ont minimisé les autres problèmes : la quasi-faillite des Ateliers de Construction du Centre qui rénovent pour la RATP et les difficultés des ateliers SNCF de Rennes et de Nevers qui accumulent retards et surcoûts. Quant au schéma directeur du RER B sud, la nécessité d'un terminus à Denfert en situation perturbée a été mise en avant par de nombreux élus et associatifs. La RATP s'est engagée sur une réalisation pour fin 2015 de la solution *a minima*. Enfin le projet de commandement unifié SNCF/DCF (RFF)/RATP de la ligne B regroupé à Denfert semble relancé, avec pour objectif une première phase début 2013.

CONTRE UNE « RUHR TECHNOLOGIQUE »

EN VAL DE SEINE. La 11^e édition de la Fête des Guinguettes, le samedi 23 juin 2012 à Meudon, qui a réuni 20 associations dont l'AUT, a reçu les compliments de ceux qui veulent rendre la Seine aux habitants. La formule choisie, débat avec deux avocats des associations suivi d'agapes en musique sur le chemin de halage, a donc été gagnante. Le débat avait pour thème

« La ville, ses voitures et ses berges : ce qui se fait à Lyon, Bordeaux et Paris - ce que veut la Région Ile-de-France - ce que peut la loi ». Une évidence : la réussite de l'alliance entre ville et fleuve est le fruit d'une volonté de la ville et de ses habitants. Si on laisse le Conseil général traiter les berges, il y place des routes aspirateurs à 4 voies comme à Asnières, Suresnes ou Saint-Cloud. Il ajoute ensuite des feux partout, aménage des promenades sans âme, mais ne fait rien pour les bus : c'est la gabegie du projet Vallée Rive Gauche sur Sèvres, Meudon et Issy-les-Moulineaux, à 200 M€ pour 4 km. Les villes doivent reprendre leur avenir en main. Elles ont la chance de former avec Boulogne, Chaville et Vanves une même communauté d'agglomération, baptisée Grand Paris Seine Ouest (GPSO). Celle-ci aurait là une bien meilleure action à mettre à son projet de contrat de développement territorial que « la Seine corridor technologique » ou que les folles tours de l'île Seguin et du pont d'Issy.

L'AUT PARTICIPE AU FORUM DES ASSOCIATIONS DE PARIS 5^e.

Nous avons tenu un stand le 20 juin lors de ce forum à la mairie du 5^e arrondissement. Malgré le choix d'un jour de semaine (un mercredi), il y avait de nombreux visiteurs, dont beaucoup ont manifesté un intérêt pour nos actions. La majorité des habitants de ces quartiers ne possèdent pas de voiture et sont donc utilisateurs des transports collectifs ou du vélo. Nous avons eu des échanges intéressants sur les transports et le projet « Grand Paris ». Il serait souhaitable de participer le plus souvent possible à ce genre d'événement, mais pour cela il faut des bénévoles...

Concertation sur l'adaptation des stations de la ligne 14 Avis de l'AUT - FNAUT Ile-de-France

(larges extraits ; le texte complet figure sur notre site à la rubrique « Actualité - Trains RER Métros »)

L'AUT approuve globalement les éléments portés à la connaissance du public dans le cadre de cette concertation. La saturation étant déjà réelle aux heures de pointe, l'AUT souligne que l'offre doit être renforcée au plus tôt avec les 4 rames supplémentaires dont l'achat a été décidé par le STIF en 2009. Par ailleurs, elle souhaite attirer l'attention des maîtres d'ouvrage sur des points non traités dans ce dossier.

Le principal porte sur l'accès à la gare de Paris-Bercy. Initialement prévue pour le trafic Train/Auto, celle-ci n'accueillait en 2008 qu'environ 2000 voyageurs par jour. Depuis, la saturation de Paris-Lyon a amené la SNCF à reporter à Paris-Bercy de nombreux trains (TER Bourgogne, Intercités, etc.) qui ont transformé ce terminal en 7^{ème} gare parisienne dont la capacité pourrait avoisiner celle de Paris-Austerlitz, sans que l'accès aux transports publics soit adapté au niveau requis. **L'intermodalité train/métro/bus à Paris-Bercy est dès à présent un problème majeur.**

L'AUT s'étonne qu'à l'occasion de l'adaptation de la station Bercy de la ligne 14 et de l'ouverture d'un nouvel accès relativement proche de la gare de Paris-Bercy, celui-ci n'ait pas été conçu pour régler enfin la question de la desserte de la gare par le métro et les bus.

L'AUT demande que les investissements prévus dans le Schéma Directeur du RER D de 2006 et le Schéma de Principe de 2009, et déjà étudiés par la SNCF et la RATP, soient réalisés simultanément à ceux prévus dans le projet d'adaptation des stations de la ligne 14.

A défaut, un aménagement de l'accès rue Corbineau apporterait un progrès tangible. Il consisterait à compléter l'escalier actuel par un ou des escaliers mécaniques et un ascenseur accessible aux PMR et aux voyageurs munis de bagages. La station Bercy (ligne 14) n'étant pas visible depuis la gare SNCF, un fléchage est indispensable.

Par ailleurs, le nouvel accès à la ligne 14 et l'accès existant à la ligne 6 côté gare constituent le premier contact des voyageurs en provenance de régions autres que l'Ile-de-France ou de l'étranger avec les transports publics franciliens, ce qui rend indispensable un point d'accueil/information avec présence humaine.

ça roule...

LE DÉZONAGE ARRIVE ! A partir du 1^{er} septembre, les détenteurs d'un forfait Navigo mensuel ou annuel pourront utiliser, du vendredi minuit jusqu'à dimanche minuit, l'ensemble des transports en commun d'Ile-de-France, donc au-delà des zones de validité de leur abonnement. Le coût de cette mesure (26 M€ en année pleine) est financé grâce à diverses hausses tarifaires portant sur le Navigo annuel, le Mobilis et le Ticket jeune week-end 5 zones, ainsi que les forfaits Paris Visite. Le STIF a par ailleurs demandé à la RATP et à la SNCF de préparer la mise en œuvre du titre « Complément de Parcours », destiné aux abonnés qui s'aventurent occasionnellement hors des zones souscrites. Elle devrait intervenir au plus tard le 31 décembre 2012.

POINTE DU LAC ET LE 393 ONT TROUVÉ LEUR PUBLIC. Mise en service en octobre dernier, la station Créteil Pointe du Lac de la ligne 8 a atteint les 14 000 voyageurs/jour en mai (pour 15 000 prévus). Assurant une correspondance avec celle-ci, la ligne RATP 393, qui utilise le site propre Pompadour-Sucy ouvert en septembre dernier, a enregistré en mai 17 500 voyageurs/jour, ce qui correspond aux prévisions. Et ce n'est qu'un début : la création de la gare RER D de Pompadour (prévue fin 2013) et le développement des constructions, notamment dans le quartier du Val Pompadour, vont accroître la fréquentation de cette ligne.

OUVERTURE ANTICIPÉE. Le pôle multimodal aménagé autour de la gare du RER E de Nogent-Le Perreux et des 5 lignes de bus qui la desservent est maintenant en service. Ce projet intercommunal d'un montant de 4 M€ a été mené à bien avec 4 mois... d'avance. Bravo !

ça cale...

LE GPE IGNORE LE T2. On nous proclame que le Grand Paris Express assurera « des correspondances avec les lignes existantes (tram, métro, Transilien, RER...) ». Le diable étant dans les détails, il est ici dans le « des » au lieu de « les » : en effet, si la ligne rouge sud, dont la liste des gares semble définitivement arrêtée,

assurera (bien que parfois via de longs couloirs) la liaison avec la plupart des lignes ferrées croisées, le tramway T2 est superbement ignoré, alors que le GPE passera dessous à deux reprises : aux Moulineaux et au Pont de St-Cloud... Aux Moulineaux, ce serait encore plus ou moins rattrapable si on avait l'intelligence de positionner la station sous la rue Aristide Briand, avec une sortie à un bout vers le tram et à l'autre vers la gare RER d'Issy. Mais la SGP semble avoir pour dogme une entrée unique... C'est un autre dogme, celui de l'interstation de 2 km environ, qui empêche sans doute de prévoir une station au Pont de St-Cloud, trop proche de la gare Transilien de St-Cloud, alors qu'une rude pente les sépare. Par la même occasion (manquée), la correspondance avec la ligne 10 du métro ne sera pas assurée non plus. La réalisation d'un maillage correct est donc sacrifiée à des dogmes rigides.

CACHEZ CE BUS QUE LE TRAM NE SAURAIT VOIR. Le prolongement du T3 à la Porte de La Chapelle donne lieu à de multiples modifications de lignes de bus. En effet, il n'est pas question pour le STIF qu'un quelconque bus partage, ne serait-ce que quelques centaines de mètres, le parcours du tram, d'où des trajets biscornus par des rues parfois étroites et tortueuses pour éviter à tout prix la coexistence bus-tram. Des sites propres mixtes tram-bus existent pourtant dans diverses villes et ça fonctionne ! Cela accélérerait les bus au lieu de les ralentir. Ces tronçons mixtes ne pourraient certes pas être engazonnés, mais un trajet direct en site propre, c'est aussi écologique, car ça réduit la consommation du bus ! On invoque également le coût d'entretien plus élevé lié à l'orniérage causé par le bus, or le gazon nécessite aussi un entretien régulier.

PAS DE CORRESPONDANCE AISÉE POUR LE BUS 57. La modification du parcours terminal du 57 vers la Porte de Bagnolet, du fait du prolongement du tram T3, aurait pu être l'occasion de mettre fin à l'anomalie que constitue le terminus de cette ligne, qui, contrairement aux lignes RATP de banlieue, n'est pas situé à Gallieni. Ce court prolongement aurait permis des correspondances pratiques, et une desserte de la gare routière internationale. Le trajet à pied depuis le nouveau terminus de la rue Louis Ganne est long, tortueux et dangereux.

RETARDS EN CASCADE DANS LA DERNIÈRE LIGNE DROITE. La fin de l'année 2012 ne sera finalement pas aussi fournie que prévu en mises en service. On a d'abord appris la fin des travaux du RER B Nord en septembre 2013, au lieu de novembre 2012, due à des travaux de signalisation mal maîtrisés. Puis le report de la mise en service du T5 Saint-Denis - Sarcelles à l'été 2013, au lieu de décembre 2012, lié au retard dans la livraison des rames sur pneu Translohr. S'y ajoute désormais le prolongement à Mairie de Montrouge de la ligne 4 du métro qui est décalé à mars 2013 pour cause de difficultés rencontrées lors de la réalisation du gros œuvre de la station. Espérons que la liste ne s'allongera pas davantage...

Quelle accessibilité en 2015 ?

La réunion annuelle de suivi du Schéma Directeur Accessibilité (SDA) s'est tenue le 13 juillet au STIF, présidée par Catherine Bardy, directrice de l'exploitation, en présence de l'ensemble des partenaires, dont les usagers. A l'ordre du jour, la cartographie régionale, l'avancement du SDA routier, l'accessibilité des gares, la mise en place d'une expérimentation de transport de substitution et l'étude sur l'accessibilité du métro.

La nouvelle carte « Infomobi » a été publiée en mai 2012 afin d'aider les usagers en fauteuil roulant (UFR) à préparer leurs déplacements. Elle est téléchargeable (www.infomobi.com) et existe sur papier.

Les trams et T Zen sont complètement accessibles mais ce n'est pas le cas pour le reste du réseau routier. Sur les 17 000 points d'arrêt bus, 9 000 environ restaient à traiter en mai. Le STIF a payé les études préliminaires, mais les travaux ne sont financés qu'aux 3/4, et le quart restant est à la charge du gestionnaire de voirie concerné (CG ou commune). Il faut réunir 90 millions d'euros, dont 23 financés par ces gestionnaires, une goutte d'eau par rapport aux besoins du réseau ferré. Alors que le réseau parisien est accessible, en petite couronne seuls 30% des 239 lignes le sont et en grande couronne, il n'y a plus que 3% des 450 lignes. Toutes devraient être traitées d'ici à 2015, un vrai défi !

Mais ce n'est rien à côté de la mise aux normes des 266 gares retenues par le SDA. 109 sont opérationnelles, dont la quasi-totalité des RER A et B, et 143 restent à traiter, à raison de 10 millions par gare. Il a donc fallu trouver 1,4 milliard d'euros : le STIF en finance 50%, la Région 25%, RFF et la SNCF le solde. Le programme va être accéléré, mais il faudra attendre 2021 pour voir le bout du tunnel. 207 gares relèvent de RFF, mais neuf d'entre-elles (dont Villeneuve-Saint-Georges) sont « dérogatoires », car trop complexes ou entraînant des surcoûts inacceptables.

Pour pallier les difficultés d'accès au réseau ferroviaire, en particulier pour les UFR, le STIF expérimentera à partir d'octobre 2012, pendant deux ans, un transport routier de substitution. Contrairement au réseau ferré du SDA, on prend ici en compte toutes les gares de la ligne. L'expérimentation portera sur les gares du RER C et les lignes du réseau est (P). Sur réservation préalable au moins une heure avant, et sans surcoût, la centrale de réservation offrira un transport vers une gare accessible, mais l'utilisateur devra d'abord se rendre par ses propres moyens à sa gare de départ. Ce n'est pas un concurrent de « Pour aider à la mobilité » (PAM), qui est très décrié parce que peu fiable et très cher mais par contre fait du porte à porte.

Le dernier point de cet ordre du jour pléthorique avait trait à l'étude commandée par le STIF à la RATP sur la possibilité de créer enfin ce réseau nœud de métro complètement accessible dont on parle depuis des années. Nous y reviendrons.

Simone Bigorgne ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23 — fax : 01 43 35 14 06
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne
Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),
Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Pour les usagers des bus, du bon et du moins bon

Selon un sondage réalisé par l'AMUTC, l'accès aux arrêts de bus est jugé facile par 96 % des usagers, mais l'attente est jugée inconfortable par 44 % en raison de la conception de l'abri (taille, protection inefficace contre les intempéries), du confort du banc ou de l'absence d'abri à certains arrêts. D'autres éléments dégradant le confort d'attente ont été cités : la mauvaise visibilité des bus qui arrivent, à cause de la vitre de retour avec les indications de lignes, la présence de fumeurs, l'absence de lumière, le manque d'information sur le temps d'attente.

A bord du bus, l'inconfort provient principalement de l'affluence, du style de conduite des conducteurs et du manque de places assises. Parmi les autres causes de dégradation du confort, il y a le chauffage parfois excessif, la musique, l'éclairage, le problème des poussettes.

Un point important non abordé dans ce sondage est celui de l'inadaptation des horaires à certaines évolutions de la société, notamment pendant l'été. En temps normal, beaucoup d'usagers galèrent dans des transports en commun bondés et souvent irréguliers en raison d'incidents ou d'encombrement sur les voies publiques. On aurait pu penser que l'été, avec une partie des voyageurs en congés et une circulation moins difficile, se traduirait par un meilleur confort, plus de place et moins d'attente.

Or nous vivons l'inverse parce que l'offre de transport est trop réduite par rapport au nombre réel d'usagers, entraînant des temps d'attente plus longs encore, des bus ou des métros toujours plus saturés.

S'y ajoute une incertitude, en particulier pour les bus, dont les horaires et la fréquence peuvent être modifiés jusqu'à 4 fois pendant l'été sur certaines lignes. Ah, la joie de découvrir que son bus a été supprimé dans le cadre d'un changement d'horaire !

Il serait temps de prendre en compte le changement des habitudes en matière de vacances. Le mois d'août n'est plus ce qu'il était ! De plus en plus d'usagers fractionnent leurs vacances et sont présents pendant l'été. Ils ont droit à un service de qualité. Merci d'avance à la RATP d'actualiser ses méthodes pour que l'été cesse d'être particulièrement difficile pour les usagers...

Le travail à temps partiel et le travail en horaires décalés sont d'autres évolutions sociétales qui rendent l'offre traditionnelle inadéquate. Elles ne sont pas en soi une mauvaise chose du point de vue des transports, car elles auront pour effet d'écarter les pointes. Encore faut-il que les transporteurs en tiennent suffisamment compte...

Alain FABRE, pour l'AMUTC ■

Le transport par câble en milieu urbain, pourquoi pas ?



Conçu spécifiquement pour le franchissement d'obstacles, le transport par câble (téléphérique ou télécabine) s'est principalement développé en montagne. Cependant, son utilisation est également possible en milieu urbain. Il rencontre depuis quelques années plusieurs succès remarquables à l'étranger, en particulier pour répondre à des problématiques de franchissement de coupures urbaines (cours d'eau, vallées, voies autoroutières, faisceau ferroviaire...). Capable d'opérer dans des reliefs à très fortes pentes, le câble peut offrir une alternative à des parcours routiers contraints à des détours importants en améliorant significativement les temps de déplacement.

Attractivité

L'attractivité du transport par câble en milieu urbain tient à plusieurs avantages :

- tracé direct,
- rapidité,
- fréquence de passage élevée,
- non-dépendance des aléas de circulation (site propre intégral),
- emprises au sol limitées,
- caractère original et souvent plaisant pour l'utilisateur.

C'est pourquoi, bien que les systèmes de transport par câble aérien soient encore absents du paysage des transports collectifs urbains et périurbains français, la loi de 2009 issue du Grenelle de l'Environnement identifie clairement les transports par câble parmi les alternatives pouvant offrir des réponses performantes dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre.

Quelle différence entre téléphérique et télécabine ?

Les téléphériques se caractérisent par

deux véhicules liés par un même câble et se déplaçant à la même vitesse mais en sens contraire. Avec des cabines d'une capacité pouvant atteindre 200 personnes et une vitesse maxi de 45 km/h, ils permettent un débit de 2000 voyageurs par heure et par sens. A noter que les cabines d'une capacité supérieure à 40 places doivent obligatoirement être accompagnées par un agent d'exploitation.

Les télécabines se caractérisent par des « trains » de cabines d'une capacité maxi de 35 places. Bien que sa vitesse soit limitée à 25 km/h, ce système permet d'envisager un débit atteignant 4500 voyageurs par heure et par sens.

Quel niveau de service ?

Le niveau de service fait référence aux notions de vitesse commerciale, de fréquence de passage, d'accessibilité et de confort. L'amplitude horaire est aussi une composante importante du niveau de service, mais elle n'est pas liée au système lui-même, elle relève du choix de l'autorité organisatrice. Il est parfaitement possible de faire fonctionner un transport par câble de 5 heures à ●●●

●●● Le transport par câble en ville

24 heures, à l'instar des modes lourds de transport collectif urbain (métro, tramway, BHNS).

L'expérience récente des villes ayant adopté un système de transport par câble permet de faire les constats suivants :

- Les vitesses commerciales des transports par câble sont du même ordre de grandeur que celles des tramways en service en France, soit de 15 à 24 km/h.

- La fréquence de passage des télécabines peut être très élevée, les cabines pouvant se présenter de façon quasi continue. Elle est plus réduite pour les téléphériques. A noter aussi que les transports par câble circulant en site propre intégral, ils bénéficient naturellement d'un cadencement régulier tout au long de la journée.

- L'accessibilité concerne l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Les systèmes de transport par câble peuvent notamment accueillir fauteuils roulants, poussettes et bagages lourds et ne présentent, de ce point de vue, pas de particularité notoire. Seul l'embarquement doit faire l'objet de dispositions particulières : nécessité d'un arrêt complet en station, et non d'un passage de la cabine à vitesse réduite, présence éventuelle de personnel pour l'assistance à l'embarquement dans chaque station. Une concertation avec les associations de handicapés est donc indispensable dès le début de l'étude d'un tel système.

- Quant au confort, il faut savoir que la charge maximale autorisée ne peut pas être dépassée pour des raisons réglementaires. Les surcharges constatées dans les systèmes de transport terrestres sont donc bannies, ce qui constitue un progrès notable vis-à-vis des autres systèmes de transport public. Ainsi, pour les cabines de petite taille, les matériels existants donnent une quasi-assurance de voyager assis.

Et la disponibilité ?

La disponibilité d'un système traduit le temps réel de fonctionnement du système par rapport au temps de fonctionnement prévu sur une année. Les taux constatés sur les réseaux en service sont généralement élevés. Ainsi, le Metrocable de Medellin (Colombie) affiche un taux de disponibilité de 99,6 % et l'Aerial Tram de Portland de 99,3 % !

Il faut savoir aussi que la maintenance continue peut nécessiter d'arrêter momentanément le système. Dans la plupart des cas, il est possible d'effectuer ces opérations de nuit ou en fermant le système quelques heures avant l'heure habituelle ou en période creuse.

Plus contraignantes, les grandes inspections périodiques imposées par la réglementation française exigeront de

mettre en place un service de transport de substitution, avec une dégradation momentanée mais importante du service. L'amplitude et la fréquence de ces grandes révisions varie fortement selon la technologie choisie. Ce point est donc capital dans le choix de la technologie de transport par câble qui sera effectué par l'autorité organisatrice.

Un mode économe en énergie

En nous fiant aux données relevées sur les réseaux en service, la consommation électrique rapportée à la place offerte se situe entre 0,01 kW/km et 0,10 kW/km. Par comparaison, la consommation d'un tramway fer se situe entre 0,01 kW/km et 0,03 kW/km. Le transport par câble est donc tout à fait compétitif par rapport au tram fer, lui-même particulièrement économe en énergie.

Et les coûts d'investissement et de fonctionnement ?

Le coût de l'installation d'une télécabine ou d'un téléphérique peut être très variable en fonction des performances souhaitées et du terrain concerné. En se basant sur des installations récemment mises en service comme la télécabine de Barcelone (capacité de 3000 voyageurs à l'heure), celle de Bolzano (550 voyageurs à l'heure) ou le téléphérique de Portland (1000 voyageurs à l'heure), le coût se situe dans la fourchette des 5 à 20 M€ par kilomètre.

Rappelons que la construction d'une ligne de tram fer se situe en France dans une fourchette de 16 M€ (Besançon) à 25-30 M€ par kilomètre. Quant au tram des Maréchaux de Paris (T3), il sort lar-

gement de cette fourchette pourtant très large. Le transport par câble se situe donc plutôt favorablement par rapport au tram fer du fait de son génie civil modeste.

Son coût de fonctionnement est très dépendant du type d'exploitation souhaité et du niveau d'automatisation choisi. Il semble que la présence d'une équipe constituée de deux personnes par station affectées à l'aide à l'embarquement et au débarquement, à la surveillance et à la maintenance légère soit souhaitable.

Impact sur l'environnement et le milieu urbain

Le bruit émis par le déplacement des cabines en ligne est négligeable, les principales sources de bruit étant localisées au niveau des pylônes et des stations. C'est un point qui méritera une étude soignée des protections destinées à éliminer les éventuelles nuisances engendrées.

Par comparaison aux autres modes de transport en site propre, le transport par câble est celui qui nécessite le moins de génie civil, celui-ci étant limité aux pylônes et aux stations.

Cependant, l'impact visuel de ce mode de transport est important car situé en hauteur. Il nécessitera donc un travail sur l'architecture et le design des installations, rendu indispensable pour permettre une acceptabilité sociale suffisante.

Par ailleurs, le sentiment d'intrusion dans l'espace privé des riverains constituera sûrement un point déterminant des débats publics. Les mesures permettant de réduire l'intrusion visuelle devront impérativement être explorées sous peine de voir les projets de transport urbain par câble rejetés par les riverains, comme nous l'avons vu récemment à Issy-les-Moulineaux.

Quelle pertinence pour les transports par câble ?

Si leur capacité à apporter une réponse adaptée aux problématiques de franchissement est évidente, les transports aériens par câble peuvent aussi atteindre, voire dépasser, les capacités et vitesses commerciales des tramways et BHNS. Ils n'ont toutefois pas la prétention de se substituer aux autres modes terrestres en site propre, car ils ne peuvent ni assurer une desserte fine des quartiers, ni constituer une ligne plus longue que 3 à 5 kilomètres. Par contre, ils peuvent constituer les maillons d'un réseau secondaire en complément d'un maillage en bus et tramway.

Alors, souhaitons dès à présent la bienvenue à ce très ancien mode de transport innovant !

Bernard Gobitz ■

Bientôt en Ile-de-France ?

Le concept de transport par câble semble peu à peu faire son chemin en Ile-de-France. C'est ainsi que le prolongement de la ligne de métro 8 à Créteil-Pointe du Lac en 2011 a ouvert la perspective de créer un lien vers les communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, actuellement assuré exclusivement par autobus. Promu par les élus locaux et soutenu par le Conseil Général du Val-de-Marne, un projet dénommé Téléal fait actuellement l'objet d'une étude comparative entre plusieurs modes de transport lancée par le STIF au printemps 2012. D'une longueur de 4 km et desservant 4 stations, le Téléal constituerait la première réalisation aussi importante de transport par câble en milieu urbain en France. Il y a des projets aussi à Brest, Grenoble et Toulouse. Le plus avancé est celui de Brest, où un téléphérique devrait relier les deux rives de la Penfeld en 2015.



courrier

Au quotidien, l'entassement épuise

J'utilise régulièrement la ligne Rambouillet-Paris et je trouve qu'on nous prend pour des imbéciles. Le matin (jusqu'à 11h19 le lundi), le train est une vraie bétailière, on n'a jamais une place assise et difficilement même un coin debout sans marcher sur quelqu'un. (...) Je n'ai pas besoin de vous rappeler les retards, la suppression de nombreux trains sous prétexte d'améliorer la ponctualité en janvier dernier ; comme les voies ne sont pas entretenues, les trains mettent beaucoup plus de temps qu'il y a 30 ans pour parcourir la même distance. (...) Je suis à bout de patience. Pourriez-vous me dire auprès de qui manifester ce mécontentement, comment agir concrètement, à quelle association adhérer ?

Fabienne J.

Les tourniquets ajoutent au stress du voyage

Le 10 septembre, je devais prendre un avion à Roissy (...) Je composte mon ticket, acheté la veille, à la station Châtelet. J'avais une valise qui pesait 12 kilos et je suis une retraitée de 66 ans. Quand j'arrive à l'aéroport, surprise : impossible de sortir de la station du RER, la barrière ne s'ouvrait pas. J'ai retourné mon ticket de tous les côtés, changé de barrière, rien, j'étais coincée avec ma lourde valise. Moment de solitude suprême, de désespoir. Impossible d'accéder à l'aéroport. Pourtant j'étais en règle... Au bout d'un quart d'heure, une femme qui faisait le ménage (que Dieu la bénisse) a eu pitié de moi, et m'a ouvert une barrière avec son passe. Je proteste vivement contre cette situation d'impuissance et de stress. A la sortie du RER à l'aéroport, il n'y a personne pour nous aider, nous pauvres voyageurs qui faisons confiance à la RATP-SNCF.

Mirian O.

Tourisme sans voiture (dossier du n°113)

Les Parisiens et les habitants de la très proche banlieue ont toutes les possibilités. (...) En grande banlieue, il faut d'abord aller à Paris. Et les distributeurs automatiques Grandes Lignes ne délivrent de billets qu'au départ de Paris. Donc vous perdez votre réduction (Senior...) sur la partie « banlieue » du trajet. Pour un habitant de Montreuil ou de Souppes, ce n'est pas négligeable. (...) Beaucoup de trains de grandes lignes ne s'arrêtent pas en Ile-de-France. Même pas une correspondance au terminus banlieue ! Si je veux revenir de Tonnerre ou de Clamecy, je dois prendre un train à 18h40 à Sens. L'hiver, ça va, mais pour l'été, la journée est courte ! (...) Après, il faut passer par Paris et donc parcourir et payer 170 km de plus.

Gérard D.

PONCTUALITÉ SNCF : LE NOUVEL OUTIL PRÉSENTÉ AUX ASSOCIATIONS.

Le STIF et la SNCF ont présenté leur nouvel outil de mesure de la ponctualité nommé *Vendôme*. Avant 2008, c'était la mesure du retard des trains au terminus en heure de pointe qui était utilisée. Après 2008, il y a eu un outil nommé *Regliss*, mais celui-ci n'était pas très fiable et comportait plusieurs bugs... *Vendôme* mesure la ponctualité voyageurs sur toute la semaine, pondérée par le trafic. Pour cela, il prend en compte le nombre de voyageurs par train ainsi que leurs gares d'origine et de destination sur la base de comptages manuels et de sondages. *Vendôme* peut faire un zoom sur une gare ou une période donnée. Ce nouveau mode de calcul se veut plus proche du vécu des usagers. Il est certainement plus fiable que son prédécesseur mais d'une grande complexité, avec plusieurs paramètres pouvant modifier significativement les résultats de ponctualité, qui font l'objet d'un bonus-malus par le STIF.

LE NOUVEAU SDRIF EN PRÉPARATION.

L'AUT a envoyé un avis détaillé sur le projet révisé en date du 15 juin 2012. Elle rappelle qu'elle est extrêmement attentive aux arbitrages entre Grand Paris Express et l'amélioration du réseau existant. Elle souhaite que le SDRIF reste dans son rôle d'orientation et ne valide ni la dualité GPE/Plan de mobilisation, ni les programmations actuelles trop rigides. Elle est sensible à l'attention portée à l'ouverture de la Région aux TGV et souhaiterait pouvoir approfondir cette question difficile avec RFF et la Région. Elle rappelle aussi la nécessité de

tenir compte des besoins du fret. La séance d'examen du projet de SDRIF par le Conseil régional doit se tenir le 25 octobre.

SUPPRESSIONS DE TRAINS ABUSIVES.

SADUR, l'association des usagers du RER D, membre de l'AUT, a adressé à la SNCF une demande d'explication sur les suppressions supplémentaires de trains par rapport au programme affiché constatées la semaine du 15 août, alors que le trafic était déjà fortement réduit du fait de travaux. Or d'autres travaux sont prévus et si déjà la SNCF ne peut pas assurer la desserte promise en une période de faible affluence, qu'en sera-t-il pour les travaux prévus à l'automne ? Cette semaine d'août a apporté une illustration de plus de cette multiplication des petits incidents qui pose problème sur le RER D.

L'AUT REÇUE AU MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES.

Suite à un courrier adressé à Cécile Duflot, trois représentants de l'AUT ont été reçus en octobre par son conseiller en charge du Grand Paris Express. Celui-ci a indiqué que, si le projet n'est pas remis en cause, un rapport a été confié à Pascal Auzannet pour déterminer les priorités, consolider les coûts et proposer différents scénarios compatibles avec les contraintes financières. Ce rapport sera remis fin novembre et les arbitrages du gouvernement seront connus en janvier. L'AUT a souligné que la rocade en proche couronne a un caractère prioritaire, mais qu'il faut assurer conjointement la rénovation du réseau existant, notamment RER.

Inauguration du pôle de Massy : il reste beaucoup à faire aux alentours

Le pôle des gares de Massy a été inauguré officiellement le 25 septembre 2012. C'est l'aboutissement d'un projet dont l'enquête publique a eu lieu en 2001, tandis que l'avant-projet prévoyait une mise en service fin 2009 ! De tels retards sont incompréhensibles pour les usagers. L'AUT demande donc que le STIF, en lien avec les maîtres d'ouvrage, tire toutes les conclusions utiles de ces dérives pour les projets de pôle à venir (notamment Juvisy).

Concernant le pôle lui-même, les travaux réalisés apportent une amélioration sensible des correspondances. Toutefois, plusieurs aspects sont perfectibles :

- il manque des escaliers mécaniques, notamment dans le sens descendant pour aller de la passerelle vers la gare TGV. De plus il n'y a qu'un seul tapis roulant sur la nouvelle passerelle alors que deux étaient prévus initialement. Cela résulte d'économies de bout de chandelle qui ont reporté ces équipements à une éventuelle phase 2 qui ne semble plus d'actualité...

- la gare routière côté RER B semble déjà saturée, en tout cas pas dimensionnée pour faire face à l'augmentation prévisible du trafic bus.

- la volonté de la ville de Massy de conserver l'ancienne passerelle hors d'âge est une solution inadaptée alors qu'il serait possible de maintenir ouverte 24h/24 la nouvelle.

De plus, en connexion avec les gares de Massy, plusieurs projets doivent être concrétisés :

- en premier lieu l'amélioration du fonctionnement des RER B et C, avec notamment :

- Pour le RER B, la mise en oeuvre du schéma directeur RER B sud en cours d'étude.

- Pour le RER C, d'une part la réalisation du tram-train Massy-Evry qu'il faut étendre jusqu'à Versailles ; d'autre part les aménagements de la ligne dite Massy-Valenton, permettant de doubler la fréquence de la branche Massy - Paris par Pont de Rungis.

- l'amélioration des rabattements en bus sur le pôle de Massy, avec notamment la réalisation de deux itinéraires réservés aux bus : le TCSP le long de l'A10 jusqu'à la zone d'emplois de Courtabœuf - Les Ulis, et la suite du TCSP vers Saclay.

Depuis plus de 10 ans, le pôle de Massy et le TCSP Massy - Polytechnique sont les deux seules réalisations significatives en matière de transport dans l'Essonne. Il faut une mobilisation générale pour faciliter la vie des usagers, sans attendre l'hypothétique ligne verte du métro du Grand Paris.

ça roule...

DES BUS SUPPLÉMENTAIRES EN GRANDE COURONNE.

Suite au vote du budget modificatif du STIF en juin 2012, quelques millions d'euros ont été dégagés pour améliorer l'offre bus en banlieue. Les opérateurs OPTILE ont pu mettre en œuvre rapidement les premiers renforts, beaucoup de projets étant déjà étudiés depuis longtemps. Citons la desserte cadencée à 10 mn en pointe et 30 mn en creux pour HEC à Jouy-en-Josas, la desserte de nuit (21h à 1h) du quartier de Satory à Versailles, des bus plus fréquents à Villiers-sur-Orge (ligne DM6A) et une amplitude plus grande de la ligne 15 des CIF, offrant une correspondance avec le premier et le dernier train à Aulnay-sous-Bois.

« **RADIO LIGNE R** ». Depuis le 1^{er} octobre, des flashes radio sur le trafic de la ligne R (Paris Gare de Lyon – Montereau et Montargis) sont diffusés en temps réel sur les quais des gares de la ligne. Toutes les 15 minutes au minimum du lundi au vendredi pendant les heures de pointe (6-9 h et 17-20 h), et plus fréquemment en cas de perturbation du trafic, ils indiquent si la circulation des trains est normale, ainsi que les causes, la durée et les solutions alternatives en cas de perturbations. Ils peuvent aussi être écoutés sur téléphone portable depuis l'application SNCF Transilien téléchargeable gratuitement sur App Store ou Google Play, et sur ordinateur via l'application transilien.com.

TAXI À LA CARTE. Les 3000 Taxis bleus d'Ile-de-France proposent un paiement au moyen d'une carte appelée « La Parisienne » (prépayée et rechargeable ou payable par prélèvement mensuel), que l'on peut acquérir par téléphone et sur Internet. Autres avantages : un accès privilégié aux heures de pointe et un appel non surtaxé. On peut se la prêter entre membres d'une même famille.

CLUB CLIENT LIGNE H. La SNCF a sélectionné (selon quels critères ?) 30 clients réguliers de la ligne H pour intégrer un « Club Client », qui les réunira 4 fois l'an afin d'écouter leurs propositions et de réfléchir avec eux aux moyens d'améliorer le fonctionnement de la ligne. L'idée n'est pas mauvaise a priori, mais il faudra voir ce qu'il en résulte en pratique. Et pourquoi les associations d'usagers n'ont-elles

pas été associées à cette démarche ? Un glissement vers les « ça cale » n'est pas exclu...

ça cale...

DÉZONAGE CONFIDENTIEL. Nous avons pu constater, les week-ends du mois de septembre, que bien des titulaires d'un passe Navigo continuaient à acheter des tickets pour se rendre au delà des zones souscrites. Le dézoning, qui fait que tout détenteur d'un Navigo peut parcourir librement les 5 zones le week-end, ne semble pas avoir fait l'objet d'une publicité suffisante de la part des exploitants.

UNE ÉNIGME POUR LES VISITEURS ÉTRANGERS.

La revue ferroviaire britannique *Today's Railways – Europe* fait observer dans son numéro de juillet 2012 que les distributeurs de billets de l'aéroport de Roissy ne sont pas adaptés aux demandes principales des voyageurs aériens. En effet, alors que la plupart de ceux-ci se rendent à Paris, les distributeurs proposent les uns des billets Grandes Lignes, les autres tout l'assortiment de billets Ile-de-France, ce qui complique la manœuvre pour les étrangers et a pour effet immanquable d'allonger démesurément les files d'attente. Les queues sont tout aussi longues au guichet. La revue propose que soit installée une batterie de distributeurs ne délivrant que des tickets pour Paris (nous ajouterions : et peut-être pour quelques autres destinations se révélant très demandées comme La Défense), avec des instructions simples et données en davantage de langues, et un paiement possible avec davantage de types de cartes bancaires. Beaucoup de cartes étrangères sont en effet refusées.

TRAVAUX SANS FIN À LAPLACE.

Dans le cadre du pôle PDU de cette gare RER, des travaux y ont été entrepris ainsi qu'aux abords. Tout devait être terminé fin 2011. Mais la RATP a pris du retard et depuis le mois de mai, la présence de champignons suite au percement d'une canalisation a conduit la RATP à installer le personnel de la gare dans un bungalow sur le parvis. Pour couronner le tout, les travaux électriques de finition de la gare ne peuvent reprendre car l'entreprise a déposé le bilan et on attend le jugement du tribunal pour reprendre l'activité... Bref encore un exemple de l'incapacité à finir les chantiers qu'on constate de plus en plus.

ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE.

La ligne 14 est en principe totalement accessible aux personnes en fauteuil roulant. Or une partie des équipements d'accès (passages larges) est à l'abandon depuis plusieurs années à Bercy et Cour Saint-Emilion. Par ailleurs, au-delà d'une certaine heure dans certaines stations, l'accès des handicapés est impossible quand il n'y a plus d'agent présent. En effet, celui-ci, avant de quitter son poste, rend les escalators et ascenseurs inopérants pour des raisons de sécurité. Que faire quand on est en fauteuil si on va au spectacle et qu'à la sortie du théâtre la station est encore ouverte... mais l'ascenseur fermé ?

Un « réseau noyau » de métro accessible à tous ?

Au début du 20^{ème} siècle, lors de la construction du métro parisien, on ne se préoccupait guère des difficultés que les handicapés rencontraient pour se déplacer. On s'en soucie aujourd'hui, mais il faudrait dépenser 3 à 4 milliards d'euros pour traiter les 300 stations. Comme on ne les trouve pas, on doit se contenter d'un « réseau noyau » bénéficiant d'une accessibilité totale ou partielle : celui-ci a fait l'objet d'une étude commandée par le STIF à la RATP en 2009.

Pour l'instant, les aménagements d'accessibilité se résument, d'une part, à de rares stations assurant la liaison voirie-train pour les usagers en fauteuil roulant (dont les 9 de la ligne 14), et, d'autre part, à des équipements (551 escaliers mécaniques, 7 trottoirs roulants et 26 ascenseurs) ne desservant que partiellement les stations qui en sont dotées. Sur les 300 stations du métro, 83 n'ont aucun escalier mécanique et 44 sont situées à plus de 7 mètres de profondeur. Partant de là, le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) élaboré en 2009 envisage pour le « réseau noyau » une cinquantaine de stations bénéficiant d'une facilitation des sorties et des correspondances avec les autres modes accessibles (bus, trains), essentiellement à base d'escaliers mécaniques.

Une enquête menée par BVA auprès de 450 usagers du métro a montré que si 64% des personnes interrogées ne rencontrent aucun problème de mobilité, 36% d'entre elles déclarent le métro pénible dès qu'elles doivent monter 24 marches (4 mètres) ou en descendre 30 (5 mètres), et très pénible à partir de 5 mètres en montée. Pour rendre le parcours plus confortable, il faudrait traiter 205 dénivelés dans 96 stations. Une étude de faisabilité a porté sur les 50 principaux dénivelés, répartis dans 33 stations : dans 9 cas, on se heurte à une impossibilité matérielle, 10 autres nécessitent des études complémentaires, et 31 ne posent pas de problème. Le coût de l'équipement en escaliers mécaniques de ces 31 dénivelés ne s'élève qu'à 220 millions d'euros. Et encore, sur cette somme, 100 millions servent à assurer la conformité à la sécurité incendie.

Mais la réglementation actuelle interdit cette amélioration, qui rendrait le métro plus attractif et permettrait à des personnes à mobilité légèrement réduite de l'emprunter sans peine. En effet, la loi de 2005 sur le handicap oblige à construire un ascenseur en même temps que tout nouvel escalier mécanique, ce qui n'est pas toujours possible. De plus, depuis 2009, on doit prévoir sur chaque quai accessible deux espaces d'attente sécurisés en cas d'incendie ou d'accident grave. Ce n'est donc pas demain que le métro sera plus accessible, alors que la population vieillit et que l'on incite les usagers à utiliser les transports collectifs. Il faut plaider pour un assouplissement de la loi régissant l'installation d'escaliers mécaniques.

Simone Bigorgne ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

2013 : des améliorations et des inquiétudes

L'année 2012 s'achève en fanfare, avec quatre coupures de ruban pour les élus franciliens : les prolongements des tramways T1 aux Courtilles, T2 au pont de Bezons, T3 à la porte de la Chapelle, ainsi que l'ouverture de la station Front Populaire au nord de la ligne 12 du métro.

Ainsi, les retards et les ratés passent mieux. La station Montrouge sur la ligne 4 n'ouvrira qu'en 2013, il en sera de même pour le T5 Saint-Denis - Sarcelles et le T7 Villejuif - Athis-Mons. Les travaux sur le RER B nord ont pris neuf mois de retard. Mais ce n'est rien à côté de la Tangentielle Nord, dont la réalisation de la première phase Épinay-sur-Seine - Le Bourget est repoussée à fin 2016 au lieu de fin 2014. Pour ce qui est de la réalisation complète du projet, qui doit raccorder Sartrouville à Noisy-le-Sec, c'est le grand flou : on parle d'importants surcoûts et les financements sont loin d'être acquis. Le Grand Paris Express viendrait-il parasiter ce tram-train, qui pourtant, lui, fait l'unanimité ?

En 2013, les Franciliens vont devoir prendre position, lors d'enquêtes publiques, sur le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), sur le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et sur la Ligne Rouge Sud du Grand Paris Express, entre Noisy-Champs et Pont-de-Sèvres. Comme les maîtres d'ouvrage rechignent à corriger les projets, il est nécessaire que les usagers s'expriment en nombre.

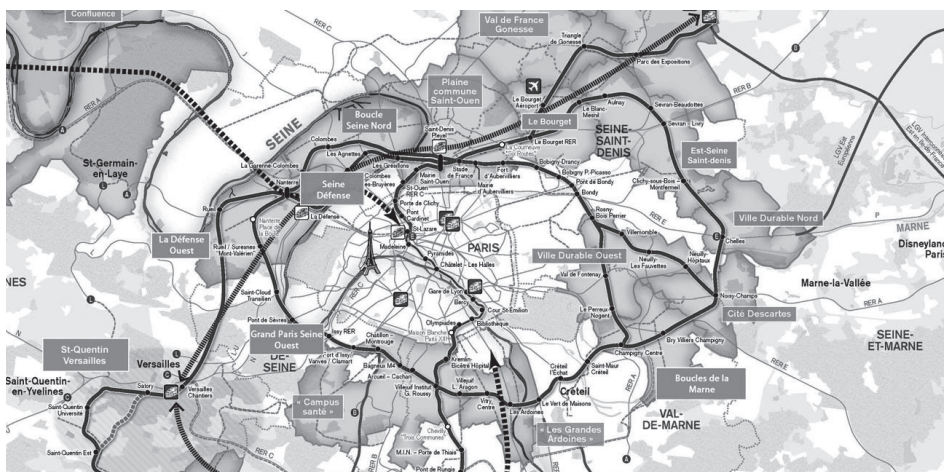
Pour que 2013 soit une bonne année pour les usagers, il faut que les retards soient réduits, que l'accessibilité aux réseaux et l'information s'améliorent, que le matériel ferroviaire soit entretenu et suffisant, que les bus disposent de couloirs libérés, autrement dit que la qualité de service valorise plus qu'aujourd'hui les transports publics comme recours tant proclamés contre la pollution.

Pour cela il faut trouver de nouveaux financements pour la rénovation et l'achat de matériels : rames pour les RER A et B, nouveaux trams pour le T5 et le T7, trains Franciliens, flotte de bus. Les coûts de fonctionnement augmentent également, mais dans le même temps le nombre d'usagers continue sa progression. Depuis des années, la FNAUT et le Groupement des Autorités Responsables de Transport demandent au gouvernement qu'il fasse voter par le parlement le droit pour ces autorités de recueillir les amendes de stationnement, et que cet argent aille intégralement aux transports collectifs.

Rappelons qu'un dialogue de qualité entre élus, transporteurs, personnels et usagers est une condition pour que les voyages quotidiens soient plus supportables, voire agréables... Bonne année et bons voyages à tous !

Simone Bigorgne ■

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 2013



Les contrats de développement territorial (carte extraite du dossier SDRIF)

L'AUT a pu observer la relativité des effets des SDRIF antérieurs et mesurer les écarts de réalisation des projets d'urbanisation et de transport qui y figurent. Elle prend acte de l'importance accordée par le SDRIF 2013 aux questions de mobilité, d'accessibilité de la Région et de logistique. Sans illusion sur la portée du SDRIF en tant qu'instrument de programmation, elle lui reconnaît un rôle d'orientation sur un horizon à long terme. A ce titre, elle a fait connaître aux rédacteurs du SDRIF son avis sur les orientations réglementaires et les modalités de mise en œuvre exposées dans la première version de celui-ci. Nous présentons ici une synthèse de notre contribution.

Des ambitions à préciser et à compléter

Si nous soutenons pleinement l'idée que, dans la partie urbanisée de la région, outre la mobilisation sur les transports en commun, il est nécessaire de réduire la place de la voiture au profit des autres modes, le projet appelle néanmoins plusieurs observations de notre part.

L'accessibilité des PMR aux TC franciliens n'est pas évoquée. Or, le programme minimal du schéma directeur d'accessibilité des gares sera loin d'être terminé à l'échéance légale de 2015. Quant à l'égalité territoriale, objectif central du SDRIF de 2008, elle semble passer au second rang, comme si le Grand Paris Express ne laissait plus de ressources pour les lignes de 2^e niveau. L'AUT souhaite qu'elle revienne au premier rang, en insistant sur les besoins en grande couronne.

Maillage et hiérarchisation des lignes sont les deux qualités essentielles d'un réseau de TC. Le projet distingue un réseau structurant composé de toutes les lignes sur fer, et un réseau de proximité assurant le rabattement sur les gares et une desserte fine des bassins de vie. Cette

distinction est réductrice : d'une part, il y a de plus en plus de continuité entre les catégories trains, RER, métros, tram-trains, tramways, BHNS ou bus ; d'autre part, c'est la synergie entre ces deux réseaux qui rendra les Franciliens moins dépendants de la voiture, avec des objectifs bien sûr différenciés selon l'éloignement et la densité des territoires. L'amélioration du réseau existant passe autant par une meilleure attractivité de celui de proximité que par la modernisation et la désaturation des RER, même si les opérations ont moins de visibilité budgétaire et politique.

« Favoriser l'ouverture de l'Île-de-France aux hommes comme aux marchandises » est un objectif essentiel. Développer la desserte de la région par les TGV et organiser l'armature logistique par la multimodalité des plateformes sont deux idées dont nous soulignons la pertinence tout en recommandant une vue plus réaliste. Le transport aérien doit être maîtrisé, notamment par un plafonnement des mouvements y compris à Roissy. En revanche, le réseau ferré doit être développé, car un vrai renforcement de l'accessibilité de la Région passe par lui et il permettra de réduire le ●●●

trafic national et européen des aéroports. Mais c'est une erreur de croire que seule la grande vitesse peut concurrencer le transport aérien. Ce qui compte, c'est la durée de parcours point à point et non pas la vitesse maximale des trains.

Pour l'AUT, la rocade TGV envisagée devrait, pour acquérir plus de pertinence, être empruntée à la fois par des TGV et d'autres trains et mailler, en zone agglomérée, les lignes TGV non seulement avec le réseau francilien, mais aussi avec toutes les autres grandes lignes et radiales, tout en offrant des services régionaux à bonne vitesse. Vu le nombre d'arrêts et la densité du voisinage, cette rocade ne peut pas être une véritable LGV. L'AUT propose donc de la dénommer plutôt « rocade des grandes lignes ». Une région métropole aussi grande n'a pas assez de gares TGV et ne peut pas être desservie exclusivement par son centre. Paris fait moins de 20% de la population, mais ses gares accueillent plus de 80% des voyageurs entrant dans la région ou la quittant. Les TER desservant Paris peuvent marquer un ou plusieurs arrêts dans la région. L'AUT et sa fédération nationale la FNAUT en concluent que le principe d'une deuxième gare francilienne sur toutes les grandes lignes (TGV, intercitys, TER) doit être acté dans le SDRIF.

L'AUT regrette que le fret ne fasse pas l'objet du même acte de foi dans le rail que les voyageurs. Partant du constat que la route assure aujourd'hui 90% du trafic, le texte conclut qu'un certain nombre de travaux routiers, tels le prolongement de l'A104 au nord-ouest, sont cruciaux. Ce n'est pas notre avis. Nous prôtons une logistique davantage assise sur le rail et sur des relais multimodaux en zone centrale dense, où on constate une disparition des fonctions logistiques, plutôt que sur d'immenses plateformes. Il faut préserver les sites portuaires, les gares marchandises désaffectées et les embranchements ferroviaires, pas seulement en grande couronne, et développer des sillons fret. Le trajet terminal du fret a besoin de petits ports dans Paris et la proche banlieue. Evitons de développer des zones logistiques plus lointaines, type Sogaris à Rungis et Garonor à Aulnay, qui font concurrence aux installations centrales au prix d'un trafic routier accru.

Un règlement timide et mal ciblé

Le fascicule « Orientations réglementaires du SDRIF de 2013 » est le plus important, car lui seul contient les dispositions opposables aux autres documents d'urbanisme. Elle sont cependant timides, probablement en raison du principe d'indépendance des collectivités locales.

Seul l'Etat peut imposer des normes aux communes et à leurs groupements. Pour cette raison le SDRIF sera couvert par un décret en Conseil d'Etat.

La dualité GPE/réseau ferré existant est ingérable dans un document à longue durée de vie comme le SDRIF, et est source de distorsion dans les choix budgétaires à court terme. Il faut privilégier les projets qui rendent le meilleur service aux usagers ou à l'activité économique dans une enveloppe globale. L'AUT demande que le GPE ne soit pas survalorisé par rapport aux projets de RFF et du STIF (Eole, tangentielle).

Les aménagements de voirie en faveur des TC sont à prescrire en fonction des trafics observés plutôt que des trafics étudiés, sans exclure des anticipations raisonnables. Les itinéraires pour modes actifs exigent des prescriptions distinctes, allant au-delà de la simple orientation. Il faut aux marcheurs des cheminements confortables, sans détours exagérés et d'ambiance agréable. Il faut aux cyclistes une continuité des itinéraires sécurisés, des normes en matière de parking et des bornes de recharge électrique.

La nécessaire massification des flux du rail exige des sites de regroupement, situés près des grands axes et bien reliés à des sites de taille moyenne. De nouvelles plateformes comme le port d'Achères sont peut-être nécessaires à la logistique du BTP et au développement du trafic de conteneurs, mais pour compléter le réseau logistique pas pour le concentrer. L'AUT souhaite que le SDRIF limite le projet du port d'Achères à moins de 150 ha et encourage en parallèle à développer le trafic conteneur (fluvial et non routier !) des ports de Limay et de Gennevilliers. Aujourd'hui ce dernier traite presque deux fois plus de conteneurs livrés ou réexpédiés par la route que par le fleuve... Réhabiliter la gare de triage d'Achères est une des conditions de la légitimité du port d'Achères et est aussi un atout essentiel pour le développement du petit fret rail dans l'agglomération centrale (qui pourrait se faire par tram-train ou tramway en fin de service et la nuit).

L'AUT souhaite une plus grande mixité fonctionnelle autour des gares : il faut encourager la création d'emplois et pas seulement de logements, sans toutefois que les gares nouvelles concentrent en leur sein commerces et loisirs au détriment des pôles existants. Elle souhaite aussi plus d'ambition en matière de mobilité durable : la densification autour des gares ne prend tout son sens qu'en décourageant l'usage de la voiture et en facilitant la marche et le vélo. Il convient de différer l'ouverture de nouvelles surfaces commerciales tant que n'est pas mis

en service un TC adapté.

Une mise en œuvre trop précise

Le troisième fascicule, « Mise en œuvre du projet de SDRIF 2013 », décrit les moyens dont le SDRIF disposera pour réaliser son projet. Comme les transports bénéficient de nombreux moyens de programmation spécifique, il est surprenant que le SDRIF prenne la forme d'un nouvel outil de programmation. L'AUT souhaite que le SDRIF s'en tienne aux orientations à donner aux documents de programmation à venir.

L'AUT relève avec satisfaction que les associations n'ont pas été oubliées dans le dispositif d'évaluation et suggère simplement une consolidation. En revanche, s'agissant des outils réglementaires et contractuels pour l'exécution du SDRIF, l'AUT regrette que les rédacteurs n'aient pas jugé utile de rétablir la place des associations dans des dispositifs qui de plus en plus les excluent des procédures de préparation des décisions d'aménagement.

Les associations ont toujours eu du mal à défendre leur place dans les procédures traditionnelles (SCOT, PLU, PDU, déclaration d'utilité publique), malgré les dispositions légales en vigueur. Mais le recours de plus en plus fréquent à des outils contractuels (contrats bilatéraux Etat-Région ou Région-Département, contrat multipartenaires de développement territorial) a eu un effet plus radical : rien n'y oblige à accorder une place aux associations, et les élus en ont profité pour les tenir à l'écart. Les associations agréées pour l'environnement ou la défense des consommateurs attendent du SDRIF des mesures correctives telles que :

- les consulter sur tous les projets de contrat soumis à la signature de la Région et leur répondre de façon motivée,
- refuser les formules contractuelles dérogeant aux dispositions légales protégeant le droit de participer,
- soutenir leur participation aux structures collaboratives (ateliers de Création Urbaine, réseaux d'opérateurs de l'ingénierie territoriale, etc.).

Structurer les acteurs, évaluer avec rigueur, partager la connaissance sont les trois axes retenus pour suivre l'exécution du SDRIF. La place des associations serait mieux assurée si on les invitait systématiquement dans les observatoires, ce qui est nécessaire à la transparence des travaux et au développement de leur expertise, si on faisait appel à leurs experts dans les comités techniques et si on organisait des formations à leur intention.

Daniel Mouranche ■



courrier

Témoignage d'une usagère trempée

Le toit de la station Epinay-Villetaneuse fuit depuis des années. Quand il pleut, c'est le déluge. L'eau coule sur les bancs, les quais, les escaliers. La SNCF a mis des filets, au cas où le toit s'effondrerait, mais c'est tout. J'ai déposé maintes plaintes sur le cahier des réclamations, rien ne bouge.

Pascale D.

Une situation perturbée exige une meilleure information

Il est insupportable, et ce depuis de trop nombreuses semaines, d'emprunter l'autobus 95 au terminus de la Porte de Vanves. Le lieu de départ est sans cesse fluctuant en raison des travaux de restructuration en cours, ce qui oblige à des chemins variés et chaotiques, car aucun panneau de signalisation ou affiche n'est apposé pour aider à atteindre l'endroit espéré, entre palissades, tranchées, trottoirs défoncés, franchissement de voies de circulation. (...) Les chauffeurs des autres lignes présentes sur le site (58 et 191), comme les employés du bureau RATP de la Porte de Vanves, ne sont pas en mesure de fournir la moindre information fiable. (...) Autre remarque en relation avec ces travaux : les autobus de la ligne 58 en direction du Lycée Michelet à Vanves sont détournés à partir de la station Jean-Moulin par le boulevard Brune, avec un arrêt de remplacement Porte Didot. Or très rares sont les annonces de cette modification de parcours faites par les chauffeurs. Ce lieu d'arrêt à la Porte Didot est très variable et n'est matérialisé par aucun panneau (...).

Anne-Marie A.

Une intermodalité non favorisée

Je me permets, une nième fois, de vous signaler qu'il m'est encore arrivé la même déconvenue que trop souvent : arrivant avec le train en gare de Saint-Michel-sur-Orge à 17h06, j'ai eu à nouveau le plaisir de voir partir votre bus de 17h05 (55.002B, n°574), à peine le pied posé sur le quai. Je conçois parfaitement que «l'heure c'est l'heure», mais il est toujours aussi désagréable de voir partir le bus au moment où vous arrivez, surtout quand vous savez qu'il attend patiemment (inutilement ?) depuis de longues minutes et qu'il est déjà en retard.

copie d'un courriel envoyé au transporteur Daniel Meyer par Philippe A.

La publicité encombrante

J'aimerais savoir ce que vous pensez des écrans publicitaires de plus en plus nombreux dans le transport parisien. Cela me fatigue d'être sans arrêt interpellé par ces publicités. Avez-vous des revendications à ce sujet ?

Antonin M.

RER B : LES ASSOCIATIONS RESTENT MOBILISÉES.

A l'initiative du comité d'usagers du RER B en vallée de Chevreuse (COURB), une réunion s'est tenue à Saint-Rémy le 15 novembre en présence de représentants de la RATP, de la SNCF, du STIF et de RFF, mais aussi de nombreux élus locaux. Même si la régularité s'améliore un peu en moyenne d'après la RATP, la situation reste très pénible pour les usagers. Les exploitants ont confirmé qu'ils travaillent sur un centre de commandement unique (CCU) de la ligne B, qui serait opérationnel en juin 2013, peu avant la nouvelle desserte sur voies dédiées au nord. Auparavant, les rames de réserve d'exploitation seront mises en place. Parallèlement les études pour le schéma directeur RER B sud se poursuivent avant une approbation par le STIF au printemps prochain. Des perspectives d'évolution existent donc, mais les associations restent vigilantes car de nombreux espoirs ont été déçus par le passé.

MATÉRIEL ROULANT SNCF : UNE SITUATION TRÈS PRÉOCCUPANTE.

Début 2012, nous avons écrit à la Directrice générale de Transilien SNCF pour lui faire part de notre inquiétude à propos du manque de trains sur la plupart des lignes dont elle a la charge. Début octobre, la SNCF présentait au STIF un projet de plan matériel roulant Transilien à l'horizon 2020. Ce document reconnaît enfin un manque important de trains et propose d'acheter près de 100 trains Francilien à partir de 2016 (en plus de la tranche ferme de 172 trains en cours de livraison). Problème : la SNCF reconnaît elle-même que ce matériel ne convient pas pour les RER ni pour les lignes les plus chargées de grande couronne. C'est surtout d'un matériel capacitaire en places assises de type Z2N dont on manque. Le STIF, appuyé par les associations, a convaincu la SNCF de racheter les 6 Z2N qui circulaient dans la région Nord-Pas-de-Calais. Elles seront disponibles en 2014 après rénovation. C'est une première étape, mais elle est loin de couvrir les besoins, notamment pour renforcer les dessertes. L'AUT a rencontré le STIF à ce sujet. Nous avons fait un constat commun de la nécessité d'un plan ma-

tiériel roulant plus ambitieux avec des réponses plus diversifiées, car un même type de matériel ne peut répondre aux besoins des différentes lignes. Or, mis à part le RER A (qui sera entièrement équipé en MI2N et MI09) et la ligne H (entièrement équipée en Francilien sauf Creil-Pontoise), toutes les lignes de la région sont concernées par un besoin de renforcement ou de remplacement du matériel roulant dans les 10 ans qui viennent. Nous y reviendrons dans un prochain bulletin.

L'AUT AUDITIONNÉE SUR L'INSÉCURITÉ.

Le jeudi 8 novembre, Gilles Durand a été auditionné par le Comité de suivi et d'évaluation de la politique de prévention et de sécurité dans les transports, présidé par Jean Lafont, conseiller régional, président de la commission Politique de la ville et Sécurité, et Laurence Selin, attachée territoriale, chargée de mission auprès des présidents de commissions. Il y a été principalement question des incivilités dans les transports, sujet sensible où une amélioration radicale est le souhait d'une majorité d'usagers. Quant à l'insécurité, Gilles Durand a rappelé que dans le cadre de l'opération Témoins de Ligne RATP, cette notion était quasiment absente et que c'est davantage le sentiment d'insécurité qui est responsable des ressentis anxiogènes de la part de certains voyageurs. Une présence humaine accrue et disponible, en ligne ou dans les stations, est un vrai gage d'apaisement.

Visites et voyages 2013

Depuis quelques années, l'AUT propose à ses adhérents de découvrir les transports d'ici et d'ailleurs. Pour l'année qui vient, nous avons retenu le programme suivant :

- une visite du port de Gennevilliers le samedi 20 avril
- un voyage à Dijon les vendredi 14 et samedi 15 juin
- un voyage à Milan les 11-12-13 octobre.

Un volet culturel complète les visites.

Les détails de ces déplacements ne sont pas encore finalisés, mais d'ores et déjà vous pouvez retenir ces dates.

Tarifs des transports pour 2013 : une hausse excessive et mal répartie

Le STIF a décidé d'une augmentation générale des tarifs de 2,9% en moyenne au 1^{er} janvier prochain. L'AUT déplore cette hausse supérieure à l'inflation.

L'AUT constate que la promesse électorale d'une zone unique du passe Navigo au prix le plus bas est irréaliste dans le contexte actuel, malgré les déclarations lénifiantes de certains élus.

L'AUT apprécie la mise en place du complément de parcours pour les abonnés qui vont ponctuellement au-delà des zones souscrites, demande de longue date des usagers.

En revanche, l'AUT conteste la répartition des efforts demandés aux usagers : les usagers non abonnés, qui ont déjà les tarifs les plus élevés par trajet et n'ont pas de remboursement employeur, vont subir les plus fortes hausses. Ainsi les carnets de tickets bus, métro ou tram vont augmenter de 4,7%, tandis que les billets origine-destination du réseau ferré vont atteindre des sommets, par exemple 14,60 € pour un aller-retour Paris - Les Mureaux !

Enfin, l'AUT est très préoccupée par le risque d'une hausse de 3% de la TVA sur les titres de transport en 2014, qui provoquerait une flambée des tarifs encore supérieure à celle de 2013. Elle demande au gouvernement de renoncer à cette mesure.

ça roule...

RD7 AU KREMLIN-BICÊTRE ET RD5 À IVRY : DU MIEUX POUR LES BUS.

Deux anciens projets de requalification de voirie dans le Val-de-Marne aboutissent en cette fin d'année : d'une part sur la RD5 (ex-RN305), le site propre bidirectionnel de la ligne 183 est désormais continu dans la traversée d'Ivry. Il est accompagné d'une piste cyclable (sauf sur un court tronçon où la largeur est trop faible car l'expropriation d'un vieil immeuble n'a pas abouti). D'autre part sur la RD7 (ex-RN7) au Kremlin-Bicêtre, le réaménagement a permis d'élargir les trottoirs et d'implanter un couloir bus + vélo dans le sens vers Paris qui facilitera la circulation de quatre lignes de bus (47, 131, 185 et 186). Le fait que ce couloir soit clairement séparé des voies de circulation et du stationnement fait espérer un meilleur respect que pour celui qui existait auparavant.

LE TRAMWAY T2 AU PONT DE BEZONS.

Il y est arrivé avec un certain retard, le 19 novembre 2012, mais c'est un retard raisonnable si on le compare à celui de la Tangentielle Nord ! Ce tramway offre une relation rapide et régulière entre le pont de Bezons et La Défense, permet de nouvelles relations directes et est d'un accès facile aux personnes à mobilité réduite. La restructuration du réseau de bus accompagnant l'arrivée du T2 offre de nouvelles possibilités (par exemple une liaison gare d'Argenteuil – gare de Houilles), elle atténue l'effet de coupure des limites communales encore très sensibles dans l'ancien réseau et d'une manière générale améliore l'effet de maillage. Mais ces aspects positifs ne vont pas sans quelques inconvénients (et là on frôle le « ça cale... ») :

- rupture de charge bus-tram au pont de Bezons,
- anciennes liaisons directes fragmentées : par exemple, porte de Champerret – Grand Cerf à Bezons (ex-bus 163) et centre de Colombes – Sartrouville exigent désormais deux changements,
- desserte de proximité moins bien assurée (arrêts moins nombreux sur le tramway).

Le très probable succès du T2 ne doit pas faire oublier certains points faibles du réseau, comme l'amplitude horaire de desserte de nombreuses lignes de bus plus réduite que celle du T2 et des lignes SNCF.

ça cale...

ENCORE DES RETARDS ET SURCOÛTS POUR LE PÔLE MULTIMODAL DE NOISY-LE-GRAND MONT D'EST.

Sujet à de multiples dépassements et modifications de programme, ce pôle qui remplacera une gare routière sinistre et procurera enfin une véritable accessibilité à la gare RER, devrait finalement ouvrir ses portes au printemps prochain. Si l'AUT apprécie la qualité et l'esthétique du projet proposé, elle regrette les années de retard, les analyses incomplètes et les nombreuses modifications qu'imposent des réglementations de plus en plus draconiennes... à se demander si il ne deviendra pas un jour proche quasi impossible de construire des locaux recevant du public !

TRANSILIEN : SITE INTERNET PEU CONVIVIAL.

La présentation a récemment été modifiée, sans avantage visible pour l'utilisateur. Il faut par exemple deviner que pour avoir un horaire autre que celui d'aujourd'hui ou de demain, on doit cliquer sur « recherche avancée ». Et si on cherche une fiche horaire, il faut connaître la lettre de la ligne : or qui la connaît, sinon les habitués... qui n'ont pas besoin de faire appel à ce site ! Il faut alors revenir à la page d'accueil où on trouve, en très petits caractères, une rubrique « trouver votre ligne » indiquant les lignes qui desservent votre gare. S'il y en a plusieurs, comment savoir quelle est la bonne ? L'ancienne présentation regroupait les lignes par gare terminus dans Paris, et un menu déroulant donnant pour chaque ligne les gares terminus livrait directement accès à la fiche. C'était bien plus rapide, car quand vous avez obtenu la précieuse lettre, vous n'êtes pas encore au bout de vos peines. A l'ouverture de la rubrique « fiches horaires », celles-ci n'apparaissent pas encore à l'écran : vous devez utiliser l'ascenseur jusque tout en bas, après être passé par diverses infos, pour trouver enfin la fiche que vous cherchiez. Simple, non ? Bref, c'est changer la présentation pour le plaisir de changer... et pour le déplaisir de l'usager. La convivialité, déjà pas fameuse, a encore baissé. Et pourquoi les fiches apparaissent-elles par défaut dans une taille qui les rend illisibles ?

MESSAGES PRÉ-ENREGISTRÉS INCONGRUS SUR LE RER D.

Principalement en cas de travaux, des messages erronés portant sur une modification de desserte sont diffusés dans les trains. Un soir dans un ZUCO, une véritable panique s'est emparée de certaines personnes quand un message a annoncé que la mission était directe entre Villeneuve-Saint-Georges et Melun. Dans un autre ZUCO vers Melun, après la diffusion de l'annonce qu'on allait vers Juvisy (terminus) avec service de bus jusqu'à Corbeil, de nombreux passagers sont descendus à Maisons-Alfort. Ce ne sont là que deux exemples. Les conducteurs n'ont aucune prise sur ces messages et ne sont informés de leur diffusion que si un passager le leur signale ; ils font alors un message en direct de mise au point.

Le tramway en Ile-de-France : retour gagnant !

1992 : mise en service de la première section du T1. 1995 : sortie de la brochure manifeste de l'AUT « Demain le Tramway à Paris » ! Fin 2012, ouverture de trois nouvelles extensions de lignes (T1 aux Courtilles, T2 au pont de Bezons et T3 à la porte de La Chapelle), et bientôt 8 lignes de tramway opérationnelles en Ile-de-France ! D'autres encore sont prévues à plus long terme.

L'AUT ne peut que s'en réjouir, car le tramway, s'il ne répond certes pas à tous les besoins de déplacements urbains, dispose de nombreux atouts. Il est très accessible puisque son plancher est de plain-pied avec le quai. Cette disposition prend chaque jour plus d'importance avec le vieillissement de la population.

Il marque aussi le paysage urbain. Non seulement, il contribue, quoique chèrement, à la requalification urbaine, mais surtout il affirme par sa présence la place du transport collectif en ville et procure une meilleure lisibilité de l'offre.

Si les infrastructures, les matériels roulants et le service assuré sont de qualité en Ile-de-France, l'AUT s'étonne cependant de quelques spécificités des lignes de la région. Le réseau s'étoffe, les lignes se croisent ou se rejoignent, mais chacune dispose de son matériel roulant, de son gabarit, de son mode de roulement fer ou pneu et de son propre atelier.

Est-ce un optimum économique ? L'exemple de réseaux étrangers intégrés et normalisés montre une souplesse d'exploitation et une mutualisation des rames qui paraît plus rationnelle ! L'exemple du réseau de Prague est intéressant : les tramways y sont rapides et fréquents, ils circulent même la nuit et toutes les lignes sont interconnectées. Le réseau comporte un grand nombre d'aiguillages télécommandés par le wattman. Les troncs communs empruntés par 2 à 4 lignes permettent une multiplicité de destinations. Quant au réseau de Dresde, il y a un ou plusieurs raccordements à tous les croisements de lignes.

Une contrepartie de la circulation du tramway en surface est qu'il doit partager la voirie avec la voiture. La voie en site propre procure une bonne vitesse commerciale, qui peut se dégrader si la coordination des feux tricolores aux croisements n'est pas parfaite. Et l'accoutumance des automobilistes franciliens aux tramways paraît un peu difficile. De premiers embouteillages à proximité de l'échangeur de l'autoroute A86 à Colombes semblent montrer que le croisement des voies par les flux automobiles n'est pas optimal. Or, ils ont immédiatement des conséquences sur la bonne régularité de la circulation des tramways sur toute la ligne T2.

Puissent les bonnes pratiques européennes - interconnexion des lignes, mutualisation du matériel, infrastructures moins lourdement bétonnées - inspirer nos élus et exploitants et qu'il en résulte de nouvelles lignes attractives sillonnant la région !

Yves Boutry ■

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex