

Incidents électriques

Parmi les nombreuses faiblesses du réseau ferroviaire francilien, celles liées aux installations électriques sont très préoccupantes car, si elles ne sont pas la cause majoritaire des incidents liés à l'infrastructure, elles ont des impacts très forts pendant plusieurs heures, notamment la fameuse « chute de caténaire ».

Ainsi sur le RER C, des dizaines de milliers d'usagers se rappellent de la journée catastrophique du 27 juin 2011 où ils s'étaient retrouvés bloqués par une température supérieure à 30°, suite à l'affaissement de la caténaire à plusieurs endroits. Cet « épisode » a abouti à un diagnostic global des installations électriques de la ligne C, qui « découvre » qu'une bonne partie de celles-ci datent de l'électrification dans les années 1930 et qu'il faut procéder rapidement à leur remplacement, à commencer par Brétigny - Austerlitz. Cela pose la question du financement et des modalités de réalisation, sachant que cela nécessitera sûrement des interruptions de trafic.

Plus récemment, la paralysie du RER B le 15 janvier dernier à cause d'une caténaire « fondue », faisant suite à de nombreux autres problèmes électriques, met sérieusement en doute la fiabilité des installations.

Une autre problématique est celle du manque de puissance électrique sur plusieurs sections de ligne RER ou Transilien. Cela contraint les conducteurs à limiter leur accélération lorsqu'ils quittent une gare pour éviter d'appeler trop de courant. La construction de sous-stations électriques supplémentaires est donc nécessaire pour tirer profit des matériels roulants modernes et ainsi diminuer les temps de parcours ou au moins permettre de rattraper de petits retards. Certains projets se sont concrétisés mais c'est souvent laborieux (plus de 10 ans pour construire la sous-station de Jouy-en-Josas sur le RER C !) et RFF accuse un retard important de réalisation alors même que des crédits du STIF sont disponibles.

S'y ajoute le manque de préchauffage des trains l'hiver qui fait grelotter les usagers. En effet dans de nombreux sites de garage de bout de ligne, soit la puissance électrique n'est pas suffisante, soit l'épaisseur de la caténaire est trop faible. RFF et SNCF Transilien se renvoient la responsabilité de résoudre ce problème depuis des années...

On voit bien que la création prochaine du gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU) réunissant RFF et SNCF Infra, qui fait l'objet d'une préfiguration en Ile-de-France, doit répondre à de fortes attentes. Des décisions concrètes rapides sont indispensables, notamment dans ce domaine des installations électriques qui a été trop négligé jusqu'ici.

Marc Pélissier ■

Candidat(e)s à la mairie de Paris : nos demandes et leurs réponses



Photo : Marc Debrincat

La section parisienne de l'AUT-FNAUT Île-de-France a adressé aux deux principales candidates déclarées à la mairie de Paris ainsi qu'au candidat EELV ses « demandes pour l'amélioration de la qualité des déplacements ». Elle a été reçue successivement par Nathalie Kosciusko-Morizet, par Julien Bargeton, membre de l'équipe de campagne d'Anne Hidalgo et maire adjoint chargé des transports (nous avons été reçus par la candidate en juin), enfin par Christophe Najdovski, candidat EELV. Nous détaillons ici nos demandes et les réponses reçues.

Transports collectifs

Notre constat : Il faut, bien sûr, rénover progressivement la flotte de bus pour la rendre non polluante (véhicules électriques, au gaz ou hybrides : carburant diesel norme euro 6 + traction électrique). Mais ce n'est pas là l'essentiel : les bus contribuent de manière marginale à la pollution. Et ils pollueront d'autant moins qu'ils seront moins gênés par la circulation générale.

Le programme « Mobilien », qui était censé améliorer les performances de 17 lignes de bus à forte fréquentation, est loin d'avoir atteint ses objectifs : la priorité qui leur est donnée sur la voirie est tout à fait insuffisante, et les couloirs réservés sont mal respectés.

L'offre en transport collectif doit être renforcée, en utilisant des infrastructures et des modes modernes insuffisamment exploités (Petite Ceinture, tramway, ...).

Nos propositions :

- Pour les bus « Mobilien » et autres, tendre vers une priorité et une séparation de la circulation générale tout le long de leur parcours. Améliorer leur visibilité en réassociant les trajets aller et retour. Réorganiser certains pôles d'échange (comme l'a proposé l'AUT dans un document récent).

- « Sanctuariser » les couloirs réservés comme les trottoirs. Il faut pour cela redéfinir les missions de la police de la circulation : elle ne doit plus seulement être employée de manière statique à faire « rouler les autos » et à contrôler le stationnement payant. Son rôle essentiel doit être de faire respecter les règles d'usage de la voirie, par des agents mobiles visibles et très présents responsables d'un secteur.

- Réutiliser des tronçons de la Petite Ceinture ferroviaire pour le service voyageurs et le fret urbain.

- Boucler le tramway sur les boulevards des Maréchaux. Mettre à l'étude d'autres liaisons, par exemple un « tramway des gares » reliant entre elles les grandes gares de Paris.

- Sciemment, nous n'avons pas parlé du métro, celui-ci relevant essentiellement de la politique régionale.

Leurs réponses (nous désignons ci-après les candidats par leurs initiales : NKM, AH, CN). Aucun des trois candidats n'a émis d'idée particulière sur l'amélioration de la régularité des bus parisiens (NKM ne précise pas si sa « police de quartier » à vocation sécuritaire aura aussi à cœur de faire respecter les règles d'usage de la voirie). Les deux candidates n'évoquent les bus qu'à travers leurs nuisances, l'une comme l'autre entendant « éradiquer le diesel ».

●●● Candidat(e)s à la mairie de Paris

AH et CN veulent prolonger le tramway sur les Maréchaux, la première prévoyant en plus de créer des liaisons rapides de surface entre les gares, le second militant pour une liaison tramway est-ouest utilisant les quais hauts rive droite.

Aucun, trois fois hélas, n'envisage de réutilisation ferroviaire même partielle de la Petite Ceinture.

Autres modes motorisés

Notre constat : parmi les victimes des mauvaises conditions de circulation figurent ceux qui ont vraiment besoin de la voiture pour leur travail : artisans, commerçants, livreurs, urgences.

La voiture à moteur thermique crée en ville les pollutions que l'on sait, aux conséquences sanitaires graves. La voiture électrique en crée d'autres (consommation d'électricité, fabrication et recyclage) et à nombre de personnes transportées égal, elle accapare autant d'espace. Quel que soit le mode de motorisation, la reconquête de la ville au profit des modes doux et des transports collectifs passe par la réduction de la place accordée aux modes individuels motorisés autres qu'utilitaires.

Les taxis jouent mal leur rôle de complément naturel aux transports collectifs : plusieurs enquêtes menées auprès des visiteurs des grandes agglomérations ont révélé que le service de taxis parisien figurait parmi les plus mal notés.

Nos propositions :

- Limiter les possibilités de transit des modes individuels motorisés à travers la capitale.

- Imposer le 30 km/h comme règle générale (50 km/h sur les grands axes).

- Améliorer la visibilité et l'accessibilité des taxis, renforcer leur priorité sur la circulation générale (ce qui fera baisser leur coût). Leur procurer une voie réservée sur le périphérique et les sorties de Paris.

- Pour les livraisons, mettre à profit plus qu'aujourd'hui le fluvial et le réseau ferré. Créer un réseau d'« espaces logistiques urbains » pour le dépôt des marchandises, la livraison finale dans les quartiers étant réalisée par des véhicules légers non polluants.

Leurs réponses : dans la lettre qu'elle nous a adressée le 20 décembre, NKM dénonce « la politique idéologique » menée par l'équipe municipale actuelle « contre les automobilistes (...) Tous les Parisiens, qu'ils soient piétons, usagers des transports collectifs, cyclistes, automobilistes ou riverains, en sont les victimes (...) Paris est aujourd'hui une ville totalement congestionnée et les Parisiens

sont les premières victimes des embouteillages et de la pollution créés par l'équipe sortante. Le nombre de jours où l'air était de mauvaise qualité a plus que doublé en deux mandats, et l'exposition aux particules a réduit de près de 6 mois l'espérance de vie des Parisiens ». AH répond entre autres à ces attaques que NKM a été la « ministre du diesel ».

Les mesures préconisées par NKM ne vont pas dans le sens d'une dissuasion de la voiture, bien au contraire : doublement du nombre de places de stationnement disponibles (en récupérant des places de parking privées), retour à 80 km/h de la vitesse maximum sur le périphérique, signalisation revue pour rendre la circulation « plus fluide ».

Les trois entendent encourager les véhicules électriques – AH va même jusqu'à les autoriser sur les couloirs bus, ce que nous n'approuvons pas –, ainsi que l'autopartage et le covoiturage. AH comme CN généraliseront la limitation à 30 km/h en dehors du réseau d'avenues et de boulevards. Tous vont dans le sens de nos propositions pour les livraisons. Seule AH évoque les taxis, en prônant un « service métropolitain » amélioré.

Piétons et cyclistes

Notre constat : les dangers et désagréments de la circulation n'incitent pas à la marche, même pour des déplacements de moins d'un kilomètre. Beaucoup craignent d'utiliser la bicyclette, quand il faut cohabiter avec une circulation ressentie comme agressive.

Quand l'espace est colonisé par la voiture, l'impératif de sécurité oblige souvent à emmener l'enfant à l'école en voiture, ce qui le maintient dans la culture automobile et ne l'aide pas à se comporter de manière autonome et à « apprendre » la ville.

Paris a eu de belles places : la plupart ont été réduites à n'être plus que des carrefours. De nombreuses villes européennes et même françaises ont su reconquérir leurs places. Paris a un grand retard à rattraper dans ce domaine.

Nos propositions

- Multiplier les espaces piétons. Réhabiliter les places : Concorde, Bastille, Étoile, Denfert, 18 juin..., à l'exemple de République. Réaménager les abords des gares.

- Généraliser les double sens cyclables, le tourne-à-droite autorisé aux cyclistes au feu rouge (le piéton restant prioritaire), les sas cyclistes aux carrefours à feux. Multiplier les stationnements vélos, les renforcer aux grandes gares et pôles d'échanges.

- Établir un programme de sécurisation de quartiers entiers autour des écoles (parcours piétons-cyclistes, ilotiers...).

- Favoriser le tourisme « actif » : inciter à découvrir Paris autrement qu'en autocar, créer des emplois d'accompagnateur de groupe faisant découvrir la ville à pied, à vélo, en transports collectifs.

Leurs réponses : les trois candidats s'engagent à multiplier les espaces piétons et les aménagements verts, en affichant des programmes ambitieux (NKM veut couvrir tout le périphérique, pas moins). Le verdissement de la Petite Ceinture fait partie du menu : les rails ne servent plus pour se déplacer, mais pour réchauffer les papillons.

Réhabiliter les places emblématiques ? C'est oui pour AH et CN, qui citent tous deux Nation et Bastille. AH ajoute Montparnasse, Denfert-Rochereau, la place du Panthéon et les portes de Paris, CN la place de la Concorde.

Le vélo ? NKM lui voit essentiellement un usage ludique, en lui affectant la Petite Ceinture, les quais rive gauche, les canaux, les bois et quelques axes verts. AH et CN lui confèrent au contraire un rôle essentiel dans les déplacements : la première vise un doublement des pistes cyclables sur la voirie ainsi qu'une extension des stations Vélib' et de la signalétique cycliste ; le second veut multiplier par 5 l'investissement en faveur du vélo, créer des pistes cyclables sécurisées sur les grands axes et faciliter la traversée cyclable des places et portes.

Pas de réponse en ce qui concerne la sécurisation de quartiers autour des écoles ; CN veut toutefois multiplier les dispositifs du type « la rue aux enfants ».

Conclusion

Le paragraphe que nous avons mis en introduction à nos « demandes » nous servira ici de conclusion : le souci de protéger la santé des Parisiens, l'amélioration de la qualité de vie dans la ville, le respect de l'engagement pris par notre pays d'agir en vue de laisser à nos enfants une planète vivable, nous créent l'obligation de favoriser l'usage des modes de déplacement les mieux adaptés à la ville et les plus à même de réduire la pollution : marche, bicyclette, transports collectifs. De nombreuses villes en Europe en ont pris conscience : Paris doit montrer l'exemple.

Puisse la prochaine mairesse (puisque'il est probable que c'en sera une) mettre tout son cœur pour qu'il en soit ainsi.

Jean Macheras ■



courrier

Le bruit des trains, un problème quotidien

Nous sommes plusieurs riverains de la ligne La Défense à Saint-Cloud au niveau de la gare de Puteaux à avoir constaté depuis peu une nuisance sonore accrue. (...) Il me semble que deux causes en sont responsables : une fréquence accrue des trains et une vitesse supérieure à celle adoptée par le passé par les trains qui ne s'arrêtent pas dans cette gare, mais aussi au démarrage de ceux qui s'arrêtent. La nuit le phénomène est bien sûr amplifié (...). Pouvez-vous me dire si la législation ne prévoit pas de tenir compte des riverains en ralentissant au passage des gares ? (...) Merci de défendre les usagers (vous avez fort à faire), mais aussi les riverains.

Nathalie J.

Pour une égalité d'accès au service public ferroviaire

La Cour des Comptes dénonce dans son rapport SNCF 2014 les facilités offertes aux salariés, aux retraités et à leur famille au sens large. Au mieux, gratuité à 100%, au pire, réduction de 90%. Fin 2011, un million de personnes en bénéficiaient, dont seulement 15% de cheminots en activité. (...) Ce commentaire de la Cour des Comptes doit interpeller l'AUT, association d'usagers : « Le grand nombre parmi les bénéficiaires de personnes dont les liens avec le chemin de fer sont pour le moins ténus pose un problème d'égalité d'accès au service public ferroviaire » (...). Ce sont au total de 50 à 100 M€ par an selon la Cour des Comptes qui sont accaparés par des privilégiés, au détriment d'investissements d'équipement ou de rénovation dont bénéficieraient tous les usagers. S'il n'est pas question de remettre en cause des avantages bénéficiant à des salariés actifs, son extension à 800 000 autres personnes devrait faire réagir l'AUT.

Louis C.

Métro 14 : sortie boulevard Haussmann

Les usagers qui arrivent à la station St-Lazare de cette ligne et qui veulent sortir boulevard Haussmann sont obligés de changer vers la ligne 9 et de marcher tout le long du quai de la station St-Augustin pour sortir à l'autre bout. Aux heures de pointe, des centaines de personnes font ce chemin (...). Peu après le prolongement de la ligne à St-Lazare, j'avais demandé à la RATP s'il était prévu de créer une sortie sur le boulevard Haussmann. On m'avait répondu qu'il existait bien une emprise à cet effet dans le mur du couloir reliant les 2 lignes, mais que pour des raisons budgétaires, la sortie prévue n'avait pas été réalisée. Au moment où débutent les travaux de prolongement de la ligne 14 vers St-Ouen, amenant ainsi un nombre accru de voyageurs, il me semble opportun de relancer ce sujet auprès de la RATP.

Patrick L.

LETTRE AU MAIRE DE SCEAUX

Prétextant la dégradation rapide de la chaussée, l'inconfort croissant ressenti par les riverains et les vibrations pouvant causer des altérations aux bâtiments qu'entraîne la circulation journalière de plus de 400 bus (des lignes 194, 294 et 395), le maire a pris un arrêté municipal interdisant définitivement, depuis le 1^{er} octobre dernier, leur passage rue de la Gare entre la rue Jules Guesde et la place de la Gare. Le parcours de ces bus n'est pas allongé, mais cette décision dégrade fortement les conditions de correspondance de milliers d'usagers à la gare de Robinson et met en cause leur sécurité en les obligeant à traverser cinq voies routières fréquentées pour attendre leur bus sur un trottoir étroit et sans abri. L'AUT a donc écrit au maire de Sceaux pour l'inviter à revenir sur sa décision, au moins dans l'attente de la réalisation de la gare routière prévue à l'ouest du RER, dont notre association regrette la lenteur de sa mise en œuvre par la RATP. La dégradation localisée de la chaussée ne nous semble pas une raison suffisante pour interdire définitivement les bus rue de la Gare. Il existe des centaines de rues comme celle-ci en Ile-de-France qui sont empruntées par des bus standards.

LETTRE AU STIF

L'AUT s'est adressée au STIF à propos des problèmes de la ligne Albatrans 91-05 qui relie la gare de Massy-Palaiseau à celle d'Evry-Courcouronnes. Aux

heures de pointe, les cars de cette ligne qui empruntent la Francilienne (N104) se retrouvent englués dans les embouteillages et les temps d'attente et de parcours deviennent prohibitifs. Par ailleurs, un certain nombre de bus sont surchargés, y compris en heures creuses. Ces liaisons par autoroute ne pouvant pas accepter de voyageurs debout, certaines personnes sont laissées à l'arrêt. Dans ces conditions, l'AUT a demandé au STIF d'étudier la faisabilité d'un site propre entre Les Ulis et Evry par la Francilienne et, à plus court terme, d'envisager un renforcement de l'offre (deux liaisons par heure en heures creuses au lieu d'une ; une liaison toutes les 10 minutes à la pointe du soir).

Le STIF nous répond que les services de l'Etat étudient actuellement avec lui la possibilité d'aménager la voirie afin de faciliter la circulation des bus express sur des liaisons autoroutières très congestionnées où circulent de nombreux bus, comme c'est le cas sur la N104 aux abords d'Evry.

Les résultats de cette étude devraient être disponibles dans les prochains mois. A plus court terme, l'entreprise Albatrans a déjà saisi les services du STIF à propos des difficultés d'exploitation qu'elle rencontrait (allongement des temps de parcours, surcharges). Sur la base des éléments d'information que doit fournir l'opérateur, le STIF organisera une réunion entre celui-ci et les partenaires locaux pour étudier les possibilités d'amélioration du service dans les meilleurs délais.

Tramways : vers une saturation généralisée ?

Au mois de janvier, l'AUT est intervenue dans plusieurs médias (Le Parisien, France Bleue 107.1 et France IdF) au sujet de la saturation grandissante des lignes de tramway : sur le T1, la situation n'est pas nouvelle mais s'est aggravée depuis le prolongement à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles. Sur le T2, le prolongement au Pont de Bezons a lui aussi aggravé les surcharges, en particulier autour de La Défense, d'autant que la régularité s'est dégradée. La récente décision du STIF d'acheter 6 rames supplémentaires, qui seront en service fin 2015, va dans le bon sens mais ne suffira pas. Sur les boulevards des Maréchaux parisiens, le T3a est en limite de capacité dans sa partie ouverte en 2006, notamment dans le XIV^{ème} arrondissement. Encore plus inquiétant, le tout récent T5 entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles, doté d'un matériel sur pneu, étroit et peu capacitair (125 places théoriques par rame), est lui aussi déjà au bord de l'explosion. Certes, le STIF a décidé assez vite de renforts en heures creuses et le week-end. Mais pour donner de l'air aux heures de pointe, il faudra soit racheter des rames Translohr, soit rallonger celles existantes, ce qui ne sera pas immédiat, d'autant que la décision n'est pas prise. Si les trams T3b, T4 et T7 n'inspirent pas trop d'inquiétude pour le moment, ce n'est pas le cas du futur T6 Châtillon-Vélizy - Viroflay, dont la section de surface doit enfin ouvrir à la fin de cette année. Cette ligne de tramway sur pneu, dont les prévisions de trafic calculées il y a 10 ans faisaient état de 82 000 voyageurs/jour, risque fort d'être elle aussi saturée dès son ouverture. Il n'y aura pas de marge de manœuvre puisque les rames ne pourront pas être allongées et que l'intervalle aux heures de pointe sera proche du minimum possible (4 minutes). On le sait, mais là encore manque la ressource pour augmenter le parc en commande. Globalement, pour que les tramways franciliens restent un mode de transport apprécié des usagers, il faut en augmenter la capacité tout de suite, partout où c'est possible, notamment en améliorant sa vitesse commerciale par une priorité aux feux plus efficace, renforcée par la présence d'agents de police aux principaux carrefours si besoin. Il faut aussi dégager la ressource pour étoffer des parcs calculés trop justes.

ça roule...

... TOUJOURS VITE POUR LA LIGNE 15

SUD ? Le 2 février, la commission d'enquête rendait ses conclusions sur cette première opération du métro automatique Grand Paris Express : 33 km de souterrain, 16 gares et 6 milliards. Sur les 700 avis reçus, plus d'un sur deux visait le tracé ou le positionnement des gares. Verrouillés par un décret du 24 août 2011, ils étaient pour la première fois soumis à l'avis du public. La commission a préféré refermer la boîte de Pandore : « après un examen attentif... le tracé arrêté et donc les terrains retenus paraissent les moins contraignants ». Tant pis pour la qualité de desserte. L'AUT a toutefois la satisfaction de voir soutenus un plus grand usage du réseau ferré pour l'évacuation des déblais à Clamart, et surtout l'amélioration des accès et des correspondances. Dans sa synthèse, la commission en fait l'objet de 4 de ses 12 recommandations et juge même utile d'en saisir le STIF.

POURSUIVRE DU PLAN BUS EN 2014. On avait pu craindre que le plan de renforcement de l'offre bus soit réduit cette année, mais le STIF a finalement maintenu le budget prévu, environ 40 M€ par an. Parmi les lignes RATP déjà renforcées ou sur le point de l'être, on peut citer la ligne 105 (Porte des Lilas - Pavillons-sous-Bois) en heures creuses, le soir et le week-end ; la ligne 258 (La Défense - Saint-Germain-en-Laye), où l'offre a été augmentée en heures de pointe, la ligne 301 (Bobigny Pablo Picasso - Val-de-Fontenay RER), pour laquelle le temps d'attente théorique est réduit à 10 min (contre 15 min auparavant) de 8h à 20h du lundi au vendredi, ou encore la ligne 122 (Bagnolet Gallieni - Val-de-Fontenay RER), dont la fréquence est portée à 6 min en pointes et à 10 min en soirée (contre 20 antérieurement). La plupart de ces lignes offrent plusieurs correspondances avec des modes lourds (métro, RER) et leur renforcement répond à une demande des habitants et des associations locales formulée depuis de nombreuses années. Est prévue en juin la création d'un service de soirée et du dimanche sur la ligne 56 (Porte de Clignancourt - Château de Vincennes). Les lignes du réseau OPTILE sont concernées aussi : des renforts sont programmés sur le réseau SITUS (Haut Val-de-Marne), sur la ligne 1 du réseau R'Bus à Argenteuil, sur la ligne Express Mantes - La Défense par l'A14 ou encore sur la ligne DM5 qui relie la gare de Juvisy à Fleury-Mérogis.

ça cale...

CRAPAUDS PROVIDENTIELS. Parmi les sources de retard de la Tangentielle Nord, qui n'en a vraiment pas manqué, il en est une qui vaut la peine d'être rapportée, même si le problème est à présent résolu : une tranchée creusée, à hauteur du parc de La Cour-

neuve, en vue de détecter d'éventuels explosifs datant de la guerre, avait été trouvée tout à fait à son goût par une colonie de crapauds, et pas n'importe lesquels : une espèce protégée qu'il était exclu de zigouiller sans autre forme de procès. Les travaux ont donc été arrêtés jusqu'à ce qu'on leur ait trouvé un autre logis à leur convenance ! Oserions-nous suggérer que d'aucuns ont dû voir avec soulagement l'arrivée de ces petites bêtes, car elle leur offrait une justification de retard indépendante de leur volonté... Signalements notamment que le matériel roulant n'a toujours pas été commandé...

GARE ROUTIÈRE « VÉLIZY 2 T6 » : FEU ORANGE POUR L'INTERMODALITÉ ?

La gare routière Vélizy 2 est l'une des deux, avec Clamart-Georges Pompidou, qui sont aménagées en liaison avec le tramway T6. Créée *ex nihilo* sur un terrain situé à l'entrée de la Zone d'Emplois de Vélizy, à l'ouest de la station de tramway, elle devrait en toute logique être conçue de façon à optimiser les correspondances entre celui-ci et les bus des différents exploitants et à faciliter l'accès tant pour les clients du centre commercial que pour les salariés des entreprises proches. A quelques mois de la mise en service, on découvre un aménagement qui s'annonce peu performant : les itinéraires d'accès des bus sont complexes, ce qui devrait rendre les temps de passage de certaines lignes en gare routière très longs ; les conditions ayant changé depuis l'avant-projet, il a fallu à l'été 2013 ajouter tant bien que mal un accès au sud qui n'était pas prévu au départ ; il n'est pas exclu que les bus se gênent les uns les autres à l'intérieur de la gare ; les cheminements piétons paraissent d'ores et déjà sous-dimensionnés au regard du trafic attendu et il y a plusieurs centaines de mètres à franchir, avec des traversées de chaussées, pour atteindre le centre commercial ; pour de nombreuses entreprises et pour les habitants de Meudon La Forêt, particulièrement pénalisés, la distance à la gare routière est telle que l'emprunt d'un bus supplémentaire sera dans certains cas pratiquement obligatoire. En résumé, ce qui devait faciliter l'intermodalité est devenu un obstacle dont il faut s'accommoder pour bâtir le schéma de restructuration des lignes de bus.

PONCTUALITÉ EN BERNE. En 2013, la ponctualité des Transiliens et des RER s'est dégradée sur neuf lignes sur treize. La situation est particulièrement difficile pour les utilisateurs des lignes A, B, D, J et L, où le taux de ponctualité est en retrait de près de dix points par rapport aux objectifs fixés par contrat par le STIF. Quant à la ligne K (Paris - Crépy-en-Valois), si elle fait partie des rares à voir sa régularité s'améliorer, elle reste la moins ponctuelle de tout le réseau, avec à peine 80,6 % de régularité. Quelques éléments positifs quand même : ainsi, la ligne H où ne circulent que les trains Francilien, récents et désormais fiables, dépasse l'objectif de ponctualité (94,4 %), et le bilan est également plutôt bon sur le métro, à l'exception des lignes 4 et 13.

Médiation «plus»

La FNAUT fait partie des associations agréées de consommateurs. À ce titre, elle est signataire des protocoles de médiation avec la SNCF, d'une part, et la RATP, d'autre part, établis dans le but de régler les litiges opposant les usagers au transporteur. L'instance de médiation de la RATP a été créée en 1990. La règle générale est que l'usager ne peut faire appel au médiateur qu'après avoir essuyé un refus de la part du service clientèle de l'opérateur. Avant 2006, le protocole avec la RATP lui imposait aussi de passer par une association de consommateurs - en l'occurrence la FNAUT. Un premier avenant a été adopté depuis : l'usager peut saisir directement le médiateur, toujours bien sûr après refus du service clientèle. Il est toutefois encouragé à prendre contact avec nous, surtout si son dossier est complexe, car la FNAUT dispose toujours d'une personne spécialisée dans les litiges. Si même avec l'aide de la FNAUT il n'obtient pas gain de cause auprès du médiateur et s'il est sûr de son bon droit, il peut toujours avoir recours au tribunal de proximité.

Le 21 janvier 2014, les associations ont signé un nouvel avenant au protocole qui élargit le périmètre de la médiation aux filiales de la «Zone Île-de-France» du groupe RATP. Celles-ci sont au nombre de 9, implantées dans l'ouest parisien :

- TVM (Transports de la ville de Mantes-la-Jolie),
- CTLMI (Mantes-la-Jolie interurbain),
- STILE (Les Mureaux interurbain),
- SQYBUS (Trappes urbain),
- MOBICITÉ (Trappes interurbain),
- Cars Perrier (Trappes urbain),
- GEOBUS (Génicourt interurbain, dans le Val d'Oise),
- TIMBUS (navettes Magny-en-Vexin),
- OVS (Orlyval, Wissous).

Le traitement des litiges avec ces filiales est exactement le même : en première instance, l'usager doit impérativement s'adresser au service clientèle de son opérateur de transport - par exemple TVM à Mantes - avant de faire appel en deuxième ressort au médiateur de la RATP si son dossier est refusé.

Il s'agit là d'une avancée très appréciable. Toutefois, la majorité des usagers de la grande couronne ne bénéficient pas encore de la médiation, à savoir tous ceux qui sont transportés dans les bus et cars du réseau OPTILE. Il nous reste à faire pression auprès des responsables de ce réseau pour qu'ils mettent en place une procédure analogue.

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

Passage de témoin

Après neuf ans de présidence de l'association, je passe le relais à Marc Pélissier que vous connaissez tous. Quel bilan peut-on tirer à la fois pour les transports collectifs et pour l'AUT de cette quasi-décennie ?

Rappelez-vous : en 2005, la gestion de leurs transports par les Régions ne s'appliquait pas chez nous. Le STIF d'alors, c'était majoritairement l'État. Il a fallu une grande manifestation, à laquelle l'AUT et Circule ont participé, pour aboutir en mars 2006 à l'organisation que nous connaissons aujourd'hui. À partir de cette date, des investissements importants ont eu lieu, mais que de temps perdu !

2005, c'est aussi la loi sur le handicap, avec un objectif : rendre le transport accessible à tous en 2015 (sauf pour le ferroviaire). L'AUT a participé à la préparation du Schéma d'accessibilité voté en 2008. Mais on sait que la France ne respectera pas ses engagements.

Jusqu'en décembre 2006, seul le tramway T1 circulait entre Saint-Denis et Bobigny. À la fin de cette année, la région comptera 8 lignes, dont 6 sur fer, mais le réseau sera peu maillé. L'AUT s'est impliquée depuis vingt ans dans la promotion des tramways sur fer, tout en prônant la réouverture de la Petite ceinture ferroviaire au trafic.

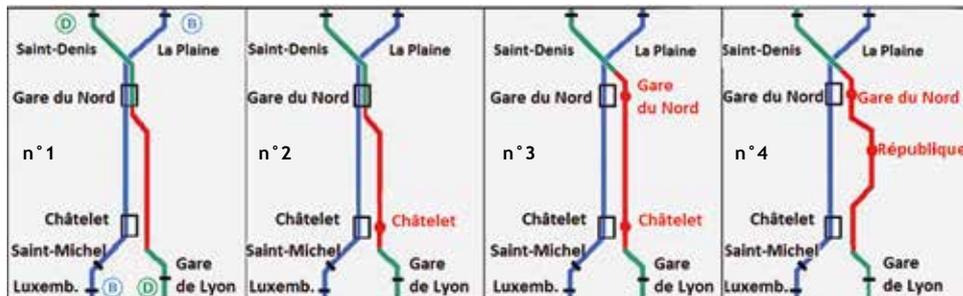
La fréquentation des transports augmentant plus rapidement que les accroissements de capacité, leur saturation impose des mesures radicales. « L'Île-de-France est la priorité des priorités », a dit le président de la SNCF. Pourtant on attend toujours la réalisation de la tangentielle nord Sartrouville - Noisy-le-Sec qui était inscrite au Schéma directeur de 1994 ! Toujours selon la SNCF, la tangentielle doit procurer « un maximum de mobilité à un moindre coût » et doit « mailler efficacement le réseau régional ». Les « trains légers » circuleront seulement entre Épinay et Le Bourget en juillet 2017, mais la suite aux calendes !

Le Grand Paris Express sera en chantier à cette date, en particulier la ligne 15 sud. Le Plan de mobilisation pour la rénovation du parc existant, qui est la priorité pour l'AUT, est en partie sauvé, bien que le financement des prolongements de ligne ne soit pas assuré. Nous comptons beaucoup sur l'affichage associatif dans les gares du RER, qui doit s'étendre à l'ensemble du réseau ferré. Nous le réclamions depuis le siècle dernier : l'Assemblée nationale nous a reconnu ce droit il y a deux ans. L'opération Témoins de ligne STIF-AUT-RATP initiée en 2000 constitue un complément indispensable qu'il faut encore amplifier.

L'AUT, ce n'est pas qu'une présidente ou un président. C'est toute une équipe de bénévoles qui travaillent, épaulés par deux permanents très motivés.

Simone Bigorgne ■

Doublage du tunnel Châtelet - Gare du Nord Un projet à sauver



Les quatre scénarios de déviation du RER D proposés par RFF au STIF en 2013

C'est en 1995, avec le percement du tunnel du RER D entre Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles, que le tronçon Châtelet-Les Halles - Gare du Nord a pris sa configuration actuelle de tronc commun aux deux lignes de RER B et D.

Avec 900 000 voyageurs par jour, le RER B est la deuxième ligne la plus fréquentée d'Île-de-France, tandis que le RER D, avec 550 000 voyageurs journaliers constitue la troisième ligne du réseau francilien en termes de fréquentation. Avec 32 trains par sens (20 RER B et 12 RER D) à l'heure de pointe, le tunnel Châtelet-Les Halles - Gare du Nord est ainsi devenu l'un des tunnels ferroviaires les plus chargés du monde.

Dès le début des années 2000, il est apparu que l'objectif de 32 trains à l'heure ne pouvait être atteint en l'état actuel des infrastructures et qu'il était a fortiori exclu d'augmenter le nombre de trains alors que la progression du trafic le justifierait.

L'exploitation de ce tunnel a atteint ses limites et constitue un point dur du réseau francilien. Il est, en partie, à l'origine d'une dégradation importante de la régularité des deux lignes B et D. Il est donc apparu nécessaire de créer une nouvelle infrastructure entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord pour augmenter la capacité de ce tronçon.

d'euros (conditions économiques 2012). La principale difficulté se situe dans le raccordement du tunnel bitube à la station existante de Châtelet-Les Halles. En effet, la RATP a estimé que les travaux de construction de cet ouvrage d'art nécessiteraient une neutralisation des RER B et D pour une durée qui restait à préciser.

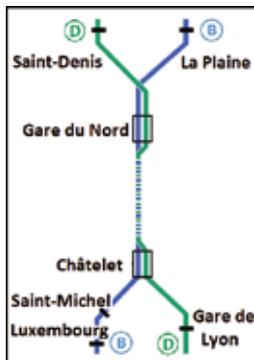


Schéma n° 1 : en pointillés, le tronc commun aux RER B et D

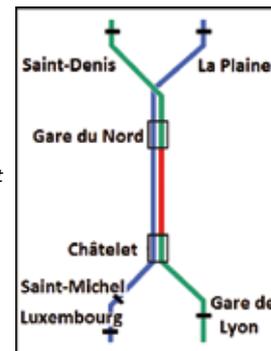


Schéma n° 2 : en rouge, doublement du tunnel existant

L'étude menée en 2003 par la RATP a permis d'explorer une première solution : le passage de deux à quatre voies du tronc commun entre Châtelet et Gare du Nord en doublant le tunnel existant par un second tunnel bitube.

Cette solution est apparue techniquement réalisable malgré des difficultés techniques non négligeables. Son coût est estimé à un peu moins de 700 millions

Après de longues années de sommeil, l'accord Etat / Région sur le Grand Paris en janvier 2011 a entériné la relance des études de faisabilité. C'est pourquoi le STIF a demandé à RFF d'explorer une autre solution qui permettrait de soulager le tronc commun. L'étude remise au STIF en 2013 propose la déviation du RER D entre Gare de Lyon et Gare du Nord impliquant l'abandon de la desserte de la gare actuelle de Châtelet-Les Halles par celui-ci et la construction de nouvelles gares souterraines dédiées au RER D.

Cette solution se décline en quatre scénarios (voir ci-dessus : en rouge, déviation du RER D et nouvelles gares souterraines).

●●● Doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord

Ces quatre scénarios permettent tous de résoudre le problème de saturation du tronçon Châtelet-Les Halles – Gare du Nord.

Cependant, la solution 1 qui supprime toute desserte de la station Châtelet-Les Halles par le RER D et dégrade donc fortement le service de cette ligne ne peut être retenue. Par contre, la solution 4 qui propose une desserte du quartier de la République et qui permet d'assurer un maillage avec les cinq lignes de métro qui y passent apparaît particulièrement séduisante. Elle pourrait en sus contribuer à désengorger la gare de Châtelet-Les Halles.

Ces quatre scénarios présentent cependant tous un inconvénient majeur : leur coût s'échelonne de **deux milliards à plus de quatre milliards d'euros** ! Etant donné les autres urgences en matière de transport francilien et en l'état actuel des finances publiques, il est peu probable que ces propositions trouvent un financement dans un délai raisonnable, quel que soit le scénario retenu.

Il est donc nécessaire de reconsidérer le projet RATP de 2003 qui préconisait plus modestement de doubler le tunnel existant par un second tunnel bitube et de réexaminer les raisons qui l'ont momentanément écarté.

Proposition de phasage du nouveau tunnel

L'étude exploratoire a mis en évidence que la difficulté principale réside dans la construction des raccordements du nouveau tunnel bitube à la gare actuelle de Châtelet-Les Halles. L'interruption du service des RER B et D qui en résultait avait semblé rédhibitoire pour les décideurs.

Cependant, il nous semble qu'une étude plus précise pourrait permettre de dégager une solution acceptable pour les usagers. C'est pourquoi nous proposons que soit étudiée une solution basée sur le **phasage** de la construction des deux nouveaux tubes :

- **1ère phase** : construction du tube est (sens « descendant » de Gare du Nord vers Châtelet-Les Halles) et mise en service de la nouvelle voie descendante ;

- **2ème phase, si nécessaire** : construction du tube ouest (sens « montant » de Châtelet-Les Halles vers Gare du Nord) et mise en service de la nouvelle voie montante.

Première phase : le tube est

Le point le plus délicat concerne la construction de l'ouvrage de raccordement du tube est, destiné à la voie descendante à la station Châtelet-Les Halles. Ce chantier nécessite, selon l'étude exploratoire de 2003, la neutralisation des voies d'entrée des RER B et D dans la station Châtelet (voir schéma n°3).

Sous réserve de validation par les services techniques compétents, il semble cependant possible de dévier les trains en amont de ce chantier, puis de les réorienter vers la voie 3 pour les RER D et la voie 1B pour le RER B, après mise en place d'une communication (voir schéma n°4).

Cette disposition permettrait la construction de l'ouvrage de raccordement de la nouvelle voie descendante sans perturbation majeure du service des RER B et D.

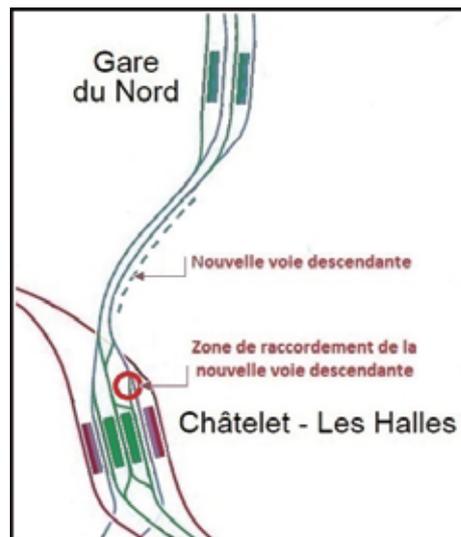


Schéma n° 3 : neutralisation des voies d'entrée à Châtelet des RER B et D.

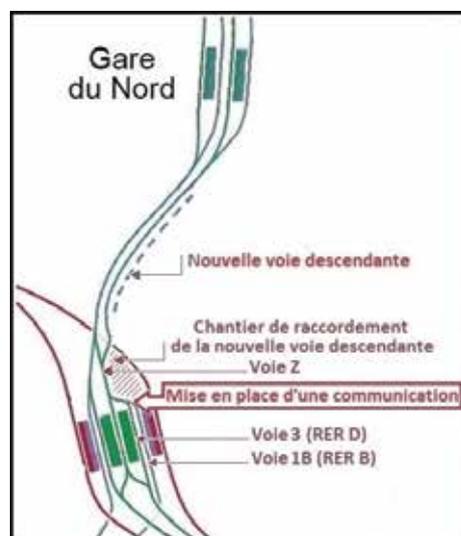


Schéma n° 4 : déviation des RER B et D hors du chantier de raccordement de la nouvelle voie descendante.

Après mise en service de la nouvelle voie descendante, **les opérateurs disposeraient de trois voies entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord**, au lieu de deux.

L'actuelle voie descendante deviendrait alors **voie centrale** et pourrait être banalisée, éventuellement en lien avec la mise en place d'un système de pilotage automatique.

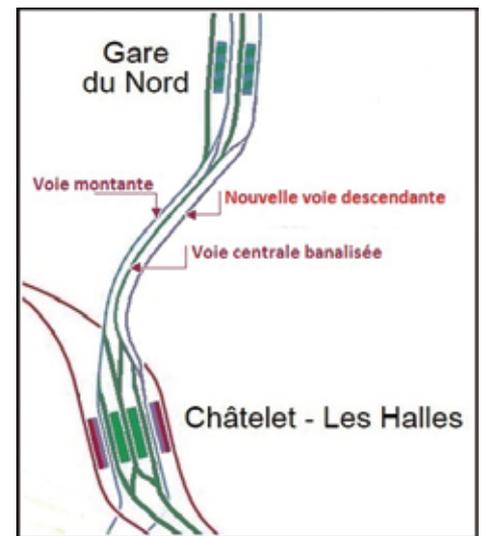


Schéma n° 5 : mise à trois voies du tronc commun.

Sans attendre le passage de deux à quatre voies du tronc commun, sa mise à trois voies procurerait une augmentation de capacité substantielle pour un coût raisonnable estimé à 350 / 400 millions d'Euros (conditions économiques 2012).

Cette augmentation de capacité serait-elle suffisante pour résoudre définitivement le problème de saturation de ce secteur et rendre inutile la construction du tube ouest ? Seule une étude détaillée pourra le déterminer.

Seconde phase : le tube ouest

Ici aussi, le point le plus délicat concerne la construction de l'ouvrage de raccordement de la nouvelle voie montante avec la gare de Châtelet-Les Halles. La difficulté semble plus grande que pour le tube est, du fait de la proximité du tunnel de la ligne A. Cette configuration des lieux oblige à tenir compte de l'impact du chantier du tube ouest sur l'exploitation de cette ligne, ce qui n'était pas le cas pour le tube est.

En l'absence d'éléments suffisamment précis, nous ignorons si une solution identique à celle suggérée pour le tube est serait possible. Cependant, il nous paraît nécessaire en première approche de déterminer si la mise à trois voies du tronçon commun serait suffisante pour résorber les problèmes de saturation du tronçon Châtelet-Les Halles – Gare du Nord.

Bernard Gobitz ■



courrier

Pistes cyclables et aménagement des places

(...) L'aménagement de la place de la République présente nombre de défauts majeurs et de risques potentiels :

- absence de contrastes de couleur (tout est gris) ou de texture dans les zones de circulation des autobus, taxis et deux-roues, de sorte que des personnes déficientes visuelles ou simplement distraites ne savent pas qu'elles s'y trouvent ;
- disparition de tout repère pour les aveugles et leur chien-guide, comme les bandes blanches de traversée piétonne (...);
- existence de marches en plein milieu de la place, source de risque pour les personnes déficientes visuelles ou vieillissantes, en l'absence de bandes podotactiles ou de toute autre signalétique contrastée (...);
- vélos autorisés sur l'ensemble de la place, insécurisant les piétons, y compris les enfants dont les parents pourraient croire qu'ils sont dans un endroit sûr.

La Mairie de Paris prévoit de reconfigurer sur le même contre-modèle la place de la Bastille (...) alors que l'hôpital des Quinze-Vingts, fréquenté par de nombreux amblyopes et aveugles, est à proximité immédiate.

Il est essentiel que le développement du vélo ne se fasse pas au détriment des piétons, notamment les plus fragiles. Il ne faut pas oublier que la marche est la première des « circulations douces » qu'entendent promouvoir les responsables politiques. J'espère que l'AUT reprendra à son compte ces remarques de bon sens, visant à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie.

Yannick R.

NDLR : l'AUT avait préconisé que la circulation bus + taxis + vélos se fasse sur un site protégé au sud-ouest de la place, ce qui n'empêchait pas de maintenir quatre files de circulation pour les voitures. Cela aurait donné un espace piéton d'un seul tenant, évitant ainsi l'un des problèmes signalés.

Pour les seniors, les transports sont trop chers

Je suis une senior pas vraiment « nécessiteuse » qui se rend à Paris deux à trois fois par semaine en RER+bus. Les tarifs sont insupportables, même en carnets de tickets. Sur le réseau SNCF, j'ai une carte senior, pourquoi pas en région parisienne ? J'habite Champigny-sur-Marne et je paie près de 8 euros par voyage A/R. (...) Plus les tarifs augmentent, moins je circule, et je reste enfermée dans ma banlieue. Je ne vois pas beaucoup de seniors dans les RER... On comprend pourquoi. A quand une baisse générale telle qu'une carte mi-tarif pour les seniors en IDF ? Nous allons en profiter, et la RATP ne perdra pas ses clients !

Hélène C.

COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES

La dernière réunion de la phase II s'est tenue le 18 mars 2014. L'AUT y était comme de coutume représentée. Ensuite viendra la phase III, où les associations ne sont plus invitées. Rappelons que le pôle se compose de trois éléments :

- Gare RER : les circulations cyclistes et piétonnes seront améliorées et sécurisées aux alentours. Le parc à vélos sera étendu sur une partie du parking de la RATP et un second parc de 120 places sera créé au carrefour Aubert-République. Hors travaux relevant du pôle, il existe un projet de nouvelle sortie arrière de la gare (avenue Lamartine).

- Station Bérault : des emplacements vélos sont acquis des deux côtés de l'avenue de Paris, avec une station Vélib au nord, ainsi que le fléchage de la liaison piétonne entre la gare RER et la station Bérault.

- Château de Vincennes : il n'est hélas plus prévu de couloir bus entre l'avenue du Château et la gare d'autobus. Seule demeurera, peu avant le cours des Maréchaux, une « voie de dégagement » réservée aux bus. Ici aussi, les cyclistes s'en tirent le mieux dans la peau de chagrin que devient le pôle. Une liaison cyclable « la plus continue possible » sera assurée dans les deux sens entre le château et le bois par l'avenue de Nogent. Il y aura enfin une traversée piétonne sécurisée à l'est de la gare d'autobus pour les promeneurs venant du bois. Le point dur, c'est cette gare, où la multiplicité des acteurs (RATP, STIF, Armée, ville de Vincennes, ville de Paris) suscite des blocages. La RATP « n'est pas sûre » de pouvoir y rapatrier les deux

lignes (114 et 210) qui terminent actuellement au nord de l'avenue de Nogent, du fait de « contraintes nouvelles » : renforts prévus sur certaines lignes et arrivée prochaine de bus articulés. Autre problème non résolu : les bus sont accessibles aux PMR, mais pas les quais de la gare routière !

Pour conclure, sur bien des points, le pôle fait « pschitt »... Le coût, rien que pour la gare RER et la station Bérault, dépasse déjà les 2 M€. Il n'y a pas encore d'estimation possible pour la station Château de Vincennes, puisque « les études se poursuivent »... mais à l'abri désormais du regard des associations.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AUT

Elle s'est tenue le 12 avril. Le rapport d'activité et le rapport financier ont été approuvés à une large majorité. Simone Bigorgne, qui ne se représentait plus à la présidence, est remplacée par Marc Pélissier. Roland Heilbronner remplace ce dernier en tant que Secrétaire général. Yves Boutry quittant l'Île-de-France, Michel Babut le remplace comme représentant des usagers au Conseil d'administration de la RATP, et devient l'un des vice-présidents de l'AUT. Il rejoint aussi notre Conseil d'administration, de même que Bernard Baur, Yvette Buhr et Jean-Loïc Meudic.

Comme chaque année, une personnalité extérieure était invitée à présenter un exposé devant l'assemblée : il s'agissait cette année du Commandant Isabelle Martinez, de la Police des Transports, qui a abordé le thème de la sécurité dans les transports publics.

Instances régionales de concertation (IRC)

Pour la première fois en 2014, les usagers ont pu être écoutés à propos des investissements dans les six grandes gares parisiennes et les trois gares TGV de grande couronne. L'AUT a en effet participé aux réunions préparatoires des IRC qu'organise la SNCF (Gares & Connexions). L'Etat ou la Région préside et le STIF veille à ce qu'on va lui faire payer.

La rénovation de la gare Saint-Lazare est maintenant terminée. Ensuite, ce sera au tour de Montparnasse, qui devra faire face en 2017 au trafic des prolongements de la LGV Atlantique à Bordeaux et à Rennes. Dans les gros travaux futurs, il y a aussi le rehaussement des quais au titre du Schéma Directeur d'Accessibilité, la réfection des grandes verrières, le doublement du bâtiment-gare de Marne la Vallée ou le passage de 4 à 5 voies à quai à CDG 2 pour accueillir les TER picards. L'essentiel des discussions a porté sur les services, l'accueil, la sécurité ou l'intermodalité. L'AUT a pu renforcer les observations de la Région sur la faible corrélation entre le développement des commerces et le sentiment de sécurité ou de qualité d'accueil, et celles du STIF sur les correspondances médiocres entre Transiliens, métro et bus. Le développement prioritaire de la vidéosurveillance a fait aussi grincer quelques dents : jusqu'à 250 caméras dans chacune des gares parisiennes, dont 50 à Massy TGV pour seulement 40 trains par jour.

La SNCF inscrit ces investissements dans une démarche qualité. Son baromètre est constitué de 50 questions posées chaque semestre à un panel de 200 à 400 usagers de chacune des 9 gares. Sur ses 10 indicateurs, ceux relatifs à l'accueil en situation perturbée et au confort d'attente restent encore à la traîne. Ces réunions ont toutefois montré les limites de l'outil. L'AUT a par exemple relevé qu'il ne tient pas compte de la qualité de l'information délivrée à CDG 2 aux étrangers ni francophones ni anglophones, puisqu'ils ne sont pas interrogés. Même chose pour l'éloignement des toilettes des espaces d'attente, puisqu'il ne pose de question que sur leur propreté. Il semble acquis que la SNCF ne supprimera pas l'indicateur d'intermodalité comme elle prévoyait de le faire. Elle devrait plutôt réviser son mode d'établissement, car la bonne note produite ne reflète pas les nombreuses critiques émises lors de ces 9 réunions. Celles-ci ont aussi fait apparaître une lacune regrettable : les gares RER souterraines (Paris-Austerlitz, Paris-Gare de Lyon et Paris-Nord) restent dans l'ombre. Exclues des Schémas Directeurs des RER, elles ne constituent une priorité ni pour RFF ni pour la SNCF. Les crédits qui leur sont consacrés sont donc réduits à la portion congrue malgré le trafic intense qu'elles supportent.

ça roule...

OU PLUTÔT ÇA ROULERA UN JOUR...

Le Conseil du STIF a approuvé le 5 mars une série de projets : prolongement du RER E à l'ouest, à l'horizon 2020 jusque Nanterre - La Folie et 2022 jusque Mantes ; prolongement du tramway T1 à Asnières Quatre Routes fin 2018 et à Colombes Gabriel Péri (correspondance avec le T2) à l'horizon 2023, et branche Gargan - Montfermeil du T4. Mais les dates annoncées seront-elles respectées ?

RENFORTS D'OFFRE. Sur les lignes 1 et 6 du métro, 44 passages supplémentaires par jour, avec une fréquence de 2 à 3 minutes jusque 21 heures, de 4 minutes jusque 22h30 et de 5 minutes jusqu'à fin de service. Sur la tramway T5, un tramway toutes les 8 minutes le samedi matin et toutes les 6 minutes l'après-midi, toutes les 6 minutes de 11 à 14 heures en semaine. Une prolongation de l'heure de pointe d'une heure le matin et le soir, avec un tramway toutes les 5 minutes de 6h30 à 10h00 et de 15h à 19h. Enfin, lors du changement d'horaire du 15 décembre 2014, des trains supplémentaires circuleront sur les lignes K (un train Crépy - Paris de plus en pointe du matin), P (un train supplémentaire vers Meaux et un autre vers Château-Thierry en fin de pointe du soir) et U (passage à la demi-heure le dimanche et allongement de la période de pointe).

EXTENSION DU DÉZONAGE. Les Navigo mensuels et annuels sont désormais dézonnés aussi pendant les petites vacances scolaires (vacances d'hiver, de Pâques, de Toussaint et de Noël).

NOUVEAUX ACCÈS AU SUD DE LA LIGNE 4. Des travaux connexes à la première phase du prolongement de la ligne 4 du métro au sud, qui a vu l'ouverture de la station Mairie de Montrouge en mars 2013, se sont achevés récemment. Tout d'abord, deux nouveaux accès ont été ouverts au nord de la station Porte d'Orléans. Ils sont équipés d'ascenseurs. De plus, le quai direction nord a pu être élargi du fait de la suppression de la voie de terminus en boucle. Début avril, deux nouveaux accès ont ouvert sur le parvis de l'hôtel de ville à la station Mairie de Montrouge. Souhaitons que cette multiplication des accès, qui facilite les correspondances, soit largement répandue dans les futures gares du Grand Paris Express.

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

ça cale...

PROBLÈME CULTUREL ? A la suite du rapport du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport (BEA-TT) relatif à la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, la SNCF va faire appel à un cabinet d'expertise externe pour compléter sa propre expertise sur les assemblages boulonnés. Le BEA-TT souligne en effet que l'inspection des boulons n'est pas dans la « culture collective » de la SNCF (sic). Ne faudrait-il pas plutôt dire qu'elle n'est **plus** dans la culture de la SNCF ? Il s'agit là non d'un problème technique, mais d'un problème de **management**. Visiblement, les dirigeants sont plus préoccupés de communication, de reporting, de gestion d'équipe, etc... que du métier de base qui est de faire rouler les trains dans les meilleures conditions. C'est peut-être aussi à la direction de la SNCF qu'il y aurait des boulons à resserrer !

COORDINATION, CONNAIS PAS ! Si vous deviez revenir de Paris en fin de soirée du 7 au 11 avril, il fallait vous organiser. En effet, autoroutes et RER s'ignorent superbement pour planifier leurs chantiers. D'une part, du dimanche 6 au vendredi 11 avril, des travaux de maintenance sur les voies ont interrompu la circulation des trains de la ligne C du RER à partir de 22h30 environ, sauf la branche nord au delà de Henri Martin. Des bus de remplacement étaient mis en place. D'autre part, l'autoroute A6 a été fermée dans le sens Paris-Provence de 21h à 5h du lundi 7 au vendredi 11 avril et du lundi 14 au vendredi 18 avril, pour cause de travaux de réfection et d'entretien général. Peut-on rêver qu'un jour des travaux relevant d'organismes différents puissent être mieux coordonnés ?

DÉVIATION CONTROVERSÉE DU BUS 89. Depuis le 1er avril (ce n'est hélas pas un poisson) le bus 89 n'emprunte plus, entre Bibliothèque François Mitterrand et Gare d'Austerlitz, le quai de la Gare et le quai d'Austerlitz, mais parcourt la totalité de l'avenue de France et de l'avenue Mendès France qui la prolonge. La correspondance avec la ligne 6 du métro à Quai de la Gare n'est dès lors plus assurée dans de bonnes conditions, de même que la desserte de la Cité de la Mode et du Design. Les nouveaux arrêts sont mal commodes : il n'y a pas d'abribus et seul un potelet sans nom les indique ! Il n'y a même pas d'arrêt à la BNF dans le sens Porte de France. En outre, le système SIEL n'a pas été désactivé aux anciens arrêts et indique des temps d'attente qui ne correspondent à rien, puisque le bus ne passe plus par là ! Même certains chauffeurs de bus ne sont pas au courant du changement et prennent l'ancien itinéraire ! L'AUT du XIIIe arrondissement demande le rétablissement de l'ancien trajet. Une pétition circule à ce sujet. La RATP plaide quant à elle que le nouveau trajet, plus direct et empruntant des artères moins encombrées, assure gain de temps et régularité.

Encore une situation inacceptable sur le RER B !

Les usagers du RER B se souviendront du 15 janvier 2014 ! De 8h du matin à la fin de service, le trafic a été quasiment paralysé, en particulier dans la partie nord. Cette situation a fait l'objet d'un retour d'expérience demandé par le STIF et présenté aux associations d'usagers.

Les problèmes ont commencé avec la découverte d'un « colis suspect » à bord d'un train à La Courneuve-Aubervilliers à 8h06. Ce train a été vidé et immobilisé dans l'attente des démineurs, qui n'interviendront qu'à 9h40, bien que la brigade de démineurs promise depuis plusieurs années en vue d'une action plus rapide ait enfin été installée à Gare du Nord. Les trains en amont ont donc été bloqués. Entre-temps, à 8h48, une fusion de la caténaire entraînant sa rupture s'est produite au-dessus d'un train bloqué en amont d'Aulnay. Le courant est alors coupé sur la majeure partie de la ligne B Nord. Vers 11h le courant est rétabli sur les voies directes, mais plusieurs trains qui étaient immobilisés sur ces voies ne peuvent repartir car ils n'ont plus de batterie ! Ils ont donc dû être secourus par d'autres trains. Ce n'est que vers 15h30 que les circulations reprendront sur l'axe Mitry mais pas avant 19h30 sur Roissy, avec une desserte réduite.

Cette situation a entraîné l'immobilisation de 20 trains en heure de pointe, soit environ 30 000 personnes. Nombre de ces trains étant arrêtés en pleine voie, les usagers ont dû rejoindre à pied la gare la plus proche et se débrouiller ensuite pour continuer leur trajet, car la SNCF n'a pu mettre en place que 26 bus de substitution, ce qui est dérisoire par rapport au trafic concerné. De nombreux touristes en direction de Roissy ont probablement raté leur avion.

Suite à cette journée catastrophique, le Président du STIF (dont les vœux avaient lieu le soir même...) a dit son mécontentement et le Ministre des transports a commandé un audit pour savoir si l'argent investi dans les travaux RER B Nord+ a été bien employé.

RFF et SNCF disent avoir tiré plusieurs enseignements. La rupture de caténaire s'est produite à un endroit fragile, car un train était arrêté sous un sectionneur à lames d'air. Le point d'arrêt a été déplacé et le sectionneur remplacé par un modèle plus robuste, ainsi qu'en 3 autres points potentiellement critiques de la ligne. Même si l'occurrence d'un tel événement était jugée très faible, il est déplorable que ces mesures, visiblement rapides et peu coûteuses, n'aient pas été prises auparavant.

La communication de la SNCF avec ses différents partenaires sera renforcée. Dans le cas présent, il semble qu'ADP et les compagnies aériennes n'aient pas été informés de la paralysie du RER B !

Ce triste épisode montre une fois de plus la nécessité de créer des installations de retournement pour éviter qu'un blocage en un point donné entraîne l'arrêt complet de toute la ligne. En attendant, il y a fort à craindre que ce type de journée se reproduise...

Marc Pélissier ■

Des investissements retardés ou annulés ?

Les projets d'investissement dans les transports franciliens rentrent dans une zone de turbulence. Depuis 2008, dans la dynamique du plan de mobilisation pour les transports présenté par la Région, de nombreux projets ont été mis à l'étude par le STIF et les maîtres d'ouvrage SNCF/RFF, RATP et collectivités. Beaucoup ont passé l'enquête publique et auront besoin de financements pour entrer en phase travaux d'ici 1 à 2 ans. On peut se féliciter de cette dynamique positive quand on se souvient qu'au début des années 2000, après les chantiers EOLE (RER E) et METEOR (ligne 14), il n'y a eu aucun projet important de travaux faute d'études prêtes « dans les cartons ». Mais cela intervient dans un contexte tendu pour les finances publiques. A des degrés divers, l'Etat, la région et les départements ont des contraintes budgétaires qui pourraient menacer certains projets ou du moins les retarder.

Certes, une ordonnance a confirmé fin juin que la Société du Grand Paris pourra financer, à hauteur de 2 Md€, des projets d'amélioration des RER ou de prolongements de métro. Par ailleurs, un amendement parlementaire propose de réévaluer la taxe de séjour de 2 € par nuitée en Ile-de-France afin de dégager des recettes estimées à 140 M€/an et affectées aux transports. Mais à l'heure où nous écrivons ces lignes, cette disposition est controversée.

Enfin, il existe des engagements à hauteur de 6 Md€ de crédits de paiement pour la période 2013-2017 dans le cadre de la convention particulière Etat-Région signée à l'été 2013, faisant suite aux annonces du « nouveau Grand Paris » du Premier ministre de l'époque.

Mais cette visibilité à 3 ans est insuffisante : la plupart des projets ont un pic de dépenses entre 2017 et 2020. C'est le cas notamment d'EOLE (prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie), qui nécessite 3,3 Md€, et du prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (1,25 Md€). Dans le cas d'EOLE, SNCF et RFF sont prêts à lancer les appels d'offre travaux à l'automne. Mais ils préviennent qu'ils pourraient dissoudre l'équipe projet si des arbitrages ne sont pas rendus rapidement. Il est donc urgent que l'Etat et la Région prennent des engagements financiers au-delà de 2017. C'est l'un des enjeux du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) qui est en discussion et pourrait aboutir cet automne.

S'il n'y a pas un engagement politique fort pour la mise en œuvre du plan de mobilisation, il est à craindre que la plupart des projets subissent, comme par le passé, une régulation budgétaire qui les retardera de plusieurs années, voire une abandon discrète sous prétexte d'études complémentaires.

Marc Pélissier ■

La ville dense : une importante publication de l'OCDE



Photo : Marc Debrincat

L'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Economiques) est parfois qualifiée de « club des pays riches » et a la réputation de promouvoir avant tout une politique économique très libérale. C'est une vision assez simpliste et injuste. L'OCDE effectue depuis longtemps des études sur l'environnement qui sont loin de minimiser les problèmes et elle promeut les énergies renouvelables. Loin de nier le changement climatique, elle coopère avec le GIEC (Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat) et plaide depuis plus de 20 ans pour une fiscalité écologique. Pour l'OCDE, cette fiscalité ne doit pas se traduire par une hausse globale du taux d'imposition car elle serait compensée par une baisse des charges pesant sur le travail : on lutte ainsi à la fois contre la pollution et contre le chômage. En février 2012, l'OCDE a publié un ouvrage remarquable intitulé *Compact City Policies : A Comparative Assessment* (Les politiques de la ville compacte : évaluation comparative). Le rapport est en anglais uniquement : avant la mise en œuvre de restrictions budgétaires, toutes les publications de l'OCDE paraissent à la fois en anglais et en français.

Cet ouvrage prend place dans une série intitulée « Green Growth Studies » (Etudes sur la croissance verte). Il présente notamment une série d'études de cas, dont l'agglomération parisienne, et préconise une densification des villes. Cette mesure pourrait à la fois contribuer à protéger l'environnement et à économiser l'énergie, favoriser une croissance économique plus écologique et améliorer la convivialité et la qualité de la vie : il n'y a donc pas de réelle contradiction entre tous ces objectifs. La densification économise aussi des ressources en sol qui se raréfient, et l'OCDE plaide pour le maintien de terres agricoles à proximité des villes, de manière à encourager la consommation d'aliments produits localement. En quelque sorte, l'OCDE devient « locavore » !

La ville dense, plus favorable aux transports publics et aux modes doux

(marche, vélo), réduit l'usage de la voiture et rend les emplois et services plus accessibles. La durée des trajets diminue, de même que les coûts et les émissions polluantes liés aux transports, à la distribution d'énergie et d'eau et à la collecte des déchets.

L'étude préconise la rénovation de l'habitat existant, le rapprochement des zones d'habitat et d'emploi (notamment en assurant une mixité des fonctions dans les quartiers neufs et anciens), le maintien ou la création d'espaces verts de proximité. En matière de transport aussi, l'étude invite à s'appuyer sur un réaménagement moins coûteux de l'existant. A l'AUT, cette préconisation nous fait immédiatement songer à une certaine voie circulaire délaissée... Enfin, l'OCDE suggère de juguler la congestion automobile par la fiscalité sur les véhicules et les carburants.



●●● La ville dense

N'y a-t-il rien dans tout cela que les associations de défense des transports collectifs et de l'environnement ne puissent approuver ? Pour que l'évolution en ce sens puisse se concrétiser, il faut que soit fixée une orientation politique claire, et que soit assurée une bonne coordination entre les différents niveaux de pouvoir.

L'OCDE évoque aussi la taxation des nouveaux aménagements qui ne respectent pas des exigences minimales de densité. Un tel mécanisme a été proposé en France, mais il est très controversé. Bien sûr parce qu'il s'agirait d'une taxe de plus, mais aussi parce que la densification urbaine a plutôt mauvaise presse chez nous, malgré tous ses avantages si bien relevés par l'OCDE. Les craintes qu'elle suscite ne sont qu'effleurées dans le rapport de l'Organisation, peut-être parce qu'elles sont moins vives dans d'autres pays membres.

Le malentendu que suscite ce concept tient sans doute à ce qu'il fait immédiatement songer aux peu conviviales tours et barres héritées des

années 60. Or ce type d'habitat, aujourd'hui rejeté à juste titre, est faussement dense, car la distance entre les immeubles est bien plus grande qu'entre des immeubles classiques de type haussmannien (immeubles jointifs, de 4 à 7 étages environ). A densité égale, de petits immeubles sont bien plus agréables à vivre, et c'est bien cette forme de densification qu'il convient d'encourager. Ajoutons que la densité favorise le maintien des commerces de proximité, et que la consommation d'énergie pour le chauffage, par habitant, est bien plus faible en appartement que dans une maison isolée.

L'aversion pour la densité a parfois atteint un point tel que l'on voit aujourd'hui des municipalités autoriser, voire imposer, la construction de bâtiments de 2 ou 3 étages seulement, dans des artères urbaines où la plupart des immeubles font 4 ou 5 étages. Non seulement on gaspille un espace précieux, mais c'est inesthétique. Une commune a aussi interdit toute nouvelle construction en cœur d'îlot,

alors que certains îlots sont suffisamment vastes pour que l'immeuble puisse être entouré d'un grand jardin !

Certes, il n'est pas possible de densifier partout, ni toujours de la même manière. Il n'est évidemment pas question de détruire ou de défigurer les quartiers pavillonnaires existants. Un surhaussement ou un agrandissement de certaines maisons de ces quartiers est toutefois envisageable (à condition de veiller à sa qualité esthétique), de même que la construction d'une seconde maison sur quelques terrains très vastes. La densification doit aussi nécessairement s'accompagner d'un renforcement proportionné de la desserte en transports collectifs.

Pour ceux qui seraient résolument allergiques à la vie en appartement, il y a la maison de ville, à deux faces avec jardin à l'arrière, si répandue dans les pays du nord. Ce type d'habitat est moins compact, mais il demeure moins gaspilleur d'énergie et d'espace que le pavillon quatre faces dont, paraît-il, rêverait tout Français...

Jacques Scornaux ■

Etude de cas sur l'Île-de-France

L'OCDE commence par dégager un certain nombre de constats dont beaucoup nous sont familiers :

- Elle met en relief ce qu'elle appelle « l'inertie géographique » de l'agglomération, avec une différence très marquée de densité entre le centre et la périphérie. Cette différence s'est même accrue récemment du fait du fort ralentissement de la construction dans les villes nouvelles.
- L'offre de bureaux s'est redéployée vers l'agglomération centrale, tandis que les activités logistiques continuent à se développer aux limites de la région.
- Dans la Grande Couronne, moins de 8 % des déplacements se font vers Paris, mais ils se développent à l'intérieur de petites zones.
- La région rassemble 19 % de la population du pays, mais ne représente que 15,8 % de la consommation d'énergie et 9 % des émissions de gaz à effet de serre.
- En 2001, les déplacements pour raisons personnelles (loisirs, courses) ont pour la première fois dépassé les déplacements contraints (travail, etc.).
- La mobilité des personnes est étroitement liée à la densité de leur commune : dans les zones très denses, ils parcourent une moyenne de 12 km/jour, contre plus de 30 km dans les zones peu denses, où la dépendance à l'égard de la voiture est beaucoup plus grande.
- La part du budget des ménages consacrée aux transports va de 7 % à Paris à 25 % en zone rurale.

Points positifs :

- « L'Île-de-France offre l'un des meilleurs réseaux de transport public au monde ».
- Le niveau d'émission de gaz à effet de serre est relativement faible, du fait de la densité du bâti et du réseau de transport public.
- La part des émissions imputable aux transports (hors transport aérien) est inférieure à la moyenne nationale.
- Le nouveau SDRIF fixe des objectifs de densité minimale (35 logements par hectare ; mesure que désapprouvent des collectivités locales, précise le texte).
- Du fait du grand nombre de zones naturelles, la région présente une remarquable biodiversité et un environnement riche en espaces ouverts.

Points négatifs :

- « La mobilité dans la région demeure très dépendante de la voiture particulière, surtout dans la périphérie ».
- « Il y a de graves lacunes dans la couverture territoriale des réseaux de transport public et dans les relations banlieue-banlieue ».
- « On ne construit qu'à peu près la moitié des logements qui seraient nécessaires ». Il faudrait 60 000 logements nouveaux par an.
- « Il y a une tendance nette à l'accroissement de la consommation d'espace par habitant et par emploi ».
- Dans l'est et le sud, de nombreux projets potentiellement stratégiques peinent à se concrétiser, car ils sont insuffisamment soutenus par le marché et par le tissu urbain existant.

Recommandations :

- « Dans la nouvelle donne énergétique, où l'accès à l'énergie est beaucoup plus coûteux et où les émissions de CO₂ doivent être réduites, il est nécessaire de reconsidérer les liens entre le développement régional et la mobilité, de mettre en place une offre renouvelée de transports publics et de préserver la fonction industrielle de l'espace affecté aux activités productives ».
- Il convient d'éviter une consommation excessive d'espace et une dépendance accrue à l'égard de la voiture si on veut maintenir les bonnes performances en matière de consommation d'énergie, d'émissions polluantes et de biodiversité.

L'AUT ne peut-elle pas que marquer son accord sur les constats et préconisations de l'OCDE ?

Outre l'étude de cas proprement dite, l'ouvrage consacre aussi un encadré à l'éco-quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, où on évoque notamment l'aspect transports durables (transports publics, marche à pied, bicyclette), et un autre à Vélib', dont on salue le succès en tant que stratégie de promotion de la bicyclette en ville.



courrier

Grand Stade de Rugby : équipement nécessaire ?

Je n'y connais rien, mais pourquoi les matches de rugby ne peuvent-ils avoir lieu au stade de France à Saint-Denis? Que pensent les habitants de ce secteur? Je ne parle pas des coupeurs de rubans de ces villes, évidemment. Ont-ils vraiment besoin d'un stade de rugby géant? N'oublions pas que le stade de Saint-Denis a été construit sur des friches industrielles, que ses habitants souffraient d'un taux de chômage très élevé et que la station de La Plaine-Saint-Denis existait avant le stade. Par contre, le RER B souffre de l'augmentation de la population dans ce secteur. A quoi sert le stade Charlety, actuellement très sous-utilisé, et bien placé à la périphérie de Paris? Ce projet, mutatis mutandis, ne ressemble-t-il pas à un nouveau Notre-Dame-des-Landes ?

Dominique D.

La grève, ce n'est pas qu'à la SNCF

Chaque année, une grève des Cars d'Orsay/Albatrans paralyse aussi bien les zones d'activités que les villes du plateau de Saclay. C'est toujours le même cinéma : les grévistes bloquent l'accès au dépôt et le trafic est nul pendant toute cette période! Mais rien ne semble être fait pour pallier à cette situation. Aujourd'hui (10 juin) nous entrons dans la troisième semaine de la grève. C'est pourquoi j'ai décidé - à titre personnel - de faire une pétition que j'ai publiée sur Internet et via des réseaux sociaux. J'ai contacté des entreprises de la ZAC ainsi que les mairies des villes concernées pour leur demander de signer cette pétition que j'enverrai aux pouvoirs publics. Car je suis consciente que la question des transports est une compétence de la CAPS (Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay) et du STIF et non celle des mairies.

Waldine O.

Le tramway, outil d'aménagement

Dans le nord-est de Paris (boulevard et entrepôts Macdonald, Porte et darse d'Aubervilliers, canal Saint-Denis), tout était à réaménager et le tramway T3 en a été un formidable vecteur. L'ampleur des travaux a été impressionnante et considérable et se poursuit toujours aujourd'hui en attendant que le tramway T8 arrive lui aussi à la porte d'Aubervilliers. Ce sera la troisième correspondance après celles des portes de Versailles et de Choisy d'un tramway vers la banlieue avec celui circulaire des Maréchaux : un projet qui remonte à 1927!... Il n'a pas été « stérile » d'attendre...

Lionel F.

GRÈVE SNCF : L'AUT A RELAYÉ LES DIFFICULTÉS DES USAGERS

La grève à la SNCF, qui a duré jusqu'à 13 jours sur certaines lignes, a mis les usagers franciliens à rude épreuve. Si on peut souligner les efforts d'information de la SNCF, notamment le déploiement de personnel en gare pour guider les usagers, il n'en reste pas moins que les déplacements ont été très difficiles pour des centaines de milliers de personnes. Tout en respectant le droit de grève, l'AUT s'est exprimée dans divers médias (BFMTV, France Info) pour souligner les effets négatifs de ce mouvement social. Sur le réseau Saint-Lazare, déjà touché par des grèves dans les mois précédents, un communiqué commun avec trois autres associations d'usagers a été diffusé pour demander une reprise rapide du trafic. Sur le fond, en lien avec sa fédération nationale, l'AUT a fait part de son incompréhension sur les raisons de ce mouvement, car la réforme ferroviaire renforce le rôle de la SNCF face à l'ouverture prochaine à la concurrence. En revanche, la réforme assure la mise en place d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) qui est particulièrement nécessaire en Ile-de-France pour faire face à un important retard de maintenance du réseau.

GRAND PARIS EXPRESS : INQUIÉTUDES POUR CERTAINES GARES

Une délégation de l'AUT a rencontré les services du STIF en charge du suivi du Grand Paris Express puis le nouveau président du Directoire de la Société du Grand Paris, Philippe Yvin. Nous avons exprimé des inquiétudes sur la qualité des correspondances dans les futures gares, à commencer par la ligne 15 sud. Si ce sujet semble désormais pris en compte par le STIF et la SGP, nous constatons qu'il n'a pas été suffisamment anticipé, notamment pour les nécessaires adaptations des gares de corres-

pondance SNCF/RFF et les travaux induits par la modification des dessertes des lignes existantes. Des interrogations existent aussi sur la bonne répartition des accès au futur métro depuis la voirie et la réservation d'emplacements pour de futures gares routières afin d'assurer un rabattement efficace depuis les communes voisines. Pour les études détaillées à venir, nous avons plaidé pour un renforcement de la concertation avec les associations comme l'AUT. Cela a fait l'objet d'un accord de principe mais nous en attendons les modalités concrètes.

RER E : QUEL MATÉRIEL ROULANT POUR LE SERVICE 2016 ?

Les 53 MI2N affectées à la ligne E suffisent à peine pour assurer l'offre actuelle. Or l'ouverture en décembre 2015 de la nouvelle gare Rosa Parks nécessiterait 10 rames de plus : où les trouver ? L'AUT a adressé une lettre à ce sujet à Mme Sophie Mougard, directrice générale du STIF. Nous y faisons valoir que l'utilisation provisoire de rames Francilien semble à proscrire compte tenu de leur nombre de places assises nettement inférieur aux MI2N. La réutilisation de rames MI84 RATP nous paraît également peu adaptée, essentiellement pour des raisons de capacité. Seul un usage transitoire serait compréhensible. La solution pérenne et pleinement satisfaisante pour les usagers consisterait à transférer des rames MI2N du RER A vers le RER E, avec achat d'un nombre équivalent de rames MI09 pour le RER A. Cela nécessite cependant des adaptations techniques des rames MI2N RATP. Dans un premier temps, la gare Rosa Parks pourrait ne pas être desservie par tous les trains. La prévision de trafic de 34 000 voyageurs par jour nous semble en effet surestimée vu le peu de correspondances actuellement offertes.

Travaux de la ligne 6 : des solutions de remplacement insuffisantes

Du 30 juin au 29 août, la ligne 6 est fermée entre Montparnasse-Bienvenue et Trocadéro, pour rénovation de la partie de la ligne en viaduc. Les solutions de remplacement proposées ne sont pas satisfaisantes. En effet, un service de bus longeant la ligne n'est assuré que de Trocadéro à Cambronne, et non pas jusqu'à Montparnasse. Cette lacune est d'autant plus regrettable qu'il n'y a, entre Cambronne et Pasteur, aucune ligne de bus régulière. Aucune desserte de la station Sèvres-Lecourbe n'est donc assurée. Pour aller de Trocadéro à Montparnasse, deux changements sont nécessaires : le bus de remplacement jusqu'à La Motte Piquet-Grenelle, la ligne 10 de cette station à Duroc et la ligne 13 de Duroc à Montparnasse. Certes, un trajet avec un seul changement est possible, en empruntant la ligne 9 jusqu'à Miromesnil pour rejoindre la ligne 13. De même, à Bir-Hakeim, on peut prendre le RER C jusqu'à Invalides puis la ligne 13. Mais la RATP ne songe pas à vous proposer ces solutions... Le tract de la RATP se borne à inviter les voyageurs « à adapter leur trajet en utilisant les correspondances ». Encore faut-il bien connaître le réseau ! On plaint les provinciaux et les touristes étrangers si nombreux en été !

Pourquoi ne pas avoir assuré un service de bus jusqu'à Montparnasse ? Selon la RATP, il n'est pas possible d'y garer les bus. A supposer que ce soit vrai - nous nous permettons d'en douter - il était toujours possible de prolonger le bus de remplacement au delà de Montparnasse, malgré un coût plus élevé. Pourquoi aussi ne pas mentionner sur le tract les lignes de bus - souvent moins connues des voyageurs que les lignes de métro - qui pourraient leur venir en aide ? Bref, un ratage tant au niveau des moyens mis en œuvre que de la communication. L'AUT diffuse un communiqué à ce sujet.

ça roule...

RER A : DU VRAI TEMPS RÉEL ENTRE SNCF ET RATP. Cela peut paraître incroyable mais, jusqu'au mois de mai, les systèmes d'information SNCF et RATP sur le RER A communiquaient très mal entre eux. Ainsi, les écrans indiquant les temps d'attente donnaient souvent des informations fausses s'agissant des trains qui n'étaient pas encore arrivés à la « frontière » de Nanterre Préfecture. L'AUT avait demandé à plusieurs reprises que cette anomalie soit corrigée. Désormais une passerelle informatique permet l'échange des données brutes de localisation des trains. La fiabilité des temps d'attente devrait ainsi devenir nettement meilleure. Mais il reste encore des améliorations à apporter : le système actuel ne sait pas prendre en compte les retards à l'arrivée dans les terminus pour ajuster si besoin l'heure de départ dans l'autre sens. Il est prévu d'étendre ces améliorations au RER B, qui a le même problème de frontière à Gare du Nord.

BONNES NOUVELLES DU STIF. Il ressort du Conseil du STIF du 5 juin que la fréquence de passage sur la ligne 14 sera renforcée aux heures de pointe (4 mètres de plus le matin et 6 le soir), que la convention relative au financement de l'automatisation de la ligne 4 a été signée (les premières navettes devraient circuler en 2020) et que 15 rames Dualis d'Alstom vont être commandées pour le Tram Express Nord (nom désormais officiel de la Tangentielle Nord). Le choix de ce matériel particulièrement coûteux suscite toutefois une réserve de notre part. Il offre moins de portes que les rames Citadis en service sur le T3, ce qui ne manquera pas d'allonger le temps de stationnement aux arrêts.

RENFORTS D'OFFRE BUS. Un nombre appréciable de renforts seront mis en œuvre au cours du second semestre de cette année. Citons les plus importants d'entre eux :

- création d'un service de soirée sur le 82 (Neuilly Hôpital Américain – Luxembourg),
- augmentation des fréquences aux heures de pointe sur le 114 (Château de Vincennes – Villemomble),
- extension du service de soirée sur l'intégralité de l'itinéraire du 120 (Nogent-sur-Marne RER – Noisy-le-Grand Mont d'Est),
- desserte aux heures creuses de la section Carrefour Pleyel – Saint-Ouen RER du 139 (Porte de la Villette – Saint-Ouen),

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

- augmentation des fréquences aux heures creuses et prolongement du service de soirée et du dimanche jusqu'à Rueil-Ville sur le 163 (Porte de Champerret – Rueil),
- augmentation des fréquences aux heures de pointe sur le 178 (La Défense – Gennevilliers),
- création d'un service de soirée sur le 188 (Porte d'Orléans – Bagneux-Rosenberg),
- augmentation des fréquences sur le 275 (La Défense – Pont de Levallois),
- augmentation des fréquences sur la section Villiers-sur-Marne – Zone industrielle de Chennevières-sur-Marne du 308 (Villiers-sur-Marne – Créteil),
- augmentation des fréquences sur la section Pont de Sèvres – Hôpital de Garches du 426 (Pont de Sèvres - La Celle-Saint-Cloud).

Des renforts interviendront aussi sur certaines lignes du réseau Optile.

ça cale...

COMMUNICATION DÉFAILLANTE. Que d'agitation médiatique et politique à propos des nouveaux trains soi-disant « trop larges » et de la supposée erreur commise par la SNCF qui n'aurait pas prévu qu'il faudrait raboter les quais ! Que de sottises dites et écrites à ce sujet ! Apportons notre petite pierre au rétablissement de la vérité : non ces rames ne sont pas trop larges, elles correspondent à un standard international (UIC) de confort et d'accessibilité aux PMR. Commander des rames plus étroites, donc moins capacitaires, aurait entraîné un surcoût : il aurait fallu en acheter davantage et le coût unitaire aurait été supérieur, car il aurait fallu les dimensionner rien que pour la France. Au total, une dépense bien plus importante que l'adaptation des quais ! On savait depuis longtemps qu'il faudrait adapter certains quais : 15% de ceux qui accueilleront les nouvelles rames, et souvent pas sur toute leur longueur. D'autres pays ont dû le faire aussi, sans que cela fasse un scandale. Cette tempête dans un verre d'eau n'est qu'un exemple de plus des lacunes graves des communications interne et externe de la SNCF et de RFF. Et comme toujours, les adversaires des transports publics en profitent. Quant aux cris d'orfraie des régions, ce n'était que comédie : ils avaient pour seul but de s'assurer que ce serait RFF qui paierait toute la note...

APRÈS LA PETITE BÊTE, LA PETITE PLANTE.

Une espèce protégée de crapaud avait retardé le chantier de la Tangentielle Nord. C'est maintenant la présence de l'orobanche pourprée – une plante dont vous apprenez sans doute l'existence en nous lisant – qui va entraîner un surcoût de pas moins de 5 M€ dans la construction du site de maintenance et de remisage du tram-train Massy-Evry. Cette modeste plante est en effet protégée en Ile-de-France, alors qu'elle n'est pas rare en Europe, où on la trouve de la Lituanie à l'Espagne ! On peut aimer les fleurs et trouver en même temps l'addition bien salée !

L'ennui naquit de l'uniformité

Sans doute les décideurs franciliens craignent-ils l'ennui, car la diversité des matériels roulants des tramways de la région nous semble insurpassable. Qu'on en juge :

- le tram T1, sur fer, gabarit de 2,30 m (TFS) ;
- les trams T2, T7 et T8, sur fer, gabarit de 2,40 m (Citadis) ; le T2 a d'abord été au gabarit de 2,30 m (TFS) ;
- les trams T3a et T3b, ainsi que les futures lignes T9 (Porte de Choisy - Orly) et T10 (La Croix de Berny - Clamart), sur fer, gabarit de 2,65 m (Citadis) ;
- le tram T4, sur fer, gabarit de 2,65 m (Avanto) ;
- les trams T5 et T6, sur pneus, gabarit de 2,20 m (Translohr) ;
- le futur Tram Express Nord (ex-Tangentielle Nord), gabarit de 2,64 m (Dualis).

Cette profusion a pour conséquences fâcheuses d'augmenter les prix, car les séries construites sont plus courtes, et surtout d'empêcher, du fait des différences de gabarit, une interopérabilité entre les lignes, notamment en cas de perturbation. Les lignes ne sont d'ailleurs pas raccordées entre elles quand elles se touchent ou se croisent (à l'exception des lignes T3a et T3b à la Porte de Vincennes), contrairement à ce qui est la règle dans la plupart des autres réseaux de tramways. Ainsi, le T8 et le Tram Express Nord sont en contact en deux points (Epiney et Villetaneuse) sans interopérabilité possible. Et le gabarit étroit des T5 et T6 rendra leur conversion éventuelle en tram fer particulièrement onéreuse.

En outre, le tram-train Massy - Evry (désormais officiellement dénommé Tram Express Sud) sera alimenté sur tout son parcours en 1500 V, et pas seulement sur la ligne SNCF qu'il parcourra de Petit-Vaux à Massy (et plus tard de Massy à Versailles-Chantiers). Pourquoi ne pas alimenter la partie tramway en 750 V comme toutes les autres lignes (le matériel prévu - Dualis - est bicourant), ce qui faciliterait là encore une future interopérabilité avec une autre ligne ? Le T7 prolongé à Juvisy ne sera pas loin.

S'agissant du Grand Paris Express et des RER, les gabarits sont très proches mais pas identiques et les hauteurs de quai sont différentes, ce qui rend là aussi l'interopérabilité difficilement envisageable. De plus, les concepteurs du GPE ont choisi de le faire circuler à droite, alors que les RER et Transiliens roulent à gauche...

Pourquoi ce refus obstiné depuis 25 ans de tous les avantages qu'offre une standardisation ? Si le poids de l'Histoire a pesé sur les choix les plus anciens, on s'interroge sur certaines options prises beaucoup plus récemment. Il semblerait toutefois qu'on s'oriente enfin vers un gabarit unique pour les lignes futures de tramway, puisque les T9 et T10 auront la même largeur de 2,65 m, qui est déjà celle du T3 et des deux trams-trains. Mais les errements du passé ne seront pas réparables avant longtemps... Comme le dit la chanson, « Faut-il pleurer, faut-il en rire, (l'Ile-de-France) fait-elle envie ou bien pitié ? »

Bernard Gobitz et Jacques Scornaux ■

L'AUT au C.A. de la RATP Pourquoi faire ?

L'AUT dispose d'un siège parmi 27 membres au Conseil d'administration de la RATP. Moi-même pendant 10 ans, et depuis juillet dernier Michel Babut, y faisons entendre la voix des usagers.

Pas toujours suffisamment écouté, le représentant des usagers participe activement au Conseil. Souvenez-vous, en mai 2008, la régularité et la surcharge du RER A ne souffraient pas d'attendre 2015 pour d'hypothétiques nouveaux trains. Le poids de la pétition de l'AUT, très bien relayée dans la presse et au CA de la RATP, a contribué à faire pencher la balance vers la construction rapide de trains à 2 niveaux. Aujourd'hui, si la régularité n'atteint pas l'objectif demandé par le STIF, les MIO9 sont appréciés des usagers. Je peux citer aussi la sortie centrale de la station Gare de Lyon sur la ligne 14 du métro, que nous appelons « sortie AUT » entre nous... ou la pression mise pour une réalisation sans délai du 3^e quai du RER B à Denfert-Rochereau.

Globalement, si je peux comprendre les inévitables incidents techniques, il faut encore et toujours mieux informer les voyageurs, les accueillir dans des stations salubres, les transporter avec ponctualité dans des rames propres... et contrôler la qualité du service et donc promouvoir le « contrat quadriennal » signé avec le STIF, principal financeur de l'entreprise. Exigeant, il fixe les critères de qualité du service fourni et les bonus/malus afférents. Ma grande satisfaction aura été d'entendre dire au Conseil que ce sont les usagers qui ont impulsé les critères du contrat les plus difficiles à remplir par la RATP ! Ils sont analysés régulièrement en Conseil.

Si on peut constater des améliorations, par exemple sur l'information dans le métro, sa régularité ou sa propreté, de trop nombreux dysfonctionnements affectent certaines lignes (13, 4) et le RER B et, s'agissant des bus, trajets, arrêts ou comportements ne sont pas tous irréprochables... Quant au tramway, il est pratique, accessible mais n'atteint pas la vitesse commerciale annoncée. Plus grave, il souffre d'un manque de capacité (T2, T5) et la prochaine mise en service du T6, à gabarit étroit, auquel je m'étais opposé, risque d'aggraver le phénomène...

Il y a donc du pain sur la planche pour mon successeur : concilier les dépenses inhérentes à l'amélioration de la qualité de service et la bonne santé de l'entreprise, clé de ses capacités d'investissements futurs. L'AUT est partie prenante des choix stratégiques. Elle reste attentive aux incidents ou agacements quotidiens qu'elle fait remonter afin que leur résolution améliore les conditions de déplacement des voyageurs franciliens.

Yves Boutry ■

Accessibilité : 2015, un rendez-vous manqué ?



Photo : Bernard Gobitz

Dans le bulletin n° 91 de l'AUT, en décembre 2008, Florence Michel signait un dossier intitulé « Accessibilité : échéances sans cesse reculées ». 1975, 2005, 2015, 40 ans déjà quand le 12 février 2015 la loi du 11 février 2005 entrera en application. A cette date les collectivités qui n'auront pas mis leur réseau aux normes s'exposeront à des poursuites.

En 2005 la loi imposait de rendre accessible la chaîne des déplacements comprenant la voirie et les systèmes de transport à l'horizon 2015. Seuls les réseaux ferrés souterrains et les transports guidés étaient dispensés, mais en contrepartie ils étaient tenus de mettre en place un service de substitution dans les trois ans.

En 2008 le STIF a élaboré un schéma directeur d'accessibilité (SDA) en collaboration avec l'ensemble des collectivités et des associations de personnes handicapées et d'usagers des transports (dont l'AUT IDF). On s'aperçut vite qu'on ne tiendrait pas les délais.

En 2013, face à cet échec annoncé, un « ambassadeur de la mobilité », Patrick Toulmet, conseiller régional handicapé en fauteuil roulant, a été nommé pour apporter son regard d'expert sur les projets d'infrastructures et d'équipements, ainsi que sur les services innovants ou modernisés à la fois au STIF, à la RATP et à la SNCF. La même année, le premier ministre de l'époque, Jean-Marc Ayrault, a réuni un comité interministériel fin septembre 2013 et a nommé Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne, présidente de « l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle » (Oblaçu). Quel programme ! Chargée d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes et à l'issue de 41 réunions en trois mois, soit

140 heures, elle publie un rapport remis au Premier ministre « Réussir 2015 », rapport très diversement apprécié.

Le credo de la sénatrice : « enjamber 2015 et poursuivre l'élan ». C'est le refrain qu'on entend colloque après colloque : « On ne recommence pas quelque chose, on poursuit le projet de 2005 ». Les associations de personnes handicapées ne sont pas dupes et renâclent. Des 40 propositions formulées par Madame Champion pour « poursuivre la dynamique », la mesure phare est la mise en place des « agendas d'accessibilité programmée » (Ad'Ap'), qui consiste à accorder 3 ans de plus aux réseaux urbains, 2 fois 3 ans à l'interurbain et 3 fois 3 ans pour les réseaux ferrés ou guidés. En 2024, tous les réseaux auront atteint l'objectif de 2005, soit presque 50 ans après la première loi sur le sujet.

Ces agendas doivent être plus contraignants, mieux prendre en compte tous les types de handicaps et recevoir des financements. Parallèlement, certaines normes devraient être simplifiées, en particulier dans le rural pour l'interurbain et le transport scolaire. De son côté, la FNTV (fédération nationale des transports de voyageurs), autrement dit les autocaristes, voudrait obtenir un délai supplémentaire de 10 à 12 ans, sauf pour les cars scolaires qui sont en voie de règlement.

●●● Accessibilité

Les contrevenants seront sanctionnés (mais par qui ?) et paieront de lourdes amendes. On attend d'un jour à l'autre l'ordonnance de la version modifiée de la loi de 2005. Manuel Valls devait la prendre cet été. La date limite est fixée au 31 décembre 2014.

Voici l'état des lieux à 6 mois de l'échéance de 2015.

Réseau RATP

En nombre de passagers, la RATP est de loin le premier transporteur francilien et c'est dans ce seul réseau qu'un utilisateur en fauteuil roulant (UFR) pourra, en principe, se déplacer presque partout hors métro.

Sur le réseau routier, les tramways ont été conçus pour être adaptés à tous les handicapés. En 2015, l'Ile-de-France disposera de 100 km de tramways.

Les bus de Paris et l'ensemble de ceux de banlieue (4500 au total) seront tous accessibles car équipés de palettes et d'annonces visuelles et sonores. Par contre seulement 40 % des lignes (les 63 parisiennes et 120 hors Paris) seront labellisées car il y a encore beaucoup de points d'arrêt qui n'ont pas été rendus accessibles. Encore faut-il qu'aucun autre véhicule ne se gare en infraction.

Le réseau ferré est plus complexe. Le séduisant projet de « réseau noyau » du métro qui devait relier entre eux les principaux pôles de la capitale : les gares, Opéra, Nation, Etoile, République, etc. a été définitivement abandonné. Le coût élevé (plusieurs milliards) constitue un frein moins important que l'impossibilité technique due à l'encombrement du sous-sol et les difficultés à trouver des accès sur la voirie. Il reste la ligne 14 utilisable par les UFR (quand les ascenseurs ne sont pas en panne) et les prolongements de ligne. On pourra ainsi aller de Balard à Créteil – Pointe-du-lac, mais pas question de descendre à Opéra.

Les RER A et B sont presque au rendez-vous. En 2008 la mission accessibilité de la Régie prévoyait que 100 % des 65 gares seraient aux normes en 2012. Dans les faits, il y en aura 63 en 2015. Sur la ligne B il faudra patienter jusqu'en 2019 pour emprunter la gare Luxembourg à Paris et sûrement autant pour celle de Croix-de-Berny à Antony.

Réseau SNCF

Le SDA de 2008 prévoit que 90% des usagers de la SNCF prendront des trains en toute autonomie. Il « suffit » pour cela de mettre aux normes 207 gares qui ac-

cueillent quotidiennement au moins 2500 personnes. C'est malgré tout moins de la moitié de l'ensemble des arrêts. Les comptes datant de 2007, il n'est pas impossible que certains arrêts exclus à l'époque aient atteint ce minimum fatidique en 2014. Pour réaliser les travaux de mise aux normes, le STIF et la Région financent à 75%, la SNCF et RFF complétant pour atteindre 1,45 milliard d'euros. Rehaussement des quais, comblement des lacunes (espace quai-train), installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques constituent l'essentiel des travaux. Bien que la SNCF et RFF aient constitué un plateau commun pour programmer les chantiers, l'accessibilité des gares avance à une vitesse d'escargot : huit chantiers ont été lancés en 2013 et ne sont pas encore terminés. Au début de l'année il restait encore 143 gares à aménager, et le processus demande 5 ans par gare. Même avec une accélération voulue par RFF, l'objectif du SDA ne sera pas atteint avant 2021. Pour qu'une gare soit accessible, il faut que l'ensemble du cheminement le soit : non seulement la rue par rapport à la gare, mais également le quai par rapport au train. Exemple : le matériel MI2N conçu pour le RER A et circulant sur le RER E est au niveau du quai à Hausmann Saint-Lazare et Magenta, mais au-delà, malgré le rehaussement des quais, il reste une marche de 20 cm non franchissable par un fauteuil.

Pour permettre à davantage de personnes en fauteuil de prendre le train ou le RER, la SNCF met à leur disposition dans 70 gares le service « Access + ». Ce service, gratuit, s'adresse aux titulaires d'une carte d'invalidité à 80% ou plus, et d'abord aux personnes en fauteuil (UFR). La personne est prise en charge depuis la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, soit seule soit accompagnée selon la configuration et l'état des équipements. Peu de gares des lignes C et D sont prises en compte par ce service, alors que les clients sont de plus en plus nombreux (4000 fin octobre 2013, dont 80% d'UFR).

Réseau OPTILE

Sur les 450 lignes de bus ou cars sélectionnées en grande couronne, seulement 26, soit 6 %, étaient aux normes début 2014. En dehors du problème spécifique des lignes exploitées avec des cars, ce sont surtout les points d'arrêt qui ne sont pas traités. Le STIF finance à 75 % ces aménagements, les 25 % restants étant à la charge des collectivités. Ces dernières, par manque de moyens ou par indifférence, peinent à mener les travaux nécessaires alors que les sommes sont souvent modestes. Lors de la dernière réunion sur le

suivi du SDA, l'AUT s'est insurgée contre cette attitude. La complexité de l'aménagement des 200 gares routières inscrites au SDA y est peut-être aussi pour quelque chose. La multiplicité des intervenants complique l'aménagement de ces espaces.

Information et formation

L'information a fait des progrès. Elle concerne tout le monde, y compris les étrangers et les illettrés. C'est pour ces derniers que le STIF a conçu les nouveaux plans linéaires qui déplacent tant aux amoureux de la cartographie. Et que dire des bandeaux défilants qui remplacent les plaques latérales à l'extérieur des bus ?

On constate un gros effort sur l'information sonore, y compris en situation perturbée, du moins à la RATP. Il en est de même de l'Internet qui continue de se développer. Enfin, la formation du personnel est essentielle. Bien prise en compte à la RATP et à la SNCF, même si les résultats sont parfois décevants, elle est plus délicate sur le réseau Optile où les moyens financiers sont moindres.

Conclusion

Depuis 2005, de nombreuses réalisations ont eu lieu, mais de vives critiques ont été formulées, principalement par l'Association des Paralysés de France.

D'abord, la population vieillissant, la France a pris conscience du problème. Pour les UFR, il faut installer des ascenseurs en plus grand nombre. Mais eux seuls, qui représentent une petite minorité de PMR, sont captifs si l'ascenseur est déficient. Tous les autres aménagements suffisent aux autres, à commencer par les escaliers mécaniques. La RATP va en installer 200 dans le métro d'ici à 2020, dont 50 sur le réseau actuel. L'AUT veut être consultée et a des propositions à faire (Gare de Lyon M1, gares en général, descente depuis les stations de métro aériennes, etc.).

A partir de 75 ans, la moitié de la population est gênée dans ses déplacements, mais il faut compter aussi avec les handicapés temporaires y compris les voyageurs chargés de bagages.

L'accessibilité ne sera pas au rendez-vous en février 2015. Pour l'heure, on attend l'ordonnance que doit prendre le Premier ministre. Il fixera un nouvel arsenal réglementaire pour l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap'). Ensuite, les collectivités devront déposer un dossier avant février 2015 pour programmer les travaux restant à poursuivre. Passé cette date, elles seront pénalement responsables.

Simone Bigorgne ■



courrier

Arrêts de bus RATP «squattés» par les cars

Les cars de tourisme, au Champ de Mars, stationnent avec leur moteur allumé aux arrêts des bus 69, 87 et 42. Dans certains pays, ils déposent les touristes et reviennent les chercher à l'heure du départ. En France, c'est la grande démagogie et des milliards se perdent en incivisme. Les conducteurs des bus doivent stationner en parallèle pour embarquer les voyageurs.

Annie G.

Les vacances en France sont en août

Suite aux grèves de juin, les médias ont relayé le geste commercial de la SNCF qui a annoncé une mesure extraordinaire pour certains détenteurs de passe Navigo (seulement les mensuels et à partir de certaines zones). Sauf qu'encore une fois, se faire indemniser relève d'un parcours du combattant et d'un joli tour de passe-passe qui ne permettra pas aux malheureux vacanciers de juillet, étudiants, lycéens, arrêt maladie, maternité... de percevoir la moindre compensation. Cela ne m'étonne guère : je prends le train depuis 20 ans et je n'ai jamais reçu de la part de la SNCF la moindre compensation ni la moindre réponse à mes courriers. Avec les blogs on progresse un peu : un échange entre l'usager et la SNCF a confirmé que l'indemnisation ne concernera que le mois de juillet.

Gabrielle C.

Ayons un peu de considération pour les autres

Je voyage beaucoup en transports en commun. Je fais un constat alarmant : le manque de civilité de beaucoup de voyageurs. Je suis atteinte d'une maladie systémique et j'ai du mal à respirer. De nombreuses personnes fument dans les abribus. Cette semaine, j'ai dû aller à l'extérieur de l'abribus pour pouvoir respirer correctement, sous la pluie... (...) Ne peut-on pas imposer aux voyageurs de s'abstenir de fumer près de ces endroits, très fréquentés ? De plus, je ne peux absolument pas lire dans les transports. De nombreuses personnes parlent très fort, soit avec leurs voisins, soit avec leur correspondant au téléphone, pendant très longtemps. Là encore, les personnes qui souhaitent lire ou se reposer n'ont-elles pas le droit de prendre les transports ? Pour finir, certains voyageurs munis de poussettes, de caddies ou de sacs mettent leurs affaires n'importe où, souvent dans le passage, ce qui peut le bloquer. Imaginez en cas d'incendie, d'incident... Je paie les transports suffisamment cher et je passe suffisamment de temps dedans pour espérer pouvoir voyager dans de bonnes conditions.

Magali B.

RALENTISSEMENTS «FORTES CHALEURS» SUR LES LIGNES RER / TRANSILIEN

Notre président Marc Péliissier a adressé une lettre à ce sujet à Madame Sophie Mougard, Directrice générale du STIF. Nous souhaitons attirer son attention sur les ralentissements qui ont affecté de nombreuses lignes RER et Transilien, notamment à la mi-juillet. Ces ralentissements, outre les retards généralisés qu'ils ont provoqués, ont aussi eu pour conséquence la suppression massive de trains et des conditions de transport catastrophiques dans le peu de trains qui circulaient encore.

Le phénomène de dilatation des rails l'été sous l'effet de la chaleur étant un phénomène connu et récurrent, nous nous étonnons de la soudaine multiplication des ralentissements liés à cette cause. D'autant plus que nous n'en avons pas constaté sur le réseau RER RATP. Ces perturbations nous semblent avoir trois origines principales :

- des infrastructures particulièrement vétustes
- des ralentissements liés à des travaux en cours ou ayant eu lieu récemment
- peut-être un excès de précaution dans le contexte des accidents ferroviaires récents.

Dans le premier cas, nous souhaitons savoir, dans le cadre du plan de fiabilisation du réseau en lien avec SNCF et RFF, comment a été intégré le renouvellement des équipements les plus sensibles à la chaleur afin d'éradiquer au plus vite les risques de ralentissements systématiques chaque été.

Dans le deuxième cas, nous sommes favorables à l'accélération des travaux de modernisation du réseau, mais une bonne part de ceux-ci étant réalisés l'été, nous craignons une multiplication des ralentissements post-travaux

liés aux températures dans les années à venir. Comment cet impact est-il pris en compte dans la planification des chantiers ?

BIENTÔT DES AMÉLIORATIONS POUR LE TRAM T1 ?

Une délégation de l'AUT Plaine Commune, de l'ADUTECH et de l'AUT a été reçue au STIF fin juillet pour faire le point sur les perspectives d'amélioration du tramway T1. Chacun s'accorde désormais pour reconnaître qu'il y a d'importants problèmes d'irrégularité, de lenteur et de surcharge qui pénalisent ses 120 000 usagers quotidiens. Début 2014, un plan d'action coordonné pour le T1 (PACT) a fait l'objet d'un accord de principe entre les (trop) nombreux intervenants (RATP, CG93, Plaine Commune, villes). Il s'agit d'améliorer le fonctionnement de la partie historique du T1 (Saint-Denis - Bobigny) à travers 28 fiches action portant sur des thèmes variés tels que la signalétique aux intersections, l'amélioration de la visibilité, le réglage de la priorité au tram aux carrefours à feu, ou encore l'élargissement et l'allongement des quais. Cela devrait notamment permettre d'améliorer la vitesse commerciale de 10 %, ce qui représente un progrès fort modeste puisqu'il ne permettra au T1 que de retrouver sa vitesse initiale de 1992. Il pourra ensuite être envisagé de réduire l'intervalle aux heures de pointe en deçà des 5 minutes théoriques actuelles. En revanche, le remplacement du matériel roulant n'est pas prévu avant 2020 au mieux. On peut regretter qu'il ait fallu attendre plus de 20 ans après la création de la ligne pour enfin se préoccuper de ses difficultés. Nous serons en tout cas attentifs à ce que des améliorations tangibles soient effectivement apportées dans des délais raisonnables.

Nouveau Grand Paris : accélération avec moins de budget ?

Lors du Conseil des ministres du 9 juillet dernier, le Premier ministre a indiqué que «les engagements pris par le gouvernement dans le cadre de la feuille de route du Nouveau Grand Paris seront tenus» tant pour l'amélioration des réseaux existants (plan de mobilisation des transports) que pour la réalisation des nouvelles lignes de métro du Grand Paris Express. Manuel Valls a de surcroît décidé que la réalisation de celui-ci serait accélérée. La desserte de l'aéroport d'Orly par la ligne 14, du plateau de Saclay par la ligne 18 et des zones d'activité économique situées entre Pleyel et Roissy par la ligne 17 sera assurée dès 2024.

On peut s'interroger sur ces annonces d'accélération du calendrier : leur faisabilité technique dans ces délais reste à prouver et le caractère prioritaire de ces branches est discutable, notamment pour la ligne 17, dont la réalisation signera la fin du barreau de Gonesse, mais surtout celle du CDG Express, qui représente la seule liaison ville-aéroport crédible pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. L'AUT rappelle que s'agissant du Grand Paris Express, c'est la rocade complète assurée par la ligne 15 qui présente l'intérêt le plus grand, entre autres pour son effet déchargeant sur le réseau existant.

Mais surtout, ces annonces interviennent dans un contexte où le financement des autres investissements dans les transports franciliens est mis à mal. Le protocole Etat / Région de l'été 2013 prévoyait une dotation de 150 M€ par an pour que la Région puisse honorer sa part. L'abandon (provisoire ?) de la réévaluation de la taxe de séjour reporte cette perspective à 2015 au mieux. Mais la part de l'Etat dans cet accord n'est pas du tout acquise non plus, puisque les 200 M€/an prévus devaient être alimentés par une portion des recettes de l'écotaxe poids-lourds, désormais réduite comme peau de chagrin.

Dans ce contexte, au lieu de pratiquer la surenchère dans les effets d'annonce, les pouvoirs publics feraient mieux de commencer par sécuriser les financements des nombreux projets prêts à rentrer en phase travaux.

ça roule...

DÉPLOIEMENT DE VÉLIGO

Véligo, réseau de consignes sécurisées pour vélos installées dans des gares et des stations de tramway d'Île-de-France et accessibles aux possesseurs de passe Navigo, continue de se développer. 18 consignes répondant aux normes Véligo sont actuellement en service, dont certaines sont complétées par des abris en accès libre. Leur fréquentation est très variable, mais dans l'ensemble satisfaisante, et laisse présager une montée en puissance progressive. 47% des abonnés Véligo sont de nouveaux utilisateurs du vélo pour le rabattement à la gare, et le taux de satisfaction des abonnés est de 92 %.

Au vu de ces résultats, des consignes Véligo devraient être mises en place dans quelque 150 autres gares et stations d'ici à 2016, pour atteindre alors plus de 9000 emplacements sécurisés. Le développement devrait se poursuivre dans les années suivantes en fonction de la création de grands pôles multimodaux de correspondance, de prolongements et d'ouvertures de lignes de tramway, du projet EOLE à l'Ouest et surtout du projet de Grand Paris Express. Le STIF a demandé à la Société du Grand Paris de prévoir sur chaque gare l'aménagement de consignes et abris Véligo.

LA LIGNE EST-TVM DÉCLARÉE D'UTILITÉ PUBLIQUE

C'est un véritable serpent de mer qui pourrait sortir enfin la tête de l'eau. Inscrit au CPER en l'an 2000, le prolongement à l'est du Trans-Val-de-Marne a fait l'objet de nombreuses études, lenteurs administratives et blocages. Cette ligne de bus de 15 km en grande partie en site propre doit relier Créteil à Noisy-le-Grand via Champigny-Les Boullereaux, dans le prolongement de l'actuelle ligne TVM dont le succès n'est plus à démontrer.

Après l'enquête publique qui a eu lieu en 2013, l'Etat a délivré en ce mois de juillet la déclaration d'utilité publique. Il reste toutefois des obstacles à franchir pour permettre une mise en service en 2018, notamment boucler le financement (68 M€) et assurer la coordination avec les autres travaux prévus dans le secteur (ligne 15 sud). Sans parler de l'opposition irrationnelle de la ville de Saint-Maur, malgré l'absence d'aménagement pour les bus sur son territoire...

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

aut@aut-idf.org — www.aut-idf.org

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

ça cale...

CENTRE COMMERCIAL MAL DESSERVI

L'ouverture, le 9 avril, du centre commercial Quartz à Villeneuve-la-Garenne a été un succès (38 000 clients le premier jour et il ne désemplit pas depuis) et a fait exploser la fréquentation des bus 137 et 177 (respectivement + 33 et + 25 %), désormais archibondés, aucun renfort de desserte n'ayant été introduit à cette occasion. La RATP ne s'attendait visiblement pas à un tel afflux...

La colère des usagers stressés gronde, et une pétition a recueilli près de 1 000 signatures. On voit là l'erreur de créer une galerie de 165 boutiques loin de tout mode de transport lourd : le RER C (gare des Grésillons) et le tram T1 (arrêt La Noue) sont tous deux à 1 km environ, ce que le dépliant de Quartz traduit par 10 à 15 minutes de marche. Précisons : pour un bon marcheur, et pas chargé d'emplettes ! Il reste donc les deux lignes de bus...

Le STIF ayant voté une hausse des moyens sur ces deux lignes, la RATP promet des renforts pour septembre. Seront-ils suffisants ? Et la direction du centre réfléchirait à la mise en place de navettes directes depuis des stations de métro.

LA TARIFICATION BYZANTINE DU T2

La tarification normale des tramways et des bus, à savoir le ticket t+, s'applique bien entendu aussi sur la totalité de la ligne T2 (Porte de Versailles – Pont de Bezons). Toutefois, pour des raisons historiques, une dérogation tarifaire permet l'usage de la billetterie origine-destination sur la portion du T2 comprise entre La Défense et Issy Val de Seine, ainsi que pour la continuation du trajet en RER depuis ces deux gares. Il s'agit là de la section ancienne de la ligne, autrefois exploitée par la SNCF (« ligne des Moulineaux »), d'où la survivance d'une tarification analogue à celle du Transilien et du RER en dehors de Paris.

Or les distributeurs automatiques semblent avoir parfois des difficultés à assimiler ces subtilités, car au mois d'avril dernier, ils ont soudain affiché une hausse des tarifs de 55 % pour les tickets origine-destination ! Le STIF, alerté par des usagers, par le maire de Suresnes et par l'AUT, reconnaît qu'il y a eu une « erreur de paramétrage » des automates, dont la correction a entraîné une autre erreur !

Le STIF a demandé à la RATP d'apporter rapidement les corrections nécessaires, et les usagers qui ont acheté des billets peuvent adresser au Service Clientèle de la RATP une demande de remboursement du trop versé. Ouf ! Mais le comble, c'est que le service commercial de la RATP, à laquelle des usagers s'étaient d'abord adressés, a répondu avec aplomb que cette forte hausse était une décision du STIF, alors que c'était faux !

Pôle multimodal Saint-Denis - Pleyel : un projet à améliorer



Nœud majeur du Grand Paris Express, le site de Saint-Denis - Pleyel est appelé à devenir un des principaux pôles d'intermodalité d'Île-de-France. Y convergeront les lignes 14, 15, 16 et 17 du GPE, le RER D, la ligne 13 du métro et de nombreuses lignes de bus, ainsi que la ligne H du Transilien (Pontoise, Persan-Beaumont, Luzarches) si des quais dédiés sont aménagés en gare de Stade-de-France - Saint-Denis.

L'efficacité de ce pôle dépendra étroitement de la qualité des correspondances. Deux emplacements étaient envisageables pour la gare du GPE : à l'est du faisceau ferroviaire, privilégiant l'intermodalité du GPE et des lignes D et H, ou à l'ouest, favorisant les projets d'urbanisme locaux. En choisissant le scénario ouest, la SGP a malheureusement privilégié les intérêts locaux au détriment des usagers franciliens.

Ainsi, la distance à parcourir entre les quais du GPE et ceux des lignes D et H est estimée à 300 m ! De plus, la dénivellation entre la passerelle de correspondance et le GPE atteindra près de 40 m, soit l'équivalent de 12 étages !

Afin de réduire la pénibilité de ce trajet, nous demandons que la passerelle soit couverte et mécanisée, comme celle de Massy-Palaiseau, et munie d'escaliers mécaniques vers les quais des lignes D et H et d'ascenseurs, et non d'escalators, vers la salle d'échanges du GPE.

Il semblerait qu'aucun des flux principaux ne doive bénéficier de correspondances quai à quai entre les différentes lignes du GPE. Cela obligera la grande majorité des usagers à transiter par la salle d'échanges, entraînant stress et fatigue inutiles. Ce point doit être revu.

Enfin, rien n'est prévu à ce jour pour améliorer la liaison par la voirie entre la ligne 13 et la gare du GPE. Un cheminement fléché constitue un minimum raisonnable.

Bernard Gobitz ■

Dossier complet sur le site www.aut-idf.org

Passé Navigo unique : la fuite en avant ?

Depuis les élections régionales de 2010, la promesse de la suppression du zonage du passe Navigo pour aboutir à un tarif unique d'abonnement agite la majorité régionale. Ce débat a eu des effets positifs, avec notamment la mise en place du dézonage les week-ends, mesure incitative à l'utilisation des transports en commun les jours où les réseaux ne sont pas saturés. Ces changements tarifaires sont présentés comme des étapes vers la zone unique. En réalité, cette mesure radicale est d'une toute autre nature. L'alignement des abonnements sur le tarif des zones 1-2 coûterait en effet 400 à 500 M€ par an au STIF, sans comparaison avec les quelque 30 M€ de manque à gagner du dézonage le week-end. Le Président Huchon espère toujours que le gouvernement lui accordera une hausse du versement transport des entreprises pour pouvoir mettre en œuvre la zone unique en 2015.

On nous sort des sondages montrant un large soutien des usagers à la zone unique. Si on propose une baisse des tarifs, il est facile d'obtenir l'approbation, surtout quand on ne dit pas quelles en seront les conséquences négatives par ailleurs.

L'AUT ne défend pas le système actuel de zones concentriques, qui a des inconvénients. Cependant nous avons toujours été réservés sur la mesure simpliste de la zone unique dans une région aussi grande que l'Ile-de-France, car sa pertinence économique et écologique est très discutée.

Et surtout, il y a vraiment d'autres priorités. En matière tarifaire, nous l'avons dit à plusieurs reprises, ce sont les usagers non abonnés qui sont les plus pénalisés. Comment expliquer par exemple qu'un aller-retour Paris - Les Mureaux coûte 15€ alors que le même trajet revient à moins de 3€ pour un abonné (en tenant compte du remboursement employeur) ? Dans la situation actuelle, où des investissements massifs sont nécessaires tant dans la remise à niveau du réseau existant que dans les projets nouveaux, comment peut-on croire que le manque à gagner de la zone unique n'aurait pas d'impact ?

Les projets prêts à entrer en phase travaux mais dont le financement n'est pas réuni s'accroissent : EOLE à l'ouest, T1 à Val-de-Fontenay, tram-train Massy-Evry, bientôt M11 à Rosny... sans parler de la 2ème étape de modernisation du RER D dont le coût n'est pas connu mais pourrait approcher le milliard d'euros. Pendant ce temps, le STIF s'endette pour payer le nécessaire renouvellement du matériel roulant.

Dans ce contexte, il faut très certainement des financements nouveaux pour les transports franciliens et les usagers franciliens seraient perdants in fine si la zone unique devait les absorber.

Marc Pélissier ■

Les places de Paris : du "rond-point" à l'espace à vivre



Place de la République, Paris (photo : Wikipedia)

Comme toutes les grandes capitales, Paris possède un certain nombre de grandes places, sur lesquelles sont souvent situés des bâtiments de prestige à l'architecture remarquable. Avec l'essor de l'automobile, certaines sont devenues de véritables parkings à ciel ouvert et toutes ont privilégié la fonction de carrefour circulatorio au détriment de la vie urbaine, les piétons étant relégués sur le pourtour.

Dans les années 1980, lorsque la ville de Paris a amorcé une politique de reconquête des espaces publics, plusieurs places ont été partiellement dégagées de l'emprise de l'automobile, dont les places Vendôme, de l'Hôtel de Ville, du Palais-Royal. C'est ensuite plutôt sur les axes de circulation que s'est porté l'effort : après les Champs-Élysées et le boulevard Richard-Lenoir sous les mandatures de Jacques Chirac et l'avenue d'Italie sous celle de Jean Tiberi, plusieurs axes ont été réaménagés sous la première mandature de Bertrand Delanoë, la plupart sous le terme de « espaces civilisés », et à l'occasion de la mise en place des lignes de bus « Mobilien » préconisées par le PDU d'Île-de-France adopté en décembre 2000. Cet effort s'est ralenti sous la seconde mandature de Bertrand Delanoë, l'aménagement portant à nouveau sur les places, de Clichy et surtout de la République.

La place de la République

Le projet réalisé en 2011-2013 sur celle-ci, après une longue concertation de fin 2008 à fin 2010, n'est pas du tout conforme à ce qu'avaient prévu les services de la Ville, qui avaient certes l'intention de supprimer la possibi-

lité pour les voitures de circuler juste autour de la statue, mais pensaient continuer à les faire tourner autour de la place, en restreignant simplement la largeur, à l'évidence excessive, des voies de circulation. L'idée de ramener l'ensemble de la circulation, à double sens, sur l'un des côtés de la place, a été émise dès la première réunion de concertation, le 15 décembre 2008. Elle a ensuite été reprise par d'autres acteurs, et l'AUT l'a vigoureusement défendue lors des diverses réunions qui ont eu lieu par la suite, jusqu'à ce que plusieurs des équipes d'architectes sollicitées l'adoptent, dont l'équipe lauréate de la consultation.

En fait, ce type de réaménagement n'est pas nouveau à Paris, mais beaucoup de Parisiens ne savent pas ou ont oublié que le parvis de l'Hôtel de Ville n'a pas toujours existé, et que les voitures tournaient tout autour de la place. Il en est de même, par exemple, de la place Armand Carrel, devant la Mairie du XIXe arrondissement.

La première constatation qu'on peut faire sur la place de la République est que l'espace central, quasiment inutilisé auparavant alors qu'il était relativement vaste et constitué de deux espaces verts analogues à ceux de ●●●

●●● Les places de Paris

nombreux squares parisiens très fréquentés, est à présent très apprécié. La surface totale en a bien sûr été sensiblement augmentée, mais l'accroissement de sa fréquentation est bien supérieur à cet agrandissement. Ce n'est sans doute pas la qualité de l'aménagement qui explique cette fréquentation : il ne fait d'ailleurs pas l'unanimité, un nombre non négligeable de personnes le trouvant trop minéral et trop froid. Ce qui fait la différence, c'est donc bien le lien qui a été fait avec une des façades. Il suffit pour s'en convaincre de se rendre dans les squares au centre des places d'Italie ou du Trocadéro, très bien entretenus par les jardiniers de la Ville de Paris mais quasiment vides de visiteurs.

Après une période de rodage, la cohabitation entre les différents usagers s'est bien établie. Les pratiquants d'engins à roulettes s'approprient divers lieux de la place à certaines heures ; ils sont parfois l'objet de critiques d'autres usagers, mais pas plus qu'ailleurs, et ces critiques sont plutôt dues à des préventions liées à leur âge et à celui de des personnes qui en ont peur, comme dans tous les lieux où ces pratiques existent.

Dès l'origine, des préventions se sont exprimées sur l'autorisation donnée aux cyclistes, conformément au Code de la Route, de circuler sur cette « aire piétonne », et certains avaient préconisé de tracer des itinéraires pour canaliser les cyclistes. Cette suggestion n'a heureusement pas été suivie : bien que ce soit contre-intuitif pour beaucoup de personnes, la cohabitation entre piétons et cyclistes se passe bien mieux lorsque l'espace est indifférencié entre les uns et les autres. S'il arrive bien sûr que des cyclistes y circulent à une vitesse un peu supérieure à ce qui serait convenable pour ne pas susciter de crainte, la plupart des cyclistes qui souhaitent circuler vite ont compris qu'ils avaient intérêt à le faire en restant, avec les voitures, sur la chaussée faisant le tour de la place ou sur le barreau partagé avec les bus et taxis sur le côté nord-est de la place, et qu'ils ne pouvaient traverser l'espace piétonnier, pour profiter du raccourci offert par un trajet en diagonale, qu'à une vitesse modérée.

Le barreau nord-est de la place

Une critique peut être faite concernant ce barreau : il est autorisé, bien qu'il ait aussi le statut d'aire piétonne, aux taxis et aux autobus en plus des vélos, comme c'est le cas pour le parvis de l'église Saint-Paul ou la rue Jean-Pierre-Timbaud, devant la maison des

Métallos. A à ces deux endroits, l'aménagement et le revêtement indiquent clairement qu'il s'agit d'un espace piétonnier. Ce n'est pas le cas sur la place de la République, où l'aménagement suggère plutôt un couloir de bus, ce qui induit un comportement différent des conducteurs de bus et surtout de ceux des taxis, en même temps qu'une perception différente des piétons. Il n'est jamais bon que le statut réglementaire d'un lieu soit différent de la façon dont il est perçu par ses utilisateurs, et il conviendrait soit que la Ville donne à ce barreau le statut de voie réservée aux autobus, soit – ce serait mieux – qu'elle inscrive dans la réalité le statut de zone piétonne, en ôtant ou en marquant moins la limite entre cette zone de circulation et le reste de la place.

En ce qui concerne les autobus, leur trajet à double sens sur le barreau nord-est a amélioré leur circulation, la lisibilité de leur trajet et les correspondances entre les différentes lignes. On peut cependant regretter le détour imposé au 75, qui aurait pu circuler transversalement sur la place : la circulation conjointe des autobus et des piétons se passe sans difficulté sur les deux lieux cités plus haut, et l'expérience de nombreuses villes étrangères montre que c'est tout à fait possible dans des zones de grande surface comme la place de la République. On peut aussi regretter que la remise à double sens des grands boulevards n'ait pas été accompagnée de la réunification des trajets aller et retour du bus 20, ce qui aurait aussi permis une meilleure disposition et une meilleure lisibilité des arrêts des différents bus sur la place. On peut penser que ces améliorations se feront dans quelques années, lorsque certaines habitudes auront été prises.

Mais dans l'ensemble, cet aménagement est une vraie réussite, comme en atteste son phénoménal succès. On peut juste regretter qu'il ait été, avec le prolongement du tram T3 à la porte de la Chapelle, quasiment le seul aménagement d'envergure de la seconde mandature de Bertrand Delanoë.

La Direction de la voirie parisienne n'était à l'origine pas du tout favorable à ce type d'aménagement, qui multiplie les tourne-à-gauche et donc les conflits entre courants de circulation, plus complexes à gérer. Mais les ingénieurs de cette Direction ont, une fois de plus, démontré leur professionnalisme : comme lors de tous les récents aménagements faits à Paris, les gigantesques embouteillages prévus par les divers opposants ne se sont pas concrétisés, et la place de la République est

restée un carrefour très circulé mais pas du tout un obstacle particulier dans la circulation parisienne.

Un exemple à suivre

La Ville de Paris a clairement indiqué son intention de travailler maintenant à la restructuration de plusieurs grandes places. On ne peut que l'y encourager, mais surtout lui indiquer avec force qu'il convient de le faire en suivant le modèle de la place de la République, c'est-à-dire en cessant de faire tourner les automobiles autour d'un espace central neutralisé, dont il faut rendre l'usage aux piétons et plus généralement à la vie urbaine, et en rejetant la circulation sur une bordure de la place, en s'adaptant bien sûr chaque fois à la configuration des lieux.

Ce type d'aménagement s'impose avec force en divers lieux :

- la place du Trocadéro, où l'on pourrait dévier les voitures vers la partie circulaire de la place et prolonger le parvis des Droits de l'homme vers le square au centre de la place, en laissant bien sûr les autobus circuler devant le palais de Chaillot et y déposer Parisiens et touristes en toute sécurité et confort ;
- les places de la Nation et de Catalogne, chacune à son échelle, où les flux de circulation principaux se trouvent tous au nord de l'axe boulevard Diderot - cours de Vincennes pour la première, de l'axe boulevard Pasteur - rue Jean Zay pour la seconde ; la circulation des automobiles sur la seule partie nord aurait même pour avantage de raccourcir leur parcours autour de la place.
- les places de la Bastille, du Colonel Fabien, de l'Alma, du 18 juin, des Victoires...

- beaucoup de portes de Paris, qui comportent, au droit des boulevards des maréchaux et/ou du périphérique, de grandes places, d'une taille largement surdimensionnée, comme celles d'Italie, d'Orléans, de la Plaine, de Saint-Cloud, Dauphine, Maillot, de Clichy, d'Aubervilliers, de la Villette, de Pantin, de Montreuil, de Vincennes.

Ce type d'aménagement est aussi tout à fait adapté à des places de taille beaucoup plus modeste, comme celles de la Contrescarpe, Edmond Rostand (RER Luxembourg) ou de la Réunion.

Il convient enfin de rappeler qu'un projet très avancé de piétonisation de la place de la Concorde, avec renvoi de la circulation autour de la balustrade des statues des villes de France, dort depuis la fin du XXe siècle dans les tiroirs de la Direction de la voirie.

Abel Guggenheim ■



courrier

La propreté pour les touristes et les Parisiens

Je viens de lire un article dans 20 minutes (avril 2014) qui traite de la saleté de la gare d'Auber et qui évoque votre action. J'emprunte cette gare puis les couloirs de la ligne 8 depuis 10 ans. Elle a toujours été insalubre (sans même évoquer les stalactites du plafond). Depuis quelques mois c'est encore pire ; certes, le service de nettoyage cire ponctuellement les sols, mais la crasse et la poussière sur les murs et angles des sols s'épaississent encore. (...) Quelle action peut-on relayer et à qui communiquer pour nous faire entendre ? La RATP ne se sent pas concernée car elle a répondu à ma réclamation qu'elle n'est pas gestionnaire du site... Par ailleurs, un clochard quasi nu s'est installé devant les couloirs de la ligne 8 depuis des mois. Je suis en colère de devoir subir chaque matin sa nudité et ses 20 sacs plastiques et bouteilles sales et nauséabondes sans que rien ne soit fait... (...) Paris bénéficie encore de la manne du tourisme, mais pour combien de temps si aucun effort n'est fait ? Les gares et aéroports en Asie sont d'une propreté exemplaire. Et nous, qu'attendons nous ?

Céline G.

Pour une information exacte et mise à jour

Le site RATP (notamment sur l'heure de passage des bus en temps réel) comporte quelques pépites comme celle-ci relevée mardi 9 sept. à 1h26, soit en pleine nuit : horaire de la ligne 248 : «info indisponible», et pour cause le bus ne circule pas la nuit mais seulement de 7h à 20h. L'info exacte aurait été «reprise du service à 7h». Dans le même genre, cette ligne est déviée pendant 9 mois et 4 ou 5 arrêts ont été déplacés. L'heure de passage à ces arrêts n'est pas disponible, mais elle pourrait l'être pour les arrêts de remplacement (...) La moindre des choses était de mettre à jour le système. La déviation durerait quelques semaines on aurait pu comprendre qu'il n'y ait pas d'adaptation, mais pas quand elle dure 9 mois.

Olivier B.

Un service payé devrait être rendu

Est-il normal que Keolis ait décidé de ne pas passer par Villiers-le-Sec (ligne 2 Val d'Oise) à certaines heures de la journée sous prétexte qu'il n'y a pas assez d'usagers ? Mon fils prend cette ligne pour se rendre au collège et lorsqu'il le quitte à 14h00 ou à 15h00, il doit descendre à Belloy-en-France et faire 3 km à pied par un chemin de terre. Je paie pour lui une carte scolaire bus lignes régulières de 111 € comme les autres usagers de cette ligne, je ne comprends pas pourquoi nous ne bénéficions pas du même service.

Mme L.

CONCERTATION SUR L'AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE DE MANŒUVRE À ORSAY-VILLE – AVIS DE L'AUT

L'AUT/FNAUT Ile-de-France a milité depuis plusieurs années pour l'élaboration du schéma directeur RER B sud, plan d'ensemble qui a finalement été adopté en juillet 2013 par le STIF. L'AUT approuve pleinement le projet de création d'un tiroir d'arrière-gare à Orsay-Ville afin d'améliorer la gestion de ce terminus qui constitue l'un des points faibles du RER B en heure de pointe et propage les retards sur l'ensemble de la ligne. Cependant, le délai de réalisation annoncé pour 2020 apparaît très lointain alors que l'ampleur des travaux semble relativement modeste. Le même délai étant annoncé pour la réalisation de la ligne 15 sud (plus de 30 km de métro souterrain), l'AUT demande à la RATP d'optimiser le planning de réalisation à Orsay-Ville. En attendant, l'AUT demande que la pratique consistant à rendre terminus à Massy des missions qui devaient aller à Orsay ou Saint-Rémy soit limitée aux cas où cette manœuvre est vraiment incontournable. Dans ces cas-là, il est indispensable d'améliorer la gestion des quais et de l'information voyageurs pour éviter les cafouillages constatés trop souvent.

VOYAGE AU HAVRE

Les 26 et 27 septembre, l'AUT a organisé pour ses membres une visite du réseau de transports en commun du Havre. Nous avons été très sympathiquement reçus au Centre de maintenance du tramway, où le contexte local et la consistance du réseau nous ont été détaillés. La Communauté de l'agglomération havraise (CODAH) réunit 240 000 habitants et 17 communes. Le réseau de transports, dénommé LiA, accueille 100 000 voyageurs/jour, dont 50 % empruntent le tramway (22 rames Citadis de 30 m, la longueur des quais permettant un éventuel allongement à 40 m). Mis en service le 12/12/2012, celui-ci compte deux lignes (A et B) et 23 stations, la longueur du réseau étant de 13 km. Aux heures de pointe, l'intervalle est de 4 minutes sur le tronçon commun en centre ville. La vitesse commerciale est de 18,75 km/h et l'amplitude du service va de 4h30 à 1h00. Comme dans la plupart des réseaux hors Ile-de-France, la fréquence est maigre le dimanche, surtout le matin où elle est de 20 minutes sur le tronçon commun du tramway et peut aller de 40 minutes à

une heure sur les bus. Seul le bon vieux funiculaire – inauguré en 1890 et entièrement rénové en 1972 – circule imperturbablement toutes les 10 minutes. Notons aussi que la ligne TER du Havre à Rolleville, exploitée par la SNCF, a été intégrée tarifairement au réseau LiA. La fréquentation de la ligne est de ce fait passée de 150 à plus de 1 800 voyageurs/jour et la section Le Havre – Montivilliers est desservie à la demi-heure. Le réseau recourt depuis six mois à une billettique sans contact et a enregistré 28 millions de voyages en 2013, 82 % des usagers étant des abonnés. En 2015, tous les bus seront accessibles aux PMR, qui disposent déjà du service de transport à la demande Mobi'fil. Quant au service Fil'bus, il assure une desserte à la demande de plusieurs communes périphériques de l'agglomération. La traditionnelle partie touristique nous a fait découvrir le centre ville, presque entièrement détruit lors de la Libération en 1944 et reconstruit sous la direction de l'architecte Auguste Perret, qui a donné une unité de style à la ville. Ses œuvres les plus marquantes sont l'hôtel de ville et l'église Saint-Joseph, dont la tour de 107 mètres domine la ville. Eglise que nous avons visitée, ainsi que la cathédrale, l'un des rares bâtiments du centre rescapés de la guerre. Cet instructif voyage s'est terminé par une visite d'une partie du port, en bateau.

TRANSFERT DE 6 Z2N

Les présidents de l'AUT et de la FNAUT ont adressé une lettre à M. Daniel Percheron, président du Conseil régional Nord-Pas-de-Calais, pour appuyer la demande du Syndicat des Transports d'Ile-de-France que les six rames automotrices à deux niveaux Z2N qui circulaient dans cette région depuis les années 90 mais ne sont plus guère utilisées soient transférées en Ile-de-France. En effet, une grave pénurie de matériel roulant touche les lignes C et D du RER qui sont équipées du même type de trains. L'affectation des six rames Z2N à ces lignes permettrait de limiter les suppressions de trains et de renforcer la composition de certains trains. Depuis que ce projet de transfert a été initié fin 2012, on constate une situation de blocage difficilement compréhensible si on considère l'optimisation qu'il permet du parc de la SNCF. C'est pourquoi nous demandons à M. Percheron de tout mettre en œuvre pour faire aboutir rapidement le transfert de ces matériels.

Pétition ligne C

Les catastrophes que le RER C a subies - déraillement de Brétigny du 12 juillet 2013 et incendie du poste des Ardoines le 23 juillet dernier - ont fait passer à l'arrière-plan les multiples incidents qui se succèdent : rails cassés, chutes de caténaires et pénurie de matériel roulant qui conduit à la suppression de missions au moindre incident. Or ce ne sont plus seulement les usagers qui sont touchés, mais toute la vie économique du bassin desservi par le RER C. Pour obtenir des (nombreux) responsables une mobilisation énergique, CIRCULE (Comité des usagers de la ligne C en Essonne, adhérent à l'AUT) lance une campagne de signature d'une pétition exigeant un plan de crise énergétique pour que le service normal soit rétabli au plus vite. Il importe qu'elle soit largement relayée auprès de l'ensemble de la population par tous les médias possibles. La pétition peut être signée en ligne sur le site <http://portail.circule.org>.

ça roule...

RENFORTS DE BUS DANS LES HAUTS-DE-SEINE

Les renforts d'offre annoncés sur les deux lignes desservant le centre commercial Qwartz se sont concrétisés : depuis le 1er septembre, les lignes 137 (Villeneuve-la-Garenne - Porte-de-Clignancourt) et 177 (Asnières-Gennevilliers - Villeneuve-la-Garenne) bénéficient respectivement de 38 et 16 (17 le samedi) passages supplémentaires par jour. Ça roule donc mieux, mais sera-ce suffisant ? Affaire à suivre. Cinq autres lignes ont simultanément été renforcées dans le département : 163 (Rueil - Porte-de-Champerret), 164 (Argenteuil - Porte-de-Champerret), 178 (La Défense - Gennevilliers), 275 (La Défense - Pont-de-Levallois) et 467 (Rueil - Pont-de-Sèvres). Deux lignes voient leur service prolongé jusqu'à 0 h 30 : 82 (Neuilly-Hôpital Américain - Paris-Luxembourg) et 188 (Bagneux - Porte d'Orléans). La ligne 426 (La Celle-Saint-Cloud - Pont-de-Sèvres) est renforcée depuis le 15 juillet sur son tronçon le plus fréquenté, entre Pont-de-Sèvres et Garches, et la 244 (Rueil - Porte-Maillot) verra sa fréquence augmentée le week-end à partir du 20 octobre.

T9 : AVIS FAVORABLE

La commission d'enquête a rendu un avis favorable au projet de tramway Porte de Choisy - Orly-Ville, avis assorti de cinq recommandations qui portent sur :

- des études complémentaires relatives à la localisation des stations au nord de Vitry ;
- les itinéraires cyclables à Choisy, qui, passant par des routes pavées, doivent être traités de façon à garantir la sécurité des cyclistes ;
- la recherche de solutions compensatoires à la réduction des places de stationnement ;
- la poursuite des études pour le prolongement du T9 à l'aéroport d'Orly ;
- la création d'un nouvel accès à la ligne 7 du métro à la Porte de Choisy afin que les usagers en correspondance ne traversent pas les voies du T3a.

Une seule réserve : le plan d'occupation des sols (POS) de la ville de Thiais doit être mis en compatibilité avec le projet du tramway T9. Une enquête publique sera ouverte pour réviser ce POS.

Concernant le prolongement à la Place d'Italie préconisé par l'AUT, la commission d'enquête considère qu'il s'agirait d'une opération com-

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

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

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

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 14 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

plexe et coûteuse au regard de sa valeur ajoutée. L'opportunité de sa réalisation pourra faire l'objet ultérieurement d'études complémentaires. Nous ne voyons guère quant à nous où réside cette « complexité »...

NOUVEL ACCÈS À LA STATION CHÂTEAU ROUGE

La RATP vient de lancer un appel d'offres en vue de l'agrandissement de la salle des guichets et de la création d'un accès secondaire (par escalier fixe) à l'ouest du boulevard Barbès, sur la place située entre les rues Poulet et Custine, permettant de mieux desservir la Butte Montmartre. C'est une décision très attendue, car le sous-dimensionnement de l'accès unique actuel à cette station (complété par un escalier mécanique de sortie pour le quai direction Porte de Clignancourt) est non seulement une source d'inconfort pour les usagers, mais constitue aussi un danger permanent du fait de l'encombrement de la salle et des escaliers.

ça cale...

HORS ILE-DE-FRANCE, POINT DE SALUT

Plusieurs lignes du réseau Transilien franchissent les limites de l'Ile-de-France, mais si les usagers du RER D peuvent se procurer aux guichets RATP et distributeurs RER/Transilien des billets pour les gares non franciliennes de cette ligne (Orly-la-Ville-Coye, Chantilly-Gouvieux et Creil au nord, Malesherbes au sud), les usagers des autres lignes « débordantes » (H, J, K, N, P, R) n'ont pas cette chance : sur la ligne K par exemple, il faut se rendre dans une gare SNCF pour acquérir un billet pour Le Plessis-Belleville, Nanteuil-le-Haudouin, Ormoy-Villers ou Crépy-en-Valois. Si vous disposez d'un Navigo ou d'un Mobilis et que vous ne voulez pas payer deux fois le trajet francilien, vous avez intérêt à descendre à la dernière gare francilienne pour acheter le billet pour une destination « provinciale », au risque d'attendre longtemps le train suivant. L'acheter à l'avance pour ne pas devoir changer de train vous ferait voyager avec un billet non composté... Vous avez dit « égalité » ?

INCENDIE DES ARDOINES

La destruction du poste d'aiguillage est totale, ce qui oblige à manœuvrer les aiguillages manuellement à pied d'œuvre et réduit dès lors la capacité de maintenance du site de 60%, avec report sur d'autres sites. Il en résulte un allongement du temps d'immobilisation des rames : 16 rames de moins sont disponibles pour le service commercial, soit 10% du parc. Actuellement, 87% des trains circulent et la fréquence a dû être réduite sur la vallée de l'Orge (1 train au ¼ d'heure en pointe au lieu de 2), sur la branche de Pontoise (1 train sur 2 à certaines heures de pointe) et sur celle de Pont de Rungis (1 train sur 2 à certaines heures). Et c'est hélas en années (30 à 36 mois nous dit-on) qu'il faut compter pour un retour à la situation normale... Guillaume Pepy, le président de la SNCF, propose certes de réduire les délais en se passant d'un appel d'offres pour la reconstruction du poste, mais cette solution ne risque-t-elle pas d'être retoquée juridiquement ?

Qui a peur du fret ferroviaire en Ile-de-France ?

La situation est pathétique. Alors que l'entrée de nouveaux opérateurs en 2006 a permis de stabiliser à 10 % la part modale du fer dans le transport des marchandises sur le territoire français (il y a 30 ans elle était de 30 %) et qu'ils assurent déjà 40 % du trafic, l'Ile-de-France n'en a pas encore vu un. Les fermetures de plateformes se succèdent : il n'y a plus qu'une gare de triage, Le Bourget, et trois gares relais pour le transit. Les investissements de bon sens, Gisors - Serqueux qui désaturera l'axe Le Havre - Paris, et Flamboin - Montereau qui épargnera 200 km aux trains en transit de l'Est vers le Sud, sont menés à minima. Le grand port de Gennevilliers n'est embranché que sur le RER C, alors qu'un deuxième raccordement, à la ligne Saint-Lazare - Argenteuil, est possible. Et la part dérisoire du fret continue de décroître.

Ne cherchez pas les chiffres : on en avait jusqu'en 2006, sans le trafic de transit, mais depuis plus rien ! Pourtant, après le Grenelle de l'Environnement, qui préconisait un report modal massif du fret, la DRIEA a créé en 2012 avec l'IAU un centre d'études pour l'Ile-de-France, le CERLOG. Elle a confié au STIF le suivi des actions en faveur du report modal du fret, 7ème défi du PDU. Son observatoire de la mobilité, l'OMNIL, n'a pas encore réussi à établir des statistiques du fret ferroviaire francilien.

Qui donc a peur du fret ferroviaire en Ile de France ? Pas les usagers du train : il y a belle lurette qu'ils ne sont plus gênés par les convois de marchandises. Les chargeurs n'ont rien non plus contre le train, dès qu'il offre fiabilité et prix raisonnable. Mais les opérateurs des autres modes, routier et fluvial, y voient un concurrent. L'appellation de plateforme multimodale masque la portion congrue réservée au train, et cela leur va très bien. Le report modal a vraiment besoin de l'intervention de l'Etat !

Les riverains ont une appréhension légitime, vu le bruit et l'empreinte paysagère dans la ville, mais tous les trains sont en cause et, ailleurs, les camions plus encore. Les maires prêtent main forte à cette opposition, vu leurs appétits fonciers, comme au Bourget où le transport de matières dangereuses empêche l'urbanisation d'emprises délaissées de la gare de triage. Ils restent sourds aux accommodements techniques proposés aux riverains. C'est une des bonnes raisons de créer la Métropole du Grand Paris.

Mais il se pourrait bien que le premier à craindre le retour du fret en Ile-de-France soit la SNCF elle-même. Elle a appris à gagner de l'argent avec le transport routier pendant qu'elle échouait - renonçait ? - à stopper les pertes du ferroviaire. En Ile-de-France, RER et Transilien lui offrent une rentabilité certaine. Pourquoi prendrait-elle des risques financiers en relançant la cohabitation des trains de voyageurs et de marchandises quand les premiers sollicitent de plus en plus un réseau proche de la saturation ?

Daniel Mouranche ■

Réalisation des projets : des retards trop fréquents

De nombreux projets importants ont passé la phase étude et on ne peut que s'en féliciter. Par contre, les délais de réalisation déçoivent et surprennent. Pour certains (Eole à l'ouest, prolongement du M11, Tangentielle Nord phase 2, tram-train Massy-Evry), c'est le financement qui ne suit pas et les causes en sont clairement identifiées : les difficultés budgétaires actuelles et la multiplicité des intervenants (Etat, Région, Départements, Société du Grand Paris...).

Mais ce n'est pas le cas pour les trois prolongements de métro en cours de réalisation (M4 sud phase 2, M12 nord, M14 nord), qui accusent tous des retards de chantier importants : deux ans pour M12 et M14 ! Pourquoi de tels retards sont-ils aussi fréquents ? Les causes en sont nombreuses :

- Multiplicité des procédures administratives, dans un contexte réglementaire instable : enquêtes publiques, avis divers, permis de construire, réglementations évolutives en matière d'incendie et d'accessibilité, autorisations de travaux communales ou départementales, etc. Et lorsque toutes les autorisations sont obtenues, certaines administrations n'hésitent pas à imposer de nouvelles procédures ou le renouvellement de certaines d'entre elles sous prétexte de l'évolution, même positive et marginale, d'un projet !
- Procédures foncières (expropriation, acquisition des terrains) extrêmement complexes et longues.

- Collectivités locales qui ne nous semblent pas toujours irréprochables, alors qu'elles seront les premières bénéficiaires des projets : demandes parfois étonnantes impactant l'organisation des chantiers, lenteur de leurs interventions et autorisations.

- Impossibilité, aujourd'hui, pour les maîtres d'ouvrage d'agir sur les nombreux concessionnaires (ErDF, GrDF, eau, assainissement, chauffage urbain, réseaux téléphoniques/informatiques...), qui font manifestement passer leurs propres intérêts (planning, exigences techniques parfois excessives) avant l'intérêt général. Ainsi, sur le prolongement de la ligne 12, 16 des 24 mois de retard seraient imputables aux déviations de réseaux ! Un seul contre-exemple : celui de la Ville de Paris, qui a le poids nécessaire pour contraindre les concessionnaires à plus de réactivité.

- Difficultés techniques imprévues apparaissant au cours d'un chantier, surtout en sous-sol.

Comment éviter ou minimiser ces retards ? L'AUT propose plusieurs pistes dans un communiqué qu'elle a diffusé à ce sujet. Voir la rubrique « Actions » du présent numéro.

Michel Babut ■

Le prolongement du T1 à Colombes



Tramway T1 aux Courtilles (photo : Marc Debrincat)

En deux phases, le T1 atteindra la limite de Colombes et de Nanterre, la première phase (Asnières-Gennevilliers Les Courtilles - Carrefour des Quatre Routes) ne représentant que 10 % de la longueur du projet. Plus tard, il devrait aller jusqu'à Rueil. L'intérêt de poursuivre cette rocade à l'Ouest est, comme à l'Est, indéniable. Il est cependant limité par les temps de parcours élevés et la faible capacité de ce tramway. Réticences de la municipalité de Colombes au passage du tram dans les rues plus étroites du centre-ville, où se situe la gare SNCF, et volonté de développer les quartiers périphériques ont en effet abouti, lors de la concertation de 2011, au choix du tracé nord entre les Quatre Routes et le futur terminus provisoire Gabriel Péri (phase 2 du prolongement). Or ce tracé est plus long de 70 % que le passage par le centre-ville (5,7 km au lieu de 3,3). De sorte qu'il faudra plus de temps au tramway qu'actuellement au bus 378 : 21 min 30 au lieu de 18 min en bus aux heures de pointe ! Ces temps officiels correspondent à des vitesses commerciales de 16 km/h pour le tram et 11 km/h pour le bus.

Un tel détour pénalise aussi la capacité : avec le même parc en service, le trajet direct aurait permis une fréquence de 4 min au lieu de 5, ce qui représente 25 % de capacité en plus pour la ligne. A titre de comparaison, les nouvelles rames du T1 qui seront introduites progressivement à l'occasion de ce prolongement n'apporteront que la moitié de ce gain (200 voyageurs par rame au lieu de 178, soit 12,5% en plus).

C'est payer cher la qualité de vie qu'apportera le tramway dans des quartiers peut-être délaissés aujourd'hui. D'autant plus que si le coût du projet rapporté au kilomètre n'est pas déraisonnable pour l'Ile-de-France (35 M€/km), il le devient si on le rapporte à la distance sans détour, qui est de 4,2 km au lieu de 6,4 pour l'ensemble du prolongement : le détour fait passer le prix total de 147 à 224 M€, si on adopte un coût kilométrique identique pour la variante par le centre-ville (il aurait sans doute été un peu plus élevé).

Par ailleurs, le phasage est logique, puisque le début du prolongement ne nécessite pas d'expropriations, mais ses effets sont déplorables. Il s'écoulera quatre ans (c'est un minimum, puisque les calendriers des projets de

transports en Ile-de-France ne se contractent jamais...) avant que les 90 % restants soient mis en service, douze ans après la concertation et neuf ans après l'enquête publique ! L'AUT s'étonne du temps réservé à l'acquisition des parcelles, et encore plus d'une telle précocité de la consultation du public et des choix de détails qui vont avec. La décennie qui vient va pourtant profondément modifier le réseau des transports franciliens et les habitudes des usagers.

Les améliorations souhaitables

Le projet étant aujourd'hui ce qu'il est, il importe de chercher des améliorations. On évoquera pour mémoire la vitesse commerciale et la capacité du T1, à tracé donné. Les valeurs de 16 km/h et de 3000 voyageurs à l'heure à terme (15 rames de 200 places par heure, contre 12 rames de 178 places à l'heure actuelle et pour la phase 1) ne sont pas satisfaisantes pour l'avenir. L'AUT aurait apprécié que l'enquête publique soit l'occasion de présenter des orientations pour faire mieux d'ici 20 ou 30 ans. ●●●

●●● Le prolongement du T1 à Colombes



La place du projet dans le réseau de transport

Le service rendu par une nouvelle ligne de transport collectif ne peut s'apprécier qu'en relation avec le réseau dans lequel elle s'insérera. Or le dossier d'enquête n'en dit pas grand chose. L'évaluation socio-économique donne bien un état des lieux prévisionnel en 2018 et 2030, mais sans aucun commentaire ni variante. Son seul objectif est de calculer des trafics et des temps de parcours. Par ailleurs, le dossier ne comporte aucune contribution des collectivités locales, de sorte qu'on ne sait rien de leurs besoins et de leurs projets en matière de déplacements locaux, ni d'éventuelles nouvelles populations que les maîtres d'ouvrage n'auraient pas bien pris en compte. Il ne comporte pas non plus de contribution de la Société du Grand Paris, alors que la ligne 15 du métro automatique influence fortement l'évaluation socio-économique. L'AUT regrette que l'enquête publique nourrisse si peu la prospective. Elle fait deux recommandations pour les études détaillées à venir :

1. Des Plans Locaux de Déplacement devraient être préparés par les collectivités locales (ou mieux, un seul PLD recouvrant la zone d'influence du projet) en parallèle avec l'étude des restructurations de bus. Ils sont préconisés par le PDU (entré enfin en vigueur dans sa version nouvelle depuis cet été), et le STIF dispose de plusieurs moyens d'incitation à leur élaboration. C'est la condition pour que les restructurations du réseau de bus réduisent au minimum les besoins de desserte mal satisfaits aux horizons des mises en service (2019 et 2023).

2. L'articulation du T1 avec les lignes de métro automatique du Grand Paris Express devrait être étudiée avec soin pour orienter les améliorations encore possibles, notamment en termes d'intermodalité et d'aménagements lourds pour les bus. Les avantages du tronçon dit complémentaire du GPE (Nanterre La Folie – gares de La Garenne Colombes et de Colombes – Les Grésillons) doivent être mis en évidence, même si, aujourd'hui, il est repoussé au delà de 2030, donc hors champ de l'évaluation socio-économique. En effet, il y aurait intérêt à en faire le tronçon de la ligne 15 Nanterre La Folie – Les Grésillons, dont la mise en service est prévue pour 2027. Il est prévu aujourd'hui de faire passer la ligne 15 par La Défense et Bécon-les-Bruyères, ce qui constitue un détour sinueux, coûteux et plein d'embûches. Notre alternative a certes l'inconvénient de ne plus passer à La Défense Grande Arche, mais celui-ci est contrebalancé par une meilleure répartition des énormes flux d'usagers entre les gares du nouveau pôle majeur La Défense Seine Arche, qui s'étend sur un axe de 4 km de la Seine à la Seine.

Daniel Mouranche ■

Le point noir spécifique à ce tronçon, c'est l'intermodalité train - tramway. Le choix du tracé nord fait perdre une correspondance idéale, celle de la gare de Colombes en centre-ville. Il prétend la remplacer par la gare du Stade, qui lui fait suite sur cette branche des lignes de Paris Saint-Lazare. Mais le tramway passera à plus de 300 m à vol d'oiseau au nord du bâtiment gare, et celui-ci constitue l'unique accès aux quais. Les distances réelles des trois stations qui entourent cette gare sont de 550 m (2 fois) et de 625 m, c'est-à-dire la distance entre deux stations du tramway. Il est donc abusif de parler de correspondance.

Les maîtres d'ouvrage ont répondu à l'autorité environnementale que le Plan Local d'Urbanisme de Colombes réserve pour RFF un cheminement piéton arrivant au pied de l'extrémité nord des quais, et annonce une distance ramenée à 260 m entre station du T1 et quais Transilien... si RFF acquiert l'emplacement et réalise un accès nord ! Mais la réserve du PLU est de l'autre côté des voies par rapport à la station, ce qui rallonge le parcours de 20 à 25 %.

L'AUT demande que l'on fasse mieux : il faut obtenir l'engagement que RFF construise ce 2ème accès à l'échéance de la mise en service (dans 9 ans...) et définir un autre cheminement qui réduise la distance à moins de 200 m, quitte à déplacer légèrement la station du tramway.

Même ainsi, le nom de « Gare du Stade » donné à la dite station resterait trompeur. A fortiori l'est-il en l'état du dossier, puisqu'il désigne la station la plus éloignée des trois qui contournent la gare !

L'intermodalité T1-T2 à Parc Lagravère, avant-dernière station avant le terminus de la phase 2, est au contraire excellente : la modification apportée au DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) ajoute au confort du quai à quai la robustesse de voies dédiées à chaque ligne. L'AUT observe toutefois que beaucoup d'usagers seront intéressés par une

deuxième correspondance au terminus Gabriel Péri, assez proche de la station Victor Basch du T2. Elle peut faire gagner du temps, éviter la cohue ou garantir une place assise. L'AUT recommande de poursuivre les études d'aménagement urbain entre ces deux stations, de manière que la correspondance s'effectue dans les meilleures conditions de confort et de sécurité du piéton.

Les modifications des lignes d'autobus ne sont pas abordées dans l'étude d'impact, alors qu'elles l'ont été dans la concertation qui s'est poursuivie jusqu'à fin 2013. Il y en a pourtant au moins une qui aurait mérité d'être intégrée au projet, car elle est de nature à remédier aux désolants effets de son passage : c'est le renforcement de la ligne 378 dès la phase 1 entre le terminus provisoire (Quatre Routes), et le terminus de la phase 2 (Gabriel Péri) via la gare de Colombes. Car il préfigure la phase 2 pour les usagers rejoignant La Défense ou le T2, et il permettra de faire face à la nouvelle demande. Il ne serait pas non plus inopportun de distraire quelques-uns des 267 M€ du projet (hors taxes, valeur 2013, rames incluses) pour des aménagements de voirie au bénéfice des bus qui effectuent le parcours direct. S'il y a concurrence future entre ce bus direct et le tramway, les usagers ne peuvent qu'être gagnants.

La continuité cyclable n'est pas assurée en deux points, dans le contournement de la gare du Stade (rue des Entrepreneurs et boulevard d'Achères). Ils sont bien identifiés dans le dossier, qui renvoie le vélo sur des dessertes locales. Il faudrait s'assurer qu'il y trouvera son compte : pas d'allongement des distances et des réinsertions sécurisées. Vu les détours du tramway, on se demande d'ailleurs s'il y a un intérêt à assurer la continuité cyclable sur son tracé. On s'interroge sur le choix du département des Hauts-de-Seine de placer préférentiellement l'itinéraire cyclable sur le trottoir, notamment sur le boulevard de Valmy qui est retenu comme itinéraire cyclable régional.



courrier

Pour un passe rechargeable

Retraité depuis un peu plus d'un an, j'ai abandonné mon Navigo annuel 4 zones (Draveil, Essonne), trop coûteux par rapport à ma fréquence actuelle de déplacements en IdF (...). Les abonnements mois ou semaine sont peu pratiques, sauf à regrouper ses déplacements. Je ne cherche pas de tarif préférentiel (je ne relève pas des catégories ouvrant droit à réduction), je souhaiterais simplement qu'il existe un Navigo rechargeable, à l'instar de l'Oyster Card de Londres. En outre, la manipulation des tickets à l'unité est peu pratique : confusion (tous se ressemblent), perte plus facile et source de gêne pour les autres usagers puisque leur validation est nettement moins rapide que celle d'un passe sans contact.

Message laissé sur le site de l'AUT

Téléphoner ou conduire : il faut choisir

A 12h20, le bus a quitté son arrêt place de l'ancienne mairie de Chatenay-Malabry. Le conducteur était en communication sur son portable. Une dame a couru pour ne pas rater le bus. Le chauffeur ne l'a pas vue. Elle a trébuché, est tombée entre le trottoir et le bus à un mètre de la roue arrière. Du fait des hurlements des passagers et des gens à l'extérieur, le chauffeur a lâché son téléphone et s'est arrêté. A une minute près, cette dame serait passée sous la roue ! Je l'ai aidée à se relever. Comme il n'y a pas eu de blessé, je n'ai pas déposé plainte mais je voulais vous signaler cet incident (...) Téléphoner au volant est totalement interdit (article R412-6-1 du Code de la route, également valable pour les conducteurs de bus). J'ai informé la RATP et le STIF du comportement de ce chauffeur.

Dr S.

Un matériel défectueux peut être un danger

Le jeudi 2 octobre vers 19h, j'ai débarqué du RER à Juvisy (...). L'un des portillons de la sortie « Mairie », celui de droite en sortant, était ouvert. Je l'ai franchi sans mettre mon passe Navigo sur le lecteur. (...) Les deux battants se sont brutalement rabattus, me pinçant les poignets. En essayant de me dégager, j'ai senti un pincement à l'épaule gauche. Puis j'ai rouvert le portillon à l'aide de mon passe et suis rentré chez moi. (...) Mon épaule était assez douloureuse et je ne pouvais plus lever le bras tendu. (...) Au moment de l'incident je n'ai pas noté de témoins, tellement ça me semblait anodin et anecdotique. Or les jours passent et j'ai toujours mal. Je suis revenu le lendemain photographier ce portillon. (...) Une dame m'a dit qu'il est défectueux depuis des mois. Il a été signalé et a fait plusieurs victimes. Une personne est tombée à la renverse. J'ai observé le comportement du portillon : après un passage il reste ouvert quelques minutes puis se ferme lentement par saccades pendant 2 ou 3 minutes. Si quelqu'un se présente quand le portillon vient de s'ouvrir, il se fait happer inmanquablement !

Nik C.

RESTRUCTURATION DU RÉSEAU BUS RATP DANS LE 93

Jean-Pierre Lerosey a représenté l'AUT à la réunion du STIF sur cette refonte, liée à la mise en service du T8. Il est intervenu sur deux sujets :

1. la desserte de la cité Pierre Sépard : assurance a été donnée par le STIF d'un ajustement de la desserte en fonction des besoins ;
2. la desserte de la clinique de l'Estrée (située rue d'Amiens à la limite Pierrefitte – Stains) est déplorable et l'AUT demande qu'une concertation ait lieu afin de l'améliorer. L'accès est pratiquement impossible sans voiture. Le STIF en est conscient et une réflexion doit s'engager sur le sujet. Un examen du retour d'expérience est prévu avant le 20 juillet 2015.

DEUX ANS DE RETARD POUR LES PROLONGEMENTS DES LIGNES 12 ET 14

Ils devaient intervenir en 2017. L'AUT demande dans un communiqué que toutes les conséquences en soient tirées. Concernant le prolongement du M14 à Mairie de St-Ouen, l'AUT déplore que les usagers du M13 subissent deux années de plus de forte saturation. Ce n'est qu'une demi-surprise car l'horizon 2017 était davantage un planning politique qu'un calendrier techniquement crédible. Il importe de tout mettre en œuvre pour tenir la mise en service en 2019. Parallèlement, l'AUT demande à la RATP de s'engager sur un calendrier de mise en service du système OURAGAN, qui doit permettre d'augmenter le débit du M13 mais accuse 8 ans de retard par rapport au planning initial... Quant au prolongement du M12 à Mairie d'Aubervilliers, le retard annoncé est incompréhensible car le tunnel est déjà creusé et les rails sont même posés ! Seules les deux stations restent à construire.

Plus généralement, l'AUT demande :

- de ne pas multiplier les effets d'annonce sur des calendriers davantage de complaisance que réalistes qui créent de fortes désillusions par la suite ;
- d'actualiser régulièrement les plannings et d'assurer un meilleur suivi, pour éviter la « découverte » tardive de retards importants ;

- d'approfondir la préparation technique des chantiers ; des dépenses supplémentaires à ce stade allégeraient ensuite planning et finances ;
- de procéder à un retour d'expérience sur les difficultés chroniques liées aux déviations de réseaux et aux acquisitions foncières ;
- de donner aux maîtres d'ouvrage, par voie réglementaire ou législative, un vrai pouvoir sur les concessionnaires (ErDF, GrDF, CPCU, Orange, etc.) pour y faire prévaloir l'intérêt général ;
- de simplifier et stabiliser les réglementations (pour éviter par exemple la multiplication des études d'impact).

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LES LIGNES 16 ET 17 SUD DU GRAND PARIS EXPRESS

L'AUT y a apporté une contribution, où elle rappelle que la priorité doit porter d'abord sur la ligne 15 Est, dont le trafic potentiel est bien plus important que celui de la ligne 16. Le trafic prévisionnel de cette ligne relève d'une infrastructure plus légère qu'un métro automatique. Une ligne en site propre, non obligatoirement souterraine sur toute sa longueur, du type « tram express », nous semble présenter le meilleur compromis entre le service rendu aux usagers et l'investissement nécessaire. La Tangentielle Nord en construction nous paraît constituer un bon exemple de ce qui serait adapté à la ligne 16. Quant à la ligne 17, nous sommes sceptiques sur l'utilité de la section allant du Bourget RER au Mesnil-Amelot via l'aéroport Charles-de-Gaulle. Ce segment de ligne fait double emploi avec le RER B qui assure une desserte de type banlieue entre Paris et l'aéroport et surtout avec le futur CDG Express qui constituera la vraie liaison rapide ville-aéroport qui manque à Roissy. La contribution de l'AUT expose en détail les améliorations à apporter selon elle au projet actuel du pôle Saint-Denis-Pleyel, où doivent se rencontrer les lignes 14, 15, 16 et 17 du GPE, le RER D et la ligne 13 du métro (voir l'article « Pôle multimodal Saint-Denis – Pleyel : un projet à améliorer » en page 4 d'AUT Infos n°125).

Passé Navigo à tarif unique : une fausse bonne idée

L'AUT a organisé le 19 novembre une conférence de presse et diffusé un dossier de presse sur ce thème. Ce que les usagers réclament avant tout, bien plus qu'une baisse du tarif des abonnements, c'est une amélioration des conditions de transport. Saturation, vétusté, retards, manque de trains, manque de liaisons banlieue à banlieue : les transports franciliens ont besoin d'investissements massifs. Or de fortes incertitudes pèsent sur le financement du Grand Paris Express (abandon de l'écotaxe, abandon de la taxe de séjour régionale additionnelle). Plusieurs projets sont bloqués ou vont l'être faute de financement. Un Navigo à 70 € inciterait à urbaniser davantage encore les campagnes et les zones naturelles et aggraverait l'inégalité de traitement entre les abonnés et les usagers occasionnels, qui s'est creusée avec la suppression des zones 7 et 8 puis 6. Par exemple, un aller-retour Paris - Montreuil coûte 19,90 € alors que le même trajet revient à moins de 3 € pour un abonné salarié, compte tenu du paiement de la moitié de l'abonnement par l'employeur. La pertinence économique, écologique et même sociale du tarif unique est donc contestable. L'AUT approuve en revanche le dézouage les week-ends, mesure incitative à l'utilisation des transports en commun les jours où les réseaux ne sont pas saturés. Le système actuel de zones concentriques n'est certes pas parfait et il convient de mener une réflexion sur une tarification plus intelligente à moyen terme (bassins de vie, unités de transport).

ça roule...

RENFORTS DE BUS DANS LE 94

Depuis début novembre, une partie du réseau Situs du Haut Val-de-Marne a été profondément réaménagée. Sur les lignes 2, 7 et 8, la fréquence est renforcée, les horaires étendus et certains parcours sont prolongés. Du côté de Nogent, c'est la ligne 113 (Nogent RER – Chelles 2) qui est renforcée aux heures de pointe : 24 passages dans les deux sens de circulation sont ajoutés sur cette ligne surchargée. Les bus passeront toutes les sept minutes au lieu de neuf. D'autres renforts sont envisagés par le Conseil général, qui espère l'approbation du STIF dans les prochaines semaines. Des améliorations sont prévues en fin d'année sur la ligne Athis Cars 8 entre Villeneuve-Saint-Georges et l'aéroport d'Orly. Les lignes A (Brunoy – Villeneuve-Saint-Georges RER) et L (gare routière de Villeneuve-Saint-Georges – Pont-de-Choisy) de la STRAV devraient fusionner début 2015, avec un bus toutes les 20 minutes aux heures de pointe. La ligne Athis Cars 9 sera prolongée de Thiais-Choisy aux Ardoines, via le Port-à-l'Anglais. Enfin, la ligne 108 entre Joinville-le-Pont RER et Champigny Jeanne-Vacher devrait être renforcée en soirée et aux heures creuses, pour faire face à une hausse de la fréquentation de 6 % en 2013.

NOUVEAUX ABRIBUS

Depuis quelques semaines, de nouveaux abribus sont progressivement installés pour remplacer les anciens modèles datant d'une vingtaine d'années. Ils présentent une nouvelle signalétique plus moderne et plus visible et offrent de nouveaux services tels que des ports USB pour recharger les téléphones portables et tablettes. Les mâts de grande hauteur qui signalent bien ces abribus sont un vrai progrès, le banc est plus large et le toit en forme de feuille de platane est une réussite. Une paroi transparente permet de voir arriver les bus sans que les usagers soient soumis aux intempéries. En outre, ces abribus sont moins gourmands en électricité : leur consommation est réduite d'un tiers. Et ils ne coûtent rien à la ville, au contraire : c'est JC Decaux qui les gère et qui versera une redevance

fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

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

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

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 14 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

de 8 millions d'euros par an à Paris. D'ici l'été prochain, les 2 000 abribus parisiens auront fait peau neuve et ce type de mobilier urbain devrait aussi équiper petit à petit les stations de taxis. Mais tout n'est pas parfait (voir « ça cale »).

ça cale...

« BUSSOPHOBIE » CHRONIQUE À SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS ET CHAMPIGNY

Est TVM, la ligne de bus qui aurait dû relier d'ici 2018 Créteil (Place de l'Abbaye) et Noisy-le-Grand (Mont d'Est), soit 15 km et 25 stations parcourus en 50 minutes, avait obtenu un avis favorable sans réserves lors de l'enquête publique fin 2013. A Saint-Maur-des-Fossés, ville qui s'était prononcée contre son tracé, un nouveau recours a été déposé, malgré les importantes concessions faites : suppression de tous les sites propres prévus sur son territoire et renoncement à des bus articulés. Arguant notamment du danger pour les enfants des écoles, les opposants prônent un tracé alternatif passant par Joinville-le-Pont et Saint-Maurice. Or le Conseil général a rappelé que plusieurs tracés ont été étudiés en détail et que c'est le plus pertinent qui a été retenu. Un élu a été jusqu'à dire que l'Est TVM était « une agression contre Saint-Maur » ! A Champigny-sur-Marne, une association de commerçants de l'avenue du Général de Gaulle, opposée au projet de site propre qui entraverait l'accès à leurs commerces, attaque également le projet au Tribunal administratif. A ce stade, ça relève de l'obsession malade... Il en résulte qu'à ce jour le projet est gelé.

NOUVEAUX ABRIBUS (AUSSI)

Il est regrettable que l'amélioration de l'esthétique se soit faite au détriment de leur principale fonction : l'agencement des côtés est tel qu'ils abritent moins que les anciens. Ils laissent davantage passer le vent et la pluie, car l'un des côtés n'a pas de paroi et il y a un espace entre les deux autres parois. Gare aux courants d'air ! En outre, il faut lever fortement la tête pour pouvoir lire les temps d'attente qui sont affichés sur le bord du toit. Et il n'y a plus de plan général du réseau...

GRANDIOSE INNOVATION : L'HORAIRE « FEUILLES MORTES »

Un « horaire d'automne » a été mis en place sur la ligne Creil-Pontoise en raison du ralentissement causé par le patinage sur les feuilles mortes. Nous annonceront-on un jour un horaire de printemps, le pollen des fleurs faisant éternuer les automobilistes et leurs conducteurs ? La SNCF est une entreprise très créative pour améliorer les statistiques de sa qualité de service plutôt que pour améliorer la qualité elle-même...

Les soucis du T6

Le premier souci du T6 fut d'exister. Un projet ancien de prolongement de la ligne 13 s'est mué, pour des motifs d'économies, en tram sur pneus. Déclaré d'utilité publique en 2005, son chantier s'est éternisé. Avec cinq ans de retard, sa section de surface entre en service le 13 décembre, sa section souterraine au printemps 2016.

Le deuxième souci du T6 est sa fréquentation. Le matériel roulant choisi (Translohr) a un gabarit étroit. Même si le modèle retenu est le plus long du catalogue, sa capacité est réduite.

Le troisième souci du T6 est son itinéraire. Au nord, toujours par économie, il ne rejoint pas le tram des Maréchaux, mais démarre à Châtillon-Montrouge. Lorsqu'il décroche, à Clamart, de la large RD 906 pour l'étroite rue du Pavé blanc, il doit partager une partie de sa plate-forme avec la circulation générale. Pour rejoindre Vélizy, il décrit des angles aigus. Enfin, il est cisailé aux carrefours. Aussi, sa vitesse sera modeste : la dernière prévision de la RATP est de 18,7 km/h. La priorité aux carrefours est donc vitale pour sa fiabilité.

Le quatrième souci est la localisation contestable de certaines stations. Celle logiquement prévue au carrefour du Général-de-Gaulle à Châtillon a été « déplacée » au tiers de la pente à 6% qui escalade le rebord du plateau de Meudon-Vélizy et renommée « Parc-André-Malraux ». Conséquence : la correspondance avec les bus n'existe plus. La valorisation d'une ZAC est à ce prix. La station très fréquentée « Vélizy 2 », en correspondance étroite avec la gare routière du même nom, est distante de quelque 500 mètres du centre commercial Vélizy 2. Les clients vérifieront l'aménagement des « cheminements piétons », ou tenteront de sauter dans un bus où viendront en voiture.

Lacunes et stations déplacées entraînent des ruptures de charge. Des correspondances aisées s'imposent, faute de quoi les voyageurs de Meudon-la-Forêt regretteront le bon vieux 295 qui les conduisait de Vélizy à la Porte d'Orléans.

Faut-il donc condamner le T6 ? Certes non : il présente des avantages pour les voyageurs comme pour les riverains :

- amélioration des déplacements : plus le trajet effectué sera long, plus les voyageurs gagneront par rapport au bus ;

- desserte du pôle Vélizy-Villacoublay, envisagé dès 1965, qui demeure orphelin de toute liaison ferrée et est embouteillé matin et soir ;

- maillage avec la ligne 13 et, à Viroflay, avec les lignes de Montparnasse et Saint-Lazare et le RER C ; donc accès facilités aux pôles d'emplois du sud-ouest versaillais ;

- rénovation urbaine enfin : la RD 906 s'est transformée d'une autoroute urbaine, longée d'entrepôts, en un boulevard urbain. Il est cependant regrettable pour la mixité fonctionnelle que les activités y aient cédé la place aux logements, tandis qu'à Vélizy, les immeubles de bureaux se sont multipliés. Dans les deux cas de figure, nouveaux habitants et nouveaux emplois généreront de nouveaux déplacements.

Le T6 a du souci à se faire.

Marcelle Vernet ■