

En 2017, des travaux, mais encore ?

Malgré un volontarisme politique affiché par la présidente du STIF, l'année 2016 s'est achevée avec le sentiment que les transports franciliens restent en crise. Les paralysies vécues sur le RER B et à la gare du Nord en décembre, en plein pic de pollution, illustrent tristement ce constat.

En 2017, la principale mise en service attendue est celle de la tangentielle Nord phase 1 (Epinay – Le Bourget), rebaptisée T11 express, qui sera la première véritable liaison rapide en rocade. Pour le reste, pas grand-chose de neuf, hormis la fin du réaménagement de Châtelet - les Halles après moult reports successifs.

Côté matériel roulant, les livraisons de rames neuves se poursuivront en 2017 mais paradoxalement à un rythme moindre : fin des livraisons des MI09 sur le RER A au printemps, de même pour les livraisons de métros neufs (compléments de parc pour les lignes 2, 5 et 9). Sont prévus en fin d'année la mise en service de rames Francilien sur la ligne L branche Versailles Rive Droite et le début de l'équipement en rames Regio2N de la ligne R (banlieue sud de Melun).

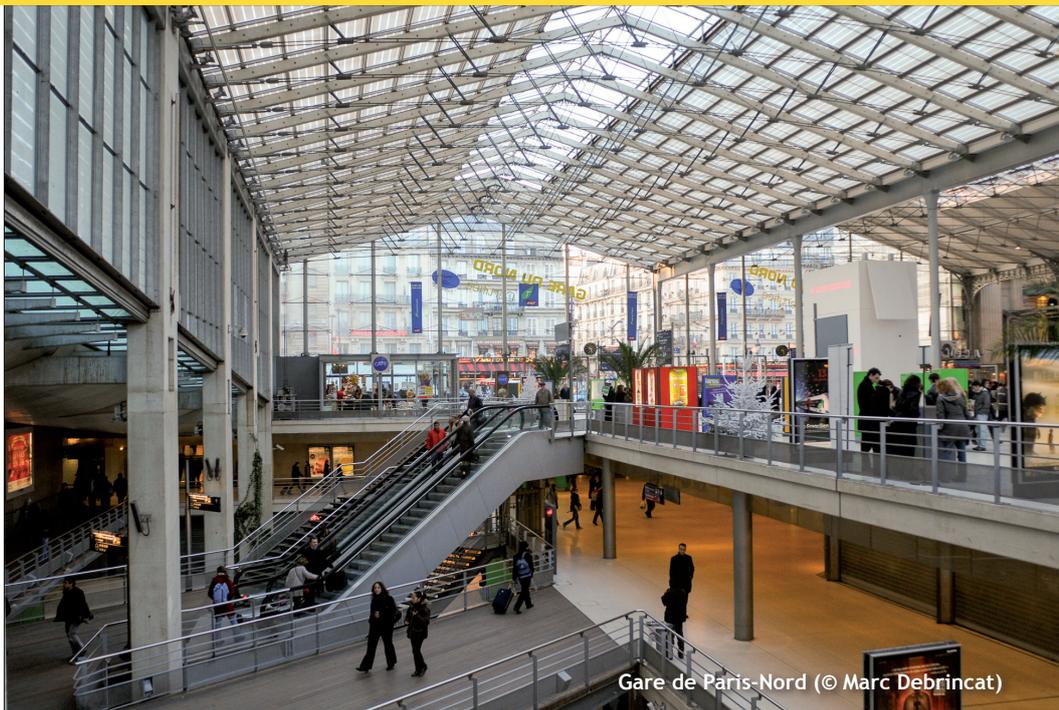
Concernant les travaux, se poursuivront les prolongements des lignes de métro 4, 11, 12 et 14, tandis que les gros travaux de génie civil s'intensifieront autour de la ligne 15 sud et les travaux préparatoires débiteront sur les lignes 16 et 14 sud. Quant aux tramways, outre les chantiers en cours du T3b jusqu'à Porte d'Asnières et du T9 (Paris – Orly-Ville), on devrait assister au début des travaux préparatoires du controversé T10 (Antony – Clamart). Les travaux du tram-train Massy – Evry vont s'étendre tout le long du tracé tandis que ceux de la Tangentielle Ouest entre St-Cyr et St-Germain vont enfin débiter.

Du côté des lignes RER et Transilien, hormis les travaux de régénération et d'accessibilité, il y a peu d'évolutions significatives à attendre au niveau de l'infrastructure, mais l'engagement de certains travaux réclamés de longue date, comme la 4ème voie à quai à Cergy-le-Haut. En attendant, SNCF et RATP doivent progresser sur d'autres aspects, par exemple la maintenance du matériel, en particulier sur le réseau Est (lignes E, P et T4). De plus, une meilleure réactivité est à espérer sur le traitement des bagages abandonnés, notamment grâce au déploiement d'équipes cynophiles spécialisées.

Sont attendus aussi en 2017 les arbitrages du STIF et des financeurs sur des projets contestés localement mais pourtant pertinents : le prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay et celui du T7 à Juvisy.

Mais ce qui devrait être le plus visible cette année, ce sont les premiers effets du plan des « 1000 bus » : après une année 2016 quasiment sans aucun renfort mais avec une concertation utile sur le « Grand Paris des bus », nous attendons de pied ferme sa concrétisation, en particulier en grande couronne où les besoins sont légion.

Marc Pélissier



Gare de Paris-Nord (© Marc Debrincat)

[DOSSIER] Les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité ? (p.2)

De l'urgence de réformer les pouvoirs de police à Paris

La police parisienne, qui s'était vue confier pour des raisons historiques la sécurité des biens et des personnes d'une part, et le contrôle des déplacements et du stationnement d'autre part, n'a jamais eu les moyens ni même la vocation d'assumer convenablement cette deuxième fonction. La réforme va lui permettre de se recentrer sur sa mission essentielle de sécurité et de lutte contre le terrorisme.

La Ville récupérera les 1600 agents de surveillance de Paris (ASP) qui assuraient jusqu'ici, sous l'autorité du préfet de police, le contrôle du stationnement payant. Ils devraient à terme assurer des rôles de police bien plus valorisants que d'assister des parcmètres. D'autant plus que Madame la maire compte recourir à des entreprises privées pour accomplir cette tâche, avec des résultats attendus bien meilleurs que les piteux 9 % actuels de recouvrement du stationnement payant.

Selon les déclarations de la maire, les ASP seraient intégrés dans une nouvelle « Direction de la prévention, de la sécurité et de la protection » d'environ 3500 agents verbalisateurs. Celle-ci, sorte de brigade de lutte contre les incivilités, sanctionnera, d'une part, les infractions aux règles d'hygiène et

de salubrité et, d'autre part, les occupations abusives de l'espace public.

Sur ce dernier aspect, il manque aujourd'hui des équipes mobiles, visibles et présentes dans tous les quartiers, chargées de mettre fin, davantage par la dissuasion que par la répression, aux multiples abus auxquels on assiste aujourd'hui : utilisation illicite des couloirs réservés ; squattage des trottoirs et pistes cyclables ; stationnement aux abords des arrêts de bus empêchant leur accostage au bord du trottoir ; gêne à la circulation des bus ; non-respect des zones à circulation restreinte, etc.

Illustrons par un exemple récent l'urgence de la mise en place de telles équipes. En septembre 2015, un plan de circulation vertueux a été adopté autour de la gare du Nord, libérant l'esplanade et obligeant taxis, VTC et particuliers à utiliser une dépose-minute gratuite en sous-sol. En l'absence de police pour faire respecter ce plan, le stationnement sauvage en surface a continué, la rue de Maubeuge a vu se multiplier embouteillages et concerts de klaxon nocturnes, si bien que le plan de circulation a dû être abandonné sur plainte des riverains. De tels renoncements à faire prévaloir l'intérêt général ne peuvent plus être tolérés.

Jean Macheras

AUT - Infos ayant récemment exposé les enjeux de la gare intermodale en Ile-de-France (n° 136, mai-juin 2016), nous nous proposons de revenir sur les particularités des gares parisiennes. Des développements et des analyses détaillées gare par gare sont disponibles dans le rapport accessible sur le site de l'AUT : <http://www.aut-idf.org/Etude-sur-l-intermodalite-des-grandes-gares-parisiennes>. L'héritage ferroviaire français et son évolution récente, l'insertion en milieu urbain dense et l'importance des flux donnent une coloration particulière à la question de l'intermodalité dans Paris intramuros.

LES LIAISONS INTERGARES OU LA DIFFICULTÉ D'ASSUMER L'HÉRITAGE HISTORIQUE

Les gares parisiennes ont, depuis l'origine, joué le rôle de têtes de réseau. Cette situation découle de la centralisation du réseau ferroviaire sur Paris. Chaque compagnie a souhaité avoir sa vitrine... non reliée aux autres. Ainsi, à la différence de nombreuses capitales, qui récemment encore ont créé des gares centrales (comme Berlin ou Vienne), ou disposent depuis longtemps de gares interconnectées, y compris pour le trafic grandes lignes comme à Tokyo, Barcelone ou Bruxelles, aucun projet n'a pu aboutir à Paris. Paradoxalement, la petite ceinture (en dépit d'une tête de ligne à la gare du Nord) n'a jamais été utilisée pour pallier cette situation sauf très marginalement, entre Paris Nord et Paris-Lyon, pour des trains dits « de jonction » destinés à la clientèle internationale. Ces relations, qui ont cessé de circuler au milieu des années 1980, assuraient une liaison quai à quai en vingt-trois minutes ; le RER D fait certes beaucoup mieux



Paris-Gare-de-Lyon (© M. Debrincat)

en temps de parcours mais demande deux transbordements aux voyageurs de grandes lignes. Si la donne a changé de façon significative avec la mise en circulation des TGV inter-réseaux et la création de gares périphériques (Chessy, Massy, Roissy), il n'en reste pas moins qu'un transit obligé par Paris demeure pour les voyageurs empruntant des grandes lignes non desservies par le TGV. Selon une enquête de l'OMNIL sur la fréquentation des gares parisiennes (mars 2015), 13 000 voyageurs transitent tous les jours entre les gares parisiennes (avec une pointe notable en fin de semaine). Ce transit est largement assuré par les transports collectifs, le métro et le RER jouant un rôle clé.

Cette situation crée des contraintes importantes pour les voyageurs à mobilité réduite ou tout simplement chargés de bagages. Dans le cadre de l'étude précitée, nous avons ainsi « testé » différents transits. Le résultat est éloquent : pour aller des quais d'une gare à ceux d'une autre, il y a souvent un nombre imposant de marches à franchir (cumul montée et des-

cente) : cela va de 74 marches (équivalent de 4 étages) pour le trajet Gare Montparnasse – Gare Saint-Lazare par la ligne 13 à pas moins de 147 marches de la Gare de l'Est à la Gare Montparnasse (46 marches seulement en sens inverse grâce aux escalators de la Gare de l'Est) et à 153 marches de la Gare d'Austerlitz à la Gare Montparnasse par les lignes 5 et 6 (équivalent de 8 étages).

S'il est évidemment exclu de mécaniser tous les escaliers du métro, pourquoi ne pas définir, pour chaque liaison de gare à gare, un « itinéraire préférentiel » (par métro, RER et/ou autobus) minimisant les contraintes (surtout les marches d'escalier) et faisant l'objet d'une signalétique appropriée ? Pour reprendre l'expression de Jean-Claude Karpeles, auteur d'un rapport pour la CCIP sur les gares du Grand Paris, nouvel enjeu économique pour la métropole, « il arrive souvent que ce soit le voyageur qui fasse le travail pour changer de ligne ».

Le projet dit du Grand Paris des Bus, en cours de définition, prévoit une « rocade des gares » qui relierait la gare Montparnasse à la gare du Nord en passant par les gares d'Austerlitz et de Lyon. L'AUT Ile de France a exprimé son scepticisme dans le cahier d'acteur qu'elle a rédigé et préconise :

- de scinder cette rocade en deux lignes : Montparnasse-Gare de Lyon-Bercy et Bercy-Gare de Lyon-Gare du Nord. Un tel aménagement permettrait de garantir la régularité et de desservir la gare de Bercy qui présente la particularité d'être mixte : trains / autocars à longue distance.
- de recréer une liaison directe Montparnasse-gares de l'Est et du Nord, qui n'existe plus depuis de nombreuses années.

Reste posée la question du matériel à adopter afin de concilier les besoins des voyageurs urbains et des voyageurs en transit, le plus souvent chargés de bagages. En outre, l'implantation des arrêts d'autobus, trop souvent disséminés aux abords des gares, est un frein à l'emprunt de ce mode par les voyageurs occasionnels.

LA SIGNALÉTIQUE : UN EFFORT CONSIDÉRABLE À POURSUIVRE

Depuis quelques années, la SNCF (Gares et Connexions) et la RATP ont fait un effort notable pour unifier et rationaliser la signalétique dans leurs « territoires » respectifs. Il reste cependant à améliorer la compatibilité entre les deux domaines et à utiliser toutes les ressources du numérique pour mettre à la disposition des voyageurs des bornes ou autres totems interactifs leur permettant de s'orienter et de choisir le meilleur cheminement par les transports en commun.

A cet égard, le futur terminus du Paris Roissy Express à la gare de l'Est pourrait être un excellent laboratoire pour expliquer aux voyageurs en provenance du monde entier comment rejoindre les grandes gares parisiennes ou La Défense par les transports en commun !

ACCUEILLIR UNE PLURALITÉ D'USAGERS

L'intermodalité ne concerne évidemment pas seulement les transports en commun mais également tous les autres modes : taxis, autocars, vélos et peut-être motos. Le cas de « l'accueil » des VTC et autres motos-taxis, qui le plus souvent pratiquent le stationnement « improvisé » (et gênent éventuellement la circulation), reste pendant.

Les **voitures particulières** disposent dans les gares parisiennes de parkings et de dépose-minutes accessibles. Cependant, les meilleures intentions ne suffisent pas : une implantation mal signalée (exemple de Montparnasse Pasteur) induit inévitablement des déposes « sauvages » en infraction aux règles de circulation. Il en est de même à la Gare du Nord où le plan de circulation vient d'être revu, à défaut cette fois d'avoir pris les moyens de faire respecter les règles de stationnement mises en place.

Pour ce qui concerne les **autocars**, quelques « points durs » ont été identifiés par le « Comité autocars » constitué sous l'égide de la Ville de Paris, pour ce qui concerne la prise en charge des groupes. La question de l'accueil des cars de grandes lignes reste ouverte : toutes les gares parisiennes ne disposent pas du potentiel de Paris-Bercy.

Reste la question des **motos** qui stationnent en grand nombre sur tous les espaces disponibles autour des gares et dont on ne sait si elles appartiennent à des voyageurs intermodaux ou à des riverains qui profitent de l'aubaine.

LES VELIGOS : ENCORE TRÈS INSUFFISANTS POUR SATISFAIRE LES BESOINS

Le discours politique sur la promotion des « modes doux » se concrétise à Paris par l'aménagement progressif de parkings sécurisés pour les vélos (Veligo). Cela permet de répondre à un besoin manifeste si on en juge par l'état actuel des parkings pour vélos aux abords des gares, en général très médiocre du fait de leur non-sécurisation et de leur insuffisance de capacité notoire.

TÉMOINS DE LIGNE

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



Parking vélo gare de Vincennes (© M. Debrincat)

En outre, « protégés » par de simples panneaux de signalisation, ils sont souvent utilisés par des motos en stationnement illégal. La capacité des Veligos sera-t-elle suffisante ? Il ne faudrait pas que ces équipements restent « symboliques » et que les besoins évidents des cyclistes ne soient pas satisfaits. A cet égard, il faut mentionner quelques réalisations et projets : en gare de Bâle (Suisse), 1 000 places sont disponibles en sous-sol (elles sont déjà insuffisantes) ; à Grenoble, la réalisation d'un véritable pôle d'échange multimodal à la gare fera passer le nombre de places de stationnement disponibles de 600 à plus de 1 800, notamment grâce à un système innovant de silos ; près de la gare Matabiau à Toulouse, 680 places de stationnement vélo sont offertes, dont 600 réservées aux usagers du TER ; un parc vélo sécurisé de 600 places existe en gare de Lille Flandre, etc. Les gares parisiennes semblent loin du compte.

PLACE AUX PIÉTONS !

« La gare, c'est là où les gens sont à pied ». Ces propos, tenus lors d'une conférence par Andreas Heym, architecte, spécialiste de l'aménagement des gares à l'AREP (SNCF), pourraient sembler une évidence à première vue. Ils soulignent cependant le fait que les gares parisiennes deviennent des pôles multifonctions où la fonction transport est un service parmi d'autres. De véritables centres commerciaux fonctionnent dans les gares de l'Est et Saint-Lazare, la réalisation de celui de Montparnasse est en cours. La culture n'est pas absente : un opéra a été donné récemment dans le hall de la gare centrale de Zürich, un concert de piano à la gare de Lyon et une nuit électro à Saint-Lazare. Cet afflux d'utilisateurs appelle la préservation des espaces de circulation (parvis en particulier) afin de respecter les critères clés d'attractivité des transports en commun qui, selon Jean-Claude Karpeles, sont : fluidité, rapidité et simplicité. Nous ajouterons pour notre part : accessibilité et sécurité.

En fait, Emile Zola avait prévu cette évolution... dès 1877 (dans un article du *Sémaphore de Marseille* daté du 19 avril). Il écrivait en effet : « M Claude Monet [...] a exposé cette année des intérieurs de gares superbes. [...] Là est aujourd'hui la peinture, dans ces cadres modernes d'une si belle largeur. Nos artistes doivent trouver la poésie des gares, comme leurs pères ont trouvé celle des forêts et des fleuves ».

Reste aux autorités organisatrices des transports à veiller à ce que les centaines de milliers d'usagers quotidiens des gares parisiennes puissent au moins apprécier la praticité des lieux à défaut de leur poésie..

Jean-Loïc Meudic

PROJET BERCY-CHARENTON

L'AUT a rédigé un cahier d'acteur dans le cadre de l'enquête publique relative à cette opération majeure d'urbanisme, qui a pour ambition d'accueillir 10500 habitants et 25000 emplois entre 2020 et 2030. La question de sa desserte par les transports publics et de son impact sur le réseau existant constitue donc un enjeu capital. Aucune station de métro ou de RER ne se situe à l'intérieur du périmètre d'étude et seuls deux axes le tangentent, la ligne 14 du métro et le tram T3a. Une nouvelle station sur ce dernier, située à proximité des berges de la Seine, nous paraît souhaitable. Elle assurerait un maillage efficace entre le T3a et la future desserte le long des berges et réduirait la très longue interstation entre Baron le Roy et Porte de France.

Mais nombre de tronçons du T3a sont déjà saturés ou en passe de l'être et imposent aux usagers des conditions de transport inacceptables. Avec le développement de la ZAC Paris Rive Gauche, du quartier Bruneseau et de la ZAC Ivry Confluence, cette ligne ne peut donc pas être considérée comme apte à assurer une desserte correcte du projet Bercy-Charenton. C'est pourquoi, même si son utilité à court terme peut faire débat, l'AUT insiste sur l'impérieuse nécessité de préserver l'emprise de la Petite Ceinture dans son intégralité afin de permettre, quand cela sera nécessaire, d'y implanter un moyen de transport en site propre qui viendra épauler le tram T3a.

La création d'un arrêt du RER D à l'emplacement de l'ancienne gare de Bercy-Ceinture peut être envisagé et nous demandons que toutes les mesures conservatoires soient prises pour sa construction ultérieure. Cet arrêt offrirait aux habitants et aux salariés de Bercy-Charenton une liaison directe et rapide avec la gare de Lyon, Châtelet-Les Halles et le bipôle Gare du Nord-Gare de l'Est et aux banlieusards une possibilité de diffusion dans Paris sans devoir transiter par des stations saturées, en empruntant la ligne 8, le tram T3a et des lignes de bus. Le problème de l'encombrement des voies du RER D semble toutefois difficile à résoudre.

BLOCAGES DU RER B PUIS DE LA GARE DU NORD

Le 6 décembre, l'arrachage d'une caténaire au niveau d'Aulnay-sous-Bois a bloqué des dizaines de milliers de voyageurs du RER B. La réparation n'a été achevée que le lendemain midi, et un autre incident électrique a paralysé tout le trafic de la gare du Nord pendant plus de 3 heures. Pour couronner le tout, un 3ème incident électrique a fortement perturbé la ligne H le jeudi 8. Cette situation est d'autant plus inacceptable qu'elle s'est produite un jour de pic de pollution avec mise en place de la circulation alternée à Paris et dans les communes voisines... L'AUT a donc été amenée à réagir dans plusieurs médias : RTL,

BFM, France Inter, Sud radio et via l'AFP.

Alors que le fonctionnement du RER B s'était un peu amélioré de 2013 à 2015, ces deux journées catastrophiques accentuent la nouvelle dégradation ressentie en 2016. Les travaux menés de 2010 à 2013 dans le cadre du plan «B Nord +» (250 M€) n'ont traité qu'une petite partie des besoins. En particulier, les caténaires de la partie nord, qui datent des années 1960, n'ont pas été remises à neuf. Leur régénération est prévue à partir de l'été 2018... Au-delà de la vétusté, nous attendons des explications claires de la SNCF car une telle série de problèmes ne peut pas être «la faute a pas de chance».

Selon le rapport de la SNCF, les trois incidents sont indépendants, ce qui n'a rien de rassurant... Il y a urgence à améliorer la surveillance des installations électriques, remplacer ce qui est trop vieux et limiter les impacts des incidents, en particulier en modifiant le découpage des sections électriques sur le faisceau de voies de la gare du Nord.

PARTICIPATION DE L'AUT AUX IRC DES GARES DE SAINT-LAZARE ET D'AUSTERLITZ

Bernard Gobitz a représenté la FNAUT à ces deux Instances Régionales de Concertation. A la première, il s'est notamment enquis de l'impact prévu sur la gare de la mise en service en 2019 du prolongement de la ligne 14, en correspondance avec le faisceau de Saint-Lazare à Pont Cardinet. Selon SNCF Réseau, cet impact devrait être faible. En revanche, à l'horizon de la mise en service d'EOLE à l'Ouest et de la ligne 15 Ouest, le flux de voyageurs en gare Saint-Lazare pourrait baisser d'environ 15 %. Il a demandé aussi ce qui était prévu pour l'accueil des VTC. Rien de particulier semble-t-il, sauf à partager l'espace taxi rue d'Amsterdam, à condition que taxis et VTC parviennent à cohabiter..

S'agissant d'Austerlitz, notre représentant a plaidé pour la création d'un accès sud permettant de se rendre directement des quais de la gare de surface vers la ligne 6 du métro et la rue de Tolbiac. Le directeur de la gare souligne que la multiplication d'entrées éloignées du cœur de la gare pose des questions de sécurité et d'exploitation. Mais la réticence à créer des nouveaux accès ne tient-elle pas au souhait de maintenir les flux de voyageurs dans le centre commercial de la gare ? Le directeur de gare a en effet – comme on s'y attendait – rappelé que les commerces en gare apportent des ressources utiles pour les investissements...

Le représentant de la FNAUT a indiqué aussi que les trajets de gare à gare proposés par les supports d'information ne sont pas les plus rationnels, et demandé que l'on étudie une liaison entre les voies 14 et 15, qui devraient recevoir les missions Dourdan du RER C, et la gare souterraine RER C. SNCF Réseau a répondu qu'une correspondance quai à quai à la station BFM semblait plus adaptée.



DESSERTES BUS MAL ORGANISÉES

J'habite Fontenay-sous-Bois, ville (mal) desservie notamment par les lignes de bus 118 et 124, qui ont les mêmes terminus. Elles partent de Château de Vincennes pour aller à Val-de-Fontenay (puis à Rosny-sous-Bois pour certains 118). Il y a généralement trois ou quatre fois moins de bus 124 que de 118. Or le soir, lorsque les passages se font rares, les deux bus passent quasiment à la même heure, au lieu d'avoir des horaires décalés, ce qui permettrait d'attendre moins : aucune concertation entre les deux lignes, manifestement. Exemple, un jeudi à 23h55 : le 118 annoncé à 9 mn puis 49 mn, et le 124 à 8 mn et 39 mn. Et un lundi vers 20h50 : le 118 à 9 mn et le 124 à 8 mn. Les deux bus sont donc arrivés en même temps ! Vous trouvez cela malin ? Et encore, n'attendre que 9 mn, c'est exceptionnel : dans la journée, c'est 15 à 20 mn (au mieux) pour le 124 ! Ne vous étonnez pas que les usagers prennent davantage le 118 ; souvent, ils préfèrent finir à pied, plutôt que d'attendre un hypothétique 124 !

Armelle H.

CERTAINES GARES SONT PLUS

PÉNALISÉES QUE D'AUTRES

La régularité ressentie sur la relation Les Clairières de Verneuil – Paris du 29/3 au 31/12/2016 est de 56 %. On est loin des 80 % affichée sur OMNIL ! En tout, plus de 35 heures de retard. Les Clairières sont sur la ligne Paris – Les Mureaux dont les trains sont déprogrammés en premier sans qu'aucune solution de secours ne soit proposée (les directs restent directs ; pas de bus). Pas de mot d'excuse de la SNCF, qui se borne à nous remercier de notre compréhension ! Le summum a été atteint pendant l'été : gare fermée, bus de remplacement non synchronisés avec les trains de Vernouillet-Verneuil. Relevé tenu journalièrement.

Philippe S.

LA LIGNE J FONCTIONNE MAL

Vous évoquez régulièrement sur votre site les problèmes rencontrés sur les RER B et A. Mais sur le réseau SNCF Paris Saint-Lazare, une ligne fonctionne de façon très chaotique : c'est la ligne J. Ma fille l'emprunte sur la portion Les Mureaux – Poissy pour se rendre à ses cours. La plupart du temps, en début de matinée (6h45 – 8h00), des trains sont supprimés et les usagers ne sont jamais avertis des raisons de cette suppression. Cette ligne doit passer en RER jusqu'à Mantes dans un avenir plus ou moins proche. C'était initialement prévu pour 2020, mais on parle aujourd'hui de 2024 ! Cette ligne est donc actuellement délaissée par la SNCF et la Région. Pour les travailleurs et surtout les étudiants banlieusards qui habitent entre Poissy et Mantes, c'est la galère presque quotidienne. Mais personne n'en parle et je ne vois aucune publication sur votre site concernant cette ligne et ses problèmes.

Gérard C.

Ça roule



RENOUVELLEMENT DE CATÉNAIRES

Un marché récemment passé par SNCF Réseau devrait permettre de rajeunir enfin des caténaires hors d'âge sur le RER C : suite à l'avis favorable formulé le 18 novembre 2016 par la Commission des marchés, l'autorisation d'attribution du marché de conception-réalisation pour les travaux de régénération de la caténaire sur le tronçon sud du RER C a été délivrée, pour un montant initial de 274 848 286 euros hors taxes.

SITE PROPRE BUS SUR LA RD19 À IVRY

24 mois de travaux, qui s'achèvent en janvier 2017, et 21 millions d'euros ont été nécessaires pour transformer complètement la RD19, réaménagée en boulevard urbain, au niveau des quais Marcel-Boyer et Jean-Compagnon et du boulevard Paul-Vaillant-Couturier à Ivry-sur-Seine. Ce chantier majeur avait pour objet de redistribuer l'espace, d'apaiser la circulation et d'améliorer les déplacements et le cadre de vie. La voie offre des conditions de circulation améliorées et sécurisées pour tous les usagers. Elle comporte 1,5 km de nouveaux sites propres pour les autobus, dont le futur T'zen 5, 2 km de pistes cyclables, des trottoirs élargis et accessibles, une promenade en bord de Seine et 196 arbres plantés. À l'horizon 2020, le T'zen reliera le 13^{ème} arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi, en desservant 19 stations sur 9 km en 33 minutes. 51 000 voyageurs sont attendus.

TRANSPORT À LA DEMANDE À MARNE-LA-VALLÉE

21 communes sont desservies et le service est assuré tous les jours de 5h00 à 0h30. Ce minibus de 8 places est accessible aux PMR. Le passe Navigo y est valable et on peut payer aussi avec un ticket à 2 €. La réservation se fait par téléphone au minimum 2 heures avant. Les principales destinations desservies sont l'hôpital de Marne-la-Vallée, le marché de Lagny, les trois zones d'activité du secteur et la base de loisirs de Jablines. Il est cofinancé par le SIT de Marne-la-Vallée et le STIF, et ne se substitue pas à des lignes régulières.

UNE CONCERTATION ÉCLAIR

La ville de Paris a lancé une consultation publique du 20 décembre 2016 au 10 janvier 2017 à propos de la création d'une zone à circulation restreinte devant couvrir une grande partie de la ville. Autrement dit, pendant les fêtes ! Or le texte annonçant cette consultation précise que Paris, « à compter du 15 janvier 2017, deviendra la première zone à circulation restreinte (ZCR) en France », et l'arrêté instaurant cette zone, joint aux documents de la consultation, indique, à propos des mesures correspondantes, « qu'il importe de les adapter au cadre législatif et réglementaire en vigueur à compter du 1er janvier 2017 ». Tout cela ne sous-entend-il pas que les décisions sont déjà prises ? Pourquoi alors cette concertation ? L'idée est louable (la ZCR, c'est dans l'air du temps), mais la manière est critiquable.

HARO SUR L'AUTOCAR ?

La mairie de Paris souhaite interdire les autocars de tourisme diesel d'ici trois ans. Comme il n'est guère possible de mettre au point dans un délai aussi court des cars électriques vendus à un prix acceptable, cela équivaut à interdire les autocars dans Paris... Or le tourisme a baissé à Paris d'environ 10 % en 2016 à la suite des attentats et ce n'est certes pas le moment de le mettre en difficulté. Les cars n'étant à l'origine que d'une part microscopique de la pollution (ils ne représentant que... 0,3 % du trafic), c'est prendre le problème par le petit bout de la lorgnette !

LE T ZEN 5 ARRIVE EN IMPASSE

Ce « bus à haut niveau de service » est destiné à joindre le 13^{ème} arrondissement de Paris à Choisy-le-Roi. La logique voudrait qu'il parte d'un nœud de correspondance important, tel que la station de métro 6 Quai de la Gare au minimum, la gare d'Austerlitz (voire de Lyon) au mieux. Au lieu de cela, on se contente d'un terminus au voisinage des Grands Moulins, c'est-à-dire à plus de 300 m de l'entrée de la station Bibliothèque François-Mitterrand de la ligne 14. Cela sous prétexte que les bus transitant par le carrefour avenue de France - rue de Tolbiac auraient pu gêner la circulation automobile... On a en outre du mal à comprendre que l'avenue de France et l'avenue Pierre Mendès-France ne puissent pas accueillir un site propre réservé au T Zen 5 et au bus 89.

LES MALHEURS DU 379

Les utilisateurs de cette ligne de bus reliant Vélizy (principal pôle d'emplois du sud de Paris) à La Croix de Berny (correspondance – mal fichue voire dangereuse – avec le RER B et le TVM) alertent le STIF et la RATP en raison de la dégradation de leurs conditions de déplacement : bus bondés, passages irréguliers en l'absence de tout aménagement de voirie, voyageurs laissés sur le trottoir en heure de pointe mais aussi circulation difficile des piétons sur des trottoirs encombrés par des chantiers. Les usagers demandent un renfort d'offre en pointe et la mutualisation des moyens avec la ligne 4 du Paladin. Ils demandent aussi une sécurisation de la circulation des piétons sur la RD 986 et des conditions décentes d'attente des bus.

Ça cale



FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudín 86061 Poitiers cedex

L'après-piétonnisation des berges : trouver un consensus

Le dialogue entre Madame la maire de Paris et Madame la présidente du Conseil régional sur les conséquences de la piétonnisation des berges, devenues « parc Rives de Seine », est jusqu'à présent resté bloqué. Deux discours s'opposent sur les conséquences de la mesure : d'un côté on fait remarquer qu'elles ne dépassent pas ce qui avait été prévu et on fait le pari de l'« évaporation » à terme de la circulation automobile, de l'autre on brandit des chiffres alarmants sur une augmentation des temps de parcours qui pénalise tout le monde... Les deux invoquant, bien sûr, la lutte contre la pollution et mettant en avant des résultats qui s'opposent.

Et pourtant, sur le fond, les discours et les actions des deux devraient se rapprocher : l'une comme l'autre entendent faire leur « petite révolution » visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture, chacune à sa manière : plans vélo et piéton, carrefours intelligents, navettes fluviales, renforcement de la ligne 1, Grand Paris des Bus, Bus à Haut Niveau de Service, couloirs protégés sur les grands axes... Sur la question des berges elle-même, Madame Pécresse reconnaît la nécessité d'une piétonnisation « progressive ».

Domage que des attitudes partisans – inutile de le cacher – soient venues pourrir le dialogue. Et que des décisions ou des propositions soient émises des deux côtés sans prendre le temps de consulter l'autre.

Sur la piétonnisation des berges, Madame Hidalgo a consulté les Parisiens, mais pas les communes proches, ni la présidente de la Région, qui a pourtant son mot à dire en matière de déplacements dans l'hypercentre comme ailleurs. Cette dernière a beau jeu de parler de décision « brutale ».

Madame Pécresse, de son côté, a sorti de son chapeau, sans consulter la maire de Paris, un scénario « de transition » consistant en particulier à maintenir sur les quais bas une voie de circulation à 30 km/h. On comprend la réaction de la Ville de Paris : on ne peut pas prétendre reconquérir cet espace de promenade emblématique, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, en y maintenant un flot de voitures, même « apaisé ».

Il est temps, maintenant, d'entamer un dialogue... apaisé. Il reste, pour définir une politique en parfaite connaissance de cause, à poser ensemble la question : qui a vraiment besoin de transiter dans le centre en voiture ? Car ceux-là existent, bien sûr. Le corollaire étant : si on ne conduit pas un véhicule utilitaire, si on est en parfaite forme, s'il ne s'agit que de gagner dix minutes, voire moins, et eu égard à la richesse de l'offre de transport collectif, a-t-on le droit de sacrifier la santé et la qualité de vie des autres pour soigner son petit confort personnel ? Car ceux-là existent aussi. Dommage qu'à notre connaissance aucune étude sérieuse n'ait été entreprise sur ce sujet.

Jean Macheras



La gare de Val-de-Fontenay aux heures de pointe (© Bernard Gobitz)

[DOSSIER] Réaménagement de la gare de Val-de-Fontenay (p. 2)

Projet de « tram-bus » pour la traversée est-ouest de Paris : quel tracé ?

Pour offrir une solution de rechange aux automobilistes qui empruntaient la voie express rive droite aujourd'hui piétonnisée dans sa partie centrale, la Ville de Paris projette de mettre en place un bus à haut niveau de service – BHNS dit « tram-bus » - longeant la Seine, et un axe est-ouest du Réseau Express Vélo (REV) à la fois rue de Rivoli et sur les quais hauts.

Le BHNS, qui devrait dans un premier temps relier la gare de Lyon à Boulogne et Parc de Saint-Cloud en remplacement du bus 72, doit offrir, pour présenter le maximum d'attrait, le meilleur accès possible aux pôles d'activité du centre de Paris et de bonnes correspondances avec le métro et les autres bus.

Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi le tracé par les quais hauts a été choisi pour le BHNS : un tracé par la rue de Rivoli nous semblerait bien préférable. Celle-ci est en effet bordée par de nombreux commerces et services, elle offre un accès à sept stations de métro et au moins autant de lignes de bus, et est proche des grands pôles attractifs que sont les Halles et le Centre Pompidou. Les quais hauts, pour leur part, sont loin d'offrir la même qualité de desserte.

Le Réseau Express Vélo, en revanche, nous semble avoir sa place plutôt sur les quais hauts, où les cyclistes devraient trouver un agrément à rouler bien supérieur à celui qu'ils auraient sur

une voie bruyante et peu fluide comme l'est la rue de Rivoli.

Ce site protégé du BHNS, s'il était aménagé rue de Rivoli, profiterait aussi aux autres lignes de bus qui y passent (au plus quatre dans le projet de restructuration des bus). La réassociation de leurs trajets aller et retour sur cet axe améliorerait par ailleurs la performance et la lisibilité du réseau.

LE VERROU DE LA PLACE DE LA CONCORDE ?

Dans le dialogue que nous avons avec la mairie de Paris sur ce sujet, celle-ci nous oppose « la traversée de la place de la Concorde » qui « fait perdre plusieurs minutes ». Pourquoi alors ne pas commencer par réhabiliter au profit des bus, vélos et piétons, comme on le fait pour d'autres grandes places, cette place emblématique aujourd'hui réduite à n'être qu'un immense carrefour encombré et inhospitalier ?

Vouloir rechercher d'autres formules que la voiture pour la desserte du centre de Paris est une idée louable. Encore faut-il dépasser les raisonnements automatiques (des bus sur les quais pour remplacer la voiture sur les quais) et traiter les problèmes dans l'ordre : cela éviterait d'aboutir à des solutions non satisfaisantes.

James Narache

Créée dans les années 70 en bordure d'une Zone à Urbaniser en Priorité, la gare de Val-de-Fontenay est devenue en quatre décennies le principal pôle multimodal de l'Est parisien, le deuxième d'Île-de-France après celui de La Défense. Conçues pour un trafic bien plus faible que celui qu'elles accueillent aujourd'hui, ses installations ont atteint et dépassé leur seuil de saturation et posent des problèmes non seulement de confort pour les usagers, mais aussi de sécurité. A cet égard, il est significatif qu'à plusieurs occasions, la RATP et la SNCF ont déjà été contraintes de fermer cette gare et de l'évacuer, afin d'éviter les risques inhérents à une affluence excessive sur les quais et surtout dans les escaliers de correspondance entre les RER A et E, occasionnant ainsi une perturbation majeure pour les 100 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour.

Cette situation très tendue ira en empirant si rien n'est fait puisque l'évolution prévisible du trafic de ce pôle peut être qualifiée d'explosive avec une augmentation de plus de 70 % dans la décennie à venir.

UN RÉÉQUILIBRAGE RÉUSSI DES EMPLOIS À L'EST...

Implantée depuis 1992 à Val-de-Fontenay, la Société Générale a renforcé au fil des années ses effectifs sur son site val-de-marnais qui rassemblait déjà 5000 salariés en 2016. Cela faisait de cette grande banque le premier employeur de Val-de-Fontenay devant AXA (2000 salariés), la BNP (1500), le groupe de retraite complémentaire Humanis (800), la Banque Palatine (500) et de nombreuses autres entreprises du secteur tertiaire.

Poursuivant sa stratégie de rééquilibrage de ses emplois entre l'ouest et l'est franciliens, la Société Générale a décidé d'élargir encore son implantation sur le site fontenaisien.

Avec la livraison de son « campus » fin 2016, ce sont 5000 postes supplémentaires qui viennent d'être transférés de La Défense à Val-de-Fontenay, portant les effectifs de la Société Générale à 10 000 collaborateurs. De son côté, la RATP regroupe ses services techniques dans un immeuble actuellement en construction qui abritera 2000 salariés. Mais c'est surtout la convention signée le 29 mars 2017 entre la Société du Grand Paris, la Société Locale d'Aménagement et la Mairie de Fontenay-sous-Bois pour la mutation des 10 hectares de la zone d'entrepôts du Péripole qui va accélérer le développement du secteur de Val-de-Fontenay. Il est en effet prévu d'y construire dans la décennie à venir 450 000 m² de bureaux, de logements, de commerces et d'équipements publics. Le rééquilibrage tant souhaité des emplois vers l'est francilien devient une réalité à Val-de-Fontenay. Encore faut-il que les transports publics suivent cette mutation ! Or, les projets ne manquent pas.

... ET DES TRANSPORTS PUBLICS QUI DOIVENT SUIVRE

L'arrivée de la ligne 1 du métro apportera une alternative efficace aux usagers des lignes A et E se rendant à Paris. Regrettons que sa programmation ne soit prévue que pour la fin de la prochaine décennie et souhaitons que la priorité soit accordée à ce projet qui fait l'unanimité de tous les acteurs locaux et régionaux soit enfin prise en compte. L'enquête publique devrait se tenir durant le premier semestre 2018 et nous espérons une déclaration d'utilité publique au second semestre. Souhaitons alors que les financements soient rapidement réunis pour que les travaux débutent dès 2019 ou au plus tard en 2020.

Quant à la mise en service de la ligne 15 du Grand Paris Express et du tramway T1 prolongé de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, elle permettra aux voyageurs de l'est francilien une meilleure diffusion vers les petite et moyenne couronnes sans qu'il soit nécessaire de transiter par Paris.

... RISQUANT DE SATURER ENCORE PLUS VAL-DE-FONTENAY

Cependant, l'arrivée programmée de ces trois infrastructures lourdes de transport public engendrera aussi une augmentation vertigineuse du nombre de voyageurs en correspondance.

C'est pourquoi le STIF, conscient des enjeux de ce pôle multimodal, a décidé de réaménager la gare actuelle pour la mettre en conformité avec le rôle majeur que celui-ci joue dès à présent et pour anticiper son rôle futur. Il vient ainsi de soumettre à concertation publique deux scénarios d'aménagement visant à améliorer les accès aux quais du RER E, à anticiper les échanges à venir avec les lignes de métro 1 et 15 et le tram T1 prolongé, tout en atténuant la coupure urbaine que constituent les quatre voies du RER E et de la ligne Paris-Belfort et les deux chaussées de l'autoroute A 86.

Dans sa contribution à la récente concertation publique, l'Association des Usagers des Transports a approuvé ce projet en choisissant le « scénario souterrain » plutôt que le « scénario aérien » et en proposant un complément indispensable : les accès Ouest.

UN CHOIX LOGIQUE : LE SCÉNARIO SOUTERRAIN (SCHEMA 1)

Etant donné le caractère de pôle multimodal de Val-de-Fontenay, la qualité des échanges doit primer sur toute autre considération. Dans ce contexte, le scénario souterrain qui évite aux usagers de devoir franchir des dénivelés importants nous paraît préférable au scénario aérien. Cependant, la réalisation et l'exploitation des deux souterrains proposés devront être particulièrement soignées en termes d'éclairage, de propreté et de sécurité, afin qu'ils constituent une liaison agréable entre les différents moyens de transport, d'une part, et avec la ville, d'autre part, et qu'ils contribuent à recoudre le tissu urbain fontenaisien déchiré par les voies ferrées et l'autoroute.

UN COMPLÉMENT INDISPENSABLE : LES ACCÈS OUEST (SCHEMA 3)

Dans son avis, l'AUT a proposé aussi la création d'accès supplémentaires à l'extrémité ouest des quais du RER A, à proximité de la place du Général de Gaulle. Ces nouveaux accès permettront de mieux répartir les usagers sur les quais et dans les rames du RER A, tout en améliorant la desserte des quartiers environnants. Ils faciliteront aussi la réalisation des travaux de réaménagement de la gare en déchargeant la zone du bâtiment voyageurs, très congestionnée aux heures de pointe.

L'emplacement de ces accès étant aujourd'hui hors du « périmètre opérationnel intermodal » du projet et étant susceptibles de faciliter sa réalisation tout en apportant une amélioration rapide aux usagers pour un coût relativement modeste, nous

Schéma 1 : scénario souterrain

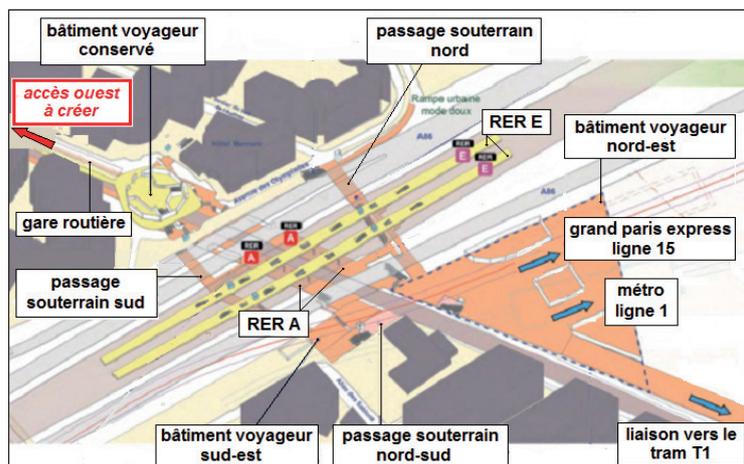
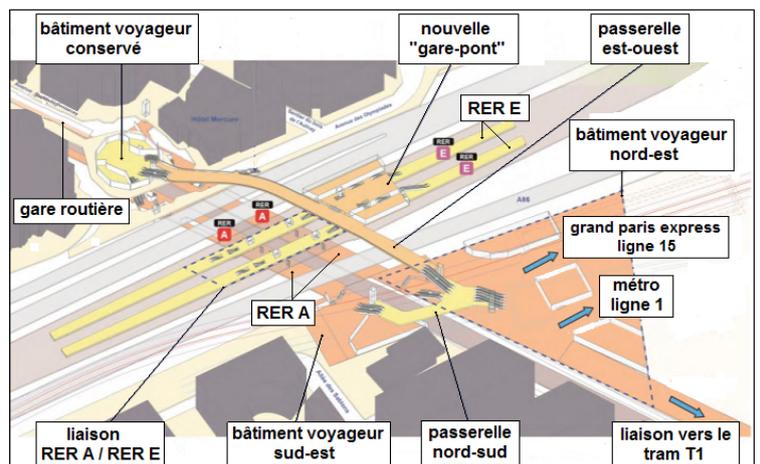
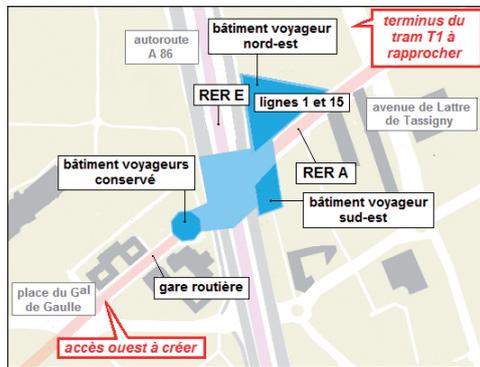


Schéma 2 : scénario aérien





proposons que ces accès ouest soient considérés comme un complément indispensable à l'opération de réaménagement de Val-de-Fontenay et que leur réalisation soit lancée au plus tôt sans attendre le démarrage de ce vaste chantier.

RAPPROCHER LE TERMINUS DU TRAM T1 (SCHEMA 3)

Le terminus du tram T1 prolongé de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay est provisoirement positionné avenue de Lattre de Tassigny, à plus de 300 mètres à l'est du pôle intermodal. Cette distance est excessive et détériore la qualité des correspondances. Tout doit être mis en œuvre pour rapprocher ce terminus des autres moyens de transport en trouvant les configurations les plus adaptées. Une réflexion sur l'implantation des voies d'arrière-gare du tramway doit déboucher sur une solution pénalisant le moins possible les usagers.

UNE GARE COMMUNE LIGNE 1 + LIGNE 15 COMPACTE ET EFFICACE

L'AUT demande que la correspondance entre la ligne 1 et la ligne 15 du Grand Paris Express soit optimisée. Dans ce but, il nous paraît nécessaire que l'ouvrage soit commun aux deux lignes et que sa réalisation soit confiée à un maître d'ouvrage unique qui réalisera simultanément le gros œuvre des deux gares. Cette procédure a déjà été utilisée avec succès pour la construction de la gare commune aux RER A (RATP) et D (SNCF) à Gare de Lyon.

En s'inspirant de l'exemple remarquable donné par cet ouvrage, il semble alors possible, eu égard à la grande profondeur envisagée pour cette gare commune, de superposer les deux stations munies chacune d'un large quai central, afin :

- d'optimiser les temps d'échange entre la ligne 1 et la ligne 15,
- d'éviter la création d'une salle d'échanges « flipper » comme celle de Châtelet-Les Halles,
- de réduire le coût et la durée des travaux,
- de minimiser l'emprise du chantier et le volume des déblais à évacuer afin de limiter autant que possible les nuisances durant les travaux.

VAL-DE-FONTENAY : UNE URGENCE FRANCILIENNE

Enfin, nous avons tenu à souligner l'urgence :

- du réaménagement du pôle multimodal de Val-de-Fontenay,
- du prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay, aujourd'hui prévu à l'horizon 2030 seulement,
- de la construction sans phasage de la ligne 15 Est de Saint-Denis-Pleyel à Champigny-Centre, aujourd'hui également programmée pour 2030.

Un nouvel horizon pour les lignes 1 et 15 qui pourrait être fixé au plus tard à 2025 nous paraît constituer un objectif réaliste.

Bernard Gobitz



LIAISON GARE DU NORD – GARE DE L'EST

L'AUT a formulé un avis dans le cadre de la concertation sur l'amélioration des nombreux déplacements entre les pôles Gare du Nord-Magenta-La Chapelle et Gare de l'Est-Château-Landon, desservis par trois lignes internationales ou TGV, un réseau TER, un réseau Transilien, 3 RER, 4 lignes de métro, 17 lignes de bus et 15 lignes Noctilien. Eu égard en outre aux développements urbains importants prévus dans ce quartier, un projet ambitieux s'impose pour améliorer la liaison entre ces deux pôles, grâce à des cheminements bien signalés, accessibles à tous et agréables. Il s'agit, d'une part, de faciliter le trajet en surface par les rues d'Alsace et de Dunkerque, grâce à des escalators, à un ascenseur et à la piétonnisation partielle de la rue d'Alsace. L'AUT préconise de faciliter la traversée des rues La Fayette, du Faubourg Saint-Denis et de l'Aqueduc par des passages surélevés pour les piétons. D'autre part, une jonction sera assurée entre le tunnel reliant les gares du Nord et Magenta et celui sous les quais de la gare de l'Est, donnant accès à la station Château-Landon (ligne 7). Quant au parvis de la gare du Nord, nous demandons qu'on en revienne au plan de circulation de septembre 2015, qui n'a jamais été respecté, en faisant appel aux nouveaux pouvoirs de police dont disposera la Ville à partir de 2018. Les accès à la station Magenta sont indignes d'un RER qui jouera un rôle capital dans les déplacements est-ouest lorsqu'il atteindra la Défense puis Mantes, et exigent une rénovation complète. La fusion peu onéreuse des lignes de métro 3bis et 7bis permettrait une desserte efficace de l'hôpital Robert-Debré et un prolongement de la ligne fusionnée jusqu'au pôle Gare du Nord, sous réserve des possibilités de financement, rendrait de grands services. Dans l'attente, l'AUT demande qu'une liaison souterraine avec la station de métro Louis-Blanc soit étudiée dans le cadre de la liaison Gare du Nord – Gare de l'Est.

FERMETURE DE STATIONS DE MÉTRO MAJEURES

L'AUT a adressé le 2 février une lettre au directeur général du STIF à propos de la fermeture momentanée de dix stations dans le cadre de l'automatisation de la ligne 4 du métro. Quatre sont inaccessibles pendant trois mois, dont Montparnasse et Châtelet. Vu les nombreuses correspondances qu'elles offrent, une fermeture aussi longue crée une gêne considérable pour les usagers. Des moyens de substitution auraient dû être proposés, en particulier à Montparnasse, fréquentée par de nombreux voyageurs munis de bagages, souvent en transit avec les gares du Nord et de l'Est, auxquels on impose des changements de métro ou de longs trajets à pied. Le souhait de l'AUT que soit mis en place un bus reliant Montparnasse et ces deux gares n'a hélas pas été satisfait...

REFONTE DE LA DESSERTE DU RER A ET DE LA LIGNE L3

De longue date, on constate un dysfonctionnement du RER A et de la ligne L3 (Saint-Lazare – Cergy) aux heures de pointe, en particulier de cette dernière, pire service de la région avec 30% des circulations en retard. L'AUT a pris part à la démarche proposée par la SNCF et la RATP sur la grille horaire 2018, aux côtés d'élus locaux et d'autres associations d'usagers. Elle approuve le prolongement de toutes les missions La Varenne à Boissy, qu'elle réclamait de longue date. L'évolution vers un service omnibus aux heures de pointe améliorera la desserte de certaines gares de la branche Marne-la-Vallée (Noisy-Champs, Bussy-Saint-Georges), mais les gares très fréquentées de Neuilly-Plaisance et Bry-sur-Marne verront toujours passer sans arrêt certains trains. Nous déplorons le calendrier lointain de l'extension de SACEM à l'est. Certaines gares de la branche de Saint-Germain (Chatou-Croissy, Nanterre-Ville et le terminus) verront aussi leur desserte améliorée. La forte charge de la branche Cergy justifierait de renforcer la desserte, or celle-ci sera allégée pour des raisons de fragilité technique. La mission Poissy passera toutefois peu avant la mission Cergy, ce qui devrait limiter le déséquilibre de charge entre elles. Le passage de 6 à 5 trains par heure en pointe sur la ligne L3 et l'arrêt dans toutes les gares des missions Cergy seront mal perçus par les usagers. Il est urgent de créer une voie de retournement en arrière-gare à Nanterre Université, qui permettra d'offrir des horaires plus adaptés et de mieux gérer les situations perturbées. Les allègements de desserte des lignes A et L3 ne peuvent être que temporaires et ne sont acceptables que si les exploitants s'engagent sur des gains de régularité.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA PORTE MAILLOT

Dans sa contribution à la concertation sur cette opération d'urbanisme, l'AUT se réjouit que ce soit le piéton et non plus la voiture qui oriente le dispositif. L'arrivée du tramway et surtout du RER E à l'horizon 2022 fera émerger un nouveau pôle majeur de transports. Il connectera en effet les RER C et E, la ligne 1 du métro, le tramway T3, les bus urbains et la gare routière prévue boulevard Pershing, qui assurera des liaisons aéroportuaires, interurbaines et internationales. Les liaisons entre les différents éléments du pôle et avec son environnement doivent être conçues de façon à en maximiser l'efficacité. Si cet objectif semble atteint du côté est, les cheminements entre RER, métro et tram étant relativement courts, il n'en est pas de même à l'ouest : aucun accès à la gare routière n'est prévu depuis le RER E et le métro. Or il est indispensable pour une clientèle dont la majeure partie accèdera aux cars par les transports publics. Il conviendra aussi de faciliter le cheminement vers les arrêts des cinq lignes de bus desservant le pôle.

Le texte complet des avis de l'AUT figure sur notre site.

FLASH TÉMOINS DE LIGNE

- **RER B** : le mois qui vient de s'écouler, une recrudescence de témoignages a mis en avant la dégradation (plus encore qu'auparavant) de la ponctualité de cette ligne aux heures de pointe, provoquant des « embouteillages » de trains entre Bourg-la-Reine et Denfert-Rochereau...
- **BUS** : le 26 avril s'est tenue au STIF la réunion Témoins de Ligne semestrielle, dont le thème était « La restructuration des lignes de bus dans Paris ».

Le bilan de l'opération Témoins de ligne pour 2016 est à votre disposition à l'AUT et sur notre site.

Pour devenir Témoin de Ligne RATP, inscrivez-vous sur le site de l'AUT : www.aut-idf.org. Cliquez, dans le menu, sur l'onglet « Témoins de ligne », puis sur « Inscrivez-vous gratuitement par mail en cliquant ici ».



MOINS DE PLACES ASSISES DANS LES BUS

On tend à réduire le nombre de places assises dans les bus et de ce fait à banaliser la station debout qui peut s'avérer pénible. Les nouveaux bus ont désormais deux places pour fauteuil roulant et n'ont plus de strapontins. Il n'y a presque plus de places basses (accessibles au niveau du plancher) pour les PMR sans fauteuil, mais avec cannes.

Sylvie C., témoin de ligne RATP

QUAND LA RATP MONTRE LE MAUVAIS EXEMPLE

Le 25 février 2017 vers 18h, porte d'Italie, une camionnette RATP stationnait sur la piste cyclable des Maréchaux, entre les arrêts de bus. Quand je l'ai fait remarquer au passager, il a répondu que c'était normal, de là il voyait bien les différents arrêts de bus...

Catherine M., témoin de ligne RATP

Note de l'AUT : la Régie ne devrait-elle pas se montrer exemplaire en matière de civisme ?

DES TRAINS QUI LAISSENT LES USAGERS À QUAI

Suite à une panne d'aiguillage ce matin (16 mars) à Dourdan, il n'y a pas de train vers Paris à Breuillet à 7h40, mais un train doit partir à 8h00 de Dourdan. Un train vide passe sans s'arrêter, de même qu'un deuxième avec des passagers (le conducteur aurait-il oublié de s'arrêter aux gares ? Inquiétant !), un troisième, vide, passe sans s'arrêter ! Retard total de 55 minutes ! Pourquoi les trains qui montent sur Paris ne s'arrêtent-ils pas pour récupérer les passagers ? On ne peut pas comprendre cette non-organisation. La semaine dernière, un train allant à Dourdan ne s'est pas arrêté au niveau du quai à Breuillet (il aurait oublié !). Et après des contrôleurs demandent nos cartes. Qu'ils vérifient plutôt les conducteurs, ils sont plus dangereux !

Pascal D.

FERMETURE DE LA GARE DE BONNIÈRES

Je souhaitais vous faire ce courrier après la surtaxation de 7 €, en sus des 2,60 € du billet Bonnières - Mantes, payée par ma fille dans le train pour cause d'impossibilité de prendre un billet en gare, celle-ci étant fermée avant l'arrivée du train. Cette fermeture, sans parler du problème de sécurité, complique sérieusement les possibilités de prendre un billet. Tout le monde ne dispose pas de carte bleue ou de monnaie pour régler au distributeur. De plus, le montant du paiement avec des pièces est limité. Ras le bol aussi des conditions de voyage, de plus en plus insupportables. Les trains sont souvent en retard, quand ils ne sont pas supprimés. Le nombre insuffisant de voitures est régulier. Je ne parle pas de la propreté, de l'entretien et du chauffage.

Noël L.

HORS ILE-DE-FRANCE, CONNAIS PAS !

Je souhaitais aller de Paris à Mareuil-sur-Ourcq dans l'Oise, gare hors Ile-de-France mais desservie par des Transilien. Comment se renseigner sur l'horaire des trains ? Le site voyage-sncf.com ne connaît pas, celui de Transilien-Mobi non plus. Heureusement, la RATP et la Deutsche Bahn savent donner les horaires. Encore faut-il acheter un billet pour être en règle. Les DAB Transilien et Grandes Lignes ne vendent pas de billets pour cette gare, qui est semble-t-il dans un trou noir. Le guichet Ile-de-France vend des billets pour Mareuil, mais au plein tarif, car les cartes de réduction SNCF ne sont pas reconnues en Ile-de-France. Ce genre de situation se retrouve à plusieurs endroits en bordure de la région, mais la SNCF est incapable de donner une info qui n'entre pas dans le cadre rigide du cloisonnement de ses services.

Erick M.

Ça roule



RÉNOVATION DE RAMES DU RER B

Le Conseil d'administration de la RATP a désigné le 3 février 2017 Alstom comme titulaire du marché de rénovation des rames MI84 de la ligne B du RER. Ce contrat de 94,4 millions d'euros, financé à parité par le Stif et la RATP, porte sur les études et la réalisation de la rénovation de 31 rames en tranche ferme et jusqu'à 10 rames supplémentaires en tranche conditionnelle. Les premières rames seront mises en service en 2019. Cette rénovation assurera une cohérence des matériels roulants exploités sur la ligne et améliorera le confort. Le nouvel aménagement augmentera le nombre de places assises, qui passera de 216 à 312 par rame, et proposera de nouveaux équipements (sièges, barres de maintien, ventilation réfrigérée, éclairage LED). La nouvelle livrée extérieure des rames assurera une homogénéité avec le reste du parc. Les rames seront équipées d'un système de vidéoprotection et permettront aux personnes à mobilité réduite de communiquer avec l'agent de conduite. On peut néanmoins regretter que cette rénovation ne soit pas intervenue dans la continuité des rames MI79, comme nous l'avions demandé.

LES TRAVAUX DU TRAM 12 EXPRESS VONT POUVOIR CONTINUER

Le protocole-cadre définissant les modalités précises du financement entre l'Etat, la région Ile-de-France, le département de l'Essonne et la SNCF a été signé. Les financeurs s'engagent ainsi à dégager les moyens nécessaires à la réalisation des travaux. La région Ile-de-France apporte une participation exceptionnelle de 179 M€ en 2017, soit 80% des engagements financiers. Les maîtres d'ouvrage (SNCF Mobilité, SNCF Réseau et le STIF) seront ainsi à même de passer les marchés nécessaires dès cette année, ce qui permettra de ne pas interrompre les travaux entre Massy et Evry. Ce projet structurant pour l'Essonne va changer la vie de 40 000 voyageurs par jour en assurant une desserte à une fréquence de 10 minutes. Compte tenu des sommes déjà engagées, le montant de la première phase de réalisation de la ligne de tram 12 express s'élève à 475 M€ courants. Néanmoins le prolongement à Versailles reste en souffrance.

RÉNOVATION D'ORLYVAL

La RATP a présenté la première rame rénovée de cette ligne qui relie la gare d'Antony à l'aéroport d'Orly. La rénovation permettra une augmentation de la capacité, la portant à 130 voyageurs par rame, une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, une information en temps réel et l'affichage des temps d'attente sur les quais d'Orly Sud, d'Orly Ouest et d'Antony, une amélioration du confort des voyageurs (éclairage, sièges, espace de circulation). En outre, depuis le 1er janvier 2017, à la demande du STIF, l'amplitude de circulation d'Orlyval s'étend de 06h00 à 23h35 (au lieu de 23h), permettant ainsi aux voyageurs d'emprunter les derniers trains du RER B en direction de Paris ou de Saint-Rémy-lès-Chevreuse. La fréquence est renforcée avec un train toutes les 5 minutes aux heures de pointe et de 7 minutes 30 le reste de la journée.

Ça cale



LA GARE DE VAL BRÉON « N'EST PAS PRIORITAIRE »

Jean-Jacques Barboux, président de la communauté de communes du Val Briard, se bat pour l'aménagement d'une gare à Châtres, dans la zone logistique du Val Bréon, le long de la N4, entre Tournan et Marles-en-Brie. Mais la SNCF n'est pas enthousiasmée par le projet. Cette nouvelle gare permettrait, outre la desserte de la ZAC, un rabattement sur son parking, comprenant une aire de covoiturage, des voyageurs provenant de tout le secteur, réduisant ainsi les encombrements observés aux abords des gares de Gretz-Armainvilliers, Tournan et Marles-en-Brie, dont les parkings sont saturés. L'intercommunalité développe en outre dans ce secteur une nouvelle zone d'activité et le nouveau siège du Val Briard est en construction non loin. Le projet n'est sans doute pas enterré, mais les usagers vont devoir faire preuve de patience...

LES MALHEURS DE MARGUERITE DE NAVARRE

Il semble que l'architecte, imposé par les responsables de l'opération globale de rénovation des Halles, n'ait pas fait valider en temps utile son projet par les services de sécurité. La mise en service de ce nouvel accès au RER, repoussée à début mai, est donc prévue avec un édifice provisoire... Le problème tient pour une bonne part, à nos yeux, à la trop grande liberté qui est aujourd'hui laissée à des architectes de poser, comme on dit, un « geste audacieux » en ne se souciant guère des contraintes matérielles, en l'occurrence notamment du ruissellement de la pluie, phénomène pas trop rare à Paris... Il conviendrait d'imposer aux architectes un cahier des charges plus rigoureux, et si les professionnels les plus en vue estiment que cela entrave trop leur « créativité », eh bien on se passera d'eux ! Quel décideur aura le courage de s'opposer aux effets de mode ?

RETARD DANS LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14 ?

Du fait des fuites d'eau à répétition à hauteur de la future station Porte de Clichy, qui ont contraint à mettre le tunnelier à l'arrêt et dont le colmatage s'avère très délicat, les travaux sont interrompus pour plusieurs mois et l'objectif, officiellement maintenu, de mettre le prolongement de la ligne 14 en service à l'été 2019 paraît de plus en plus utopique... Il ne sera manifestement pas encore opérationnel à l'arrivée du Tribunal de Grande Instance aux Batignolles et du siège de la région à Saint-Ouen... Comment se fait-il que les sondages préalables n'aient pas mieux localisé la nappe phréatique ?

FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 34 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipax Oudin 86061 Poitiers cedex

RER B : une dégradation inacceptable

Qu'il est loin le temps où SNCF et RATP se félicitaient des bons résultats du RER B, après la fin des travaux et la nouvelle desserte « B Nord + ». L'indicateur de ponctualité était passé de 83 % en 2013 à 90 % en 2015, traduisant une amélioration perceptible pour une bonne part des 870 000 usagers quotidiens. La fin de l'année 2016 a marqué un coup d'arrêt à ces progrès, émaillée de plusieurs incidents électriques majeurs qui ont paralysé la ligne. Une nouvelle dégradation est survenue le 20 février dernier, avec la mise en place d'une grille horaire omnibus en pointe dans le Val-de-Bièvre, accompagnée d'un ralentissement permanent à 30 km/h au niveau des travaux de la future gare de la ligne 15 sud du Grand Paris Express à Cachan. Les usagers vivent depuis lors une situation chaotique avec de fortes perturbations quotidiennes.

Face à cette situation, des usagers ont lancé une pétition en ligne, plusieurs élus locaux se sont alarmés. L'AUT, en lien avec le COURB (comité d'usagers du RER B en vallée de Chevreuse), a demandé une réunion d'urgence au STIF qui s'est tenue le 16 mai. On nous a expliqué que les incidents majeurs qui ont bloqué la ligne avaient un caractère exceptionnel. Très difficile à entendre quand l'exceptionnel devient la règle... Toujours selon la RATP, le ralentissement à 30 km/h à Cachan supprime toute marge de manœuvre en période de pointe. Ainsi, au moindre incident, le CCU (Centre de commandement unique) doit supprimer ou limiter des trains pour éviter un engorgement total. Du coup, les trains origine Massy le matin et destination Orsay le soir sont devenus des « variables d'ajustement » de la desserte. Les indicateurs officiels de ponctualité sont médiocres et ne tiennent pas compte de l'impossibilité de monter dans le prochain train, situation de plus en plus fréquente à Paris et en proche couronne. Les associations ont aussi souligné que l'information souvent déficiente aggravait la situation. Le directeur de la ligne B s'est engagé à progresser dans ce domaine. Deux personnes dédiées ont été recrutées dans ce but.

Deux conclusions provisoires s'imposent : d'une part, il est indispensable que l'impact des prochains travaux du Grand Paris Express sur le réseau existant soit mieux évalué et que tout soit mis en œuvre pour le minimiser, quitte à prendre un peu plus de temps. D'autre part, il faut accélérer les investissements en faveur du RER B (et des autres lignes), qu'il s'agisse du renouvellement du matériel roulant, de la régénération des infrastructures, d'opérations comme le tiroir d'arrière-gare à Orsay ou l'utilisation du quai de secours de Denfert pour des départs vers le sud. Il serait inacceptable que la modernisation des RER soit menacée par un manque de crédits comme certaines rumeurs le laissent entendre.

Marc Pélissier



Projet de balcon vert côté Gare de l'Est (© SLA Architecture)

[DOSSIER] Nord - Est - Magenta et alentours : un pôle transport à repenser (p.2)

Grand Paris : l'urgence d'une clarification

Grand Paris des bus, Grand Paris Express et son ancêtre le Réseau de Transport du Grand Paris, esquissés il y a 10 ans, reprennent tous cette très vieille idée d'un Paris qui sort de ses murs. Les usagers vont-ils en profiter ? Rien n'est moins sûr.

Les annonces relatives au Grand Paris des bus ont déjà un an, mais le budget des renforts n'a pas pour autant repris son niveau d'il y a 5 ans. De nombreuses interrogations restent en suspens quant à l'extension du réseau de bus parisiens vers la banlieue, à l'affichage d'une priorité à la grande couronne, enfin au maintien du monopole historique de la RATP dans tout un périmètre.

Pour la mise en œuvre du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris, forte de son statut national, de l'assurance de disposer de plus de 500 millions par an et surtout des relations fructueuses qu'elle a liées avec les maires – souvent députés – qui accueillent ses 70 gares, a fait avancer à pas de charge le projet de ses 5 lignes : 14 prolongée, 15, 16, 17 et 18. Mais la phase tunnelier du prolongement nord de la 14 prend du retard, et aucune des autres lignes n'en est encore là. En revanche, elles ont toutes franchi dans le délai prévu l'étape des déclarations d'utilité publique. Le schéma a toujours été le même : associations et commissaires enquêteurs tenus à distance, SGP droite dans ses bottes. Les défauts les plus criants de pertinence (lignes 17 et surtout 18) ou d'intermodalité (évitement de la gare existante de Villiers-sur-Marne, longues correspondances au hub de Saint-Denis-Pleyel ou au pont de Sèvres, métros 3 et 10 non maillés...) ont été avalisés pour une petite éternité.

Mais les chantiers en cours de gares de la ligne 15 présentent une menace autrement plus actuelle pour les usagers : la priorité du respect des délais fixés par la SGP sur la qualité du service des lignes existantes s'est imposée tant à la SNCF qu'à la RATP. Le service en est parfois profondément perturbé. Sur la ligne N, le creusement de la gare GPE de Clamart sous les voies SNCF entraîne des discontinuités dissuasives du service public certains soirs et certains week-ends. Sur le RER B, le service présente un incroyable désordre depuis qu'un ralentissement a été imposé aux approches de la gare d'Arcueil-Cachan, elle aussi en correspondance verticale avec la ligne 15. Ce ralentissement confirme le manque de robustesse de la ligne. Il y a bien un schéma directeur, mais il est mal financé. Avec cette priorité au GPE, les dysfonctionnements de nos réseaux vont se multiplier à chaque ouverture de chantier de la SGP.

Est-ce inéluctable ? Non. La présidente de Région vient de réagir vivement à propos du désordre du RER B. Mais surtout, les nouveaux députés pourraient prendre conscience de ce que n'a cessé de dénoncer l'AUT : la priorité absolue accordée au Grand Paris Express a des conséquences négatives sur le service rendu par le réseau existant.

L'exercice d'un contrôle sur les pouvoirs du GPE par une structure plus respectueuse des usagers devrait être un des événements de la rentrée. Il en va aussi de la réussite des JO.

Daniel Mouranche

L'AUT a participé par un cahier d'acteur à la concertation sur un projet d'amélioration de la liaison piétonne gare du Nord - gare de l'Est, qui s'est déroulée en mars de cette année. Les réflexions qu'on trouvera dans cet article s'en inspirent en grande partie. Il convient aussi de repenser d'une manière générale l'intermodalité dans tout ce secteur, en particulier les liaisons avec le réseau d'autobus. Un certain nombre d'observations faites ici ont été reprises de l'étude conduite par l'AUT pour le compte de la Ville de Paris : « Les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité ».

La présentation, sur le site www.nouvelle-liaison-gare-nord-est.fr, d'améliorations des liaisons à l'intérieur de ce bipôle part des considérations suivantes :

- il faut gérer dans l'immédiat des volumes considérables de déplacements à l'intérieur de l'espace d'échanges où se situent les trois gares du Nord, Magenta et de l'Est, espace desservi par trois réseaux internationaux ou TGV, un réseau TER, un réseau Transilien, 3 RER, 4 lignes de métro, 17 lignes de bus et 15 lignes Noctilien ;

- il faut aussi prendre en compte les développements urbains importants qui toucheront ce quartier dans un avenir proche (plan « Paris Nord Est »), concernant entre autres l'hôpital Lariboisière et les circulations piétonnes et automobiles ;

- il s'impose de proposer un projet ambitieux, non seulement de liaison entre les gares, mais aussi de construction d'un véritable ensemble lisible, un « hub » de transports au sein d'espaces publics revalorisés ;

- il faut étudier notamment les moyens de réduire la coupure existante entre les deux grands pôles : Gare du Nord-Magenta-La Chapelle, d'une part, Gare de l'Est-Château-Landon, d'autre part ;

- on doit enfin chercher à améliorer la lisibilité globale et à créer une identité du cheminement entre les gares, par un parcours bien signalé, accessible à tous et agréable.

L'amélioration proposée des liaisons piétonnes entre les gares de l'Est et du Nord repose sur trois dispositifs :

- **la facilitation du cheminement en surface reliant les deux gares** par les rues d'Alsace et de Dunkerque. Cela consiste essentiellement à doubler l'escalier monumental de la rue d'Alsace par des escalators et un ascenseur, et à piétonniser la rue d'Alsace totalement ou partiellement selon les tronçons ;

- **une jonction entre deux tunnels sous la rue La Fayette** : à savoir celui qui joint les gares du Nord et Magenta, et celui qui passe sous l'extré-

mité des quais de la gare de l'Est et donne accès à chacun d'eux. Cela permettrait d'avoir une liaison continue en souterrain entre les trois gares, et de les relier à la station Château-Landon de la ligne 7, où se termine le tunnel passant sous les quais de la gare de l'Est ;

- **un ascenseur joignant la rue d'Alsace à ce souterrain, partant du toit du « Balcon Vert »**, jardin public prévu sur la terrasse d'un futur hôtel.

S'ajoutent à ces aménagements :

- l'amélioration par des escaliers mécaniques de l'accessibilité entre le tunnel et chaque quai de la gare de l'Est ;

- une réorganisation d'envergure de la gare du Nord (salle d'échanges, hall, quais des RER B et D, souterrain Maubeuge...) prévue à l'horizon 2024 ;

- la future liaison CDG Express entre la gare de l'Est et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

CAHIER D'ACTEUR

Dans le cahier d'acteur qu'elle a présenté dans le cadre de la concertation, l'AUT a émis les demandes suivantes :

- **une liaison piétonne facilitée de bout en bout entre les gares** : pour que le cheminement en surface reliant la gare de l'Est aux gares Magenta et du Nord soit vraiment agréable et sûr, il conviendrait de faciliter au maximum la traversée des rues La Fayette, de l'Aqueduc et du Faubourg Saint-Denis. Leurs traversées piétonnes actuelles sont trop étroites et le piéton n'a aucune priorité. Elles devraient être marquées par des passages surélevés pour les piétons, ce qui apaiserait par la même occasion la circulation automobile. D'une manière générale, tout cet espace où se situent les trois gares doit être dédié en priorité à la marche, à la bicyclette et aux transports collectifs.

- **un plan de circulation qui soit respecté** : le parvis de la gare du Nord est un capharnaüm où se mélangent taxis et véhicules particuliers. En septembre 2015, un plan de circulation avait été

adopté autour de la gare, libérant l'esplanade et obligeant VTC et particuliers à utiliser un dépose-minute gratuit en sous-sol. En l'absence de police pour faire respecter ce plan, le stationnement sauvage en surface a continué, la rue de Maubeuge a vu se multiplier embouteillages et concerts de klaxons nocturnes, si bien que le plan de circulation a dû être abandonné sur plainte des riverains. La situation ne s'est donc pas améliorée. Nous demandons en conséquence qu'on revienne au plan de circulation de 2015, en faisant appel aux nouveaux pouvoirs de police dont disposera la Ville à partir de 2018 pour, cette fois-ci, le faire respecter.

- **un accès rénové pour le RER E** : l'état de la station Magenta est indigne d'un RER appelé à jouer un rôle capital dans les déplacements est-ouest lorsqu'il sera prolongé jusqu'à la Défense puis Mantes. Son entrée, située au carrefour des rues La Fayette et de l'Aqueduc, est confidentielle et difficilement accessible, les couloirs et escaliers d'accès au quai sont sinistres et mal entretenus. L'ensemble exige une rénovation complète.

- **des couloirs mécanisés ?** Le couloir gare du Nord - Magenta - voies gare de l'Est - Château-Landon, une fois réalisée la jonction sous la rue Lafayette, mériterait, vu sa longueur, d'être équipé d'un trottoir roulant dans les deux sens. L'étroitesse du couloir en rend néanmoins l'insertion difficile : la question reste à étudier.

INTERMODALITÉ ?

Une bonne intermodalité implique des accès commodes depuis les trains aux réseaux de bus et de métro, et inversement. Là-dessus, mis à part le dépose-minute et l'accès en taxi qui sont relativement aisés, il y a beaucoup à redire, qu'il s'agisse de la facilité d'accès ou du confort.

Côté gare de l'Est, le tronçon terminal du boulevard de Strasbourg compris entre le boulevard Magenta et la rue du 8 mai 1945 héberge les terminus ou arrêts de huit lignes de bus. Il n'est pas pour

Image 1 : cheminements entre les deux pôles

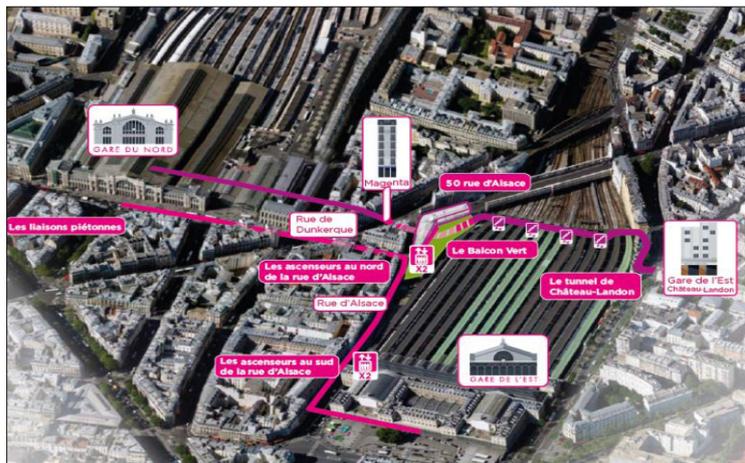
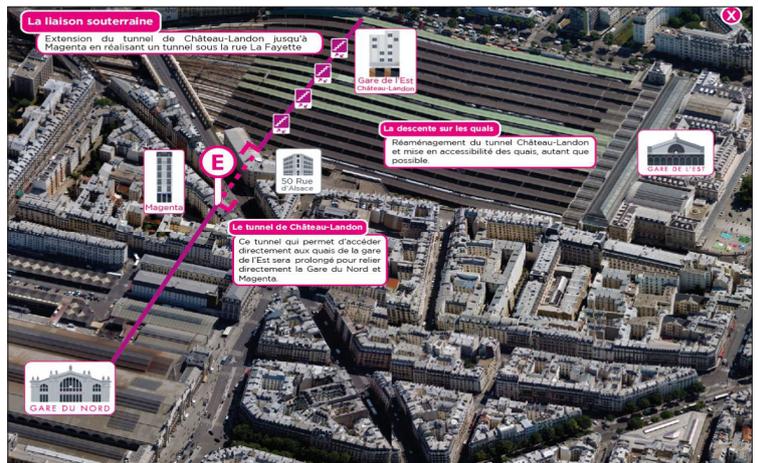


Image 2 : liaisons souterraines





autant une véritable gare routière, les arrêts étant disséminés : ainsi, le terminus du 32 et du 350, de même que les arrêts direction gare du Nord du 38, du 39 et du 65, sont à près de 200 mètres de la gare. Les piétons ne disposent pas de passage protégé direct entre ces bus et la gare, et entre celle-ci et la principale sortie de métro, située sur ce même boulevard : il leur faut faire un détour. Inutile de dire que beaucoup prennent le risque de traverser la rue du 8 mai 1945 en ligne droite ! Sur cette dernière rue, l'abribus double qui héberge côté sud 6 lignes de bus offre en tout et pour tout 4 places assises. Enfin, le cheminement depuis les trains vers les autobus est indiqué de manière sommaire par un plan de quartier où ne sont mentionnées que 4 lignes de bus.

Côté gare du Nord, il y a bien une gare de bus, accessible depuis le hall banlieue, mais elle a beaucoup vieilli, avec ses couleurs grisâtres, ses toitures de plastique crasseuses, ses plans de métro délavés, ses arrêts de bus où les sièges ont disparu. L'information et les conditions d'accès laissent à désirer : pour trouver le cheminement vers les bus 35, 48, 65 et 350, il ne faut pas rater un unique petit panneau qui vous dirige vers un porche vous permettant d'atteindre la rue du Faubourg Saint-Denis ; il faut vraiment connaître ! Comme il faut connaître le cheminement depuis les trains vers la station La Chapelle du métro M2, connectée à Gare du Nord selon le plan RATP, mais non indiquée dans la gare (pour en trouver la trace, il faut descendre dans la galerie commerciale qui surplombe les quais des RER B et D).

La lecture du réseau bus dans tout ce secteur est très compliquée. Elle le sera encore plus avec la forte dissociation des trajets aller et retour des bus 32 et 39 envisagée dans le projet de restructuration des bus (« Grand Paris des bus »), la raison invoquée étant l'allègement des troncs communs des rues La Fayette et du Faubourg Saint-Martin. Une solution aurait été de créer un contresens bus sur les grands boulevards et le boulevard de Strasbourg, mais il était hors de question d'y supprimer l'une des trois files de voitures à sens unique (responsables pourtant des énormes bouchons qu'on connaît). Caressons en passant le rêve d'une gare routière commune aux trois gares de train : on pourrait envisager un emplacement situé quelque part vers la jonction entre les rues d'Alsace et de Dunkerque, et une mise à disposition de charriots porteurs de bagages...

LIAISONS INTER-GARES, 3BIS-7BIS

Rappelons pour mémoire la question des liaisons avec les cinq autres gares parisiennes, traitée par nous dans le document « Les gares parisiennes : un laboratoire de l'intermodalité » cité en début de cet article. Elle est, hélas, comme nous l'avons fait remarquer dans notre contribution à la concertation, mal traitée dans le projet de restructuration des bus.

Autre dossier : la fusion des lignes de métro 3bis et 7bis et leur raccordement au pôle Magenta – Gare du Nord – Gare de l'Est sont souhaités depuis de nombreuses années ; ils permettraient enfin une desserte efficace de l'Hôpital Universitaire Robert-Debré dont les 3000 professionnels de santé assurent 50 000 admissions et 150 000 consultations par an. Nous reviendrons sur ce sujet.

Jean Macheras

RUPTURES DE CORRESPONDANCES À AUBER

L'AUT a diffusé un communiqué déplorant que la nécessaire rénovation globale de tous les espaces de cette gare du RER A (quais, salle d'échange, couloirs et escalators de correspondance et de sortie) entraînera la fermeture totale, pendant au moins deux ans, des correspondances par Opéra vers les lignes 7 et 8 et de la sortie vers Opéra. Cela provoquera une gêne considérable pour une bonne partie des 180 000 usagers quotidiens de la gare Auber. Une fermeture aussi longue nous semble incompréhensible et inacceptable. Comment justifier de tels délais pour traiter deux couloirs de correspondance, rénover la voûte des zones des escalators et remplacer ceux-ci et les trottoirs roulants, dans des espaces clos sans voyageurs ?

Nous avons demandé au Conseil du STIF, qui devait débattre de ce projet le 22 mars, d'exiger un nouveau planning et une nouvelle organisation du chantier qui n'entraîne pas une fermeture totale et longue des liaisons entre Auber et Opéra. Nous avons également évoqué ce problème lors du CPTP (Comité des Partenaires du Transport Public) du 17 mars.

ÉVOLUTIONS TARIFAIRES

L'AUT a adressé une lettre à la présidente du STIF à propos des prochaines décisions en matière tarifaire. Mme Péresse a affirmé à juste titre vouloir lier les évolutions tarifaires à l'amélioration de l'offre de transport. Or il n'y a pas eu en 2016 de mise en service d'infrastructure majeure et la dégradation de la régularité se poursuit sur tous les RER. En outre l'inflation reste très faible. Le contexte global doit, selon nous, inciter à la modération tarifaire et des mesures ciblées sont nécessaires pour la tarification des non-abonnés et les forfaits de proximité, sans attendre la mise en œuvre du plan de modernisation de la billetterie.

Concernant les abonnements, ceux valables pour 2 zones en banlieue ayant fortement augmenté ces dernières années (par exemple +12,8% depuis 2014 pour le Navigo annuel zones 4-5), l'AUT souhaite un gel voire une baisse de ces tarifs. Pour les abonnés des ex-zones 1-2 faisant des trajets courts, vu les fortes hausses déjà pratiquées (+16% en 4 ans), nous soulignons la nécessité de leur proposer un forfait de proximité qui corresponde mieux à leur usage que le Navigo toutes zones.

S'agissant du prix des billets origine/destination du réseau ferré, il reste excessif (par exemple 15,20 € pour un aller-retour Paris - Les Mureaux) et l'AUT demande donc une révision à la baisse des plus élevés d'entre eux.

Enfin, les tickets t+ ayant fortement augmenté (+16% en 5 ans pour le carnet de 10) et n'offrant toujours pas la possibilité de correspondance bus / métro, il nous semble nécessaire de limiter les hausses à venir, en les décorrélant de celle du Navigo toutes zones.

AMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC (PARIS 14^E)

La délégation AUT de cet arrondissement a participé activement aux ateliers et réunions organisés par la mairie du 14^e sur l'aménagement du tronçon sud de l'avenue, allant de la porte d'Orléans à la place Hélène et Victor Basch (métro Alésia). Le projet retenu consiste en un couloir protégé bus de chaque côté et une piste cyclable bidirectionnelle côté est, la circulation générale ne disposant plus que d'une voie dans chaque sens : cet axe historique de pénétration dans Paris va voir sa circulation apaisée !

Nous regrettons toutefois, avec l'association interquartiers DRAPO, très active sur le projet, d'une part que le couloir réservé côté est soit amputé sur tout un tronçon au sud, d'autre part que les lignes de bus 28 et 38 ne soient pas prolongées jusqu'à la gare routière de la porte d'Orléans.

Nous avons également participé aux débats sur le réaménagement de la place Basch. Si nous avons approuvé les projets de prolongement de trottoirs et de renforcement des traversées piétonnes autour de cette place et sur l'avenue, nous avons critiqué l'absence de toute réflexion de la part de la Ville sur l'amélioration des conditions de circulation des quatre lignes de bus (+ le Bus Direct) qui traversent ce carrefour complètement obstrué aux heures de pointe. Ceci, en dépit de propositions faites par l'AUT.

GARE ROUTIÈRE PERSHING – MILLE ARBRES

L'arrivée porte Maillot du tram T3 et surtout du RER E à l'horizon 2022 fera émerger un nouveau pôle intermodal majeur de transports connectant RER E, RER C, ligne de métro 1, tramway T3, bus urbains et gare routière internationale. Le réaménagement de celle-ci constitue un enjeu majeur en matière de transport de personnes par les liaisons aéroportuaires, interurbaines et internationales qu'elle est appelée à assurer. Elle offrira aussi une possibilité intéressante de garage des bus touristiques, dans la mesure où elle serait bien reliée aux autres éléments de ce pôle. Or cela ne semble pas être le cas.

Il n'est en effet le pas prévu d'accès direct depuis le RER E et la ligne 1 du métro, minimisant les cheminements. Or la majeure partie de la clientèle de la gare accèdera aux autocars par le réseau de transports publics et sera munie de bagages. Les accès actuels à la ligne 1 du métro sont trop éloignés de la gare routière et nécessitent des traversées routières malcommodes ou des cheminements souterrains excessifs. Les liaisons complémentaires qui s'imposent devront être mécanisées et accessibles aux personnes à mobilité réduite et aboutir à un trottoir d'accès à la gare routière élargi. Elles contribueront à réduire la fréquentation des accès principaux vers le RER C et le tram T3 dont les prévisions de fréquentation s'annoncent dès à présent très élevées.

FLASH TÉMOINS DE LIGNE

Usagers de la RATP, témoignez des problèmes que vous rencontrez ! (ou des progrès constatés !). Inscrivez-vous sur le site de l'AUT : www.aut-idf.org, menu "Témoins de ligne", formulaire d'inscription en bas de la page.

Les témoignages sont transmis à la RATP, et nous vous transmettons ses réponses.



SITUATION DE CRISE SUR LE RER C

Le mercredi 10 mai à 17h55 à la gare Bibliothèque François Mitterrand, foule très dense sur les quais. Trois RER vers Juvisy, Dourdan et Brétigny supprimés. Une situation que je n'avais jamais connue : les gens bloqués sur l'escalator, car une foule dense en obstruait le haut. Une personne est tombée, et l'escalator continuait de rouler. J'ai trouvé la situation extrêmement dangereuse. Elle était sur le bord de dégénérer.

Un train CITY, ancien CIME, arrive déjà bondé. On s'écrase. Foule serrée partout jusque dans les travées centrales. Jusqu'où vont se dégrader les conditions de transport des Franciliens ? Et notamment du sud à cause d'incidents vers Brétigny ? Et encore on a eu de la chance qu'il y ait ce train CITY... sinon c'était pas de train du tout. La situation est grave et va sans doute s'aggraver encore. Pauvres voyageurs quotidiens du RER C !

Evelyne B.

LE MANQUE D'INFORMATION ACCROÎT LA GÊNE DES RETARDS

Mon trajet quotidien par la ligne U est théoriquement de 44 minutes (aller-retour). En temps normal et indépendamment des modifications ou suppressions sans préavis qui se produisent au moins une fois par semaine, le temps de transport est en réalité de 50 minutes, soit pratiquement 15% de plus. Un tel retard est déjà en soi inacceptable dès lors qu'il s'avère être quotidien. Cette semaine (2 juin) a battu tous les records. En effet, j'ai passé chaque jour entre 1h30 et 2h00 dans les trains, sans qu'aucune explication, aucune excuse, aucune information sur un horaire prévisionnel d'arrivée ne soient apportées. On nous a juste parlé « d'un incident affectant les voies à St-Cyr », ce qui est trop vague pour fournir une explication. Le personnel en gare brille par son absence ou, lorsqu'on arrive à le trouver, n'est pas lui-même suffisamment informé pour pouvoir nous renseigner. Dans ces conditions, j'estime que la SNCF et la RATP n'ont pas rempli leurs obligations de service et d'information, et que cette situation me porte particulièrement préjudice, en particulier dans ma vie professionnelle. Je me permets de suggérer également de renforcer le niveau d'information en gare et à bord des trains.

François M.

OÙ SONT PASSÉS LES PLANS DU RÉSEAU BUS RATP ?

Je connais vos efforts pour améliorer les abribus, mais pouvez-vous relancer la RATP afin que nous ayons un plan général des bus affiché comme auparavant ? Sur un I-phone, dur, dur de trouver une correspondance, les écrans étant trop petits pour obtenir une vue d'ensemble correcte et tous les usagers n'ont pas la RATP sur leur téléphone. Sûrement inventés par des personnes qui ne prennent jamais le bus, ce n'est pas avec les nouveaux abris que nous sommes encouragés à laisser notre voiture au garage. De plus, ce changement de mobilier urbain n'était pas indispensable, mais il doit bien y avoir un bénéficiaire ? Ni l'usager, ni le contribuable parisien, alors qui ? Merci pour votre aide.

Catherine C.

Ça roule



RÉOUVERTURE ANTICIPÉE DE LA STATION MONTPARNASSE DU M4

Est-ce la conséquence de la pression que l'AUT a mise sur le STIF et sur la RATP, toujours est-il que nous venons d'assister à une première : non seulement le chantier ayant entraîné la fermeture de cette importante station de la ligne 4 ne s'est pas terminé en retard, mais la station a même été rouverte avec 13 jours d'avance sur le planning annoncé ! L'AUT invite la RATP à reproduire cette « anticipation »...

AMORCE DU PILOTAGE AUTOMATIQUE SUR LE RER A

Le 27 avril dernier, le premier train avec voyageurs équipé du système de pilotage automatique a circulé sur le tronçon central du RER A entre Nanterre-Préfecture, Val-de-Fontenay et Fontenay-sous-Bois. Il s'agit d'une première mondiale pour une ligne ferroviaire à plus d'un million de voyageurs par jour. Cette innovation technique, qui s'inscrit dans le vaste plan de modernisation de la ligne mené par la RATP et le STIF, permettra d'améliorer la régularité et la robustesse de celle-ci : la vitesse des trains sera optimisée et un intervalle constant sera maintenu entre eux. Ce gain de temps permettra de réduire l'impact des micro-incidents, notamment en heure de pointe. On prévoit une diminution de 2 minutes du temps de parcours entre Vincennes et La Défense, en augmentant la vitesse commerciale des trains de 5 km/h dans le tronçon central. Le pilotage automatique sera effectif sur l'ensemble des trains au second semestre 2018, sans interruption du trafic et sans impact pour les voyageurs.

EXTENSION DU RÉSEAU DE TRAMWAYS

- Le Conseil du STIF a pris le 30 mai plusieurs décisions relatives aux trams franciliens :
- il a approuvé le financement du Tram 12 Express entre Evry et Massy-Palaiseau. Très attendu par les 40 000 voyageurs quotidiens estimés, ce tramway desservira 13 communes de l'Essonne sur un tracé de 20 km et reliera les lignes de RER D, C et B.
 - il a voté le bilan de la concertation publique sur le prolongement du Tram 1 entre Colombes (station Gabriel Péri) et Rueil-Malmaison, en passant par Nanterre. Ce prolongement vers l'ouest offrira de nouvelles correspondances avec d'autres lignes du réseau : tram 2, RER A, ligne L et futur métro 15. Il comprendra 15 stations nouvelles sur 7,5 km pour une fréquentation estimée à 58 000 voyageurs par jour.
 - il a approuvé le schéma de principe du prolongement du tram 13 Express vers le nord, entre Saint-Germain-Grande Ceinture et Achères-Ville. Après une première enquête publique portant sur un tracé purement ferroviaire, un tracé alternatif urbain à Poissy a été identifié et assurera la correspondance avec le RER A.

FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Péliissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

RAMES NEUVES LIGNES N ET D

Plus de 80 rames neuves de type REGIO2N devraient circuler d'ici à 2021 sur la ligne N. Elles remplaceront les Transiliens au départ de Montparnasse, des rames remorquées anciennes et moins rapides. Leur plancher bas à hauteur des quais facilitera le déplacement des personnes à mobilité réduite. Elles circuleront peut-être aussi sur le tronçon Juvisy - Malesherbes de la ligne D.

Ça cale



PAS DE TROISIÈME VOIE ENTRE CHÂTELET ET GARE DU NORD

Lors d'une réunion tenue le 10 mai, le STIF a rejeté ce projet à la suite d'une contre-expertise menée par le STIF, la RATP et la SNCF. Le bureau d'étude Rail Concept avait pourtant validé l'idée de l'AUT de construire une troisième voie en tunnel, utilisée alternativement dans les deux sens, entre les gares des RER B et D de Châtelet-les-Halles et de Paris-Nord, pour un montant estimé à 250 M€. Rail Concept n'a pas été convié à cette réunion, ce qui évitait que les affirmations contestables, voire les contre-vérités, des uns et des autres soient contrées par un organisme compétent... Les arguments techniques faiblaris avancés contre ce projet ne cachent-ils pas une crise de financement qui rend tout nouveau projet difficilement réalisable ?

RER B : MOIS DE MARS INFERNAL

La ponctualité a été catastrophique : les pires jours, elle est tombée sous les 70 % en moyenne, mais à certaines heures le chiffre était encore bien plus bas. Une seule journée sur 31 a respecté l'objectif de 94 % des trains à l'heure... Le ralentissement imposé à Arcueil-Cachan par le creusement du tunnel du Grand Paris Express ne peut pas tout expliquer !

ERMONT-VALMONDOIS

Les incidents se multiplient sur ce tronçon de la ligne H : des travaux de renouvellement de voie entraînent des limitations de vitesse, voire des dérangements de signalisation ou d'aiguillage, avec les retards et même les suppressions de trains que cela implique. Prétextant que la chaleur risquait d'endommager les rails nouvellement posés, la SNCF a même un jour réduit drastiquement le plan de transport sur l'axe Ermont-Valmondois : missions en direction de Valmondois et de Persan-Beaumont via Valmondois rendues origine Ermont-Eaubonne, obligeant les usagers à un changement soit dans cette gare soit à Saint-Leu, les omnibus Saint-Leu étant maintenus.

La traditionnelle hausse tarifaire estivale

Le STIF (plus court à écrire qu'Ile-de-France Mobilités) a donc décidé d'une hausse des tarifs au 1er août. Certains élus d'opposition font mine de s'en étonner mais c'est le cas depuis plus de 20 ans, sauf à l'approche des élections régionales... Pour autant, il faut analyser l'ampleur de cette hausse, les améliorations qui pourraient la justifier et le détail des mesures prises par titre de transport.

La hausse moyenne est de 2,5 % d'après le STIF et jusqu'à 3 % pour le Navigo toutes zones qui passe à 75,20 € par mois. C'est beaucoup si on compare à l'inflation (0,2% en 2016), même si le STIF a beau jeu de faire remarquer que la hausse moyenne était de 2,85 % par an de 2010 à 2015.

Les hausses de tarifs sont compréhensibles si elles s'accompagnent d'une amélioration globale de l'offre de transport. Comme nous l'avions indiqué dans un courrier à la Présidente du STIF en juin, malgré une hausse des investissements, il n'y a pas d'améliorations tangibles. Il y a au contraire une dégradation sur le réseau ferroviaire, même sur des lignes considérées comme plus fiables telles que le RER E ou la ligne H. Pour le STIF, cette hausse tarifaire représentera environ 70 M€/an de recettes, qui s'ajouteront à 30 M€ par effet de volume et 80 M€ liés à la dynamique du versement transport des entreprises. Cela participera à 100 M€ d'offre nouvelle, notamment les coûts de fonctionnement du T11 Express (29 M€) et de renforts d'offre bus qui semblent enfin monter en puissance.

La hausse tarifaire est différenciée selon les titres : elle intègre le gel du prix du ticket T+ à l'unité (1,90 €) et celui des billets longue distance origine-destination au-delà de 7 €. Mais le carnet de 10 tickets T+ augmente de 2,8 % sur un an, soit 34 % sur les 10 dernières années. Surtout, les billets Paris - banlieue restent à des tarifs excessifs, par exemple 19,70 € pour un aller-retour Paris-Montreuil !

La hausse des abonnements 2 zones de banlieue est limitée à 1 % pour les zones 2-3, mais est de 3 % pour les zones 4-5, alors qu'ils ont déjà fortement augmenté ces 5 dernières années. Enfin un Navigo jour sera créé au 1er janvier, remplaçant le Mobilis et disponible sur support sans contact. Il jouera notamment le rôle de complément de parcours simplifié pour les porteurs d'un abonnement 2 zones. Mais à 10 € les 3 zones, la cohérence avec les autres tarifs est loin d'être assurée.

Des efforts bien plus significatifs sont nécessaires pour les tarifs des non-abonnés et pour les forfaits de proximité. La question du financement des coûts d'exploitation d'ici 2025 oblige aussi à réfléchir aux moyens, d'une part, de limiter la hausse des dépenses et, d'autre part, de trouver de nouvelles recettes pérennes. Sur le premier point, cela passe notamment par l'abandon des tronçons les moins pertinents du Grand Paris Express (lignes 17 et 18). Sur le second, baisser la TVA sur les titres de transport réglerait une partie du problème.

Marc Pélissier



Tram-train T11 (Marc Debrincat)

[DOSSIER] La lente concrétisation des trams-trains en Ile-de-France (p.2)

Lignes E et H : même elles sont en crise !

Phénomène inquiétant observé depuis quelques mois, des lignes SNCF considérées comme ayant plutôt de bons niveaux de régularité se dégradent à leur tour. Bien entendu, les autres lignes ne se sont pas améliorées pour autant, si bien qu'un usager ayant une correspondance entre lignes de train ou de RER a de plus en plus de risques de subir un retard.

Depuis quelques années, la ligne H (réseau de Paris Nord-Ouest) affichait une bonne fiabilité, notamment grâce à son équipement complet en trains neufs (après un rodage difficile au début). Mais, comme le reconnaissait courant mai la directrice de ligne, la ponctualité de la ligne H s'est très fortement dégradée récemment : depuis janvier 2017, elle est de 90,5 % contre 95,4 % pour la même période en 2016. En mai, elle est même tombée à 79,8 %. Nous avons eu à cette occasion des témoignages d'adhérents s'alarmant à juste titre des nombreux retards subis. La cause principale réside dans la réalisation des travaux de renouvellement des voies lancés le 13 mars dernier entre Saint-Denis et Saint-Ouen-l'Aumône. Ces derniers ont provoqué des restitutions tardives des chantiers réalisés la nuit, impactent la pointe de matinée ; des limitations de vitesse renforcées conduisent à alléger le plan de transport ; l'apparition de pannes sur les installations en journée, en raison des travaux de nuit, a généré des opérations manuelles plus longues qu'en situation normale. De fait, le chantier ne se passe pas comme prévu par les équipes de

SNCF Réseau. Le nouveau train-usine adapté pour réaliser les travaux en zone dense n'est pas encore disponible en raison d'un retard de livraison. Un matériel plus ancien a donc dû être utilisé. Il ne présente pas le même niveau de performance et exige des opérations beaucoup plus lourdes de préparation et d'exécution. L'avancement des travaux s'en trouve ralenti et alourdi, et les risques de restitution tardive en fin de nuit augmentés.

S'agissant de la ligne E du RER, sa régularité tournait autour de 94 % en 2015, mais elle s'est lentement dégradée depuis 2016, avec une forte accentuation depuis juin 2017. Des incidents de toute nature sont signalés : pannes de trains, dérangements de passage à niveau, pannes informatiques, ralentissements liés à des travaux de voie, aggravés par de « fortes chaleurs », mais aussi de nombreux incidents électriques qui ont paralysé la ligne plusieurs heures. De surcroît, l'information voyageurs n'a pas été à la hauteur dans ces circonstances. Face à cette situation, un collectif d'usagers de la ligne E a lancé une pétition qui a déjà réuni plus de 2000 signatures.

Il est très inquiétant de constater que deux lignes importantes du réseau Transilien (avec 372 000 voyageurs/jour pour la ligne E et 235 000 pour la ligne H), peuvent se dégrader aussi rapidement. Il faut que la SNCF redresse la barre sans tarder. En particulier, la maîtrise de l'impact des travaux doit être améliorée.

Le Bureau de l'AUT

A l'occasion de l'ouverture de la 1ère phase de la Tangentielle Nord, désormais nommée Tram 11 Express, nous revenons sur ce projet et les deux autres lignes de tram-train prévues en Ile-de-France. Alors que l'on pouvait penser que le plus dur était passé, la concrétisation de ces trois rocade reste semée d'embûches.

La mise en service le 1er juillet du Tram 11 Express entre Epinay-sur-Seine et Le Bourget est presque passée inaperçue, éclipsée médiatiquement par l'ouverture des LGV Tours-Bordeaux et Le Mans-Rennes. Pourtant cette ligne constitue l'amorce d'une rocade rapide dans la banlieue Nord qui va simplifier la vie de nombreux usagers.

UNE TRÈS LONGUE MATURATION

Evoqué de très longue date dans les documents de planification régionale, un premier projet de ligne reliant Sartrouville à Noisy-le-Sec a été soumis à la concertation en 1999. Il consistait en une réutilisation partielle des voies Grande Ceinture existantes (le doublement des voies n'était prévu que de Pierrefitte-Stains à Bobigny et une voie supplémentaire entre Bobigny et Noisy-le-Sec) et prévoyait une desserte au quart d'heure en pointe avec un matériel roulant de type RER. Il a fait l'objet d'un premier schéma de principe approuvé par le conseil du STIF le 7 décembre 2001. Le niveau de service offert (un train toutes les 15 minutes seulement pour ne pas réduire les capacités du fret de la Grande Ceinture) et l'absence d'évolutivité du service liée à la mixité trains de voyageurs / trains de fret ont conduit les maîtres d'ouvrage à examiner la pertinence d'une autre solution : un train toutes les 5 minutes dans chaque sens en heure de pointe sur voies nouvelles dédiées, préservant ainsi les capacités du fret. Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique en 2006, suivie de la déclaration d'utilité publique en 2008. Faute de crédits suffisants, il est décidé de phaser la réalisation en lançant dans un premier temps les études d'avant-projet sur la partie centrale entre Epinay et Le Bourget, soit 11 km sur les 28. Cet avant-projet est approuvé en 2009 par le STIF pour un montant d'environ 500 M€ et une

mise en service prévue fin 2014. Hélas, le chantier subit d'importants retards liés en grande partie à un pilotage insuffisant par RFF : risques pyrotechniques mal évalués, acquisitions foncières difficiles, déviations de réseaux mal étudiées, présence d'espèces protégées inattendues (notamment le crapaud calamite)... Fin 2013, un surcoût de 120 M€ et un retard de 2 ans et demi sont actés au terme d'une négociation difficile entre SNCF-RFF et les financeurs.

DESRIPTIF ET PREMIÈRES IMPRESSIONS

Le Tram 11 Express est une ligne en site propre intégral qui longe la Grande Ceinture Nord. Tous les franchissements de voirie sont dénivelés. Les 7 stations sur 11 km sont parcourues en 15 minutes, soit une vitesse commerciale d'environ 45 km/h, permise par une vitesse maximale de 100 km/h. De fait, même si le véhicule ressemble à un tram, l'exploitation s'apparente plutôt à un train léger. D'ailleurs, il roule à gauche et la traversée des voies n'est pas autorisée. Il doit uniquement cohabiter avec d'autres trains pour l'accès au dépôt de Noisy-le-Sec en empruntant la Grande Ceinture. Le fonctionnement en rames doubles, voire triples, sera possible à terme, mais l'exploitation est prévue pour le moment en rames simples, soit 250 places maximum, avec un intervalle théorique (hors été) de 5 minutes en pointe, 10 minutes en journée, 15 minutes en soirée. On peut craindre une saturation de la ligne à certaines périodes, car le trafic prévisionnel de 65 000 personnes par jour pourrait bien être dépassé.

En matière tarifaire, cette ligne innove dans le mauvais sens : bien que classée en tramway et contrairement au T4, elle n'accepte pas le ticket T+ mais uniquement des billets origine-destination spécifiques. Nous demandons que l'on revienne sur ce choix. De

plus, elle est équipée de lignes de contrôle aux accès depuis l'extérieur, mais heureusement pas pour les correspondances vers les trains et RER.

Dans les deux terminus (provisoire), il faut être attentif aux écrans d'information, car le quai de départ change régulièrement, les retournements se faisant en avant-gare. La présence de trams stockés à quai ajoute une certaine confusion.

Le grand intérêt de cette ligne, outre les villes desservies, réside dans les correspondances offertes avec les lignes B, C, D, H et le tram 8. Ces correspondances sont plutôt courtes à l'exception de Pierrefitte-Stains, où il est nécessaire d'emprunter une passerelle pour rejoindre le quai du RER D, même si celui-ci a été déplacé. On peut toutefois déplorer l'accès difficile au tram 8 à Epinay, alors qu'il serait possible de faire un cheminement plus court.

Du point de vue de l'accès aux gares, on peut constater que de nombreux travaux de voirie ne sont pas encore finis. Plus grave, à Villetaneuse Université, il manque un accès direct et de plain-pied aux quais, depuis l'esplanade qui jouxte les voies ferrées côté nord. Comme le souligne l'AUT Plaine Commune, l'accessibilité actuelle est aléatoire puisque dépendant des ascenseurs souvent hors service accolés à la passerelle publique.

Le réseau de bus (15 lignes RATP et 2 lignes TRA) a été réorganisé et globalement renforcé autour des gares du Tram 11. Mais certains aménagements de voirie n'ayant pas été réalisés, l'intermodalité est parfois médiocre, comme à Stains-La Cernaie où les correspondances bus sont lointaines. S'agissant des vélos, des abris sécurisés Veligo sont prévus, mais ils ne seront pas opérationnels avant l'automne. La possibilité d'embarquer son vélo en heures creuses dans le Tram 11 Express n'est pas indiquée, mais l'interdiction non plus...

QUID DES PROLONGEMENTS DU TRAM 11 EXPRESS ?

Le dérapage du coût et du calendrier de la 1ère phase a sérieusement refroidi les ardeurs des financeurs Etat et Région pour la suite. De plus, le projet du Grand Paris Express est venu éclipser l'intérêt pour la Tangentielle Nord chez beaucoup d'élus locaux. Seules les études d'avant-projet (AVP) SNCF pour les prolongements à Noisy-le-Sec d'une part, à Sartrouville d'autre part ont été réalisées, ainsi que les enquêtes parcellaires qui permettront d'acquérir les terrains nécessaires. Les études d'AVP ont été longuement expertisées par le STIF et pourraient être approuvées par celui-ci d'ici la fin de l'année. Désormais tout est prêt pour enclencher ces prolongements, sauf le budget... de l'ordre de 300 M€ à l'est et 900 M€ à l'ouest. Sachant qu'aucun crédit travaux n'est prévu au CPER 2015-2020, la décision est désormais au niveau politique. Nous avons réaffirmé la pertinence et l'urgence de réaliser la totalité de la ligne, notamment afin d'assurer un maillage avec le réseau Saint-Lazare et le RER E. Avec un trafic prévisionnel de 200 000 voyageurs/jour, cette ligne reste, malgré les surcoûts, totalement justifiée.





TANGENTIELLE OUEST (FUTUR TRAM 13)

En 2001 était lancée une concertation sur le projet de Tangentielle ouest-sud Achères-Melun. Basés sur une exploitation de type RER, les coûts ont conduit à revoir le projet sous forme de tram-train et à définir plusieurs phases. A l'ouest, c'est le tronçon Saint-Cyr RER – Saint-Germain RER qui a été choisi en premier. Une nouvelle concertation a eu lieu fin 2008 mais, du fait des attermolements du département des Yvelines, l'enquête publique n'a eu lieu qu'en 2013. L'AVP a été approuvé en 2015 et les travaux préparatoires ont enfin démarré fin 2016. Chiffré à 307 M€, le projet consiste à réutiliser la Grande Ceinture ouest en adaptant les gares de Noisy-le-Roi à Saint-Germain GC (tronçon en cul-de-sac rouvert en 2004) et en lui ajoutant deux parties urbaines : une courte virgule vers la gare de Saint-Cyr (lignes C, N et U) et une plus longue rejoignant le centre de Saint-Germain et sa gare du RER A au prix d'un détour par le Camp des Loges. A ce jour, la SNCF et le STIF ne confirment pas l'objectif de mise en service à l'été 2020. Par ailleurs, le prolongement à Poissy et Achères va faire l'objet d'une nouvelle enquête publique fin 2017. Le choix d'un tracé urbain qui traverse Poissy, s'il permet une correspondance avec sa gare RER, se heurte à une insertion délicate et entraîne des coûts plus élevés, qui éloignent encore la concrétisation de la liaison Saint-Cyr - Achères, sans parler de l'objectif initial de relier Versailles à Cergy...

VERSAILLES – MASSY – EVRY (FUTUR T 12) : UN « VRAI » TRAM-TRAIN DANS LA DOULEUR

Suite à la remise en cause du projet Achères - Melun, le STIF et les financeurs ont choisi de lancer en 2009 une concertation sur la base d'un tram-train de 20 km entre Massy et Evry, une moitié sur la Grande Ceinture sud et une moitié en voirie. L'enquête publique a eu lieu en 2013 et l'AVP a été approuvé en juin 2014. Mais le bouclage du financement (526 M€) a été très long, si bien que la SNCF a démobilisé ses équipes. Du coup, si les travaux avancent bien dans la partie STIF (entre Evry et Epinay), la mise en service en 2020 est très compromise et il n'y a plus de planning officiel... De surcroît, le prolongement entre Massy et Versailles, qui semblait pourtant simple à réaliser, n'a pas progressé depuis la concertation en 2013 car le devis, initialement estimé à 55 M€ par SNCF Réseau, aurait fortement augmenté. Pourtant l'intérêt de ce prolongement est évident, car son absence créera une rupture de charge pour de nombreux usagers entre le Tram 12 et un RER en navette entre Massy et Versailles, qui ne sera pas aux mêmes fréquences de surcroît...

CONCLUSION

Alors que les trois projets de tram-train franciliens, maintes fois promis depuis plus de 15 ans, sont enfin prêts, les crédits manquent pour leur concrétisation et SNCF Réseau ne semble pas en mesure de tenir les plannings, pourtant déjà repoussés à plusieurs reprises. Certes il y a plein d'autres travaux à mener, mais il ne serait pas acceptable de prendre encore du retard sur ces lignes en rocade qui concernent principalement la grande couronne où si peu de réalisations ont vu le jour.

Marc Pélissier

« GRAND PARIS DES BUS »

L'AUT a diffusé un communiqué à la suite de l'adoption par Île-de-France Mobilités, ex-STIF, du projet de refonte du réseau de bus parisiens et Paris-banlieue. Les modifications apportées à deux tiers des lignes et la création de quatre lignes nouvelles visent à rééquilibrer la desserte au profit des quartiers périphériques, à assurer de nouvelles liaisons entre quartiers, à renforcer les connexions Paris - banlieue et à améliorer le maillage entre les cinq grands pôles du centre parisien et les points de correspondance aux portes. Si on a certes progressé dans la poursuite de ces objectifs, nous déplorons des manques et défauts importants dans les solutions retenues.

Le nouveau réseau ne corrige pas, bien au contraire, un gros défaut du réseau actuel : le manque de lisibilité dû à la dissociation des trajets aller et retour sur une grande partie des lignes. Au motif de « désengorger » des troncs communs et parce qu'on ne veut pas toucher au plan de circulation et notamment aux sens uniques, des bus se traîneront dans des rues étroites ou feront des détours et des boucles qui rendent leur trajet illisible. La desserte des grands pôles comme Saint-Lazare/Opéra, gares du Nord et de l'Est ou Châtelet/Hôtel de Ville n'est de ce fait pas bien assurée. Certaines lignes desserviront une gare dans un sens et pas dans l'autre ! On a créé une liaison directe (par le 39) entre Montparnasse et gares du Nord et de l'Est, mais supprimé celle qui existait (par le 24) entre Saint-Lazare et Austerlitz.

L'intérêt des « grandes lignes traversantes » qui constituent la trame de base et de la « rocade des gares » est conditionné par plusieurs impératifs : fluidité de la circulation (aménagement de la voirie, sacralisation des couloirs réservés) ; pas de services partiels ; itinéraire le moins tortueux possible ; fréquence renforcée. Le réseau modifié y satisfera-t-il ? On peut avoir des inquiétudes à ce sujet.

M. PROBST À LA RÉUNION DES ADHÉRENTS

Le 6 juillet, Laurent Probst, directeur d'Île-de-France Mobilités (ex-STIF) où il a succédé à Sophie Mougard, a été invité à s'exprimer devant nos adhérents. Voici quelques points saillants de son exposé et de ses réponses aux questions de l'assistance.

Il a reconnu que le renouvellement du matériel roulant n'a pas été assez rapide et que le principe d'équilibre budgétaire était trop strict. A ce jour, aucun projet n'a été arrêté pour cause financière, mais ce ne sera plus le cas dans 6 mois. Le renoncement à la taxe poids-lourds a entraîné un manque de financement.

On observe une augmentation des recettes (il y a plus de voyageurs) et du versement transport (amélioration de la situation économique). Le passe à 70 € était irréaliste, mais il n'y aura pas de retour aux zones. La prochaine augmentation de

tarif en août fera économiser 70 M€. Permettre une correspondance métro-bus avec un ticket t+ coûterait 60 M€ par an, mais cela se fera sans doute. L'énorme discordance de prix entre le ticket origine-destination et le Navigo a entraîné la création du forfait Navigo journalier, particulièrement intéressant pour des usagers restant en zones 4-5.

M. Probst prône 100 % de bus « écologiques » en zone urbaine, mais reconnaît que les bus électriques ne sont pas vraiment matures et sont coûteux. Et les bus hybrides sont chers par rapport à la baisse de pollution obtenue, en raison du coût de remplacement des batteries. On a avancé une proportion de 80 % électrique et 20 % gaz à terme pour les bus. Laurent Probst pense que ce sera plutôt 80 % gaz. Le GNV émet zéro particule, est moins cher et est facile à obtenir par méthanisation de déchets, mais les dépôts doivent être adaptés.

CONTRIBUTION À LA CONCERTATION SUR LE GRAND PROJET GARE DU NORD 2024

La gare du Nord, première gare d'Europe, voit passer quotidiennement 800 000 voyageurs et est complètement saturée. Le projet vise à fluidifier les circulations de voyageurs en séparant les flux entrant et sortant, comme cela existe dans d'autres gares (par ex. Londres-Saint-Pancras). Un « terminal départ », sera construit côté est, rue du Faubourg Saint-Denis, parallèlement aux voies. Il sera relié aux quais par deux ou trois passerelles qui leur donneront accès par des ascenseurs et escaliers mécaniques, l'une d'elles rejoignant le terminal Eurostar situé côté ouest. Il disposera de 35 000 m² de commerces sur 3 à 4 niveaux, soit plus du double de Saint-Lazare. Les participants à la réunion publique du 4 juillet ont manifesté leur prévention contre « un centre commercial dans lequel circulent des trains », opinion à laquelle nous sommes sensibles.

Les voyageurs à l'arrivée gagneront le grand quai transversal actuel. À l'occasion de cette opération, il serait bien avisé que les quais soient abrités sur toute leur longueur et que soit créée une sortie directe depuis les quais vers le boulevard de la Chapelle.

Beaucoup de points restent à éclaircir : où se fera la dépose-minute des voyageurs en partance ? Qu'est-il prévu pour l'arrivée des taxis, leur cour étant à l'ouest et les départs se faisant à l'est ? Où se trouveront les Véligos et le stationnement des vélos ? Quels seront les accès et l'aménagement de la gare routière, qui sera connectée au nouveau terminal ?

Pour réduire la saturation de la gare, il serait judicieux de permettre aux voyageurs de la ligne H de se diffuser en Île-de-France à partir d'un arrêt à créer à Stade de France – Saint-Denis. Enfin, nous nous inquiétons de l'allongement du parcours à pied imposé aux voyageurs entrants, et demandons une étude plus approfondie sur l'implantation du terminal départ.

FLASH TÉMOINS DE LIGNE

Usagers de la RATP, témoignez des problèmes que vous rencontrez ! (ou des progrès constatés !). Inscrivez-vous sur le site de L'AUT : www.aut-idf.org, menu "Témoins de ligne", formulaire d'inscription en bas de la page.

Les témoignages sont transmis à la RATP, et nous vous transmettons ses réponses.



DROIT AU TRANSPORT : PAS POUR TOUS !

Le 12 juin dernier vers 13h (environ), je prends le bus 91 à Gare de Lyon Diderot direction Montparnasse, en même temps que de nombreux autres voyageurs chargés d'encombrantes valises : le bus est surchargé en quelques instants. Deux personnes en fauteuil roulant (des « UFR ») attendent pour y accéder, mais les voyageurs ne veulent pas déplacer leurs valises pour accueillir au moins un fauteuil et son passager. Après de longues minutes de palabres et des messages répétés, activés par le machiniste, l'un des deux UFR parvient à monter, le second devra attendre (au moins dix minutes) le bus suivant. Je suis debout dans le tambour de l'articulation du bus, impossible d'avancer dans le fond, nous sommes serrés comme aux heures de pointe. Personne ne bougera d'un centimètre pour permettre au monsieur en fauteuil roulant d'atteindre le bouton d'appel pour la descente, personne ne lui proposera de le faire à sa place, je suis impuissant, trop loin et bloqué par tous ces bagages XXL. Le machiniste dans le brouhaha ambiant n'entend pas l'appel (de vive voix) du monsieur souhaitant descendre à Port-Royal – Saint-Jacques. Il faudra que nous dormions de la voix à plusieurs pour qu'il déploie la palette. A l'extérieur des gens tambourinent et crient « La porte » pour monter en se contrefichant de la palette qui se déploie. Je commence à mieux comprendre la visualisation claire des places UFR et l'importance d'en mettre deux systématiquement.

Gilles D.

COMMENT OBTENIR UN TITRE DE TRANSPORT EN GRANDE BANLIEUE ?

Désireux de recharger mon passe Navigo pour la semaine, je me suis rendu au distributeur de la gare de Livry-sur-Seine. Celui-ci avait reçu un papier d'information prévoyant son dépannage le 17 mai, puis un autre pour le 13 juin, puis un autre pour le 27 juin. Ce jour 2 juillet, plus de panneau, mais un message sur l'écran indiquant que l'automate ne fonctionne pas suite à un incident technique ! Cela ne fait que deux mois qu'il ne fonctionne pas ! Direction la gare de Chartrettes où l'automate fonctionne mais ne propose de recharger le Navigo qu'avec un forfait mensuel toutes zones ou avec un choix de zones et le retour du complément de parcours. Direction la gare de Bois-le-Roi où l'automate propose le même choix qu'à Chartrettes, sans forfait hebdo toutes zones. Direction Internet où le passe peut être rechargé. C'est inouï ! En grande banlieue, la galère commence dès l'obtention des titres de transport !!!

Jean Pierre B.

POURQUOI FAIRE SIMPLE QUAND ON PEUT FAIRE COMPLIQUÉ ?

Les horaires d'été 2017 montrent clairement une certaine anarchie dans leurs dates d'application. A Brétigny (et encore, je me suis limité aux lignes de bus desservant le côté ouest de la gare), 3 lignes et 3 périodes différentes pour l'application des horaires d'été :

- 91-04 : 10 juillet au 3 septembre ;

- 227-02 : 10 juillet au 26 août ;

- DM19 : 17 juillet au 1er septembre !

Et pour couronner le tout, aucune de ces périodes ne correspond à celle des horaires Castor sur le RER C du 15 juillet au 26 août. Y a-t-il un pilote dans le bus du STIF ?

Eric B.

Ça roule



LA PIÉTONNISATION DES BERGES VALIDÉE PAR LA PRÉFECTURE

Le rapport du comité technique de suivi de la piétonnisation des Berges de Seine a été remis le 28 juin à la Mairie de Paris. Il indique que la Préfecture de police de Paris entérine la décision de la municipalité, qui a mis à disposition des piétons depuis le 21 octobre 2016 les quais de Seine rive droite entre l'entrée du tunnel des Tuileries et la sortie du tunnel Henri-IV, soit 3,3 km. Il relève des conditions de circulation « dégradées » sur les axes de report de la circulation, mais qui ne s'éloignent pas des prévisions de l'étude d'impact. Il note également un report sur l'A86, qui « reste limité et absorbable par la capacité de l'infrastructure ». Par ailleurs, il constate que l'évolution de la qualité de l'air est contrastée : amélioration notable à proximité des quais rive droite, mais dégradation en d'autres lieux. Le rapport compte toutefois sur une diminution à terme de la circulation et sur l'impact des vignettes Crit'Air. Curieusement, le problème sur lequel la Préfecture demande le plus de vigilance à la Mairie de Paris est celui... du bruit des promeneurs, susceptible de déranger les riverains ! Les piétons, cela fait plus de bruit qu'un torrent de bagnoles, c'est bien connu !

RÉOUVERTURE DE LA STATION CHÂTEAU-ROUGE

Cette station de la ligne 4 a rouvert le 31 juillet après 14 mois de travaux encore en cours d'achèvement. Ceux-ci ont consisté à rendre la salle d'accueil plus spacieuse et plus claire, à rénover l'ensemble des espaces et à créer un nouvel accès, situé au centre de la place du côté de la rue Custine. Cet accès permet de désengorger l'accès principal de la station, très emprunté notamment le samedi, jour de marché. Les 20 000 usagers quotidiens de cette station bénéficieront ainsi d'un plus grand confort.

FERMETURE DE GUICHETS SUR LE RER C ?

Les syndicats cheminots et le président du Conseil départemental s'inquiètent de possibles fermetures de guichets - ou du moins d'une réduction des horaires d'ouverture - dans plusieurs gares à trafic relativement faible du Val-de-Marne (Les Ardoines, Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Villeneuve-le-Roi et Ablon). Mais c'est surtout l'Essonne qui serait impactée, avec une vingtaine de gares. Cette dégradation du service serait en contradiction avec l'objectif de maintien des horaires d'ouverture et de la présence d'agents commerciaux dans les gares. Si certaines gares connaissent une baisse de fréquentation, on observe une croissance sur l'ensemble de la ligne, avec 540 000 voyageurs journaliers. La présence humaine est rassurante et est indispensable à certains usagers pour lesquels l'accessibilité aux transports en commun est plus difficile, ainsi qu'aux touristes étrangers.

DEUX EXPLICATIONS VALENT-ELLES VRAIMENT MIEUX QU'UNE ?

La ligne J (Paris - Mantes la Jolie - Vernon) a connu une interruption des circulations le mardi 20 juin. D'après un « Flash spécial » de la SNCF, deux événements en sont la cause : vers 17h00, un incident sur le site de garage des trains à Batignolles a perturbé la mise à quai et retardé le départ de plusieurs trains à destination de Mantes-la-Jolie et de la Normandie et, peu après le rétablissement de la situation, la panne d'un train à Villennes-sur-Seine à 18h55 a conduit à interrompre la circulation entre Poissy et Les Mureaux. Vu les fortes températures, des voyageurs d'un train arrêté ont ouvert les portes et sont descendus sur les voies au niveau de Poissy, ce qui a prolongé l'interruption de 30 minutes supplémentaires. La circulation des trains n'a pu reprendre qu'après vérification du dégagement total des emprises ferroviaires. Mais un second « Flash spécial » donne une toute autre explication : les fortes chaleurs, les écarts importants de température ayant affecté les infrastructures (dilatation des rails et caténaires)...

INFORMATION MÉDIocre SUR LES CHANTIERS

Les travaux sur la ligne 11, entre autres à Goncourt, suscitent à juste titre le mécontentement des riverains : les chantiers, qui durent plusieurs mois et occupent largement les trottoirs, se succèdent sans coordination apparente. Un concessionnaire rebouche sa tranchée avant que le suivant rouvre la même... Ces travaux bruyants commencent à 7h du matin et se terminent parfois à minuit. Aucune information n'est donnée sur place sur les dates de début et fin des travaux ni sur leur objet. Les affichages réglementaires ne sont pas en place... La « charte des chantiers préparatoires », dont tout le monde se félicitait et qui avait été signée « en grande pompe », ne semble donc pas respectée. L'AUT ayant contacté la RATP à ce sujet, celle-ci a répondu que « chaque concessionnaire est maître d'ouvrage de ses travaux et est responsable de son affichage réglementaire ; la plupart ont leur propre communication et n'ont pas souhaité s'engager à en faire plus » (sic), ce qui n'est guère satisfaisant... Il conviendrait de leur rappeler leurs obligations de communication, qu'ils respectent « sans excès » selon la RATP elle-même. Et si la RATP assure que son « agent de proximité est très mobilisé sur les questions de com avec les riverains », on aimerait que cela se traduise davantage sur le terrain !

Ça cale



FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Madame la Maire de Paris, les transports en commun, ça vous intéresse ?

Il y a un an est entrée en vigueur une réforme des services municipaux de la Ville de Paris en charge de la protection de l'espace public, qui s'est traduite par la création d'une « brigade de lutte contre les incivilités » agissant dans le cadre d'une nouvelle Direction de la prévention, de la sécurité et de la protection.

Parmi les incivilités sanctionnées devait figurer « l'entrave à la circulation des piétons et/ou des véhicules ». Nous nous sommes alors félicités de cette excellente intention exprimée, pensant qu'elle aurait un impact positif sur le fonctionnement des bus parisiens : ceux-ci figurent en effet parmi les principales victimes des multiples entorses à la réglementation en matière de circulation et de stationnement. Or, les abus n'ont pas cessé, pour ce qui est notamment de l'utilisation illicite des couloirs réservés et du stationnement aux abords des arrêts de bus empêchant leur accostage au bord du trottoir. L'insuffisance de couloirs protégés et de la répression des comportements illicites contribue largement au fait que les bus ne dépassent guère 10 km/h de vitesse commerciale.

Et pourtant, les transports en commun de surface, au même titre que le métro, constituent un élément essentiel dans la construction d'une alternative à l'usage excessif de l'automobile non utilitaire : un bus (simple) remplace 40 voitures. C'est pourquoi nous aimerions que la Ville leur accorde la même attention que celle dont bénéficient – fort justement – la marche et le vélo. La restructuration en cours d'étude du réseau de bus, qui devrait prendre effet dans un an, n'aura d'intérêt qu'à cette condition.

Dans une lettre récente à Madame la Maire, nous avons exprimé le souhait que la Direction de la prévention, de la sécurité et de la protection mette en place des équipes mobiles, visibles et présentes dans tous les quartiers, chargées de faire respecter les règles d'usage de la voirie, que ce soit sur les trottoirs, les bandes cyclables, les couloirs réservés ou les abords des arrêts d'autobus. La récupération par la Ville des 1700 Agents de Surveillance de Paris qui étaient jusqu'à présent placés sous l'autorité de la Préfecture de police lui en donne les moyens : ces ASP devraient assurer des rôles plus valorisants que la verbalisation des automobilistes mal garés, tâche pour laquelle les maires pourront recourir à partir de 2018 à des entreprises privées.

La réforme du statut de Paris votée le 28 février 2017 donne à la maire des pouvoirs et des responsabilités comparables à ceux des autres maires de France, à commencer par la gestion de l'utilisation de la voirie. La Ville n'a donc plus l'excuse de l'impuissance pour ne pas s'attacher à rendre plus performants et incitatifs les transports collectifs en y mettant le maximum de moyens.

Jean Macheras



(SNCF)

[DOSSIER] L'accessibilité des transports publics : un enjeu de société (p.2)

Le trolleybus en Ile-de-France, pourquoi pas ?

La poursuite de la transition énergétique pour les véhicules routiers de transport en commun est une nécessité, bien qu'ils ne représentent d'ores et déjà qu'une faible part de la pollution atmosphérique. Cependant, aucune solution technique n'apparaît idéale pour le remplacement des bus diesel.

D'une part, les bus 100% électriques présentent encore des coûts très élevés, aussi bien à l'achat qu'en fonctionnement. Par ailleurs, leur autonomie reste limitée et leur fiabilité reste à démontrer. De plus, ils semblent peu aptes à recevoir un équipement de réfrigération, élément de confort unanimement réclamé par les usagers comme par les conducteurs. D'autre part, les bus fonctionnant au gaz posent d'importantes difficultés pour les dépôts en zone urbaine. Enfin, les bus hybrides (carburant diesel, traction électrique), certes légèrement moins polluants que les diesel purs, le restent même lorsqu'ils suivent la norme anti-pollution Euro 6, obligatoire depuis plusieurs années.

C'est pourquoi il nous semble pertinent qu'Ile-de-France Mobilités (ex-STIF) et la RATP étudient la possibilité de convertir en trolleybus certaines lignes de bus très fréquentées, en particulier celles équipées en véhicules articulés, voire bi-articulés à l'avenir.

Même s'il est peu répandu en France, le trolleybus est une solution éprouvée, disposant de plusieurs fournisseurs. Les villes européennes ainsi que les réseaux français qui les ont conservés (Lyon, Saint-Etienne et

Limoges) en sont très satisfaits. Par ailleurs, le trolleybus est particulièrement sobre en énergie. L'insertion des lignes aériennes de contact peut être discrète, avec si besoin la possibilité de parcourir certaines sections sur batterie dans des secteurs délicats. Le leader européen des caténaires pour trolleybus est par ailleurs une entreprise française.

L'étude que nous avons demandé à Ile-de-France Mobilités de lancer pourrait porter notamment sur les coûts en investissement et de fonctionnement, la détermination des lignes les mieux adaptées à la conversion au trolleybus et une estimation des délais de mise en œuvre.

Nous pensons par exemple au Trans-Val-de-Marne et à ses 22 millions de voyageurs annuels qui mériteraient bien des trolleybus bi-articulés, mais aussi au 393 qui circule sur une grande partie de son parcours en tronc commun avec le TVM. L'adoption de trolleybus de grande capacité, au lieu de bus diesel ou hybrides, pourrait aussi être pertinente sur les lignes T'Zen à créer, comme le T'Zen 5 (Choisy-le-Roi – Bibliothèque-François-Mitterrand) qui, avec les deux lignes précédemment citées, constituerait une ébauche de réseau permettant de mutualiser les installations de maintenance et de remisage.

Rappelons que c'est dans ce secteur, ainsi que dans celui de la porte de Champerret, que la RATP a exploité dans les années 50 et 60 plusieurs lignes de trolleybus avant que l'électricité ne soit détrônée par le pétrole-roi.

Bernard Gobitz

La mise en accessibilité des véhicules de transport public aux personnes à mobilité réduite (PMR) - et en particulier aux usagers en fauteuil roulant (UFR) - est un enjeu de société qui suscite parfois certaines incompréhensions, et les travaux pour y arriver progressent trop lentement. De plus, l'aménagement intérieur des bus doit répondre à des intérêts parfois contradictoires. Faisons le point.

La loi Handicap de 2005 (après celles de 1975 et 1991) devait rendre la France accessible à tous les citoyens au 1^{er} janvier 2015, mais des progrès considérables restent à accomplir. Constatant que les promesses ne pourraient pas être tenues, l'État a opéré une marche arrière et une loi d'août 2015 a accordé un nouveau délai de trois ans aux transports urbains et de six ans pour les liaisons interurbaines. Le réseau ferroviaire a, lui, jusqu'à 2024 pour atteindre l'objectif.

En Ile-de-France, l'agenda d'accessibilité programmé (Ad'Ap), adopté en 2015, prévoit de rendre accessibles les points d'arrêt d'environ 860 lignes de bus prioritaires, représentant 90% du trafic routier, soit 320 situées à Paris et en proche couronne et 540 en grande couronne, ainsi que 272 gares SNCF et RATP, soit près de 95 % du trafic ferroviaire francilien. A la mi-2017, 247 lignes de bus à Paris et en proche couronne sont déclarées accessibles, mais seulement 181 en grande couronne. S'agissant des gares, fin 2016, sur les 209 gares du réseau de référence, 79 sont déclarées accessibles, 41 sont en travaux et 89 sont en études. Mais SNCF Réseau a du mal à tenir ses engagements, comme en témoigne la récente polémique sur le report de plusieurs années des travaux d'accessibilité de 3 gares de la branche Melun du RER D. Ce n'est pas faute de crédits (cette fois), mais de moyens humains face à la multiplication des chantiers.



Rampe d'accès (valdemarne.fr)

Il faut aussi que les trains, bus ou avions soient adaptés : rampe d'accès, largeur des couloirs, aide au repérage pour les non-voyants et les malentendants... L'Europe impose des normes depuis 2008, mais elles ne s'appliquent qu'au matériel neuf. Pour les trains, cela prendra donc beaucoup de temps puisque leur durée de vie est d'environ 40 ans. Au niveau français, un décret de septembre 2015, pris deux mois après la libéralisation des liaisons par car, impose que tous les nouveaux véhicules puissent transporter des personnes à mobilité réduite.

Certaines personnes estiment que « l'on en fait aujourd'hui un peu trop » pour les moins valides. Ils oublient qu'au-delà des personnes en fauteuil roulant, chacun peut un jour, à la suite d'une maladie ou d'un accident, se trouver temporairement ou définitivement en situation de handicap... Et l'accessibilité des transports, cela ne concerne pas seulement les PMR, mais aussi toutes les personnes en perte d'autonomie dans une société vieillissante. Ce n'est alors plus 10 % de la population qui est touchée, mais un quart !

Depuis quelques années, on voit apparaître des bus avec un espace pour deux UFR, notamment à la RATP. Ce choix présente l'avantage de permettre aux UFR de se déplacer à deux : couple, parents, amis. Il répond à un besoin réel ! « Oui, mais ne pourraient-ils voyager en dehors des heures de pointe ? » objectent certains. Pas forcément, parce qu'ils se rendent, comme tout le monde, à leur travail, beaucoup de personnes en fauteuil ayant – heureusement pour elles – un emploi !

Pour les UFR, le bus est (avec le tramway, dont il faut saluer le retour en Ile-de-France, mais qui ne va pas partout) le moyen de transport public qu'il est le plus aisé de leur rendre accessible : depuis une quinzaine d'années, on a entrepris à cette fin d'équiper les bus d'une rampe (ou palette), malheureusement parfois hors service, et que le machiniste peut refuser d'actionner si l'arrêt n'est pas adapté à cette fin... et si une voiture est stationnée sur l'arrêt.

Il existe certes un service de minibus dédiés au transport des moins valides (service PAM : Pour Aider à la Mobilité, géré par Keolis), mais, d'une part, il est bien plus coûteux, présente de nombreux dysfonctionnements, qu'un nouveau système informatique de gestion du service a encore aggravés (gros retards fréquents, circuits de dépose aberrants, difficulté voire impossibilité de joindre le PAM par téléphone...) et il faut réserver sa place au moins un jour à l'avance, ce qui empêche tout déplacement imprévu. D'autre part, les UFR souhaitent – cela peut se comprendre – ne pas faire l'objet d'une ségrégation sociale et pouvoir se déplacer sans contraintes ou en compagnie d'amis ou parents valides.

L'usage de métros ou de trains exige le plus souvent le franchissement de marches, que ce soit pour accéder au quai ou pour monter dans la voiture. Et si on peut espérer à terme des plateformes à hauteur de quai sur tous les trains d'Ile-de-France (c'est actuellement le cas pour une minorité des gares), la mise en accessibilité du métro pose des problèmes quasiment insurmontables, et pas seulement du point de vue financier : passage sous des

rues étroites où on ne voit guère comment placer des ascenseurs (sauf à exproprier une partie de la cave et du rez-de-chaussée d'immeubles...), couloirs de correspondance biscornus où on descend trois marches pour en remonter cinq un peu plus loin... Quelques lignes ou sections de lignes circulant à faible profondeur en dessous de larges boulevards, ou en viaduc au-dessus, pourraient être rendues accessibles à des coûts pas trop énormes, comme les lignes 2 et 6 ou les deux sections terminales de la ligne 1, mais il ne faut pas rêver à l'accessibilité dans un avenir prévisible de l'ensemble du réseau...

Les réseaux d'autobus continueront donc à jouer un rôle essentiel pour le déplacement des UFR, et la présence d'un deuxième emplacement pour fauteuil représente de ce fait un progrès important pour eux. Car trop souvent, par application d'une consigne interne à la RATP (qui n'apparaît pas dans la réglementation écrite, car la loi interdit que le handicap motive un refus de service...) et pour assurer une prétendue « sécurité des usagers », un UFR se voit refuser l'accès à un bus parce que, comme le disent de façon humiliante certains conducteurs, « j'en ai déjà un ». D'autres conducteurs, conscients du caractère discriminatoire de cette consigne, n'hésitent pas à prendre plusieurs usagers en fauteuil. Les UFR doivent néanmoins parfois laisser passer 2 ou 3 bus avant de pouvoir embarquer. Paris est en retard en ce domaine par rapport à certaines grandes villes de province et à beaucoup de pays européens...

Si regrettable que ce soit, on peut comprendre qu'à l'heure de pointe, il ne soit pas toujours possible d'embarquer un UFR dans un bus bondé. Cela obligerait des passagers à descendre et les UFR le comprennent. Et il y a la problématique des poussettes parfois en surnombre, et dont les propriétaires ne laissent pas toujours la place aux UFR, même si la réglementation indique que ces derniers sont prioritaires.

La bonne solution consiste à offrir plus de places pour tout le monde, c'est-à-dire à augmenter les fréquences et à multiplier les bus articulés, auxquels d'autres agglomérations semblent recourir davantage que Paris.. Mais, s'agissant de la RATP, seule une minorité des dépôts sont actuellement capables de recevoir des bus articulés, la plupart étant de surcroît saturés. Le STIF a pour objectif de passer en articulés toutes les lignes classées « Mobilien », mais cela avance très lentement.

Une autre objection à l'accueil des UFR dans les bus est le temps pris par le déploiement et le repli de la rampe qui permet d'embarquer le fauteuil (alors que cela ne prend en fait que 5 secondes...). Le mieux serait de



Accès de plain-pied (Wikipedia)

relever le trottoir, ou de le relever davantage s'il l'est déjà, de façon qu'il soit à la hauteur du plancher des bus, un guidage optique permettant au bus de se positionner suffisamment près du trottoir. Plus besoin alors de rampe. On pourrait commencer par les arrêts nouveaux ou déplacés.

Sur les bus récents, la partie du plancher proche de la porte centrale est déjà abaissée par rapport au reste du véhicule, non seulement pour accueillir fauteuils et poussettes, mais aussi à l'intention d'autres catégories de PMR (personnes âgées, mal ou non voyantes, personnes se déplaçant avec des cannes, femmes enceintes, etc.). On leur offre ainsi 4 à 8 places dites « basses », c'est à dire accessibles sans avoir à franchir une marche pour atteindre un siège. Une partie de ces places basses est explicitement réservée aux PMR.

Mais le nouvel IVECO 4 portes, en essai sur les lignes 27 et 91, n'offre qu'une seule place PMR réellement accessible (dans la partie basse), les trois autres étant disséminées dans le bus et toutes d'accès difficile, car surélevées. La norme dans les bus articulés étant désormais de quatre places PMR, la RATP respecte en l'occurrence le nombre, mais pas l'accessibilité *stricto sensu*. Des réglettes « place réservée » ont été vissées en bas des sièges, à la limite du visible. Cette disparition de places basses n'est pas liée au nouvel aménagement de deux places UFR, puisque les bus MAN des lignes 24 et 38 par exemple ont deux places UFR et cinq places basses PMR. C'est donc une question de choix de matériel par la RATP.

Quant aux strapontins que l'on trouvait dans la partie basse des bus, ils ont tendance à disparaître. Sur les bus IVECO de la ligne 46, on peut constater qu'il y a une place prévue pour des strapontins mais qu'ils ont été ôtés. Pourquoi ? Là encore, c'est un choix de la RATP. A Nantes, il y a deux places UFR équipées de strapontins. Il semble que le STIF veuille définir un aménagement intérieur standard applicable dans tous les bus franciliens à terme. Ce sujet mérite de faire l'objet d'une véritable concertation, car il faut trouver un compromis qui prenne en compte UFR et PMR sans réduire drastiquement le nombre de places assises.

Jacques Scornaux et Marc Pélissier
avec la collaboration de Florence Michel

IRC MONTPARNASSE ET MASSY TGV

L'AUT a participé à ces deux Instances Régionales de Concertation tenues le 11 juillet. S'agissant de Montparnasse, on a appris que les deux nouveaux ascenseurs panoramiques de façade à 28 places seraient mis en service en septembre et que les tapis roulants vers la gare Vaugirard sont enfin tous mis en service. On déplore en revanche la suppression des guichets du Hall Pasteur. Le nouvel espace de vente ouvert près des têtes de quai offre une alternative pour les Grandes Lignes. Avec moins de surface, il ferait, paraît-il, beaucoup mieux. La directrice de gare conseille de prendre rendez-vous, par téléphone ou par Internet : on est assis et on n'attend pas. Mais en fait, il faut passer pour cela par un dédale Internet ou deux téléphones payants...

Le dispositif de contrôle à l'entrée des quais TGV et à l'accès Pasteur est en cours de généralisation et ne laisse passer que les porteurs de billets. Selon la directrice des TGV, il faut le faire pour limiter la fraude, « qui coûte 300 M€ par an à la SNCF », et assurer la « sérénité à bord ». Les premiers tests entre Paris et Marseille confirmeraient la baisse des « incivilités ». Mais certains s'inquiètent du bouchonnage à l'accès : il faut 20 à 25 min pour embarquer un train double complet. On espère que l'affichage du quai sera porté de 20 à 30 min avant le départ.

La FNAUT met en doute la capacité du dispositif à réduire la fraude : on peut passer avec un tarif réduit sans avoir à montrer sa carte ou avec un billet pour Vendôme quand on va à Tours. Réponses : le billet tarif réduit allume un clignotant, et on gardera des contrôleurs à bord sur les TGV caboteurs.

A Massy TGV, où il y a 5 Oui-go au départ chaque jour, le Schéma directeur 2016-2018 doit donner plus de confort et d'espace au rez-de-chaussée de la gare. Le monte-charge pourra être utilisé en secours pour les PMR. La ville de Massy avait émis le souhait, avec le ferme soutien de la FNAUT, que soit créée une deuxième sortie au Nord, mais SNCF-Gares & Connexions n'a laissé aucun espoir à ce sujet. Une amélioration de l'éclairage glauque des quais, également soutenue par l'AUT, n'est toujours pas en vue, faute de feu vert pour le financement.

S'agissant de l'intermodalité, l'extrémité sud des quais TGV est assez proche (150 m) de l'extrémité nord des quais RER B, mais à 300 m de ceux du RER C. La passerelle qui assure l'unique accès aux quais des RER B et C étant située à 300 m au sud de l'extrémité des quais TGV, les distances à parcourir sont longues : au moins 350 m pour le RER B et 500 m pour le C... Il faudrait créer un couloir de correspondance souterrain en diagonale. A propos de la signalétique, le représentant de l'AUT a fait remarquer qu'à la gare du RER B, la gare Massy TGV est ignorée : seuls sont bien signalés les rares TGV intersecteurs qui vont vers Versailles Chantiers et empruntent les voies du RER C et non les voies TGV. Mais cette question relève d'un comité technique n'accueillant aucun représentant d'associations...

PARIS : UNE PROPOSITION DE L'AUT SOUMISE AU VOTE, MAIS PAS TOUTE SEULE...

Dans le cadre du « budget participatif » de la Ville de Paris (100 millions d'euros d'investissements annuels, soit 5% du budget, proposés et votés par les Parisiens), l'AUT a soumis une proposition intitulée « Améliorer le confort et l'information aux arrêts des bus », qui comporte 4 volets : protection contre les intempéries, places assises, plan du réseau et promotion touristique des bus. Notre projet a été jugé « recevable et faisable », et retenu pour être soumis au vote des Parisiens. Hélas, il a été présenté non pas seul, mais regroupé avec... 36 autres dans un fourre-tout où il est question surtout de vélos et de trottinettes. Nous y avons droit à une ligne : « améliorer l'équipement des abribus, certains n'assurant pas une protection optimale contre les intempéries », et c'est tout ! C'est très bien que la Ville de Paris se préoccupe des piétons et des cyclistes, mais les transports collectifs mériteraient aussi son attention...

LETTRE À ANNE HIDALGO

L'AUT a écrit à la Maire de Paris pour demander que la Ville accorde aux bus la même attention qu'à la marche et au vélo (ce qui aujourd'hui n'apparaît pas de manière évidente !). La restructuration du réseau de bus, qui doit prendre effet dans un an, n'aura d'intérêt qu'à cette condition. Pour plus de détails, se reporter à l'éditorial en page 1.

LETTRE À LAURENT PROBST

L'AUT a écrit au Directeur général du STIF à propos des horaires d'été sur le réseau de transport francilien. L'allègement de l'offre doit correspondre à une baisse proportionnelle de la fréquentation, afin de ne pas recréer des situations de surcharge. Et il conviendrait d'harmoniser la période des horaires d'été entre les différents opérateurs et lignes : il est anormal que les RER A et B (et par conséquent la ligne L3) aient sept semaines d'horaires allégés alors que toutes les autres lignes en ont six. L'application, la semaine du 28 août, d'horaires allégés sur les deux lignes les plus fréquentées de la région, alors que la majorité des Franciliens ne sont plus en vacances, est un anachronisme mal vécu par les usagers.

PARIS 14^e

L'AUT a tenu un stand dans les jardins de la mairie du 14^e le samedi 9 septembre dans le cadre du Forum de rentrée des associations. Une partie importante du stand était consacrée à la restructuration du réseau de bus dans Paris, et plus spécifiquement dans l'arrondissement. Les visiteurs, plus nombreux que les années précédentes, ont apprécié les plans des futures lignes et surtout le petit tract rédigé par nos permanents, indiquant les principaux changements à venir dans le 14^e.

FLASH TÉMOINS DE LIGNE

Usagers de la RATP, témoignez des problèmes que vous rencontrez ! (ou des progrès constatés !). Inscrivez-vous sur le site de l'AUT : www.aut-idf.org, menu "Témoins de ligne", formulaire d'inscription en bas de la page.

Les témoignages sont transmis à la RATP, et nous vous transmettons ses réponses.



RESPECTONS LE CODE DE LA ROUTE

Il faut faire le nécessaire pour que les tramways puissent circuler sans encombre et ne soient pas bloqués par des chauffards inciviques qui veulent absolument passer alors qu'une rame est engagée sur un carrefour. Je pense particulièrement à la Porte d'Orléans où il est fréquent que des rames soient immobilisées durant 10 ou même 15 min. Un soir, avec une dame, nous avons dû nous poster devant une voiture qui voulait avancer devant une rame à destination du Pont du Garigliano, alors que celle-ci attendait déjà depuis 10 min que d'autres voitures dégagent. Et ces mêmes voitures s'étaient déjà avancées alors qu'une rame à destination de la Porte d'Ivry était engagée. Or des études ont montré que chaque auto ne transporte en moyenne que 1,1 personne, et que 22% seulement de ces voitures sont indispensables, les autres 78% de déplacements étant faisables sans problème par les transports publics, voire à pied.

Jean-Claude F.

DYSFONCTIONNEMENTS DU T4

Depuis plusieurs mois, la régularité du passage toutes les 6 minutes n'est plus respectée. Pannes, opérations de maintenance et travaux sont invoqués. Le remplacement du tram par un bus à partir de 21h00 en semaine, et pratiquement tous les week-ends, a dégradé encore plus les conditions de déplacement, doublant voire triplant le temps de parcours ! Et à partir du 7 juillet, le T4 a été totalement arrêté pour deux mois. Comment un bus accueillant 90 à 100 personnes et ayant une fréquence de 15 minutes peut-il remplacer un tram ayant une capacité de 250 passagers et une fréquence de 6 à 9 minutes ? Le 12 juillet, un déchargement de matériel pour les travaux du T4 a bloqué les bus pendant 45 minutes. Ce même jour, aucun bus n'a circulé entre 18h45 et 19h35, sans aucune information à la disposition des agents SNCF et RATP. Il conviendrait d'octroyer aux usagers du T4 un dédommagement à la hauteur du préjudice subi depuis plusieurs mois.

Franck M.

LE TICKET T+ EMPÊCHE LA COMBINAISON MÉTRO + BUS

Il me paraît utile de porter à votre connaissance que les règles d'utilisation du ticket T+ ne sont pas conformes aux engagements que vous aviez pris lors de la campagne pour les élections régionales de décembre 2015. En effet, la réglementation actuelle stipule que le ticket T+ permet de circuler 1h30 dans le métro et le RER intra muros avec des changements, mais sans en sortir, et permet également des correspondances entre bus et tram. Or, votre tract diffusé lors de la campagne précitée stipulait, je cite, « nous créerons un ticket T+ vous permettant d'emprunter au cours d'un même voyage le métro, le bus et le tramway ».

J'avais accueilli avec satisfaction cette proposition intelligente car, d'une part, elle s'alignait sur les règles appliquées dans la plupart des grandes agglomérations et, d'autre part, elle allait dans le sens d'inciter les usagers à privilégier les transports en commun en Ile-de-France et notamment à Paris. Or à ce jour, le ticket T+ ne permet toujours pas les correspondances entre le métro et les bus ou tramways.

Par ailleurs, permettez-moi de relever que la création d'un tarif réduit unique pour les personnes retraitées, handicapées et les anciens combattants, stipulée dans le même tract, ne semble pas être réalisée à ce jour.

Maurice L.

copie d'une lettre adressée à madame Péresse, présidente du STIF

Ça roule



PORTE DE CLICHY

Après avoir calé, ça roule à nouveau... Il aura fallu plus d'un an pour que l'on réussisse à colmater l'énorme fuite provenant de la nappe phréatique (aggravée par une seconde voie d'eau en décembre 2016), qui a paralysé le chantier de la future station Porte-de-Clichy de la ligne 14. Les travaux de confortement et d'étanchéité étant terminés, les terrassements de la station ont pu reprendre et on met, paraît-il, les bouchées doubles (travail en 3 x 8). Mais le tunnelier, lui, demeure à l'arrêt au moins jusqu'en novembre... La RATP avait, en février, évoqué un retard de dix mois sur le calendrier initial, qui ne pourra être rattrapé qu'en partie. La mise en service, prévue mi-2019, était repoussée à la fin 2019. Cette date n'est officiellement pas remise en cause, mais on voit mal comment elle pourrait être tenue... Début 2020 semble plus réaliste. Or la ZAC Clichy-Batignolles, dont la cité judiciaire, sera livrée bien avant...

VERS PLUS DE CONFORT SUR LES AUTOCARS

Albatrans expérimente deux autocars à deux niveaux sur la ligne Express 91-03, qui relie Dourdan à Massy-Palaiseau via l'auto-route A10. C'est l'une des lignes les plus efficaces du réseau, avec une fréquentation en augmentation de 20% entre 2012 et 2016. La qualité de service à bord y est une priorité. Ces cars sont confortables, climatisés, dotés d'un plafond de verre à l'étage pour donner plus de clarté et ont une capacité supérieure : ils permettent de transporter 83 passagers contre 65 aujourd'hui, amélioration non négligeable pour les usagers dont le temps de trajet est de plusieurs dizaines de minutes. Ce type de cars pourrait être une solution pérenne pour répondre à la hausse de fréquentation, et un modèle exportable sur d'autres lignes Express.

Ça cale



CARTE IMAGINE R PLUS CHÈRE POUR LES LYCÉENS BOURSIERS DU 93

A la suite d'un désaccord entre la Région et le Conseil départemental sur le financement du passe, quelque 3000 élèves vont payer 33 € de plus. Ils devront même avancer l'argent avant de recevoir un remboursement partiel. Les collégiens et lycéens boursiers bénéficient, en Ile-de-France, d'une aide financière pour l'achat d'une carte Imagine R. En fonction des revenus de leur famille, ils bénéficient d'une subvention de 236 ou 122 € sur un passe qui coûte 342 €. Région et département financent chacun une moitié de cette somme, sauf en Seine-Saint-Denis, qui, ayant davantage d'élèves boursiers, bénéficiait d'une répartition de 66 % pour la Région et 34 % pour le département. Mais le Conseil régional a ramené la répartition à 50/50 comme ailleurs. En fin de compte, le département accepterait de monter sa participation à 50 % pour les collégiens, étant donné qu'il gère les collèges. Mais il veut maintenir sa part à 36 % pour les lycéens, les lycées relevant de la région. D'où le supplément à payer... et la colère des syndicats lycéens et des parents d'élèves.

PANNE À MONTPARNASSE

Contrairement à ce que nombre de journalistes ont dit trop rapidement, cette panne survenue le dimanche 30 juillet n'est pas due à la vétusté du réseau, puisque l'installation qui a posé problème date des années 90. La véritable cause serait un défaut d'isolation d'un câble alimentant le poste de commande de signalisation à Vanves. Selon Guillaume Pepy, le président de la SNCF, ce défaut serait consécutif aux travaux réalisés en vue de la mise en service des lignes à grande vitesse vers Rennes et Bordeaux. La gestion des chantiers semble donc avoir laissé à désirer... Pour M. Pepy, « on peut supposer que la forte sollicitation du réseau a joué un rôle », ce qui expliquerait le déclenchement de cet incident en plein chassé-croisé des vacanciers. Quelque 55 000 clients ont été plus ou moins fortement lésés par cette panne.

S'il a fallu 48 heures pour trouver l'origine de celle-ci, c'est parce que des milliers de câbles répartis dans 17 armoires électriques ont dû être vérifiés un à un. On a affaire à des systèmes très (trop ?) complexes. C'est au 2ème passage que l'on a fini par repérer la défectuosité. Pourquoi le 1er passage a-t-il été infructueux ? La formation du personnel est-elle adéquate ? Y a-t-il une bonne transmission du savoir lors des départs à la retraite ? Autant de questions qu'il faut se poser.

Cette panne a aussi mis en évidence la médiocrité de l'information des voyageurs, ce qu'a reconnu M. Pepy. Une fois de plus, la SNCF a manifesté son incapacité, incorrigible semble-t-il, à communiquer correctement en cas de perturbation. Pourtant, l'art de la communication, cela s'apprend de nos jours... Pourquoi la SNCF n'assure-t-elle pas une bonne formation de ses (apprentis) « communicants » ? Est-ce trop cher pour son budget ?

Le trafic n'est revenu à la normale que le mercredi. La ministre des transports, Elisabeth Borne, a demandé un rapport aux dirigeants de la SNCF. Celle-ci s'est engagée à rembourser intégralement les billets ou à les reporter sans frais ni supplément sur un autre train, ce qui est bien la moindre des choses. Une association de consommateurs réclame en outre une indemnisation des usagers qui, du fait de l'annulation de nombreux départs, n'ont pas pu participer à un voyage organisé ou ont perdu des jours de location.

FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

Grand Paris Express : une opération vérité indispensable

Depuis plusieurs mois, de nombreux élus franciliens s'alarment d'une remise en cause du projet du Grand Paris Express, à grand renfort de tribunes et de pétitions. A l'heure où nous écrivons ces lignes, le gouvernement n'a pas encore fait connaître ses arbitrages.

Notre position, résumée par un article du Parisien fin octobre, fait des vagues : oui, la rocade est indispensable pour décharger le réseau existant, sachant que la ligne 15 ne sera pleinement efficace que lorsqu'elle sera bouclée. Oui, la ligne 14 à Orly et Pleyel est nécessaire. Oui, la ligne 16 a aussi sa pertinence, même si elle dessert un territoire un peu moins dense et non totalement dépourvu de TC lourds. En revanche, les lignes 17 et 18, plus de 5 Md€ à elles deux pour un trafic attendu de l'ordre de 200 000 voyageurs par jour dans des secteurs très peu denses ou déjà desservis, posent problème. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut rien faire pour améliorer l'accès à Roissy ou au plateau de Saclay.

Il faut de la transparence sur les calendriers techniques. Plusieurs sources officieuses indiquent que la ligne 15 sud ne sera pas en service avant 2024. Triste perspective qui enlève toute crédibilité à l'ouverture d'autres tronçons pour les Jeux Olympiques. Chaque tronçon est un chantier considérable nécessitant des compétences techniques en ingénierie et BTP qui commencent déjà à manquer. Sans compter les risques en phase travaux, comme l'illustre la récente perforation accidentelle du tunnel du RER A...

Les problématiques financières ne peuvent pas être ignorées : l'amélioration du réseau existant et les projets plus anciens (tout aussi nécessaires) sont nombreux à manquer de crédits. Est-il normal que la RATP repousse les investissements sur les RERA et B faute de crédits suffisants ? Est-il normal que les extensions du Tram 11 à Sartrouville et Noisy-le-Sec soient stoppées faute de budget ? De plus, on apprend que le gouvernement envisage de « lisser » jusqu'en 2022 le CPER 2015-2020, ce qui se traduirait concrètement par un retard dans les investissements hors GPE.

Le financement de certaines gares d'interconnexion doit aussi être tranché. Pour Bry-Villiers-Champigny (correspondance ligne 15 sud-RER E-ligne P), cela représente 350 M€ non budgétés. Pour la correspondance avec la ligne H à Saint-Denis-Pleyel, c'est au moins 200 M€. Et la liste n'est pas exhaustive.

Plus que jamais, le gouvernement doit assumer une opération vérité sur les coûts, les délais et les priorités au lieu de poursuivre une politique de l'autruche comme ses prédécesseurs. Il faut garder une forte ambition pour investir dans le réseau de transport francilien, prenant en compte la forte attente de continuité de service et les vrais besoins de la grande couronne. Les priorités choisies doivent être accompagnées de financements dédiés et de calendriers réalistes, sous peine de ne pas réduire significativement la « galère » et la désaffection des transports franciliens dans 10 ans.

Marc Pélissier



Future gare GPE de Villejuif (Société du Grand Paris)

[DOSSIER] Franciliens : quelle mobilité à l'horizon 2050 ? (p.2)

Incivilités sur la voirie parisienne : nos (fortes) attentes

Dans l'éditorial du bulletin de septembre-octobre de l'AUT, nous déplorions les entorses multiples constatées à la réglementation en matière de circulation et de stationnement dans Paris, dont les bus sont les premières victimes. Nous exprimons le regret que la création en septembre 2016 par la Ville d'une « Brigade de Lutte contre les Incivilités » (BLI) n'ait en rien dissuadé cette forme caractérisée d'incivilité que sont les comportements sauvages sur la voirie.

La Ville, par la voix de son maire-adjoint chargé des Transports, de la Voirie, des Déplacements et de l'Espace public, a réagi vertement à nos propos. M. Christophe Najdovski a dénoncé ce qu'il considère comme des « confusions graves » : d'une part, les BLI « sont habilitées à intervenir sur les dépôts sauvages d'encombrants, les jets de mégots, etc. mais pas sur les questions relatives aux déplacements ». D'autre part, « votre édito laisse entendre que la dégradation - réelle - des incivilités liées aux déplacements est du fait de la ville de Paris, alors que c'est la compétence actuelle de la PP [Préfecture de Police]. Vous ne dites pas un seul mot de la PP, mais faites un édito à charge contre la mairie avec un titre pour le moins explicite » [« Madame la maire de Paris, les transports en commun, ça vous intéresse ? »]. « C'est seulement à partir du 1^{er} janvier 2018 que les ASP [Agents de Surveillance de Paris, distincts des BLI] qui seront sous l'autorité de la maire de Paris pourront intervenir dans ce domaine. Et nous avons prévu d'affecter les ASP circulation sur les missions de respect des couloirs bus, pistes cyclables, lutte contre le stationnement gênant des motos sur les trottoirs, etc. »

En réponse, nous avons adressé à M. Najdovski copie d'un document de la Ville daté de septembre-octobre 2016 intitulé « UNE BRIGADE POUR MIEUX LUTTER CONTRE LES INCIVILITÉS À PARIS » où il est mentionné, parmi les incivilités sanctionnées, l'« OCCUPATION ABUSIVE DE L'ESPACE PUBLIC », et en particulier l'« Entrave à la circulation des piétons et/ou des véhicules ». Force est de constater que cette mission a été apparemment gommée. Autre regret formulé : une moitié seulement des ASP, soit environ 800, seront affectés à la mission de respect des règles d'usage de la voirie, ce qui risque d'être insuffisant étant donnée la multiplicité des excès à corriger.

Pour ce qui est des parts de responsabilités, nous ne pensons absolument pas que l'accroissement des incivilités liées aux déplacements soit dans les conditions actuelles à imputer à la Ville. Il l'est à la P.P., mais il n'y a plus lieu de la charger, puisque cette mission qu'elle avait est à ranger au placard à partir de 2018. Notre édito était axé sur le futur, et donc sur les fortes attentes que nous avons vis-à-vis de la Mairie.

La restructuration du réseau de bus, qui devrait prendre effet dans un an, n'aura pas d'impact profond sur les modes de déplacement si les bus continuent à se traîner à 10 km/h de vitesse moyenne, du fait de l'insuffisance de voies protégées et de priorité aux carrefours, mais aussi de répression des infractions aux règles d'usage de la voirie.

Jean Macheras

La Direction SNCF « Accès au réseau Ile-de-France » vient de mener une étude prospective sur la mobilité des Franciliens à l'horizon 2050. L'AUT-FNAUT Ile-de-France a été invitée à participer à des groupes de travail dans le cadre de ce projet, lequel a donné lieu à un rapport public paru en avril 2017. Nous en donnons ci-dessous une présentation⁽¹⁾ complétée par quelques réflexions.

Le Grand Plan de Modernisation du Réseau Ferroviaire (GPMR), qui a fixé les enjeux en 2013, visait à placer l'avenir du réseau dans une vision prospective à plus long terme.

D'ici à 2030, les lignes directrices pour le réseau IDF sont largement arrêtées :

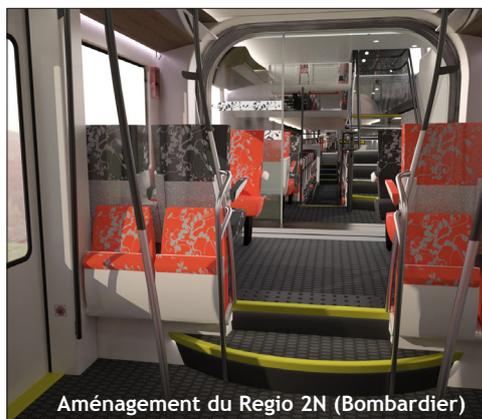
- améliorer la « résilience » (capacité d'adaptation aux évolutions) du système de transport en travaillant sur trois axes : fiabiliser l'infrastructure, contribuer au maillage du réseau avec le Grand Paris Express, développer l'intelligence des systèmes d'exploitation ;

- renforcer l'accessibilité au réseau ;

- augmenter « l'acceptabilité » du réseau... et des travaux.

Ainsi, l'échéance à 15 ans est presque déterminée, notamment par les investissements en infrastructures et le renouvellement du matériel, qui produira ses effets à plus court terme.

Si le délai de réalisation d'un projet, censé répondre à des besoins à 10-20 ans, peut être estimé à 10 ans, cela suppose de se projeter à un horizon suffisamment lointain (au-delà de 2040) afin de prendre dès maintenant les décisions qui s'imposent pour espérer avoir un impact sur l'évolution du réseau, les métiers et les compétences.



Aménagement du Regio 2N (Bombardier)

Cette « vision » doit tenir compte de plusieurs facteurs déterminants :

- **la densification du cœur de la métropole** va-t-elle se poursuivre aussi vite que le prévoit le SDRIF ? Si oui, il faut renforcer le transport de proximité dans une optique de « haut débit ferroviaire ». Si, au contraire, l'étalement urbain se poursuit (ce qu'il faudrait éviter) se posera la question des dessertes en zone périurbaine,

- **la mobilité**, qui est directement affectée par la « transition numérique ». Les structures souples développées par les opérateurs de transport (Bla-BlaCar, Uber, etc.) et de services (Google, etc.) sont extrêmement réactives par rapport au monde ferroviaire (où les actions engagées aujourd'hui déterminent le profil du réseau dans 30 ou 40 ans). En outre, les nouvelles technologies portant sur les véhicules autonomes devraient permettre de « transformer le temps de conduite en temps utile », étant entendu que ces véhicules ne peuvent se substituer aux transports en commun performants en zone

dense. Le système ferroviaire resterait bien l'épine dorsale des métropoles de demain.

- **l'évolution du travail** : aujourd'hui, les mobilités franciliennes sont dominées par les déplacements domicile-travail. Une nouvelle organisation du travail (à distance ou mobile) ne diminuerait pas la mobilité générale, mais conduirait à une certaine « illisibilité » de la demande appelant le réseau ferroviaire à concevoir une offre adaptée tout en maintenant des plages pour les travaux de maintenance.

- **l'évolution de la demande** : sous l'impulsion du numérique et de l'économie collaborative, le client (travailleur, consommateur ou promeneur) devient progressivement son propre organisateur de mobilité. Ces changements peuvent conduire à augmenter les possibilités de rabattement vers les transports en commun qui seraient ainsi de plus en plus intégrés dans une chaîne diversifiée de transport.

C'est dans ce contexte qu'a été conduite cette étude prospective à laquelle a été associée l'AUT. Une cinquantaine de personnes ont planché pendant trois jours avec l'assistance de cabinets conseils spécialisés. Il n'est pas inutile de rappeler que la prospective, qui a pour but de définir des scénarios de référence, se distingue de la futurologie, de la planification... et de la prédiction (« boule de cristal »). Elle permet de faciliter la réponse à la question : que puis-je faire en tant qu'acteur ? L'enjeu est de dégager les zones de succès et d'échec.

UNE DÉMARCHÉ EXIGEANTE

La description détaillée du processus suivi pour mener l'étude n'a pas sa place dans cet article. Précisons simplement que les participants ont été répartis en **quatre groupes travaillant chacun sur un scénario** :

- **tendanciel** : on se base sur des facteurs connus représentant des tendances lourdes,

- **de rupture** : on repère des signaux aujourd'hui faibles mais qui peuvent émerger et transformer en profondeur le marché,

- **d'incertitude** : on prévoit qu'il faudra faire face à des crises majeures, des événements non maîtrisables, des phénomènes imprévisibles,

- **de succès** : on identifie des facteurs conditionnant le succès d'une ambition volontariste à terme.

Au terme d'une démarche itérative, chaque groupe a choisi un scénario de référence associé à une hypothèse qualifiant : « agile » (système réactif et capable de changement) ou « résilient » (système capable de s'adapter à un contexte hostile). Voici les grands traits des quatre scénarios retenus :

Scénario tendanciel « agile »

La clientèle se rajeunit nettement, car les départs des plus de 60 ans vers la province sont massifs. Compte tenu du prix de l'immobilier, les jeunes s'installent en dehors de la capitale. Des « bassins de vie » se renforcent et les modes de vie sont plus locaux (« de vraies villes » et non plus des « banlieues »).

Le travail indépendant se développe et contribue à l'écrêtement des pointes. L'augmentation du budget consacré à la mobilité incite les acteurs, publics et privés, à améliorer l'offre de transport. La mobilité intégrée devient un service commun comme le sont l'eau, le gaz, l'électricité. Une gouvernance très locale se développe en complément de celle de la région.

Scénario de rupture « résilient »

L'usage du véhicule individuel est en nette décroissance. La demande de mobilité devient très diversifiée (une majorité d'actifs alterne entre bureau, co-travail et télétravail). Le marché des transports parisiens est libéralisé (développement de l'offre concurrentielle).

La SNCF dispose toujours d'une part de marché confortable au sein d'un oligopole de coordinateurs de mobilité. Elle met en place un « hub ferré/nouveaux acteurs » afin de répondre à une demande sur mesure. Elle assure toujours les flux pendulaires de masse mais ferme les tronçons les moins rentables.

Les investissements évités dans la maintenance et la modernisation d'une partie du réseau ainsi réduits permettent une diversification des activités dans le cadre d'une autonomisation des modes de transport ; les flottes de véhicules routiers à conduite autonome font partie de l'offre francilienne de la SNCF.

Les usagers deviennent coproducteurs de services : depuis 2037 (sic), la SNCF propose un dispositif de franchises permettant à tout propriétaire d'un véhicule autonome de le mettre en réseau avec l'offre ferrée et multimodale du groupe.

La SNCF pratique le marketing de l'offre tarifaire : ainsi, depuis 2046 (re-sic), un service de « sillon individuel » permet de réserver une place dans certaines voitures des trains de la ligne R.

Enfin, se développe un service « sans couture » : grâce à la connectivité, les voyageurs volontaires pour permettre l'accès à leurs données de mobilité bénéficient de conseils pour améliorer en temps réel leurs déplacements.

Scénario de crises et d'incertitudes « résilient »

L'économie de proximité se développe. La SNCF est fortement impliquée dans l'économie circulaire (recyclage). Elle se positionne en tant qu'aménageur dans un contexte de densification urbaine autour des quartiers des gares.

Les individus privilégient les déplacements de proximité. Les déplacements de longue et moyenne distance décroissent, entraînant, pour la SNCF, une rationalisation drastique des coûts afin de se concentrer sur les segments rentables.

Les plateformes agréant des services de mobilité et des services urbains se développent dans un contexte d'automatisation des systèmes de transport.

Enfin, la SNCF produit une énergie renouvelable pour s'adapter à la transition et aux contraintes énergétiques.



CONCERTATION SUR LA GARE DE SAINT-DENIS ET SES ABORDS

Cette gare est gravement inadaptée aux flux de voyageurs qu'elle doit supporter. Les études montrent que ces flux progresseront fortement dans la décennie à venir. Des travaux d'adaptation sont d'autant plus nécessaires que la gare n'est aujourd'hui pas accessible aux personnes à mobilité réduite.

Au vu de la situation actuelle (souterrains trop étroits, dont un seul donnant accès au parvis ouest), l'AUT approuve avec réserves le principe central du projet prévoyant un large souterrain (10 mètres de largeur), accessible par des ascenseurs et des escaliers, dont certains mécaniques, donnant accès à des quais rehaussés. Or le dispositif prévu ne nous semble pas permettre de répondre parfaitement aux besoins.

Du fait de l'implantation du nouveau souterrain presque à mi-longueur des quais, un seul escalier devra absorber les flux montants et descendants de la moitié nord des quais. Cela paraît difficile, en particulier pour le quai unique du RER D commun aux deux sens de circulation. Le projet ne prévoit qu'un seul ascenseur. Outre la nécessité d'une redondance en cas de panne, cela semble insuffisant pour l'une des principales gares d'Île-de-France, eu égard notamment au nombre de poussettes et de personnes en fauteuil roulant. Nous proposons donc de conserver en activité le souterrain le plus au nord (qui n'est plus, dans le projet, qu'une issue de secours) et d'ajouter des ascenseurs au tunnel sud, au moins pour l'accès au quai unique du RER D.

Nous apprécions la création de toilettes publiques dans le bâtiment voyageurs, mais l'aménagement intérieur de ce dernier n'est guère précisé (sinon la conservation du point presse). Le maintien de guichets est indispensable, les automates ne pouvant répondre à tous les besoins, notamment ceux des personnes peu familiarisées avec leur usage. Un point de vente des billets « grandes lignes » est très apprécié. Il gagnerait en visibilité s'il pouvait trouver place dans le bâtiment voyageurs historique. Le bâtiment actuel pourrait alors trouver une nouvelle fonction, telle qu'un espace de travail et de recharge de téléphones portables, comme dans les gares du T11 Express.

La part dévolue au vélo manque d'ambition. L'actuel parc Véligo à l'est de la gare est déjà rempli à 50% malgré un réseau cyclable encore embryonnaire. Un second parc Véligo à l'ouest semble insuffisant au regard de l'accroissement attendu de ce mode de déplacement. Une large palette de services liés aux mobilités actives serait nécessaire : espace de location et de réparation de cycles, mise à disposition de divers outils en libre-service (gonflage...). Le délaissé en sur-

plomb de la rue Ambroise-Croizat au nord des voies du T1 pourrait accueillir de tels services.

L'AUT approuve l'aménagement proposé de la correspondance avec le bus 170 et la mise en accessibilité de son terminus. Pour le terminus des bus 254 et 274 (parvis ouest), le franchissement d'une voie routière et de deux trottoirs n'est pas sécurisant ni pratique pour les PMR. Il conviendrait d'inverser les sens d'arrivée des bus pour qu'ils soient accessibles de plain-pied à la sortie du souterrain sud. L'AUT approuve aussi la création d'une nouvelle station pour le tram T1 à proximité du parvis ouest. Attention cependant à l'allongement excessif du parcours de correspondance entre le tram T1, d'une part, et le tram T8 et le bus 170, d'autre part. Nous demandons donc le maintien de l'arrêt actuel. La faible largeur des quais ne constituera plus un inconvénient aussi pénalisant car la création du nouvel arrêt fera chuter drastiquement leur fréquentation.

LETTRE À LA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION

L'AUT a adressé le 31 octobre une lettre à Mme Péresse à propos de l'impact des nombreux travaux actuellement engagés sur les réseaux de transport franciliens, qu'il s'agisse de travaux en voirie (tramways, projets routiers), sur le réseau ferré de surface ou souterrain (régénération, accessibilité, prolongements de lignes, EOLE, tram-trains) ou des chantiers du Grand Paris Express. Nous sommes conscients que ces chantiers sont nécessaires, mais il faut que leurs impacts soient maîtrisés. Or nous constatons :

- de nombreuses restitutions tardives de chantier qui perturbent la pointe du matin ;
- des chantiers impliquant la mise en place de bus de substitution, dont l'offre est sous-dimensionnée ou mal organisée ;
- de mauvaises manipulations ou des études de sol préalables insuffisantes, qui peuvent avoir des conséquences de grande ampleur, comme la perforation du tunnel du RER A le 1^{er} octobre, ou entraîner des retards importants sur certains chantiers ;
- des ralentissements de longue durée dont les impacts sont sous-évalués, comme ceux des travaux liés à la ligne 15 sud à Cachan sur le RER B.

Nous souhaitons qu'IDFM (ex-STIF) exerce un contrôle permanent des différents maîtres d'ouvrage en s'assurant que tout est mis en œuvre pour diminuer les impacts travaux, quitte à revoir certaines méthodes de réalisation. Nous sommes en particulier inquiets des répercussions du chantier du GPE à Vert-de-Maisons sur le fonctionnement du RER D.

Enfin, nous avons demandé à Mme Péresse d'informer les élus locaux et les associations au sujet des impacts des phases de chantiers à venir et des moyens mis en œuvre pour les limiter.

Scénario de succès « résilient »

Le contexte est celui d'une paupérisation des habitants, d'une hausse démographique et d'une multiplication des emplois à temps partiel, qui induit un accroissement de la mobilité.

La tentative d'ouverture du marché du transport ferré à la concurrence en zone dense n'attire aucun candidat et, dans le même temps, des acteurs du numérique proposent des offres de transport trois fois moins chères dans la zone dense urbaine (le fer ne peut plus opérer de manière viable).

SNCF Réseau maintient globalement la qualité de service et offre une mobilité ferrée en service intense en zone dense complétée par une diversification des options de mobilité. L'innovation reste « frugale » car il s'agit de faire mieux avec moins dans le métier historique.

UNE IMPOSSIBLE CONCLUSION MAIS DES CHANTIERS PRÉVISIBLES

Le but de cette étude n'est pas de rechercher une impossible synthèse entre ces scénarios contrastés. L'identification des variables et leur interaction donnent matière à réflexion à tous les acteurs. Il ne s'agit pas d'options stratégiques, mais cet exercice de réflexion devrait au moins permettre de parler un langage commun s'appuyant sur des réflexions partagées.

Quoi qu'il en soit, plusieurs chantiers et/ou défis se profilent :

- la densification urbaine va conduire, en zone dense, à la disparition du « train de banlieue » au profit d'une exploitation de type métro avec toutes ses conséquences aussi bien pour l'exploitant (maintenance) que pour l'utilisateur (temps de parcours, ruptures de charge).

- les opérateurs de transport se verraient bien opérateurs de mobilité : pourquoi laisser à d'autres le soin d'intégrer les diverses offres de transport et ne pas le faire soi-même (avec le défi de maîtriser la qualité des prestations) ? L'AUT reste très critique vis-à-vis de cette évolution en ce qui concerne la SNCF : elle lui demande de se recentrer sur sa mission historique, et surtout qu'elle le fasse bien !

- enfin, la réflexion sur la tarification. Le système actuel du passe permettant l'accès permanent à la totalité du réseau est-il soutenable à terme et ne faut-il pas réfléchir à une tarification tenant compte de paramètres aussi divers que le niveau des revenus, l'âge, l'heure et la fréquence d'accès au réseau... sans omettre la distance parcourue ?

L'AUT, en tant que « partie prenante », est partante pour poursuivre cette réflexion.

Jean-Loïc Meudic

(1) SNCF Réseau précisant dans l'étude qu'elle est libre de droits et d'accès, nous y faisons de larges emprunts.

FLASH TÉMOINS DE LIGNE : TRACTAGE À PONT DE NEUILLY

Le 28 novembre, 7 bénévoles de l'AUT ont distribué près de 1200 dépliant « Témoins de Ligne » à la station Pont de Neuilly (Métro 1). Très bon accueil des voyageurs (peu de déchets), suivi de 7 inscriptions pour devenir témoin. Participez aux futures opérations de distribution dont nous vous tiendrons informés. Bonne fin d'année dans les transports.

Pour devenir Témoins de Ligne : inscrivez-vous directement sur le site de l'AUT : <http://www.aut-idf.org>, cliquez dans le menu sur l'onglet « témoins de ligne », en bas de la page vous trouverez notre bulletin d'inscription en ligne.



MASSY-PALAISEAU : PROBLÈME TECHNIQUE « INSOLUBLE » ENTRE RATP ET SNCF ?

En transit entre RER C et RER B à Massy-Palaiseau et d'iméant muni d'un ticket « Igny - Vincennes via Antony » composé à Igny, celui-ci est refusé par la ligne de contrôle RATP sise sur la passerelle. Aucun agent RATP en vue bien sûr. Je vois un panneau « Information » avec une flèche qui renvoie vers la partie SNCF de la gare. Je m'y rends donc et expose mon problème à la guichetière, qui me répond de façon quasiment grossière que c'est un problème RATP et que je dois donc m'adresser au guichet RATP... Le panneau indiquait pourtant « Information » tout court, sans préciser « SNCF ». Le voyageur occasionnel est donc censé savoir de science infuse que d'un côté, c'est le territoire de la SNCF et de l'autre celui de la RATP, et qu'on ne mélange pas les torchons et les serviettes...

Je traverse donc pour la 3ème fois la passerelle et - ô miracle - une escouade RATP se trouve à la ligne de contrôle du RER B. Je montre mon ticket à l'une des membres de l'équipe, qui reconnaît que mon ticket est valable et m'ouvre aimablement le passage. « Oui, il y a un problème », reconnaît-elle. Je réponds « Momentané » ? « Non c'est toujours comme ça » me dit-elle. Du moins pour la politesse, c'est RATP 1 - SNCF 0 !

Il semble donc que le passage du RER C au RER B au moyen d'un ticket pose un problème technique que l'on n'a pas été fichu de résoudre depuis la construction de la superbe passerelle... Alors que nous sommes, paraît-il, à l'ère de la haute technologie ! Mais en tout cas pas à celle de la coopération entre les deux poids-lourds du transport francilien... A moins que les dits exploitants aient décidé de concert que, les tickets carton étant destinés à disparaître prochainement, cela ne valait pas la peine d'y adapter les nouvelles lignes de contrôle de Massy-Palaiseau ? Mais à mon arrivée à Vincennes RER, mon ticket n'est pas passé non plus. Heureusement pour moi, la RATP semble avoir renoncé à réparer le passage large pour UFR et personnes avec bagages, car je ne l'ai plus vu fermé récemment. Cette pauvre grille a reçu tellement de coups de pied...

Philippe H.

PLAIDOYER POUR LE TROLLEYBUS EN IDF

Bravo l'AUT pour votre courrier à Valérie Pécresse. Domage que le titre de l'article n'appelle pas clairement le véhicule par son nom, le trolleybus. J'ai réalisé en 2012 une étude comparative sur un projet de BHNS français entre la solution bus Diesel et la solution trolleybus, les 2 étant des articulés 18 mètres. Sur 24 ans, les coûts pour la collectivité locale sont quasi identiques, les investissements spécifiques au trolleybus (ligne aérienne, sous-stations, aménagement du dépôt) étant évidemment pris en compte et leurs amortissements comptés dans les coûts. Le simple bon sens voudrait qu'au moins on étudie cette solution. Les fils poseraient, paraît-il, un énorme problème visuel, alors que les multiples panneaux routiers ou publicitaires ne semblent pas en poser... Or plusieurs constructeurs de trolleybus offrent une autonomie par batterie avec recharge lors de la circulation sous la ligne aérienne. A noter que si des villes suppriment leurs trolleybus, comme par le passé on supprimit les tramways, d'autres en créent ex nihilo.

Pierre D.

Ça roule



DESSERTE BUS DES BATIGNOLLES

Depuis le 2 octobre, une ligne de bus provisoire relie du lundi au samedi la gare Saint-Lazare à la Porte de Clichy, en attendant les prolongements du bus 28 à Porte de Clichy (prévue dans un an au titre du Grand Paris des Bus), du tram 3b à Porte d'Asnières et du métro 14 à Mairie de Saint-Ouen. Destinée essentiellement à desservir le nouveau Palais de Justice, elle est sans arrêt entre Saint-Lazare et Pont Cardinet et dessert ensuite les arrêts existants sur la rue Cardinet et l'avenue de Clichy.

5 LIGNES NOCTILIEU RENFORCÉES

Depuis le 16 octobre, l'offre a été améliorée comme suit :

- N22 (Châtelet - Juvisy-sur-Orge RER) : renfort de fréquence tous les jours, assurant 3 passages par heure
- N41 (Paris Gare de l'Est - Mitry-le-Neuf RER), N62 (Paris Gare Montparnasse - Robinson RER) et N63 (Paris Gare Montparnasse - Massy-Palaiseau RER) : renfort de fréquence assurant 2 passages par heure du lundi au vendredi et 3 le samedi et le dimanche
- N44 (Paris Gare de l'Est - Gare de Garges-Sarcelles) : renfort de fréquence samedi et dimanche, assurant un passage toutes les 24 minutes.

VOIE DÉDIÉE AUX BUS SUR L'A10

Inaugurée le 18 novembre, cette voie accueille 9 lignes, dont nous indiquons l'origine. Elles ont toutes pour terminus la gare de Massy-Palaiseau : ligne Express 2, lignes 22 et 23 (Centre Commercial Ulis 2), 91.03 (gare de Dourdan), 91.05 (gare routière d'Évry), DM11A (Sainte-Geneviève-des-Bois), DM11C (Marcoussis), DM11E et DM11G (Sainte-Geneviève-des-Bois). Sont en outre autorisés les véhicules des forces de l'ordre, des pompiers, du SAMU, les ambulances, les véhicules d'intervention et ceux du service PAM (personnes à mobilité réduite), mais pas les taxis. Cette voie s'étend sur 3,3 km sur l'A10 dans le sens sud-nord et en constitue la voie de gauche. Elle est matérialisée d'abord par une ligne discontinue puis par une bordure en béton. Les opérateurs espèrent un gain en temps de 4 à 5 mn, mais surtout une amélioration de la régularité. A noter que la ligne 91.03 a démarré en 1993 avec un seul car et une fréquence horaire. Aujourd'hui, sa cadence aux heures de pointe est de 5 minutes et elle est exploitée au moyen de 16 cars. Elle transporte 3500 voyageurs, tous assis, par jour. En pointe, la voie dédiée sera parcourue par un bus ou un car toutes les 1mn30s. Cet aménagement, qui a imposé d'élargir l'autoroute, a coûté 11,5 M€, ce qui est plutôt modeste.

Ça cale



INTERNET MOBILE : LE MÉTRO EN RETARD

La 3G/4G ne couvre qu'un quart du réseau (essentiellement les sections aériennes). Il est donc souvent impossible de charger une page web dans le métro. Les données passent correctement sur les grands axes routiers et dans les trains (TGV, RER, Transilien...), mais le métro reste un trou noir pour l'internet mobile. Seule la ligne 1 permet de se connecter dans de bonnes conditions. La RATP devant installer 3.000 antennes reliées par 300 km de câbles, le calendrier prévu ne sera pas tenu. Les contraintes techniques sont fortes : les travaux ne peuvent s'effectuer que de nuit et l'étroitesse des locaux et le dégagement de chaleur des antennes compliquent leur avancement. Il faut un mois pour équiper une station. Et même lorsque la totalité des stations sera couverte, il est peu probable que l'on puisse surfer dans les tunnels...

T12 REPOUSSÉ

En raison d'un « financement bouclé tardivement » et de « contraintes d'organisation », la première section (Evry-Massy) ne sera pas livrée en 2020 comme prévu mais avec près de 2 ans de retard. Les élus locaux, furieux, se sont fendus d'une lettre au président de la SNCF. La cohabitation à Massy avec le chantier de la future ligne 18 de Grand Paris Express semble aussi poser problème.

INFO SUR L'INTERRUPTION DU RER A

L'info donnée en temps réel par la RATP à propos de l'interruption du RER A entre La Défense et Auber le 31 octobre s'est révélée particulièrement médiocre. Les premières alertes évoquaient un simple « incident technique » (sic). En revanche, l'info en ligne de Transilien énonçait clairement l'origine du problème (« fuite d'eau boueuse importante consécutive à des travaux du chantier Eole »).

GARE ROUTIÈRE DE MASSY

Son aménagement fait l'unanimité contre elle. Relevons, entre autres, l'étroitesse de certains trottoirs et l'indigence des protections contre les intempéries. Les exploitants lui reprochent des circuits de dépose et de collecte des voyageurs mal conçus et accidentogènes. On déplore aussi sa dualité, de part et d'autre de la belle mais très longue passerelle reliant les RER B et C, dont le tapis roulant est hélas unidirectionnel... Pourquoi ? Certains voyageurs en transit parcourent d'ailleurs la passerelle à vélo, en roller ou à trottinette !

LE RAIL DE GUIDAGE N'AIME PAS LES PONTS

Depuis un an, le tramway T5 subit un ralentissement au franchissement du pont de Creil. L'AUT Plaine Commune a écrit à la présidente de la RATP à ce sujet. D'autres tronçons du T5 et du T6 subissent le même désagrément, dû aux appareils de dilatation du rail de guidage, qui se sont rompus peu d'années après leur mise en service. Leur réparation n'a pas empêché de nouvelles ruptures. Il s'agit manifestement d'un problème de conception. La RATP a fait jouer la garantie contractuelle en vue d'une solution définitive. Dans l'attente, une nouvelle réparation va être effectuée, en espérant qu'elle permette de remonter la limitation de vitesse de 10 à 30 km/h.

FNAUT infos Ile-de-France
ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par AUT-FNAUT Ile-de-France
32, rue Raymond Losserand 75014 Paris
tél : 01 43 35 22 23
aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org
Directeur de publication : Marc Pélissier
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux
Abonnement pour 6 numéros par an :
Administrations, sociétés, organismes : 40 €
Individuels, associatifs : 15 €
Prix du numéro : 2,50 €
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex