

Les nouveautés attendues en 2019

Pas de révolution des transports à attendre. En matière d'infrastructures nouvelles, il y aura l'extension du T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil et le modeste (1 km) prolongement du T1 à Asnières Quatre-Routes. Pour les gares, mentionnons la fin des travaux de la gare routière à Versailles Chantiers au printemps et la fin des principaux travaux du pôle de Juvisy en novembre.

Pour les bus, la mise en place de renforts doit se poursuivre un peu partout avec en particulier la refonte de trois réseaux : celui de Paris prévu le 20 avril, celui de Versailles prévu en juillet et celui de Meaux. L'ampleur des changements pour Paris et son manque de préparation laissent craindre une mise en œuvre chaotique.

Pour le matériel roulant, le métro reçoit uniquement des rames renouvelées sur la ligne 7. Sur le réseau Transilien, la ligne R va finir de recevoir ses rames Regio2N, tandis que les branches du RER D mises en navette (Juvisy - Malesherbes et Corbeil - Melun) recevront les leurs à partir de septembre. Les livraisons de rames Francilien vont se poursuivre sur les lignes L et J. Sur le RER B, on attend enfin les premières rames MI84 renouvelées, qui en avaient bien besoin.

Au mois de mars (avec trois mois de retard) sera livrée la quatrième voie du terminus de Cergy-le-Haut qui devrait faciliter l'exploitation du RER A et de la ligne L. Le Centre de Commandement Unifié du RER A sera mis en service à cette occasion, en réunissant à Vincennes des agents SNCF et RATP qui pourront notamment commander à distance le poste d'aiguillage de Cergy.

Autre évolution attendue en fin d'année, le début du remplacement du ticket T+ par un support sans contact, avec notamment le « Navigo liberté + » en post-paiement qui permettra enfin la correspondance bus - métro sans payer deux fois.

Parallèlement, de nombreux chantiers vont se poursuivre : M4 à Bagneux, M11 à Rosny, M12 à Aubervilliers, M14 à Saint-Ouen, lignes 15 sud, 16 et 14 sud pour le Grand Paris Express. Mais aussi EOLE avec l'entrée en action du tunnelier entre Courbevoie et Paris. Côté tramway et tram-train, les travaux des T9 (Paris - Orly-ville), T12 (Massy - Evry) et T13 (Saint-Cyr - Saint-Germain) vont s'intensifier. Si les financements sont réunis, on assistera au début des travaux de l'extension du T1 à Val-de-Fontenay d'un côté, à Colombes de l'autre. Idem pour les travaux du T10 (Antony - Clamart) et l'extension du T3b à porte Dauphine.

Tout cela se cumulant avec la régénération du réseau SNCF, les travaux d'accessibilité des gares et les travaux d'adaptation pour accueillir les nouveaux trains. En attendant d'en voir les effets positifs, les déplacements des franciliens vont probablement rester compliqués cette année.

Marc Pélissier



[DOSSIER] Places ou carrefours ? Des espaces parisiens à reconquérir (p.2)

La Défense, The Link et ses sœurs

Face au succès international de ce quartier dédié essentiellement au tertiaire, les projets de nouvelles constructions, de plus en plus hautes, s'accumulent et la densification s'accélère, souvent en dérogation des règles habituelles d'urbanisme.

Finies les modestes tours des années 60 limitées à 100 m et celles des années 70 et 80 qui culminaient à 180 m. Les projets majeurs en cours, livrables de 2022 à 2024, portent sur une dizaine de tours supplémentaires dont Les Jardins de l'Arche (210 m), Hekla (220 m) et The Link (240 m), futur siège social de Total. Quant aux tours jumelles Hermitage Plaza (320 m), elles seront les constructions les plus hautes d'Europe si elles voient le jour.

Et les transports publics ? C'est là que se pose un réel problème. En effet, la plupart des moyens lourds de transport se concentrent autour de l'Arche de la Défense. On trouve dans ce pôle intermodal deux lignes ferroviaires (L et U), le tram T2 (saturé), le RER A, le métro ligne 1 et en 2022, le RER E, auxquels s'ajoute une gare routière mal reliée au reste du pôle. Quant au Grand Paris Express, son arrivée à l'horizon 2030 est problématique car ses promoteurs ont aussi choisi la Grande Arche pour desservir La Défense et ce choix contestable génère de grandes difficultés d'insertion.

L'implantation éloignée du pôle de La Grande Arche, mais proche du Pont de Neuilly, de 5 des 10 tours en construction ou en projet générera un fort trafic supplémentaire pour la station de métro (ligne 1) Esplanade de La Défense située à proximité. Or, cette station récente (1992) est déjà

saturée aux heures de pointe, son quai central étant insuffisant pour accueillir les voyageurs issus des immeubles existants.

C'est pourquoi il est indispensable et urgent de lancer une réflexion globale sur la desserte de La Défense par les transports publics. En première approche, il conviendrait de traiter le cas de la station Esplanade de La Défense. Un second quai, décalé par rapport au quai unique actuel, est-il possible ? Ce serait une solution applicable rapidement pour éviter que l'affluence dans cette station se traduise un jour par un accident grave.

En second lieu, il faudrait se demander si le choix du passage du Grand Paris Express par la Grande Arche est pertinent et s'il ne serait pas préférable de créer plus à l'ouest un second pôle multimodal dans le secteur de La Folie, tel que le projet Arc Express, présenté par le STIF en concertation publique en 2011. La liaison du Grand Paris Express avec les autres secteurs de La Défense se posera alors. Ne pourrait-elle pas être assurée par un réseau fin de navettes, éventuellement autonomes, ou par le prolongement de la ligne 1 ?

Ces propositions ne constituent aujourd'hui que des pistes de réflexion à approfondir. Mais à défaut de poser la question de fond de la desserte globale de La Défense, nous risquons de voir se créer une situation inextricable qui sera préjudiciable non seulement aux salariés et aux habitants du secteur, mais aussi à l'attractivité de ce pôle majeur de développement de l'Ile-de-France.

Bernard Gobitz

La réhabilitation des places en tant qu'espaces de rencontre favorisant les échanges et l'animation urbaine, et non plus seulement la circulation motorisée, est une idée relativement nouvelle à Paris. Cela a commencé par l'inauguration en juin 2013 d'un grand espace piétonnier place de la République englobant sa statue emblématique, et se poursuit sur sept autres grandes places. Dans un document rédigé en 2018 en partenariat avec la Ville, l'AUT préconise d'étudier d'autres sites qui, au vu de leur fréquentation et pour certains de leur prestige, devraient faire l'objet d'au moins la même prise en considération. Parmi les nombreuses illustrations que comporte le document, nous avons retenu et commenté ici celles qui portent sur le réseau d'autobus.

Place : « en général, lieu découvert, espace libre » (Littre). Il ne faut pas confondre une « place » et un « carrefour » : ce dernier n'est pas un espace libre. Paris a malheureusement peu de places dignes de ce nom. En revanche, elle s'enorgueillit de nombreux grands carrefours, lieux privilégiés de rencontres automobiles. Les plus connus s'appellent Concorde, Rond-Point des Champs-Élysées, Place de l'Étoile, Opéra, Denfert-Rochereau, Italie, Clichy... La cohabitation qui existait autrefois dans un espace partagé entre piétons et véhicules de toutes sortes n'est plus possible aujourd'hui du fait de la vitesse et du nombre de voitures : on doit séparer les flux.

Dans ces conditions, l'idée générale à faire prévaloir tourne autour de quelques principes simples : il faut restituer de l'espace aux piétons et leur éviter de longs cheminements ; il faut faciliter la traversée de la place par les cyclistes ; il faut que les bus n'y perdent pas de temps et que les correspondances soient commodes ; les voitures quant à elles ne sont plus le mode privilégié et n'ont plus nécessairement droit au chemin le plus court. Elles ne demandent d'ailleurs pas de disposer d'un océan de bitume si c'est pour se trouver bloquées à la sortie, la quasi-totalité des grands axes intramuros n'offrant pas plus que deux files de circulation dans un sens donné.

Des places d'une taille avoisinant celle de la Concorde ont été en grande partie, sinon entièrement, libérées des voitures dans de nombreuses villes européennes (en France : Bordeaux, Lyon, Montpellier, Nantes, Strasbourg...). À Paris, les trois sites « républicains » que la voiture avait soustraits au peuple : République, Bastille, Nation, ont été remis en valeur

ou sont en passe de l'être. Il en est de même des places d'Italie, Gambetta, du Panthéon, des Fêtes et de la Madeleine. Nous préconisons que d'autres au moins aussi emblématiques soient étudiées dans le même esprit.

RESSUSCITER LA PLACE DE LA CONCORDE

Sa superbe architecture et son histoire si riche mériteraient qu'elle soit honorée, visitée et fêtée à l'égal des monuments les plus prestigieux de la capitale. Hélas, elle n'est plus aujourd'hui qu'un vaste carrefour sans âme, livré sur les deux tiers de sa surface à la circulation automobile. Dans cet espace inhumain, les piétons guettent les feux et restent le moins longtemps possible. On n'y flâne pas !

Ce « carrefour » inhospitalier de la Concorde sépare les deux grands espaces de calme et de verdure que sont le jardin des Tuileries et les bas-côtés des Champs-Élysées. Le marcheur qui cherche à passer de l'un à l'autre, s'il veut éviter un grand détour, doit emprunter une unique traversée piétonne au centre, en subissant au passage la pollution du flot de voitures. Il faudrait au contraire faire de la place un lien et non plus une coupure : nous ne voyons pas d'autre solution que d'obliger la circulation à contourner la place par le côté ouest sur lequel débouche l'avenue des Champs-Élysées : la Concorde et les Tuileries constitueraient alors un espace piétonnier d'un seul tenant, que seules traverseraient des voies cyclables.

L'idée de piétoniser intégralement (ou presque) la place de la Concorde n'est pas de nous. La décision en avait été prise en 1999 par le maire Jean Tiberi, avec l'accord de principe

du préfet de police : nous ignorons les raisons pour lesquelles le maire qui lui a succédé, Bertrand Delanoë, n'a pas donné suite. Notons aussi une prise de position récente en faveur d'une piétonisation de la part des établissements qui la bordent.

Le côté ouest sur lequel il faudrait reporter la circulation a une largeur permettant aujourd'hui le passage de front d'au moins cinq voitures. Les cinq lignes de bus (42, 72, 73, 84, 94) qui transiteront sur la place lorsque sera mis en œuvre, en avril 2019, un nouveau plan bus justifieraient dans chaque sens d'un couloir protégé partagé avec les vélos. Il resterait deux voies, à sens unique comme aujourd'hui, pour la circulation générale.

Le grand espace de voirie disponible en face de l'hôtel Crillon devrait permettre d'y aménager dans les deux sens des arrêts voyageurs regroupés pour les lignes de bus – six dans un sens et quatre dans l'autre - qui y passeront. L'emplacement considéré a comme avantage d'être proche d'un accès métro.

REDESSINER LA PLACE DE L'OPÉRA

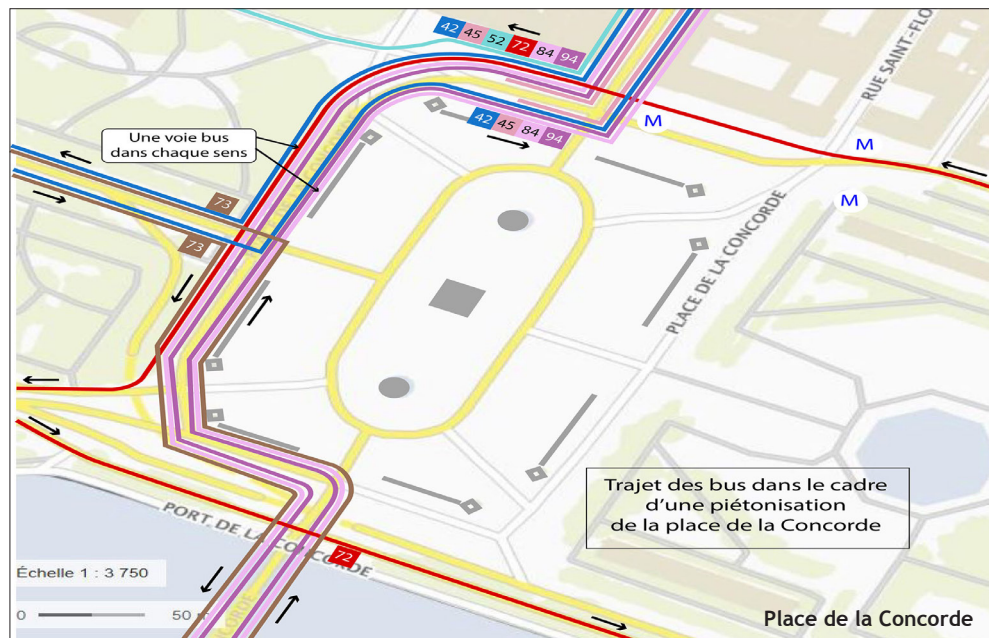
Elle pourrait être l'une des plus belles de Paris, magnifiée qu'elle est non seulement par l'architecture somptueuse de Garnier et la statuaire aérienne de Carpeaux, mais aussi par les beaux bâtiments haussmanniens qui la ceignent. Malheureusement, cet espace est essentiellement dévolu à l'automobile qui y dispose d'une surface absurde surdimensionnée. La sortie principale du métro est séparée du parvis de l'Opéra par cinq files de circulation ; la foule des visiteurs qui s'entassent en journée comme en soirée sur le parvis a droit à respirer un air vicié s'il en est.

Un élargissement conséquent de l'espace piéton est indispensable, à commencer par le terre-plein de la sortie principale du métro, au nord du boulevard des Capucines, qui devrait être agrandi en prenant à la fois :

- sur les deux chaussées qui le bordent à l'est et à l'ouest. Leur largeur autorise aujourd'hui une circulation sur cinq files : une voie bus + taxis + vélos (4,50 mètres) et deux voies automobiles suffiraient ;

- sur la chaussée nord qui le sépare du parvis et autorise aujourd'hui une circulation également sur cinq files : il suffirait d'y maintenir une double voie à sens unique (environ 7 mètres de large) réservée aux bus, taxis et vélos (la circulation générale devrait contourner au sud par le boulevard des Capucines).

Aujourd'hui, les arrêts des dix lignes de bus qui passent par l'Opéra sont dispersés sur les avenues qui convergent vers la place. La forte dissociation de leurs trajets aller et retour dans



le secteur rend l'offre de bus d'autant plus illisible. Nous situant à l'horizon d'avril 2019 où une nouvelle restructuration du réseau bus sera mise en œuvre, nous préconisons des arrêts regroupés, proches de l'accès métro et de l'Opéra. A cet effet, le schéma que nous proposons comporte un site commun d'abris voyageurs dans le sens nord-sud (rue Auber), et deux dans le sens sud-nord (rues Auber et Halévy).

Plus généralement, le pôle important de correspondances et d'attraction que constitue le quartier Saint-Lazare – Opéra dans son ensemble, surencombré du fait d'une circulation automobile excessive, mériterait une réorganisation complète des conditions de déplacement, avec une priorité donnée aux bus, piétons, cyclistes, taxis, véhicules utilitaires sur certains axes (rues Auber, du Havre, Saint-Lazare...) et certaines places (Opéra, Havre...).

PLACE DENFERT-ROCHEREAU : LIBÉREZ LE LION !



L'ensemble constitué par les deux pavillons Ledoux, l'entrée des Catacombes et le Lion de Belfort, qui présente un grand intérêt historique, touristique et culturel, est malheureusement tronçonné par un flot circulaire intense. Le Lion, symbole de bravoure qui évoque un acte de résistance en 1870 et accueillit un acte de libération en 1945, est aujourd'hui enfermé dans la circulation automobile, et est de ce fait pratiquement inaccessible : une nouvelle action d'éclat serait de le libérer !

L'idée émise par les Conseils de quartier limitrophes est donc de tout réunir en un espace piéton d'un seul tenant. Cette idée est confortée par le projet de la Mairie de Paris de mieux accueillir les touristes (de plus en plus nombreux pour la visite des Catacombes) en utilisant un des pavillons comme centre d'accueil, l'autre devant héberger le musée du général Leclerc et de la libération de Paris (actuellement à Montparnasse).

Il s'agit donc de transformer un carrefour pollué en une place accueillante et vivante, que la circulation ne traverse plus de part en part mais contourne.

À partir d'avril 2019, six lignes de bus emprunteront cette place : les actuelles 38, 68, 88 et Orlybus plus deux nouvelles, la 59 et la 64. Si l'on décidait de contourner la place, la solution qui vient naturellement à l'esprit est de faire passer toutes les lignes dans les deux sens côté est, ce qui permettrait une correspondance rappro-

chée avec le RER B. Il faudrait donc aménager, sur ce contournement Est, une voie bus nord-sud à contre-sens de la circulation générale. Sur le tronçon le plus étroit qui se situe au sud, cela ne laisserait que deux voies à la circulation générale : c'est parfaitement compatible avec le nouveau partage de l'avenue du général Leclerc en cours de réalisation entre la porte d'Orléans et la place Hélène et Victor-Basch, où la circulation générale dans le sens sud-nord ne disposera plus que de deux voies. Les arrêts des bus, aujourd'hui dispersés sur la place, pourraient alors être regroupés, aux abords de la gare RER dans un sens, au bord du square qui lui fait face dans l'autre sens.

TROIS AUTRES PLACES

Le document de l'AUT décrit trois autres places qu'il conviendrait de réhabiliter dans le même esprit :

- Trocadéro : sa statue et son square, qui sont tristement à l'écart, mériteraient d'être raccordés au haut-lieu touristique qu'est le parvis des Droits de l'Homme.

- Félix-Eboué (métro Daumesnil) : ses riverains devraient avoir le droit d'au moins tremper leur main dans sa belle fontaine aux lions, aujourd'hui totalement inaccessible.

- Porte d'Orléans : Cette plate-forme d'échanges où les voyageurs en correspondance vivent tous les jours un purgatoire pourrait être une vraie place digne d'une entrée de Paris.

Pour en savoir plus, consulter sur Internet :

- www.aut-idf.org, rubrique Actualités,

- www.ruedelavenir.org, page d'accueil

Jean Macheras

Ont également participé à l'élaboration du document : Cédric Anglio, Simone Bigorgne, Camille Lalande, Érick Marchandise, l'association Rue de l'Avenir

L'AUT en action



RÉUNIONS RATP ET ASSOCIATIONS DE CONSOMMATEURS

Les 19 et 20 décembre, l'AUT a participé avec les autres associations de consommateurs à deux réunions à la RATP. Le 19, trois sujets étaient à l'ordre du jour : d'abord la présentation de la nouvelle plateforme de marque « groupe RATP », suivie d'un exposé sur le thème « Bâtir une relation réinventée avec nos clients » (BRRIC)... tout un programme ! Les participants à la réunion ont été invités à formuler des contributions écrites sur les services aux voyageurs, en particulier leur information. Enfin, la RATP a présenté le dispositif « Caméléon », service optimisé de bus de substitution mis en place lors d'une interruption du tramway égale ou supérieure à une heure. Caméléon a été créé sur proposition de Bernard Baur, à la suite d'une interruption prolongée du T6.

Le 20 a été consacré d'abord au bilan des réunions de l'année 2018, puis la Présidente est venue parler de l'avenir de la RATP – l'ouverture à la concurrence.

AMÉLIORATION DE LA LIGNE 13 DU MÉTRO

L'AUT a écrit à Mme Valérie Pécresse, présidente d'Ile-de-France Mobilités, à propos du plan d'action relatif à la ligne 13 du métro qu'IdFM a présenté avec la RATP. La plupart des mesures vont dans le bon sens mais auront un impact visible très modeste pour les usagers. La situation de très forte saturation aux heures de pointe ne trouvera d'amélioration tangible qu'avec l'extension de la ligne 14 à Saint-Ouen, désormais prévue pour l'été 2020.

Pour autant, il nous semble possible d'agir à plus court terme, notamment pour répondre à la saturation fréquente aux « heures creuses ». En effet, la ligne 13 se distingue des autres lignes de métro par une fréquentation qui reste très élevée toute la journée, dans les deux sens, au moins au nord de Saint-Lazare.

C'est pourquoi nous souhaitons qu'IdFM décide, en lien avec la RATP, de renforcer l'offre de la ligne 13 aux « heures creuses ». L'intervalle théorique pratiqué majoritairement en journée est de 2min54 sur le tronçon commun. L'AUT propose de le porter au maximum à 2min30. Cela resterait bien différent de l'offre en hyper-pointe (1min40), donc maintiendrait une marge pour résorber les retards, tout en offrant de meilleures conditions de transport à une partie des usagers de cette ligne. Un éventuel renforcement après 20h30 mérite aussi d'être étudié.

LETRE AU PREMIER MINISTRE

L'AUT a écrit au Premier Ministre à propos des crédits de l'Etat pour les transports franciliens. Nous sommes particulièrement préoccupés par les informations qui circulent concernant l'engagement financier de l'Etat pour leur développement.

La mise en œuvre des projets du volet « mobilité multimodale » du CPER 2015-2020 nécessite la mobilisation des crédits de l'Etat et de la Région. Or, plusieurs sources indiquent que l'Etat ne mettrait pas en place en 2019 des autorisations d'engagement suffisantes pour la poursuite ou le démarrage de travaux, qu'il s'agisse de tramways (extensions du T1, création du T13), de sites propres bus de type TZen ou d'investissements pour les RER.

Il serait incompréhensible que ces projets, promis pour certains depuis 10 voire 20 ans, prennent encore du retard ou soient abandonnés faute de crédits. La crise des « gilets jaunes » a montré l'importance d'apporter des alternatives à la voiture, dont le coût d'usage ne pourra qu'augmenter ces prochaines années.

L'AUT demande donc l'attribution d'un montant minimal de 300 M€ pour les autorisations d'engagement de l'Etat. Un montant inférieur serait un très mauvais signal alors que la priorité aux transports du quotidien est affirmée par le gouvernement.



LA LIGNE R ET SES PETITS PROBLÈMES QUOTIDIENS, ÇA USE

J'utilise la ligne R depuis plus de 25 ans et les retards et suppressions de trains augmentent. Je consume des heures de ma vie dans les transports ; c'est épuisant, usant, déprimant... Pourquoi autant de suppressions pour « train en panne » ? Pourquoi autant de « mise à quai tardive » ? Pourquoi autant de « retard lors de la préparation du train » ? Certains trains au départ de la gare de Lyon ne peuvent quasiment jamais partir à l'heure faute de voie libre !!! Même certains conducteurs de train s'excusent de ces situations. En parallèle, je paye mon passe Navigo annuel par prélèvement automatique ; là jamais de retard, ni de promo ! Je paye le prix fort pour une prestation qui n'est pas à la hauteur du « contrat ». J'ai écrit de nombreux courriers de réclamation sur le site Transilien, suivi le blog du directeur de la ligne R qui semble bien dépassé par la situation, écrit à la mairie de ma commune d'Avon, mais rien d'encourageant... Tout le monde semble impuissant face à cette situation. Et après la ligne R, j'emprunte la ligne A, entre gare de Lyon et Auber : autre galère... entre la surpopulation sur cet axe et la réfection de la gare d'Auber qui n'en finit pas, les quais rétrécis et passages diminués par des palissades... Même pas sûre que les normes de sécurité en cas d'évacuation soient respectées. Avez-vous des informations encourageantes sur ces sujets ? Des réponses de la SNCF ?

Marianne D.

LA SÉRÉNITÉ AJOUTE À L'AGRÈMENT DU VOYAGE

Pourriez-vous intervenir auprès de la RATP pour qu'elle fasse en sorte que l'on puisse voyager sans être importunés continuellement par des voyageurs sans aucun savoir vivre qui racontent leur vie au téléphone ?

Arnaud P.

COULOIRS ANTIBOUCHONS - S'il vous plaît, prévoir des couloirs de bus protégés pour les lignes 87/77 rue de Charenton vers la porte de Charenton, et idem sur le 46 de Felix Eboué vers Porte Dorée, on n'en peut plus de se trainer dans les bouchons !! @incroyablesther via Twitter

PAUVRE LIGNE P - Les usagers de cette ligne (NDLR : branches de Château-Thierry et La Ferté-Milon) ont subi en 2 jours 2 interruptions totales jusqu'à la fin de service, ce qui est inacceptable. Un geste de la région sera-t-il possible pour les galères dont les voyageurs font l'objet ? @SM26500 via Twitter

DAVANTAGE DE CHOIX D'ABONNEMENT - J'aimerais le retour de la tarification 1-3 zones. Aujourd'hui je paie pour un abonnement « 1-5 zones » car la zone 1 n'est plus proposée autrement que par ce choix... La facture devient salée et en plus, ne me rendant jamais en zone 5, c'est du gaspillage pour ma part. @pierreavan via Twitter

Ça roule



AMÉLIORATION DE LA DESSERTE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PARIS-SACLAY

Le réseau de bus Paris-Saclay, organisé par Île-de-France Mobilités et la communauté d'agglomération, dessert les 27 villes de celle-ci. Il a été renforcé à partir du lundi 7 janvier sur les lignes 3, 4 et 9. L'objectif est d'améliorer les liaisons entre les gares RER de la vallée et le plateau de Saclay et de mieux mailler la ville des Ulis, en assurant notamment une meilleure desserte du centre commercial, en heures creuses comme en heures pleines et le week-end.

LA RÉNOVATION DES RAMES DE LA LIGNE 7 A COMMENCÉ

La première rame de métro MF77 rénovée est arrivée sur la ligne 7. L'intégralité des 71 rames de cette ligne, âgées de 35 ans en moyenne, seront rénovées d'ici à début 2023. Afin de ne pas impacter l'exploitation de la ligne, 3 trains au maximum seront retirés en même temps du parc de matériel roulant. La rénovation est effectuée par les Ateliers de Construction du Centre (ACC) basés à Clermont-Ferrand. Ce marché a permis de pérenniser 40 emplois directs chez ACC et plus d'une dizaine chez les sous-traitants mobilisés. On procède à la fois à la modernisation technique et à la remise à neuf de l'aménagement intérieur afin d'améliorer le confort : nouvelle ambiance, éclairage amélioré, nouveau revêtement de sol... Cette rénovation permettra de prolonger la durée de vie de ces rames jusqu'à l'horizon 2030, date à laquelle Île-de-France Mobilités a prévu de les remplacer par un matériel neuf.

VAL-DE-FONTENAY : DES QAIS TROP ÉTROITS

La largeur des quais est inadaptée à la fréquentation de la gare, qui ne cesse d'augmenter depuis l'interconnexion entre les lignes A et E du RER et s'accroîtra encore avec l'arrivée du T1. L'espace entre les trémies de sortie et le bord du quai est très restreint, or des trains sans arrêt passent à 130-140 km/h. Des chutes mortelles sur les voies ont été enregistrées, dont certaines semblent avoir été abusivement attribuées à un suicide. La gare arrive à saturation avec 10 000 voyageurs transitant à l'heure de pointe. Un usager a lancé une pétition sur la sécurisation de la gare et une sénatrice du Val-de-Marne a interpellé la ministre des transports.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12 À AUBERVILLIERS : PAS POUR TOUT DE SUITE...

Ce modeste prolongement de 2 stations (Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers) nous est maintenant promis pour décembre 2021 suite à des problèmes géologiques. Encore trois ans... Or un communiqué du STIF de février 2011 en annonçait la mise en service en 2017... 10 ans de travaux dont 4 ans de retard pour environ 3 km, ce n'est pas brillant. Les stations à grande profondeur ne présentent pas que des avantages, ni pour leur construction, ni pour leur exploitation.

DÉGRADATION DE L'ACCÈS AU TGV À MONTPARNASSE

Le « rapatriement » des Ouigo, auparavant sur les quais Vaugirard, vers la plate forme principale a été présenté comme une mesure de bon sens pour éviter de cisailier les voies des Transiliens et TER. Mais cette mesure a condamné l'accès par le Hall 2 (Pasteur) pour tous les autres TGV. Pour ceux-ci, il ne restera accessible qu'en sortie. Certes, quand on vient par le métro, le Hall 2 est sans intérêt puisque les 4 lignes arrivent côté Hall 1. Mais tous ceux qui arrivent à pied, par les bus 91 et 88, par le Transilien N, par l'arrêt minute ou en taxi avaient cette option.

Depuis le 9 décembre 2018, l'accès aux quais des TGV et TGV InOui ne peut plus se faire que par le Hall 1. Or quand on arrive à la gare par le sud, il faut remonter toute la longueur des quais 20/21 puis traverser une partie de la gare pour rejoindre les quais 6 à 9 (les plus fréquents pour les grandes lignes) et ensuite parcourir une partie plus ou moins grande du quai pour atteindre sa voiture. Les quais de Montparnasse ont une longueur de près de 500 mètres, on peut donc être amené à marcher 1 km, alors que l'accès par le Hall 2 permettait de descendre au niveau de la moitié du quai, ce qui limite le trajet à effectuer à 250 mètres maxi, quelle que soit la voiture où on est placé. Une bonne part des usagers de la SNCF sont des seniors et des familles avec jeunes enfants : quelle bonne idée de leur rallonger le trajet de 500 à 1000 mètres !

Il y a actuellement 7 trains Ouigo par jour qui partent de la gare Montparnasse. Est-ce suffisant pour interdire l'accès par le Hall 2 aux voyageurs prenant les autres TGV, à des horaires différents, pénalisant ainsi leur confort pour accéder à leur quai ? Oh ironie, sur le site Internet de la gare Montparnasse, on trouve encore aujourd'hui des pages vantant les avantages du Hall 2...

La SNCF nous vante une « offre de service enrichie » : le nouveau Salon Grand Voyageur voie 1, les files Accès Express pour les clients éligibles, la boutique SNCF Voyages, l'assistance voyageurs handicapés et plus de 30 nouveaux commerces ! Mais seuls les « Grands Voyageurs Plus » ont accès au Salon et les files Accès express sont réservées aux personnes voyageant en première classe ! Le confort n'est pas pour tout le monde ! L'argumentation de la SNCF n'est donc pas convaincante. La vraie raison n'est-elle pas d'obliger le maximum de voyageurs à passer devant les nouvelles boutiques et devant les publicités commerciales ?

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 Pélessier
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