

Comment le meilleur devient l'ennemi du bien

Les opérateurs franciliens, SNCF Transilien en tête, aiment se présenter comme des champions de l'innovation et des idées exceptionnelles qui nous préparent un avenir radieux.

Le tout numérique déjà proclamé depuis une dizaine d'années résoudra pratiquement tous les problèmes et rendra le « parcours client » tellement plus agréable ! Un monde où l'utilisateur (ou le « client » ?) est sensé être parfaitement autonome et savoir se débrouiller souvent tout seul (sans présence d'un cheminot à proximité) dans beaucoup de démarches : l'achat du billet, sa validation et l'information sur le trafic (toujours fiable...) défilant en continu sur son smartphone.

L'exploitant doit penser que le téléphone de l'utilisateur ne tombe jamais en panne ! Mais hélas, un nombre impressionnant de ses propres équipements se trouve souvent en dysfonctionnement : escalators, ascenseurs, valideurs, distributeurs de billets... La plupart du temps sans que l'utilisateur en soit correctement informé.

Un souci particulier concerne la billetterie : des guichets Transilien sont fermés d'une manière inopinée et souvent l'automate n'accepte plus la carte de crédit ! La SNCF dit que cela arrive souvent à la fin du mois...

Mais aucun souci : demain tout ira mieux avec l'arrivée de billets « dématérialisés » et la recharge du passe Navigo de chez soi. En attendant, la queue devant la machine s'allonge et le voyageur de bonne foi est obligé de laisser partir son train ou de devenir un fraudeur malgré lui !

En outre, la vente de billets grandes lignes au guichet a en grande partie disparu. Et pourtant, il y a toujours des situations complexes où l'achat auprès d'un guichetier reste la bonne solution, même pour des personnes sachant se servir des instruments numériques.

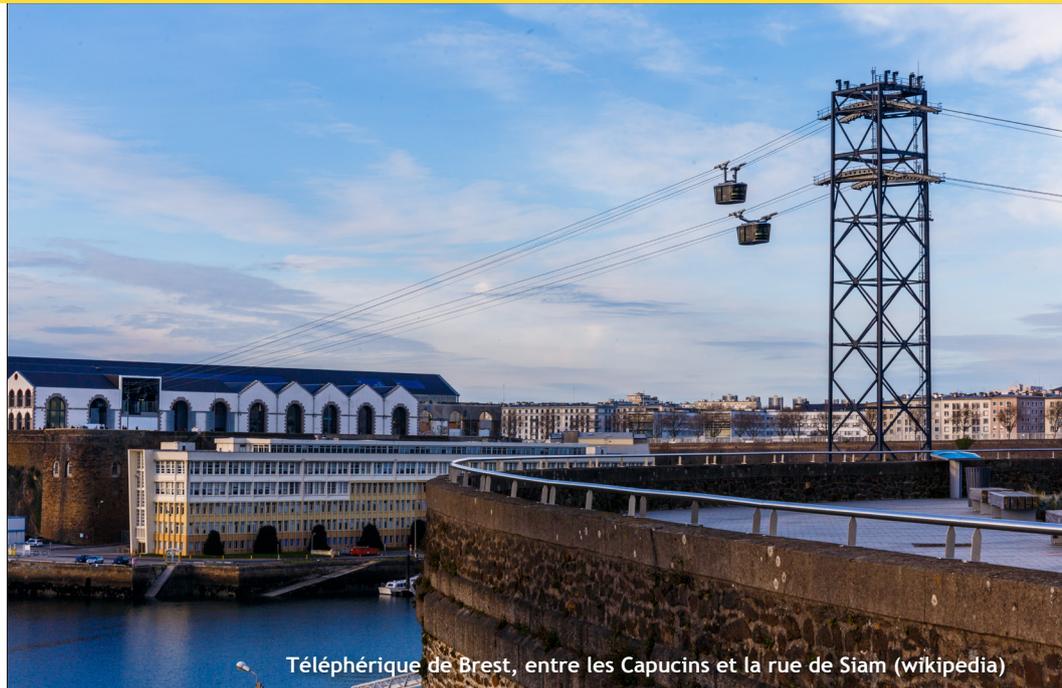
Rappelons qu'IDF Mobilités, et SNCF Transilien sont liées par un contrat qui stipule que la présence d'agents commerciaux en gare doit être maintenue. La SNCF a néanmoins réduit ses équipes commerciales.

La SNCF sait en revanche mobiliser du personnel pour effectuer des missions de contrôle. On peut surprendre ces nouveaux contrôleurs (souvent en civil) à se targuer qu'avec les PV, ils se font un « max de pognon ».

Enfin, les travaux d'installation de nouveaux équipements de contrôle automatique (les fameux « CAB »), notamment à Paris-Saint-Lazare, ne semblent pas prendre de retard. A la SNCF, c'est vraiment une exception à la règle !

IDF Mobilités devrait veiller davantage au bon fonctionnement des équipements SNCF et à la présence de son personnel en gare pendant les heures officielles de service.

Hermann Schneider



Téléphérique de Brest, entre les Capucins et la rue de Siam (wikipedia)

[DOSSIER] Des téléphériques urbains en Ile-de-France ? (p.2)

Projets et chantiers Paris-Nord : pour éviter la pagaille

Le 12 décembre 2018, Ile-de-France Mobilités, l'Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France, adoptait à l'unanimité une délibération demandant à l'Etat de suspendre le lancement des travaux du Charles-de-Gaulle Express tant que toutes les garanties n'auront pas été données quant à leur impact sur le service des RER B et D et des lignes H et K.

Cette délibération s'appuie sur une étude réalisée par IDF Mobilités mettant en évidence les risques que ce projet fera peser durant sa phase de réalisation sur l'exploitation des lignes du secteur nord de l'Ile-de-France, et sur la faisabilité des chantiers destinés à assurer la pérennité et la modernisation des infrastructures existantes.

En effet, outre le Charles-de-Gaulle Express, une quinzaine de projets majeurs devraient avoir un impact sur les lignes aboutissant à la gare de Paris-Nord dans les 5 années à venir, sans compter les chantiers et interventions plus modestes qui se chiffrent par centaines !

La délibération adoptée par Ile-de-France Mobilités constitue une contribution majeure à la mission que le ministre des Transports a confiée au préfet d'Ile-de-France, désormais chargé de fixer les priorités et un calendrier unique qui s'imposera aux différents maîtres d'ouvrage, SNCF, RATP, Société du Grand Paris, Aéroport de Paris et aux exploitants actuels et futurs.

Le préfet d'Ile-de-France a remis en février un premier rapport sur le Charles-de-Gaulle Express et les décisions seront connues incessamment.

Du point de vue de l'utilisateur des transports franciliens, il nous semble possible de déterminer une typologie simple pour classer ces différents projets et permettre de fixer les priorités.

Les 15 projets majeurs pourraient être classés comme suit :

- Ceux justifiés par la remise à niveau des infrastructures existantes. Ils sont indispensables pour éviter une dégradation des conditions d'exploitation. Parmi ceux-ci, citons la régénération de la caténaire du RER B, le renouvellement des voies Aulnay-Roissy et Aulnay-Mitry et le renouvellement de 37 (!) aiguillages à la Gare du Nord. Ces travaux constituent la première priorité et ne peuvent souffrir aucun retard.

- Ceux moins urgents mais qui sont liés à une échéance impérative. Il s'agit par exemple des travaux liés à la mise en service à partir de 2024 des nouveaux trains MI NG du RER B.

- Enfin, ceux qui ne sont liés ni à une urgence opérationnelle ni à une date impérative de réalisation. Parmi ceux-ci, on trouve le Charles-de-Gaulle Express, promis pour les JO de 2024 bien que son utilité pour une manifestation prévue au mois d'août soit contestable. On trouve aussi la transformation de la Gare du Nord (projet Gare du Nord 2024) dont la réalisation, contrairement à ce que sous-entend son appellation, n'est indispensable ni aux JO de Paris ni à aucun événement particulier.

Bernard Gobitz

Il y a quelques décennies, évoquer un transport par câble de type téléphérique ou télécabine faisait automatiquement penser aux sports d'hiver et à des installations permettant de rejoindre le haut des pistes. L'aménagement du réseau de télécabines de l'agglomération de Medellin en Colombie (plus de trois millions d'habitants) depuis 15 ans a changé la perception de ce mode de transport.

Les six lignes de l'agglomération de Medellin (H à P) complètent le réseau métro (A et B) et tramway (T-A) en assurant la desserte de certains quartiers situés en hauteur, et jusqu'alors peu accessibles.

LE TRANSPORT PAR CÂBLE EN ÎLE-DE-FRANCE

En 2016, le premier téléphérique urbain de France (en excluant celui de Grenoble, à vocation principalement touristique) est inauguré à Brest. Il permet de relier le nouveau quartier des Capucins au centre-ville en franchissant la rivière Penfeld.

Ce projet, envisagé il y a 15 ans, et précisément étudié dès 2011, a amené plusieurs collectivités franciliennes à prendre en compte ce « nouveau » moyen de transport. Dans son principe, celui-ci permet de franchir de nombreux types de coupures : cours d'eau, voie routière ou ferroviaire, dénivellation... pour un coût modeste au regard d'infrastructures lourdes en surface, en utilisant relativement peu de foncier et en assurant un temps de parcours fixe.

Un projet de liaison par câble avait par exemple été imaginé sur le pont Charles-de-Gaulle entre les gares de Lyon et d'Austerlitz. Bien que relancé en 2015-2016, il n'a pas vu le jour.

A Issy-les-Moulineaux, à l'approche des élections municipales de 2008, le maire sortant, André Santini, imagine un téléphérique

entre la station de métro Mairie d'Issy et le nouveau quartier du fort d'Issy. Devant les oppositions, André Santini retire le projet de son programme.

Au même moment, c'est le maire de Limeil-Brévannes, Joseph Rossignol, qui propose une liaison de type métrocable entre le futur terminus « Pointe du Lac » de la ligne 8 et le plateau de Limeil. Les études de ce Téléléval alias « Câble A » ont été poursuivies, conduisant à une concertation à l'automne 2016, et à une enquête publique au printemps 2019. Du fait de la future proximité des cabines, des oppositions sont apparues dans le nouveau quartier situé près de la station « Pointe du Lac ».

Par la suite, ce sont 12 autres projets, à différents états de maturité, qui sont apparus. Ils ont fait l'objet d'une étude d'opportunité par Ile-de-France Mobilités.

- 5 concernent des franchissements de la Seine dans les Yvelines : Achères – Conflans, Orgeval – Poissy – Chanteloup-les-Vignes, Les Mureaux – Meulan, Epône – Gargenville, Mantes – Limay

- 3 concernent des franchissements de dénivélés importants : Bagnolet – La Noue, Romainville – Bobigny, plateau de Saclay.

- 3 enfin sont en terrain plat et visent à s'abstraire de la congestion routière : Brétigny – ancienne BA 217 – Evry, Goussainville – Roissy-CDG et La Défense – La Garenne

- Le dernier projet, Pont de Sèvres – Vélizy, se partage entre les deux dernières catégories.

Si les résultats de cette étude n'ont pas été à ce jour publiés, des informations font état d'une absence de pertinence pour la totalité des 12 projets.

LA DESSERTE DU PLATEAU DE SACLAY

Alors que la ligne 18 est aujourd'hui programmée à l'horizon 2026 pour sa section Massy – St-Aubin, l'arrivée d'établissements de formation et de recherche et la construction de quartiers d'habitation se poursuivent. Pendant 7 ans, la desserte de ces nouveaux sites ne se fera que par des lignes classiques de transport en commun en correspondance avec le RER B (principalement Albatrans 91.06, à partir de Massy, et MobiCAPS 9, à partir du Guichet). Au moins pour la ligne 91.06, l'offre aux heures de pointe s'approche de son maximum théorique.

La carte topographique présente clairement la spécificité du territoire : 2 vallées, d'une altitude moyenne de 65 mètres, celle de la Bièvre au nord, celle de l'Yvette au sud, limitent le plateau de Saclay dont l'altitude moyenne est de 150 mètres. Sauf à quelques rares endroits empruntés par la voirie routière, le rebord est très pentu, ne laissant place qu'à des chemins forestiers ou à des escaliers.

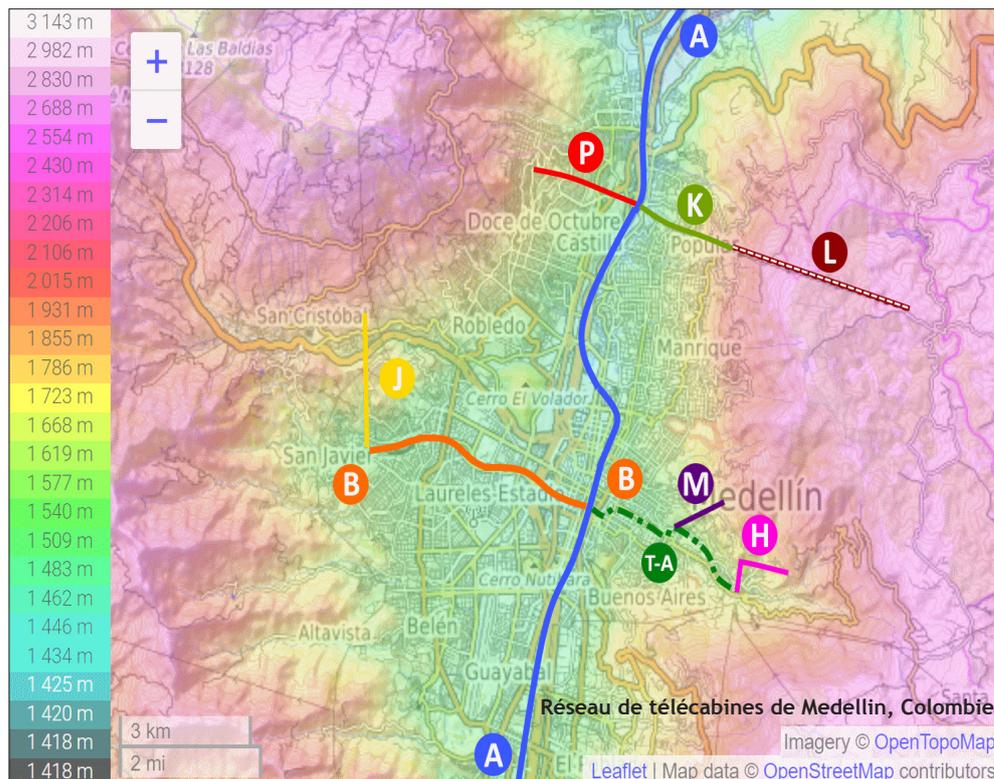
Pour cette raison, plusieurs projets de liaison par câble ont été étudiés au départ de l'une ou l'autre des gares du RER de la vallée de Chevreuse. Ils ont pour avantage de garantir un temps de parcours réduit avec un trajet en ligne droite (en comparaison, par exemple, de la côte de Belle-Image empruntée par la ligne 10 au départ de Gif-sur-Yvette) et une séparation du trafic routier (qui peut présenter des variations importantes, en particulier au départ du Guichet, avec la congestion de la RN 118). Les distances à parcourir sont généralement inférieures à 2 km.

LA DESSERTE PONT DE SÈVRES – VÉLIZY

Annoncée par le maire de Vélizy lors de ses vœux à la population en janvier 2015, cette liaison par téléphérique entre le pont de Sèvres (correspondances T2 et métro ligne 9, et à terme ligne 15) a pour objet de s'affranchir des difficultés de circulation quotidiennes de la RN 118.

Dans ses dernières esquisses publiques, ce projet :

- Emprunte ses solutions techniques au téléphérique 3S de Morzine-Avoriaz, avec des cabines de 35 places pouvant passer toutes les 50 secondes en pointe



- A un linéaire d'environ 6 km avec quatre stations : Pont de Sèvres, Hauts de Sèvres, Vélizy 2 (gare routière) et Inovel Parc Nord, ces deux dernières stations étant en correspondance avec le tramway T6

- Se complète d'un parc-relais de 250 places à proximité de la gare routière de Vélizy 2

- Propose un temps de parcours de 17 minutes entre le pont de Sèvres et Vélizy 2 (correspondant à une vitesse commerciale de l'ordre de 20 km/h)

- Représente un investissement de 80 M€ au minimum.

Ce téléphérique peut-il remplacer les cinq lignes de bus existant entre le pont de Sèvres et Inovel Parc, les parcs d'activités de Vélizy ?

- Il présente un temps de parcours garanti, ce que les bus ne savent pas faire en raison du trafic de la RN 118, route partagée entre les bus et la circulation générale, mais il allonge la correspondance au pont de Sèvres... Aujourd'hui, les trajets de correspondance sont bien optimisés, que ce soit entre métro et bus ou entre tramway et bus. Pour le téléphérique, on parle d'une station sur l'île Seguin.

- Il ajoute un trajet d'approche entre téléphérique et destination finale. Ce trajet qui peut atteindre 1 km pour certains sites, comment le faire : en bus ? à vélo ou trottinette ? à pied ? Si on doit ajouter des bus au départ de la gare routière, on risque d'avoir des problèmes de circulation dans cette gare routière. Et l'aménagement d'un parc relais intensifiera la circulation générale à proximité, ce qui vu la situation actuelle, n'est pas forcément souhaitable

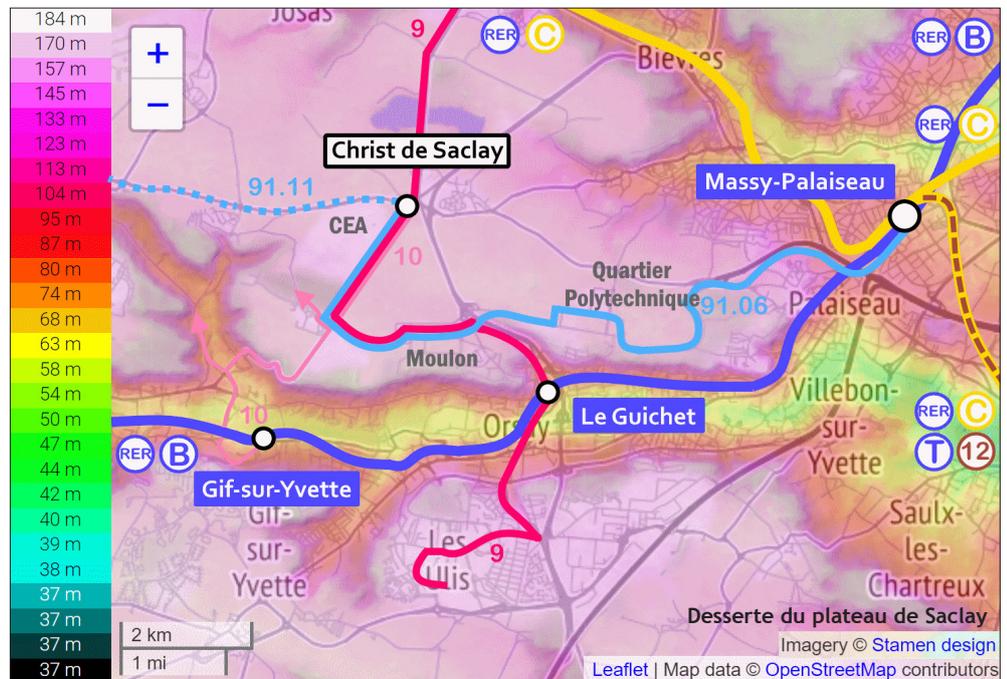
- Le temps de parcours proposé (17 minutes) n'est la plupart du temps pas compétitif avec celui des bus. Même à 18h un jour de semaine, la ligne RATP 291 affiche un temps de parcours théorique de 15 minutes entre Vélizy 2 et Pont de Sèvres et de 12-13 minutes en sens opposé. Ce temps reste théorique, donc indépendant des difficultés de circulation hors norme : celles liées aux travaux de la ligne 15 à Boulogne, la défaillance des murs de soutènement de la RN 118 à Sèvres, et les jours où un accident ou une panne viennent à paralyser la RN 118. Le temps de parcours tout compris serait dans ce cas intéressant : une heure le matin, et une heure et demie le soir.

L'intérêt de cet équipement reste donc limité, en particulier du fait qu'il double la RN 118, une voie rapide sur laquelle, une bonne partie de la journée, les bus peuvent assurer une très bonne vitesse commerciale.

Aux heures de pointe, les temps de parcours actuels devraient être améliorés, à l'horizon 2020, par la création de deux aménagements dédiés bus, de 1,2 km chacun, sur les bandes d'arrêt d'urgence de la RN 118 dans la traversée de la forêt de Meudon.

On trouve là de quoi comprendre les propos de Stéphane Beudet, vice-président transports de la région, selon qui aucun projet de liaison par câble ne saurait être financé si une solution alternative en bus est adaptée.

Bernard Baur



L'AUT en action



CONCERTATION SUR L'INTEROPÉRABILITÉ À CHAMPIGNY

Le Conseil de surveillance de la SGP du 20 février dernier a mis en place des ateliers de concertation concernant l'interopérabilité des lignes 15 sud et 15 est. Participeront à ces ateliers les services techniques de l'État, de la région Île-de-France, des conseils départementaux, des établissements publics territoriaux et les communes concernées, ainsi qu'Île-de-France Mobilités. La participation des associations d'usagers ne semblant pas prévue à ce stade, l'AUT a écrit à M. Thierry Dallard, Président du directeur de la Société du Grand Paris, en lui rappelant notre implication dans le projet du Grand Paris Express depuis 2010-2011 et notre participation à Orbival. La future rocade ligne 15 est pour nous la clé de voute du projet de métro du Grand Paris et les usagers sont les premiers concernés par le fonctionnement de cette future ligne. Nous lui rappelons aussi que d'autres associations sont légitimement intéressées par cette concertation, notamment l'association « Métro Rigollots Val-de-Fontenay », membre de l'AUT, qui promet à la fois l'extension de la ligne 1 et la ligne 15 est. Nous souhaitons donc que les associations d'usagers puissent participer à cette concertation. M. Dallard ayant indiqué à plusieurs reprises que la SGP va désormais faire preuve de davantage de transparence, il s'agit là d'une opportunité de manifester cette volonté.

GARE DU NORD

Ce vaste chantier (démolition de la partie Est de la gare et construction d'un nouveau bâtiment de cinq étages accueillant le départ des TER et trains Grandes Lignes, un centre commercial et divers équipements) a été confié à une société spécifique (Semop)

dont l'entreprise Ceetrus (ex-Immochan, filiale immobilière d'Auchan) détient 66% et la SNCF 34%. Une période d'exploitation de 46 ans suivra. Le 29 janvier, Ceetrus et la SNCF ont tenu une réunion publique d'information en Mairie du 10ème arrondissement.

Aucune concertation n'était alors prévue et la Semop comptait déposer le permis de construire fin février ! L'AUT y était représentée par quatre personnes. Elles sont intervenues fermement pour déplorer la vacuité de la présentation au public (des vues extérieures, rien sur l'intérieur futur de la gare...) et demander une véritable concertation. Les représentants de l'AUT ont ensuite été reçus par Ceetrus/SNCF, qui ont reconnu que nos demandes étaient légitimes.

La concertation s'est donc déroulée du 28 février au 18 avril, sous forme de quatre réunions publiques/ateliers thématiques (intermodalité, architecture, usages, dispositif chantier), d'une « maison du projet » et d'un site Internet. Le dossier de concertation est consultable sur Internet et, en tout ou partie, sur d'autres supports. Un « tiers de confiance » (CNDP) est intervenu dans cette concertation. La Semop comptait déposer le permis de construire à la fin de la concertation, peut-être même dès le 19 avril !

Nous avons demandé qu'un délai entre la fin de la concertation et le dépôt du permis de construire permette de prendre en compte les remarques et suggestions émanant de la concertation. Promesse nous en a été faite. Les travaux de démolition et de construction vont débuter en juillet 2019 pour s'achever en 2024. Ils seront concomitants avec ceux de l'hôpital Lariboisière. Malgré toutes les précautions de langage qu'on a pu entendre, ces travaux vont être l'enfer pour les riverains, les piétons et les usagers pendant plus de quatre ans.



ABRIBUS ET INFOS RÉSEAU BUS VONT DE PAIR

Dans quelques semaines le nouveau réseau bus parisien va se mettre en place. Or, comme vous l'avez rappelé plusieurs fois sur votre site, il n'y a aucun plan de bus sur les abribus. C'est juste incroyable et aberrant, ce qui doit être unique en France pour une grande ville. Savez-vous si la Ville de Paris compte en installer ? Merci à vous pour vos actions,

Fabien C.

POUR UNE UTILISATION PLUS ÉQUITABLE DES PANNEAUX DE PUBLICITÉ

J'ai participé à la recherche d'un jeune autiste de 17 ans, Jean Noah, qui a disparu le mercredi 23 janvier. Son corps a été retrouvé dans la Seine, presque un mois plus tard. Ce drame m'a convaincue de la nécessité d'améliorer notre communication sur la disparition inquiétante de mineurs. Au moment des recherches de Jean Noah, j'ai collé des affiches aux abords des gares du Nord et de l'Est, et j'ai été frappée de l'abondance des écrans digitaux publicitaires de 70 pouces.

D'un côté, les autorités en charge des transports m'indiquaient qu'ils ne pouvaient afficher la photo d'un enfant disparu en grand danger et de l'autre, j'étais abreuvée de publicité. J'ai constaté également le déploiement d'écrans (non publicitaires) dans le RER E, que j'emprunte chaque jour. Pourquoi ne pas consacrer, sous une forme à définir, du temps d'affichage à des photos de mineurs disparus en Île-de-France (et à d'autres types de communications d'intérêt général) sur ces écrans ?

Le déploiement de ce type de dispositif, en collaboration avec la préfecture de police, pourrait s'insérer dans les cahiers des charges rédigés par les puissances publiques concernées (Île-de-France Mobilités...), lorsque les marchés de publicité sont attribués.

En espérant que vous pourrez relayer ces propositions, en mémoire de Jean Noah, mais aussi pour tous ces mineurs en danger.

Alexandra D.

NOUVEAU PLAN BUS :

MALVOYANTS PARTICULIÈREMENT PÉNALISÉS

Je me permets de lancer un appel à l'aide concernant les retombées de la restructuration des lignes de bus : un tiers des lignes est complètement remanié, le second largement modifié, le dernier restant inchangé. Des dizaines de non-vooyants ont attiré mon attention sur les conséquences de cette décision pour leur vie quotidienne au plan professionnel et personnel, pour leur famille en premier lieu ! Concernant les lignes 28, 39, 62, 68 et 72 en particulier, beaucoup de personnes aveugles y circulent et vont être directement impactées par les modifications dans le périmètre stratégique de Duroc, entre autres nœuds...

Ma requête auprès de l'AUT : pourriez-vous recevoir une ou deux personnes concernées pour cadrer ce grand charivari et leur expliquer les subtilités idoines ? Je ne souhaite pas que vous vous trouviez débordés de demandes individuelles, c'est pourquoi je propose ce modus operandi.

Je connais parfaitement, en qualité de Dr en Droit et d'ex-secrétaire général de la CFPSAA, aveugle moi-même et ayant demeuré à Paris et à Montrouge, toutes les arcanes et toutes les petites choses qui font que, d'un seul coup, un trajet familial et efficace devient pénible et complexe.

Louis P.

UNE PANNE NE JUSTIFIE PAS UN MANQUE D'ÉGARD POUR LES USAGERS

Ma femme est restée bloquée deux heures dans le N de ce matin, parti de Saint-Quentin-en-Yvelines à 5h30. Les passagers sont restés ainsi à Sèvres sans réelles explications, ni bouteilles d'eau, ni bus de substitution. Si les dysfonctionnements sont fréquents sur Montparnasse, la gestion de la crise par la SNCF est toujours aussi erratique. Comment est-ce possible ? Pouvez-vous svp nous conseiller sur les démarches à suivre, notamment pour obtenir un dédommagement.

Marie D.

Ça roule



ESSAI DES FUTURES RAMES DE LA LIGNE 14

Les essais des rames « MP14 » qui circuleront sur cette ligne ont débuté en janvier. Ils se font la nuit sur la ligne 1, qui est sans conducteur, comme la 14, et dont le tracé offre un terrain particulièrement exigeant pour tester le nouveau matériel. Financé par Île-de-France Mobilités et construit par Alstom, il sera plus capacitaire (8 voitures au lieu de 6), eu égard aux prolongements de la ligne au nord vers Saint-Denis Pleyel, puis au sud vers l'aéroport d'Orly. Le nombre de voyageurs quotidiens devrait passer de 500 000 à 1 million. Ces essais, menés jusqu'à l'été 2019, visent à vérifier avec précision les performances de la rame (freinage, traction, compatibilité électromagnétique, confort acoustique et climatique...). La RATP réalisera ensuite des essais sur le système de conduite automatique et les moyens audiovisuels embarqués, cette fois sur la ligne 14. Les premières rames devraient circuler entre fin 2019 et début 2020. Ce matériel réduira de 20% la consommation d'énergie et apportera davantage de confort, avec un bruit intérieur diminué de 40% et des sièges plus ergonomiques. Le nombre de places réservées aux personnes à mobilité réduite sera supérieur à la réglementation en vigueur. 72 rames seront livrées ces 5 prochaines années, pour un coût de 1096 M€. Ce matériel équipera également les lignes 4 à partir de 2021 (rames à 6 voitures) et 11 à partir de 2022 (rames à 5 voitures avec conducteur).

L'APPLI DE LA RATP QUI VOUS SAUVE LA VIE

Les piétons qui écoutent de la musique ou conversent sur leur smartphone sont de plus en plus victimes d'accidents avec des bus ou des tramways. Le nombre de piétons percutés par un tramway a augmenté de 50 %. C'est pourquoi la RATP teste une application qui coupe le son d'un smartphone si le piéton se met en danger à l'approche d'un bus ou d'un tramway. Les bus de la ligne TVM (La Croix de Berny - Saint-Maur-Créteil RER), ont été équipés d'un haut-parleur qui émet des ultrasons en direction des piétons se trouvant devant le bus. Si ceux-ci ont téléchargé et activé la nouvelle application SAM, leur smartphone vibre, affiche un message « attention au bus » et diffuse le son du klaxon dans les oreillettes ou le casque. Après cette expérimentation, et en fonction des financements disponibles, ce dispositif pourrait être étendu à plusieurs lignes de bus et de tramway d'Île-de-France dès 2019.

Ça cale



DÉGRADATION DE LA VITESSE DES BUS DANS PARIS

Selon l'Union des Transports Publics, la fréquentation des lignes de bus parisiennes est orientée à la baisse ces dernières années. La raison en serait qu'il est parfois plus rapide de marcher ! En 2018, la vitesse commerciale des bus à Paris aurait chuté à 8 km/h en heures de pointe sur des lignes majeures du réseau.

Ce chiffre est contesté par la ville de Paris, pour laquelle il serait proche de 10 km/h. Ce ralentissement tiendrait à l'encombrement de plus en plus fréquent des couloirs de bus par des véhicules qui n'ont rien à y faire (VTC, véhicules de livraison, trottinettes...), aux nombreux travaux de voirie et à la mise en place de zones où la vitesse est limitée à 30 km/heure.

FERMETURE DOMINICALE DE LA LIGNE 4 : BUS DE RENFORT INSUFFISANTS

La fermeture de la ligne 4, chaque dimanche matin jusqu'à 10h, a induit des reports vers les bus. Or l'offre de la ligne 38 et, dans une moindre mesure, des lignes 28 et 68, s'est révélée nettement insuffisante pour répondre aux besoins. Le 38 est utilisé, entre autres, par des touristes clients des nombreux hôtels situés dans le quartier Porte d'Orléans - av. du Général Leclerc, qui l'empruntent jusqu'aux gares du Nord et de l'Est avec leurs bagages. Aussi les bus sont-ils complets dès Alésia. L'AUT est intervenue auprès de la RATP qui a augmenté la fréquence de ces bus.

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