

2018 : perspectives peu réjouissantes...

Disons-le franchement, cette année 2018 risque de ne pas rester dans les mémoires comme une année faste pour les transports franciliens. En matière de nouvelle infrastructure, seul le prolongement du tramway T3b à la porte d'Asnières doit être inauguré en novembre prochain. On note aussi la mise en place de portions de voies bus sur les autoroutes A3 et A12. On apprend cependant le retard de nombreux chantiers, comme le prolongement de la ligne 14 à Saint-Ouen (ouverture repoussée à l'été 2020). A plus long terme, les nouvelles concernant le Grand Paris Express ne sont pas bonnes, même si le chantier de la ligne 15 sud est bien lancé avec l'arrivée du premier tunnelier à Champigny. Le dernier rapport de la Cour des comptes pointe des surcoûts très importants, des calendriers peu réalistes et un pilotage déficient...

Pour le matériel roulant, aucune rame neuve ne sera mise en service en 2018 sur le métro, qui en aurait pourtant bien besoin sur certaines lignes. Sur le réseau Transilien, la ligne R va recevoir 26 rames Regio2N, les premières ayant commencé à circuler depuis décembre entre Montereau et Melun par la rive droite. Les livraisons de rames Francilien vont se poursuivre sur la ligne L, branche Versailles puis Saint-Nom. Sur le RER B, à défaut de trains neufs dont l'arrivée n'est pas prévue avant 2025 malgré nos protestations, les deux premières rames MI84 rénovées devraient être livrées en fin d'année. En attendant, il faut intensifier la maintenance du matériel. Les nombreux trains en panne, notamment sur les RER B, RER E et la ligne P, ne doivent pas perdurer.

Sur le réseau existant, en particulier SNCF, les travaux vont se multiplier au point que le directeur de Transilien annonce « 8 années très difficiles » ! Il y aura davantage d'interruptions de service en soirée, le week-end ou l'été. Il est de la responsabilité de la SNCF de maîtriser les impacts de ses travaux et de gérer les services de bus de remplacement. De plus, si les travaux prioritaires ont été bien choisis, ils doivent avoir des effets bénéfiques visibles bien avant 2025. Parmi les chantiers lancés cette année, citons la rénovation des caténaires du RER B nord et ceux du RER C entre Brétigny et Austerlitz. En fin d'année sera mise en service la 4^e voie de Cergy-le-Haut pour un effet bénéfique sur le fonctionnement du RER A et de la ligne L.

Autre espoir d'amélioration tangible cette année, la montée en puissance du « Grand Paris des bus » en banlieue (pas encore à Paris !) qui devrait se traduire par des renforts d'offre significatifs.

Mais le récent épisode neigeux a aussi montré combien le réseau de transport francilien reste fragile : bus paralysés, tramways en difficulté (surtout ceux sur pneus) et trains en service réduit avec des temps de parcours aléatoires. Au final, la « révolution des transports » vantée par Valérie Pécresse n'est sans doute pas pour cette année... que nous souhaitons malgré tout heureuse à tous !

Marc Pélissier



Bus électrique BlueBus (Wikipedia)

[DOSSIER] Quelle place demain pour les bus parisiens ? (p.2)

Catastrophe : 15 cm d'une poudre blanche en Ile-de-France !

Mardi 6 février, la neige a commencé à recouvrir l'Ile-de-France, et ce fut le début de la galère. La sortie anticipée des élèves au début de l'après-midi, puis celle des entreprises à partir de 15h, a entraîné la pagaille sur les routes, puis dans les transports. Les bus resteront perturbés jusqu'au samedi 10. À la SNCF, l'accès aux gares était parfois très difficile ; les caténaires gelées provoquaient des ralentissements des trains, les trains eux-mêmes manquaient de conducteurs, des arbres ou des branches d'arbres empêchaient toute circulation sur les voies. Tous les Transiliens ont été plus ou moins affectés, en particulier les lignes P (réseau est), L et J (Saint-Lazare), le RER C étant toujours coupé dans Paris à cause des crues. À la RATP, le métro a fonctionné presque normalement, les RER A et B ayant subi quelques perturbations. Le réseau bus a été paralysé, y compris à Paris ; quant aux tramways, le T6 sur pneus en particulier a fait les beaux jours des médias, mais pas ceux de ses usagers... Aéroport de Paris a su déneiger ses pistes, pourquoi la SNCF, la RATP et la voirie ont-ils été aussi peu performantes ? Les piétons non plus n'étaient pas à la fête : les trottoirs auraient dû être dégagés devant chaque immeuble ou maison individuelle ; cette obligation s'est perdue au fil des ans, les Franciliens ne voyant pas de neige chaque année comme leurs aînés.

Peut-on invoquer une information prévisionnelle déficiente ? Absolument pas. Cet épisode neigeux avait été largement anticipé par les mé-

téorologues et les pouvoirs publics. On savait quand et où la neige devait tomber, et combien de centimètres de poudreuse devaient recouvrir les départements franciliens. Alors pourquoi cette impréparation ? 15 centimètres de neige, ça se gère. De nombreux Franciliens ont connu une époque où il neigeait tous les hivers, et une telle épaisseur n'empêchait pas les bus de circuler et les habitants d'aller travailler. Cet épisode en 2018 engendrera-t-il un retour d'expérience ? Le changement climatique ne signifiera pas pour autant qu'il n'y aura plus d'hiver !

En tant qu'usagers des transports, on peut formuler quelques pistes de réflexion de bon sens :

- comprendre pourquoi le tramway de Clermont-Ferrand, un Translohr lui aussi, circule normalement l'hiver ;
- s'inspirer d'ADP pour dégager les routes et permettre aux bus de rouler ;
- réchauffer les aiguillages au chalumeau ;
- mieux entretenir le matériel et prévoir du personnel en nombre suffisant ;
- élaguer les arbres près des voies ; ce point avait déjà été relevé lors de l'audit sur l'état du réseau Ile-de-France il y a plus de dix ans... ;
- interdire à temps l'accès des voitures à certains grands axes comme la N118, et équiper les bus de pneus neige pour l'hiver.

L'épisode neigeux aurait dû valoriser les transports en commun. Dommage que l'occasion ait été en partie ratée !

Simone Bigorgne

L'AUT a participé activement aux réflexions sur la restructuration du réseau de bus parisiens à mettre en place d'ici 2019, notamment par un cahier d'acteur, par des interventions dans les quatre ateliers où le public était convié à s'exprimer, et par la diffusion en 2017 d'une brochure « Le Grand Pari(s) des bus » (téléchargeable à partir du site de l'AUT). Elle a eu des échanges réguliers avec M. Christophe Najdovski, maire adjoint chargé des transports, des déplacements, de la voirie et de l'espace public ; elle a écrit récemment à Madame la maire de Paris pour lui exprimer ses fortes attentes en matière de respect des couloirs réservés et d'aménagements en faveur des bus. Voici un résumé des points de vue qu'elle a développés.

Consciente du rôle irremplaçable que joue ce mode, l'autorité organisatrice régionale, Île-de-France Mobilités, a résolu de donner un sang neuf aux réseaux de bus de banlieue et de Paris. Le Plan de restructuration du réseau de bus parisiens s'est donné notamment pour objectifs de mieux tenir compte du report de la demande du centre vers la périphérie, de réduire les points durs de voirie et de circulation, de créer de nouvelles liaisons entre les quartiers et d'améliorer le lien Paris – communes périphériques. Cela se traduit par un tracé modifié pour les trois quarts des lignes à deux chiffres, et par la création de cinq nouvelles lignes.

L'échéance de septembre 2018 annoncée initialement ne pourra être tenue : on parle maintenant de la fin du premier trimestre 2019. Le jeu est compliqué entre les trois acteurs que sont Île-de-France Mobilités, la Ville de Paris et la RATP. Et il n'est pas sûr que les 10 M€ d'aménagements annoncés pour 2018 puissent être réalisés. L'exigence d'une flotte composée d'ici 2025 de 100 % de « bus propres » (2/3 électriques, 1/3 gaz) n'arrange rien : il faut adapter les centres bus en conséquence, et il va falloir en construire deux supplémentaires...



DEMAIN, UN RÉSEAU PERFORMANT ET FIABLE ?

L'insuffisance et le non-respect des voies réservées font que le réseau de bus d'aujourd'hui est lent et irrégulier, avec une vitesse commerciale inférieure à 10 km/h en moyenne. La RATP a ainsi identifié 160 « points noirs » sur lesquels il conviendrait d'agir.

Pour s'en tenir aux trois bus les plus fréquentés, la brochure citée en introduction notait :

- pour le bus 62, l'énormité des couloirs souvent enjambés par les voitures, leur occupation fréquente par des véhicules non autorisés, les points noirs criants que constituent la rue de la Convention les jours de marché et la traversée de la place Hélène-et-Victor-Basch ;

- pour le bus 26, les gros problèmes rencontrés aux abords de Saint-Lazare, au carrefour La Fayette - Magenta, à la traversée de Stalingrad –

Jaurès, au passage à la gare du Nord et surtout sur le trajet à l'est empruntant l'avenue Simon Bolivar et la rue des Pyrénées, trajet doté de couloirs étroits eux aussi régulièrement squattés ;

- pour le bus 60, une progression pénible entre Porte de Montmartre et Ordener-Marx Dormoy : le mini-couloir ridicule – plus étroit que le bus – de la rue Ordener, est une cause de ralentissements permanents des quatre bus qui l'empruntent.

Sur les trois lignes citées, mais aussi sur beaucoup d'autres, les retards s'accumulent tout le long du trajet et des trains de bus qui se rattrapent se forment en conséquence.

Nous avons formulé auprès de la Ville de Paris la crainte que le nouveau réseau issu de la restructuration n'attire pas beaucoup d'automobilistes « convertis » si on se contente de petits rapiécages par-ci par-là, qui ne changeront pas fondamentalement la situation. Une fluidité de la circulation des bus tout au long de leur parcours implique une séparation de la circulation générale sur une grande partie du trajet, une priorité aux carrefours et une « sacralisation » des couloirs réservés. Parmi les Agents de Surveillance de Paris (ASP) qui sont passés depuis le 1^{er} janvier 2018 de l'autorité de la préfecture de Police à celle de la mairie de Paris, environ 1 200 auraient comme mission, une fois formés pour cela, de faire respecter les règles d'usage de la voirie : nous avons à plusieurs reprises exprimé les fortes attentes que nous avons sur ce sujet.

UN RÉSEAU LISIBLE ?

Une des grandes tares du réseau de bus parisien est son manque de lisibilité, dû à la fréquente dissociation des trajets aller et retour, les bus étant soumis aux sens uniques généralisés à une époque où le souci dominant était de faire aller plus vite les voitures - et non pas de favoriser les modes les mieux adaptés à la ville que sont la marche, le vélo et les transports collectifs. Il en résulte que dès qu'ils quittent leur quartier, les Parisiens ne savent pas quel bus prendre et où. Et ne parlons pas des utilisateurs de passage.

Le nouveau réseau apportera-t-il une amélioration ? Hélas non, c'est même tout le contraire ! En voici trois exemples parmi d'autres :

- Pour « désengorger » le tronc commun de la rue Lafayette (5 lignes de bus), on fera parcourir au bus 32 une boucle avec une forte dissociation des trajets aller et retour. On fera de même avec le bus 39 pour « désengorger » le tronc commun de la rue du Faubourg Saint-Martin entre gare de l'Est et le boulevard Magenta. Ces deux problèmes auraient pu être résolus en empruntant dans les deux sens les grands boulevards puis le boulevard de Strasbourg, sur un large site protégé bus + vélos. Cela réduirait le nombre de files affectées à la

circulation générale, mais est-il indispensable d'y maintenir un flot de voitures sur 4 à 5 voies ?

- La réassociation des trajets aller-retour était envisagée sur le boulevard Saint-Germain pour les lignes 63 et 86 : le refus de trois maires de supprimer une file de circulation automobile a fait capoter l'idée.

- Comble d'absurdité : les lignes 20, 21, 29, 39, 94 desservent une gare dans un sens mais pas dans l'autre !

La solution ne peut être trouvée qu'à plus long terme, dans une deuxième phase, par une révision complète du plan de circulation qui aboutirait à réassocier les trajets aller et retour sur les grands axes, quitte à limiter la circulation générale à une seule voie dans chaque sens.

LA VILLE Y MET-ELLE LES MOYENS ?

Les élus parisiens se montrent apparemment beaucoup plus intéressés à améliorer le sort des piétons et des cyclistes qu'à rendre plus attractifs les transports collectifs. Le Plan vélo avec sa réalisation phare qu'est le Réseau Express Vélo (REV), et le Plan piétons avec notamment la réhabilitation de 7 places, ont fait l'objet de fortes communications, de nombreuses réunions publiques et surtout de démarrages de travaux ; pour les bus, les choses avancent beaucoup moins vite. Certes, nous approuvons l'idée de faire entrer dans le paysage urbain un réseau cyclable de grande capacité, de nature à susciter une utilisation massive du vélo, à attirer de nombreux automobilistes convertis et à soulager les transports collectifs. Mais nous aurions aimé que les bus ne soient pas traités à part, sur « la place qui reste » après qu'on a fait passer le REV. Deux exemples : ce dernier étant prioritaire, il n'y a plus de place rue de Rivoli pour faire passer les bus dans les deux sens ; boulevard Voltaire, les cyclistes ont droit à un magnifique aménagement, les bus devront continuer à circuler avec les voitures.

Dans sa communication de décembre 2017 relative au budget primitif 2018, Madame la maire de Paris annonce « 3 millions d'euros alloués au développement des bus ». Cela nous semble totalement insuffisant, même en y ajoutant les 7 M€ de subvention attendus d'Île-de-France Mobilités. C'est près de 9 fois moins que ce que la Ville prévoit de financer pour le vélo (26,1 M€) et 12 fois moins que ce qu'elle prévoit au titre des circulations douces en général (37,4 M€). En tant qu'acteurs essentiels dans la construction d'alternatives à la voiture et moyen de transport privilégié par les personnes à mobilité réduite, compte tenu de l'accessibilité très insuffisante du réseau de métro, les bus mériteraient de se voir consacrer (au moins) le même effort que celui (justement) consenti à l'incitation à la marche et au vélo.



Bus 83 (M. Debrincat)

UN RÉSEAU DE PREMIER NIVEAU ?

La Ville de Paris a amorcé ce qu'on pourrait appeler un « Réseau Express Bus », avec un « Bus à Haut Niveau de Service » se substituant au bus 72 sur les quais rive droite et une « Rodecad des gares » qui relierait dans un premier temps les gares Montparnasse, d'Austerlitz, de Lyon, de l'Est et du Nord en fusionnant les bus 91 et 65. Pour le premier, l'AUT a proposé sans succès un autre tracé dans le centre, par la rue de Rivoli au lieu des quais ; pour le second, elle a préconisé une desserte de la gare de Bercy et le maintien de deux lignes. Ce découpage de la ligne ne ferait qu'anticiper celui qui interviendra nécessairement lorsque la boucle sera bouclée (liaison Gare du Nord – Gare Saint-Lazare – Gare Montparnasse).

Quelques lignes ne pourraient-elles pas constituer un « Réseau Express Bus », avec une vitesse de l'ordre de 15 km/h et des aménagements en conséquence ? Citons, outre le 72 et la « rocade des gares », quelques grandes « traversantes » de porte à porte comme les lignes 20, 21, 38, 56, 92, 95, les grandes liaisons en rocade que sont le 26, le 31, le 60 et le 62, enfin une dizaine d'autres liaisons importantes desservant des gares parisiennes ou des pôles de banlieue.

DONNER ENVIE DE PRENDRE LE BUS

Ce n'est pas tout d'avoir des bus qui desservent bien tous les quartiers, qui ont une bonne fréquence, qui ne se traînent pas et que l'on sait où trouver. Le réseau doit être accueillant. Cela implique des abris voyageurs dont l'implantation est optimisée en fonction des correspondances, qui ne sont pas disséminés alentour des gares et autres pôles et qui offrent un confort et une information bien meilleurs qu'aujourd'hui (protection contre les intempéries, places assises, plan du réseau, annonces sonores). L'étude que nous avons citée en introduction montre qu'il reste beaucoup à faire sur tous ces aspects. Ainsi, de trop nombreux arrêts sont marqués par un simple potelet et les places assises dans les abribus sont en nombre insuffisant. Le record est atteint par la rue Auber : on y trouve dans un sens un arrêt avec deux places assises pour cinq lignes de bus, dans l'autre sens un arrêt avec deux places assises pour neuf lignes de bus !

Il n'y a pas si longtemps, une publicité un peu honteuse d'un de nos « transporteurs chéris » était : RATP, ma deuxième voiture ! Demain, ce devrait être pour une majorité de convertis : BUS, ma voiture !

Jean Macheras

L'AUT en action



CONCERTATION SUR LE PROJET DE RODECADE DES GARES : CONTRIBUTION DE L'AUT

Ce projet consiste à fusionner le tronçon Gare du Nord – Austerlitz de la ligne 65 avec la ligne 91, desservant ainsi 5 des 6 grandes gares parisiennes. Mais le 91 traverse des secteurs très encombrés et son fonctionnement est irrégulier, surtout aux heures de pointe. Est-ce donc bien raisonnable d'augmenter sa longueur de près des deux tiers ? Quels que soient les aménagements prévus, on ne pourra éviter de fréquents ralentissements au voisinage des gares, à certains carrefours et à des arrêts de forte affluence de voyageurs (notamment boulevard de Port-Royal). Et ce même si le bus commandait les feux aux carrefours, ce qui nous paraît indispensable. C'est pourquoi l'AUT estime qu'il serait sage de maintenir deux services distincts, en correspondance quai à quai à la gare de Lyon, où les arrêts devraient en outre offrir un accès plus aisé à la gare que les arrêts actuels. Pour garder une numérotation homogène, la ligne Montparnasse - Gare de Lyon pourrait porter le numéro 91a et la ligne Gare de Lyon - Gare du Nord le numéro 91b. De toute manière, il faudra bien scinder en plusieurs services quand on joindra les six gares par une rocade complète.

En outre, puisqu'il s'agit de relier les gares, celle de Bercy ne peut pas rester à l'écart, d'autant moins qu'il y a aussi désormais la gare des autocars à desservir. Nous souhaitons donc que le 91a ait son terminus à Bercy, et le 91b à Austerlitz (éventuellement Bercy).

LETTRÉ À LA MAIRE DE PARIS

Dans une lettre envoyée le 11 janvier, l'AUT attire l'attention de Mme Hidalgo sur l'importance que les transports collectifs de surface présentent pour l'amélioration de la qualité de vie et des déplacements. Il convient notamment de dissuader l'utilisation illicite des trottoirs et des pistes cyclables, ainsi que le stationnement aux abords des arrêts de bus. Un autre point nous paraît essentiel : la restructuration du réseau de bus, qui devrait prendre effet dans un an, n'aura guère d'impact sur les modes de déplacement s'il n'y a pas, du fait d'une répression insuffisante des infractions aux règles d'usage de la voirie, d'amélioration de la vitesse moyenne et de la régularité des bus. Ne serait-il pas logique qu'une part significative des recettes découlant de la municipalisation du contrôle du stationnement sur voirie soit affectée à cet acteur irremplaçable de mobilité durable que sont les bus ?

LETTRÉ À LA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION

C'est en sa qualité de présidente d'Ile-de-France Mobilités que nous nous sommes adressés à Mme Valérie Pécresse. Nous attirons son attention sur l'existence de deux courtes lignes peu fréquentées sur le réseau de métro parisien : la 3bis

(1,4 km et 4 stations) et la 7bis (3 km et 8 stations). Or le renouvellement du matériel roulant de ces deux lignes par des rames identiques, prévu pour 2024, offre l'opportunité de les fusionner. Cette fusion présenterait les avantages suivants :

- meilleure desserte de l'hôpital Robert Debré, plus grand hôpital pédiatrique d'Europe : seul le tramway T3b a un arrêt proche, les stations de métro Pré-Saint-Gervais et surtout Porte des Lilas étant plus éloignées. Or les voies existent entre ces deux stations, et la station Haxo, jamais ouverte, est proche de l'hôpital (il ne manque que l'accès à la voirie). Ce serait donc un investissement modeste.

- renforcer la desserte du nord-est parisien pour répondre à l'augmentation des déplacements et à la densification du secteur. Toutes les études montrent que la suppression d'une correspondance permet d'attirer de nouveaux usagers.

- anticiper l'augmentation du trafic de la ligne 11 suite à son prolongement à Rosny – Bois-Perrier en offrant une possibilité supplémentaire de diffusion de ses voyageurs vers les 19^e et 10^e arrondissements.

Il serait en outre utile d'étudier comment améliorer la connexion au tripôle multimodal des gares de l'Est, du Nord et de Magenta (RER B, D et E, Francilien lignes H et K, métro lignes 4, 5 et 7, bus).

L'AUT souhaiterait donc que soit engagée une étude de faisabilité sur ce sujet.

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LA CRÉATION DE VOIES DE GARAGE POUR LE RER B EN GARE DE SAINT-RÉMY-LÈS-CHEVREUSE

Dans le cadre de cette enquête, l'AUT a formulé un avis globalement favorable à la réalisation de ces voies de garage pour 5 trains longs. Ce projet, qui ne génère pas d'expropriations ni de nuisances excessives, n'aura à lui seul qu'un effet limité sur la régularité de la ligne B, mais le besoin de création de voies de garages supplémentaires est réel : le projet de voies de retournement en arrière-gare à Saint-Rémy ne se justifiait pas et le projet de création d'une voie 12 à Saint-Rémy posait des problèmes d'insertion. La plupart des rames à garer ont pour origine commerciale Orsay-Ville, où il n'est pas possible de les garer, et leur garage à Massy générerait des circulations à contre-sens sur 700 m qui fragiliseraient l'exploitation. L'AUT Ile-de-France approuve également la création d'un accès supplémentaire rue de Limours et d'un poste de redressement près de la gare de Courcelle, et demande que soient préservés les terrains permettant de réaliser ultérieurement, si nécessaire, des voies de garage sur les sites de Massy et Arcueil. L'AUT invite en outre les opérateurs et les financeurs à accélérer les autres investissements, notamment ceux liés au renouvellement du matériel roulant.

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 > Les témoins RATP", formulaire d'inscription en bas de la page.

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



RÉCLAMATION POUR UN SERVICE PAYÉ ET NON RENDU

Je suis abonné au passe Navigo, usager de la ligne B du RER et je fais le trajet de la gare d'Aulnay-sous-Bois à Châtelet – les Halles tous les jours de la semaine. Nous devons être indemnisés pour tous les désagréments subis au cours du dernier trimestre 2017. Un problème électrique en gare de Drancy a occasionné de gros retards pendant plusieurs jours et je ne cite pas tous les autres soucis. Or, je suis surpris de voir que ma demande d'indemnisation a été refusée sans explication. Pouvez-vous m'en dire davantage ?

Pascal F.

LA SÉCURITÉ : INDISPENSABLE DANS LES TRANSPORTS

Je sollicite votre aide et vos conseils car la ligne 12 que j'emprunte quotidiennement connaît un problème de sécurité récurrent. Depuis quatre ans, des dealers de crack utilisent les quais de cette ligne et les couloirs des stations Saint-Lazare et Madeleine qui y mènent pour vendre de la drogue. C'est également le cas de ma station, Trinité - d'Estienne-d'Orves, qui depuis sa réouverture fin 2017 est devenu un point de vente et de consommation de crack. Les drogués sollicitent de manière souvent agressive les usagers et leur présence fait régner un climat d'insécurité important. Les couloirs de Saint-Lazare sont devenus franchement dangereux. (...) J'ai déjà adressé plusieurs courriers à la RATP via leur formulaire de contact et en laissant une plainte dans leur cahier de réclamations, mais leur réponse type est toujours la même et n'apporte rien.

Sybilie P.

POUR UN SERVICE BUS RÉGULIER ET PRÉVISIBLE

Je suis usager régulier de la ligne de bus 113, entre Neuilly-Plaisance et Chelles. J'ai constaté depuis l'été une dégradation du service. Notamment, le temps d'attente s'est allongé avec la pratique de l'arrivée de deux bus simultanément. Le temps de parcours est allongé, de parfois 15 minutes, et souvent l'un des deux bus abandonne sa mission le soir. Quoiqu'il en soit, les 4 à 6 minutes d'attente théorique affichées ne sont pas respectées. Cette pratique est uniquement due à une mauvaise régulation, ce qui dégrade les conditions de transport avec d'un côté des bus bondés et de l'autre des bus vides. (Ce courrier inclut une liste détaillée d'exemples du problème sur plusieurs mois).

Camille N.

ÊTRE ACTIF AIDE À GARDER LA FORME

Je viens d'apprendre que Mme Anne Hidalgo a accordé aux seniors parisiens un passe Navigo gratuit sous certaines conditions de ressources. D'autre part, le département du Val-de-Marne a octroyé un passe Navigo de 38 euros mensuels aux seniors impossibles ou non. Dans votre programme électoral, vous avez promis d'apporter la révolution dans les transports en Ile-de-France. D'autre part, vous évoquez une droite sociale, que les mots doivent se traduire par des actes et que vous refusez la sélection par l'argent. (...) Un passe Navigo (à tarif réduit) est efficace pour les seniors car ils peuvent plus facilement rompre leur isolement. Une telle mesure apporterait les effets positifs suivants : ils n'utiliseraient plus leur voiture et ils pourraient profiter plus souvent de leur temps libre pour se consacrer à des activités culturelles dans la capitale.

Edmond P.

(copie d'une lettre adressée à Mme Pécresse)

Ça roule



20 NOUVELLES RAMES POUR LA LIGNE 11

Ile-de-France Mobilités a décidé de passer une première commande de 20 nouvelles rames qui commenceront à remplacer les rames actuelles à partir de 2022. Une seconde commande de 19 rames supplémentaires sera nécessaire à l'exploitation de la ligne lorsqu'elle sera prolongée jusqu'à Rosny Bois-Perrier. Les rames MP14 qui ont été choisies sont les mêmes que celles qui circuleront, en version automatique, sur les lignes 4 et 14. Ce matériel met en œuvre des progrès importants : information des voyageurs améliorée avec des écrans et des plans de lignes dynamiques ; consommation énergétique réduite de 20 % ; bruit ; utilisation de matériaux recyclables ; meilleur confort.

VALIDATION DU TRACÉ DÉFINITIF DU PROLONGEMENT DU T3 À LA PORTE DAUPHINE

Le prolongement au-delà de la porte d'Asnières, qui devrait être mis en service à l'horizon 2023, sera long de 3,2 km et comprendra 7 stations. Il sera en correspondance avec les lignes 1, 2 et 3 du métro et les lignes C et E du RER, cette dernière à sa nouvelle gare de la Porte Maillot, sur son prolongement vers La Défense et Nanterre. Le trajet entre la Porte d'Asnières et la Porte Dauphine prendra 12 minutes. 18 nouvelles rames seront commandées pour assurer le service. La fréquence sera de 4 minutes en heure de pointe. 59 000 voyageurs prévus par jour en semaine.

UNE SOLUTION POUR LE PASSAGE DU TRAM À NOISY-LE-SEC

Après des années de blocage, un accord a été trouvé avec la Mairie de Noisy : le Tram 1 circulera dans les deux sens en centre ville, par la rue Jean Jaurès. Celle-ci sera piétonnisée, mais restera accessible aux véhicules des riverains. Ce prolongement s'accompagnera de la mise en service de tramways neufs, plus confortables et plus silencieux, ainsi que d'une opération de requalification urbaine proposant une circulation apaisée, plus respectueuse de l'environnement.

MISE EN ACCESSIBILITÉ DE 155 GARES

La Région va investir plus de 230 M€ d'ici à 2021 pour rendre de nouvelles gares accessibles aux personnes à mobilité réduite. Et tous les usagers y gagneront, car les gares rénovées seront en outre plus lisibles, mieux éclairées et plus faciles d'usage.

ARRÊTS À LA DEMANDE LA NUIT

Le principe est de permettre aux personnes de descendre du bus entre deux arrêts, simplement en le demandant au chauffeur. En particulier, les femmes qui craignent de se promener le soir devraient ainsi avoir de moins longs trajets à faire pour rentrer chez elles. Le système, testé à Bordeaux et Nantes, a donné de bons résultats dans les deux villes. Des tests seront lancés début 2018 sur deux réseaux de bus de banlieue, en Seine-et-Marne (Melun) et en Seine-Saint-Denis (réseau TRA).

Ça cale



RUPTURES D'INTERCONNEXION À NANTERRE

Depuis la mise en place des nouveaux horaires, il est arrivé à diverses reprises, à la suite d'incidents sur la ligne A, qu'il n'y ait pas de conducteur présent à Nanterre Préfecture pour prendre la relève de son collègue de l'autre exploitant. En direction de Cergy/Poissy, il arrive dans ce cas que le conducteur RATP débarque ses voyageurs dès La Défense, ce qui aggrave la surcharge de la mission suivante. Voilà où mène le renoncement, que les usagers espèrent provisoire, à la suppression du changement de conducteur...

MANTES-LA-VILLE : NOUVELLE GARE CONSTRUITE AU MAUVAIS ENDROIT !

La gare du RER E qui doit desservir le quartier neuf de Mantes-Université, et dont la construction, sur un terrain appartenant à la SNCF, est quasiment terminée, se trouve au mauvais endroit : un deuxième bâtiment devra être érigé pour accueillir les voyageurs, à quelques dizaines de mètres de là, au pied d'une nouvelle passerelle. Il y a manifestement eu un manque grave de coordination entre les responsables d'Eole et l'établissement public d'aménagement du quartier. Mais il semble aussi que le projet urbanistique ait évolué et la SNCF n'en a peut-être pas été correctement avertie... Le service presse du projet Eole assure que le bâtiment actuel accueillera bien des voyageurs, mais cette affirmation est mise en doute par tous les acteurs du dossier...

NOUVEAUX HORAIRES DE LA LIGNE R

Les horaires du service 2018 apportent un lot de modifications importantes, sans concertation comme d'habitude. Malgré la mise en service du Régio 2N sur la ligne Montereau - Melun par la rive droite, le temps de trajet est augmenté d'une minute. Or actuellement les trains attendent déjà dans les gares pour partir à l'heure. Ces temps d'attente inutiles agacent les voyageurs. La SNCF invoque le passage à 40 secondes d'attente par gare alors qu'en Suisse la durée minimale est de 15 secondes sur les petites lignes !

Pendant la pointe, les correspondances à Melun ne se feront plus avec les trains de Montargis, mais avec ceux de Montereau. Certaines correspondances passent de 6 à 14 minutes. C'est un allongement du temps de transport et les attentes en plein vent sous la pluie sur un quai bondé n'ont rien d'agréable.

Le cadencement à l'heure de pointe sur la ligne R au départ de Paris ne respecte pas un départ au quart d'heure et est loin d'être régulier : l'écart entre deux trains varie de 6 à 21 minutes avec pour conséquence un taux de remplissage supérieur pour certains trains ayant attendu 21 minutes. Toutes ces modifications ne contribuent pas à rendre la desserte de la rive droite attractive.

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 Pellissier
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 de demi-vérité

Après plusieurs mois de rumeurs, le Premier ministre et la ministre chargée des Transports ont fait connaître le 22 février les arbitrages de l'Etat sur le Grand Paris Express. Nous réclamions de longue date de la transparence sur les difficultés de ce projet colossal, au lieu du discours lénifiant de la SGP qui répétait : « tout va bien ». Le gouvernement reconnaît un dérapage du calendrier et des surcoûts très importants (environ 10 Md€) mais il confirme l'ensemble du projet et retient des priorités contestables.

La priorité est donnée aux dessertes considérées comme nécessaires aux Jeux Olympiques de 2024, notamment une grande partie de la ligne 16, alors qu'elle ne sera probablement pas prête pour les JO. Les tronçons est et ouest de la ligne 15 sont repoussés à 2030. Pourtant cette rocade est la clé de voûte du projet, notamment pour décharger le réseau existant.

Pour éviter un endettement incontrôlable de la SGP, Edouard Philippe a demandé au député Gilles Carrez de trouver des financements complémentaires. Il faut aussi trouver des crédits pour les autres projets et l'amélioration du réseau existant, tout aussi importants. De plus, la question des gares d'interconnexion, comme Bry-Villiers-Champigny (correspondance ligne 15 sud / RER E / ligne P) a été évoquée mais n'est toujours pas budgétée.

Enfin le gouvernement a demandé au nouveau patron de la SGP de faire 10 % d'économies, soit environ 3,5 Md€. Certaines économies sont légitimement possibles par un renforcement de la maîtrise d'ouvrage, mais nous sommes inquiets des conséquences possibles. Les gains demandés peuvent difficilement être trouvés par un saupoudrage de petites économies sur l'ensemble du projet. Ces petites modifications se traduiront par une remise en cause de nombreuses fonctionnalités et une dégradation regrettable du service offert aux usagers, notamment la qualité des correspondances.

Il serait préférable de cibler un petit nombre de remises en cause importantes. Par exemple, si la ligne 18 devait finalement se réaliser entre Orly et Orsay/Gif, le choix de la réutilisation d'Orlyval permettrait des économies substantielles. Pour la ligne 15 ouest, les grandes difficultés d'accès au secteur de la Grande Arche de La Défense laissent présager des coûts de construction particulièrement élevés. Il ne nous semble donc pas souhaitable d'ajouter encore plus de voyageurs à ce pôle d'échange déjà lourdement chargé. On pourrait envisager que la ligne 15 Ouest se limite à desservir Nanterre-Préfecture, où elle contribuerait à créer un second pôle d'échange avec les RER A et E.

Espérons, que Thierry Dallard, nouveau patron de la SGP en remplacement de Philippe Yvin, pourra faire les bons choix avec sa tutelle pour qu'on ne regrette pas, dans 10 ou 15 ans, de gros défauts de conception dans les nouvelles lignes.

Marc Pélissier



Gare de Gennevilliers (Wikipedia)

[DOSSIER] L'information voyageurs : une priorité de longue date (p.2)

Assemblée générale 2018 de l'AUT

Elle s'est tenue le 23 mars à la Maison des Mines (Paris 5e). Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le président Marc Pélissier passe la parole à Bruno Gazeau, président de la FNAUT, qui évoque les débats au sein des Assises de la mobilité et rappelle que la FNAUT respecte le droit de grève, mais demande que soit aussi respecté le droit des voyageurs à la mobilité. La FNAUT ne soutient pas le mouvement de grève et ne prend pas position sur le statut, car cela ne relève pas de son objet social.

Ensuite vient l'exposé de notre invité Philippe Martin, directeur général adjoint de la RATP en charge des opérations de transports et de maintenance associée. Il évoque le contrat qui lie la RATP à Ile-de-France Mobilités et les enquêtes auprès de la clientèle, qui donnent un taux de satisfaction de 81 %. Il détaille les mises en service de matériels neufs, dont les bus électriques, les prolongements de lignes, les actions de modernisation et d'automatisation puis répond aux questions de l'assistance.

Après le déjeuner, le président présente le rapport moral. Il y évoque les événements marquants des 12 derniers mois : la multiplication des chantiers et leurs impacts, d'autant plus importants que les travaux prennent souvent du retard, la mise en service d'une première section Epinay - Le Bourget du T11 (mais les prolongements à l'est et à l'ouest semblent aujourd'hui bien oubliés...), les arbitrages du gouvernement sur le Grand Paris Express, qui ne sont qu'une opération de demi-vérité, la rénovation de gares RER qui traîne...

L'AUT est représentée au Comité des Partenaires d'Ile-de-France Mobilités par Bernard

Gobitz, au CA de la RATP par Michel Babut, dans les réunions d'associations de consommateurs par Simone Bigorgne et au Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) par Jean-Loïc Meudic.

L'association emploie deux permanents et une troisième personne qui travaille un jour par semaine pour la communication.

S'agissant des témoins de ligne, la nouvelle convention avec la RATP et Ile-de-France Mobilités a été signée pour une durée de 3 ans. Deux opérations de tractage à Pont de Sèvres et à Pont de Neuilly ont permis de recruter de nouveaux témoins.

Les sollicitations par les médias sont en augmentation, en particulier BFM Paris, Le Parisien et France Bleu, par exemple sur la neige ou sur l'éventuelle gratuité.

Le voyage de 2017 a permis à 17 personnes de se rendre à Brest et de découvrir le téléphérique. En 2018, la destination sera Bruxelles. Les dates retenues sont du 21 au 23 septembre.

Daniel Mouranche, trésorier, présente le rapport financier. Le budget 2018 inclut un recrutement pour remplacer un permanent et tenir notamment la comptabilité. Il y a actuellement 27 associations adhérentes, auxquelles s'ajoutent des adhérents directs. Il faudrait améliorer la communication entre ces associations et l'AUT.

Les 9 candidats au Conseil d'Administration sont élus aux 9 postes qui étaient vacants ou renouvelables : Cédric Anglio, Simone Bigorgne, Thierry Bourgogne, Alain Fabre, Lionel Favier, Abel Guggenheim, Sofiane Iqbal, Michel Quevrin et Hermann Schneider.

L'information voyageurs a été érigée comme une priorité pour 2018 par Valérie Pécresse lors des vœux d'Ile-de-France Mobilités. Il est vrai que c'est une attente forte des usagers, que ce soit en situation normale ou perturbée. Malgré les technologies disponibles et les budgets abordables que cela représente, il reste fort à faire dans ce domaine. Tour d'horizon non exhaustif.

L'INFORMATION EN AMONT DU TRAJET

Si les sites Internet et les applications SNCF, RATP et Vianavigo sont des outils appréciables pour préparer ses trajets, ils restent encore perfectibles. Outre de nombreux bugs (l'application SNCF peut donner un horaire d'arrivée de train antérieur à son heure de départ !), on constate aussi des régressions. Ainsi l'application RATP a perdu le plan détaillé des sorties de chaque station de métro, pourtant apprécié des usagers. Il semble bien que des applications concurrentes telle que Citymapper évoluent plus vite et sont de plus en plus utilisées face à l'inertie des applications officielles.

Une des carences concerne l'information en cas de déviation d'une ligne de bus pour cause de travaux ; il devrait être possible d'en être informé à l'avance via les sites Internet ou les applications telles que Vianavigo. Or ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, et notamment pour les lignes RATP. De plus, en cas d'intempéries, comme lors de l'épisode neigeux de cet hiver, il est souvent compliqué de savoir quelles lignes de bus fonctionnent ou pas.



Un autre problème concerne la recherche par numéro de ligne : à l'échelle régionale, beaucoup de lignes portent le même numéro. Le STIF a par exemple créé plusieurs lignes 100. Cela pose problème dans les outils de recherche tel que Vianavigo. Il conviendrait d'étudier la possibilité d'une renumérotation des lignes pour supprimer les doublons.

En matière de cartographie, si les plans de secteur RATP sont appréciés, il manquait le même type de plan multi-transporteurs pour le reste de la région. Le STIF a fait réaliser la plupart d'entre eux depuis 2016. Reste à ce qu'ils soient largement diffusés et affichés, mais aussi mis à jour régulièrement.

L'INFORMATION FIXE

Dans les gares ou stations de métro, l'information fixe est généralement correcte : plan de réseau, plan de quartier notamment. Mais

ça se gâte pour les bus. Aux points d'arrêt simples, il manque parfois l'affichage à jour du plan détaillé des rues et des correspondances autour de ceux-ci. Pour ceux munis d'abribus, il faut inciter à l'affichage systématique de l'information voyageurs dans un cadre plutôt que sur un poteau d'arrêt, comme c'est encore le cas dans de trop nombreuses communes. Si besoin, prévoir un 2^e cadre pour les informations municipales. On peut regretter aussi que le plan de réseau ait disparu des abribus parisiens, alors qu'il aurait fallu étendre cet affichage en banlieue.

Afin de limiter la prolifération des poteaux d'arrêt à certains endroits, qu'ils soient d'un même transporteur ou de plusieurs, il faudrait inciter à l'utilisation de poteaux tri ou quadri-faces et recommander la mutualisation des poteaux. Mais l'idée d'un poteau d'arrêt régional unifié, porté par OPTILE, ne semble pas retenu par Ile-de-France Mobilités.

Le déficit d'information sur les bus s'aggrave dans les grands pôles et de nombreuses gares routières. Quand elle existe, la signalétique directionnelle en voirie est rarement entretenue et mise à jour. Dans les gares routières, il n'existe pas toujours un affichage clair de la localisation des différentes lignes de bus. Cela ne coûterait pas grand-chose de faire une opération de remise à niveau générale. Mais il n'y a pas de réelle volonté côté IDFM, tandis que les villes gestionnaires des gares routières sont parfois peu motivées car les bus concernent des électeurs d'autres communes...

Dans les bus RATP, la réduction du nombre de plans de ligne à deux dans un bus standard est contestable car cela ne permet pas de regarder un plan quelle que soit la place choisie.

L'INFORMATION EN TEMPS RÉEL ET EN SITUATIONS PERTURBÉES

A la SNCF, le système Infogare est censé donner les horaires des trains en temps réel. Si des centaines de beaux écrans plats ont été installés, l'information diffusée est trop souvent peu satisfaisante, notamment en situation perturbée (accidents, grèves, pannes, travaux...), là où justement les usagers en ont le plus besoin. En cause, une localisation des trains trop imprécise et un cœur informatique obsolète, qui devrait enfin être remplacé cette année par le nouveau système IENA. Il doit notamment éviter une double saisie avec le système de gestion des circulations, source d'informations discordantes quand des missions sont supprimées ou modifiées. IENA devrait permettre d'afficher des destinations plus précises comme « Corbeil par Evry-Courcouronnes » ou « Corbeil par Ris-Orangis » pour le RER D. Espérons aussi que cela permettra de résoudre la situation vécue depuis des années en gare BFM sur le RER C,

où l'affichage des trains change de quai quand ils sont à l'approche, générant une bousculade sur des quais déjà étroits.

Par ailleurs, des écrans avec la liste alphabétique des gares desservies, appelés panneaux d'Information des Gares Desservies (IGD), sont déployés dans des pôles d'échange importants. Si ces écrans sont utiles pour les usagers occasionnels qui ne connaissent pas forcément les missions des trains, ils sont peu appréciés des habitués qui veulent rapidement connaître leur temps d'attente. Il faut donc conserver des écrans classiques quand il y a des IGD.

A la RATP, le système SIEL recouvre des réalités diverses suivant les modes : SIEL métro est le plus fiable, même s'il affiche parfois des petits points ou une mystérieuse indication « ++ » qui signifie que le prochain métro est bloqué quelque part. Les plans de trappe lumineux sont appréciés. Aux points d'arrêt des bus et tramways, les temps d'attente affichés sont parfois sujets à caution, certains véhicules étant « délocalisés », mais il est vrai qu'ils sont aussi tributaires des conditions de circulation. Néanmoins il est regrettable que certains arrêts de bus, parfois très utilisés, ne soient pas équipés de borne SIEL pour des problèmes de réception radio. Avec les technologies disponibles, on devrait pouvoir les résoudre.

Le maillon faible est sans doute le système utilisé sur les lignes A et B du RER qui, comme son homologue SNCF, présente souvent des affichages incohérents en situation perturbée. Sans compter les difficultés de synchronisation entre SNCF et RATP. Promis depuis des années, le vrai temps réel à la frontière de gare du Nord sur le RER B devrait être effectif cet été après le raccordement du poste d'aiguillage de la gare du Nord au poste de commande à distance de Saint-Denis. Autre bémol, depuis sa sortie, l'application mise au point par la RATP « Mon RERA » ignore la partie SNCF (branches Cergy et Poissy). On nous promet que cette incohérence sera résolue prochainement.

Depuis quelques années, le STIF a financé des écrans permettant d'afficher en gare les horaires en temps réel des bus à proximité. Pour la RATP, ce sont les écrans IMAGE, qui sont plutôt appréciés des usagers. Seul bémol, ils affichent très rarement les horaires des bus hors RATP. A Massy-Palaiseau par exemple, les horaires des lignes Cars d'Orsay et Keolis-Meyer ne sont toujours pas affichés même si la RATP dit y travailler depuis 2015... Côté SNCF, les nouveaux écrans donnant les horaires de bus doivent encore faire leurs preuves. Non seulement ils affichent des horaires alors que des temps d'attente seraient préférables, mais depuis plusieurs mois, ce sont des horaires théoriques, ce qui réduit fortement l'intérêt de ces écrans.



Infotrafic gare de Paris-Lyon (M. Debrincat)

Sur les réseaux OPTILE, les bornes d'information en temps réel n'équipent que très partiellement les points d'arrêt. Et la maintenance de ces systèmes posant souvent problème, il n'est pas rare de voir des bornes éteintes. Il faut dire que le contexte administratif n'aide pas : bien souvent, si le transporteur veut raccorder sa borne à l'électricité, il doit traiter avec le concessionnaire des abribus, qui dépendent généralement des communes, mais aussi avec le gestionnaire de l'éclairage public qui peut dépendre de l'intercommunalité...

Au-delà des écrans, les annonces sonores des conducteurs et les annonces sur les quais participent à l'information en situation perturbée. Celles-ci ne sont hélas pas toujours très audibles dans le brouhaha ambiant... Certains trouvent que les annonces automatiques sur un tas de sujets (surveiller ses bagages, interdiction de fumer, passage d'un train sans arrêt, etc.) deviennent trop nombreuses. En situation perturbée, ces annonces peuvent être agaçantes alors qu'on attend des informations sur le prochain train. Et il n'est pas rare de constater une certaine confusion, avec par exemple des annonces contradictoires. Une des situations qui agace les usagers, c'est lorsque deux trains sont à quai et qu'aucune annonce ne permet de savoir lequel partira en premier...

Depuis quelques années se sont aussi développés les comptes Twitter de lignes (SNCF, RATP) ou par réseau (OPTILE). Cela peut être un complément utile aux autres moyens d'information (pour peu que le réseau 3G soit disponible dans les tunnels). C'est un moyen qui permet par exemple de communiquer sur de petites perturbations, comme un train supprimé. Mais trop souvent Twitter est alimenté, comme le site Internet ou l'application, avec des textes trop vagues du type « trafic perturbé suite à un incident technique ». Sur les réseaux de bus, c'est un bon moyen de faire connaître des perturbations locales liées à un blocage de la circulation. On a pu en constater l'utilité lors de l'épisode neigeux de février, notamment sur les réseaux Keolis Vélizy, Paladin, Hourtoule, Albatrans et Cars d'Orsay. Hélas, aucune info de ce type n'est disponible pour la RATP et ses 4500 bus.

Il reste donc beaucoup à faire pour que l'on puisse dire à la fin de cette année que l'information voyageurs a vraiment progressé dans les transports franciliens.

Marc Pélissier

SURCHARGE DU T5

L'AUT Plaine Commune a écrit à Mme Pécresse, présidente de la région, pour attirer son attention sur la surcharge persistante de cette ligne de tramway. Les 4 nouvelles rames dont le STIF a voté l'achat en 2016 n'ont toujours pas été réceptionnées par la RATP et la construction de l'extension du centre de remisage pour les accueillir a elle aussi pris du retard. La RATP a en outre renoncé à créer un quai de descente pour éviter les conflits entrants/sortants au terminus « Marché de Saint-Denis », quai qui aurait été bien utile pour augmenter la fréquence et améliorer la régularité de la desserte. Or une forte hausse de la population est attendue dans les prochaines années sur le tracé du T5...

La meilleure solution aurait été d'allonger les rames de 3 à 4 éléments, la longueur des quais ayant été prévue à cette fin, mais n'a pas été retenue, en partie comme conséquence du choix d'un matériel qualifié « d'innovant », et elle aurait nécessité de « sortir » des rames de l'exploitation, provoquant, pendant une durée indéterminée, une diminution de l'offre. Translohr n'ayant procédé à aucun allongement de rame sur d'autres réseaux, il n'existe aucune référence en la matière. En outre, cette opération n'est pas prévue au contrat ! Ce n'était donc, à l'origine, qu'un argument purement commercial. Enfin, la pérennité de ce constructeur n'est pas assurée...

L'AUT Plaine Commune attire aussi l'attention sur les problèmes d'exploitation des trams sur pneus en cas de chutes de neige : le T5 a été perturbé et le T6 a même dû être interrompu plusieurs jours. La RATP dispose-t-elle de procédures et matériels adéquats pour limiter au mieux ces interruptions de service ?

LIGNE DE BUS 28

Le Directeur général adjoint d'Ile-de-France Mobilités nous a fait part du désir de plusieurs personnalités de maintenir le crochet qui effectue le bus 28 pour desservir la place de Fontenoy dans le 7^e, afin de compenser la suppression de l'arrêt Fontenoy-Unesco du bus 49 lorsque celui-ci a été supprimé. Or, cet arrêt est très peu fréquenté, comme l'AUT l'a revérifié récemment. Nous demandons depuis des années le rétablissement de l'itinéraire direct par l'avenue Duquesne et l'avons rappelé dans le cahier d'acteur que nous avons rédigé lors de cette concertation. Nous considérons en effet que faire perdre 2 à 3 minutes aux usagers du bus pour éviter à quelques personnes de marcher 200 mètres ne se justifie pas. La suppression de ce crochet a donc été demandée et actée lors de la concertation sur la restructuration du réseau de bus à Paris.

COMMUNIQUÉ SUR LA GRÈVE

L'AUT a diffusé le 4 avril un communiqué sur la grève SNCF, très pénalisante pour les usagers franciliens, et elle invite les syndicats et le gouvernement à sortir d'une logique de surenchère et à engager de véritables négociations en vue de trouver rapidement une issue au conflit, afin de limiter la durée de la grève et la gêne insupportable qu'elle entraîne pour de nombreux usagers. L'AUT respecte le droit de grève, mais déplore les impacts de celle-ci pour les 2 millions d'usagers franciliens : très peu de trains sur la plupart des lignes et certaines totalement fermées. La Seine-et-Marne est durement touchée (aucune desserte pour Provins, Montereau, La Ferté-Milon). Ce sont les usagers les plus modestes, que les syndicats de cheminots prétendent défendre en priorité, qui seront les plus pénalisés, alors qu'ils subissent déjà une mauvaise qualité de service. Un mouvement de grève prolongé ne peut qu'inciter les usagers à se tourner définitivement vers des modes de transport concurrents, en particulier vers l'automobile et les deux-roues motorisés, dont les effets néfastes sur l'environnement sont reconnus par tous. Les alternatives proposées (covoiturage, bus, télétravail, vélo) peuvent dépanner à la marge, mais ne remplaceront pas les trains pour la grande majorité des usagers, vu les flux concernés.

La politique gouvernementale n'est pas à la hauteur des enjeux. Nous considérons, comme les syndicats, qu'une reprise rapide de la dette ferroviaire est indispensable pour permettre une baisse du niveau des péages (droit de passage payé à SNCF Réseau), un renforcement de l'offre ferroviaire et des investissements plus importants et plus rapides. En Ile-de-France, si des efforts sont faits depuis 2014 pour la régénération du réseau, il reste à financer d'importantes opérations d'augmentation de la capacité comme le nœud ferroviaire de Brétigny, la désaturation des gares de Lyon et de Bercy, etc.

RÉAMÉNAGEMENT DE LA RD920 (EX-RN20) ENTRE BOURG-LA-REINE ET PARIS : LES COULOIRS BUS SACRIFIÉS !

Attendue de longue date, la concertation sur le réaménagement de la RD920 du nord de Bourg-la-Reine à la porte d'Orléans est enfin lancée, sous pilotage du département des Hauts-de-Seine. Le projet présenté comporte certains aspects positifs, notamment pour la sécurisation des traversées piétonnes et en matière d'embellissement. Mais il est prévu de supprimer les deux tiers du linéaire de couloir bus existant au lieu de l'améliorer. Cela ne peut que dégrader le fonctionnement des lignes de bus 187, 188 et 197 qui concernent des milliers d'usagers. Nous demandons le maintien d'un couloir bus, au moins vers Paris, en continu depuis l'avenue Carnot à Cachan.

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 > Les témoins RATP", formulaire d'inscription en bas de la page.

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



LES USAGERS DE LA LIGNE H MÉCONTENTES

Depuis 10 ans, il ne se passe pas un mois sans qu'il y ait de graves dysfonctionnements sur la ligne H de la SNCF (Paris Nord - Luzarches), dus à un « passage à niveau endommagé à Deuil-Montmagny ». Cette situation persiste sans que rien ne soit fait de la part de la SNCF, sans qu'un financement soit apporté afin de résoudre définitivement ce problème ! En tant que service public, la SNCF ne remplit pas son contrat, au grand désarroi des usagers. Il est temps que cette institution s'occupe de ses infrastructures, les usagers ne peuvent pas continuer à subir cette situation ubuesque.

Eric B.

LA SALETÉ OMNIPRÉSENTE EN VILLE ET DANS LE MÉTRO

Nous constatons tous la saleté des rues de Paris, et les touristes en particulier. Les années passent et on n'arrive pas à s'habituer à cette situation déplorable. Seuls les rats sont heureux. Il y a un autre domaine d'une saleté repoussante : ce sont les couloirs, murs et sols du métro, ainsi que les sièges de très nombreuses rames qui sont dans un état déplorable. Deux exemples parmi des centaines : sur la ligne 6, les sièges sont d'une saleté exécrable et entre Edgard-Quinet et Denfert les murs et sols semblent ne jamais être nettoyés ; sur la ligne 14, les escaliers de ne doivent jamais être balayés. Lamentable.

Philippe G.

LA PRESSION D'USAGERS PROVOQUE UN ACCIDENT

Je suis adhérente de l'AUT et je veux témoigner. Ce matin de nombreuses personnes attendaient gare du Nord le RER B en direction de Roissy. Lorsqu'il est enfin arrivé vers 9h30 après une longue attente, la cohue fut telle que j'ai chuté entre le quai et le train... avec comme résultat des points de suture sur la jambe. Je ne critique pas les revendications, mais ce moyen de lutte (la grève) qui me semble archaïque touche les personnes les plus vulnérables, celles qui n'ont pas de voiture et qui craignent d'être en retard à leur travail.

Sylvie C.

LES CONSÉQUENCES DU STRESS SUBI PAR LES USAGERS ANXIEUX

Habitant en banlieue nord, j'emprunte chaque jour le RER/Transilien puis le métro 5 à Gare du Nord pour me rendre sur mon lieu de travail à Bastille. Vous le savez sans doute, depuis le mois de mars, l'accès à la ligne 5 à Gare du Nord en direction de Place d'Italie a été modifié. En effet, compte tenu des travaux de la ligne 4, il a été décidé de fermer 2 des 3 accès aux quais de la ligne 5. C'est une catastrophe pour les usagers... Le dernier escalier restant est absolument bondé, un malheureux salarié RATP tente de contenir la foule et se prend réflexions sur réflexions... Alors que les deux autres escaliers sont vides pour permettre la descente des personnes.

Je ne sais pas quelle devrait être la solution mais, avec les grèves SNCF, les usagers sont de plus en plus en colère et cette situation n'est pas tenable. Il est selon moi dangereux de « parquer » 150 personnes dans un tunnel, un mouvement de foule aurait des conséquences importantes et je doute donc de la légalité de cette solution au vu des différentes normes de sécurité auxquelles la RATP doit nécessairement être soumise.

Emeline B.

Ça roule



L'ARRÊT À LA DEMANDE EXPÉRIMENTÉ SUR 11 LIGNES DE BUS

Dans le cadre de mesures visant à renforcer la sécurité des voyageurs et à lutter contre les violences faites aux femmes, Ile-de-France Mobilités expérimente pendant six mois l'arrêt à la demande pour les passagers des bus en soirée. Onze lignes de banlieue sont concernées : sept lignes du réseau Méli-bus en Seine-et-Marne et quatre lignes du réseau TRA en Seine-Saint-Denis. Selon une enquête de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, 25 % des femmes ne prennent pas le bus parce qu'elles ne s'y sentent pas en sécurité. À partir de 22 heures, toute personne désirant descendre du bus entre deux arrêts devra le signaler au conducteur pour qu'il puisse anticiper et s'arrêter sans danger. Ce service permettra aux passagers de se sentir plus en sécurité, en réduisant leur trajet à pied entre le bus et leur domicile. Certaines modalités doivent encore être étudiées, s'agissant notamment de la responsabilité qu'assume le conducteur lorsqu'il autorise une personne à quitter son véhicule entre deux arrêts et de la manière dont la personne va signifier sa volonté de descendre (de vive voix sans doute). Si elle est concluante, cette expérimentation pourrait être étendue à tout le réseau Noctilien.

TARIFICATION DU STATIONNEMENT DES DEUX ROUES MOTORISÉS

Les municipalités de Vincennes et de Charenton-le-Pont profitent de la réforme du stationnement, effective au 1^{er} janvier 2018, pour rendre le stationnement des deux-roues motorisés (2RM) payant à partir du 3 avril 2018. Rendue possible par les nouvelles techniques de paiement par enregistrement de l'immatriculation, cette mesure a déjà été prise par des villes comme Londres, San Francisco ou Tokyo, et intéresse de nombreuses autres. C'est une mesure de bon sens, car il faut aménager, entretenir et surveiller l'espace public, ce qui a un coût. Quand un usager occupe cet espace pour lui seul, il accapare un bien commun au détriment d'autres utilisations possibles et il est normal qu'il dédommage la société pour cette appropriation. Les automobilistes acceptent depuis longtemps de payer le stationnement dans la rue (dès 1971 à Paris) et trouvent étrange qu'une moto ne paie rien. Certes, les 2RM prennent moins de place, mais ils polluent tout autant, font souvent plus de bruit et sont plus dangereux. De nombreux autres utilisateurs de l'espace public payent aussi cette « redevance d'occupation » de celui-ci : les commerçants pour leur étalage, les cafetiers et restaurateurs pour leur terrasse, les afficheurs pour les panneaux publicitaires, les opérateurs de vélos ou de voitures en libre-service pour leurs stations... Mais les commerces de scooters et de motos en sont exemptés, puisque le stationnement des 2RM est gratuit...

RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC (PARIS 14^e)

À la suite de nombreux ateliers et réunions qui se sont tenus en 2017, un projet a été présenté le 4 avril 2018. Il succède à plusieurs autres qui réduisaient à une voie dans chaque sens, au lieu des cinq actuelles, le nombre de files accordées à la circulation générale, au profit de sites protégés pour les vélos et les bus. Mais sur cet axe dit « essentiel », la préfecture de police a son mot à dire et a demandé qu'on maintienne deux voies de circulation générale dans le sens entrant dans Paris (soit trois voies au total). Il faut donc se contenter dans chaque sens d'un couloir bus + vélos de 4,50 mètres sans séparateurs physiques, équipé toutefois d'un système de vidéo-verbalisation. Ce compromis apporte malgré tout une amélioration par rapport à la situation actuelle : couloirs bus, traversées piétonnes multipliées et renforcées, place Hélène et Victor Basch réaménagée en faveur des piétons (élargissement de trottoirs) et des cyclistes (piste faisant le tour de la place). Deux demandes restent pour le moment insatisfaites : que les bus 38 et 92 aillent jusqu'à la gare routière de Porte d'Orléans et qu'un plan de circulation soit établi dans le secteur de la place Basch où se croisent 4 lignes de bus.

Ça cale



SURCHARGE DU T2

Elle ne fera que s'accroître avec la multiplication des programmes de logements et de bureaux dans les villes situées le long du tracé (en particulier à Paris, Issy, Boulogne et Meudon). Mais pour augmenter la fréquence ou créer un service partiel sur le tronçon Porte de Versailles – La Défense, il faudrait pouvoir accélérer le retournement des rames au terminus de la Porte de Versailles. Ce n'est pas évident vu sa configuration à deux voies sans arrière-gare, même s'il y a une 3^e voie en avant-gare. Pour alléger la surcharge du tronçon sud, l'hypothèse a été émise d'un terminus partiel à Musée de Sèvres, où on dispose de surlargeurs pour créer des voies supplémentaires. Des modifications de signalisation ont lieu actuellement sur le T2, mais faut-il en attendre quelque chose ?

LONGUE FERMETURE DE SAINT-MICHEL RER C

À la suite de la crue de la Seine, cette gare qui assure la correspondance avec le RER B et voit transiter 60 000 personnes par jour a été fermée pour travaux, du fait d'infiltrations d'eau dans la voûte. Elle n'a été rouverte que le 30 avril. Officiellement, cette longue fermeture aurait été due à la présence d'amiante, les infiltrations d'eau ayant provoqué la désagrégation du flocage qui enrobe la voûte et y emprisonne les fibres. Il aurait donc fallu désamianter totalement la gare... alors que les analyses effectuées n'avaient pas révélé la moindre présence d'amiante dans l'air !

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

Concurrence sur les réseaux de bus franciliens

L'ouverture à la concurrence pour le transport ferroviaire a fait beaucoup parler d'elle avec la grève des syndicats de cheminots. Mais une autre échéance plus proche concerne les transports franciliens : la fin du monopole de la RATP sur les bus est prévue pour 2024, et fin 2020 pour les réseaux OPTILE. Cette dernière date résulte juste d'un avis du Conseil d'Etat, les textes en vigueur étant flous. D'où un recours contentieux de plusieurs opérateurs, dont Transdev, contre la décision d'IDFM qui a lancé en février dernier les 4 premières procédures de délégation de service public (DSP).

L'enjeu n'est pas mince, cela concerne environ 10 000 employés des réseaux OPTILE et 15 000 à la RATP. En plus du contrat avec la RATP, l'ex-STIF a passé 130 contrats avec 70 entreprises de transport. En vertu d'un décret de 1949, chaque transporteur était propriétaire de droits d'exploitation sur un périmètre donné, ce qui a parfois empêché de créer des lignes de bus pertinentes pouvant empiéter sur le territoire d'un autre exploitant. La mise en concurrence est l'occasion de redéfinir ces périmètres. IDFM souhaite aussi limiter le nombre de contrats à une quarantaine de bassins de vie et de déplacement. Ce redécoupage serait une opportunité pour revoir le tracé de certaines lignes de bus. Mais c'est un travail colossal avec environ 1200 lignes OPTILE.

Si les réseaux urbains de province sont habitués à ces DSP, il ne faut pas négliger l'ampleur de la préparation nécessaire. IDFM doit d'abord racheter les dépôts de bus qui sont le plus souvent la propriété des transporteurs. C'est prévu mais ce n'est pas commencé. De plus, chaque procédure de DSP dure 12 à 18 mois. Hormis quelques lignes de bus express, IDFM n'a pas cette pratique. Il convient aussi de bien préparer les aspects sociaux : les entreprises de transport franciliennes pouvant relever de conventions collectives différentes (FNTV ou UTP), les transferts de personnel nécessiteront des négociations approfondies.

Autre point à prendre en compte : les contrats actuels permettent à IDFM de décider rapidement de mettre en œuvre des renforts d'offre, par un simple avenant. Or les besoins de renfort restent importants notamment en grande couronne. Avec une DSP, il sera juridiquement plus compliqué de renforcer le réseau de bus si ça n'a pas été prévu dès le départ dans le contrat.

Si nous ne sommes pas opposés au principe d'une mise en concurrence comme dans le reste de la France, il faut une mise en œuvre pragmatique pour éviter des effets négatifs. Un calendrier progressif est nécessaire car un changement d'exploitant le 1^{er} janvier 2021 pour, potentiellement, 1200 lignes de bus paraît peu réaliste. Il serait aussi logique que l'Etat harmonise les dates de mise en concurrence entre OPTILE et la RATP pour mettre fin à l'imbroglio juridique.

Marc Pélissier



Métro ligne 9 (Marc Debrincat)

[DOSSIER] La médiation RATP (p.2)

Qualité de service et économies : des injonctions contradictoires pour le Grand Paris Express ?

Réduire significativement la facture du Grand Paris Express sans en dégrader la qualité : s'agit-il là d'injonctions contradictoires ? Apparemment oui, si l'impératif d'économie énoncé par le Premier ministre consiste à supprimer des fonctionnalités de ces lignes : abandon de l'interopérabilité de la ligne 15 à Champigny, remplacement de certains couloirs de correspondance par des cheminements par la voirie, suppression d'accès secondaires, etc. L'adoption de telles « simplifications » aboutirait à la constitution d'un réseau qui, malgré l'effort économique hors norme qu'il aura nécessité, procurerait un service médiocre aux usagers.

L'exemple de la ligne 18 montre que d'autres voies sont envisageables. En effet, cette ligne se caractérise par la faiblesse de sa rentabilité socio-économique en comparaison des autres projets du Nouveau Grand Paris. Son trafic est limité à environ 100 000 voyageurs journaliers en 2030, au regard d'un coût d'investissement de l'ordre de 4 Md €. Initialement conçue à l'identique des lignes 15, 16 et 17, avec un gabarit large de 2,80 m, les concepteurs de la ligne 18 ont finalement admis qu'un gabarit plus modeste d'environ 2,50 m suffirait pour le trafic attendu. Cette décision en fait une ligne techniquement isolée du reste du réseau du GPE. Il faut maintenant pousser cette logique plus loin et redécouvrir l'existence d'Orlyval, qui assure une pénétration optimale dans l'aéroport d'Orly avec ses deux stations, chacune dédiée à une aéroport, et une correspondance avec le tram T7 que le projet actuel de ligne 18 n'assure pas.

Ainsi, l'utilisation d'une partie de l'infrastructure d'Orlyval, tunnels, viaducs, etc. permettrait

d'économiser le creusement d'un tunnel spécifique pour la ligne 18 sur les 2 à 3 kilomètres les plus proches des aéroports et qui sont aussi les plus contraints. Elle simplifierait considérablement la gare commune aux lignes 14 et 18 actuellement conçue comme un pôle d'échange complexe qui deviendrait alors un simple terminus dédié à la 14. Le léger déplacement de ce dernier pour le rapprocher de la station Orly-Ouest de la 18 assurerait des correspondances verticales correctes entre les deux lignes sans dégradation excessive de leur qualité.

Conséquence bénéfique de la réutilisation par la ligne 18 d'une partie de l'infrastructure existante d'Orlyval : l'adoption pour toute la ligne du gabarit actuel du Val (2,08 m), bien adapté au trafic prévu. Rappelons que ce sont des Val identiques à celui d'Orly qui constituent les métros de Lille (120 millions de voyageurs par an) et de Toulouse (110 millions de voyageurs), malgré la faible longueur de leurs rames de deux voitures. La possibilité d'allonger ces rames à quatre voitures, en cours à Lille, préserve l'avenir.

Enfin, l'implantation actuelle d'Orlyval ouvre la possibilité d'un prolongement à l'est de la ligne 18 vers les RER C et D, que souhaitent les élus du Val-de-Marne et de l'Essonne. Cette deuxième phase pourrait peut-être donner à la ligne 18 la rentabilité socio-économique qui lui fait défaut actuellement, au lieu de la portion Saclay - Versailles dont l'utilité est très faible.

Alors, pourquoi se priver de cette solution élégante, plus économique et plus efficace que la solution actuelle et qui préserve l'avenir ?

Bernard Gobitz

La mission d'une médiation est de traiter les litiges opposant des clients à une entreprise, litiges qui n'ont pu être traités précédemment par d'autres voies, le service clientèle en particulier. Pour les transports et voyages, il est possible de saisir le médiateur «Tourisme et voyage», sauf si le transporteur a son propre médiateur, ce qui est le cas de la SNCF et de la RATP.

LA MÉDIATION : ORIGINE ET MISSION

La médiation RATP a été créée en 1990. Son rôle a été renforcé par une loi de 2015. Elle entre de le cadre du « Règlement extrajudiciaire des litiges de consommation » (transposition d'une directive européenne).

Le Médiateur est en l'occurrence une Médiatrice. Elle est, conformément à la loi, indépendante de l'entreprise. La Direction de l'entreprise n'a aucun pouvoir sur elle. Elle est désignée par une instance collégiale paritaire, réunissant représentants de la RATP et représentants des associations de consommateurs agréées, dont l'AUT / FNAUT Ile-de-France.

Ensuite, un dossier très complet est soumis à la CECM (Commission d'Évaluation et de Contrôle de la Médiation, dépendant du Ministère de l'Économie), qui valide cette désignation. La CECM est également chargée d'évaluer l'activité des médiateurs et sa conformité au Code de la Consommation.

Une coopération existe entre médiateurs, entre autres par le biais de conventions avec la SNCF, Tourisme et Voyage, le Centre Européen de la Consommation et le Club des médiateurs de services au public. Elle permet d'échanger les expériences et les pratiques.



La Médiatrice traite tous les litiges, sauf ceux relatifs à des dommages corporels ou transmis à la justice. Il s'agit donc le plus souvent de litiges commerciaux (titres de transport, etc.), d'infractions et de nuisances provoquées par les activités de la RATP.

LES MODALITÉS DE LA MÉDIATION

Son intervention est gratuite et les échanges doivent rester confidentiels, de la part des deux parties. Son périmètre d'action s'étend, au-delà de l'EPIC francilien, à bon nombre de filiales du Groupe RATP en France.

Elle ne peut intervenir qu'après traitement (non satisfaisant) du litige par le service clientèle. C'est un préalable incontournable, malheureusement mal connu.

Autre point important mal connu, les délais : pour un procès-verbal contesté, la saisine de la Médiatrice doit être faite dans les deux mois suivant l'infraction. Or le service clientèle doit avoir

traité le dossier préalablement. S'il n'a pas donné satisfaction au client ou s'il n'a pas répondu dans le délai d'un mois, le client peut alors saisir la Médiatrice. On voit que la « fenêtre » de saisine de la Médiatrice peut être étroite !

S'il ne s'agit pas d'une infraction, le client dispose d'un an après le dépôt de sa réclamation auprès du service clientèle.

La saisine de la Médiatrice peut s'effectuer en ligne sur son site (mediateur.ratp.fr) ou par courrier. Il est important que le maximum de précisions et de justificatifs l'accompagnent.

Dans les trois semaines, la Médiatrice fera connaître la recevabilité de la demande, et elle devra donner sa réponse dans les 90 jours.

Le client peut accepter ou refuser la proposition de la Médiatrice. En cas de refus, il peut saisir la justice.

BILAN ANNUEL DE L'ACTIVITÉ DE LA MÉDIATION RATP

Après avoir décrit rapidement la mission, l'organisation et le fonctionnement de la Médiation, voyons concrètement comment cela s'est traduit, en 2017, en termes d'activité, de typologie des saisines et de résultats positifs ou non pour le demandeur.

2813 saisines ont été effectuées en 2017, contre 1646 en 2016 et 1127 en 2015 : une augmentation de 71% en un an, une multiplication par 2,5 en deux ans ! 87% des saisines faisaient suite à une verbalisation (!), 13% à un litige sur un titre de transport.

Comment expliquer une telle progression ? Sans doute par le cumul de plusieurs facteurs. De façon générale, la Médiation est mieux connue, dans tous les domaines. La création du site Internet de la médiation RATP a facilité la saisine (64% des saisines en 2017). Par ailleurs, l'intensification de la lutte contre la fraude a induit une multiplication des verbalisations. Enfin, le dynamisme de la nouvelle médiatrice, nommée début 2016, a dû y contribuer...

Seules 60% des saisines (1682) étaient recevables. Cette recevabilité a été signifiée dans le délai moyen de 8 jours. Les 40% de saisines irrecevables se répartissaient ainsi :

- 21 % étaient trop précoces
- 10% étaient trop tardives
- 5% ont été abandonnées (dossier non complété par le demandeur).
- 4% de demandes hors compétence de la Médiation.

Un vrai problème d'information saute aux yeux : 31% des saisines sont hors délais, par manque d'information. Une amélioration s'impose à ce sujet : les délais de saisine du service client, puis de la Médiatrice, n'apparaissent pratiquement nulle part. Le service clientèle n'informe pas suffisamment les clients auxquels il n'a pas donné satisfaction sur la possibilité de recourir à la Médiation et sur le processus de saisine de celle-ci. Globalement, la procédure service clientèle/médiation et les délais ne sont pas suffisamment connus du public.

Nous avons vu que 87% des saisines étaient relatives à une verbalisation. Ce pourcentage monte à 91% des dossiers traités ! 6% concernaient les titres de transport.

61% des dossiers recevables ont donné lieu à un avis favorable, totalement (44%) ou en partie. A contrario, dans 39% des cas, l'avis négatif du service clientèle a été confirmé.

Le délai moyen de réponse de la Médiatrice a été de 76 jours. Mais de nombreux dossiers ont été traités au-delà du délai légal de 90 jours.

ENQUÊTE DE SATISFACTION

Une enquête de satisfaction est réalisée auprès de toutes les personnes qui ont saisi la Médiatrice, que la saisine ait été recevable ou non, que l'avis ait été favorable ou non.

Nous avons évoqué l'ignorance de la procédure et des délais. 65% des auteurs de requêtes irrecevables ignoraient l'obligation de présenter une réclamation au service clientèle. Et 77% ignoraient tout du délai maximum pour saisir la Médiatrice après une verbalisation. L'enquête confirme donc le manque d'information.

S'agissant des dossiers traités, les questions posées touchent au processus lui-même, à la prise en compte du point de vue du requérant, à la compréhension de l'argumentation de l'avis, à son impartialité, à l'indépendance de la Médiatrice.

A défaut de connaître la ventilation des réponses, on constate que le taux d'avis positifs des interrogés sur ces thèmes n'est pas très éloigné du taux d'avis positifs de la Médiatrice sur leur demande. On peut donc se demander si l'avis positif de la médiation n'induit pas un jugement positif. Et inversement, suite à un avis négatif...

Chaque année, la Médiatrice édite un rapport de son activité. Au-delà du niveau de son activité, elle tire des conclusions des requêtes les plus fréquentes ou qui peuvent induire une amélioration des services offerts par la RATP.

LES RECOMMANDATIONS DE LA MÉDIATION

En 2016, six recommandations ont été adressées aux services compétents de la RATP et ont fait l'objet d'une réponse à la Médiatrice :

- Erreurs involontaires lors de l'achat de titres de transport sur les automates. Une information sur les droits à réduction sera introduite sur les automates ;
- Impossibilité d'effectuer un trajet, après l'achat d'un titre, en raison d'une perturbation du trafic. Examiner la possibilité de remboursement (la RATP propose une procédure de remboursement par le service clientèle).
- Amende de 100 € pour absence de photo sur le Navigo découverte. Mieux informer le client lors de l'achat du titre et faire preuve de discernement.
- Les Navigo semaine achetés en cours de semaine pour la semaine suivante sont en fait valables



pour la semaine en cours uniquement. Mieux informer et assister les clients.

- Mieux considérer les abonnés ayant exceptionnellement oublié leur passe, lors de circonstances particulières.

- Une demande de l'AUT / FNAUT Ile-de-France en 2009 reste insatisfaisante : pouvoir suspendre à distance un Navigo annuel (c'est effectif depuis décembre 2017 sur navigo.fr).

En 2017, les recommandations suivantes ont été émises :

- Les droits à bénéficier de la tarification solidarité transport ne sont pas lus par les contrôleurs, induisant des verbalisations infondées (cette lecture des droits à une réduction est désormais possible sur le Navigo).

- Il faut renforcer l'information sur la réglementation de l'usage des engins à roulettes.

- Le ticket t+ ne permet pas les correspondances entre le réseau métro et RER et le réseau de surface (bus ou tram). Le T2 fait exception (précédemment voie SNCF). La Médiatrice a demandé une amélioration de la communication sur ce sujet (l'AUT demande que le t+ permette les correspondances métro ou RER - surface).

- La RATP ne fait pas preuve de l'indulgence prévue, voire annoncée, lorsqu'un voyageur verbalisé, abonné ou bénéficiant d'une réduction, justifie a posteriori sa bonne foi. Le service de recouvrement ne prend pas en compte cette indulgence. A clarifier et améliorer l'information.

- Lorsqu'une médiation est en cours, la procédure de recouvrement est stoppée. Or le service de recouvrement envoie des SMS de relance pendant cette période ! Ces envois doivent cesser.

- En cas de verbalisation, le voyageur peut exposer le contexte de celle-ci. De son côté, le contrôleur, qui doit faire de même, ne le fait pas. A améliorer pour réduire les délais de traitement.

- Un contrevenant peut laisser sa pièce d'identité à un contrôleur. L'enregistrement de cette pièce doit permettre de la retrouver via le logiciel de gestion des objets trouvés. La procédure doit être améliorée et respectée.

En conclusion, la médiation est une procédure favorable aux usagers. Nous nous félicitons de son bon fonctionnement et de son efficacité au sein de la RATP. Nous émettons toutefois deux souhaits :

- Une meilleure information sur le processus de réclamation à suivre (service clientèle puis médiatrice), en précisant les délais à respecter impérativement.

- La forte croissance de l'activité de médiation doit induire une ou plusieurs actions :

- renforcer ses moyens
- permettre au service clientèle de résoudre plus largement qu'aujourd'hui les litiges les plus simples, les moins importants. Cela soulagera la Médiatrice et raccourcira le délai de traitement de certains litiges, à la satisfaction du client.



DESSERTE BUS DE LA RD920

L'AUT a écrit à M. Laurent Probst, Directeur général d'Ile-de-France Mobilités, à propos de l'évolution de la desserte bus dans le secteur et notamment sur la RD920 (ex-RN20), dans le cadre de la mise en service du prolongement de la ligne 4 du métro à Bagneux, désormais prévu pour 2021. Il serait notamment envisagé de rendre terminus à Bagneux M4 la ligne 197 et de créer un détournement par Bagneux M4 pour la ligne 187, en y limitant de plus certaines courses.

Il nous semble, comme certaines collectivités l'ont déjà exprimé, que ces hypothèses entraîneraient une trop forte réduction de l'offre bus, alors qu'il y a une importante densification en cours le long de la RD920. De plus, elles conduiraient à l'abandon de la desserte de l'arrêt Croix d'Arcueil, qui est à proximité d'un centre commercial CORA. L'AUT souhaite donc que cette question soit réétudiée. En outre, le projet de réaménagement de la voirie porté par le CD92, loin de faciliter la circulation des bus qui resteront sur la RD920, prévoit la suppression de la plupart des couloirs bus au lieu de les conforter. Il s'agit pourtant d'un axe identifié dans le PDUIF comme prioritaire en vue de la réalisation d'aménagements pour bus. Nous souhaitons donc qu'Ile-de-France Mobilités s'implique pour aboutir à un aménagement satisfaisant pour tous les usagers, ce qui est possible vu la largeur de la voirie.

EXPLOITATION DU RER B EN CAS DE GRÈVE

L'AUT a écrit à ce sujet à Mme Valérie Pécresse en sa qualité de Présidente d'Ile-de-France Mobilités. Elle lui rappelle que depuis 2009, à la demande des élus du STIF de l'époque, la relève des conducteurs à Gare du Nord a été supprimée et la ligne B du RER est censée être exploitée de façon unifiée par RATP et SNCF. Pourtant, en cas de grève des conducteurs de l'un ou l'autre des opérateurs, on assiste à une rupture d'interconnexion qui constitue une double peine pour les usagers.

En effet, en raison des capacités de retournement limitées en Gare du Nord, cette rupture d'interconnexion aboutit à un service réduit à 50 % dans la partie nord et 60 % dans la partie sud aux heures de pointe, même quand des conducteurs sont disponibles d'un côté ou de l'autre pour assurer davantage de trains.

De plus, ce terminus forcé pénalise les usagers dont le trajet traverse cet arrêt en leur faisant perdre au moins 10 minutes par trajet, qui s'ajoutent au temps perdu lié au trafic réduit. Ne parlons pas des touristes souhaitant aller à Roissy qui sont pour la plupart désorientés, malgré les efforts du personnel en gare.

C'est pourquoi nous pensons qu'il faut mettre fin à cette rupture d'interconnexion. Cela ne constituerait en rien une entrave au droit de grève. En effet, il ne s'agit pas de

remplacer les personnels grévistes mais simplement que chaque conducteur non-gréviste effectue son service sur le même périmètre qu'un jour normal. Le service réduit serait alors élaboré au prorata du nombre total de conducteurs réellement disponibles sur la ligne B.

L'AUT demande aux opérateurs de mener les études et concertations nécessaires en vue d'une mise en œuvre de ces nouvelles modalités d'exploitation dans les meilleurs délais.

DISPARITION DE SIÈGES

Sur les quais du métro, nous avons tous remarqué des « curiosités » en matière de sièges. Dans de nombreuses stations ne subsistent de certains sièges qu'un petit carré blanc qui leur servait de support. Le siège, lui, a disparu. La RATP indique que les sièges en question sont en maintenance, en raison de leur mauvais état (usure, dégradations, etc). Nous voulons bien le croire. Ceci dit, leur nombre est pour le moins surprenant. A titre de test, nous en avons fait le décompte sur la ligne M9 : 123 carrés blancs !!! A la station Miromesnil, 12 carrés blancs sur un total de 25 places ! Par extrapolation sur l'ensemble du réseau métro, plusieurs centaines, voire un millier de sièges sont « absents » ! Il ne s'agit donc pas d'un problème ponctuel, mais d'un véritable sinistre.

Théoriquement, un quai doit offrir 25 sièges aux voyageurs (18 sur les lignes automatiques : fréquence élevée, attente plus courte). Toujours sur la ligne 9, nous avons constaté que, sur 35 stations, seules 8 d'entre elles respectent cette « norme » RATP (dont nous n'avons eu connaissance qu'après de nombreuses demandes) !

La RATP ne respecte donc sa « norme » que dans une station sur 4 ! De plus, la situation des stations est très hétérogène : 51 sièges à Saint-Philippe-du-Roule, 6 à Saint-Augustin !!! Il est urgent que la RATP corrige cette situation anormale qui nuit au confort des voyageurs.

AMÉNAGEMENT DES BUS FRANCILIENS

IDFM a lancé une démarche visant à uniformiser le design des bus franciliens, en commençant par les bus standard de 12 mètres. L'AUT a pu donner son avis sur certains aspects. Nous avons notamment plaidé pour le maintien du nombre de places assises, la présence de strapontins dans les zones UFR ou poussette, l'augmentation du nombre de places PMR (qui doivent être accessibles de plain-pied), la présence d'un nombre suffisant de plans de ligne bien éclairés et de moyens de préhension dans les zones debout. Nous avons approuvé le principe du bus à 3 portes avec entrée par toutes les portes pour limiter les temps de stationnement. Enfin, nous avons rappelé notre souhait d'un équipement en ventilation réfrigérée, ce sur quoi Valérie Pécresse a pris des engagements récemment.



POUR TROUVER UNE LIGNE DE BUS, DESCENDEZ DANS UNE STATION DE MÉTRO

Je regrette vivement que les abribus (qui d'ailleurs n'ont plus « d'abri » que le nom) n'aient plus de plan général du réseau bus comme dans les anciens abris. Impossible d'établir son itinéraire quand on prend le bus, il faut descendre dans une station de métro (c'est quelque peu ubuesque !!!) pour avoir un plan de bus. On a pris le parti de mettre des plans du quartier plus complets (et encore...). Pourquoi pas, mais on a déshabillé Pierre pour habiller Paul. Et cela inutilement, car il y a de la place pour laisser ces plans. Ce faisant, on n'a pas pensé aux usagers du bus, aux touristes... car non, tout le monde n'a pas un smartphone pour consulter les plans.

J'ai contacté la RATP pour leur suggérer de remettre ces plans, il m'a été répondu que la décision avait été prise par la Ville de Paris avec la société d'abribus. SVP, remettez ces plans du réseau !!!

Virginie R.

L'INTERMODALITÉ APPLICABLE AUX TARIFS AUSSI

J'ai une question : où en est-on dans la « négociation » du prolongement de validité du ticket de métro sur le bus que l'on prend en correspondance ? Un exemple : quand je descends à Robinson (92), je viens de payer 2,90 € un ticket métro + RER. Je dois payer encore un ticket de bus pour prendre le 195, ce qui fait très cher le trajet : 4,50 € environ, pour aller au centre de Châtenay-Malabry. Quand cela cessera-t-il ? Ce n'est pas normal de devoir additionner ainsi les titres de transport ! On nous répond que c'est le STIF qui décide... Que fait le STIF ???

Hélène G.

LE GUICHET OUVERT FAIT PARTIE DU SERVICE À L'USAGER

Le guichet de la gare de Noisy-le-Sec est de moins en moins ouvert. Ce samedi 16 juin (qui n'est pas un jour de grève), il était ouvert à 10h15. A 12h30 il était déjà fermé, et ne rouvrirait qu'à 18 h selon l'affiche apposée. Est-ce normal pour une gare avec tourniquet d'accès : comment font les PMR, les personnes avec des tickets démagnétisés, les personnes comme moi qui doivent acheter des tickets pour des groupes de jeunes non vendus en machine ?

Frédéric K.

Ça roule



NOUVEL ACCÈS À LA STATION BERCY DE LA LIGNE 14

Cet accès dit « secondaire », promis depuis longtemps et qui doit grandement améliorer la correspondance avec la gare SNCF de Paris-Bercy, ainsi qu'avec les deux gares routières Oubus et Flixbus, a enfin été mis en service. La RATP n'a pas lésiné pour dimensionner largement cet accès, qui est doté d'une salle des billets spacieuse. La sortie est mécanisée depuis le quai direction Olympiades jusqu'à la salle des billets, puis jusqu'à la rue, ce qui est appréciable pour une station profonde appelée à accueillir des voyageurs munis de bagages. Un escalator SNCF prend le relais rue Corbinau. Malheureusement, le quai direction Saint-Lazare n'est équipé que d'un petit ascenseur pour PMR, insuffisant pour le trafic à destination des trois gares. Les voyageurs devront donc utiliser un escalier fixe pour atteindre la salle des billets.

... ET À LA STATION COUR-SAINT-ÉMILION

Un accès secondaire à cette station a aussi été mis en service. La création de ces accès a été décidée pour adapter la ligne 14 à l'augmentation de trafic attendue à la suite des prolongements de cette ligne au nord (Saint-Ouen et Saint-Denis) et au sud (Aéroport d'Orly). La station Cour Saint-Emilion contribuera à desservir le futur quartier proche de Bercy-Charenton, dont le Conseil de Paris Ville vient de voter la création. Mais on peut formuler la même critique qu'à Bercy : pas de mécanisation entre les quais et le niveau intermédiaire.

LE TÉLÉVAL PROGRESSE ENFIN

Conçu il y a près de 10 ans, ce projet de transport par câble entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges doit desservir aussi Limeil-Brévannes et Valenton. Une des principales préoccupations des habitants est la saturation du réseau routier et des transports publics. Le schéma de principe vient d'être approuvé et l'enquête publique doit se tenir fin 2018-début 2019. Le projet bénéficie de nombreux soutiens, dont un collectif de citoyens baptisé Vite le Téléval et la maire LR de Limeil-Brévannes, Françoise Lecoufle. Mais tout le monde n'est pas d'accord et les riverains du quartier des Sarrazins à Créteil veulent obtenir l'éloignement des télécabines de leurs habitations. Cette demande agace les villes voisines, qui craignent que ce grain de sable ne grippe les rouages. Le comité de pilotage du projet a refusé les études complémentaires pour un nouveau tracé demandées par Laurent Cathala, le maire de Créteil. Ce dernier a fait voter par son Conseil municipal un vœu pour étudier un tracé alternatif avant la station Pointe du Lac. Mais pour IDF Mobilités, il n'y a pas de tracé alternatif crédible... Nul doute que l'enquête publique sera animée.

Ça cale



DESSERTE DE MANTES

Les intercitys normands, seuls trains directs entre Mantes-la-Jolie et Paris, pourraient à l'avenir être moins nombreux à s'arrêter dans le Mantois, certains arrêts dans les gares de Bonnières et Rosny-sur-Seine étant également menacés. Cette demande des Normands est notamment justifiée par les ralentissements dus au chantier du prolongement du RER E à l'ouest. Or Ile-de-France Mobilités paie la région Normandie pour les arrêts dans le Mantois...

INTERRUPTION DU RER B ENTRE COURCELLE ET SAINT-RÉMY

Les premiers jours après l'effondrement de la voie près de Courcelle-sur-Yvette suite à de fortes pluies ont été particulièrement chaotiques : bus de remplacement trop rares et assez irréguliers entre Gif-sur-Yvette et Saint-Rémy, horaires des dits bus mal affichés, voire pas affichés du tout, et non disponibles sur le site de la RATP, manque de personnel en gare d'Orsay pour orienter et informer les voyageurs... Les conducteurs des bus ne connaissaient pas toujours le trajet à emprunter et il fallait parfois plus d'une heure pour aller de Gif à Saint-Rémy... En outre, la signalisation en place ne permettant pas un retournement des rames à Gif, les trains venant de Paris ont pendant quelques jours terminé tous à Orsay, une navette ferroviaire prenant le relais jusque Gif. Une adaptation de la signalisation a ensuite permis d'amener les trains réguliers à Gif. Les choses se sont donc améliorées au fil des jours, mais vu l'ampleur des dégâts et l'instabilité des sols sur le lieu de l'accident, il a fallu plusieurs semaines d'interventions en continu avant la remise en service qui a pu avoir lieu le 9 juillet.

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

TARIFS STABLES CETTE ANNÉE

La présidente de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, a annoncé un gel des tarifs en 2018. Ainsi, le passe Navigo reste donc à 75,20 euros par mois, le forfait Imagine R pour les Franciliens scolarisés de moins de 26 ans à 342 euros. Cette décision est possible car la situation financière d'Ile-de-France Mobilités est favorable, notamment du fait de recettes plus élevées que prévues (retour des touristes) et d'autre part les Franciliens ont vécu une année difficile du fait des travaux et des grèves.

Financements : ça coince !

Le contexte global des transports franciliens pourrait laisser croire que l'argent coule à flot. Certes, il y a le Grand Paris Express qui devrait voir ses ressources abondées de 250 M€ par an. Il y a aussi les commandes importantes de matériels roulants. Mais beaucoup de projets qui relèvent du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) sont en difficulté. Tour d'horizon non exhaustif.

Sur le réseau SNCF, de multiples projets sont en attente de crédits. La modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny, dont la première phase coûte au moins 300 M€, est indispensable pour avoir enfin un terminus digne de ce nom sur la branche la plus chargée du RER C. La mise à 6 voies de la gare des Ardoines, dont les études sont stoppées faute de crédits, doit permettre une bonne correspondance avec la ligne 15 sud. Même l'électrification de Gretz à Provins, qui a pourtant fait l'objet d'une convention de financement en 2017, pourrait être retardée car l'Etat ne veut pas débloquer sa part tout de suite...

Du côté des tramways, c'est le prolongement du T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay qui est toujours en attente, même si une solution semble avoir été trouvée l'an dernier pour la traversée du centre de Noisy-le-Sec. Chiffré à près de 500 M€, le projet se heurte notamment à la part demandée au département de la Seine-Saint-Denis (environ 50 M€), que celui-ci juge trop élevée par rapport à ses capacités financières.

Difficultés aussi concernant les TZen, ces projets de bus en site propre, dont les études ont mis longtemps pour aboutir. Mais la plupart sont désormais prêts pour la phase travaux. Ainsi, le TZen3 entre Porte de Pantin et Gargan, chiffré à 188 M€ (en valeur 2010) attend un accord financier. Idem pour le TZen4 entre Viry et Corbeil, qui attend 123 M€. Le TZen5 entre Paris et Choisy aura lui aussi bientôt besoin de ses 120 M€. En théorie, il y a de l'argent disponible puisque la ligne budgétaire des TZen au CPER 2015-2020 n'était consommée à fin 2017 qu'à hauteur de 50 M€ sur 420 M€ prévus.

Il faut citer aussi le cas des extensions de la tangentielle Nord, devenue Tram 11 Express, dont les extensions à Sartrouville et Noisy-le-Sec sont étudiées depuis longtemps. Mais il faut réunir environ 1 Md€ pour les concrétiser et les soutiens politiques ne se bousculent pas malgré l'intérêt évident de terminer cette rocade rapide.

Ces besoins de financement se cumulent avec les chantiers déjà lancés et conduisent à un pic de dépenses dans les années à venir. Côté Etat, il faudrait 240 M€ d'autorisations d'engagement en 2019 et il y a une forte crainte qu'il ne soit pas au rendez-vous dans un contexte où Bercy recherche des économies. La Région Ile-de-France semble aussi freiner certains dossiers. Il faut assurément affecter de nouveaux financements aux projets du CPER ou, à défaut, rediriger des crédits de la SGP et repousser les tronçons les moins pertinents du Grand Paris Express.

Marc Pélissier



[DOSSIER] Modernisation de la billettique francilienne (p.2)

Le tram T2 et La Défense : deux problèmes insolubles ?

Inauguré en 1997 entre La Défense et Issy-Plaine, le T2 reprenait pour l'essentiel une ligne SNCF vétuste au trafic anémique. Desservi par un matériel urbain adapté à un service fréquent, son site propre intégral permettant une vitesse commerciale attrayante et une excellente régularité, le T2 a vite séduit un nombre croissant de voyageurs.

La décision malheureuse d'utiliser un site partagé avec la circulation automobile pour prolonger le T2 jusqu'à la Porte de Versailles et de créer un terminus sans arrière-gare a engendré les premiers dysfonctionnements alors que son trafic continuait d'augmenter.

Son deuxième prolongement au Pont de Bezons en 2012 selon le dogme de la traversée à niveau de tous les carrefours, y compris les plus encombrés, a encore accru les difficultés de cette ligne alors que son trafic continuait à croître.

Aujourd'hui, cette ligne qui était un modèle de transport urbain est confrontée à une situation difficile : saturation des rames à certaines heures de la journée, irrégularité due à l'encombrement des principaux carrefours routiers et inadaptation croissante de sa station principale La Défense Grande Arche et de son terminus de la Porte de Versailles. Alors, que faire ?

- A court terme, on peut améliorer le réglage des feux aux carrefours et donner la priorité au tram.
- Toujours à court terme, créer dans les principaux carrefours des séquences de feux dédiées aux véhicules tournant à gauche.
- Etudier une exploitation en recouvrement du Pont de Bezons à Musée-de-Sèvres et de La Défense au Pont de Bezons.

Les prévisions de trafic montrent que la création de la ligne 15 ne constituera pas la solution définitive à la saturation du T2. Par conséquent, il est illusoire de penser que les difficultés du T2 pourront se résorber sans investissements dans l'infrastructure pour traiter les points durs de la ligne.

- Créer un nouvel arrêt dans le secteur de la Rose-de-Cherbourg pour désaturer la station Grande Arche en offrant aux voyageurs la possibilité de rejoindre le quartier de La Défense sans passer par cette dernière.

- Transformer la station de la Porte de Versailles en terminus en boucle par la pose d'une voie sur le boulevard Victor et la rue de la Porte d'Issy, ce qui permettrait d'augmenter les fréquences.

- Revoir la conception du tronçon commun T1-T2 à l'entrée de l'A 86. Peut-être est-il encore temps d'adopter pour ce point dur une disposition qui ne soit pas obligatoirement à un seul niveau, sachant que l'arrivée du T1 est prévue pour 2023.

Enfin, il devient urgent de se poser la question de la desserte par les transports publics du secteur de La Défense dont le développement et la densification se poursuivent inexorablement. En particulier, est-il efficace de concentrer sur la seule gare de la Grande Arche la totalité des moyens de transport, y compris la ligne 15 du Grand Paris Express, alors que le secteur s'étend sur des kilomètres de part et d'autre ? Ne serait-il pas plus raisonnable de penser à desservir cette gare multimodale et à créer un second pôle de transports dans le secteur des Groux et de Nanterre-Préfecture ? Mais ceci est une autre histoire.

Bernard Gobitz

Ile-de-France Mobilités (IdFM), ex-STIF, a entrepris une démarche d'harmonisation des pratiques et outils billettiques de la région. Cette démarche s'est traduite par le lancement d'un Programme de Modernisation de la Billettique (PMB) du réseau de transport francilien. Elle doit aboutir à la mise en place d'un ensemble de services plus attractifs qui doivent faciliter la mobilité en Ile-de-France et simplifier les déplacements des usagers, tant réguliers qu'occasionnels. Cela implique le déploiement progressif, à partir de 2019, de nouveaux supports et titres de transport et des équipements billettiques qui les accompagnent. Nous résumons ci-dessous les principaux aspects de ce plan de modernisation.

Les nouveaux services proposés impliquent une modernisation des équipements et devront satisfaire les besoins des usagers réguliers comme ceux des usagers occasionnels (touristes et autres). Quatre grandes orientations structurent la stratégie billettique d'IdFM :

1. Suppression progressive du ticket magnétique : il sera remplacé par des supports sans contact et par le téléphone mobile. Une carte non nominative permettra aux voyageurs occasionnels de profiter de la télébillettique.

2. Paiement à l'usage ou post-paiement : déjà largement répandu dans de grandes agglomérations à l'étranger, il permet aux voyageurs de ne payer que leur consommation réelle de transport. Il apparaîtra progressivement en Ile-de-France dès 2019. Il donnera lieu à un paiement par prélèvement en fin de mois, correspondant à leurs déplacements sur le réseau (en équivalents ticket+). A partir de 2021, il sera déployé sur l'ensemble du réseau, sur support carte Navigo ou smartphone.

3. Développement de divers services numériques aux usagers : le site navigo.fr permettra l'achat et la commande de divers produits Navigo, des achats en ligne avec retrait sur les réseaux des transporteurs, la suspension et la reprise de forfaits Navigo, la souscription au forfait Imagine R, etc.

4. Offres billettiques incluant de nouvelles mobilités et offres couplées avec d'autres opérateurs : systèmes de type Autolib et Vélib, consignes à vélos, services touristiques.



(Wikipedia)

En pratique, les nouveaux services suivants seront progressivement commercialisés à partir de 2019 :

- **Le smartphone** permettra de recharger sa carte Navigo, d'acheter et de valider les tickets t+ et les Navigo mois et semaine. Ce service sera proposé à tous les voyageurs en 2019.

- **Paris Région Pass :** commercialisé dans un premier temps par le Comité Régional

de Tourisme, il permettra d'accéder par un support unique aux transports franciliens et à des services touristiques ; ce sera le premier support sans contact multiservices proposé en Ile-de-France.

- **Navigo Liberté+ :** premier service tarifé à l'usage, c'est-à-dire en post-paiement, il permettra de voyager sur le métro, les RER dans Paris, les bus, les trams, Roissybus et Orlybus. Il s'adresse aux personnes utilisant assez régulièrement les transports publics, mais pas suffisamment pour justifier l'achat d'un Navigo classique. Il délivrera l'équivalent de carnets de 10 tickets sur un support sans contact. Ce produit apporte aux usagers occasionnels le même confort d'usage que le Navigo annuel. Le potentiel d'usagers de ce titre est estimé à 1,2 million de personnes. Le paiement se fera par prélèvement le mois suivant.

Le Navigo Liberté+ permettra la gratuité des correspondances entre bus, tram, métro et RER, vieille revendication de l'AUT. Mais cette mesure aura un coût, tout comme le passage au tarif carnet de ceux de ses utilisateurs qui achetaient auparavant des tickets à l'unité et le report possible, difficile à chiffrer, d'usagers du forfait mensuel vers le Navigo Liberté.

- **Navigo Easy :** ce support s'adresse aux usagers se déplaçant peu en Ile-de-France ou ne souhaitant pas souscrire à un Navigo nominatif, ainsi qu'aux touristes. Il s'agit d'une carte sans contact rechargeable sur les automates, vendue à 2 euros. Appelée à se substituer aux tickets t+ et aux forfaits à la journée, il sera le seul support à délivrer des tickets à l'unité. Il n'est pas précisé pendant combien de temps il sera rechargeable. A Bruxelles, qui est déjà passé au sans contact intégral, son équivalent, le MOBIB Basic, vendu à 5 €, est rechargeable pendant 3 ans.

Le Ticket Jeune Week-End sera délivré à partir de juillet 2019 sur les cartes Navigo, Navigo Découverte et Navigo Easy et donnera désormais accès aux aéroports. Les forfaits Antipollution et Fête de la Musique, ainsi que les tickets Orlybus et Roissybus, seront délivrés par les mêmes canaux.

Dès le second semestre 2018, des expérimentations que l'on nous dit « à forte visibilité » seront lancées avec, dans les premières phases, des utilisateurs recrutés au sein de la SNCF, de la RATP et d'IdFM. Elles porteront notamment sur l'achat et la validation de Navigo mois/semaine et de tickets t+ par smartphone et, pour les réseaux de surface, l'achat avec un simple SMS d'un « ticket d'accès à bord ». Ce dernier mode de paiement s'adressera notamment aux « occasionnels purs », qui ne font que très peu de trajets et ne reviendront peut-être jamais à

Paris. En outre, la réduction des manipulations d'espèces par le conducteur améliorera à la fois la sécurité et la vitesse commerciale.

Dès juillet 2019, le smartphone pourra en effet servir de canal de distribution de titres et de support télébillettique. En une première phase, il ne sera utilisable que pour les abonnés Orange sous Android. L'autre protocole de communication, qui serait compatible avec tous les smartphones, nécessite de changer une bonne partie des cibles Navigo, donc pas avant 2021... On nous assure par ailleurs que le smartphone ne remplacera pas totalement les supports physiques.



(Wikipedia)

La validation en sortie sera progressivement généralisée dans les gares, car elle constitue un préalable indispensable au post-paiement (tarification à l'usage). Des valideurs seront donc mis en place à cette fin et l'incitation à les utiliser sera forte, car en l'absence de validation en sortie, on sera débité du montant du trajet le plus long...

De 2019 à 2021, la télébillettique pour les non-abonnés ne sera fonctionnelle que sur les bus, métros et tramways. Son extension, deux ans plus tard en principe, aux RER hors Paris et aux autres trains, posera des problèmes plus complexes. Normalement, le passage au support sans contact se fait à tarification inchangée. Qu'en sera-t-il de la tarification des bus à longue distance ? Il reste une quinzaine de lignes de bus express à tarification non plate. Même question pour les lignes Noctilien sur lesquelles il faut valider plusieurs tickets si on parcourt plus de 2 zones. Une simplification serait bienvenue.

Quelques remarques de notre part pour terminer : la correspondance entre métro et bus ou tram sera gratuite avec le futur Navigo Liberté, mais pas avec les autres titres (sauf le Navigo « classique » bien sûr). Or la RATP dit militer pour l'extension de cette gratuité à tous les titres, IdFM s'y opposant. Il est anor-



mal aussi que la gratuité de la correspondance dépende du pré- ou post-paiement. La tarification est déjà complexe et cette disposition ne va pas faciliter sa compréhension par le voyageur occasionnel. Mais IdFM veut privilégier le post-paiement et donc lui réserver la correspondance bus - métro offerte... Sur le support «Easy» en prépaiement, cela peut se discuter : l'un des arguments – contestables – évoqués est que c'est un titre pour les non-franciliens, touristes notamment, qui peuvent payer plus... Mais un touriste s'informant auprès d'un autre voyageur qui dispose, lui, de cette gratuité, risque d'être mal renseigné. Ce serait une mesure de simplification que d'accorder la gratuité de transit à tous et pas à une partie de la clientèle.

Le contrôle en sortie exigera la mise en place de valideurs en entrée et sortie, même dans les plus petites haltes non gardées de la grande banlieue. Pour 180 gares, ce seront uniquement des bornes de validation sur le côté, sans « tourniquets ». D'autre part, ne peut-on pas douter que la mise en place des nouveaux valideurs puisse se faire dans toutes les gares d'ici juillet 2021, comme on nous l'annonce ? La SNCF reconnaît que « la généralisation de la validation en sortie nécessite d'importants travaux liés à la structure des gares et aux équipements billettiques ». Et gare aux inévitables « bugs » qu'entraînera une telle révolution dans les modes de paiement... Retards à prévoir...

Petite remarque sémantique : les documents d'IdFM usent et abusent de l'expression « tickets dématérialisés » : les supports sans contact et les smartphones ne seraient-ils pas composés de matière ? Et grosse remarque linguistique pour terminer : quand on lit le document issu du Conseil d'administration d'IdFM, on en vient à se demander à plusieurs reprises si le français est toujours la langue officielle de la France, tant les mots anglais y foisonnent. Est-il admissible qu'un organisme public succombe à un tel point à l'anglomanie ? C'aurait certes pu être pire, car si on n'échappe pas à un Navigo « Easy », on aurait pu avoir aussi un Navigo « Freedom »... L'anglais est certes – que cela plaise ou non – la principale langue de communication internationale. Mais pourquoi alors ne pas apposer une inscription entièrement bilingue sur le support, plutôt que de saupoudrer le français de termes anglais ?

Jacques Scornaux

LETTRE AU GPE SUR LE MATÉRIEL ROULANT

Le 25 juillet, l'AUT a envoyé une lettre à M. Thierry Dallard, président du directeur de la Société du Grand Paris, à propos du dimensionnement des portes du matériel en cours d'acquisition pour les lignes 15, 16 et 17 du GPE. Comme certains administrateurs du STIF, nous pensons que le choix de trois portes de 1,65 m de largeur pour des véhicules longs de 18 m et larges de 2,80 m risque d'être inadapté aux prévisions de trafic de la ligne 15. Cette insuffisance sera pénalisante pour une ligne dont la quasi-totalité des gares constitueront des pôles d'échange avec les grandes radiales franciliennes. Dans ces gares, le matériel du GPE devra assurer des échanges massifs de voyageurs tout en respectant des temps d'arrêt très courts, ce que les accès actuellement envisagés risquent de ne pas permettre. C'est pourquoi nous souhaitons que le choix initial soit revu afin de permettre un écoulement plus fluide des flux prévisibles. L'AUT rappelle à cette occasion sa demande déjà ancienne d'être associée à la définition des aménagements intérieurs des futures rames du GPE.

LETTRE À MME PÉCRESSE SUR LA PANNE DE LA LIGNE 1 DU 31 JUILLET

A la suite de cette panne d'une gravité et d'une durée sans précédent, qui a affecté simultanément les passagers de 12 rames, l'AUT a adressé une lettre à la présidente du STIF. Cet épisode a mis en évidence plusieurs lacunes graves dans le fonctionnement du réseau parisien :

- Le matériel roulant MP05 de la ligne 1, livré à partir de 2011, était initialement réfrigéré. Or, ce dispositif n'a jamais réellement fonctionné. Ce qui constitue durant un service normal un élément de confort majeur devient, lors d'un arrêt de longue durée en tunnel par temps de canicule, un élément de survie pour les passagers.

- Les consignes dispensées aux voyageurs ont été tardives, confuses, partielles, voire erronées.

- Les usagers ont eu le sentiment d'être abandonnés à eux-mêmes. En l'absence d'informations, ils ont ainsi été amenés à forcer les portes des rames pour descendre de leur propre initiative dans le tunnel, mettant leur vie en danger.

- L'accès aux quais des stations depuis les tunnels était très difficile, voire impossible, vu la hauteur des marches à franchir. Or il semble que les pompiers n'aient pas été autorisés à intervenir dans le tunnel.

Devant la gravité de cet événement, l'AUT souhaite que le Conseil du STIF auditionne l'exploitant afin que celui-ci apporte des explications complètes et l'informe des mesures prises et à prendre pour éviter le renouvellement d'une telle situation.

SURCHARGE DU T5

A la suite de l'intervention de Christophe Piercy, président de l'AUT Plaine-Commune, auprès de la présidente du STIF, un renfort en soirée a pu être obtenu sur cette ligne en cas de travaux impliquant la fermeture du RER D nord : un tram de plus par heure circulera dans chaque sens au-delà de 20 heures, soit 10 courses supplémentaires, établissant un intervalle d'exploitation de 12 minutes contre 15 minutes actuellement.

BORNES D'INFORMATION DISPARUES À CACHAN

Lors du remplacement des abribus en mai, les dispositifs annonçant le temps d'attente des bus ont été retirés. 17 arrêts sont concernés dans la commune. L'AUT a adressé un courrier à la mairie à ce sujet, à la suite de quoi celle-ci a contacté la RATP qui a répondu que le concessionnaire JC Decaux devait au préalable reposer les supports de ces bornes. Le dispositif devrait être de retour en septembre.

PROLONGEMENT DU T11

En collaboration avec d'autres associations (CADEB, AUT Plaine-Commune et Plus de trains), l'AUT a adressé une lettre à Mme Elisabeth Borne, ministre des Transports, Mme Valérie Pécresse, présidente de la Région IDF et M. Michel CADOT, préfet de Région IDF, afin de demander un lancement rapide des extensions du T11 express (Tangentielle nord) à Argenteuil et Sartrouville, villes parmi les plus importantes de la région, à l'ouest et à Noisy-le-Sec à l'est. L'Etat et la Région s'y étaient engagés en janvier 2011. La DUP datant de 2008 a expiré, mais la SNCF aurait réussi à extorquer toutes les ordonnances d'expropriation. Inaugurée en juillet 2017 entre Le Bourget et Épinay-sur-Seine, soit moins de la moitié du tracé complet, la section en service ne permet guère de bénéficier d'un effet réseau. Les services d'Ile-de-France Mobilités estiment que la fréquentation sera cinq fois supérieure quand la ligne sera complètement réalisée. Cela permettra en effet de désenclaver plusieurs quartiers, notamment à Sartrouville et Argenteuil, et les communes desservies pourront accéder plus facilement à la ville préfectorale de Bobigny. Le pôle d'emplois de Roissy sera aussi plus aisément accessible.

LE T2 N'EN PEUT PLUS

Les grandes manœuvres de désaturation à court et long terme (voir l'édito bis) ont commencé. Il y avait de nombreux participants de l'AUT à la réunion d'IdFM du 13 juin avec la RATP, les mairies et les associations. Petit acquis de rentrée : le service est renforcé le week-end et sera moins allégé pendant les vacances scolaires.



DES CRITÈRES INCOMPRÉHENSIBLES POUR LE DÉDOMMAGEMENT DES GRÈVES

Je souhaitais vous informer du non-dédommagement de certains usagers du RER C suite aux grèves en avril et mai, contrairement aux engagements de V. Pécresse que TOUS les usagers Transilien seraient dédommages. J'habite Chevilly-Larue, commune sans métro ni RER et travaille rue Thomas Mann (Paris 13e). J'emprunte donc un bus de chez moi pour aller à Choisy-le-Roi prendre le RER C jusqu'à Bibliothèque-François-Mitterrand, gare la plus proche de mon lieu de travail. Cela fait huit ans que je fais ce trajet quotidien. J'ai subi la grève de 2 jours tous les 3 jours depuis début avril, plus la grève impactant ce tronçon de ligne de la part de Sud Rail (grève tous les jours) avec moins d'un train sur 3 et, au mois d'avril, aucun train entre 9h30 et 16h30, avec cela des conditions inhumaines de transport. J'ai eu un refus de la SNCF au motif que ma ville n'était pas éligible... J'ai perdu plus de 30 heures de travail qui m'ont été imputées sur mes congés. Je trouve cela scandaleux, comme si j'étais responsable du fait que le RER ne passe pas dans ma ville. Je ne suis probablement pas la seule dans ce cas et j'aimerais qu'une association comme la vôtre se penche sur cette discrimination.

Françoise C.

LES DROITS DES HANDICAPÉS PAS TOUJOURS RESPECTÉS PAR LA RATP

Vendredi 25 mai, à la station de métro Bercy, l'attente au guichet comme aux automates était longue d'une quinzaine de clients. Mon mari, reconnu personne handicapée et à mobilité réduite, ne pouvait attendre debout. J'ai donc interpellé un agent RATP qui nous a refusé la priorité « car on allait se faire lyncher ».

Nous sommes donc partis – avec grande difficulté pour mon mari – vers une autre station de métro avec un guichet plus accessible et sans queue. On nous a confirmé qu'aucun guichet ou borne RATP ne permettait la priorité d'accès aux personnes handicapées.

Prendre les transports en commun pour une personne à mobilité réduite est déjà un parcours du combattant. Aucune disposition n'est mise en œuvre pour leur faciliter l'achat des billets, notamment dans les stations qui accueillent de nombreux voyageurs venus d'une gare SNCF voisine, comme la station Bercy.

La loi de février 2005 en faveur des personnes handicapées insiste auprès des services publics, des entreprises et des commerçants pour qu'ils se mettent en conformité. Il serait temps que ce manque de considération soit rectifié pour faciliter la vie quotidienne de ces personnes.

Céline M.

UN MANQUE DE PRÉVOYANCE INCITE À LA FRAUDE

Arrivant de Rennes en TGV à Massy (trajet de 1h22), j'ai dû ensuite acheter un ticket de RER pour me rendre au centre de Paris. Des centaines de personnes attendaient aux deux distributeurs automatiques de billets : bilan, 45 minutes à faire la queue... Deux agents de la RATP m'ont informé que « certains jours en semaine, c'est pire. Nous avons essayé de faire remonter, mais sans succès jusqu'alors ».

Dans le même temps, la RATP fait des campagnes à grand bruit contre la fraude. De qui se moque-t-on ? On peut considérer qu'il y a un profond mépris de l'usager.

Jean-Claude L.

Copie reçue par l'AUT d'une lettre envoyée au directeur du STIF et au PDG de la RATP

Ça roule



ACCÉLÉRATION DE LA LIVRAISON DES RAMES FRANCILIEN

Depuis la livraison de la première rame en 2009, le train Francilien a largement conquis les usagers des lignes où il circule. Au point qu'Île-de-France Mobilités (IdFM) n'a de cesse de lever de nouvelles options au contrat initial. Le conseil d'administration vient de valider une nouvelle commande de 36 rames supplémentaires et de modifier la précédente (portant sur 52 rames) pour en accélérer le rythme de livraison. L'usine Bombardier de Crespin (Nord) livrera non plus deux trains par mois, mais trois. La livraison des 52 rames commandées en 2016, destinées à la ligne J, s'achèvera ainsi en mars 2020 plutôt qu'en juillet. Par ailleurs, les 36 nouvelles rames commandées (18 trains courts pour le réseau Saint-Lazare, 18 trains longs pour la ligne P) doivent être livrées, pour les premières, entre mars et juillet 2020, et pour les secondes, entre octobre 2020 et juin 2021, année de la prochaine élection régionale. IdFM profite de ces commandes supplémentaires pour améliorer un peu l'intérieur des rames : prises USB au niveau des sièges et ajout de nouvelles barres de maintien pour voyager debout plus confortablement.

EXTENSION ET PÉRENNISATION DES ÉQUIPAGES CYNOTECHNIQUES

Après 18 mois d'expérimentation et compte tenu des très bons résultats obtenus, Île-de-France Mobilités et la RATP ont décidé de pérenniser les équipes cynophiles de détection d'explosifs, afin de concilier les exigences de sûreté et de fluidité du trafic. L'objectif est de réduire la durée d'intervention et de minimiser ainsi les impacts sur le trafic. En effet, dans un contexte de vigilance accrue, le nombre d'objets abandonnés avait atteint en 2016 un niveau exceptionnellement haut : en moyenne près de 7 cas signalés par jour sur le réseau RATP, ce qui générerait de lourdes conséquences pour les voyageurs, avec une durée moyenne de 40 minutes d'interruption sur les réseaux ferrés. Cinq équipes de la RATP sont désormais basées à Châtelet-Les-Halles, La Défense, Gare de l'Est, Nation et Montparnasse. Elles travaillent en coordination avec les équipes de la SNCF, et c'est la plus proche du lieu d'un incident qui intervient. Une équipe SNCF est par exemple basée gare du Nord. 14 équipages supplémentaires devraient être mis en place d'ici le 1er octobre 2018. Ce dispositif est très bien accueilli par les voyageurs.

DESSERTE DE BERCY-CHARENTON AU POINT MORT

Le Conseil de Paris a voté, le 2 juillet, la création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) de Bercy-Charenton dans le 12e arrondissement : six gratte-ciel de 85 mètres à 180 mètres de haut, 9 000 habitants, 13 000 emplois, une éventuelle gare routière pour les cars Macron... Mais rien n'est prévu pour sa desserte par les transports en commun... Le tram T3a est saturé, le prolongement de la ligne 10 est au point mort, le projet d'arrêt du RER D a été éliminé... Seules les stations Cour Saint-Emilion et Porte de Charenton sont en lisière de ce nouveau quartier. Un BHNS, qui serait bien insuffisant, a été vaguement évoqué...

CERGY-LE-HAUT : RETARDS SUR LE CHANTIER DE LA 4^E VOIE

La mise en service de la nouvelle voie est repoussée à février ou mars 2019, soit environ trois mois de retard. En réponse à nos questions, la RATP précise que cette mise en service exige une modernisation du poste d'aiguillage de Cergy, permettant sa télécommande depuis le Centre de Commandement Unique (CCU) du RER A à Vincennes. Est-ce la mise en place du CCU qui a pris du retard ? On ne nous le précise pas... Cette voie permettra de limiter les retards sur la ligne, mais les travaux en cours ont imposé une fermeture de la gare jusqu'au 2 septembre, et elle sera fermée la nuit pendant 10 semaines cet automne.

PANNE ÉLECTRIQUE À MONTPARNASSE

Il est facile pour la SNCF de reporter la responsabilité sur le fournisseur de courant. Mais RTE construit les raccordements en fonction de ce que son client lui demande. Cela peut être un double câble issu du même poste (c'est, semble-t-il, le cas ici), 2 câbles issus de 2 postes différents maillés dans le réseau électrique, voire 3 câbles si on veut une super garantie, mais bien sûr ça ne coûte pas le même prix... Comment se fait-il que les grandes gares parisiennes soient aussi peu fiabilisées ? On peut supposer que le poste RTE en cause alimente bien d'autres choses que Montparnasse. Tout le sud de Paris était-il dans le noir pour autant ? Les hôpitaux ont-ils été fermés ? On a l'impression que seule la SNCF n'a pas prévu ce qu'il fallait... Autre question : de quand date cette alimentation ? Elle a sans doute été renforcée à l'arrivée des TGV... Ou date-t-elle de 1936 ?

INCENDIE D'UN POSTE D'AIGUILLAGE À VERSAILLES

La foudre s'est abattue le 30 juillet à 22h15 sur le poste d'aiguillage situé entre St-Cyr et Versailles et a provoqué un incendie destructeur. Il doit être totalement reconstruit. Les lignes desservant Versailles – Chantiers (C, N, U et TER Centre) ont été perturbées. Les aiguillages ont été immobilisés dans une seule position, et le tronçon Versailles Chantiers - Saint-Cyr a été exploité à une vitesse limitée à 30 km/h, chaque voie étant dédiée à une ligne précise. On a supprimé 5 trains RER C desservant St-Quentin-en-Yvelines et 1 train sur 2 en pointe sur les lignes N, U et les TER de Chartres. Le service normal devait être rétabli le 24 août. Ce nouvel incendie, après celui du poste des Ardoines, met en évidence la sécurisation insuffisante des installations stratégiques de la SNCF.

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

Gratuité des transports : une fausse bonne idée

Le débat sur la gratuité des transports en commun a été relancé d'une part avec l'initiative de certaines villes de province comme Dunkerque, et d'autre part avec les déclarations de la maire de Paris qui a souhaité mettre le sujet à l'étude. En réaction, la Présidente d'Ile-de-France Mobilités a suscité la création d'un « comité d'experts » auquel nous avons participé. Voici les principaux enseignements du rapport remis début octobre :

- La gratuité se traduirait par une hausse de la fréquentation des transports collectifs de 6 à 10 % (en voyageurs-kilomètres). Un peu moins de la moitié proviendrait de la marche et du vélo, et l'autre moitié de la voiture, conduisant à une baisse d'à peine 2 % du trafic automobile. Cet impact très limité n'est pas surprenant : les automobilistes dépensent déjà plus qu'un abonnement Navigo pour se déplacer, le prix n'est donc pas leur critère prioritaire, ce sont plutôt le temps de parcours, la régularité et le confort.

- Les nouveaux flux auraient un impact négatif sur la qualité de service. Près de 40 % des flux reportés auraient lieu en heures de pointe. Les effets seraient marqués sur les tramways et bus, notamment en banlieue avec plus de 20 % d'augmentation de la fréquentation. La dégradation du service pour les lignes déjà en limite de capacité imposerait, là où c'est possible, un renforcement de l'offre avec les coûts supplémentaires correspondants.

- Les contributions des voyageurs (hors remboursement employeur) s'élevaient à 2,5 Mds€ en 2016. La gratuité nécessiterait donc de trouver au moins 2,5 Mds€ d'autres recettes qu'on peut imaginer sous forme de taxes ou d'impôts. L'acceptation n'est pas évidente : cela représenterait une hausse de la fiscalité d'au moins 500 € en moyenne par an et par ménage francilien (imposable ou non). Il faudra déjà, d'ici 2030, assurer la couverture d'environ 2 Mds€ de coûts d'exploitation supplémentaires liés aux nouvelles offres.

En conclusion, la gratuité totale ne résoudrait pas les problèmes causés par l'excès de trafic automobile (embouteillages, pollution) et risquerait même d'avoir plusieurs inconvénients. En revanche, des évolutions de la tarification restent possibles. Un million de personnes bénéficient de la gratuité ou de réductions tarifaires. Étendre la tarification sociale à certaines catégories exclues des dispositifs actuels est à étudier.

Les transports en commun devraient surtout être moins chers que le coût marginal de la voiture. Or le prix des billets banlieue - Paris pour les occasionnels est souvent excessif (ex : un A/R Paris - Les Mureaux coûte 15,20 €), d'autant plus si on se déplace à plusieurs. Le remplacement du ticket magnétique d'ici 2021 est l'occasion de revoir en profondeur la grille tarifaire.

Marc Pélissier



Pont Charles-de-Gaulle reliant Gare de Lyon à Gare d'Austerlitz (wikipedia)

[DOSSIER] Le tripôle Gare de Lyon - Gare de Bercy - Gare d'Austerlitz (p.2)

Par Pitié, des ascenseurs à Chevaleret !

La station Chevaleret, sur la ligne 6 Nation - Étoile, fait partie des stations aériennes parmi les plus haut perchées. Située boulevard Vincent Auriol, elle dessert l'ensemble des nouveaux bâtiments du groupe hospitalier Pitié-Salpêtrière, mais également les bureaux de la DGCCRF (Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) où travaillent plusieurs centaines de personnes, et bien entendu les habitants des grands immeubles de la rue du Chevaleret.

Pour se dispenser de gravir les 58 marches que compte la station, on dispose d'un escalier mécanique par sens en montée, mais rien en descente. Cet été, la station a été fermée complètement pendant deux mois afin de remplacer les 58 marches de l'escalier fixe, dans le cadre d'une « rénovation patrimoniale ». À noter que cette même station avait été fermée pendant deux mois il y a dix ans pour rénover le viaduc. Elle avait été refaite de fond en comble... sauf l'escalier. Dans les deux cas, on aurait pu en profiter pour la rendre accessible en créant des escalators en descente, ou mieux des ascenseurs. C'est ce qui a été fait à Quai de la Gare, la station suivante en direction de Nation, qui présente les mêmes caractéristiques que Chevaleret mais compte cinq marches de

moins qu'elle (puisque l'on descend en souterrain vers Bercy).

La RATP va installer des escaliers mécaniques prochainement, dont cinq à Place l'Italie, mais aucun sur les deux lignes aériennes (2 et 6). Pourtant, dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité du métro (SDMA), on parle de pénibilité à partir de 4 mètres à la montée et de 5 mètres à la descente ; 58 marches, c'est bien plus que 5 mètres, c'est environ trois étages. Ici, on ne peut rien faire sous prétexte que les quais sont trop étroits. Premièrement, ceux de Quai de la Gare sont identiques ; deuxièmement, entre le débouché de l'escalator et le bord du quai il reste 1,90 mètre : c'est la même distance que l'on trouve entre l'extrémité de l'ascenseur et la bordure du quai à Quai de la Gare.

Alors pourquoi priver les hospitaliers et les patients, les salariés de la DGCCRF et tous les habitants du quartier d'ascenseurs qui rendraient cette station accessible ?

Le métro a été conçu il y a plus de cent ans sans qu'on se soucie de son accessibilité, ce qui pénalise toute une catégorie de voyageurs. À défaut de rendre toutes les stations accessibles, on pourrait au moins envisager d'installer des ascenseurs sur la plupart des stations aériennes des lignes 2 et 6.

Simone Bigorgne

Dans le cadre de la concertation publique sur l'amélioration du parcours des usagers entre les gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz, l'AUT a formulé un avis, reproduit ci-dessous.

Les principaux points que le projet soumis à concertation devrait prendre en compte sont les suivants.

1. POUR L'ENSEMBLE DU TRIPÔLE

Signalétique

- Améliorer la signalétique aux abords de chaque gare, indiquant clairement les différents modes de transport à proximité et la liaison vers les autres gares, avec mise en place de plans permettant aux usagers de se situer au sein de ce vaste complexe, et balisage des cheminements piétons, en particulier, vers les gares d'Austerlitz et de Bercy à partir de l'accès rue de Bercy de la gare de Lyon.

- Pour les trois gares, réexaminer le positionnement de tous les arrêts de bus et les rendre plus visibles, en particulier rue de Bercy.

Propreté

- Améliorer la propreté dans les couloirs et abords des gares. Le plus fréquent est celui de la sortie de la gare de Lyon rue de Bercy, souvent sale et nauséabonde.

Dépose et prise en charge des voyageurs par les taxis et les VTC

- Une véritable amélioration de la desserte par les taxis doit être mise en œuvre, en particulier pour la gare de Lyon. Le stockage des taxis dans les couloirs pour bus de la rue de Bercy et du boulevard Diderot n'est plus tolérable. La solution à ce problème, identifiée depuis longtemps, n'est toujours pas mise en œuvre.

- Les VTC sont souvent oubliés dans les réflexions sur les aménagements des abords des gares. Leur présence ne doit pas être niée et leur accès aux trois gares doit être intégré dans la réflexion globale.

Stationnement des cars internationaux

- Il est nécessaire de trouver un emplacement pour garer les cars internationaux qui stationnent indûment sur la voirie à proximité des gares.

Deux-roues motorisés

- Le développement explosif de ce mode de transport a généré un stationnement anarchique qui encombre les trottoirs et les espaces réservés aux piétons. Il est urgent de prévoir un ou plusieurs emplacements dédiés situés hors des cheminements piétons.

Parc à vélos

- Nous approuvons le principe de la création d'un parc à vélos à la gare de Lyon. Cependant, nous nous interrogeons sur sa capacité de 1300 places qui est probablement trop faible. Par comparaison, la gare de Bâle qui fait figure d'exemple et dont le trafic est plus faible que celui de la Gare de Lyon en accueille 1800 avec tous les services associés, dont la location, le gardiennage, l'entretien et l'expédition.

Le stationnement des vélos doit également être optimisé à Bercy et à Austerlitz.

2. LIAISON ENTRE LES TROIS GARES

La ligne de bus 91

Aujourd'hui, il n'existe aucune possibilité de rejoindre la gare de Bercy à partir de la gare d'Austerlitz, la plupart des taxis refusant même d'effectuer cette course jugée insuffisamment rémunératrice.

- Nous rappelons notre opposition à la transformation de la ligne 91 en « rocade des gares ». Il serait préférable de la scinder en deux lignes ayant leurs terminus à la gare de Bercy, créant ainsi des liaisons directes et fréquentes entre d'une part les gares Montparnasse, Nord et Est et d'autre part les trois gares du tripôle, ne laissant pas à l'écart la gare de Bercy.

La navette des trois gares

- La scission de la rocade des gares en deux lignes permettrait à sa branche sud (Montparnasse – Austerlitz – Lyon – Bercy) de créer la liaison interne au tripôle qui manque actuellement.

- A défaut de réorientation de la ligne 91, une navette fréquente entre les trois gares serait indispensable, particulièrement pour les voyageurs munis de bagages et les PMR, tout en étant fort utile à l'ensemble des usagers.

- Ne serait-ce pas là une application pertinente du système de navettes autonomes récemment testé par la RATP sur le pont Charles-de-Gaulle ?

3. GARE DE LYON

Salle d'échanges RATP-SNCF

- La salle d'échange souterraine RATP-SNCF à la gare de Lyon mérite d'être revue (cheminements confus entre les deux réseaux, lignes de validation multiples...).

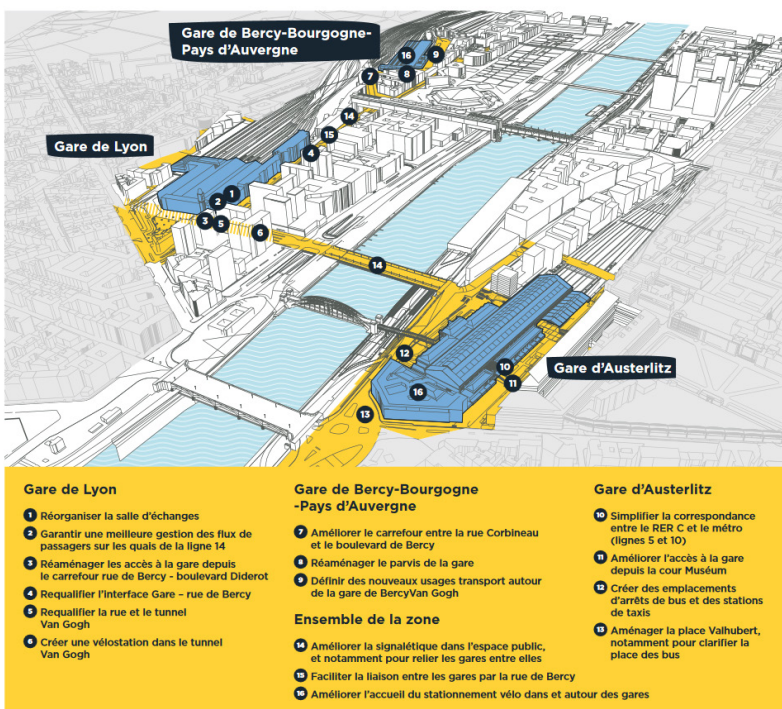
Déplacement des véhicules de location.

- Le déplacement envisagé des véhicules de location actuellement garés rue de Bercy vers des parkings dédiés est un point capital de la requalification de la rue de Bercy. Il devrait permettre un réaménagement des arrêts et terminus de bus et permettre de dégager l'espace nécessaire à l'arrivée du BHNS T Zen 5 (voir plus loin).

4. GARE D'AUSTERLITZ

Création d'un accès sud

- La gare d'Austerlitz est la seule grande gare parisienne ne disposant que d'un accès en tête des quais grandes lignes et banlieue. Sa façade « grandes



Gare de Lyon

- 1 Réorganiser la salle d'échanges
- 2 Garantir une meilleure gestion des flux de passagers sur les quais de la ligne 14
- 3 Réaménager les accès à la gare depuis le carrefour rue de Bercy - boulevard Diderot
- 4 Requalifier l'interface Gare - rue de Bercy
- 5 Requalifier la rue et le tunnel Van Gogh
- 6 Créer une vélostation dans le tunnel Van Gogh

Gare de Bercy-Bourgogne-Pays d'Auvergne

- 7 Améliorer le carrefour entre la rue Corbino et le boulevard de Bercy
 - 8 Réaménager le parvis de la gare
 - 9 Définir des nouveaux usages transport autour de la gare de Bercy Van Gogh
- Ensemble de la zone**
- 10 Améliorer la signalétique dans l'espace public, et notamment pour relier les gares entre elles
 - 11 Faciliter la liaison entre les gares par la rue de Bercy
 - 12 Améliorer l'accueil du stationnement vélo dans et autour des gares

Gare d'Austerlitz

- 13 Simplifier la correspondance entre le RER C et le métro (lignes 5 et 10)
- 14 Améliorer l'accès à la gare depuis la cour Muséum
- 15 Créer des emplacements d'arrêts de bus et des stations de taxis
- 16 Aménager la place Valhubert, notamment pour clarifier la place des bus

lignes » étant tournée vers la Seine et non vers les 5^e et 13^e arrondissements, elle est considérée depuis sa construction en 1867 comme la « gare qui tourne le dos à la ville ». Aujourd'hui, la gare souterraine banlieue, qui ne dispose que d'un accès vers le Nord, peut aussi être considérée comme « la gare qui tourne le dos » à l'urbanisation intense de Paris Rive Gauche.

- Reclamée de longue date par les associations d'usagers, la création d'un accès sud serait très appréciée du fait du raccourcissement du trajet piéton vers ce nouveau quartier à la densité d'emplois très élevée et de la possibilité d'accéder à la station Quai de la Gare de la ligne 6, dont le tronçon Place d'Italie – Nation dispose de réserves importantes de capacité. Ce second accès améliorerait aussi la sécurité des voyageurs en leur procurant une nouvelle possibilité d'évacuation rapide de la gare souterraine. De plus, conséquence heureuse, ce nouvel accès contribuerait à mieux répartir les voyageurs sur les quais de la gare souterraine d'Austerlitz et dans les rames du RER C.

5. GARE DE BERCY

Accès à la ligne 6

- Il faut améliorer la liaison entre la gare de Bercy et le métro, en particulier vers la 6. Il est inadmissible que l'accès à la ligne 6 depuis la gare ne délivre pas de tickets. S'il est impossible de disposer de distributeurs de tickets dans la station telle quelle est, la desserte de cette gare justifie la création d'un nouvel accès ou l'agrandissement de l'existant. A court terme, la création d'un kiosque de vente de billets sur le boulevard de Bercy serait une solution d'attente acceptable.

- Un accès mécanisé partant du quai direction Nation, et éventuellement du quai direction Etoile, et amenant les voyageurs directement sur le boulevard de Bercy, diminuerait les flux dans l'accès actuel sous-dimensionné et serait très apprécié des voyageurs, en particulier lorsqu'ils sont munis de bagages.



Accès à la ligne 14

• Le nouvel accès récemment mis en service rue de Bercy constitue un grand progrès pour les voyageurs à destination de la gare SNCF de Bercy, mais aussi des deux gares routières OUIBUS et FLIXBUS. Il est cependant regrettable que la mécanisation des dénivellations n'ait pas été généralisée pour cette station profonde. Il manque en effet un escalier mécanique reliant le quai direction Saint-Lazare et l'étage intermédiaire. Seul un petit ascenseur de capacité très insuffisante permet d'éviter la montée de plusieurs dizaines de marches aux voyageurs souvent encombrés de bagages.

Accès à la gare routière de Bercy - Seine (FLIXBUS)

• La signalétique, hétéroclite et mal située, est très insuffisante et le cheminement à travers le parc de Bercy sur des allées revêtues de pavés disjoints est pénible. Un gros effort est nécessaire pour améliorer cet accès. Les abords de la gare, en terre battue, ne sont pas dignes d'une gare routière internationale.

6. LIAISON LYON - AUSTERLITZ

Cheminement piéton entre la gare de Lyon et la gare d'Austerlitz

• Le cheminement piétons entre la gare de Lyon et celle d'Austerlitz par la rue Van-Gogh et le pont Charles-de-Gaulle est aujourd'hui peu visible et peu pratique. Or, c'est le trajet le plus direct entre ces deux gares. Il doit être aménagé. La passerelle couverte de la rue de Bercy et la galerie commerciale des tours Gamma ne pourraient-elles pas être l'amorce d'une liaison piétonne couverte entre ces deux gares ?

7. LE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE T ZEN 5

• Dans l'avis de l'AUT-FNAUT Ile-de-France formulé dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de BHNS T Zen 5 Choisy-le-Roi – Paris (juin 2016), nous déclarions :

« Nous attirons l'attention des décideurs sur la nécessité de ne pas limiter le trajet du T Zen 5 à Bibliothèque François-Mitterrand. Cette limitation apportera à la ligne 14, déjà très chargée sur son tronçon central, et au tram T3a un afflux supplémentaire de voyageurs qui s'ajoutera à celui généré par la densification du 13^e arrondissement et à celui du prolongement de la ligne 14 au sud... Il est souhaitable de prolonger le T Zen 5 jusqu'à la gare de Lyon en empruntant l'avenue de France et le pont Charles-de-Gaulle. Ceci constituera un lien efficace avec les pôles multimodaux de la gare d'Austerlitz (métro lignes 5 et 10, autobus dont le 91) et de la gare de Lyon (RER A et D, ligne R du Transilien, lignes 1 et 14 du métro, autobus, etc.) ».

• Ajoutons que le T Zen 5 prolongé à la gare d'Austerlitz et à la gare de Lyon procurera aux usagers une solution d'attente acceptable avant le prolongement envisagé de la ligne 10 à Vitry.

• L'accueil du terminus du T Zen 5 à la gare de Lyon était conditionné par la requalification de la rue de Bercy. Le projet d'amélioration des parcours usagers des gares de Lyon, de Bercy et d'Austerlitz et en particulier le départ des loueurs de voitures de la rue de Bercy doivent prendre en compte dès à présent l'arrivée future du T Zen 5 à la gare de Lyon.

VOYAGE À BRUXELLES

Du 21 au 23 septembre, une vingtaine de membres de l'AUT ont arpenté la capitale belge. Comme de coutume lors de nos voyages, les parcours sur les réseaux de transport public (métro, tramway et bus) ont alterné avec les visites culturelles. Nous avons été reçus par le responsable des relations publiques de la STIB (Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles, la « RATP » locale), qui nous a décrit l'évolution du réseau et de ses matériels roulants puis nous a emmenés, en métro, au site Delta, à la fois dépôt d'autobus et centre d'entretien des rames de métro. Les participants ont ensuite testé la ligne expérimentale de bus électrique n°33 (en hommage sans doute à Jacques Brel qui a chanté le tram 33, depuis longtemps disparu). Si beaucoup de lignes de tramway ont cédé la place aux bus et aux métros, le kilométrage de tramways est toutefois reparti à la hausse, avec le prolongement de lignes en banlieue et même la création d'une ligne nouvelle desservant un grand hôpital, inaugurée peu avant notre passage et que certains des participants ont testée. Les visites hors transports ont comporté le Parlement européen et le magnifique hôtel de ville de Bruxelles. Le samedi, notre rédacteur en chef, originaire de Bruxelles, nous a fait voir les belles églises et autres monuments du centre-ville. Le voyage s'est terminé par un retour aux transports, mais anciens cette fois, avec la visite du musée du transport urbain et l'excursion en tramway ancien à travers la forêt de Soignes. Cette ligne, toujours en activité, est celle qui s'éloigne le plus de Bruxelles pour desservir la commune de Tervuren.

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROLONGEMENT DU T3b DE LA PORTE D'ASNIÈRES À LA PORTE DAUPHINE

Ce projet nous semble globalement satisfaisant. L'accès à la porte Maillot par le boulevard Gouvion - Saint-Cyr nous semble le meilleur choix pour assurer une bonne intermodalité avec les autres réseaux de transports : métro ligne 1, RER C, futur RER E et lignes d'autobus. Ce tracé « est » présente toutefois l'inconvénient d'une desserte médiocre de la gare routière du boulevard Pershing. Il conviendra donc de soigner particulièrement le cheminement piéton entre le T3 (vraisemblablement la station Porte des Ternes) et cette gare routière.

La suppression du véritable « anneau de vitesse » au centre de ce carrefour et le gain de superficie du square (suppression du creux et des passages souterrains piétons glauques) amélioreront considérablement la traversée en surface des piétons et des cyclistes en mettant en continuité les pistes bidirectionnelles des boulevards Gouvion-Saint-Cyr et Amiral Bruix. Par contre, le long de l'hôtel Méridien, vouloir faire passer une file de voitures et deux files de vélos en sens contraire dans un espace restreint paraît problématique...

Nous approuvons le choix de ne pas limiter le prolongement du T3 à la porte Maillot, mais de l'amener jusqu'à la porte Dauphine. Bien que les prévisions de trafic sur ce court tronçon soit plus faibles, ce choix permet de reporter les installations techniques d'arrière-gare du terminus du T3 à la porte Dauphine et d'installer la station Porte Maillot au plus près des autres réseaux de transport. Le tramway passera le long de la gare du RER C et il faut espérer que le cheminement entre la faculté Paris-Dauphine et le métro sera amélioré pour les étudiants (trottoirs étroits et souvent encombrés).

Nous attirons cependant l'attention des maîtres d'ouvrage sur deux points :

- la nécessité impérieuse de donner une réelle priorité au tramway à la traversée de la porte Maillot et d'intégrer cet impératif dans le projet de restructuration de ce site,

- le souhait que la ligne de bus PC assurant la jonction entre le T3a et le T3b continue à desservir la porte Maillot afin de permettre à ses usagers de bénéficier des correspondances avec le réseau de transport desservant ce site.

Porte de Champerret, l'implantation de la station avenue Mallarmé plutôt qu'avenue de Villiers permet un tracé direct en surface pour le tramway vers Porte de Villiers : un avantage si la priorité aux feux est correctement assurée.

La station Porte des Ternes permettra de créer un espace apaisé sur cette portion animée du boulevard Gouvion-Saint-Cyr tout en assurant l'intermodalité avec une ligne forte de bus, le 43, et une liaison pratique avec le futur projet Mille Arbres et sa gare routière.

INTEROPÉRABILITÉ DE LA LIGNE 15 DU GRAND PARIS EXPRESS

Le 2 octobre, l'AUT et l'association val-de-marnaise Métro Rigollots Val-de-Fontenay ont participé à la manifestation organisée à Champigny-sur-Marne par les élus de toute tendance politique pour réclamer le maintien de l'interopérabilité entre les deux branches de la ligne 15, indispensable au rôle de rocade de celle-ci. Nous avons aussi participé à une seconde manifestation organisée le 24 octobre devant le siège de la Société du Grand Paris avant la réunion de son Conseil de Surveillance.

CONGRÈS DE LA FNAUT

Il s'est tenu à Bordeaux les 7 et 8 octobre. Comme à chaque fois, l'AUT y a participé. L'un des trois « Tickets verts » décernés concerne l'Ile-de-France : celui accordé, après consultation de l'AUT, aux villes de Vincennes et Charenton-le-Pont (Val-de-Marne), qui ont institué en avril 2018 le stationnement payant pour les deux-roues motorisés (motos et scooters) sur des emplacements réservés. Ces décisions font suite aux incivilités constatées de la part des usagers de ces véhicules, qui empruntent les trottoirs et mettent en danger les piétons. L'objectif est également de faire participer ces usagers au coût de l'occupation du domaine public.



UNE IDÉE UTILE : LA FUSION DES LIGNES 3 BIS ET 7 BIS

Ayant lu récemment que le STIF allait remplacer les rames de métro des lignes 3 bis et 7 bis par un nouveau matériel roulant (MF XY) à l'horizon 2023/2024, je voulais attirer votre attention sur la pertinence et l'opportunité unique de fusion de ces deux lignes. Elles sont déjà reliées par des tunnels désaffectés (la voie navette et la voie des fêtes), une station de métro fantôme (Haxo) peut également être ouverte afin de desservir le quartier Pré-Saint-Gervais et l'Hôpital Robert Debré et d'assurer une correspondance avec le tram T3b.

Le 20^e arrondissement de Paris étant difficilement accessible en métro, cela faciliterait les déplacements et serait un plus énorme dans la période actuelle de transition écologique. Je voulais donc savoir si des études allaient être faites dans ce sens par le STIF, afin d'améliorer les transports en commun dans cet arrondissement. Avez-vous des informations à ce sujet? Pourriez-vous défendre ce projet?

Antoine

LE SILENCE EST D'OR, DIT-ON

Je suis un usager de la ligne Transilien R, entre Melun et Paris Gare de Lyon. Depuis deux ou trois ans, la SNCF nous impose de la musique sur le quai de la gare de Melun. Indépendamment des choix musicaux (qui ne sont pas les miens), et étant moi-même musicien professionnel, subir cela tous les matins vers 7h30-8h00 (ou à n'importe quel autre moment) s'apparente pour moi à une véritable torture mentale, étouffant toute pensée intérieure et tout repos du cerveau. Pourriez-vous me mettre en contact avec d'autres usagers partageant mon souci, s'il s'en trouve, et m'indiquer les démarches à suivre pour adresser une réclamation à la SNCF? Merci d'avance.

Etienne T.

LES HORAIRES FIXES PEUVENT AVOIR LEUR AVANTAGE

Les horaires de l'appli RATP s'affichent maintenant en temps d'attente. L'AUT a-t-elle été consultée au sujet de cette initiative? Sinon, comment la RATP peut-elle savoir ce que pensent les usagers, si elle ne les consulte pas? Ce qu'en outre la RATP ne dit pas, c'est qu'elle ne se cale plus sur l'horaire théorique : tous les matins depuis ce nouveau mode d'affichage, mon train de 7h55 est annoncé avec 3 à 4 minutes d'avance. Pour finalement passer soit en avance, soit en retard. Les fiches horaires sont-elles devenues caduques?

Didier B.

Ça roule



RENFORTS BUS EN 2019 SUR LES RÉSEAUX DE VERSAILLES GRAND PARC, SAINT-GERMAIN-EN-LAYE ET MARNE-LA VALLÉE

A Versailles, une refonte globale de l'offre interviendra pour s'adapter notamment à l'arrivée du Tram 6 à Viroflay en 2019 et à celle du Tram 13 Express en 2021. Cette restructuration apportera une meilleure lisibilité du réseau avec des itinéraires simples et compréhensibles et un niveau de service plus régulier. Elle permettra un meilleur maillage des quartiers de Versailles avec les communes périphériques, avec moins de correspondances et des bus plus tard le soir.

Dans la Communauté d'agglomération Saint-Germain-en-Laye Boucles de Seine, l'augmentation de la fréquentation du réseau Résalys, qui dessert Saint-Germain, Chambourcy, Aigremont, Fourqueux et Mareil-Marly, rend nécessaire d'améliorer l'offre existante. 5 lignes sur 6 seront renforcées.

Enfin, en Seine-et-Marne, 4 lignes du réseau Pep's desservant les communes de Thorigny, Pomponne, Dampmart et Lagny-sur-Marne seront renforcées afin de faciliter les correspondances à la gare de Lagny-Thorigny. Deux lignes du réseau Grand Morin en Pays Créçois seront également renforcées pour améliorer le maillage vers les gares de Marne-la-Vallée Chessy et de Val d'Europe.

SECOND QUAI À CRÉTEIL-POMPADOUR

Eu égard à la fréquentation croissante de cette station du RER D, qui atteint 11 000 voyageurs par jour, Île-de-France Mobilités a décidé de créer un second quai afin d'augmenter sa capacité, de garantir sa desserte en cas de perturbations et de préparer l'arrivée des nouvelles rames RER NG. Ce 2^e quai rendra possible la circulation du RER D sur trois voies au lieu de deux, la configuration actuelle de la gare ne permettant pas à certains RER de marquer l'arrêt en cas d'incident sur la ligne. Il simplifiera aussi la mise en place des nouvelles correspondances à la gare de Vert de Maisons à l'ouverture de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express prévue pour 2025. Les travaux débuteront en 2020 pour se terminer en 2022. Cette gare offre une correspondance avec deux lignes de bus importantes du Val de Marne, le TVM (Saint-Maur Créteil - Croix de Berny) et la ligne 393, qui circulent sur des voies dédiées entre Thiais et la gare de Sucy-Bonneuil. En heures de pointe, elle est desservie par 8 trains par heure et par sens. Notons que ce 2^e quai était prévu dans le projet initial que nous soutenions, mais avait été supprimé pour raison d'« optimisation ».

INFORMATION EN TEMPS RÉEL SUR LE RÉSEAU DE BUS CENTRE ESSONNE

Ce réseau, exploité par TICE, va être à nouveau équipé de matériel d'information voyageurs en temps réel. Des bornes de nouvelle génération seront installées aux points d'arrêt du réseau. Elles indiqueront aux voyageurs le temps d'attente des deux prochains bus de chaque ligne, mais aussi les perturbations prévues ou en cours. A bord des véhicules, l'information diffusée sur les écrans portera sur les prochains arrêts, avec affichage du schéma de la ligne, des correspondances avec les RER, trains et tramways et des éventuels incidents. Ce programme d'investissement concerne 147 véhicules et 212 points d'arrêts, pour un montant de 5,39 millions d'euros et sera mis en service en 2020.

Ça cale



PROLONGEMENT DU T12 À VERSAILLES

Ce prolongement se faisant sur une ligne parcourue aussi par des trains de fret et des TGV, celle-ci est soumise à une réglementation très stricte concernant les passages à niveau, édictée par l'autorité de sécurité ferroviaire (EPSF) qui est décrite comme une « forteresse inflexible ». Il n'y aurait donc aucun espoir de remettre en cause les critères, qui sont inadaptés à un service urbain de type tram-train. La conséquence serait que seul un tram-train sur deux irait au delà de Massy-Palaiseau. La configuration des lieux est telle que deux des quatre passages à niveau paraissent impossibles à supprimer.

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA VENTILATION RÉFRIGÉRÉE

Si elle fonctionne correctement sur les lignes 2, 5 et 9 du métro, sauf problèmes ponctuels dont le conducteur n'est pas informé (pas de remontée d'info en cabine...), ce n'est pas le cas de celle des MP05, qui équipent en partie la ligne 14 et totalement la ligne 1. Elle n'a jamais fonctionné correctement, donc depuis près de 10 ans! Alstom et RATP ont testé cet été une nouvelle configuration sur un train de la ligne 1. Toute autre entreprise aurait mis sérieusement en cause le constructeur, pas la RATP...

MULTIPLICATION DES DISCONTINUITÉS DE SERVICE

Elles résultent, d'une part, de pannes et, d'autre part, de chantiers programmés. Ceux-ci ne sont pas près de se réduire, et c'est tant mieux car c'est la promesse d'améliorations de desserte. Mais ces chantiers sont aussi à l'origine de difficultés chroniques pour les usagers : par exemple pour accéder aux quais, comme à Clamart, pour localiser les arrêts de bus déplacés ou pour trouver des moyens de transport de substitution. Difficultés qui peuvent se transformer en colère devant l'absence de personnel en stations et les défauts d'information. Elles risquent d'entraîner une désaffection pour les transports collectifs, alors que le contexte climatique exigerait au contraire d'accélérer le transfert modal de la voiture vers ceux-ci. Les exploitants devraient envisager des mesures visant à atténuer la dégradation de la qualité de service du fait de ces discontinuités : meilleure programmation des travaux, meilleurs moyens de remplacement, mesures de compensation, notamment tarifaires, et bien sûr meilleure communication sur les effets pour les usagers, en temps réel comme en temps différé.

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 : non au démembrement de la ligne 15 !

Début octobre, le président du Directoire de la Société du Grand Paris souhaitait « réinterroger l'ensemble du projet » dans un but d'économie. Malheureusement, sa première décision concerne « l'interopérabilité » des lignes 15 Sud et 15 Est à Champigny. Sous ce terme se cache la principale fonctionnalité de la ligne 15, en tant que rocade : tourner en boucle.

Cette caractéristique, obtenue grâce à l'action d'IDF Mobilités, des élus de toutes tendances politiques et de l'association Orbival, est donc remise en cause dans une vision court-termiste du Grand Paris Express. Pire, la suppression de l'interopérabilité à Champigny ouvre la porte au report *sine die* de la ligne 15 Est, détruisant le caractère de rocade de la ligne 15.

Croire que le RER E et la ligne 15, parallèles sur quelques kilomètres, pourraient faire doublon, est une erreur. Le RER E constituera à partir de 2023 une grande transversale francilienne Est-Ouest comme aujourd'hui le RER A. Alors que la ligne 15 a été conçue comme une rocade inter-banlieue.

Croire que cette fonction de rocade pourrait être assurée par la ligne 16 est une autre erreur. Celle-ci est bien trop éloignée de la zone urbaine dense et l'allongement des temps de parcours et le changement obligatoire à Noisy-Champs rendront cet itinéraire dissuasif pour la plupart des voyageurs.

Nous risquons d'avoir à terme un Grand Paris Express dont une des principales fonctionnalités aura été sacrifiée au profit d'économies illusoire. D'autres pistes de réduction des dépenses, comme une conception moins monumentale de certaines gares, auraient été plus pertinentes.

Cette affaire pose aussi le problème de la gouvernance de ce projet. Après une loi, deux débats publics, de multiples enquêtes et déclarations d'utilité publique, et après les annonces du Premier Ministre rendant ce projet « totalement irréversible », comment peut-on annoncer la décision unilatérale de modifier fondamentalement un point essentiel de cette rocade ?

Les administrateurs d'IDF Mobilités ont immédiatement réagi en réclamant à l'unanimité le maintien de l'interopérabilité de la ligne 15 à Champigny lors du Conseil du 9 octobre.

Le Premier Ministre a su se saisir du projet du Grand Paris Express, début 2018, en dénonçant les dérives budgétaires et de planning qui s'étaient accumulées depuis des années. Il lui appartient maintenant de prendre en compte la demande unanime des élus et des usagers franciliens en confirmant le maintien intégral de la ligne 15 en tant que rocade.

Bernard Gobitz



Gare d'Evry-Courcouronnes, RER D (wikipedia)

[DOSSIER] Gares SNCF d'Ile-de-France : quelles améliorations leur apporter ? (p.2)

Des sièges bien utiles

On le sait : la tendance est au vieillissement de la population et à l'allongement de la durée des trajets. La présence de sièges en nombre suffisant, tant dans les véhicules que lorsqu'on attend, est donc un enjeu important. Or plusieurs constats ou décisions ne vont pas dans ce sens.

Dans certaines stations de métro, les sièges se font rares sur les quais, en dehors de tous travaux en cours. Il devrait y avoir au moins 24 sièges par quai sur une ligne non automatique, 18 sinon. Or un relevé effectué sur la ligne 9 montre qu'on est loin du compte. Ce constat est valable sur la plupart des lignes. Pour le moment, la RATP n'a pas été en mesure d'expliquer cette situation, ni d'indiquer quand elle pourra y remédier.

Dans les bus, notamment RATP, la tendance à réduire le nombre de places assises est similaire, notamment les places basses, appréciées des personnes âgées. Outre un espace pour les poussettes ou les personnes en fauteuil roulant, il faut un compromis qui maintienne assez de places assises, avec des strapontins si besoin. C'est le sens de nos interventions sur l'aménagement intérieur standard des bus Optile, défini récemment par IDF Mobilités. Nous souhaitons une évolution pour les commandes de bus RATP à venir car nous recevons de plus en plus de plaintes sur le manque de places assises dans les derniers modèles livrés.

Pour les métros, tous les modèles anciens ont des sièges trop étroits et pas assez espacés entre eux. Mais le renouvellement des métros à

roulement fer a pris beaucoup de retard. Il faudra donc supporter ces places riquiqui au-delà de 2030... Le taux de places assises concerne aussi les futurs matériels, ceux du Grand Paris Express inclus : faut-il accepter d'avoir moins de places assises pour favoriser la « fluidité » à bord et faire face à la saturation ?

Pour les trains, la problématique du taux de places assises est un sujet sensible puisque le futur matériel RER NG (RER D et E) aura moins de places assises que les trains existants. Si la réglementation « STI PMR » explique une partie du différentiel, cela pose problème sur des lignes comme le RER D où les trajets peuvent être longs. La recommandation qui veut que tout trajet supérieur à 30 minutes soit fait assis sera de moins en moins respecté...

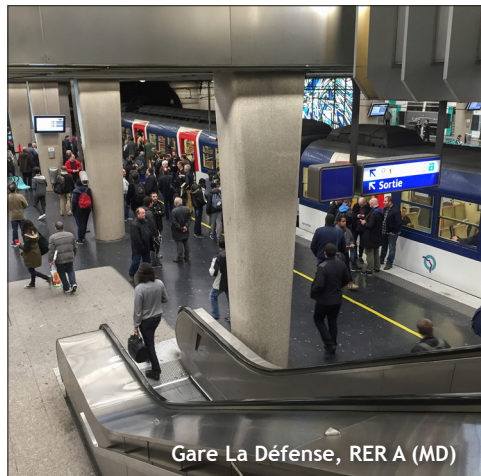
Par ailleurs, quand ces sièges existent, ils ont tendance à être de plus en plus durs. Sous couvert de lutte contre le vandalisme ou de normes feu/fumée, les sièges des matériels récents tels que les métros MF01 ou les trains Francilien comportent une assise dure, même si leur ergonomie peut être correcte. Pourtant, d'autres réseaux urbains ont fait des choix différents.

Le sujet des sièges est plus important qu'il n'y paraît mais a été trop longtemps négligé. Les opérateurs, les constructeurs de matériel roulant et IDF Mobilités doivent le prendre désormais davantage au sérieux.

Marc Pélissier

Le 5 novembre, M. Jacques Peynot, Directeur SNCF des gares d'Ile-de-France, a présenté un exposé suivi d'une séance de questions-réponses lors de la réunion des adhérents de l'AUT. Vous en trouverez ci-dessous les principaux éléments, extraits des notes prises par Bernard Baur.

Le réseau Transilien dessert 380 gares en Ile-de-France, compte non tenu des six gares Grandes Lignes et des trois gares TGV. A la gare du Nord comme à la gare de Lyon et à la gare d'Austerlitz, une gare souterraine accueille les trains Transilien, en l'occurrence des RER. Au fil du temps, il a fallu faire face à de fortes augmentations des flux de voyageurs : on doit gérer les flux du 21^e siècle dans des gares bâties au 19^e siècle... Sur ce temps, la région s'est en effet beaucoup transformée : extension des banlieues avec les grands ensembles, puis construction des villes nouvelles, et les gares se sont adaptées tant bien que mal. De nouveaux pôles d'activités sont apparus : La Défense, Val de Fontenay, Saint-Denis... Et la gare de Juvisy, important pôle multimodal, est devenue la septième gare de France, avec un trafic supérieur à celui de Lyon-Part-Dieu.



COMPARAISON AVEC LE JAPON : LES GARES DU «MASS TRANSIT»

Les flux très marqués du matin et du soir sont de plus en plus difficiles à gérer. Or dans les gares japonaises, les flux énormes s'écoulent de façon paisible, sans l'agressivité qui règne en Ile-de-France. Les espaces y sont suffisamment dimensionnés pour les heures de pointe, les CAB (contrôle automatique banlieue) sont efficaces, les couloirs de correspondance ont des angles obtus, la signalétique est démultipliée (sur les murs, au sol). Shinjuku, à Tokyo, est la première gare du monde : le trafic correspond à sept fois celui de la gare du Nord ! La numérisation des gares japonaises est bien plus avancée, ce qui améliore la disponibilité des équipements : le taux de disponibilité des ascenseurs au Japon est par exemple de 99,5 %, contre 94 % à Paris... Le réseau est bien sûr cadencé, les voies dédiées, et l'intervalle entre les trains peut descendre jusqu'à 1 minute 30...

Des études des flux sont régulièrement réalisées par SNCF Gares & Connexions, la RATP, la Société du Grand Paris et les informations sont

partagées. C'est Ile-de-France Mobilités qui décide en dernier ressort. Gares & Connexions n'est pas responsable de toute la gare : SNCF Réseau possède les quais, les souterrains, les passerelles... jusqu'à janvier 2020, où G & C deviendra une filiale de Réseau.

Deux aspects fondamentaux sont la sécurité et l'information voyageurs. Il y a eu des progrès dans la gestion des situations d'incident, mais il faut mieux encore... Les gares doivent être traitées comme des lieux de vie, car on y reste parfois plusieurs dizaines de minutes. Elles doivent donc être plus accueillantes. Or le personnel SNCF est en voie de raréfaction voire de disparition. Celui subsistant est maintenant parfois trop polyvalent. Or sa présence améliore à la fois la fiabilité et la sécurité. Un manque de personnel a parfois pour conséquence de retarder l'ouverture d'une gare le matin.

LES SERVICES ET COMMERCES DANS LES GARES

Selon Jacques Peynot, il faut trouver dans les gares, y compris dans de petites gares parisiennes comme Pont Cardinet et dans les gares de banlieue, des services et des commerces, même si ces derniers apparaissent parfois trop envahissants. Mais ils assurent une présence humaine et peuvent servir de relais colis. Depuis trois ans, des appels à projets sur 20 à 30 gares par an sont lancés en direction des start-up. On crée différents services : conciergerie, halte-garderie, microworking, télétravail, coworking (1000 m² sont prévus à Brunoy). Les usagers souhaitent aussi un point Poste. La gare est un quartier dans la ville, il faut donc la relier à la ville.

LA GARE MULTIMODALE

Un autre aspect important des gares est leur caractère multimodal. Cela suppose la coopération de nombreux intervenants : Ile-de-France Mobilités, agglomérations, communes, départements, transporteurs... Des conflits de gestion peuvent se présenter dans les gares mixtes comme Val-de-Fontenay : la SNCF y gère le RER E et la RATP le RER A. Qui est en charge des escaliers mécaniques, à l'arrêt le week-end ? Trop souvent encore, les arrêts de bus de plusieurs exploitants sont dispersés en différents points autour de la gare, ou regroupés dans une gare d'autobus relativement éloignée... Note de l'AUT : l'emplacement idéal d'un arrêt de bus est le long du trottoir de la gare. Ce n'est certes pas toujours matériellement possible.

8000 places de parking ont été créées depuis 2016 (dans environ 20 parkings, principalement en grande couronne). Et n'oublions pas les parkings pour les vélos, notamment Véligo, une signalisation favorisant les modes actifs et un rapprochement de ceux-ci du train. Il faudrait encou-

rager davantage les trajets mixtes train-vélo, mais les parcours cyclables sont souvent difficiles. Il n'y a toujours pas de parking vélos à la gare de La Défense, et la circulation des vélos n'y est pas facile, sauf sur l'esplanade... Une autre question qui se pose est celle de l'accès à Roissy-Charles de Gaulle par des modes actifs. De nouvelles mobilités apparaissent : vélos à assistance électrique, trottinettes électriques, voitures autonomes, bus autonomes (où il resterait toutefois un accompagnateur)... Il est difficile de prévoir la place que prendront ces modes, et il ne faut pas mettre de côté les mobilités actuelles.

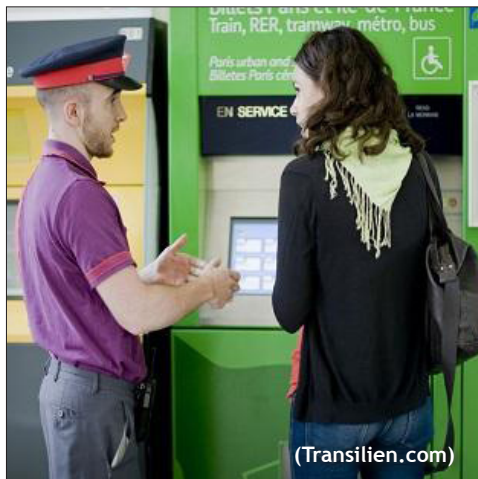
TRAVAUX PRÉVUS OU EN COURS

Quelques travaux d'importance prévus, en cours aujourd'hui ou récemment terminés ont été évoqués :

- désaturation de Juvisy (coût de 140 M€, à comparer à Paris-Nord : 400 à 600 M€) : les coûts sont maîtrisés et les délais semblent tenus ;
- Maisons-Alfort : il aurait fallu un souterrain large de 8 mètres. Ce n'était pas tellement plus cher que les 7 mètres proposés par SNCF Réseau... ;
- les travaux relevant du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) doivent être terminés fin 2023 ;
- désaturation de la gare de Saint-Denis, avec un large passage sous les voies. Projet à 70 M€ ;
- autre gare qu'il faudra désaturer sans trop tarder : Val-de-Fontenay, où l'étréoussse des quais du RER E présente un danger, d'autant plus que certains trains y passent sans arrêt ; la fréquentation s'accroîtra encore avec le prolongement d'Eole à Mantes-la-Jolie, la mutation de ce secteur vers le tertiaire, puis avec l'arrivée du M1 et du T1 ;
- connexion Gare de l'Est - Gare du Nord par un couloir souterrain de 4 à 6 m de largeur, en liaison avec le tunnel vers Château-Landon ; la mise en service est prévue pour 2024, en même temps que le CDG Express... si celui-ci n'est pas retardé ;

- il y a aussi les travaux liés aux Jeux Olympiques et Paralympiques, qui ont respectivement lieu en août et septembre 2024.

Pour M. Peynot, la numérisation des gares ne doit pas forcément se traduire par une déshumanisation. Le développement de la téléopération visera d'abord à maintenir les équipements en service du premier au dernier train, mais aussi à faire de la maintenance prédictive sur les équipements, grâce à l'IoT (Internet des objets connectés). Les tapis roulants et escaliers mécaniques, trop souvent à l'arrêt, seraient ainsi plus rapidement remis en marche. L'objectif est une disponibilité de 98 à 99 % en 2024. Les automates de Transilien peuvent également être téléopérés. Mais beaucoup d'usagers déplorent la disparition progressive de la vente aux guichets. Ils déplorent aussi la disparition des buffets de gare, qui laissent



(Transilien.com)

parfois la place à une sandwicherie, et réclament leur remise en place, ainsi que de restaurants dans les grandes gares. En Suisse, on y trouve des restaurants de grande qualité...

La vidéosurveillance est peut-être à développer. Il y a de moins en moins de postes de police en gare, car la police ne payait pas les locaux, d'où une remarque de la Cour des Comptes. Il n'y a par exemple plus de poste de police à la gare de Saint-Denis !

Les usagers se plaignent du nombre de sièges toujours en diminution et réclament en particulier des sièges face aux panneaux d'affichage des trains. Ils se plaignent aussi du manque de toilettes dans les gares. Un grand programme est en cours dans au moins 200 gares qui devraient être équipées en 2019. L'état des toilettes sera systématiquement vérifié, nous promet-on.

Relevons enfin qu'un budget est également consacré à la maintenance des bâtiments historiques relevant de la SNCF. Il est actuellement de 20 M€ par an.

L'AUT tire de cet exposé-débat les conclusions suivantes : s'il y a eu des régressions (présence humaine, suppression des guichets et réduction des horaires de ceux subsistant), on peut malgré tout signaler les progrès accomplis. Il est cependant regrettable que, par manque de ressources et aussi de plages-travaux, SNCF Réseau se contente parfois du minimum réglementaire.

En particulier, la création d'accès secondaires en gare reste trop souvent écartée alors qu'ils ont un double intérêt, pour réduire la saturation et diminuer les temps d'accès aux quais. Heureusement, quelques gares vont enfin en bénéficier (notamment Issy Val-de-Seine, Ivry, Javel, Montgeron et Brunoy).

Enfin, on peut avoir des inquiétudes à propos des correspondances entre les lignes du Grand Paris Express et les gares et stations existantes. Vu la profondeur des gares du GPE, on pourrait espérer qu'elles soient à la verticale de la gare ou station en correspondance, et qu'ascenseurs et escaliers mécaniques y mènent sans longs couloirs. Il semble hélas que ce ne sera pas toujours le cas. Or, comme le disait pertinemment un ingénieur en chef de la STIB (transports publics de Bruxelles), il n'y a que trois positionnements des deux stations l'une par rapport à l'autre qui offrent une bonne correspondance : en croix, en T ou en L.

En conclusion, on peut dire de la SNCF : peut mieux faire !



IL FAUT SAUVER LA LIGNE 15 EST !

L'éditorial du présent numéro expose les dangers qui pèsent sur la réalisation de la ligne 15 Est. L'AUT n'est évidemment pas restée sans réaction devant ce risque de lourds retards, voire d'abandon pur et simple, de ce tronçon. Lors du Conseil du 8 novembre d'Ile-de-France Mobilités, notre représentant a soulevé de nouveau cette question en précisant que l'abandon de cette ligne entraînerait une surcharge du tronçon Rosny-Bois-Perrier - Bry-Villiers-Champigny du RER E. En effet, les voyageurs se rendant de la banlieue nord-est vers la banlieue sud seraient en correspondance dans ces deux gares, subissant ainsi un tronçonnage en trois parties d'un trajet direct avec la ligne 15 entièrement réalisée ! Le projet de prolongement de la ligne 1 du métro à Val-de-Fontenay serait fragilisé. A l'heure où chacun constate la difficulté à rééquilibrer les emplois entre l'Ouest et l'Est de l'Ile-de-France, l'abandon de la ligne 15 Est serait un coup dur pour Val-de-Fontenay qui constitue le principal pôle d'activités en expansion rapide dans l'Est francilien.

DESSERTE DES GARES D'ÉPÔNE-MÉZIÈRES ET DE MANTES-STATION

Les travaux du projet EOLE entraînent un réaménagement des gares de la ligne Paris - Mantes par Poissy. Ces travaux sont appréciables et certains bénéficient d'ores et déjà aux usagers de la ligne J. Toutefois le cas particulier des gares d'Épône-Mézières et de Mantes-Station pose problème.

Épône-Mézières présente la particularité d'être desservie aussi par la ligne N. Or celle-ci sera équipée de trains Régio2N à plancher bas d'ici 3 ans, tandis que la ligne E prolongée sera équipée de trains RER NG à plancher haut d'ici 2024.

SNCF Réseau prévoit de réaménager prochainement la gare d'Épône-Mézières, notamment en rehaussant les quais à 92 cm. Cela aurait pour conséquence d'interdire la desserte par la ligne N. Il nous semble inacceptable de supprimer cette desserte qui concerne plus de 300 personnes par jour. Un rehaussement des quais à 76 cm permettrait de concilier les deux besoins. Des aménagements complémentaires permettraient de supprimer la lacune verticale au niveau des trains.

L'AUT a donc demandé à la Présidente d'Ile-de-France Mobilités de suspendre la réalisation des travaux prévus afin de mettre au point une solution permettant de maintenir la desserte par la ligne N tout en offrant la meilleure accessibilité possible.

Par ailleurs, les trains de la ligne N ne s'arrêtent plus à Mantes-Station depuis plusieurs années, leur arrêt étant considéré comme incompatible avec le débit de la ligne. Comme les travaux nécessi-

tés par l'arrivée du RER E portent entre autres sur l'augmentation de ce débit, il serait souhaitable de vérifier si cette gare proche du centre-ville de Mantes pourrait de nouveau être desservie par les trains de la ligne N.

LES USAGERS DE LA LIGNE B SUD N'EN PEUVENT PLUS !

L'AUT s'est associée à un courrier collectif adressé à la présidente d'Ile-de-France Mobilités et initié par les maires d'Arcueil et de Cachan. L'offre de service ne cesse de se dégrader, qu'il s'agisse des conditions de voyage, dans des trains anciens, des horaires ou des pannes de signalisation.

S'ajoute à ces dysfonctionnements le fait que les arrêts à la gare d'Arcueil-Cachan comme à celle de Bagneux ne correspondent pas à la fréquentation aux heures de pointe. L'arrêt de 2 trains sur 4 amène une surcharge de passagers dans les voitures. Les usagers souhaitent que soient reprises les études sur la sortie arrière de la gare de Bagneux et sur la configuration de la sortie à Arcueil-Cachan, et que les indispensables voies de garage à Saint-Rémy-lès-Chevreuse soient réalisées dans les meilleurs délais. Ils réclament aussi une information en temps réel plus fiable.

Certains projets lancés vont dans le sens d'un meilleur service, comme la création d'un tiroir de retournement des trains en gare d'Orsay-ville. Concernant le matériel roulant, Ile-de-France Mobilités a lancé un appel d'offres pour les nouveaux trains qui circuleront sur la ligne. La date de 2025 est annoncée pour une première mise en service, horizon bien lointain pour les usagers qui subissent des conditions de transport quotidiennes dégradées.

ACCÈS À L'ÎLE SEGUIN

Un accord sur l'aménagement de l'Île Seguin, qui met fin à près de 10 ans de controverses entre la ville de Boulogne-Billancourt, les associations et les riverains sur la manière de concilier urbanisation et paysage, a été conclu en novembre 2018. L'île sera dense mais attractive, avec en aval la Seine Musicale, spectaculaire salle de concert en demi-boule, en amont un centre international d'art et de loisirs, et au centre, en négociation, un campus d'entreprises de 10 000 salariés avec jardin public. Notre association adhérente, Vivre à Meudon, a pesé tout au long d'une médiation d'un an pour que cette île de 1000 m de long soit rendue le plus facilement accessible depuis les deux rives à tous les publics à pied, à vélo, en car ou en transports collectifs. Il pourrait y en avoir sur l'île, tandis que la circulation automobile sera strictement limitée aux accès des parkings souterrains.



LES COULOIRS BUS NE VALENT QUE S'ILS SONT RESPECTÉS

Je suis choqué de voir les principales voies d'autobus régulièrement neutralisées par les véhicules de livraison, les autocars, les VTC et les activités riveraines, entraînant des retards importants. Ces voies, strictement réservées aux autobus, devraient être libres, mais elles ne le sont pas en raison de l'incompréhensible laxisme des autorités responsables (Préfecture de Police, Mairie de Paris, direction de la RATP...) qui ne font aucun effort sérieux pour faire appliquer la réglementation.

Les livraisons constituent à Paris une véritable plaie pour la circulation en dépit de toutes les réglementations. Dans n'importe quelle autre grande ville en Europe ou en Amérique du Nord, ce problème a été résolu depuis longtemps et les voies réservées aux transports publics respectées. Ayant vécu à Londres, si les contrôles par caméras de surveillance étaient appliqués à Paris de façon aussi systématique, et avec la même sévérité, la situation serait rapidement différente !

En tant que simple usager et citoyen, je n'ai malheureusement aucun moyen d'intervenir directement auprès du Préfet de Police. Votre association pourrait-elle obtenir de sa part une réponse argumentée à cette simple question : « Pourquoi la Préfecture n'applique-t-elle pas rigoureusement et sans exception le règlement, comme dans les autres capitales ou grandes villes ? ». Comme je m'attends à une réponse dilatoire de la Préfecture (comme celles que j'ai déjà reçues), existe-t-il des moyens pour obliger la Préfecture à appliquer le règlement dans toute sa rigueur ?

Eric T.

L'AUT a essayé de résoudre ce problème par une action contre la Préfecture en 2003, mais sans beaucoup de succès. Le résultat est que la situation reste toujours aussi conflictuelle.

L'INTERMODALITÉ REQUIERT UN SERVICE PONCTUEL

Sur l'axe Juvisy-Massy-Versailles, le RER C est régulièrement en retard le matin dans le sens Juvisy-Versailles, retard dépassant maintenant les 5 minutes (8 minutes le 1er décembre). Il y a quelques années, le retard était rattrapé, maintenant il ne l'est plus. Ce n'est pas anodin quand le bus à l'arrivée à Versailles a une fréquence d'un toutes les 25 mn et que ce retard vous fait rater le bus ! D'une manière générale, il semble que, parmi toutes les difficultés rencontrées sur le C, cet axe Juvisy-Massy-Versailles soit « sacrifié » puisque son exploitation devrait cesser du fait de la mise en place du tram-train Evry-Versailles. Avez-vous eu des échos dans ce sens de la part d'utilisateurs ou bien de la SNCF elle-même ?

Yves G.

LA FIN DES CARNETS DE TICKETS

Les tickets RATP disparaîtront en 2021. Il faudra alors passer par un smartphone.

Question 1 : comment faire sans smartphone (c'est mon cas) et est-il normal de devoir acquérir un matériel privé pour utiliser un service en principe public ?

Question 2 : je m'occupe de jeunes handicapés en formation professionnelle. Lors de leurs périodes de stage, comment se déplaceront-ils (surtout ceux de province) ? Tous n'ont pas de téléphone ou de smartphone. 2021 sera vite là. Les personnes sans smartphone, de façon permanente ou provisoire, seront-elles interdites de transport public ?

Véronique M.

Réponse de l'AUT : il sera aussi possible de charger le nombre souhaité de titres de transport sur des supports sans contact.

Ça roule



PROLONGEMENT DU TRAMWAY T1 À L'EST

La région Ile-de-France a voté le 21 novembre le protocole de financement du prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec vers Val-de-Fontenay. C'est un vieux projet puisque la première concertation publique date de 2001, la seconde de 2008 ! Le blocage du prolongement par la mairie de Noisy-le-Sec, qui refusait le passage par la rue Jean Jaurès, aura fait perdre plus de 10 ans, pour retenir in fine un projet très proche de celui prévu initialement... L'AUT salue le travail réalisé par IDF Mobilités pour rapprocher les points de vue et l'adoption d'un protocole permettant de lancer enfin les travaux. Mais il y a un très gros bémol : le financement du prolongement n'est assuré que pour la partie entre Noisy-le-Sec et l'arrêt Rue de Rosny à Montreuil (où se trouvera l'atelier de maintenance). La connexion au pôle majeur de Val-de-Fontenay est renvoyée au prochain contrat de plan Etat-Région, soit après 2023...

ADIEU AUX « PETITS GRIS »

Le samedi 8 décembre, la dernière rame Z5300 a circulé en Ile-de-France, en l'occurrence sur la ligne R, où ce type de matériel cède la place aux Régio2N. Une petite cérémonie d'adieu a été organisée. Ces représentantes de la « génération inox » avaient amélioré le service sur les lignes de banlieue alimentées en 1500 V, au départ des gares d'Austerlitz, de Lyon et Montparnasse, et la création du RER C, en 1979, leur offrit quelque temps un « terrain réservé ». La Z5300 était une automotrice moderne à son arrivée en 1965, mais sa faible adhérence, sa vitesse limitée à 130 km/h, sa suspension bondissante, sa climatisation inversée (chaud en été, froid en hiver) et son confort à l'ancienne font qu'il était temps de les mettre sur la touche.

POINT D'ARRÊT DES TRAINS EN GARE

L'arrêt des trains courts est un sujet mal pris en compte par la SNCF. Voici quelques exemples non exhaustifs.

A la station **Javel** (RER C), où se succèdent des trains longs (8 voitures) et courts (6 voitures), tous s'arrêtent en bout de quai en direction d'Invalides. De ce fait, les voyageurs arrivant par l'entrée principale proche de la station de métro doivent courir pendant 50 mètres pour attraper la dernière voiture qui se trouve ainsi surchargée.

De même, à **Nanterre-Université** les trains courts (Z6400 à 4 voitures) de la ligne L en direction de Cergy-le-Haut s'arrêtent en bout de quai, c'est-à-dire une trentaine de mètres des escaliers mécaniques. Le problème existe aussi à **Issy-Val de Seine** voie 1 (direction Paris). Alors que les points d'arrêt étaient auparavant répartis pour 4, 6 et 8 voitures au long du quai, il n'y a maintenant plus qu'un seul point d'arrêt, en tête de quai. Or l'accès n'est possible que par l'autre bout du quai, que l'on vienne du T2 ou de la voie publique. A une échéance inconnue, un accès secondaire existera à l'opposé...

A la gare de **Meudon**, dotée de deux sorties, l'une en queue l'autre à 60 m du bout de quai, les trains ne s'arrêtent pas à une distance minimale des 2 sorties, mais, dans le sens Paris-banlieue, en tête de quai, là où la plus proche sortie est à 60 m ! Pour la SNCF, il est impossible de faire autrement, car on a installé à cette tête de quai un rail central qui transmet au mécanicien les images des caméras de quai...

LA FIN DE LA RELÈVE SUR LE RER A SE FAIT ATTENDRE

La relève d'un conducteur RATP par un conducteur SNCF à la gare de Nanterre-Préfecture sur le RER A sautera-t-elle enfin un jour ? Ile-de-France Mobilités (IDFM) va lancer au début de l'année 2019 une nouvelle étude de faisabilité de cette mesure. Cela permettrait ainsi d'éviter les attentes des RER de deux minutes à Nanterre-Préfecture (contre une quarantaine de secondes en moyenne pour les autres arrêts). Pour ce faire, l'ensemble des conducteurs des deux opérateurs doivent être formés à conduire sur l'ensemble de la ligne, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, les règles n'étant pas totalement identiques pour les deux entreprises publiques sur leurs tronçons respectifs. Sur le RER B, la suppression de la relève en Gare du Nord, cumulée avec d'autres mesures, a fait passer la régularité de la ligne de 78 % en 2009 à 83,1 % en 2013. Cette fin de la relève a été une promesse de campagne de Valérie Pécresse, la présidente de la région Ile-de-France.

GUICHETS ÉVANESCENTS

Les heures d'ouverture des guichets des gares ne cessent de se réduire et même aux heures où il devraient être ouverts, ils sont de plus en plus souvent fermés, sans qu'on nous en donne une explication claire. L'absence de présence humaine entraînant la fermeture du bâtiment, cela rend aussi les automates inaccessibles et l'accès aux quais par une porte dérobée parfois peu engageante et dont l'emplacement n'est pas toujours évident, de même que celui du composteur. En outre, du fait de la mise en pool du personnel de 4 ou 5 gares voisines, on peut avoir affaire, quand on a la chance de trouver la gare ouverte, à quelqu'un qui ne la connaît pas ou très mal.

Il y a 10 ans, on pouvait acheter ses billets Grandes lignes aux guichets de nombreuses gares de banlieue. Puis il a fallu se débrouiller avec de patibulaires automates jaunes, dont le fonctionnement est loin d'être évident pour les personnes qui ne s'en servent pas souvent, en particulier les personnes âgées ou peu instruites. Au début, la plupart des guichetiers acceptaient encore de faire eux-mêmes la transaction sur leur terminal. Ce n'est plus guère possible aujourd'hui...

Que fait la tutelle de la SNCF ? On tend à oublier que c'est elle qui commande. Mais on peut craindre que ce qu'elle commande, c'est qu'il y ait toujours moins d'effectifs...

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