AUT-infos
FNAUT Ile-de-France
n°154
Le bulletin de l'Association des Usagers des Transports

Restructuration du réseau bus Paris - premiers constats

Le 20 avril dernier, le réseau bus parisien restructuré a été mis en service. Mieux desservir des quartiers excentrés, améliorer la vitesse commerciale, mieux relier Paris et proche banlieue sont des objectifs positifs et incontestables.

Nous étions donc favorables à cette restructuration, d'une ampleur inégalée depuis les années 50 : 42 lignes modifiées, 5 créées, 3 remplacées. Qu'observons-nous quelques semaines plus tard ?

Manifestement, les travaux d'implantation des nouveaux arrêts ont été réalisés trop tardivement par la Ville, ne permettant la pose à temps ni des abribus de la ville, ni des poteaux définitifs de la RATP.

Certains aménagements de voirie ne sont ni terminés, ni commencés. Les bus se trouvant englués dans les difficultés de circulation (boulevard de Belleville, par exemple, pour les bus 20 et 71).

L'information des voyageurs a été insuffisante ou médiocre. Le « nouveau plan bus parisien » est quasiment illisible : couleurs pastel, fond uniforme, pas de numéros de lignes le long de nombreux tronçons, ni aux terminus, y compris sur les zooms par grand pôle ! Pénurie de plans aux guichets du métro et dans les supports internes aux bus.

Les poteaux provisoires aux arrêts, en lieu et place d'abribus, n'ont pas permis l'affichage de plans. Et souvent les abribus tout juste installés n'accueillent pas les informations prévues.

Les trop nombreux trajets allers-retours dissociés, entre deux rues parfois éloignées, rendent la recherche d'un nouvel arrêt pour le moins difficile.

Le manque de certains couloirs bus est évident. Le manque de respect de ceux existants doit être sanctionné.

Des pôles importants, tels qu'Opéra-Saint Lazare, restent en besoin de restructuration.

Nous avons dénoncé la longueur de certaines lignes modifiées provoquant inévitablement des retards accumulés, des problèmes de régulation et des services partiels. Cela se confirme sur le terrain. Pour y pallier, la fameuse « rocade des gares » subit de nombreux services partiels à Bastille ou gare de Lyon, reconstituant ainsi la ligne 65 supprimée et l'ancienne 91 !

Nous souhaitons que les prochaines semaines permettent de corriger les défauts de jeunesse de ce nouveau réseau.

Nous espérons que le souci du service aux usagers et la sagesse amèneront à corriger des erreurs de tracé et à compléter les aménagements favorables aux bus.

Mais seul un nouveau plan de circulation pourra sérieusement contribuer à améliorer l'efficacité du réseau bus.

Michel Babut

Gare RER B Aéroport CDG 2 (wikipedia)

[DOSSIER] CDG Express : un projet controversé (p.2)

Interruption estivale du RER A entre Auber et Vincennes

La limitation des deux branches Est du RER A à Vincennes cet été, en fin de soirée, les week-ends et toute la semaine du 15 août, constituera une gêne inédite pour les usagers. En effet, contrairement aux autres terminus temporaires organisés les années précédentes, la gare de Vincennes ne constitue pas un pôle intermodal offrant des correspondances variées avec le métro ou avec d'autres moyens de transport comme le tram ou les lignes du Transilien à La Défense.

La seule solution offerte aux voyageurs arrivant à Vincennes est de quitter le RER A par l'accès secondaire ouest, très étroit (seulement 3 CAB par sens) mais accessible aux PMR (ascenseur), et de cheminer pendant plusieurs centaines de mètres jusqu'à la station Bérault de la ligne 1, non accessible aux PMR, quelles que soient les conditions climatiques. C'est une solution qui nous parait très insuffisante pour une ligne qui dessert une gare TGV (Chessy) et doit absorber des flux importants de voyageurs avec bagages à chaque arrivée de Ouigo dont Chessy est le terminus.

Cette situation sera particulièrement mal vécue par les nombreux touristes qui visitent Disneyland Paris ou sont hébergés dans les hôtels de ce secteur et sont peu habitués au réseau francilien de transport. On ne peut décemment pas leur demander de parcourir les rues d'une commune de banlieue à la recherche d'une station de métro éventuellement sous la pluie et en pleine nuit !

Bien entendu, cette incommodité majeure sera aussi ressentie par les voyageurs souhaitant effectuer le trajet inverse de Paris vers la banlieue.

C'est pourquoi nous demandons qu'un service de substitution par bus soit organisé entre la gare de Vincennes et Nation, où les voyageurs pourront trouver quatre lignes de métro et plusieurs lignes de bus accessibles aux PMR. Il serait aussi souhaitable que cette navette marque un arrêt à la Porte de Vincennes, où les voyageurs auront la possibilité d'utiliser les trams T3a et T3b et les bus 26 et 64, tous accessibles aux PMR.

Le site de la gare de Vincennes est très contraint, mais le terminus de cette navette pourrait se trouver au terminus actuel du bus 215, avenue Antoine Quinson, à proximité immédiate des accès secondaires ouest et dans une artère à faible trafic où il devrait être possible d'interdire le stationnement sur une longueur suffisante pour garer les bus en attente.

Enfin, cette suggestion n'est pas exclusive d'autres mesures, en particulier pour les voyageurs de la branche de Boissy-Saint-Léger, comme le renforcement des bus 77, 201, 114 ou 210, au moins sur leurs parcours depuis les gares de Joinville et Nogent jusqu'au terminus de la ligne 1 au Château de Vincennes.

Bernard Gobitz

CDG Express : un projet controversé

Le projet de liaison ferroviaire directe entre la capitale et l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle était dans les cartons depuis près de 20 ans. Sa réalisation a été confirmée fin mai par le gouvernement mais avec une mise en service reportée fin 2025. Au-delà des positionnements politiques, nous essayons ici de donner des éléments factuels sur les différentes facettes du projet, avec avantages et inconvénients.

Historique

Le projet CDG Express est déjà très ancien puisque les premières études de faisabilité ont débuté fin 1998 et le débat public a eu lieu en 2003. A l'époque, le tracé présenté partait déjà de la gare de l'Est et passait par Noisy-le-Sec puis comportait une longue portion souterraine. Nous avions été parmi ceux qui ont proposé un tracé optimisé dit « virgule » permettant de rejoindre les voies existantes vers Mitry depuis la gare de l'Est. Néanmoins, tous les participants avaient souligné la priorité à donner aux investissements pour le RER B. Ce fut le point de départ du projet B Nord+ qui a abouti en 2013 et a permis une amélioration, insuffisante mais réelle, des conditions de transport sur cette ligne.

En 2008, le projet CDG Express a été déclaré d'utilité publique mais, malgré les affirmations des ministres des transports successifs, le projet s'est enlisé par la suite, avec notamment l'abandon de la concession à Vinci en 2011. C'est avec la perspective des Jeux Olympiques de 2024 que le projet a été véritablement relancé.

Une liaison dédiée justifiée ?

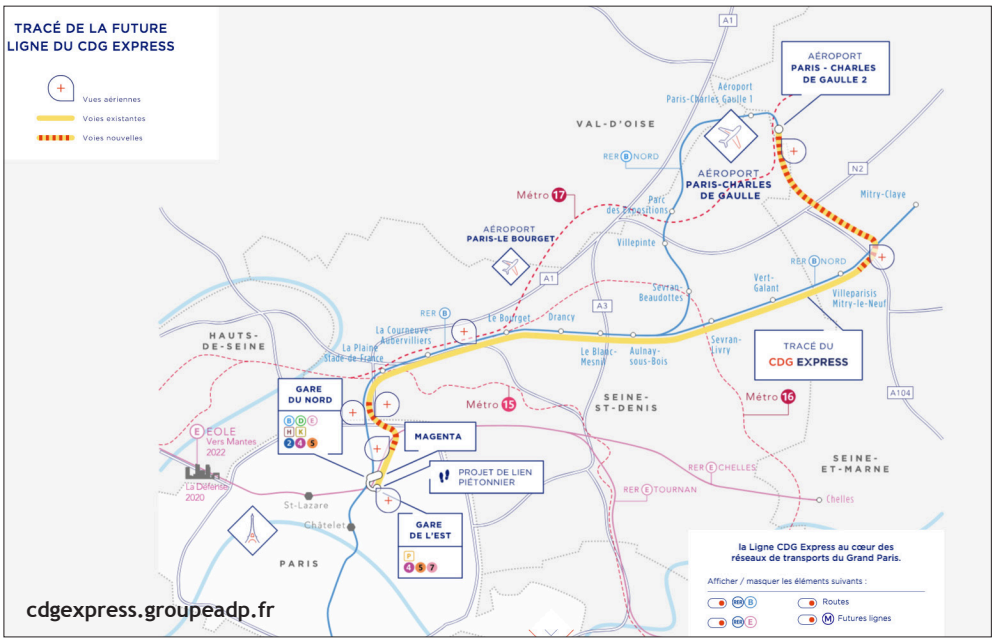
Le principe d'une liaison dédiée entre la capitale et son principal aéroport existe dans d'autres pays (notamment Londres, Oslo, Stockholm et Hong-Kong). L'objectif de CDG Express est de renforcer la part modale du ferroviaire pour l'accès à Roissy (actuellement de 30% pour le RER B et 6% pour le TGV), dans un contexte où la congestion sur l'A1, déjà forte à certaines heures, va s'aggraver dans les prochaines années tandis que le trafic aérien va croitre, même s'il faut s'employer à limiter cette croissance pour des raisons environnementales. Cependant, certains considèrent que le RER B, avec ses trains directs Paris - Roissy aux heures creuses, est suffisant pour jouer ce rôle. Mais la cohabitation entre les usagers du quotidien et les voyageurs aériens est difficile. Par exemple, la présence de porte-bagages, qui avait été initialement prévue dans la rénovation des rames du RER B, a été supprimée à la demande des associations d'usagers compte tenu de la perte de places assises qu'ils généraient. De plus, l'existence de CDG Express permettrait de renforcer la desserte de la proche banlieue nord aux « heures creuses » (qui le sont de moins en moins) en modifiant la desserte des actuelles missions directes Paris / Roissy.

Un tracé contestable ?

Le tracé retenu n'est pas parfait, nous avions d'ailleurs fait des propositions pour diminuer le coût du projet. Le terminus unique à CDG 2 nécessitera l'utilisation de CDG VAL pour accéder à certaines aérogares. Le terminus à gare de l'Est est un choix logique à partir du moment où les quais de la gare du Nord sont considérés comme saturés. Certes les correspondances offertes à gare de l'Est sont moindres. Mais il y a tout de même 3 lignes de métro et surtout, avec la création prévue d'un souterrain piéton vers Magenta et gare du Nord, il y a aura un accès au RER E prolongé et donc à la Défense. Par ailleurs, nous avons suggéré de prévoir un arrêt à La Plaine Stade de France quand la rocade ligne 15 y passera. Pour le moment, cela ne semble pas retenu.

Quels impacts environnementaux ?

Le projet réutilisant ou longeant des infrastructures ferroviaires existantes, il crée peu de nuisances supplémentaires. Cependant, des craintes sont exprimées d'une part à Mitry au niveau du débranchement de la ligne Paris - Laon, d'autre part au niveau de la porte de la Chapelle à Paris où les rames passeront sur des ponts existants rénovés alors que la ville de Paris aurait préféré un tracé souterrain. A contrario, CDG Express permet d'accélérer le remplacement d'un pont-rail métallique bruyant à Saint-Denis.



Des tarifs trop élevés ?

Le tarif de base prévu sur CDG Express sera de 24 € par trajet. Certains le considèrent comme dissuasif. D'autres soulignent que c'est moins cher qu'un taxi (environ 50 €) et que la clientèle visée, touristes et salariés en déplacement professionnel, est prête à payer pour un service de qualité. De plus, l'exploitant choisi (groupement Keolis - RATP Dev) devrait mettre en place des tarifs réduits pour les enfants et pour les porteurs d'abonnement Navigo. Par ailleurs, des tarifs préférentiels d'abonnement pour les salariés de l'aéroport seront probablement négociés avec les employeurs, comme c'est le cas à Orly pour Orlyval.

Un modèle financier fragile ?

Le projet CDG Express, chiffré à 600 M€ lors du débat public, est désormais à 1,8 Md€, plus les frais financiers. Cela se décompose en 70 % pour CDG Express proprement dit, 19 % de régénération d'installations ferroviaires et 11 % pour des aménagements pour le RER B. Il doit se financer principalement par les recettes commerciales et par une taxe sur les billets d'avion au départ de Roissy à partir de son ouverture. Mais il y a aussi une participation d'ADP et de SNCF Réseau, cette dernière nous paraissant très contestable vu son endettement qu'on cherche à réduire par ailleurs. En attendant, l'Etat a fait un prêt pour lancer le projet. Ainsi, ce montage spécifique ne pèse pas sur les financements pour les transports du quotidien. L'abandon de CDG Express ne changerait donc rien pour ces derniers. Néanmoins, si la fréquentation n'est pas au rendez-vous, il n'est pas exclu que l'Etat ne puisse pas être remboursé d'une partie de son prêt.

Des impacts maitrisés en phase travaux ?

C'est le sujet le plus délicat, car il y a un cumul de travaux jamais vu sur le faisceau ferroviaire nord de Paris avec 15 projets majeurs à réaliser. Comme l'a bien souligné le récent rapport du Préfet de Région, vouloir tout faire pour 2024 posait de gros problèmes : les interruptions de trafic auraient été très difficiles à gérer sur la période 2021-2023, Transilien expliquant ne pas savoir reporter sur des bus le trafic du RER B nord en jour ouvrable, même en plein mois d'août. Sans compter que la capacité de SNCF Réseau à réaliser les études et les travaux en

mobilisant les compétences nécessaires n'était pas assurée. Le nouveau calendrier avec une mise en service fin 2025 apparait plus réaliste mais il faut encore obtenir des garanties que la programmation des travaux est suffisamment robuste pour ne pas multiplier les rendus tardifs de chantier. Il faut aussi que les services de bus de substitution soient bien dimensionnés, avec certains trajets directs pour minimiser les augmentations de temps de parcours.

Quels impacts en phase exploitation ?

L'éventuelle dégradation du fonctionnement des lignes existantes par CDG Express est une des craintes légitimes exprimées lors de la concertation menée par le Préfet de Région début 2019.

S'agissant de la gare de l'Est, cette dernière étant sous-utilisée, la SNCF assure que l'affectation de 3 voies au CDG Express, actuellement utilisées ponctuellement pour les grandes lignes, n'aura aucune conséquence sur le fonctionnement de la ligne P. Néanmoins, cela pourrait limiter certains développements d'offre ultérieurs.

S'agissant de la ligne K et des TER Paris – Laon, CDG Express empruntera effectivement les mêmes voies que ces derniers. Le trafic passera donc de 6 trains par heure à 10 trains par heure sur les voies directes vers Mitry, ce qui laisse encore de la capacité résiduelle.

Concernant le RER B, deux problématiques sont posées : d'une part, celle de l'arrière-gare de CDG2 qui sera réutilisée par CDG Express pour son terminus. La fonction « garages » sera reconstituée au niveau du Parc des Expositions. Par contre la fonction « retournement en arrière-gare » ne sera plus possible mais n'était en fait pas utilisée. Cela pourrait poser problème pour un terminus qui reçoit un train toutes les 6 minutes en pointe. Mais la SNCF indique que les 4 voies à quai à CDG1 permettent de gérer les remises à l'heure, en supprimant ponctuellement la desserte de CDG2.

D'autre part, celle de la gestion des situations perturbées. En effet, le RER B utilise parfois les voies directes entre Aulnay et Paris en cas de blocage sur les voies bis. Dans ce cas de figure, il est prévu que seulement 1 train sur 2 du CDG Express circulera. Par ailleurs, CDG Express participe au financement d'installations de retournement à La Plaine, Le Bourget et Aulnay qui doivent permettre de maintenir en circulation davantage de trains qu'actuellement en situations perturbées. Selon IDF Mobilités, l'ensemble de ces mesures doit permettre d'avoir un impact globalement neutre sur le RER B.

Et maintenant ?

Un certain nombre de travaux ont démarré dès 2018 pour CDG Express. Mais c'est à partir de 2021 que les impacts de ses travaux, cumulés aux autres, seront particulièrement nombreux sur le RER B nord. Nous souhaitons être associés au comité de coordination de l'axe nord mis en place par le Préfet de région pour s'assurer que l'organisation des travaux est compatible avec un fonctionnement acceptable du RER B. Car si la création de CDG Express présente certains avantages, notre priorité reste l'amélioration du RER B qui dépasse désormais 900 000 usagers / jour.

Marc Pélissier

Projet d'aménagement (Sylvio d'Ascia Architecture)

L'AUT en action

Avis sur le Téléval

L'AUT a donné un avis globalement favorable lors de l'enquête publique sur ce projet de transport par câble entre Créteil Pointe du Lac (terminus de la ligne 8 du métro) et le haut de Villeneuve-Saint-Georges. L'environnement correspond à celui où le transport par câble est pertinent : différence de niveau notable entre les deux terminus et franchissement de plusieurs coupures urbaines (RN406, ligne TGV, faisceau ferroviaire de Valenton). Les lignes de bus actuelles (J1, J2 et K) sont souvent surchargées et engluées dans la circulation automobile. Les villes de Valenton, Limeil–Brévannes et une partie de Villeneuve-Saint-Georges ne bénéficient donc d'aucun transport en commun fiable et attractif. Le Câble A, mode de transport peu bruyant et non polluant, offrira un temps de parcours fiable et un temps d'attente quasi-nul.

Mobilités nocturnes

L'AUT a apporté une contribution dans le cadre des ateliers organisés par IDF Mobilités sur ce thème. Nous relevons que la fréquentation a beaucoup augmenté en soirée et que des surcharges sont apparues sur certaines lignes de métro et sur les RER B et D. Toutes les lignes RER et Transilien devraient avoir une offre jusqu'à minuit environ. S'agissant des bus de banlieue, malgré des progrès ces dernières années, l'offre reste insuffisante pour correspondre en amplitude et en fréquence avec celle des trains. Il faut viser à assurer une correspondance systématique pour chaque train. Il faut renforcer et étendre l'offre Noctilien : il faudrait notamment une desserte au-delà de Meaux et une desserte en rocade le long du T3 à Paris. Nous avons proposé aussi de prolonger d'une heure le samedi soir l'offre RER / Transilien sur les principaux axes.

Lignes de bus à tarification spéciale

L'AUT a écrit à la Présidente d'IdF-Mobilités à propos des quelques lignes de bus (14 sur plus de 1500) sur lesquelles il faut encore valider plusieurs tickets t+ pour certains trajets, alors qu'un tarif plat (un seul ticket t+ quelle que soit la longueur du trajet) s'applique depuis plusieurs années à l'immense majorité des lignes d'Ile-de-France. Cette subtilité est peu connue des usagers, surtout occasionnels, et peut donc être considérée comme un piège tarifaire, car des usagers de bonne foi se font verbaliser. Cette situation est d'autant plus difficile à comprendre que des lignes très longues telles que Meaux - Melun, soit plus de 50 km, sont utilisables avec un unique ticket t+. L'AUT demande donc que soit mis fin à cette exception qui représente un infime surplus de recettes. Sa suppression serait de plus de nature à simplifier le passage aux supports sans contact qui vont remplacer les tickets magnétiques.

Sièges sur les quais du métro

Au fil des dernières années, on a pu constater la «disparition» de nombreux sièges sur les quais : il n'en subsistait que le petit support métallique carré. En mai 2018, nous en avons compté 123 sur les quais de la seule ligne 9 ! Nous avons transmis notre comptage détaillé à la RATP, en lui demandant de bien vouloir réinstaller de véritables sièges dans les meilleurs délais, sur toutes les lignes. Après de multiples relances, la RATP nous a indiqué en avril 2019 (!) avoir remis en place 800 sièges sur l'ensemble du réseau ! La RATP vantant une « excellence opérationnelle au service de ses clients », nous faisons le triple triste constat suivant :

- La RATP se soucie peu de l'état des équipements de ses espaces.
- Sans notre intervention, il subsisterait, encore aujourd'hui, au moins 800 supports sans siège.
- Il a fallu à la RATP 11 mois pour revenir à une situation normale.

N'hésitez pas à nous signaler toute anomalie que vous constateriez (supports sans siège, nombre de sièges manifestement insuffisant) sur les quais.

Nouveau réseau bus parisien

A la suite du profond remaniement intervenu le 20 avril (50 lignes ont été modifiées ou créées), l'AUT a procédé à une distribution de tracts en des points névralgiques du réseau afin d'inviter les usagers à lui faire part des difficultés qu'ils ont pu rencontrer de ce fait et de leurs souhaits d'amélioration. Bien des dysfonctionnements ont en effet été constatés : information insuffisante ou incompréhensible, poteaux provisoires, parfois mal positionnés, à certains arrêts nouveaux, absence d'abribus, temps d'attente non affiché, suppression d'arrêts…

Courrier

Horaires d'ouverture en peau de chagrin

Transilien va réduire les heures de présence d'agents SNCF dans plusieurs gares de la ligne N. Usagère occasionnelle de cette ligne, je souhaite savoir si la FNAUT s'est saisie du dossier, et si oui quel est l'avancement de celui-ci. La réduction des heures d'ouverture des guichets pose un réel problème de sécurité (surtout la nuit) et entraîne une dégradation intolérable du service au public (aide à l'utilisation des machines, moyens de paiement spécifiques au guichet, vente de prestations « Grandes Lignes », renseignements en cas de perturbations...).

A.V.

Retour réclamé du bus 47 à la Gare de l'Est

Je souhaite exprimer mon mécontentement suite au raccourcissement de la ligne de bus 47. Comment faire remonter l'information à la RATP ? Pourquoi a-t-on décidé de supprimer la section Châtelet - Gare de l'Est ? Avec la ligne 11 du métro en travaux à Châtelet, cela devient long et fastidieux de se rendre à pied rue Chapon, rue des Gravilliers ou vers Arts et Métiers quand on descend à Châtelet et que le 38 n'arrive pas... C'était si simple avant de rester dans le bus jusqu'à l'arrêt Turbigo et dans l'autre sens de prendre le bus rue Beaubourg ou rue du Renard. Est-ce que d'autres personnes se sont plaintes de cette réduction de ligne?

Marie G.

Malencontreuse suppression d'un arrêt de bus

Je suis atterrée par la suppression de l'arrêt Oberkampf-Filles du Calvaire du 96 en direction de la gare Montparnasse. Je ne comprends pas quels en sont les avantages pour la RATP, mais je vous en signale les inconvénients pour les utilisateurs. L'arrêt supprimé avait un Abribus, alors que le suivant (Bretagne) n'en a pas, et la distance est grande entre les deux arrêts encadrants : Jean Pierre Timbaud-Richard Lenoir et Bretagne.

L'arrêt supprimé assurait une bonne correspondance avec le métro Filles du Calvaire et avec le bus 91, qui passe par les gares de Lyon et d'Austerlitz. Le trajet est maintenant beaucoup plus long.

Ces inconvénients de distance ou d'abri ne sont pas négligeables pour certains, notamment les gens âgés, grands utilisateurs du bus. On ne peut certes pas satisfaire tout le monde, mais là il s'agit juste de conserver l'existant, dans la mesure où il convient parfaitement.

Loin de moi l'idée de contester les nouveaux trajets de bus : je sais qu'ils arrangent certains usagers et qu'ils en désavantagent d'autres. Mais je ne vois pas en quoi la suppression d'une station aussi pratique améliore le service, ni du point de vue des usagers, ni du point de vue de la RATP. Pourrais-je avoir l'explication de cette suppression ? Devrais-je engager une pétition pour le rétablissement de cet arrêt ? Merci d'avance de votre réponse.

Eva F.

Trop d'arrêts injustifiés du T4

Je me permets de vous contacter après avoir pris connaissance des projets de votre association. Ma requête concerne la ligne de tram-train T4 qui relie Bondy à Aulnay, ligne tangentielle indispensable aux habitants des communes concernées pour rejoindre les grands axes de transport. Cette ligne, au fonctionnement déjà chaotique, est désormais régulièrement à l'arrêt pour « travaux ». Elle totalise une année complète de fermeture en trois ans d'exploitation. Ces travaux ne sont pourtant pas de grande envergure : le plus «gros» (déplacement de la station Gargan de 300 mètres avec refonte totale du plan de voies et ré-électrification de la zone) a été réalisé en à peine deux mois. Mais la SNCF semble avoir pris goût à ces fermetures de longue durée. Pour des travaux électriques et de signalisation, minimes puisque la marche à vue est de mise sur le T4, la ligne est fermée pendant 6 mois, sans aucune certitude sur la date de réouverture. La SNCF pointe des difficultés techniques et bureaucratiques dans la mise en place du 750 V et des circuits de voie adaptés. On se demande dès lors pourquoi, en l'absence d'autorisations et de tests préalables, l'ancien système électrique et de signalisation a été déposé, sans que l'on soit certain de pouvoir activer le nouveau, pénalisant ainsi 30 000 usagers quotidiens.

Raphaël S

Ça roule

Vincennes RER A : la gare remise au milieu du village !

Les travaux de rénovation et d'agrandissement de la gare avancent. Le nouvel accès principal, face au centre-ville, a été inauguré le 12 juin. On répare ainsi l'erreur commise il y a 50 ans lors de la démolition de l'ancienne gare SNCF : l'accès principal avait été reporté dans une artère latérale, l'avenue Auber. Visible et largement dimensionné, le nouvel accès rajeunit cette gare très fréquentée pour le bien de tous les usagers. Il reste à terminer les deux escaliers supplémentaires, hélas non mécanisés, dédiés aux voyageurs passant d'une des branches Est du RER A à l'autre, et à agrandir les deux accès secondaires pour que la gare soit parfaitement adaptée au trafic des prochaines décennies.

Début du remplacement des tickets « t+ »

La carte sans contact Navigo Easy, dédiée aux voyageurs occasionnels, est désormais disponible. On peut y charger plusieurs titres de transport (jusqu'à 30 tickets t+, des forfaits Navigo Jour, des tickets OrlyBus ou RoissyBus), sans abonnement ni conditions particulières. Son prix est de 2 €, pour inciter les voyageurs à la recharger au lieu de la jeter sur la voie publique. S'y ajoute le prix des titres de transport choisis par l'utilisateur. Ce support non nominatif peut être prêté à d'autres personnes, mais ne peut pas être utilisé par plusieurs personnes simultanément. Principal regret : il ne permet pas la correspondance bus / métro sans repayer, fonctionnalité qui sera enfin offerte avec le Navigo Liberté+ en post-paiement d'ici la fin de l'année.

L'interopérabilité de la ligne 15 est sauvée

Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris (SGP) a en fin de compte décidé le maintien de cette fonctionnalité essentielle de la future ligne : la possibilité d'emprunter, sans changer de rame à Champigny, l'une ou l'autre branche de la ligne : celle vers Noisy-Champs, où elle rejoint la ligne 16, et celle qui boucle la rocade à l'est et dessert le pôle de Val de Fontenay. La remise en cause de l'interopérabilité faisait l'unanimité contre elle, chez les élus comme chez les usagers et leurs associations dont l'AUT.

Ça cale

Choisy-le-Roi

Par suite d'un mouvement de terrain survenu le 19 février à proximité de la gare, la vitesse de circulation des trains a dû être limitée pour des raisons de sécurité. Les équipes de SNCF Réseau se sont depuis attachées à déterminer la cause du désordre et à définir les travaux à réaliser. Il s'avère qu'une zone souterraine située à proximité d'un coude de la Seine au droit des emprises ferroviaires s'est fortement détériorée, pouvant mettre en risque la stabilité du mur de soutènement et de la voie ferrée elle-même. Dans l'attente du rapport d'expert définitif fin juin, des travaux provisoires de confortement du mur de soutènement de la voie ont été engagés dans le but de remettre rapidement et en toute sécurité les trains en circulation dans ce secteur. Les limitations de vitesse seront maintenues pendant toute la durée des expertises et travaux, soit jusqu'à fin août. Tous les trains continuent à circuler, mais la desserte normale en pointe à Ivry, Vitry et Choisy ne sera rétablie qu'après la période des travaux d'été « Castor ».

Deux ans et demi de fermeture de la Grande Ceinture Ouest !

C'est le temps que prendra la conversion en tramway (qui portera le n°13), de cette ligne actuellement exploitée entre Saint-Germain Grande Ceinture et Noisy-le-Roi à l'aide de rames Z6400. Tant les voies que les caténaires vont en effet être renouvelées, et les quais doivent être mis au niveau du plancher des tramways. Et la section de Noisy-le-Roi à Saint-Cyr était depuis longtemps inactive. Mais il nous revient qu'au moins un an sera consacré à des essais ! Le matériel roulant prévu (rames Dualis) n'a pourtant rien de révolutionnaire. Et la voie sera abaissée au niveau de l'Allée Royale du parc du château de Versailles : cachez ce tram que les touristes ne sauraient voir ! Même à 3 km de distance ? La halte prévue près de la dite allée – qui serait utile aux touristes et aux randonneurs – ne sera en outre créée (si elle l'est…) qu'ultérieurement.

Terminus de la ligne 26 à Saint-Lazare

Il n'est plus utilisé depuis plus d'un an, pour cause de « travaux ». Or, aucun chantier n'a été effectué depuis que ce terminus est déplacé ! La date de retour sur le parvis de la Gare Saint Lazare reste indéterminée. Le retard ferait suite à un litige entre la SNCF et l'entreprise chargée des travaux relatifs à l'affaissement de la chaussée.

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