

Travaux et horaires d'été : des déplacements compliqués

Se déplacer en Ile-de-France n'a pas toujours été facile cet été. Certes, des situations semblables se sont déjà présentées, mais la fréquentation estivale diminue de moins en moins alors que les fréquences de passage sont réduites de la même façon depuis des décennies. Comment justifier que les horaires des métros, bus et trams de la RATP soient allégés dès le 1^{er} juillet alors qu'il y a toujours autant de monde au moins jusqu'à mi-juillet ?

Autre source d'étonnement, certaines lignes de RER/Transilien n'ont pas d'horaires d'été, d'autres ont six semaines d'horaires allégés et d'autres encore sept semaines avec deux niveaux d'allègement (lignes A, B et L3). L'an dernier, nous avons plaidé auprès d'Ile-de-France Mobilités pour que soit amorcée une harmonisation des pratiques.

S'ajoute à ce constat l'impact des travaux : le renouvellement des voies du RER A n'a pas provoqué de coupure en continu, mais la prise en charge des usagers à Vincennes RER a posé problème, et la fermeture des deux gares souterraines du RER E a eu pour conséquence une offre réduite de moitié aux heures de pointe, C'est-à-dire bien inférieure à la baisse de fréquentation. De surcroît, cette offre réduite a été prolongée d'une semaine avec une communication confuse à la dernière minute.

Sur le RER B, l'impact des travaux a été lourd au sud de Massy : plusieurs semaines sans trains entre Orsay-ville et Saint-Rémy et un intervalle de 30 minutes en pointe entre Orsay-ville et Massy. Le tout annoncé avec peu de préavis et sans information préalable aux élus locaux et associations d'usagers. Au nord, il n'y a eu que 8 trains/heure en pointe pendant une semaine. Il aurait pu en circuler 12, les travaux sur les voies bis ayant été annulés, mais cela a été annoncé trop tard pour trouver les conducteurs nécessaires... A la réunion de retour d'expérience tenue par IdFM, SNCF Réseau a invoqué une défaillance de l'entreprise Eiffage Rail qui n'a pas mis les moyens suffisants. D'autres chantiers ne se sont pas déroulés comme prévu, comme le renouvellement de voie et ballast sur Pontoise - Gisors.

S'ajoute à cela la traditionnelle coupure d'une grande partie du RER C dans Paris, celle d'une partie de la ligne 6 et du T2, et l'incompréhensible fermeture pour six mois du T4 liée à sa nouvelle branche Clichy-Montfermeil.

Des évolutions s'imposent pour les prochains étés : d'une part, des renforts d'offre là où des surcharges ont été constatées ; d'autre part, des échanges en amont avec les associations d'usagers pour définir le scénario le plus approprié. Enfin, le respect des plages travaux annoncées est essentiel pour l'acceptabilité de tous ces chantiers par les usagers.

Marc Pélissier



© Pixabay

[DOSSIER] Mobilité en Ile-de-France Des statistiques pour préparer les (bonnes) décisions (p.2)

Canicule !

Les deux épisodes caniculaires de cet été, considérés comme exceptionnels, sont appelés à devenir de plus en plus fréquents. Ils ont mis en évidence un phénomène qu'il n'est plus possible de nier : devant les conditions pénibles, voire inhumaines, de certains trajets en transports publics effectués durant ces épisodes, un nombre croissant de Franciliens ont choisi de revenir à une voiture individuelle climatisée.

Les conditions de transport, notamment sur le RER D et dans les bus bloqués dans un embouteillage par une température extérieure atteignant les 40° C, dépassaient en effet l'inconfort habituel des rames surchauffées pour entrer dans la mise en danger de la santé des voyageurs, voire de la vie des plus fragiles. Bref, la canicule, ou comment vous faire détester les transports publics !

L'enjeu mis en évidence lors de ces épisodes est de taille. En effet, les observateurs des mobilités en Ile-de-France constataient depuis plusieurs années un transfert modal de la voiture individuelle vers les transports publics. Cette évolution que nous défendons depuis longtemps aussi bien pour des raisons urbanistiques qu'environnementales est maintenant perçue par l'ensemble de la population. Il s'agit donc d'un recul inattendu de cette tendance lourde.

Comment en sommes-nous arrivés là ? Essentiellement du fait d'une prise en considération insuffisante de la nécessité d'assurer un niveau de confort acceptable aux voyageurs en toutes circonstances. On peut citer à ce

sujet quelques décisions ou non-décisions qui s'avèrent aujourd'hui malencontreuses :

- interdiction faite à la RATP d'acquérir des bus réfrigérés, les derniers bus munis de cet équipement, aujourd'hui fort anciens, sont appelés à disparaître sous peu. IdFM a heureusement levé cette interdiction en 2018 comme nous le demandions,
- déni puis apathie de l'exploitant devant l'inefficacité des systèmes de réfrigération de certains matériels roulants neufs comme le MP05 ou rénovés comme le MI79,
- suppression d'installations de réfrigération dans certaines stations comme Auber, le local dédié ayant été utilisé pour des équipements de climatisation... d'immeubles de bureaux environnants,
- acquisition de rames MI2N sans réfrigération pour le RER E, alors que les mêmes rames sur le RER A en sont équipées.

En bref, il est temps que le confort thermique devienne une préoccupation majeure des décideurs. Aujourd'hui, plus aucun matériel roulant ferroviaire ou routier n'est commandé sans climatisation ou réfrigération. Mais les adaptations nécessaires des transports publics aux évolutions climatiques ne porteront des résultats que progressivement et ne seront perçus par les Franciliens que peu à peu.

Pour conserver et accroître l'attractivité des transports publics en Ile-de-France, il est capital que le confort climatique soit dès à présent au centre des préoccupations des décideurs.

Bernard Gobitz

Disposer de données statistiques fiables pour prévoir les évolutions de trafic et élaborer les projets d'investissement est un besoin évident pour IDFM, l'autorité organisatrice des transports, mais aussi pour les exploitants. Le document de référence est l'Enquête Globale Transports (EGT) menée par l'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France (OMNIL) en partenariat avec IDFM, sur laquelle s'appuie le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Cette enquête est une opération lourde qui a les défauts de ses qualités : elle n'est effectuée que tous les dix ans (la dernière date de 2010).

Ce délai, jugé trop important, a conduit à rechercher une mise à jour « en continu ». C'est ainsi que les premiers résultats à fin 2018 viennent d'être présentés par IDFM. Cette enquête n'est pas la seule : en septembre, l'APUR a diffusé une *Analyse des mobilités domicile-travail en région parisienne* (78 communes de la Métropole du Grand-Paris et les 20 arrondissements de Paris, susceptibles d'entrer dans le périmètre de la zone à faible émission - ZFE) et l'Assemblée des régions de France (ARF) a parrainé une *Enquête sur les mobilités du quotidien dans les régions françaises*.



QUE RETENIR DE CETTE ABONDANCE DE DONNÉES ?

Population et emploi

La population de l'Ile-de-France (12,1 millions d'habitants en 2016) continue à croître, sauf à Paris où elle diminue. Le phénomène le plus marquant est celui du vieillissement de la population. La croissance de la tranche d'âge 60-74 ans est importante sur l'ensemble du territoire francilien et, en grande couronne, pour la tranche d'âge des plus de 75 ans.

Si le nombre d'emplois a un peu augmenté depuis la dernière EGT, leur nature a nettement évolué : diminution des emplois d'ouvriers et d'employés au profit des emplois de cadres, chefs d'entreprises, artisans et commerçants.

Mobilité et modes de vie

L'évolution des modes de vie continue. La journée des actifs change : des pauses déjeuner plus occupées, plus d'activités avant de rentrer chez soi, mais travailler à son domicile reste marginal. Les loisirs se développent toujours, induisant des déplacements supplémentaires.

En moyenne un Francilien fait 3,8 déplacements par jour, passe 1h30 à se déplacer et parcourt 18 kilomètres. Ces valeurs sont quasi stables par rapport à 2010.

Les déplacements sont en grande majorité de faible distance. La longueur moyenne en est de 4,7 km mais les 2/3 font moins de 3 km. 14 % font

10 km et plus. Les trajets les plus longs sont réalisés en transports collectifs.

Une évolution en phase avec les objectifs du PDUIF

Globalement, l'évolution observée est en phase avec les objectifs du PDUIF. On compte désormais 9,4 millions de déplacements en transports collectifs en jour ouvrable, soit une croissance de 14 % par rapport à 2010.

Les déplacements en voiture diminuent de 5 % sur l'ensemble de l'Ile-de-France et voient leur part modale diminuer. Les déplacements en deux-roues motorisés baissent fortement.

Les trajets à pied augmentent de 8 %, ceux à vélo de près de 30 %, mais ne représentent que 4 % des déplacements domicile-travail. Pour l'ensemble des modes actifs, cela représente une croissance de près de 9 % qui correspond aux objectifs du PDUIF.

L'émergence des nouvelles mobilités est la nouveauté de l'EGT 2018. Les volumes sont faibles mais tout de même détectables (déplacements en VTC et taxis, ainsi qu'à trottinettes).

Quelques éléments par mode

La marche est le premier mode de déplacement. Mode dominant à Paris (65 % des déplacements) et en petite couronne (53 %), elle connaît une forte croissance : + 9 %. C'est surtout à Paris que cette croissance est importante avec presque 900 000 déplacements de plus en 8 ans (+18 %).

Les déplacements en voiture se font principalement en grande couronne, où elle est le mode majoritaire. Dans Paris, son recul est important. Il n'est pas complètement compensé par la croissance des transports collectifs, car une part importante des déplacements se fait à pied ou en utilisant les nouveaux services de mobilité.

Les transports collectifs voient leur usage augmenter en petite couronne, de 13 à 16 %, pour les déplacements entre la petite et la grande couronne, de 29 à 33 %, et en grande couronne, de 7 à 8 %. A Paris, 26 % des trajets sont réalisés en transports collectifs contre 4 % en voiture.

La période 2010-2018 a confirmé la tendance 2001-2010. L'augmentation des flux concerne la quasi-totalité des plages horaires. Elle est très marquée aux heures de pointe, notamment le matin. On note une très forte croissance de l'usage des trams et bus (24% en cumul) due à l'extension du réseau de tramway depuis 2010. La grande couronne connaît un accroissement significatif des transports collectifs, du fait principalement de son évolution démographique (plus de personnes âgées et plus d'enfants) ainsi que du développement de l'offre.

Le vélo est utilisé par 320 000 Franciliens un jour de semaine (840 000 déplacements, soit 1/3 de plus qu'en 2010). Le nombre de vélos possédés par

les ménages est estimé à 3,7 millions. Le nombre de vélos électriques a été multiplié par trois en Ile-de-France depuis 2010. Il ne représente toutefois que 3 % du parc de vélos des Franciliens.

Les deux-roues motorisés assurent 420 000 déplacements quotidiens, principalement en petite couronne et à Paris (2/3). Ils sont utilisés surtout par des hommes (9 sur 10), majoritairement des cadres, chefs d'entreprises et artisans pour aller travailler (2/3 des déplacements). Leur nombre a diminué depuis 2010.

Les VTC et les taxis assurent 180 000 courses quotidiennes. Leur usage a plus que doublé depuis 2010 et s'explique par l'émergence des VTC à partir de 2012 (60 % des déplacements). En 2017, le nombre de VTC (18 900) est supérieur au nombre de taxis (17 340). compte tenu du *numerus clausus*.

La trottinette assure 130 000 déplacements quotidiens. Les trottinettes non motorisées sont utilisées aux deux tiers par des enfants de 14 ans et moins en lien avec l'école (40 % des déplacements), dans les secteurs denses de la région (40 % dans Paris, 40 % en petite couronne)

Apparues à l'été 2018, les trottinettes en libre-service (*free floating*) assurent un nombre de déplacements marginal. Au printemps 2019, on comptait environ 20 000 unités à Paris. Une étude a montré que la moitié environ des déplacements réalisés avec ces trottinettes sont faits par des non-Franciliens.

Principale source des données : EGT H2020 - Ile-de-France Mobilités - OMNIL - DRIEA / Résultats partiels 2018.

UNE ANALYSE DÉTAILLÉE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

L'étude de l'APUR exploite les données de l'EGT 2010 et ne tient donc pas compte des dernières évolutions. Elle présente néanmoins l'intérêt de fournir des chiffres détaillés par commune. Voici quelques données-clés :

- au sein de la MGP (Métropole du Grand Paris), la répartition modale est la suivante : marche 45 %, vélo 1,9 %, deux roues motorisées 1,7 %, transports collectifs 25 %, voiture 25 % également,

- une voiture roule en moyenne quotidienne 1h33 sur une distance de 26,3 km pour un total de 3,7 déplacements. Elle est utilisée dans une chaîne de déplacements dont certains peuvent être très courts : 17 % de moins de 1 km en Ile-de-France sont effectués en voiture de même que 55 % des déplacements compris entre 1 et 3 km,

- le travail représente près d'un tiers des motifs de trajets en voiture en Ile-de-France. Pour aller travailler, 56 % des actifs de la ZFE utilisent les transports en commun et 21 % leur voiture,

- 49 % des ménages vivant dans une commune de la ZFE ne possèdent pas de voiture,

- le coût du transport reste un facteur déterminant pour l'usager : le montant de l'abonnement mensuel (Passe Navigo à 75,20 € pris en charge à 50 % par l'employeur) est à rapprocher du coût d'utilisation d'une voiture (entre 415 € et 830 € selon les modèles, d'après l'Automobile Club Association).

L'analyse croisée des mobilités domicile-travail dans les 79 communes intra A86 (comparaison entre le mode et le temps de trajet) fait ressortir une grande disparité de situations : ainsi, à Paris, la part des actifs qui utilisent les transports collectifs pour aller travailler varie de 48 % dans le 8^e arrondissement à 71 % dans les 12^e et 20^e arrondissements.

LES FRANÇAIS APPRÉCIENT LES TRANSPORTS EN COMMUN...

... QUAND ILS PEUVENT LES PRENDRE

L'enquête ARF met en évidence, s'il en était besoin, le caractère particulier de l'Ile-de-France. Si 75 % des Français sont satisfaits de leur temps de transport, ils ne sont que 63 % dans notre région. Il faut préciser que si un tiers seulement des Français met plus d'une demi-heure pour se rendre à son travail, ils sont 54 % en Ile-de-France.

La voiture reste le mode de déplacement privilégié des Français : 87 % l'utilisent régulièrement dans leurs déplacements quotidiens, dont 21 % exclusivement, mais cette moyenne cache une grande disparité : 5 % des Franciliens sont dans ce cas alors que, dans les régions, le taux oscille entre 15 % en PACA et 34 % en Normandie. L'impossibilité de se passer de la voiture est massive au niveau national : 65 % déclarent ne pas pouvoir s'en passer pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude : 40 % invoquent l'absence de ligne de transport en commun, dont 6 % en milieu urbain et 62 % en zone rurale, et 35 % une fréquence de passage trop faible ou des horaires inadaptés.

Les améliorations des transports en commun (tarifs, fréquences, horaires) sont les plus susceptibles d'amener un changement de mode de transport (56 à 69 % de « oui »). C'est moins le cas de celles liées à l'autopartage ou au covoiturage (39 à 50 % de « oui »).

QUE CONCLURE ?

Alors que l'urgence des mesures nécessaires pour atténuer les changements climatiques est plus que jamais d'actualité, la croissance des déplacements utilisant des modes dits « doux » est une bonne nouvelle. Si on peut se féliciter également de la croissance de l'usage des transports collectifs et du succès d'estime manifesté à leur égard, il ne faut pas se dissimuler que les transferts modaux significatifs (notamment en provenance de la voiture) ne pourront s'amplifier qu'à la condition d'une amélioration de l'offre (horaires, fréquence). La question de la desserte des franges de l'Ile-de-France et des zones rurales reste posée.

Cela dit, les Franciliens utilisant les transports collectifs savent que leur quotidien n'est pas pour autant confortable : difficultés d'exploitation (trains annulés), disponibilité et confort du matériel (trains courts, absence de toilettes sur les longs parcours) et, comme il est rappelé dans l'éditorial, absence de climatisation. Il reste donc encore beaucoup à faire.

Jean-Loïc Meudic



L'AUT en action



RESTRUCTURATION DE LA GARE DU NORD

L'AUT a diffusé un communiqué sur ce projet, dont d'éminents architectes réclament l'abandon, contestant son intérêt pour les voyageurs, l'implantation de trop nombreuses surfaces commerciales et la dénaturation de ce patrimoine architectural. La direction de SNCF Gares et connexions a réagi en invoquant un partenariat public-privé, une « nouvelle ouverture sur la Ville » et de nouveaux services (essentiellement commerciaux). Les architectes du projet ont répondu que la séparation prévue des départs et des arrivées grandes lignes rendrait la gare plus fonctionnelle et plus plaisante à fréquenter...

L'AUT a agi vigoureusement pour qu'une concertation publique ait lieu et a fait connaître, via son communiqué, son scepticisme devant les avantages que les voyageurs sont censés en retirer. Rappelons les principaux inconvénients :

- L'obligation de passer, pour les départs grandes lignes, par le nouveau bâtiment commercial va allonger le parcours des voyageurs. Elle va les amener à une partie de la gare déjà totalement saturée (gares Transilien, métro, RER et routière RATP).

- La sortie de la gare routière, modifiée pour faire place au nouveau bâtiment, va compliquer l'accès des bus à la voirie et engendrer des nuisances supplémentaires pour les habitants du quartier.

Deux aspects du projet apparaissent positifs :

- La disparition de la passerelle métallique située au-dessus du quai transversal, qui conduit à l'Eurostar. Mais cette opération est indépendante du nouveau bâtiment et peut donc être réalisée séparément...

- L'amélioration, dont la consistance n'est pas connue, des circulations verticales entre la gare souterraine métro et la gare SNCF, mais qui ne concerne malheureusement pas le niveau des RER B et D...

Nous proposons de faire plus simple, plus efficace et moins coûteux : incorporer l'accès Eurostar dans le bâtiment historique, débarrasser le quai transversal d'implants commerciaux encombrants, facilitant ainsi les déplacements et l'attente des voyageurs, et améliorer les circulations verticales entre RER, métro et gare SNCF.

MOTEURS ALLUMÉS AUX TERMINUS

Plusieurs personnes se sont plaintes auprès de l'AUT de la nuisance causée par les bus dont

les chauffeurs, certes pas tous, laissent tourner le moteur durant de nombreuses minutes au terminus, ce qui est polluant en plus d'être bruyant. Or la consigne impose l'arrêt des moteurs. Nous avons transmis ces témoignages au directeur de l'exploitation bus de la RATP, et demandé qu'il soit veillé davantage au respect de cette consigne, manifestement mal comprise et mal suivie par certains conducteurs. En réponse, la RATP nous a informés qu'elle allait faire un rappel au centre bus concerné. L'AUT invite ses adhérents, s'ils constatent à nouveau ce problème, à en faire part au conducteur et à nous signaler le lieu, le jour, l'heure et la couleur du bus via les Témoins de Ligne.

FORUM DES ASSOCIATIONS 2019

Le samedi 7 septembre, une grande partie des communes d'Ile-de-France organisait, comme à chaque rentrée scolaire, un forum des associations. L'AUT a été présente dans plusieurs départements, notamment à Clamart (92) et Paris (14^e arrondissement).

A Clamart, l'association avait un stand pour la première fois depuis la création du forum en 2015 et le bilan est positif. Environ 300 personnes se sont arrêtées au stand et quelque 130 livrets de rentrée SNCF ont été distribués. Il y a eu beaucoup de demandes de plans : des gens ont photographié le grand plan des bus du secteur qui était affiché. D'autres ont pris les dépliants tirés pour nous par le dépôt RATP de Malakoff (lignes 189, 190 et 290).

Des questions ont été posées sur le Grand Paris Express, sur l'articulation entre Clamibus et Clamexpress, sur la date de mise en place du passe Navigo à demi-tarif pour les plus de 62 ans et notre cahier de remarques à transmettre aux intéressés a recueilli 35 questions écrites. Les dépliants de l'AUT ont suscité beaucoup d'intérêt et plusieurs personnes ont dit vouloir devenir témoins de ligne.

A Paris, nous avons axé notre contribution sur la récente restructuration du réseau de bus. Un tract en couleur présentant la totalité des bus circulant dans l'arrondissement, ainsi que celui distribué dans Paris invitant les usagers à donner leur avis sur le nouveau réseau, ont été mis à disposition du public, nombreux et intéressés. La création de la ligne 59 a été applaudie. Les municipales approchant, de nombreux élus sont passés au stand, dont la Maire de Paris.



CHALEUR MALGRÉ LA CLIMATISATION

J'ai des mails d'échanges avec la RATP concernant la climatisation de la ligne 1, où ils reconnaissent un manque de ressenti et disent chaque année faire des études... Je prends des mesures très régulièrement, ce matin 15 degrés dehors et plus de 27 dans la rame et pourtant toutes les fenêtres étaient bien fermées. Je ne demande pas réparation mais a minima le rétablissement de la vérité sur le site et l'application RATP, ainsi que le retrait des autocollants qui restent dans certaines rames indiquant de ne pas ouvrir les fenêtres.

Lise G.

PLACES RÉSERVÉES : NON RESPECT DU AU SIGNALLEMENT PEU VISIBLE

Je suis mortifié de constater le retard de la France concernant l'attention portée à ceux qui sont vulnérables dans les transports en commun. J'avoue être exaspéré par la signalisation actuelle avec une affichette trop discrète, cachée au bas d'une fenêtre, comportant des règles que personne ne lit évidemment et un cœur vert (pourquoi vert alors qu'un cœur est toujours symboliquement coloré en rouge ?), comme si la RATP avait honte de demander aux passagers d'être courtois avec ceux qui ont besoin des places réservées à leur attention... Idem avec l'habillage des emplacements prioritaires dans les transports français, qui cherche à ne pas rompre l'harmonie d'ensemble, alors qu'il faut au contraire une disruption visuelle importante pour bien montrer la spécificité de ces sièges.

Francis H.

IMPORTANCE DE L'ATTITUDE DU CHAUFFEUR DE BUS

Je me permets de vous décrire un incident survenu hier sur la ligne de bus 52 de Poissy à Chambourcy du réseau Transdev. Je vous laisse juge : mon épouse descend du bus au terminus de la zone commerciale de Chambourcy avec notre fille de 9 mois dans sa poussette. A mi-manceuvre, le chauffeur ferme les portes sur la poussette ; mon épouse hurle de l'extérieur, de peur qu'il ne se mette en route. Ce n'est que grâce à la réaction d'une passagère qui venait d'embarquer que le chauffeur a rouvert les portes. Ce genre d'incident ne paraît pas courant mais il faut le mettre en perspective avec ce qui suit : 1. Mon épouse avait assisté à la même chose quelques minutes avant à un autre arrêt pour une autre maman : incompétence ou malveillance ? 2. A aucun moment le chauffeur ne s'est inquiété du bébé ou de sa mère, pas le moindre signe d'intérêt, d'inquiétude ou d'humanité.

Roland V.

SÉCURITÉ DES TRANSPORTS LA NUIT : PEUT MIEUX FAIRE

La ligne H est constamment en travaux les nuits, que ce soit en semaine ou le week-end. Cela fait plusieurs années que les trains sont remplacés par des bus. Vendredi dernier, partie de Gare du Nord à minuit pour me rendre à Gros-Noyer - Saint-Prix, j'ai dû prendre un RER puis deux bus différents pour rentrer chez moi. Le trajet est normalement de 22 minutes. Arrivée à Ermont-Eaubonne à 1h40, il m'a fallu attendre 40 minutes le deuxième bus. Je me suis alors retrouvée au milieu d'un petit groupe d'hommes, dont l'un complètement ivre et un autre qui m'a suivie jusque devant chez moi. Pas l'ombre d'un agent SNCF ou de sécurité, Je pense que ce n'est pas un hasard si j'étais la seule femme. Désormais, je ne sortirai plus le soir à Paris. L'égalité est rompue pour les banlieusards, notamment les femmes, dont la sécurité n'est pas assurée par la SNCF. Je pense également aux travailleurs de nuit et en horaires décalés qui mettent 3 heures pour rentrer chez eux... avant de retravailler le lendemain !

Ayant écrit au service clients de la SNCF, j'ai obtenu un message type prétendant que « la sécurité de leurs usagers leur importe beaucoup et est garantie par la présence de la police ferroviaire ». Police ferroviaire absente bien entendu à l'arrêt de bus à 2h du matin ! Je me tourne donc vers vous pour conseils car cette situation intolérable se pérennise et pousse les voyageurs, notamment les voyageuses, à emprunter des taxis et VTC occasionnant des frais considérables, ou à rester chez elles/eux.

Céline T.

Ça roule



ALTIVAL : L'ENQUÊTE PUBLIQUE DÉMARRE

Ce site propre réservé aux bus reliera en une première étape la gare RER A de Noisy-le-Grand à Chennevières-sur-Marne, avant d'atteindre dans un deuxième temps la gare de Sucy-en-Brie. Il permettra à plusieurs lignes de bus de gagner du temps pour rejoindre les deux gares de RER A et la future gare du Grand Paris Express 15 à Noisy-Champs. Ce couloir de bus empruntera à la fois des routes existantes (RD3, RD10, RD4) et une nouvelle voie créée dans le prolongement de la RD10. Il bénéficiera d'une priorité aux feux. Altival traversera les communes de Noisy-le-Grand (Seine-Saint-Denis), Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Champigny-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne (Val-de-Marne). Les études d'avant-projet, d'un montant de 2,65 millions d'euros, sont financées par la région à hauteur de 49%, l'Etat à hauteur de 21%, et le département à hauteur de 30%. Elles devraient être finalisées en 2020. Une nouvelle enquête publique sera alors nécessaire pour obtenir l'autorisation environnementale avant le démarrage effectif des travaux. Le premier coup de pioche est attendu en 2021 pour une livraison en 2025, en même temps que la ligne 15 Sud du Grand Paris Express.

NUIT FESTIVE

Six lignes de métro (1, 2, 5, 6, 9 et 14) ont circulé toute la nuit du samedi 14 au dimanche 15 septembre, mais seules une cinquantaine de stations étaient ouvertes. Les lignes de tramway T2, T3a et T3b ont également circulé et les bus Noctilien étaient renforcés. Six samedis d'ouverture sont prévus de septembre 2019 à mars 2020. Un bilan sera dressé en avril pour voir s'il faut étendre et pérenniser le dispositif.

DESSERTE D'EPÔNE-MÉZIÈRES

IdFM a finalement pris la bonne décision pour les quais de cette gare. Le relèvement des quais à 95 cm initialement envisagé par SNCF Réseau rendait impossible sa desserte par les Regio 2N de la ligne N, dont les accès sont à 55 cm, pénalisant ainsi plusieurs centaines d'usagers chaque jour. La hauteur de quais de 76 cm retenue en définitive permettra aux trains de la ligne N de continuer à desservir cette gare.

Ça cale



ACCÈS AUX TRAINS GARE DE L'EST

Sans doute dans le cadre des aujourd'hui incontournables « raisons de sécurité », qui finissent par justifier n'importe quoi, le quai de départ des trains est affiché de plus en plus tard. Mais quand on en arrive à l'indiquer 4 minutes seulement avant le départ, et qu'il y a sur la voie concernée une longue rame qui reste en gare, on peut se demander si les personnes qui marchent avec difficulté ont le temps de remonter toute cette rame pour arriver enfin à celle qui part...

LES USAGERS DU RER E SONT À LA PEINE

Certains de nos membres, et nous les en remercions, ont attiré notre attention sur la très médiocre desserte à laquelle des travaux condamnent actuellement cette ligne : doublement voire triplement du temps de parcours (il faut parfois jusqu'à 1h30 pour aller de Paris à Chelles...). Supprimer des trains - le plus souvent 1 sur 2 - pour faire des travaux semble être devenu la règle. Mais quels travaux peuvent nécessiter autant de suppressions de trains alors que la voie et le reste de l'infrastructure semblent inchangés, et que les voies lentes de Paris à Gagny offrent un itinéraire alternatif ? On pourrait en outre recourir à des rames doubles. Auparavant, les travaux étaient réalisés le plus souvent de nuit, hors service.

S'ajoutent le climat d'insécurité qui règne dans les trains du soir, les incivilités, le bruit, le manque de propreté, l'absence de toilettes utilisables et la médiocrité de l'information sur les travaux. Cette situation est de nature à dissuader d'utiliser les transports en commun et à encourager l'utilisation de l'automobile, en contradiction avec la nécessaire lutte contre le réchauffement climatique. Ce n'est pas cohérent non plus avec l'objectif de donner la priorité aux déplacements du quotidien annoncé dans le projet de loi d'orientation des mobilités.

L'information sur les travaux est trop complexe, avec de fréquentes variations d'horaires. Il arrive que des cars de substitution soient supprimés sans préavis (dans l'après-midi, les usagers étant dès lors coincés à Paris). Un geste commercial de réduction du coût du Passe Navigo pour les utilisateurs des lignes E et P serait bienvenu...

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