

SNCF - RATP : une grève très éprouvante pour les Franciliens

La grève, démarrée le 5 décembre à la SNCF et à la RATP, s'est poursuivie jusqu'au 20 janvier sur la plupart des lignes et jusqu'au 25 janvier pour la ligne 13 du métro.

Les Franciliens ont fait preuve d'une grande capacité d'adaptation pour se déplacer. Mais le télétravail ou les moyens de transport alternatifs (vélo, VTC, covoiturage, etc.) ont leurs limites et peuvent représenter un surcoût important. Les routes franciliennes ont connu des records d'embouteillages, avec, dans Paris, une anarchie généralisée entre piétons, vélos, scooters, voitures et trottinettes. Pour les habitants de la grande couronne, la situation était catastrophique. En Seine-et-Marne, de nombreuses gares des lignes R et P ont été fermées pendant plusieurs semaines. Pour nombre d'usagers, le temps de trajet pour rejoindre leur lieu de travail est passé à deux heures voire trois heures !

Le gouvernement et les syndicats, peu soucieux de la situation vécue par les usagers, se sont engagés dans un bras de fer, le gouvernement ne menant aucune négociation pendant plus de deux semaines et la plupart des syndicats refusant une trêve à Noël.

On reconnaît les efforts de la SNCF et de la RATP pour informer les voyageurs des circulations assurées et canaliser les flux, mais on peut regretter que les prévisions ne soient disponibles que la veille à 17h00 alors que, selon la loi, ce doit être 24 heures à l'avance. La liste des stations de métro ouvertes changeait chaque jour, voire entre le matin et le soir. Les prévisions de trafic pour les bus étaient données pour la journée, mais le service réel pouvait varier fortement entre matin et soir.

L'AUT a relayé dans les médias les difficultés vécues par les Franciliens. Nous avons réclamé un dédommagement total des usagers pour le mois de décembre, que SNCF et RATP ont finalement accordé à la demande d'Ile-de-France Mobilités. Nous regrettons qu'il ne soit pas automatique, mais on nous a promis des modalités simples pour le site Internet dédié. Mais surtout nous demandons un dédommagement à hauteur de 33% du passe Navigo pour le mois de janvier.

La situation vécue ces dernières semaines montre les limites de la loi Bertrand de 2007 sur le service garanti. Tout en respectant le droit de grève, il faut poser la question d'un véritable service minimum, qui existe dans de nombreux pays d'Europe. Il n'est plus acceptable de laisser sans solution de déplacement des usagers souvent modestes, qui n'ont pas d'alternative aux transports publics.

Le Bureau de l'AUT

Suite à l'actualité très chargée des mois de décembre-janvier et notre sollicitation permanente par les médias, le n° 157 d'AUT-infos n'a pas pu paraître. Nous vous proposons ici un numéro double.



© Pixabay

[DOSSIER] Partager l'espace public à Paris (p.2)

2020 : un peu de nouveau, beaucoup de travaux et des inquiétudes

La principale nouveauté attendue en 2020 est l'extension de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen. Retardée à plusieurs reprises, sa mise en service en septembre offrira enfin une alternative à la ligne 13 surchargée. Mais l'AUT regrette l'absence de correspondance avec la ligne 2 à la station Rome, que nous avions réclamée. Notons aussi l'ouverture en avril de la station Hôpital-de-Montfermeil, complétant la nouvelle branche du T4 ouverte en décembre 2019. Le tramway T9 devrait, en décembre, remplacer avantageusement le bus 183 entre Porte-de-Choisy et Orly-ville.

De nombreux chantiers se poursuivront : M4 à Bagneux, M11 à Rosny, M12 à Aubervilliers, EOLE, CDG Express, T1 à Montreuil, T10 (Antony - Clamart), T12 (Massy / Evry), T13 (Saint-Cyr - Saint-Germain), lignes 15 sud, 16 et 14 sud du Grand Paris Express. Mais le manque de financement de l'État pour le CPER menace d'autres projets, comme les sites propres pour bus TZen 3, 4 et 5, ainsi que l'attribution des marchés pour équiper une partie des lignes RER B et D en signalisation NEXTEO.

S'y ajoutent les travaux de régénération du réseau SNCF, la mise en accessibilité des gares et les travaux d'adaptation pour accueillir les nouveaux trains un peu partout. On a constaté à l'été 2019 des ratés sur plusieurs chantiers (RER A, B et E notamment) : service de substitution insuffisant ou retards dans les travaux. Il est essentiel que SNCF et RATP corrigent le

tir en 2020 afin que les impacts restent supportables pour les usagers.

Quant au matériel roulant, les nouvelles rames MP14 de 8 voitures arriveront sur la ligne 14. La livraison de rames Regio2N s'achèvera avec un peu de retard sur les branches du RER D mises en navette (Juvisy - Malesherbes et Corbeil - Melun), puis elles équiperont progressivement la ligne N, en commençant par les navettes Montparnasse - Sèvres au printemps. La suite des livraisons de rames Francilien pour la branche Cergy de la ligne L aboutira à un parc homogène mi-2020. Enfin, avec un sérieux retard, les rames MI84 rénovées feront leur apparition sur le RER B.

En matière de billetterie, la montée en puissance des supports Navigo Easy et Navigo Liberté + entraînera l'arrêt progressif de la vente des carnets de tickets t+, et de nombreuses gares recevront de nouveaux valideurs en vue du remplacement des tickets origine - destination.

Enfin, un nouveau contrat IDFM - SNCF devrait être signé début 2020, tandis que la négociation du nouveau contrat IDFM - RATP se déroulera tout au long de l'année. Ces contrats comportent des investissements et des objectifs en matière de qualité de service, que l'on espère renforcés dans l'intérêt des voyageurs. Presque de quoi nous faire espérer une bonne année 2020 !

Marc Pélissier

Comme de nombreuses métropoles, la Ville de Paris s'est saisie de la question de la mobilité. Cet engagement se traduit par des mesures visant à réduire la pollution : réglementation plus stricte des émissions des véhicules, partage de la voirie en faveur des vélos et des piétons, réaménagement de plusieurs grandes places, nouveau réseau de bus répondant mieux aux besoins des usagers. Ces actions, impliquant un changement de comportement des utilisateurs, provoquent des résistances parfois vives et affrontent de nombreux défis, tels que l'arrivée de nouveaux modes de déplacement comme les trottinettes en libre-service.

L'AUT a recherché dans de grandes métropoles de bonnes pratiques pouvant enrichir les réflexions sur la mobilité et modifier les habitudes de déplacement. La mise en œuvre à Paris du Réseau Express Vélo (REVe) et le développement anarchique des engins de déplacement personnel (EDP), à moteur ou non, soulignent l'urgence d'une pédagogie de l'usage de la rue. La création d'espaces réservés à tel ou tel mode serait sinon ressentie comme une contrainte par les autres usagers. L'AUT a rédigé quelques préconisations dont pourrait s'inspirer la ville de Paris en matière de partage et de sécurisation de l'espace circulé.

La voirie urbaine reste marquée par la priorité donnée à l'automobile. Les politiques d'apaisement du trafic et de partage multimodal peinent à se concrétiser. Les enjeux d'un réaménagement des rues sont d'améliorer la mobilité de tous et de réduire les nuisances et les accidents. Une réorganisation de l'espace public s'impose : elle implique de renverser la hiérarchie des modes de déplacement, plaçant en tête la marche, puis le vélo, les transports en commun et enfin la voiture.

L'association Rue de l'Avenir a fait une remarquable synthèse de l'évolution des réflexions sur ce sujet en Europe. Initiées par les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse, elles ont fait émerger des concepts devenus familiers (même s'ils ne se concrétisent pas suffisamment...) : circulation apaisée, zones de rencontre, zones 30, quartiers sans voitures. Comme d'autres métropoles, l'Île-de-France dispose d'un plan de déplacement urbain (PDU) et Paris a son propre « plan vélo ».

Les mesures à adopter s'inscrivent dans des contextes urbanistiques différents qui ne permettent pas de dupliquer les réalisations. Il n'est

guère possible de piétonniser de vastes zones dans le centre de Paris : l'expérience des quais de la rive droite de la Seine a montré les limites de la capillarité à niveau de circulation constant. Les conséquences de cette mesure sur la circulation ne s'effaceront qu'avec une baisse du trafic automobile. Il faut pour cela une volonté politique claire en faveur des transports collectifs de surface. La ville doit mener des actions à long terme, incompatibles avec des effets d'annonce qui suscitent souvent l'hostilité des usagers d'un mode vis-à-vis des autres. L'usage d'un véhicule personnel en zone dense doit être limité au maximum et les autres modes doivent être plus attractifs.

Doit-on supprimer des couloirs réservés aux bus pour créer des pistes cyclables ou bien, selon le concept du « temps utile », considérer qu'il vaut mieux travailler ou lire assis dans un bus ou un tramway et que la priorité doit donc aller aux transports collectifs ? C'est en fait un faux débat qui masque l'objectif prioritaire : favoriser le transfert modal de l'automobile vers les transports collectifs et le vélo, ce que font la plupart des villes européennes. A Paris, seuls les transports collectifs de surface sont accessibles à tous les usagers, le réseau de métro n'étant que très partiellement accessible, et ils sont indispensables dans les zones mal desservies par le métro. En outre, certaines lignes de bus assurent le transport de touristes.

Faute de modification du plan de circulation, le nouveau réseau de bus mis en service le 20 avril 2019 à Paris est peu clair. Trop de trajets sont dissociés et certaines lignes sont très longues, ce qui nuit à la régularité et nécessite des services partiels, peu appréciés des usagers. Les « lignes pilotes » rapides créées en 1973, qui avaient induit une hausse de trafic de 12,3 %, ont disparu. Seule la ligne 91, renommée « bus des gares », témoigne encore de cette expérience. La ligne 72, futur bus à haut niveau de service de la rive droite, devrait desservir au plus près les pôles d'échange, de préférence aux quais. Cela étant, il ne faut pas s'étonner que parmi les modes de transport collectif, seul le trafic des autobus intramuros est en baisse sévère (- 8,7 % sur un an). Les bus ne doivent pas constituer la variable d'ajustement : c'est à l'automobile de leur céder la place, ainsi qu'aux vélos. Il reste beaucoup à faire pour que les bus aient une vitesse moyenne acceptable. Elle est actuellement inférieure à 10 km/h...

PISTES D'ACTION

Code de la rue : remplaçant un code de la route inadapté à l'espace public urbain, il vise à assurer un respect mutuel de tous les usagers de la voie publique, à renforcer la sécurité en incitant les automobilistes à plus de vigilance envers les plus vulnérables et à favoriser les modes de circulation doux.

Carrefours intelligents – signalétique : les bus RATP suivant ou recoupant les quais ont vu leur temps de parcours s'allonger. Or des solutions permettent d'adapter en temps réel la signalétique aux besoins des usagers : enrobés de couleur différente pour matérialiser les passages piétons et les pistes cyclables, fluidification du trafic en donnant la priorité à certains véhicules, mais aucune expérience significative n'est en cours à Paris...

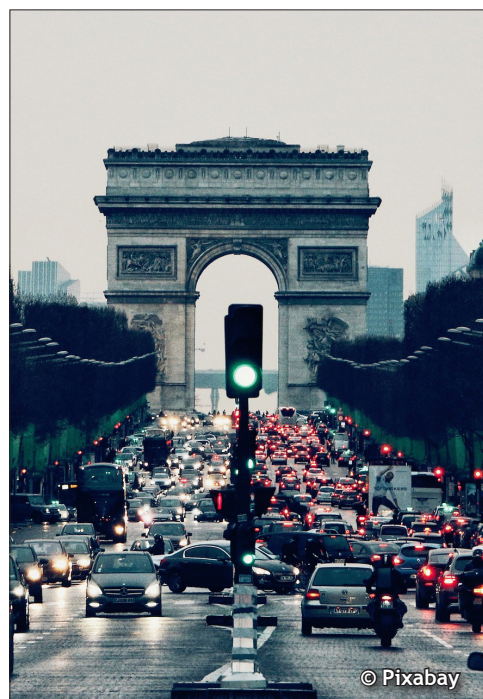
Promotion des transports collectifs de surface : tout le monde ne peut pas ou n'a pas envie de faire du vélo, et le réseau de bus est aussi un excellent moyen de découvrir la ville. Le bus doit être accessible et confortable. Une vingtaine de lignes du réseau parisien desservant des sites touristiques, il faudrait mettre des informations touristiques à disposition dans les bus. Dans de nombreuses villes, il y a des sites propres mixtes bus-tramway. Des couloirs larges de 4,5 m permettent une coexistence des bus et des vélos.

Promotion du vélo : Vélocité Grand Montpellier a rédigé un document de synthèse sur une politique facilitant les déplacements à vélo. Certaines de ses préconisations sont peu coûteuses et transposables à Paris, telles qu'affirmer les droits et devoirs des cyclistes et assurer le respect de la réglementation. Le laxisme à l'égard de la circulation et du stationnement des motos, engins bruyants, polluants et encombrants, a favorisé un report de la voiture vers elles au détriment du vélo.

Piétons : il conviendrait d'actualiser régulièrement le Plan piétons et de communiquer davantage à ce sujet. L'agence de mobilité de Vienne diffuse, via un site dédié, un rapport annuel pour les piétons, incluant des conseils pratiques et un rappel des dispositions du code de la route. A Bâle, l'Office de la mobilité propose de même un site dédié aux piétons.

Modification des pratiques - Plan de mobilité : un nouveau règlement rend obligatoire la mise en place d'un plan de mobilité dans les entreprises regroupant au moins 100 salariés sur un même site. 7000 établissements devaient activer ce plan avant le 1^{er} janvier 2018. Un Plan de Protection de l'Atmosphère étend cette obligation à 1000 établissements supplémentaires. Ces plans visent à développer le covoiturage, à encourager le recours aux modes de transport les moins polluants et à réduire les besoins de déplacements, par exemple en développant le télétravail. Pour l'instant, seuls 200 plans couvrant 300 établissements, soit 300 000 salariés, ont été déposés. Les entreprises réservent souvent un accueil distant à cette contrainte réglementaire, qui ne motive guère leurs salariés.

Réduction de la vitesse : dans les pays qui ont limité la vitesse en ville à 30 km/h, on observe une réduction de la vitesse la nuit sur les grandes artères. A Paris au contraire, la circulation a tendance à s'accélérer quand le trafic



© Pixabay

se réduit... Les véhicules de tous types, bus y compris, dépassent souvent la vitesse limite de 50 km/h, et ceux qui respectent la limite subissent la pression agressive d'autres automobilistes. Il importe donc de renforcer le contrôle du respect des limitations de vitesse.

Actions pédagogiques : en Autriche, les écoliers sont invités à passer un permis vélo. En Suisse, le site Pro Vélo donne des conseils sur la pratique du vélo. Plusieurs acteurs mènent des actions en France, dont des associations cyclistes et la Prévention Routière. Elles devraient être systématisées, notamment auprès des écoliers. Le schéma de développement touristique de la ville de Paris prévoit d'organiser une mobilité par autocar plus respectueuse de l'environnement et de l'espace public, de développer des mobilités touristiques douces et en transports collectifs. Les lignes spécialisées ne sont pas l'unique outil de mobilité touristique collective : Vienne propose des circuits en tramway historique sur les lignes régulières. D'autres villes (Budapest et Lisbonne) mettent en relief l'intérêt touristique de certaines lignes.

La Mairie de Paris a mis en place en 2013 une « charte en faveur d'une logistique durable », afin de mieux réguler les livraisons. Mais la création de plateformes urbaines (en dehors de l'Hôtel logistique de Chapelle International inauguré en juin 2018) reste à confirmer. Il conviendrait de valoriser d'anciens espaces ferroviaires (débords des grandes gares, gares de la petite ceinture : qu'en est-il de l'aménagement de la gare des Gobelins ?), en vue de limiter l'entrée des camions dans Paris.

CONCLUSION

Ce tour d'horizon aboutit à une évidence : les outils ne manquent pas. Il reste à les mettre au service d'une politique volontariste coordonnant les divers acteurs. La promotion du vélo à Paris rattrape un grand retard, mais peut donner l'impression que les autres modes sont oubliés. Il faut délivrer une information régulière permettant aux usagers de mieux comprendre les tenants et aboutissants des politiques. Nous suggérons les mesures suivantes :

- Créer un tableau de bord de la mobilité donnant une information claire sur les initiatives et pratiques en la matière.
- Mieux entretenir la signalisation.
- Assurer une plus grande présence des forces de l'ordre pour appuyer les actions pédagogiques et réprimer si nécessaire. Elles doivent avoir des ordres de mission clairs en matière de respect des règles de circulation et de stationnement.
- Enfin, faire respecter la hiérarchie des modes : la variable d'ajustement dans un espace contraint doit être l'automobile, eu égard à la place qu'elle occupe. Le message est passé pour la pratique du vélo, mais les transports collectifs de surface sont laissés pour compte : itinéraires dissociés, absence de priorité aux carrefours, non-respect des couloirs d'autobus les rendent peu attractifs. Une refonte complète du plan de circulation à Paris s'impose pour que le partage de l'espace puisse progresser.

Retrouvez le rapport complet sur notre site : <https://www.aut-idf.org>. Ce rapport propose de multiples renvois à des réalisations et actions en faveur du partage de l'espace circulé.



L'AUT en action



ALERTE ROUGE POUR LES INVESTISSEMENTS DANS LES TRANSPORTS EN ÎLE-DE-FRANCE

L'AUT a diffusé le 21 novembre un communiqué portant ce titre. En effet, de nombreux projets qui visent à améliorer le réseau de transport francilien et qui sont en cours de travaux ou prêts à être lancés risquent d'être stoppés en 2020. C'est désormais une forte probabilité, puisqu'on apprend que l'État ne veut pas honorer sa participation aux projets du contrat de plan État / Région 2015-2020 (CPER), qui nécessitent environ 400 M€ de sa part l'an prochain. Or l'État, via l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF), ne verserait que 200 M€. Cette somme serait complétée par 75 M€ de droits de mutation soustraits aux départements franciliens.

Concrètement, s'il manque plus de 100 M€ de la part de l'État en 2020, c'est plus de 300 M€ qui manqueront au total avec la part de la Région et des départements. On ne sait pas encore quels projets seront impactés, mais les suivants sont potentiellement menacés :

- les Bus à Haut Niveau de Service TZen 3 en Seine-Saint-Denis et TZen 4 dans l'Essonne,
- la poursuite des travaux de prolongement de la ligne 11 à Rosny,
- la poursuite des travaux de prolongement du RER E à l'ouest (EOLE),
- le prolongement des tramways T1 à Colombes et T3b à porte Dauphine,
- la désaturation de l'accès en gare RER de Cité Universitaire,
- le lancement des études sur le nouveau système de signalisation NEXTEO devant équiper les RER B et D.

L'AUT considère qu'il serait inacceptable que l'État retarde des projets très attendus des Franciliens alors que les mobilités du quotidien sont affichées comme une priorité par le gouvernement, ce que formalise la récente loi LOM. Si le gouvernement ne trouve pas d'autres recettes, nous lui demandons de reporter, voire d'abandonner, la construction des tronçons les moins utiles du Grand Paris Express, afin de réorienter leur financement vers ces projets menacés, notamment en faveur de

la grande couronne. Dans cette optique, l'AUT a sollicité en urgence un rendez-vous avec le Préfet de Région.

RENCONTRES AVEC LES TRANSPORTEURS

En octobre, l'AUT a participé avec d'autres associations d'usagers à deux rencontres. La première, organisée le 1er octobre par la SNCF, la RATP et IdF Mobilités, portait sur le retour d'expérience relatif au volume élevé de travaux de l'été 2019 : RER C intramuros, viaduc de la ligne 6, modernisation du RER B Nord et de la ligne K, renouvellement voie et ballast sur le RER A, rehaussement des voies de la gare Magenta sur le RER E, électrification Gretz - Provins (ligne P), branche Montfermeil du T4, 4^e voie à Cergy-le-Haut. Ce fut l'occasion de pointer certains problèmes dans l'organisation des services de substitution. La seconde, tenue le 14 octobre, avait trait à la coupure du RER C entre Invalides et Musée-d'Orsay qui est imposée aux usagers depuis décembre 2018 alors qu'il n'y a pas de travaux dans cette interstation. C'est particulièrement déroutant pour les nombreux touristes. Avec les autres associations, nous avons obtenu que, dès septembre 2020, des trains traversant soient remis en circulation toutes les 15 minutes dans ce tronçon.

PROLONGEMENT DES MISSIONS VILLIERS DU RER E

L'AUT a émis un avis favorable lors de l'enquête publique sur les travaux permettant de prolonger les missions Villiers du RER jusqu'à Roissy-en-Brie. Cela diminuera la charge des missions Tournan aux heures de pointe et améliorera les fréquences des RER en gares des Yvris, d'Émerainville - Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie. De plus, cela supprime des temps de stationnement prolongés dans certaines gares. Toutefois, nous avons mis en garde sur trois points : le risque d'augmentation excessive des temps de parcours pour les missions Tournan si trop d'arrêts sont ajoutés ; le financement de cette opération à 160 M€ est loin d'être acquis ; le maintien du goulot d'étranglement du viaduc de Nogent où un système de signalisation moderne mérite d'être étudié.



QUAIS ET RAMES BONDÉS, SOURCE D'ACCIDENTS

Je ne suis plus usager quotidien des transports, mais je ne peux pas regarder sans agir les usagers qui subissent les grèves. J'en ai subi par le passé et lorsque je vois les images des personnes entassées sur les quais, je me remémore ces instants de peur où le fait d'arriver près du quai devenait un enfer, car je craignais un mouvement de foule et de me retrouver sur les rails. Le droit de grève ne doit en aucun cas mettre en danger la vie des autres. Aujourd'hui je reviens vers vous et vous demande «doit-on attendre la mort d'une ou plusieurs personnes pour agir», car ma crainte se concrétisera un jour. La mise en danger est réelle, il suffit de voir les images, on peut aussi parler d'entrave à la liberté (de faire grève ou pas, d'aller travailler ou pas, de pouvoir profiter de sa famille...). J'espère que vous réfléchirez à ma proposition, car il faut que ces prises d'otages s'arrêtent.

S. P.

TRANSITION NUMÉRIQUE, PAS TOUJOURS AISÉE

Je me permets de vous contacter pour signaler un dysfonctionnement assez important du pass Navigo Easy. J'ai bien sûr alerté la RATP qui minimise la question et refuse tout dédommagement. Sur un certain nombre de trajets, le pass est débité de deux tickets au lieu d'un. J'imagine qu'un grand nombre d'usagers (en particulier les touristes) ne s'en rendent pas compte. Le coût d'un trajet est donc multiplié par deux par rapport à l'usage d'un ticket papier (dont le carnet a d'ailleurs augmenté...).

F. B.

Note de l'AUT : ce problème a été reconnu par IdFM et devrait être résolu bientôt.

LA GRÈVE PUNIT LES TRAVAILLEURS

Je me permets ce mail car, comme vous le savez, depuis le 5 décembre aucune issue n'est trouvée afin de nous permettre d'aller travailler dans les conditions requises. Les usagers deviennent amers, fatigués, déprimés et surtout inquiets de perdre leur emploi... Aidez-nous à ne pas sombrer dans le chaos, le pire des scénarios serait une flambée de violence justifiée des usagers, car on ne nous considère pas.

M. A.

ECONOMIE D'ÉNERGIE DITES-VOUS ?

Les quais de la gare de Rueil-Malmaison (et les zones de lavage et de maintenance, soit l'équivalent de plusieurs stades de foot) sont éclairés jour et nuit (la nuit c'est logique). Jusqu'au printemps 2019, les différentes zones s'éteignaient automatiquement le jour (normal !), mais depuis c'est éclairé 24h/24 ! Je ne sais plus à qui m'adresser ! J'ai écrit plusieurs fois à la RATP depuis mai 2019 et c'est chaque fois la même réponse : « Je vous informe que je transmets votre courrier au responsable de la ligne afin qu'il en prenne connaissance ». Mais rien ne se passe...

J-M B.

Ça roule



PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE JUVISY

Inauguré le 26 novembre, il se caractérise par une nouvelle gare routière et de nouveaux couloirs et passerelles facilitant l'accès aux trains et la communication entre les quartiers de la ville situés de part et d'autre des voies ferrées. Mais il y avait toutefois un grand absent à la cérémonie : voir le « ça cale » ci-contre.

LANCEMENT D'UNE ÉTUDE POUR UN ARRÊT DU T2 À LA ROSE-DE-CHERBOURG

Ce lancement a été annoncé lors d'un « Comité de ligne » sur le T2 tenu dans les locaux d'IdFM. L'AUT ne peut qu'approuver cette démarche qui permettra :

- de désaturer la station de la Grande-Arche, en créant un pendant sud à l'arrêt du Faubourg-de-l'Arche situé au nord ;
- d'améliorer considérablement les correspondances du T2 avec les bus passant par la Rose-de-Cherbourg,
- et aussi de créer une correspondance relativement aisée entre le T2 et la future station de la ligne 15 qui, bien que le plus grand secret entoure encore sa position, devrait se situer plutôt au sud des Quatre-Temps, c'est-à-dire près de la Rose-de-Cherbourg.

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

Ça cale



LOCALISATION DES ÉDIFICES DE CULTE SUR LA CHARTE GRAPHIQUE D'IDFM

Sur certains plans de la RATP, notamment le plan «bus Paris avec rues», les symboles habituels désignant les lieux de culte (croix pour une église ou un temple, étoile de David pour une synagogue, croissant pour une mosquée) ont disparu. Ils sont remplacés par un symbole unique : deux mains jointes. Cette évolution est regrettable pour deux raisons :

- remplacer des symboles universellement connus par un nouveau pictogramme indifférencié et peu répandu, voire inconnu, dégrade la qualité de l'information voyageurs,
- le symbole retenu, deux mains jointes symbolisant la prière, est propre au christianisme (catholicisme et protestantisme) ; ni les juifs ni les musulmans ne prient en joignant les mains. Cette signalétique ne crée-t-elle pas de nouvelles causes d'irritation ? La République laïque ne semble-t-elle pas favoriser ainsi une religion par rapport aux autres ?

PÔLE D'ÉCHANGES DE LA GARE DE JUVISY

La multimodalité n'est pas encore complète, car l'arrivée du tramway T7, auquel une place est prévue dans le pôle, est retardée. Une fois n'est pas coutume, ce n'est pas pour des raisons financières, mais du fait d'oppositions locales au tracé retenu, en raison notamment de la suppression d'un certain nombre de places de parking. Or les solutions de remplacement entraîneraient des expropriations et seraient plus coûteuses, voire techniquement impossibles... Plusieurs associations avaient dès lors appelé à manifester le jour de l'inauguration.

ACCÈS À LA STATION LES MOULINEAUX DU T2

Les longues rampes d'accès à cette station sont désormais sous-dimensionnées du fait de la hausse de la fréquentation et ne répondent plus aux normes d'accessibilité. L'unique traversée des voies du tramway pose des problèmes de sécurité. Et la fréquentation s'accroît encore lors de la mise en service de la ligne de métro 15 sud. L'Établissement Public Territorial Grand Paris Seine Ouest et l'AUT ont attiré l'attention sur cette saturation des accès.

PRIORITÉ AU TRAMWAY AUX INTERSECTIONS

Sur le récent prolongement de 900 m du T1, d'Asnières-Gennevilliers-les Courtilles à Asnières-Quatre routes, il y a 5 carrefours et la prise en compte des tramways pour leur franchissement n'est pas satisfaisante. Ainsi, un signal ouvert pour un tram se dirigeant vers Noisy-le-Sec annonce sa prochaine fermeture... alors qu'arrive une rame de sens contraire vers Asnières, qui va donc devoir patienter ! Cette gestion chaotique des priorités est préjudiciable à la vitesse commerciale du tram, et génère aussi une surconsommation électrique due aux arrêts et redémarrages inutiles. A l'heure de la transition énergétique, il faudrait accorder une priorité systématique aux transports en commun en site propre.