

Coronavirus : une crise sans précédent pour les transports

Le confinement de la population dès le 17 mars pour faire face à la propagation du virus Covid-19 a entraîné une baisse drastique des déplacements. La fréquentation du réseau de transport public est tombée à entre 5 et 10 % du niveau habituel, et l'offre a été réduite à entre 20 et 30 % de l'offre normale. Des mesures de précaution ont été prises, notamment dans les bus : montée uniquement par l'arrière, pas de vente de tickets à bord et nettoyage renforcé des barres de maintien.

Certaines lignes ont néanmoins connu des afflux ponctuels d'usagers, comme le T1 et la ligne 13 du métro, et la RATP a procédé à des renforts pour y faire face. Le contrôle des attestations de déplacement a été insuffisant, tout le monde n'ayant pas une raison valable de sortir de chez lui.

Fin mars, prévoyant que le confinement allait durer au moins tout le mois d'avril, nous avons demandé, avec les associations Sadur et Plus de Trains, qu'Ile-de-France Mobilités (IDFM) prenne une décision rapide pour que les abonnés annuels Navigo et Imagine'R ne paient pas la mensualité d'avril, la plupart d'entre eux restant à domicile. Décision indispensable, car suspendre l'abonnement exige une démarche sur l'automate de vente, qui a été bloquée comme contraire au confinement. Valérie Péresse a confirmé peu après le remboursement des abonnés annuels pour avril et jusqu'au 10 mai, soit 100 € par abonné toutes zones. C'est appréciable, mais nous regrettons qu'il faille faire une démarche individuelle sur un site internet qui ouvrira fin mai.

Le déconfinement pose de nombreuses questions. Le port d'un masque est obligatoire, mais il reste incertain que chaque usager puisse s'en procurer facilement. Le retour à 100 % de l'offre de transport doit être une priorité mais la RATP, et surtout la SNCF, annoncent des délais de plusieurs semaines peu compréhensibles. Enfin, le respect de la distanciation physique exigée semble difficile à appliquer dans les faits.

A terme, la question de l'impact financier sur le système de transport francilien se posera. Le budget de fonctionnement d'IDFM pourrait perdre plus de 2 milliards d'euros du fait de la baisse des recettes et des pertes de Versement Mobilité, charges sociales non collectées pour les salariés en chômage partiel. Quant aux travaux, outre les retards pris, les précautions supplémentaires sur les chantiers pourraient générer des dizaines de millions d'euros de surcoûts.

On le voit, les transports franciliens sont bouleversés par les conséquences de cette pandémie, qui sont difficiles à évaluer et seront perceptibles durant les mois et les années à venir.

Marc Pélissier



Tramway T8, station César © Claude Villetaneuse

[DOSSIER] Le prolongement du tramway T8 ou les difficultés de l'intermodalité (p.2)

Quand l'innovation sort de son créneau de pertinence

Pour la FNAUT et ses associations locales, dont l'AUT, l'innovation doit viser la qualité de service et la protection de l'environnement, donc le report modal. Ces associations soutiennent les innovations « incrémentales », qui améliorent progressivement l'existant : tramway moderne à plancher bas, aménagements piétons et cyclables, couloirs bus, vélos à assistance électrique, métro automatique... Elles se méfient en revanche des innovations radicales, qui servent souvent à détourner l'attention des problèmes de fond, comme la place de la voiture dans la ville, et à retarder la mise en œuvre de techniques classiques, aux coûts bien connus, à la fiabilité assurée et entraînant des reports modaux importants.

Certaines innovations qui présentent un intérêt dans des créneaux particuliers sont parfois utilisées en dehors de ces créneaux, et les associations d'usagers ont dû s'opposer à des innovations poussées par des élus afin d'éviter la réintroduction du tramway, qui était alors jugée impossible. À Grenoble, la municipalité avait mis en avant le Poma 2000 (mini métro-funiculaire) sans même connaître ses coûts ; il avait « l'avantage » de ne pas remettre en cause la place de la voiture...

Passons en revue quelques-unes de ces innovations dont on a vanté à l'excès les mérites ou le domaine de pertinence :

- le bus à hydrogène, qui n'émet que de la vapeur d'eau... mais le mode de production de l'hydrogène peut être polluant...

- le bus à guidage magnétique, expérimenté sans succès à Eindhoven (Pays-Bas) et adopté imprudemment à Douai, a été un fiasco qui a coûté cher au contribuable. Douai est revenu à un bus classique.

- la voiture électrique convient surtout aux déplacements urbains, mais ne fait que déplacer la pollution vers la production des batteries et de l'électricité, et est aussi encombrante que la voiture thermique. Les primes accordées par l'État aux acheteurs sont ruineuses, et les collectivités doivent payer les bornes de recharge.

- le véhicule autonome a un créneau comme complément du transport collectif, mais non comme véhicule individuel.

- le tramway sur pneus a été un fiasco technique à Nancy et à Caen. Il fonctionne correctement à Clermont-Ferrand et en Ile-de-France, mais son créneau de pertinence (centre ancien avec rues étroites et courbes de faible rayon) n'a pas été exploité. Il n'a servi qu'à retarder le retour du tramway classique...

- le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) est utile lorsqu'on ne l'implante pas à la place du tramway. Il convient aux axes où le trafic est modéré. Mais son site propre est souvent imparfait et les élus tendent à appeler BHNS un bus légèrement amélioré mais peu performant.

Les modes classiques de transport collectif (autobus, trolleybus, tramways, métros...), sans cesse améliorés, sont loin d'avoir dit leur dernier mot...

Du 9 septembre au 26 octobre 2019 s'est tenue la concertation préalable relative au projet de prolongement du tramway T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks.

LE T8 AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Mis en service en 2014, le premier tronçon du T8 de Saint-Denis à Epinay-sur-Seine et Villetaneuse a apporté une qualité de service appréciée par les usagers de ce secteur de l'Île-de-France. Son prolongement jusqu'à la gare de Rosa Parks desservira un territoire dynamique en pleine mutation, qui comptera de nombreux équipements générateurs de déplacements comme le Campus Condorcet avec à terme 18 000 étudiants et enseignants-chercheurs, mais aussi de grandes zones d'habitat et d'emploi.

Par ailleurs, le nouveau tronçon du T8 devra offrir un excellent maillage avec le RER B, la ligne 15 du Grand Paris Express, la ligne 12 du métro, des lignes de bus, le tram T3b et le RER E, futur grand axe Est-Ouest francilien.

L'INTERMODALITÉ À ROSA PARKS, UN ENJEU MAJEUR

Lors de la concertation, le point le plus controversé a été le positionnement du terminus du T8 à Rosa Parks. L'enjeu est majeur puisque la plupart des voyageurs du T8 qui iront jusqu'à Rosa Parks seront en correspondance soit avec le RER E, dont l'attractivité aura été augmentée par son prolongement jusqu'à La Défense et Nanterre (horizon 2022), puis jusqu'à Mantes-la-Jolie (horizon 2024), soit avec le tram T3b, prolongé jusqu'à la Porte Dauphine à l'horizon 2023.

Les documents de la concertation présentent deux solutions pour le terminus du T8 à Rosa Parks.

La variante A situait ce terminus sur le pont de la rue d'Aubervilliers, à plusieurs centaines de mètres de l'entrée de la gare du RER E et de la station du T3b, et sept mètres plus haut que celles-ci. Cette dénivellation nécessitait l'emprunt d'un escalier non mécanisé de 45 marches.

Cette disposition rendait la correspondance entre le T8 et les autres moyens de transport peu performante pour les voyageurs valides. Elle devenait dissuasive pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et impraticable pour les UFR (Usagers en Fauteuil Roulant) contraints à un cheminement de près de... 500 m !

La variante B situait le terminus sur le boulevard Macdonald au même niveau que l'entrée de la gare du RER E et que la station du T3b. Malheureusement, cet emplacement rendait le terminus du T8 invisible depuis la gare du RER E et la station du T3b.

Surtout, avec une fréquence de 3 minutes par sens, il était prévu qu'une rame aurait traversé toutes les 1mn 30 à la fois le boulevard Macdonald et la rue d'Aubervilliers, interrompant simultanément la circulation automobile sur ces deux grands axes. Le tram aurait été alors la victime assurée des embouteillages qui se seraient inévitablement produits au carrefour de la porte d'Aubervilliers.

UNE GRANDE ABSENTE, L'ARRIÈRE-GARE

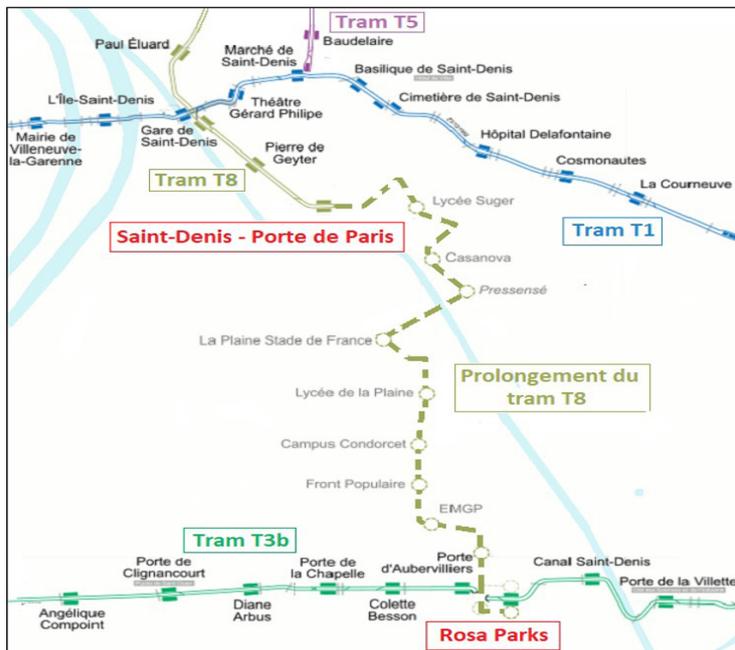
Enfin, un point commun aux variantes A et B était l'absence d'arrière-gare. Cette disposition, qui est celle du terminus actuel de

Saint-Denis Porte de Paris, aurait donc disparu avec le prolongement à Rosa Parks. Or, l'expérience des tramways franciliens montre qu'il est indispensable de pouvoir assurer le retournement des rames en arrière-gare pour garantir un intervalle de 3 minutes sans risque de cisaillement en avant-gare. De plus cette disposition permet de stocker une ou deux rames à injecter sur la ligne en cas de perturbation du service. A contrario, l'absence d'arrière-gare au terminus du T2 Porte de Versailles est aujourd'hui considérée comme une erreur de conception qui contribue aux difficultés d'exploitation de cette ligne.

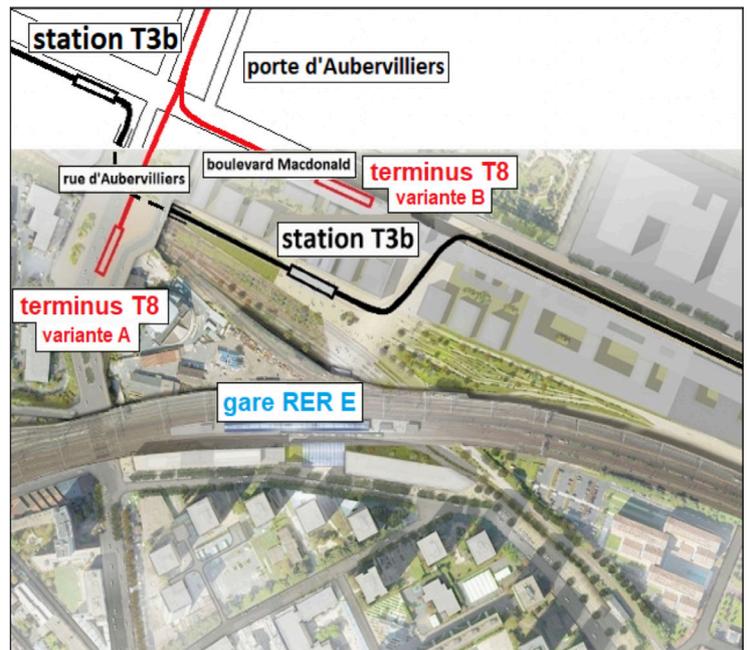
LA PROPOSITION DE L'AUT - FNAUT ÎLE-DE-FRANCE

Devant cette situation insatisfaisante, nous avons proposé que le terminus du T8 soit situé à l'emplacement le plus logique et le plus efficace pour tous les usagers, offrant proximité et facilité de correspondance avec le RER E et le tram T3, à savoir sur le parvis de Rosa Parks, comme les premières pré-études l'avaient envisagé.

Cet emplacement présente aussi l'avantage de permettre l'implantation d'une arrière-gare largement dimensionnée et soustraite à la vue des riverains dans l'ancien tunnel de la Petite Ceinture. Autre avantage, cette disposition permet d'envisager si nécessaire le prolongement du T8 sur l'emprise de la Petite Ceinture en direction de la station de métro Corentin Carriou (ligne 7) située à moins de 500 m, voire au-delà comme l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme) l'avait envisagé dans son étude de 2011.



Le T8 dans le réseau des trams de Seine - Saint-Denis



Variante A : terminus sur le pont de la rue d'Aubervilliers
Variante B : terminus boulevard Macdonald

A noter une contrainte à ne pas négliger : lorsqu'une rame supplémentaire garée dans l'arrière-gare sera nécessaire à l'exploitation du T8, elle devra traverser le parvis pour rejoindre le terminus. Cependant, cette traversée se faisant à bonne distance de la sortie de la gare du RER E et à très faible vitesse, cette contrainte nous semble acceptable au vu des avantages que présente cette solution.

LA PROPOSITION DE L'ASPCRF

La solution soutenue par l'AUT a été complétée durant la concertation par celle proposée par l'ASPCRF (Association Sauvegarde Petite Ceinture).

Elle consiste à conserver le tracé de la variante A par la rue d'Aubervilliers, mais de le prolonger jusqu'à l'entrée sud de la gare du RER E en passant par la rue Gaston Tessier.

Cette solution permet à la fois :

- d'assurer une intermodalité efficace entre le T8 et le RER E en utilisant l'entrée sud de la gare,
- d'assurer une correspondance optimisée entre le T8 et le T3b par la création d'une station supplémentaire sur le T8 à la porte d'Aubervilliers ou en déplaçant à cet endroit la station envisagée plus au nord, le T3b disposant déjà d'un arrêt à cet endroit.
- de soustraire le terminus et l'arrière-gare du T8 à la vue des riverains du parvis.

Cette proposition de l'ASPCRF nous est apparue astucieuse. Outre l'optimisation de l'intermodalité, elle évite aux voyageurs du T8 de venir encombrer le parvis de Rosa Parks déjà fortement sollicité aux heures de pointe et qui le sera encore plus lorsque le RER E sera prolongé à l'ouest (projet Eole).

LES SUITES DE LA CONCERTATION : UNE INTERMODALITÉ SAUVÉE

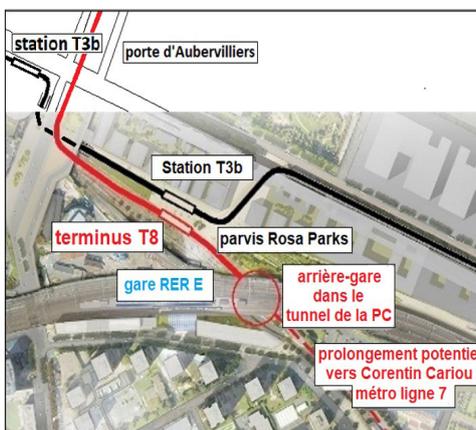
Lors de la concertation, la totalité des associations d'usagers se sont prononcées contre les deux variantes proposées par le maître d'ouvrage. Les associations de handicapés étaient absentes, mais on peut supposer qu'elles aussi auraient condamné les deux solutions proposées.

Dans ce contexte, lors du Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 5 février 2020, plusieurs administrateurs ont déposé un vœu demandant qu'IDFM poursuive les études d'insertion du terminus de Rosa Parks et les complète par l'examen de la solution proposée par l'ASPCRF.

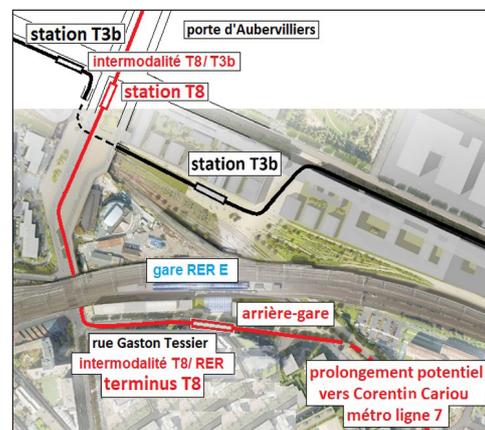
D'après nos informations, IDFM poursuit l'étude de cette insertion en tenant compte des résultats de la concertation. L'arrivée du T8, que ce soit sur le parvis ou rue Gaston Tessier, devrait y figurer.

Nous ne pouvons que nous en féliciter. Une intermodalité soignée est indispensable aux échanges entre le T8, le RER E et le T3b. Ce sujet est maintenant revenu au centre des préoccupations de l'Autorité Organisatrice des Mobilités franciliennes.

Bernard Gobitz



Solution présentée par l'AUT : terminus sur le parvis de Rosa Parks



Solution présentée par l'ASPCRF : terminus rue Gaston Tessier

L'AUT en action



ÉLECTIONS MUNICIPALES

Nous nous sommes entretenus avec les candidats à la Mairie de Paris ou avec leurs conseillers, et avons notamment essayé de les sensibiliser aux conséquences de la densification intense de la frange sud de Paris dans les 12ème, 13ème, 14ème et 15ème arrondissements, en leur rappelant les projets ou réalisations en cours : tour Triangle porte de Versailles (42 étages), tours Duo porte de France (39 étages), ZAC Bruneseau à la limite de Paris et d'Ivry, ZAC Bercy-Charenton dans le 12ème (6 tours jusqu'à 180 m de hauteur), etc...

Nous nous sommes efforcés de leur faire prendre conscience des besoins de transport supplémentaires que ces projets généreront, en leur expliquant que les deux seules propositions connues à ce moment, celle des élus communistes (une ligne de métro) et celle du maire adjoint de Paris en charge des transports (une ligne de bus parallèle au tram T3), ne peuvent pas être considérées comme adaptées aux problèmes qui se poseront dans la décennie à venir, l'une du fait de son coût et l'autre de par sa faible efficacité. Aucun candidat n'avait, à notre connaissance, avancé d'autres solutions. Nous avons rappelé aux candidats l'existence, à proximité immédiate des boulevards des Maréchaux, de l'emprise de la Petite Ceinture, encore à peu près intacte et où pourrait circuler un tramway rapide en site propre intégral.

RÉFRIGÉRATION DES RAMES DU RER C ?

Nous avons été consultés par IDFM sur l'opportunité d'équiper les rames de type Z20500 qui circulent principalement sur le RER C d'une ventilation réfrigérée (sachant qu'une partie du parc de cette ligne est déjà équipée d'origine). Nous sommes attachés au confort climatique des usagers. Cependant nous sommes réservés sur cet équipement pour les raisons suivantes :

- un ajout qui serait très tardif, alors que ces rames ont déjà connu deux rénovations (cet équipement était alors jugé impossible...)

- un délai d'équipement trop long : 9 ans entre la décision et la fin de livraison. Pour mémoire, les rames MI09 pour le RER A, c'est 9 ans entre décision et fin de livraison (2008-2017)

- en admettant qu'une bonne fiabilité soit obtenue, l'efficacité en net retrait par rapport à un équipement d'origine (comme reconnu par IDFM) risque de créer un effet de déception après une longue attente.

Pour ces raisons, il nous semble préférable de travailler prioritairement sur le remplacement des Z20500 qui posent par ailleurs des problèmes de gestion des flux et d'accessibilité.

DEMANDE DE DÉDOMMAGEMENT

L'AUT a participé, le 11 mars, à une réunion avec IDFM sur le dédommagement souhaité pour le mois de janvier, dont le début avait encore été perturbé par la grève. IDFM n'a pas pris de décision au cours de cette réunion mais envisageait les mesures suivantes : remboursement d'une semaine (18,80 €) pour les usagers :

- des lignes SNCF C (branche d'Etampes), D (au sud de Juvisy), P (branche de La Ferté Milon) et R, qui ont été les plus impactées par la grève en janvier
- du RER B sud
- des lignes de métro 3, 5, 12, 13, s'ils habitent ou travaillent en banlieue à proximité de ces lignes (sur justificatif du lieu de résidence ou de travail), considérant que des moyens de substitution existaient dans Paris intra-muros.

L'AUT, ainsi que Sadur et Plus de trains, demandaient un dédommagement uniforme (25 €) pour tous les usagers. Nous avons signalé l'incompréhension des usagers (et la difficulté de mise en œuvre) à l'annonce de telles mesures très partielles, si elles devaient être confirmées.



DROIT DE GRÈVE ET SERVICE PUBLIC INCOMPATIBLES ?

Suite au grand mouvement de grève lié au projet de réforme des retraites, l'Association des Usagers des Transports a-t-elle envisagé d'inviter le Gouvernement à mettre en place un « vrai » service minimum contraignant, c'est-à-dire à obliger les agents grévistes à assurer un service minimum en les assignant si besoin ? Comme le soulignait en début d'année le député Bruno Retailleau, le droit de grève est un droit constitutionnel, mais l'obligation du maintien du service public l'est tout autant.

Colette C.

UN BON RÉSEAU BUS COMPLÉMENTAIRE AU T4

Merci de la richesse d'information que vous apportez sur les transports en IDF. On y apprend beaucoup.

A presque un mois de la mise en service de la phase 2 du T4 à Montfermeil, ni l'AO, ni la SNCF ni la RATP, ni TRA ne communiquent sur le plan de restructuration du réseau de bus autour du T4CM. Pour quelles raisons ? J'avais vu un document passer sur Twitter à ce propos de votre part, mais je ne le retrouve plus, hélas.

Admettons - on ne va pas se mentir - que le T4 est une quasi-catastrophe industrielle non assumée avec beaucoup de choix discutables, tant techniques que politiques : le débranchement ne fait pas illusion, très peu d'Avanto en circulation, priorité aux feux quasi nulle. On a l'impression que l'essai continue avec les voyageurs... qui préfèrent, je pense, les bus et ils demandent le maintien des lignes. Mais bon, faire un tramway aussi cher pour ne pas le remplir, c'est compliqué à assumer...

Avez-vous connaissance de la mouture finale de la modification du réseau bus ? En êtes-vous satisfait ? Un service caméléon est-il envisageable ? La fréquence de six minutes est-elle enterrée ?

Dylan F.

VOYAGEURS MAL INFORMÉS SUR LE RÉSEAU NOCTILIEU SNCF

Je suis un usager du réseau de bus de nuit (Noctilien) SNCF et suis insatisfait de la qualité des informations aux voyageurs, en particulier sur les lignes N15, N22, N131, N144. Je ne comprends pas pourquoi aujourd'hui seul le réseau Noctilien SNCF ne dispose pas d'information en temps réel aux points d'arrêts et dans les applications. Les abribus de Paris Centre sont équipés d'un mât qui affiche les horaires en temps réel, mais les Noctilien SNCF n'en profitent pas, et de même en banlieue avec un système équivalent comme SIEL. Je constate que la branche Keolis de la SNCF fournit déjà à ses usagers le temps réel et les perturbations. (...)

Les affiches horaires, noms des stations, directions des lignes Noctilien SNCF ne sont absolument pas à jour, nous ne disposons d'aucune information aux points d'arrêt quand une ligne est perturbée. Certaines agences préfèrent afficher tous les horaires de la ligne plutôt que les horaires de l'arrêt. Ce n'est pas du tout efficace. IdFM a écrit une charte à ce sujet avec une norme claire.

Je vous informe qu'aucune fiche horaire n'est présente à l'arrêt Austerlitz pour les lignes N131 et N133 qui quittent Paris. L'arrêt Porte d'Italie du N144 est mal placé, difficilement localisable.

C'est vraiment dommage qu'un service de nuit soit si mal indiqué, ça n'incite pas à prendre les transports la nuit.

Aziz A.

Ça roule



2 NAVETTES BUS RATP FUSIONNÉES

Le lundi 2 mars, une ligne 263 a été créée dans le secteur de Suresnes, en remplacement des lignes 563 et 544 (circuit République). Des agents RATP ont été déployés sur des points importants de la ligne afin d'aiguiller et d'informer les voyageurs durant les deux premiers jours d'exploitation. Mais le tracé reste assez sinueux, avec beaucoup de dissociations des trajets aller et retour qui nuisent à la lisibilité de la ligne. Un nouveau point d'arrêt est créé : rue du Pas St-Maurice, mais dans un seul sens. Cette ligne circule du lundi au samedi de 7 h 00 à 19 h 40 avec une fréquence de 20 minutes aux heures de pointe. Elle dessert la gare Suresnes-Mont Valérien de la ligne Transilien L et la station Suresnes-Longchamp du tramway T2 (mieux dans un sens que dans l'autre).

ARRÊT DES TRAINS DE LA LIGNE H À SAINT-DENIS-PLYEYEL

Ce projet réclamé par le Conseil Départemental du Val-d'Oise et que soutient bien entendu l'AUT, est relancé. Il permettra une très utile correspondance avec les lignes 14 à 17 du Grand Paris Express. Il bénéficie à la fois du soutien du préfet Cadot et de celui de Valérie Péresse, présidente du Conseil régional d'Ile-de-France et d'Ile-de-France Mobilités. Ce serait l'une des conséquences bénéfiques du retrait du projet Europa City... La SNCF, qui était mitigée, soutient maintenant aussi ce projet. Les prochaines étapes sont le comité technique avec le DRIEA puis le Comité de Pilotage avec le préfet Cadot. Néanmoins, sa date de mise en service reste floue, bien au-delà de 2024 en tout cas.

LE TALUS ET LE VIRUS

C'aurait pu être le titre d'une fable... Près de la gare de Sèvres-Ville d'Avray, le talus avait commencé à s'affaisser début février, entraînant l'interruption des circulations ferroviaires. Malgré un début de consolidation, il a hélas continué de s'affaisser, jusqu'à déborder sur les rails. Les travaux étant dès lors plus complexes que prévu, la reprise du trafic SNCF sur la branche Versailles de la ligne L et la ligne U, envisagée sur une voie pour le 2 mars, avait été repoussée de dix à quinze jours. Or 70.000 voyageurs empruntent chaque jour ces lignes du Transilien. Mais le méchant coronavirus a conduit à arrêter le chantier. Heureusement, SNCF Réseau a mis dans ses priorités ces travaux, qui ont pu reprendre rapidement avec des mesures de précaution sanitaire, ce qui a permis la reprise du trafic le 4 mai.

GARE DE L'EST : Y A QUELQU'UN ?

Les guichets de vente Ile-de-France, situés au centre du quai transversal, sont souvent fermés, par manque de personnel. Un bureau d'information (toutes lignes), situé à l'extrémité est du quai, a été fermé fin 2019. Sur la vitre, une affiche «Service clients gare»... qui donne «rendez-vous» sur le site Internet de Gares et Connexions ! Une borne «moderne» a été installée pas très loin. Elle donne les prochains départs et arrivées des trains et propose de consulter différents documents SNCF ou RATP... en allant sur Internet (si on a de quoi noter les adresses correspondantes). Ces constats sont très inquiétants... Sera-t-il bientôt encore possible de prendre un train si on n'est pas bardé d'informatique ? Quid des personnes âgées, pauvres, peu instruites ou déficientes mentales ? De même que de ceux dont l'ordinateur ou le smartphone est en panne...

PERTE DE DIVERSITÉ DES SERVICES EN GARE

Les boutiques «Relay» ont progressivement disparu des gares, même des plus grandes (Gare de Lyon, Châtelet-Les Halles...). C'est une décision du groupe Hachette, pour manque de rentabilité. Elles étaient pourtant bien utiles, ces boutiques, qui ont parfois été remplacées par des espaces du type sandwicherie où on ne trouve plus que des quotidiens et 2 ou 3 hebdomadaires. Il est sans doute plus rentable de vendre des brioches que des journaux, mais c'est fort dommage d'appauvrir ainsi l'offre commerciale. On nous vante les mètres carrés de commerces, mais il n'y a aucune clause de diversité...

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