

Crise sanitaire : de lourdes conséquences financières

Passée la première étape du déconfinement, les conséquences financières de la crise sanitaire sont apparues au grand jour : IDF Mobilités estime ses pertes à 2,6 milliards d'euros pour 2020, 1 Md€ de versement mobilité (VM : taxe payée par les entreprises) et 1,6 Md€ de recettes tarifaires.

Face à cette situation, seule une aide exceptionnelle de l'Etat peut renflouer IDF Mobilités. C'est le sens de la tribune que nous avons cosignée avec la quasi-totalité des associations franciliennes d'usagers. Faute de réaction du gouvernement, le conseil d'IDF Mobilités a décidé à l'unanimité le 8 juillet de stopper les paiements aux opérateurs RATP et SNCF, n'ayant plus assez de trésorerie pour leur verser près de 400 M€ par mois. Une première décision prise dans le cadre de la loi de finances rectificative N°3 a permis d'apporter 605 M€ à IDF Mobilités pour compenser une partie des pertes du VM.

Des négociations ont été engagées avec le nouveau gouvernement. A l'heure où nous écrivons ces lignes, les arbitrages ne sont pas rendus. Le Premier Ministre a proposé plusieurs solutions qui sont en cours d'expertise par le ministère des finances et IDF Mobilités. Selon le journal *Les Échos*, les pertes de recettes pourraient faire l'objet d'une avance remboursable sur 10 ans à partir de 2030. On peut s'interroger sur ce renvoi à plus tard, sachant que les coûts d'exploitation du GPE impliquent déjà une forte hausse des dépenses dans les années à venir. Dès lors, même si on a évité une envolée des tarifs, on voit mal comment leur gel pourrait se poursuivre au-delà des élections régionales de mars prochain.

Il faut sortir rapidement de cette crise dont les conséquences sont déjà perceptibles : la SNCF a annoncé l'arrêt de certains investissements (dont les financements sont pourtant couverts par des conventions dédiées). Une sortie de crise à court terme est aussi indispensable pour que le contrat entre SNCF et IDFM soit renouvelé (il n'y en a plus depuis le 1er janvier dernier), puis le contrat entre RATP et IDFM qui arrive à échéance le 31 décembre prochain.

Concernant les grands investissements qui relèvent du contrat de plan Etat - Région (CPER), il manque au moins 50 M€ de la part de l'État dès cette année, auxquels s'ajoutent les surcoûts du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers. Le problème risque de s'aggraver en 2021, car l'État ne veut pas s'engager sur un nouveau CPER avant 2022 alors que les besoins de financement à court terme sont considérables, par exemple 900 M€ pour le système de signalisation NEXTEO qui doit fluidifier les RER B et D. Le plan de relance sera-t-il enfin l'occasion de se donner les moyens de concrétiser les investissements promis de longue date ?

Marc Pélissier



Gare de Laon ©Marc Debrincat

[DOSSIER] Les défis de mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes (p.2)

Travaux sur le RER A Est : du mieux et du moins bon

Durant l'été 2019, les mesures de substitution palliant l'interruption des circulations entre Vincennes et Auber n'avaient été appliquées que partiellement et tardivement. Ce retour d'expérience devait permettre de mieux ajuster ces mesures pour l'été 2020 et on a noté de réels progrès mais aussi quelques loupés. Les renforts de bus, en particulier sur les lignes 112 et 114, ont offert aux usagers de la branche de Boissy-Saint-Léger un rabattement efficace vers la ligne 1 du métro.

Suite aux insuffisances constatées en 2019, nous avons demandé la mise en place d'une courte navette bus (3 km) Vincennes - Porte-de-Vincennes - Nation permettant, en particulier aux PMR, de rejoindre les trams T3a et T3b à la Porte de Vincennes et les lignes de métro 1, 2, 6 et 9 à Nation, ainsi que de nombreuses lignes de bus, sans subir les 10 à 15 minutes de marche séparant la gare de Vincennes de la station de métro Château de Vincennes et sa soixantaine de marches.

Nous avons été entendus, mais de l'idée à la réalisation il y a quelque fois des différences non négligeables :

- Tracé sans concertation avec les associations d'usagers ni, semble-t-il, avec la mairie, le trajet adopté par la RATP se promenait dans le centre de Vincennes, accumulant feux rouges, virages à angle droit et voiries étroites. Nous avons obtenu au bout de deux semaines l'adoption d'un trajet plus court. Le terminus désormais situé à proximité immédiate des accès ouest de la gare RER,

l'accessibilité à la navette aurait dû être optimale. Mais la RATP a fermé ces accès pour travaux cet été... Seul l'accès au quai d'arrivée des trains a pu rouvrir à partir du 3 août, mais sans ascenseur. Conséquence : une navette invisible depuis l'accès principal et 5 minutes de marche pour la rejoindre.

- Déployés en grand nombre, les « gilets verts » n'ont été informés de l'existence de la navette qu'au bout d'une semaine, ce qui a engendré un changement des éléments de langage, sans pour autant mieux renseigner les usagers.

Dialogue en première semaine :

- Je voudrais aller à Nation. -- Prenez le métro, c'est par là.

- N'y a-t-il pas aussi un bus ? -- Non. Il n'y a pas de bus !

Dialogue à partir de la deuxième semaine :

- Je voudrais aller à Nation. -- Prenez le métro, c'est par là.

- N'y a-t-il pas aussi un bus ? -- Oui, mais il n'y en a que quatre par heure.

C'est ainsi qu'on a vu des « gilets verts » envoyer une femme avec un bébé dans sa poussette vers une station de métro distante de 600 m et accessible par un escalier de 60 marches, alors qu'un bus était à sa disposition à l'autre extrémité de la gare !

En résumé, nous avons été entendus, mais une concertation avec les usagers sur les modalités pratiques des moyens de substitution aurait été souhaitable.

Bernard Gobitz

Avertissement : les considérations qui suivent s'inscrivent dans un contexte « normal » et ne tiennent pas compte des graves difficultés en termes de ressources et d'investissements nées de la pandémie que nous affrontons actuellement, ni des priorités à définir dans ce cadre.

2 h 14 : c'est le temps nécessaire pour relier par fer, en milieu de journée, Nogent-sur-Seine (Aube) à Nangis (Seine-et-Marne), villes distantes de 40 km situées sur la ligne Paris-Mulhouse. Ces deux villes étant situées de part et d'autre de la frontière régionale, un détour par Paris est nécessaire (trajet de 180 km environ) si on tient vraiment à voyager en train. La raison de cette situation : les régions Ile-de-France et Grand-Est étant autorités organisatrices de mobilité, la priorité est donnée à la demande des « navetteurs » en créant des arrêts de TER. De même, les réseaux de bus ne prévoient aucune interpénétration transrégionale...

Cet exemple, parmi d'autres, souligne les défis auxquels sont confrontées les autorités organisatrices de transport, qui ont trop souvent tendance à favoriser le strict périmètre de leur région. Les limites de l'Ile-de-France s'expliquent par des raisons historiques et n'ont aucune justification rationnelle. Ce découpage incite à prendre en considération un espace géographique plus large : le Bassin parisien. L'action politique des régions limitrophes, qui ont été récemment redessinées, incite à d'autres priorités que la coopération interrégionale. Celle-ci reste à organiser en mettant à profit les possibilités qu'offre la LOM (loi d'orientation des mobilités).

Dans les zones rurales et semi-rurales, l'extension des transports à la demande (TAD) passe par des coopérations régionales que devrait faciliter l'article 15 de la loi LOM, en particulier :

- l'obligation d'élaborer dans chaque région une cartographie des bassins de mobilité en vue d'une action commune des AOM (autorités organisatrices des mobilités) ;

- la possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, lorsque l'importance des flux de mobilité entre plusieurs régions le justifie.

A l'heure actuelle, on ne peut que constater que la quasi-totalité des dessertes routières ou des circuits de TAD sont exclusivement régionaux.

LES FRANGES : UNE NOTION AUX MULTIPLES FACETTES

Les franges constituent une partie importante du territoire régional : 5 millions d'habitants sur 12,2 vivent sur 11 197 km². Cet agrégat recouvre des situations très contrastées. De vastes territoires sont ruraux ou semi-ruraux, d'autres sont urbanisés ou développent une activité économique majeure (comme la zone de Roissy-en-France autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle, en limite de la région Hauts-de-France). En termes quantitatifs, les flux de navetteurs sont contrastés (voir graphique ci-dessous).

LIMITES ET CONTRAINTES DES AXES LOURDS

Le réseau Transilien emprunte le réseau national, organisé essentiellement en radiales, et se prête peu à une desserte fine de franges. Les lignes Pontoise - Creil (ligne J) et Mantes - Versailles - Massy (lignes N et C) sont les seules lignes non radiales desservant les franges. Des relations non radiales améliorant l'accès aux zones d'emploi de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Saclay sont impossibles sans infrastructures nouvelles, comme le projet d'« Interconnexion sud » (voie unique entre Massy et Juvisy en souterrain sur plus de 90% du parcours), qui ne se concrétise pas malgré de nombreux débats.

A l'est et au nord de la région, le Grand-Paris Express (GPE) et la ligne E prolongée à La Défense corrigeront partiellement la situation, à la double condition d'une conception adéquate des pôles d'échange et de l'aménagement des dessertes radiales. Pour prendre l'exemple de la future ligne 15 sud, les TER Chartres - Paris vont-ils desservir Clamart et les Orléans - Paris Les Ardoines et/ou Bibliothèque ?

Les possibilités d'extension du réseau « classique » pour améliorer la mobilité dans les franges et pour décharger les lignes radiales sont très réduites. Le rapport Philizot (février 2020) évoque seulement 3% de « petites lignes »

dans la région. La motorisation croissante des habitants, des considérations liées à l'exploitation, l'éloignement des technicentres ou la rentabilité insuffisante ont conduit à abandonner plusieurs dessertes ferroviaires capillaires, comme l'étoile de Pithiviers et les lignes Coulommiers - La Ferté-Gaucher et Flamboin-Gouaix - Montereau. On peut au moins souhaiter que certaines de ces lignes « oubliées » soient utilisées pour développer le trafic fret ou pour créer des itinéraires cyclables.

Il reste donc à envisager la création d'infrastructures. Deux projets sont bien avancés (actés en annexe à la LOM) : le barreau Roissy - Picardie et la ligne nouvelle Paris - Normandie (LNPN).

LE RÉSEAU FERRÉ TRANSILIEN, SOURCE D'INSATISFACTIONS POUR LES USAGERS ET DE CONTRAINTES POUR L'EXPLOITANT

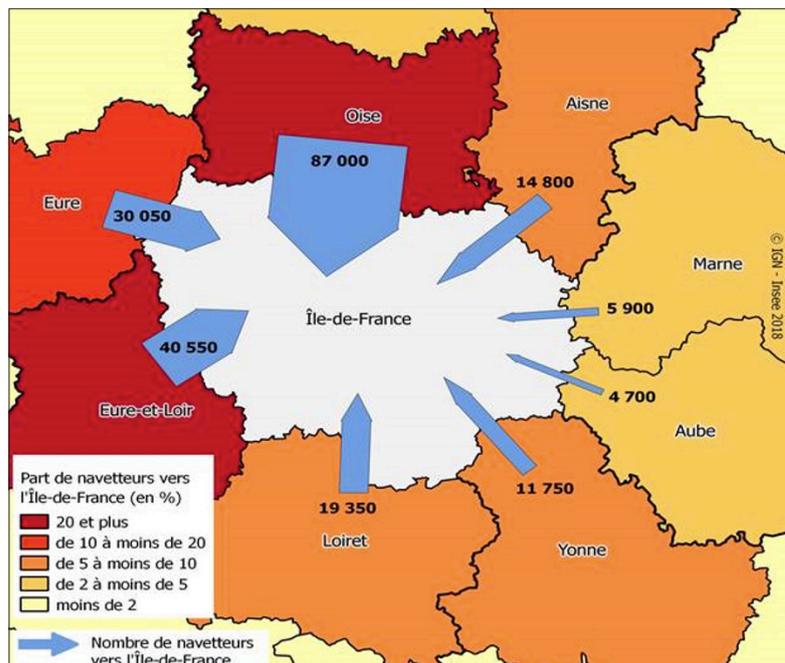
En 2017, Jean Faussurier, directeur accès au réseau IDF, notait en introduction à un exercice de prospective sur la mobilité des Franciliens en 2050 que « les divers rapports de la décennie passée ont pointé le défaut d'anticipation sur le virage de l'exploitation en zone dense et sur la modernisation du réseau francilien ». La mise en place d'une desserte adaptée se révèle d'une grande complexité :

- La majorité des lignes radiales accueillent un trafic diversifié : TET, TER Transiliens, trains de fret, voire TGV ; les difficultés liées aux voies convergentes peuvent conduire à supprimer des liaisons directes avec Paris (ligne D Corbeil - Malesherbes ou ligne P Meaux - La Ferté-Milon). Un schéma de desserte mêlant Transilien et TER entraîne un concentré d'incertitudes et de contraintes pour l'exploitant.

- La tendance à la « métroïsation » en zone dense entraîne des allongements de temps de parcours importants (1h05 pour parcourir les 40 km séparant Paris de Rambouillet en Transilien au lieu de 35 mn en TER). Le report des navetteurs vers la première gare d'Ile-de-France desservie par des TER accessibles aux porteurs de Pass Navigo entraîne des surcharges récurrentes (Mantes, Rambouillet).

- Enfin, la desserte des villes moyennes situées de part et d'autre de la limite régionale est souvent médiocre, voire inexistante. Les sites Internet n'hésitent pas à proposer des relations via Paris.

Les limites du réseau Transilien ne coïncident pas avec les limites régionales. Cette situation, qui peut s'expliquer par des raisons d'exploitation, est la source de contraintes importantes pour les usagers. L'information est très insuffisante sur le site Transilien, notamment à propos du tarif des parkings en dehors des « Parcs Relais ». Cette situation est régulièrement dénoncée par les usagers et les élus, mais rien ne change faute d'une volonté politique de mettre en place



une véritable coopération interrégionale. Or les usagers passent d'une région à l'autre sans tenir compte des frontières administratives. Et l'accessibilité aux attractions touristiques en transports en commun est problématique.

UNE BILLETTE DIFFICILE À GÉRER ET SOURCE DE CONTRAINTES POUR L'USAGER

Les tarifs sont inadéquats aux utilisateurs occasionnels : le dézouage du Pass Navigo permet à son possesseur, qu'il soit salarié ou senior (coût net mensuel : 37,60 € dans ce cas), de parcourir la région en effectuant des trajets pour 0,85 € (hypothèse d'un aller et retour quotidien les jours ouvrés dans le cas d'un salarié). Ainsi, les 170 km séparant Bonnières (Yvelines) de Souppes (Seine-et-Marne) peuvent être parcourus à ce prix alors qu'un billet origine/destination coûte 20,05 €. Les seniors ont donc intérêt à acquérir un pass Navigo amorti dès le premier aller-retour entre ces deux villes (37,60 € contre 40,10 €).

La tarification actuelle crée des « murs tarifaires » entre régions : chacune a son propre système et les navetteurs vers l'Île-de-France doivent donc la plupart du temps être multi-cartes. On peut penser que les nouvelles technologies résoudront ces problèmes, mais on en est encore loin, d'autant que tous les voyageurs ne disposent pas de smartphones. Prenons pour exemple la ligne P (Paris - La Ferté-Milon) : au départ de La Ferté-Milon (Hauts-de-France), les navetteurs doivent acquérir, outre un Pass régional au prix mensuel de 192,40 € (ou 168,10 € en abonnement annuel), un Pass Navigo à 75,20 €, soit un coût total de 243,30 €. Au départ de la gare suivante, Mareuil-sur-Ourcq, située à 6 km, on peut en revanche acquérir une « soudure tarifaire » avec le Pass Navigo (22,70 € mensuel). Mais pour être en règle, il faut valider ce Pass à la première gare en Île-de-France, Crouy-sur-Ourcq, située à 5 km. Il faut donc prendre le risque de descendre du train pour valider... et d'attendre pendant une heure le train suivant ! Or 4 800 usagers parcourent cette ligne tous les jours ouvrables. Ne pourrait-on pas équiper le matériel de valideurs ?

Comme l'indique le site TER Normandie, « seul le titre régional vous sera délivré (sur la carte Atoumod). Il vous revient de gérer à votre guise (sic) l'achat de votre Pass Navigo ». Un exemple sur la ligne K : les voyageurs des gares du Plessis-Belleville et de Nanteuil-le-Haudouin (situées en région Hauts-de-France) doivent se procurer un « Pass'Pass » et le valider. C'est possible à l'aller mais pas au retour. En effet, les trains partent et arrivent en Gare du Nord dans la zone banlieue, où n'existe aucune borne de validation des Pass. On voit mal un voyageur gagner l'espace grandes lignes pour utiliser une borne de validation puis retourner en espace banlieue pour prendre son train !

UNE INFORMATION TRÈS INSUFFISANTE SUR LE SITE TRANSILIEN, EN PARTICULIER POUR CE QUI CONCERNE LES PARKINGS

Des disparités de tarification des parkings conduisent à des reports de voyageurs dans les gares en limite de région afin de bénéficier du Pass Navigo et de la gratuité des parkings, dans le cadre de la création de parcs-relais par

la Région Ile-de-France. La saturation de certains parkings est déplorée régulièrement par élus et gestionnaires.

UNE ACCESSIBILITÉ TOURISTIQUE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN PROBLÉMATIQUE

Le SDRIF (Schéma Directeur de la région Île-de-France) 2030 prévoit notamment que « nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir dans leur développement ». Les difficultés d'accès par les transports en commun à la plupart de ces sites situés dans les franges constituent un obstacle majeur à leur développement.

CONCLUSION

L'Île-de-France doit assurer son attractivité en offrant les meilleures conditions de transport

possibles aux usagers résidant dans les franges (navetteurs en premier lieu). Parallèlement, la Région doit jouer son rôle de diffusion des touristes et visiteurs dans les régions voisines en s'affranchissant des limites administratives.

S'agissant des besoins de mobilité locaux, raisonner en fonction de pôles de centralité en-deçà et au-delà des limites administratives régionales paraît incontournable. Une coopération interrégionale systématique est indispensable en matière de mobilité. Elle devrait se traduire entre autres par la définition de réseaux transrégionaux et par des mesures tarifaires (création de multipass téléchargeables sur un support unique).

Jean-Laïc Meudic

L'AUT en action



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Eu égard à la situation tout-à-fait exceptionnelle que créait la pandémie, l'A.G. a revêtu cette année un caractère purement « virtuel », les membres ayant fait part de leurs votes par voie électronique ou par courrier postal. Les quatre textes soumis au vote étaient, comme chaque année, le rapport moral et d'activités, le compte de résultat, le budget prévisionnel et le quitus au trésorier. Tous ont été adoptés à plus de 90% des voix.

Les nouveaux élus au Conseil d'administration sont Marie-Catherine Poirier (présidente de l'AUT Clamart) et Sylvain Blanquet (président de l'association Métro Rigollos Val-de-Fontenay).

LETRE AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

L'AUT a cosigné la lettre que le CPTP (Comité des Partenaires du Transport Public d'IdF Mobilités) a adressée le 17 juillet au Président Macron. Cette lettre lui rappelle qu'il avait déclaré le 5 juin dernier que « le monde d'après serait résolument écologique ». Or les transports publics sont écologiques. Dans une région comme l'Île-de-France qui comporte une zone aussi dense et vaste que l'agglomération parisienne, ils sont essentiels pour permettre les échanges tout en réussissant la transition écologique. La situation exceptionnelle que vit actuellement notre pays et particulièrement notre région, ainsi que les enjeux environnementaux, nécessitent que le transport public soit massivement soutenu. C'est pourquoi nous, membres du Comité des Partenaires du Transport Public d'Île-de-France Mobilités, signataires de ce courrier, demandons l'engagement de l'État dans un plan de soutien des transports publics franciliens comme il a été mis en place pour l'automobile et l'aérien.

PÉTITION

Compte tenu de la situation financière d'une gravité sans précédent pour IDF Mobilités, l'AUT-FNAUT Ile-de-France a décidé, comme une vingtaine d'autres associations d'usagers, de s'associer à la pétition proposée par les différents groupes politiques au Conseil régional. Si ce n'est pas déjà fait, nous invitons nos membres à la signer et à la partager :

https://www.change.org/ce_nest_pas_aux_usagers_de_payer_mais_a_lEtat

En l'état actuel des décisions, l'État va apporter 605 M€ à IDF Mobilités (vote du projet de loi de finances rectificative N°3). Cependant les pertes sont estimées à 2,6 Md€ en 2020, dont 1 Md€ de versement mobilité et environ 1,6 Md€ de pertes de recettes tarifaires. De nouvelles discussions ont débuté entre la présidente de Région, Mme Valérie Pécresse, et les ministres Pompili et Djebbari. Pour ne rien arranger, la SNCF a annoncé avoir gelé 80 projets votés par IDFM. Il y a donc urgence à sortir de cette situation de crise.

MISE EN CONCURRENCE

Ile-de-France Mobilités prépare la mise en concurrence des lignes de bus de grande couronne à l'horizon 2021, ce qui permettra de redéfinir le découpage des réseaux de transport, afin qu'ils correspondent mieux à la nouvelle carte intercommunale et aux bassins de vie. Cela permettra également de n'avoir plus qu'un seul opérateur par réseau de bus. Le réseau desservant l'ouest de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud constitue l'un des lots concernés par la mise en concurrence. Englobant une quinzaine de communes, il s'étendrait de Juvisy-sur-Orge à Vert-le-Petit et de Saint-Michel-sur-Orge à Saint-Pierre-du-Perray. Ce lot nommé « Lot 23 » comporte 34 lignes de bus. Il intègre à la fois des lignes régulières et des lignes de Noc-tilien. L'AUT a été sollicitée par le cabinet EGIS pour exprimer les évolutions souhaitables pour les usagers.



VIGILANCE REQUISE AVEC LE NAVIGO EASY

Êtes-vous au courant d'une fraude sur le Navigo Easy, le nouveau passe mis en place par la RATP pour remplacer les tickets de métro ? J'ai acheté un Navigo Easy en fin 2019 chargé d'un carnet de 10 tickets. J'ai voulu m'en servir pour la 1ère fois mi-juin 2020. Le passe était vide ! J'ai écrit à la RATP qui m'a très vite répondu (dans les 48 heures) « qu'exceptionnellement elle allait procéder à mon remboursement ». Je me suis dit que pour être aussi rapide, le problème devait être connu. A ce jour, je n'ai pas encore reçu mon dédommagement mais je les relance. J'ai à nouveau chargé mon Navigo Easy d'un carnet de 10 tickets en prenant soin de noter tous mes trajets. Il devait rester 5 tickets quand j'ai tenté de m'en servir mardi soir : le passe était à nouveau vide !!! Je l'ai signalé à l'instant à la RATP par mail.

NDLR : nous n'avons pas eu d'autres témoignages de ce type.

Mme L.

L'ATTRAIT DES TC EN GRANDE BANLIEUE EXIGE DE LA QUALITÉ

J'utilise parfois le réseau Transdev Seine-et-Marne pour me rendre de la gare de Melun à Fleury-en-Bière et je n'ai jamais constaté de problème dans le sens Melun-Fleury. Par contre, le mercredi 5 août 2020, j'ai attendu 45 minutes le bus de 8:24 de la ligne 14, à l'arrêt Mairie de Fleury-en-Bière, direction Melun (gare), qui n'est jamais passé. En contactant Transdev vers 08:40, on m'a indiqué que le bus n'était pas géolocalisé, mais « devait passer ». En les recontactant vers 09:10, on m'a suggéré de déposer une réclamation. Transdev m'a rappelé quelques heures plus tard en m'indiquant que le bus avait été identifié au dépôt, sans préciser d'actions par la suite. Je suis, comme vous, attaché à la qualité des rares services publics de mobilité qui existent en grande couronne en IdF, alors que des investissements publics et privés importants sont toujours réalisés pour la voiture individuelle. Que faire ?

David B.

LA VALIDATION DANS LES BUS À MONTÉE PAR L'AVANT INTERDITE

Je me pose des questions concernant le paiement à bord des bus. Il était auparavant possible d'acheter un ticket à bord du bus à 2 euros. Cela a été remplacé par l'achat par SMS, au même tarif. Mais comment valider sans contact dans les bus ordinaires, alors que les deux valideurs se trouvent à l'avant du bus, dans une zone désormais inaccessible aux voyageurs afin de réduire le risque pour les machinistes ? Il est par conséquent impossible d'utiliser les tickets t+ stockés sur un passe Navigo Easy, sur un smartphone ou encore post-payés avec Navigo Liberté. Et donc obligation d'acheter par SMS et de payer 2 euros par voyage, alors qu'un ticket t+ peut être acheté en carnet à 1,49 euro. Soit un surcoût pour le voyageur de 50 centimes par voyage. Acheter le ticket par SMS impose en plus de désactiver le « blocage des achats multimédia et SMS+ » auprès de son opérateur mobile, ce à quoi je suis opposé. Suggestions :

- permettre, dans les applications Vianavigo ou RATP, de « composer » virtuellement un ticket t+ acheté au préalable et donc déjà présent sur le téléphone (à 1.49 euro si l'achat s'est fait en carnet), en indiquant au moment de ce geste la ligne de bus sur laquelle on vient de monter,

- ramener le prix d'un ticket acheté par SMS à 1.49 euro. Si je comprends l'intérêt d'inciter les gens à acheter des carnets lorsqu'il s'agit de titres papier, je ne le comprends pas dès lors que l'achat est dématérialisé. L'achat par SMS n'est toutefois pas totalement satisfaisant car il impose à l'utilisateur de désactiver le blocage des achats SMS+.

Julien L.

Ça roule



HAUT DÉBIT MOBILE

Initialement annoncée pour 2015, la couverture totale du réseau de la RATP en 4G a finalement été achevée début 2020. C'est le premier réseau de transport historique à proposer une telle offre. Les voyageurs peuvent accéder au très haut débit non seulement en station, mais aussi dans les tunnels et à bord des trains. Ce service facilite l'accès à l'information voyageurs (applications RATP et Via Navigo, comptes Twitter RATP dédiés...) et permet aux voyageurs de faire du temps passé dans les transports un temps utile. Ils peuvent passer des appels, envoyer des sms ou des photos et accéder à Internet. Pour déployer ces technologies sur l'ensemble du réseau, la RATP et les opérateurs de téléphonie ont dû faire face à de nombreuses contraintes techniques : installation de 300 km de câbles, de 3000 antennes et de 280 locaux techniques sur des infrastructures souvent souterraines et parfois centenaires. Dans certaines stations où le trafic est très important, comme Saint-Lazare ou Châtelet, il faudra augmenter la capacité. Il n'y a pas encore de continuité parfaite du signal sur le RER A, en raison des distances très longues entre les stations.

LE T3B AVANCE !

Malgré le manque de crédits au CPER et le flou sur la participation de l'État dans les années à venir, le projet de prolongement du tramway T3b de la porte d'Asnières à la porte Dauphine progresse, car la ville de Paris avance une grosse partie du budget. Elle vient d'adopter une 1ère convention de financement des travaux. Elle justifie le choix d'un tramway par la forte densité de population et d'activités économiques, culturelles et sportives dans la zone desservie (17^e et 16^e arrondissements de Paris et communes de Levallois-Perret et Neuilly-sur-Seine). L'AUT soutient ce projet, notamment au vu de l'intérêt des correspondances offertes à porte Maillot (M1, RER C puis RER E en 2023).

DANGER RÉDUIT OU ACCRU ?

Dans l'intention louable de réduire le risque de contamination par le méchant coronavirus, un siège sur deux en moyenne a été condamné dans les métros et RER. Cette interdiction a été levée récemment. Mais si on respectait cette interdiction aux heures de pointe, cela avait pour conséquence que les voyageurs étaient, malgré la baisse de la fréquentation, parfois à touche-touche sur les plates-formes, ce qui augmentait le risque de contamination au lieu de le réduire... Aux heures de pointe, il aurait fallu renoncer officiellement au principe du siège sur deux et l'indiquer clairement. Sinon réduire les risques aurait été une infraction... Par ailleurs, on comprend mal l'interdiction totale d'usage des strapontins pendant la pandémie. Pourquoi ne pas permettre au moins l'usage d'un strapontin sur deux. En heures creuses, ça ne poserait strictement aucun problème sanitaire et en cas d'affluence, les strapontins ne doivent, comme toujours, pas être utilisés.

IL Y A DES JOURS MAUDITS...

Le 23 juin, un train est tombé en panne, du fait d'une disjonction électrique, à quelque 3 kilomètres de la gare de Lyon et il a fallu pas moins de 4 heures de tergiversations avant qu'on libère les malheureux voyageurs emprisonnés dans ce train sans toilettes... Il y a pourtant une vieille locomotive (environ 50 ans d'âge !) qui stationne au niveau de l'ex-dépôt du Charolais en vue d'assurer des dépannages... Un tel délai de secours est inadmissible ! Le lendemain, après le déraillement d'un train, heureusement sans voyageurs, c'est la ligne B qui a été coupée entre Port Royal et Laplace. Des bus de remplacement ont été mis en place entre ces deux gares pendant la durée des travaux de relevage et de réparation de l'infrastructure. Ce même jour, une succession d'incidents ont perturbé, au départ et à l'arrivée, le trafic de l'ensemble des lignes de la gare Saint-Lazare : pertes de tension en ligne, dégagement de fumée sur une installation, non-fermeture d'une barrière de passage à niveau, personnes sur les voies à Asnières, incident électrique à Pont Cardinet...

OÙ EST LE 26 ?

Depuis au moins deux ans, le terminus du bus 26 à Saint-Lazare a été déplacé, en raison, à l'origine, d'un affaissement de chaussée (dans la Cour de Rome, domaine SNCF). Les modestes travaux que cela implique relèvent de la SNCF, mais on peut se demander si des interventions un peu plus insistantes et fréquentes de la RATP ne pourraient pas faire enfin cesser cette situation ubuesque : au 21^e siècle, il faut plus de temps pour réparer 10 m² de chaussée qu'au 19^e siècle pour construire le viaduc ferroviaire de Chaumont (600 m, construit en 1855-1856)... ou qu'aujourd'hui pour reconstruire le viaduc routier de Gênes... En outre, il n'y a aucune information affichée concernant le déplacement de l'arrêt du 26, que l'utilisateur occasionnel ne sait donc pas où trouver.

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