

Trou financier « COVID » pour IDFM : des incertitudes demeurent

Après deux mois sans payer SNCF et RATP, IDFM a pu reprendre ses paiements en septembre grâce à un accord avec l'État : les pertes de versement mobilité (taxe payée par les entreprises) pour 2020, estimées entre 700 M€ et 980 M€, feront l'objet d'une subvention exceptionnelle de l'État, dont 425 M€ versés en septembre. Quant aux pertes de recettes tarifaires en 2020, une avance remboursable estimée entre 1,2 et 1,5 Md€ sera votée en loi de finances rectificative en fin d'année. Environ 15% des pertes de recettes restent à la charge des opérateurs SNCF et RATP, en application des clauses contractuelles usuelles.

Le remboursement de l'avance s'effectuera sans intérêts, à partir de 2023, sur une durée maximale de 16 ans. Les premières annuités (30 M€ en 2023 et 2024) sont modestes au regard du budget d'IDFM, mais elles grimperont ensuite progressivement pour atteindre 1/10^e de l'avance initiale, soit plus de 100 M€. Cela s'ajoutera aux coûts d'exploitation des nouvelles lignes, dont celles du Grand Paris Express estimées à 900 M€/an si tout le réseau est réalisé. L'État a confié une mission à l'Inspection Générale des Finances et au CGEDD (service d'expertise du Ministère de la transition écologique) pour définir comment IDFM pourra faire face à ces dépenses. Les conclusions de cette mission conjointe, attendues pour fin 2020, serviront de base aux arbitrages à venir afin d'affecter à IDFM les ressources nécessaires pour soutenir sa trajectoire financière. Il n'y aura pas de solution miracle, l'augmentation ou la création de taxes étant délicates dans les conditions actuelles. La sortie de crise à court terme doit permettre enfin la signature du contrat entre SNCF et IDFM en décembre. Le contrat entre RATP et IDFM devrait suivre.

On attend avant la fin 2020 un accord entre la Région IDF et l'État sur les grands investissements hors GPE, permettant d'apporter des financements pour 2020-2022 dans le cadre du plan de relance. Dispositif indispensable étant donné que le CPER 2015-2020 arrive à échéance avec près de 100% de crédits engagés sur les transports. On craint que ces crédits soient insuffisants face à l'ampleur des besoins. De surcroît, le trou financier COVID devrait s'aggraver en 2021 pour IDFM, avec une perte estimée à 1 Md€ pour le moment. L'aide de l'État sera encore nécessaire mais reste à confirmer.

Marc Pélissier



© Alterio Felines - Pixabay

[DOSSIER] Télétravail et mobilité dans le Grand Paris : quel impact sur les transports ? (p.2)

Les coronapistes : alliées ou adversaires des transports publics ?

Décidées dans l'urgence et tracées sans étude préliminaire ni concertation, pas même avec les associations de cyclistes ou d'usagers des transports, les coronapistes sont devenues depuis le printemps 2020 un élément majeur du paysage francilien.

Dans un premier temps, leur caractère provisoire a été affirmé puis confirmé par les différentes autorités concernées et il est symbolisé par leur aspect particulier : bandes de couleur jaune sur les chaussées, potelets en plastique, bordures en béton brut, etc.

Depuis près de 40 ans, la FNAUT et ses branches régionales comme l'AUT-FNAUT Ile-de-France militent pour la réduction de la place de la voiture en agglomération dense au profit du développement des transports publics, dont les bus, et des modes de transports qualifiés aujourd'hui de doux ou actifs, comme la marche et le vélo.

Nous devrions donc nous réjouir de cette brusque avancée de la place réservée au vélo. Or, on constate depuis ce printemps que fréquemment ces nouvelles pistes cyclables, si elles diminuent la place donnée au trafic routier, ont aussi pour effet de freiner les bus qui évoluent dans une circulation générale moins fluide. Cet effet pervers, apparemment non prévu par ceux qui les ont tracées, détériore gravement la vitesse commerciale des bus, pénalise leurs usagers et diminue l'attractivité

des transports publics. Cet effet, s'il n'est pas limité à Paris, y est particulièrement sensible. Cet été la multiplication des cyclistes non respectueux des bonnes pratiques cyclistes ou simplement inciviques a posé un vrai problème aux conducteurs de la RATP au point que la présidente de la RATP les a qualifiés de « mini-héros » pour souligner les difficultés auxquelles ils étaient confrontés.

Autre mesure regrettable, la suppression de couloirs pour bus au profit de coronapistes. Les effets négatifs de ces mesures inconsidérées ne se sont pas fait attendre et les passagers de bus ont été les premières victimes de ces suppressions. Si certains des cas les plus extrêmes ont été rectifiés, d'autres perdurent et continuent de perturber le fonctionnement correct du réseau de bus de Paris et de la Petite Couronne.

C'est pourquoi il nous paraît urgent et indispensable que ces coronapistes fassent toutes l'objet d'études précises avec la participation des associations de cyclistes et d'usagers de transports avant leur éventuelle pérennisation.

La « sanctuarisation » des coronapistes est un slogan facile à clamer. Mais l'intérêt des Franciliens, en particulier de ceux qui utilisent les bus, moyen de transport particulièrement écologique, surtout avec la conversion en cours du matériel roulant, doit primer.

Bernard Gobitz

Après l'expérience du travail à distance imposé par la crise sanitaire, de nombreuses entreprises réfléchissent à la mise en place d'une forme pérenne de télétravail. Quel impact cette « non-mobilité » aura-t-elle sur les déplacements pendulaires à l'heure de pointe ?

Alors que seulement 5,5 % des salariés télétravaillaient régulièrement avant mars 2020, le contexte exceptionnel de la crise du Covid-19 a conduit à expérimenter massivement le travail à distance pendant plusieurs mois et a suscité des questionnements sur nos manières de vivre, de travailler et de se déplacer dans la Métropole du Grand Paris (MGP). Notre vision du monde des transports a été complètement réinterrogée. Le vélo et la marche ont été l'objet de toutes les attentions, alors que les transports collectifs, jusque-là structurants, devenaient plus secondaires.

Leur métier s'y prêtant, 56 % des actifs franciliens ont eu recours au télétravail pendant le confinement. Les entreprises ont mis en place un travail à distance contraint, avec pour beaucoup des outils nouveaux qui permettraient de développer à l'avenir le télétravail. Les transports collectifs, qui jouent en temps normal un rôle de premier plan (plus de 9,4 millions de déplacements quotidiens, soit 25 % des déplacements de la MGP), sont devenus secondaires du fait de la distanciation physique imposée, qui a réduit leur capacité à 30 % du niveau habituel. Quant à la circulation automobile, elle a connu une baisse historique d'environ 30 % en mai, pour retrouver, voire dépasser, les volumes de référence dès la mi-juin. Dans un contexte de saturation chronique des réseaux majeurs, tant routiers que ferroviaires, il apparaît utile de dresser un bilan des enseignements de cette « dé-mobilité » imposée.



© Fxc - Wikipedia

LA MOBILITÉ EN QUELQUES CHIFFRES

Selon l'Enquête Globale Transport (EGT), 2,7 millions de déplacements ont lieu chaque jour en Ile-de-France entre le domicile et le lieu de travail. S'ils ne représentent que 22 % des déplacements, ils forment 30 % du budget-temps quotidien des actifs franciliens. La structure des déplacements domicile-travail est particulière dans la Métropole, du fait de la concentration de l'emploi et de la densité des réseaux de transports routiers et ferroviaires.

Les 2,6 millions d'actifs résidant dans la MGP engendrent chaque jour 4,1 millions de déplacements domicile-travail, réalisés à 66 % par des habitants de la Couronne et à 34 % par des Parisiens. Ces actifs utilisent avant tout les transports collectifs pour se rendre au travail (49 % des déplacements), puis la voiture (31,5 %), mais aussi la marche pour 12 % d'entre eux. Les Parisiens se rendent au travail à 60 % en transports collectifs, et à 15 % tant à pied qu'en voiture. En proche couronne, le nombre d'usagers des transports collectifs et de la voiture tend à se rapprocher, avec respectivement 44% et 39% de parts modales.

Tous les actifs ne se déplacent pas chaque jour pour aller travailler : le jour de l'enquête, bien avant la crise sanitaire, 22 % d'entre eux ne travaillaient pas, parce qu'ils étaient en congé, en RTT, à temps partiel, en arrêt pour maladie, maternité ou enfant malade...

Le recensement de 2016 de l'INSEE donne une vision détaillée des modes de transport utilisés pour se rendre au travail. 1,7 million utilisent les transports en commun, soit 54 % des actifs, proportion qui passe à 44 % dans la Proche Couronne. Ce mode est privilégié dans les territoires bien desservis par le métro et le RER. Les actifs utilisent davantage les transports collectifs à Paris (où près de 700 000 d'entre eux les empruntent régulièrement), dans Plaine Commune et dans la plupart des communes situées à l'intérieur de l'A86, à l'exception des communes de l'ouest.

887 000 habitants de la métropole se rendent au travail en voiture, soit 28 % des actifs (39 % pour la Proche Couronne). Cet usage dépasse 30 % dans la plupart des communes situées au-delà de l'A86, où la desserte en transports collectifs est moins bonne. La marche est le troisième mode le plus utilisé (8% du total des actifs de la MGP).

117 492 actifs travaillent à la même adresse que leur résidence. Ce taux va de 2 à 5 % selon les territoires. Plus d'un quart des actifs travaillent dans la commune où ils habitent.

DES MODES DE DÉPLACEMENT FONCTION DES CATÉGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES

Les mobilités liées au travail diffèrent selon les catégories d'actifs. Les artisans et commerçants utilisent davantage la voiture (47 % d'entre eux), contre 26 % les transports collectifs, pour des nécessités professionnelles (transport de matériel, entreposage...). Les ouvriers sont très utilisateurs des transports collectifs (50 % de part modale), mais aussi de la voiture (36 %), du fait de lieux d'emploi souvent moins bien desservis par les transports ou d'horaires de travail décalés.

Les professions intermédiaires (405 000 personnes) et surtout les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui forment 35 % de la population active (poids important qui est

une spécificité de la métropole), privilégient les transports collectifs, à respectivement 53 et 56 % d'entre eux. Cela tient à deux facteurs : les lieux d'emploi du secteur tertiaire sont mieux desservis par les transports et les revenus plus élevés permettent d'habiter à proximité de lignes de métro, RER ou Transilien. Pour se rendre au travail, les cadres utilisent un peu moins la voiture que les professions intermédiaires (26 % contre 30 %), mais utilisent davantage les deux roues (9 % d'entre eux, vélos et deux roues motorisés confondus).

Les employés (447 000 personnes), qui travaillent eux aussi dans des secteurs tertiaires bien desservis par les transports mais jouissent de revenus moins élevés, forment la catégorie utilisant le plus les transports collectifs et le moins la voiture (58 % contre 21 % de part modale). Ce sont aussi ceux qui se rendent le plus à pied à leur travail : 11 % d'entre eux, contre seulement 7 % des cadres et 6 % des ouvriers.

Le recours à la voiture parmi les professions intermédiaires et les employés n'est toutefois pas négligeable : près de 229 000 d'entre eux vont au travail en voiture, dont 163 000 employés, et ces professions représentent plus du quart des actifs recourant à ce mode de déplacement. Les actifs se rendant au travail en voiture proviennent principalement des communes les plus éloignées de Paris, notamment du sud-est et du nord-est de la métropole. À l'inverse, les actifs habitant dans les communes plus centrales utilisent majoritairement les transports en commun, quelle que soit la catégorie socioprofessionnelle.

OPTIMISER LES TRAJETS GRÂCE AU TÉLÉTRAVAIL

La métropole du Grand Paris fait face à une saturation croissante des réseaux de transport ferrés et routiers, que le Grand Paris Express ne permettra qu'en partie d'atténuer. Le télétravail et l'étalement des heures de pointe sont mis en avant parmi les solutions aux problèmes de transport dans la métropole. La réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail et la mise en place d'offres alternatives à la voiture constituent d'autres leviers à actionner.

La France se classe en 6^e position sur 28 pays européens, avec un taux de télétravail proche de 26 %, mais le télétravail régulier à domicile reste marginal (seulement 4 % des télétravailleurs). La montée du travail nomade ou mobile a conduit à développer de nouvelles formes de télétravail, réalisées dans des tiers-lieux non spécifiquement aménagés pour un usage professionnel (café, train, chambre d'hôtel, aéroport, etc.), ainsi que dans des lieux plus proches du domicile, partagés ou non : bureaux satellites, télécentres, espaces de coworking, etc.

La crise sanitaire a bouleversé les attentes des actifs et des entreprises en matière de télétravail.

Elle a montré que celui-ci était adaptable à un nombre important d'actifs. La pratique massive du télétravail imposée en Ile-de-France par le confinement s'est poursuivie après le 11 mai pour un nombre important d'actifs. Le travail à distance réduit les trajets réalisés chaque jour et sollicite donc moins les réseaux de transport. Même si le télétravail ne se fait pas à domicile, le télétravailleur évitera l'heure de pointe et privilégiera un lieu de travail moins éloigné que son lieu habituel. Le temps gagné sur les trajets domicile-travail est mis en avant comme un bénéfice important. Selon l'EGT, les Métropolitains consacrent chaque jour 1h22 à leurs déplacements domicile-travail, bien plus que la moyenne en France. Il est dès lors apparu essentiel d'évaluer l'impact d'un déploiement plus massif du télétravail.

TÉLÉTRAVAIL ET MOBILITÉS, TROIS SCÉNARIOS POUR DEMAIN

L'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) a étudié l'impact du télétravail sur le volume des déplacements domicile-travail dans la Métropole. Il a chiffré le nombre actuel d'actifs en télétravail régulier et a proposé trois scénarios de développement du télétravail, allant de 1 à 3 jours par semaine. Les cadres et professions intellectuelles forment une catégorie cible, car ils génèrent plus du tiers des déplacements pendulaires dans la Métropole. La nature de leurs métiers et leur usage des outils informatiques facilitent le travail à distance.

Sur l'ensemble des actifs concernés, ces scénarios prévoient des parts respectives de 10 % (scénario « minimal »), 15 % (scénario dit « réaliste ») et 20 % (scénario dit « ambitieux ») de télétravailleurs réguliers, entre un et trois jours par semaine, contre 5,5 % actuellement. Le poids des cadres et professions intellectuelles est important, avec 20 %, 30 % et 40 % d'entre eux en télétravail selon les scénarios, contre 14 % aujourd'hui. La part des professions intermédiaires évoluerait elle aussi de manière significative, passant de 3,7% actuellement à 6 %, 10 %, voire 14 % de télétravailleurs réguliers. La part d'employés en télétravail passerait selon les scénarios de 2 % à 4, 6 et 8 %.

Si le télétravail permet de réduire les déplacements aux heures de pointe, des études montrent que d'autres trajets sont alors réalisés par les télétravailleurs (accompagnement d'un proche, loisirs, sport, achats...). Ces constats confortent l'importance de promouvoir la marche à pied et le vélo pour les déplacements courts, afin de ne pas générer de nouveaux déplacements en voiture ou en transports en commun. Le télétravail ne répond pas à lui seul aux enjeux de pollution de l'air et de bruit, mais constitue un levier intéressant à inclure dans une stratégie globale. Au total, ce sont entre 1, 11 et 2,27 millions de trajets domicile-travail que les scénarios de déploiement du télétravail permettraient d'éviter par semaine.

L'impact du télétravail sur l'écrêtage des heures de pointe et sur la désaturation des réseaux de transport collectif, ainsi que des autoroutes et du périphérique, peut ainsi être significatif. Pour amplifier encore le rôle du télétravail dans l'amélioration de la mobilité dans la métropole, il faudrait s'attacher à obtenir une répartition équilibrée des jours de télétravail sur l'ensemble de la semaine.



© Marc Debrincat

L'AUT en action



BUS AUTOUR DU FUTUR T10

En prévision de la mise en service du tramway T10 entre Antony (Croix de Berny) et Clamart (jardin parisien dans un premier temps), IDFM a initié une réflexion avec la RATP et les élus locaux sur l'évolution du réseau de bus en 2023, à laquelle l'AUT participe aussi. Les lignes concernées par des évolutions sont les bus RATP 179, 379, 194, 195, 294, 390, 395, 595 et une partie du réseau local Paladin. L'une de nos interrogations porte sur la suppression totale de la ligne 379. Le maintien d'un lien sans changement entre la zone d'emplois de Vélizy et la branche principale du RER B serait pourtant appréciable, éventuellement par une ligne express. Le raccourcissement des lignes 194 et 195 pose par ailleurs la question de la suppression d'un accès direct au RER Robinson pour le secteur de la Butte Rouge à Châtenay-Malabry. La création d'un tramway entraîne forcément des changements. Il faut cependant qu'une très grande majorité d'usagers y trouve un gain de temps ou de confort, ou du moins n'en perde pas.

VISITES ET PRÉSENTATIONS

Participation de l'AUT et du CARRRO, le 18/09/20, à la visite du site industriel Alstom de Valenciennes (Petite-Forêt) où sont construits, en parallèle au site Bombardier de Crespain (59), les RER NG destinés aux RER E et D ; présentation de la première rame actuellement en essais.

Participation de l'AUT et du CADEB, le 30/09/20, à la visite du site industriel CAF de Bagnères-de-Bigorre, où sont rénovés les MI 2N du RER A.

Présence de l'AUT lors de la présentation à la station Olympiades de la première rame MP14 en service sur la ligne 14.

Visite le 16/10/20 du centre bus TRANSDEV de Lieusaint aménagé pour l'accueil des bus au gaz (bio-méthane).

Participation de l'AUT et du COURB à la visite, le 21/10/20, des dépôts de bus de Montrouge (Paris 14^e), aménagé pour les bus électriques, et de Massy, adapté à l'accueil des bus au gaz.

ADAPTATION DE L'OFFRE DE TRANSPORTS AU COUVRE-FEU ET AU RECONFINEMENT

Nous sommes intervenus auprès d'IDFM et des médias à ce sujet, et nous avons participé avec l'ensemble des associations et collectifs d'usagers d'Ile-de-France à une réunion consacrée aux impacts du couvre-feu en vigueur depuis le 17 octobre dernier sur le trafic voyageurs. Les premiers constats faits depuis cette date y ont été exposés. Les représentants des collectifs et associations ont pu exprimer leurs préoccupations, notamment sur l'offre de transport. L'AUT a demandé que l'offre de transport (5h – 1h) soit renforcée jusqu'à 21h (offre d'heure de pointe).

A l'annonce du reconfinement, l'AUT et les autres associations d'usagers des transports ont dialogué avec IDFM afin de déterminer les modalités de réduction de l'offre les moins pénalisantes pour les usagers. L'Autorité Organisatrice a validé les principales demandes des associations : pas de réduction des amplitudes horaires ; pas de fermeture de gare ou de station, pas de transfert du rail vers la route, maintien de l'offre aux heures de pointe ; pas d'attente supérieure à 30 mn sur les RER et sur le Transilien ; pas de réduction de l'offre sur la ligne 13 ; maintien de 50 % de l'offre métro de 9h à 16h sur les autres lignes ; examen des lignes de bus et de tram au cas par cas.



LE PARTAGE EST SOUVENT PÉNIBLE

En tant que piétonne et utilisatrice des bus, je ne peux que constater la dégradation du partage de la voirie aux seuls intérêts des cyclistes, au très grand détriment des piétons, non pollueurs, et des usagers des bus, le transport en commun devant être considéré comme le plus vertueux qui soit. Les aménagements récents empêchent les bus de tourner ou de se croiser, ralentissent considérablement les trajets et les nouveaux arrêts le long des espaces cyclables sont très dangereux, car les cyclistes ne s'arrêtent pas, ne ralentissent pas, forcent le passage et bloquent les montées et descentes des passagers du bus, ce qui perturbe encore plus le trafic. L'ouverture des trop rares espaces piétons aux cyclistes est une atteinte intolérable : ce sont les seuls endroits où nous pouvions marcher sans stress, vu que les cyclistes nous bloquent et nous mettent en danger même sur les trottoirs et passages piétons. Malgré vos déclarations sur le site, vous ne prenez pas du tout en compte les intérêts des usagers des bus et des piétons, que nous sommes tous à un moment ou à un autre de la journée.

Catherine C.

LES BRUITS FRÉQUENTS ET RÉGULIERS AGACENT

Nous sommes riverains du terminus du bus 91 à Montparnasse et avons repéré depuis le début d'année (particulièrement lors du confinement) un nouveau son émis par les bus. Il s'agit d'une alarme pour le conducteur au moment du redémarrage du bus, liée à la bonne fermeture de sa « cabine ». Ce bruit de corne de brume est assourdissant. Nous l'avons signalé à la RATP, en vain. Il se déclenche à toute heure de service donc très tôt, très tard et les week-ends... une fois ou plusieurs. Nous pensons qu'il sert désormais de klaxon aux bus. Avez-vous eu ce type de remontée de nuisances ? Que peut-on faire ? Merci.

Séverine L.

CERTAINS BESOINS PEUVENT ÊTRE URGENTS

J'ai pris les nouveaux trains mis en service dans la région parisienne et été surpris de voir que les toilettes ont été supprimées. Comment faut-il faire si on a un problème urgent ? Faut-il déclencher le signal d'alarme ? J'aimerais bien connaître la raison de la suppression des WC. Par contre on n'a pas oublié le rechargement des smartphones et la climatisation. Merci pour la réponse. J'utilise la ligne D.

Joseph M.

SUPPRESSION DE L'ACHAT NAVIGO À DOMICILE

IDFM a décidé de supprimer le lecteur permettant l'achat à domicile d'un titre de transport Navigo mensuel ou hebdomadaire, pourtant créé il y a quelques années pour « faciliter votre mobilité » ! Renseignement pris, avec un accueil déplorable au téléphone, soit vous allez en gare, soit vous utilisez votre smartphone. Et comment faites-vous si vous n'avez pas de gare à proximité ou de smartphone ? C'est comme ça, l'interlocuteur vous demande votre adresse et vous répond que ce n'est pas loin. C'est sûr qu'aller faire des heures de queue en pleine crise de Covid, même si vous n'empruntez que des bus, c'est une belle avancée. Personne ne m'a demandé si j'étais en situation de handicap ! Reste l'adhésion forcée au Navigo annuel. Le smartphone étant plébiscité pour tout, il contient tout, il devient surtout une opportunité d'agression violente. Depuis quand le smartphone est-il obligatoire ? Il y a plusieurs années que j'ai résilié le Navigo annuel, je ne vois pas où se trouve le service quand il n'y a pas de train (grèves, incidents journaliers) et que vous payez ! Vous ne trouvez plus personne dans les gares, qui sont en conséquence fermées, avec là encore une atteinte à la mobilité des personnes qui en manquent.

Valérie C.

Ça roule



AUTOBUS AU GNV

IDFM vise une décarbonation totale des modes de transports en commun de son réseau, et a mis fin en 2016 à l'acquisition de bus diesel. Elle vise 100 % de « véhicules propres » en 2025 en zones urbaines denses et en 2030 pour l'ensemble de la Région. Pour atteindre cet objectif, IDFM et les autres opérateurs s'appuient sur deux technologies : les bus électriques, qui représenteront environ 25 % des 10 500 bus et cars circulant sur leurs réseaux, et environ 75 % de véhicules fonctionnant au GNV (gaz naturel véhicules). Notons toutefois que ces derniers n'offrent qu'une réduction partielle, mais importante, des émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

LIGNE H À PLEYEL

Le Conseil départemental du Val d'Oise a approuvé le 16 octobre 2020 une convention de financement d'études en vue de réaliser un arrêt de la ligne H à l'actuelle gare Stade de France Saint-Denis du RER D. Cet arrêt permettrait aux voyageurs de la ligne H du Transilien (Gare du Nord-Pontoise - Valmondois - Persan-Beaumont - Luzarches) d'accéder à la nouvelle station Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express. En effet, celle-ci deviendra un hub majeur de transport dans les années à venir : ligne 13 moyennant un peu de marche jusqu'au Carrefour Pleyel, ligne 14 prolongée et plus tard lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Les élus se battent depuis des années pour cette connexion, rapporte Marie-Christine Cavecchi, présidente du département. Ligne la plus fréquentée du Val d'Oise avec 230 000 passagers, la H dessert 50 gares au nord de Paris. Le préfet de région Michel Cadot a relancé le projet, auquel se sont attelés la Région, la SGP, la RATP et la SNCF, qui l'ont validé. C'est un projet à 250 millions d'euros. Si tout se passe comme prévu, la concertation et les études d'avant-projet seront menées à partir de fin 2021, et les travaux devraient débuter en 2026 pour s'achever en 2030.

DESCENTE INTERDITE

Un usager nous signale qu'il avait pris le bus 91.01 à Evry-Courcouronnes, direction Brunoy, dans l'intention de descendre à Saint-Exupéry. Mais à cet arrêt, le conducteur a refusé de lui ouvrir la porte et l'usager a dû descendre à l'arrêt suivant et prendre un bus en sens inverse. Il est ainsi arrivé en retard à un rendez-vous médical. L'appli RATP de choix d'itinéraire lui avait pourtant indiqué de descendre à Saint-Exupéry ! Cet usager est tombé dans le piège des « Interdictions de Trafic Local » (ITL), qui conduisent à de telles situations ubuesques : à certains arrêts, on peut monter mais pas descendre, et vice versa à d'autres arrêts ! C'est le cas de l'arrêt Saint-Exupéry, qui n'autorise, sur la ligne 91.01, que la montée en direction de Brunoy et que la descente en direction d'Evry. Cette interdiction découle du fait que cette partie de l'itinéraire de la ligne 91.01 est desservie par d'autres bus, sur les zones desquels la ligne 91.01 ne peut empiéter sous peine de recevoir des points de pénalité de la part d'IDFM. Il conviendrait qu'IDFM remette un peu de logique dans ces ITL, même si il faut pour cela modifier le contrat d'une compagnie de bus ou changer un règlement. Rien n'est intangible !

LES PROLONGEMENTS DES LIGNES 12 ET 4 ENCORE REPOUSSÉS

Déjà marquée par un retard de près de quatre ans sur le calendrier initial (l'achèvement de ce chantier était programmé pour 2017), l'extension de la ligne 12 vers Aimé Césaire et Mairie d'Aubervilliers (Seine-Saint-Denis), que les habitants attendent depuis près de vingt ans, est décalée au printemps 2022. Le tunnel de 4 km reliant la station Front Populaire, inaugurée en 2012, à Mairie d'Aubervilliers, a pourtant été entièrement creusé dès 2011. La RATP s'est ensuite heurtée à une cascade d'avaries et d'imprévus. Le 12 octobre 2017, « pour des raisons inexplicables », l'eau congelée dans une partie du tunnel s'est réchauffée brusquement. Le chantier a dû être stoppé un long moment, le temps de trouver une solution pour recongeler le sol. Des reports ont aussi lieu sur le prolongement de la ligne 4 au sud. La mise en service des deux nouvelles stations, Barbara (à Montrouge) et Bagneux - Lucie Aubrac, soit un prolongement de 1,8 km, était jusqu'à présent programmée pour la mi-2021. Mais la RATP a annoncé que la mise en service était décalée à fin 2021.

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