

La « loyauté », nouveau critère d'attribution des marchés de matériel roulant ?

Dans le contexte du renouvellement du matériel roulant du RER B (dit MI 20) et face à l'attitude scandaleuse d'Alstom (voir ci-contre), le conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités a adopté à l'unanimité un vœu «...se réservant la possibilité d'introduire dans les appels d'offres de matériel roulant qui seront lancés pour le compte d'IdFM une clause de loyauté concernant les sociétés candidates, basée sur le respect de leurs engagements passés et en cours ».

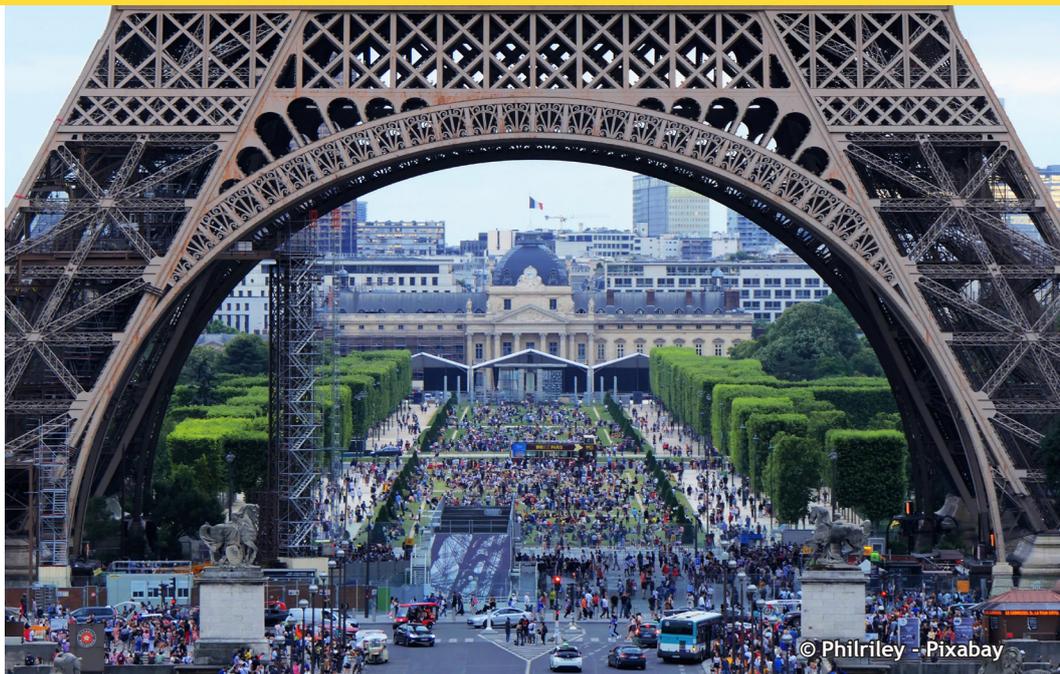
De quoi s'agit-il ? A ce jour, les critères de notation des offres des candidats à un marché de matériel roulant concernent le prix d'achat, le coût durant la durée de vie, la qualité technique, la logistique, l'insertion dans l'environnement, etc. Ce vœu vise à introduire un critère supplémentaire : la loyauté dont le candidat aura fait preuve à l'égard d'Ile-de-France Mobilités, de la RATP ou de la SNCF lors de commandes antérieures.

Le Conseil d'État a récemment introduit le principe de loyauté en matière de contrat public, réaffirmant ainsi son rôle traditionnel de protecteur des personnes publiques. Si cette disposition ne permet vraisemblablement pas d'exclure a priori un candidat d'un appel d'offres, elle peut cependant constituer un élément de notation des candidats et donc désavantager, voire éliminer in fine, ceux qui se seraient mal comportés.

L'attitude d'Alstom dans l'affaire du MI 20, où on voit une entreprise privée faire fi des engagements que la loi lui impose suite au rachat de son concurrent Bombardier et se livrer à un chantage envers deux entreprises publiques, la RATP et la SNCF, et envers un établissement public, Ile-de-France Mobilités, illustre ce manque de loyauté, contre lequel les dites entreprises publiques ont non seulement le droit mais aussi le devoir de se protéger en se donnant les moyens de pénaliser cette entreprise lors de l'examen des réponses des différents industriels à leurs appels d'offres.

Cette mesure constituerait un début de réaction contre les pratiques d'influence qui affectent déjà l'image de celui qui fut notre « champion national ». La perte de marchés au profit de ses concurrents, la dégradation de sa réputation auprès de l'opinion, mais surtout auprès des investisseurs, seraient des armes efficaces pour faire entendre raison à ses dirigeants dont l'hubris s'est exercé au détriment des usagers mais aussi des finances publiques et en définitive de l'intérêt général.

Bernard Gobitz



© Philriley - Pixabay

[DOSSIER] Tourisme et transport en Ile-de-France Un constat réaliste et de nombreuses pistes d'amélioration (p.2)

Le MI 20 ou la loi à l'épreuve du monopole

Salué par la presse et par les pouvoirs publics, l'achat par Alstom de son concurrent Bombardier devait aboutir à la constitution d'un « champion européen » face au numéro un mondial du ferroviaire, le chinois CRRC. On oubliait cependant un détail : cette concentration mettait le nouveau groupe en situation de quasi-monopole dans nombre de pays, dont la France, avec tous les effets pervers que cette situation peut engendrer.

En décembre 2020, SNCF et RATP (responsables du processus d'achat) faisaient connaître le résultat de l'appel d'offres lancé en 2018 pour renouveler les trains du RER B. Le lauréat en était le consortium Bombardier-CAF, dont l'offre était techniquement valide, celle d'Alstom, plus chère de 600 M€, étant rejetée. Si cette dernière avait été choisie, c'était 600 M€ en moins pour la modernisation du réseau de transports francilien !

Aussitôt Alstom se lança dans une guérilla juridique pour empêcher la signature du contrat avec Bombardier-CAF. Entre novembre 2020 et janvier 2021, il multiplia les manœuvres dilatoires et accumula cinq référés auprès du Tribunal Judiciaire, du Tribunal Administratif et une requête auprès du Conseil d'Etat en moins de six semaines ! Bien que le choix du lauréat ait été officialisé par les conseils d'administration de la RATP et de la SNCF et que celui d'IdFM ait validé une convention de financement (2,56 M€),

aucune signature n'a été possible pendant près de trois mois.

Le 29 janvier, Alstom finalisait le rachat de Bombardier. Il annonça alors qu'il n'assumerait pas les engagements de ce dernier comme la loi le lui impose et, au mépris de toutes les règles régissant les marchés publics, essaya d'imposer de nouveau son offre que la RATP et la SNCF avaient rejetée ! Celui qui était autrefois notre « champion national » et devait devenir le « champion européen » estimait être devenu suffisamment puissant pour braver la loi et imposer sa volonté aux deux grandes entreprises nationales ainsi qu'à l'Etat, leur actionnaire unique et autorité de tutelle, et à Ile-de-France Mobilités, le financeur du MI 20 !

Au vu de ce comportement scandaleux, peut-être faudrait-il se souvenir de cette définition donnée par le Code pénal : «...le fait de tromper une personne physique ou morale et de la déterminer à remettre des fonds, des valeurs ou un bien quelconque à son préjudice par l'emploi de manœuvres frauduleuses constitue le délit d'escroquerie ».

Cette situation inimaginable n'est à l'heure actuelle pas encore dénouée. Espérons qu'elle le sera rapidement car les usagers du RER B attendent avec impatience un nouveau matériel roulant fiable, confortable, capacitair... livré par le constructeur lauréat de l'appel d'offres de la RATP et de la SNCF, CAF-Bombardier.

Norbert Badig

En novembre dernier, l'Institut Paris Région (IPR), en collaboration avec Transilien et le Comité Régional du Tourisme, a publié une étude sur le tourisme local et le transport en Ile de France¹. La région, fréquentée par plus de 50 millions de touristes, sans oublier 9 millions de « visiteurs² », offre-t-elle des conditions d'accès satisfaisantes à ses sites touristiques en utilisant les transports publics ?

La réponse à la question n'est pas aisée car les attentes, les pratiques et les flux sont très diversifiés : quoi de commun en effet entre le touriste non francophone séjournant dans la région pour quelques jours et le randonneur pédestre francilien qui manie avec aisance les différentes ressources d'information disponibles à la recherche d'itinéraires hors des sentiers battus ? Le transport public peut-il répondre à la totalité des demandes ?

UN PANORAMA DÉTAILLÉ DU TOURISME FRANCILIEN (AVANT LA PANDÉMIE)

Le rapport se fonde sur des données de 2018³. Hormis les variations quantitatives liées à la pandémie actuelle, il s'interroge sur les répercussions durables de cette crise sur les attentes et les comportements des visiteurs, en particulier une plus grande sensibilité à l'environnement et une aspiration à des voyages plus « locaux » et plus authentiques. Dès l'été 2020, plusieurs régions françaises (dont certaines franges de l'Ile-de-France) ont d'ailleurs pu vérifier ces tendances. Cette situation ouvre certainement de nombreuses perspectives au transport collectif. Ainsi, pour les Franciliens, qui sont plus motorisés que les autres catégories de visiteurs, l'étude note « qu'il existe un vrai enjeu à valoriser les sites secondaires accessibles en transports en commun, et à améliorer le parcours voyageur, si l'on veut encourager au report modal »⁴ et, nous ajouterons, à prévenir le danger du surtourisme. « 79 % des visiteurs⁵ de la région sont des repeaters » (visiteurs qui renouvellent leur séjour). Cette proportion est particulièrement élevée parmi les clientèles française et européenne. Ce chiffre est significatif pour l'Ile-de-France. Les primo-visiteurs concentrent généralement leurs séjours sur le cœur de destination (Paris, Disneyland Paris et Versailles). Les repeaters auront en revanche tendance à élargir leur espace de visite et deviennent ainsi les visiteurs potentiels d'autres sites⁶.



© JH Mora - Wikipedia

Citons encore deux chiffres significatifs : 16 millions de touristes sont des seniors et 3 millions des PMR, ce qui souligne un double impératif de praticité et d'accessibilité des transports publics.

Il ne semble pas inutile de rappeler enfin les 5 étapes clés du parcours client (ou voyageur) définies par les professionnels du tourisme, les conditions de transport sur place s'inscrivant naturellement dans ces étapes :

- l'aspiration (envie de voyage),
- la prise de décision,
- la préparation de la visite,
- la visite elle-même (première impression, visite proprement dite et départ),
- enfin, le post-séjour et le partage d'expériences individuelles... qui peuvent être redoutables en termes d'image de la destination si ces expériences sont négatives, ce phénomène ayant pris une ampleur remarquable avec les réseaux sociaux et les « classements » divers et variés.

Faut-il rappeler que le tourisme étant un loisir, le déplacement en transport collectif ne doit pas se transformer en « parcours du combattant » ?

QUELS LIENS ENTRE LE TOURISME ET LES MODES DE DÉPLACEMENT FERRÉS ?

L'enquête se focalise ensuite sur ce lien qui est un thème récurrent de l'AUT FNAUT Ile-de-France : les trains du quotidien circulent aussi le week-end et les jours fériés ! Ce sont des outils indispensables (et si possible agréables d'utilisation) pour les loisirs.

Si les visiteurs utilisent largement le métro intramuros (l'étude n'évoque pas les autobus) et les transports publics (notamment le public étranger plus rarement motorisé que les nationaux) pour accéder aux sites touristiques les plus fréquentés hors Paris (Disneyland Paris ou Versailles), il n'en est pas de même pour les autres sites touristiques de l'Ile-de-France.

L'étude observe que « les touristes constituent un public particulier, qui n'appréhendera pas le réseau de la même manière que les Franciliens, habitués à ses « codes » (hiérarchie des lignes, tarification, signalétique, etc.). Pour offrir un service de qualité aux touristes, il est donc important de prendre en compte leurs besoins spécifiques, d'autant plus importants que certains d'entre eux sont non francophones et / ou ne sont pas habitués aux transports en commun »⁷. Transilien SNCF et IDFM ne sont pas restés inactifs et ont développé par exemple l'application Hapi, disponible en anglais, espagnol et chinois. Dans le même ordre d'idées, l'IPR a édité une carte dénommée « L'Ile aux Trésors⁸ », sur laquelle figurent les destinations touristiques desservies par les transports en commun à 20 minutes à pied, maximum, d'une gare de RER ou Transilien. Ce support s'adresse aux Franci-

liens, touristes et visiteurs ne disposant pas de véhicule personnel.

Des efforts de signalétique ont été réalisés dans certaines gares (Fontainebleau, Auvers-sur-Oise) mais ils mériteraient d'être étendus. L'étude fait d'autres propositions concrètes et pertinentes en matière d'information et de jalonnement. Elle évoque même « l'opportunité de réaliser une sensibilisation spécifique des agents des gares des sites touristiques majeurs »⁹. Ah qu'en termes galants ces choses-là sont mises... au pays des DAB¹⁰ ! On restera cependant plus réservé sur l'opération de pelliculage externe de certains trains, comme le « Train des Impressionnistes », qui a pour effet paradoxal de priver le voyageur de la vue de paysages (la vallée de la Seine en l'occurrence) qu'il va précisément voir en peinture dans un musée ! Outre ces initiatives, l'étude évoque l'impact des flux générés par les visiteurs sur le réseau, et notamment les risques de saturation. Ce risque semble limité car les horaires d'utilisation des transports en commun par les touristes sont plutôt décalés par rapport aux résidents franciliens, notamment le matin. En outre, les flux touristiques entre Paris et la banlieue seront généralement effectués en contrepointe.

UN DÉFI : LA DESSERTE FINE DES SITES TOURISTIQUES

Sur les 261 sites accueillant plus de 20 000 visiteurs par an, 25 % sont accessibles en moins de 10 minutes de marche à pied à partir d'une gare, 25 % le sont entre 10 et 20 minutes mais 129 sites sont situés à plus de 20 minutes¹¹. Les sites les moins facilement accessibles sont situés en grande couronne et pour plusieurs d'entre eux dans des espaces naturels. Des navettes sont parfois mises en place, comme Châteaubus, desservant les châteaux de Vaux-le-Vicomte, Fontainebleau et Blandy-les-Tours, ou Baladobus desservant des Parcs Naturels Régionaux. Mais les fréquences sont souvent réduites et la circulation limitée aux fins de semaine, de sorte que l'équilibre financier reste précaire. En outre, ces offres sont souvent mal connues des visiteurs potentiels.

En matière de tourisme dit actif, pédestre et cycliste en l'occurrence, il faut rappeler l'existence du PANG¹² Fontainebleau forêt sur la ligne R du Transilien, connu des seuls initiés, bien qu'il permette de se retrouver en plein nature à environ 40 minutes de Paris. A cet égard, il faut aussi saluer l'initiative du parc de la Haute Vallée de Chevreuse pour développer l'écomobilité qui a créé l'Aiguillage¹³ qui assure à la fois information touristique, location, vente et réparation de vélos, etc. Notons dans ce domaine la proposition pertinente de l'étude de transformer en promenade le cheminement piéton entre la gare et le site à visiter (le trajet entre la gare de Fontainebleau-Avon et le château est un bon exemple).

Mais bon nombre de sites éloignés restent difficilement accessibles par les transports en commun. Le SDRIF¹⁴ évoque la nécessité de faciliter l'accès à nombre de sites culturels ou patrimoniaux situés dans les franges, mais la consultation des sites internet de ces différents lieux est éloquent. Dans de nombreux cas, le transport non individuel motorisé relève de l'expédition.

UNE ANALYSE DES DESSERTES À POURSUIVRE ET À COMPLÉTER

Il faut relever le remarquable travail d'analyse inclus dans le rapport sous forme de 12 fiches constituant les portraits de 12 sites touristiques identifiés conjointement par SNCF Transilien et l'Institut Paris Région. Les conditions d'accès par les transports y sont recensées avec un grand souci du détail sans omettre les difficultés ou les lacunes. Un exemple à suivre pour améliorer l'accueil à d'autres sites.

Il faut regretter cependant que cette étude n'évoque à aucun moment la question tarifaire et la billettique ; ce n'est certes pas son objet principal mais ces éléments nous semblent pourtant déterminants si l'on veut promouvoir l'usage des transports collectifs. Il existe évidemment une gamme de forfaits mais le visiteur occasionnel n'en a pas forcément l'utilité. Il doit alors acquérir des billets origine - destination dont le coût peut être considéré comme prohibitif ; deux exemples : 22,70 € pour un aller-retour Paris-Provins ou encore 26,80 € pour un aller-retour Vaux-le-Vicomte en utilisant la navette routière Châteaubus à partir de la gare de Verneuil-l'Étang, les visiteurs devant en sus acquérir des billets d'entrée. La mise à disposition de tarifs réduits tout compris chargés sur un support unique serait souhaitable.

Il reste donc encore beaucoup d'opérations à mener pour favoriser le transfert modal des visiteurs de la région Ile-de-France.

Jean-Loïc Meudic

1- *Tourisme et transport local en Île-de-France, panorama du tourisme et desserte des sites par le réseau de transport en commun*, Institut Paris Région, novembre 2020
<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/tourisme-et-transport-local-en-ile-de-france.html>

2- Chiffres 2018, par conséquent avant pandémie.

3- *Ibid.* p 11-38

4- *Op. cit.* p 6

5- L'étude retient la notion de « visiteurs », qui peuvent être des touristes (qui passent une nuit sur place), des excursionnistes (qui ne passent pas une nuit sur place), des résidents ou des non-résidents.

6- *Op. cit.* p 12

7- *Op. cit.* p 38

8- *L'Île aux trésors*, Institut Paris Région, juillet 2020

<https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/ile-aux-tresors.html>

9- *Op. cit.* p 64

10- Distributeurs Automatiques de Billets

11- *Op. cit.* p 41

12- Point d'Arrêt Non Géré

13- Les locaux réutilisent en partie la maison du garde-barrière de la ligne Saint-Rémy - Limours, défermée depuis plus de 80 ans et transformée en voie verte. Bel exemple de réutilisation d'infrastructures ferroviaires !

14- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), *Île-de-France 2030 Défis, projet spatial régional et objectifs*, p 146-147



L'AUT en action



RÉNOVATION DE LA GARE DU NORD : DÉBUT DES TRAVAUX

La Mairie de Paris et la SNCF ont fini par trouver un accord sur ce projet. L'AUT a participé à une réunion publique faisant suite à cet accord. Un permis de construire modificatif a été déposé et les travaux ont commencé. La version initiale du projet était jugée trop dense et faisant la part trop belle aux surfaces commerciales. La surface de plancher prévue est réduite de 7500 m²... et la salle de spectacle supprimée. Cinq escaliers supplémentaires sont prévus entre le métro et la surface, et la création d'une passerelle vers le nord, en direction du boulevard de La Chapelle, sera étudiée. Mais, aucun nouvel accès au niveau des RER... La dépose-minute est prévue en sous-sol, à l'opposé du terminal départ (!), et nous ne savons toujours rien des futurs aménagements extérieurs à la charge de la Ville ! Les nouvelles circulations verticales pour les voyageurs devraient être accessibles dès 2022, le reste du projet devant se terminer en 2025. En réponse à une question posée par l'AUT, il nous a été précisé que les travaux de rénovation, qui gèleront deux voies en surface, n'entraîneraient aucune suppression de trains franciliens. A suivre.

PROJET D'HÔPITAL SUR LE PLATEAU DE SACLAY

Cet hôpital doit remplacer trois hôpitaux existants plus proches des bassins de population. Il engendrera donc de nombreux déplacements : personnel (environ 2400 personnes), patients et visiteurs. Or l'étude d'impact n'évoque la desserte du site que de façon très sommaire, alors que les axes routiers proches sont déjà saturés, ce qui allongera le temps de parcours des véhicules de secours. La desserte par les transports en commun n'est pas explicitée : seul est évoqué un TCSP ayant un arrêt à 300 mètres et qui est déjà saturé aux heures de pointe... Quant à la ligne 18 du Grand Paris Express, elle sera mise en service au mieux deux ans après l'ouverture de l'hôpital et sa station la plus proche sera à 800 mètres de celui-ci. Aucun moyen de rabattement n'est évoqué... Or ce regroupement hospitalier allongera fortement les trajets d'une grande majorité des patients et du personnel... D'autant plus que les accès au plateau de Saclay risquent la paralysie dès 2022... L'AUT demande donc le gel de ce projet, à défaut de son abandon.

LETTRE OUVERTE SUR LA LIGNE 17

Les perspectives d'urbanisation du Triangle de Gonesse étant très incertaines suite à l'abandon du projet Europacity, il est prématuré de relancer les travaux de construction de la gare devant desservir ce site, car rien ne permet à l'heure actuelle d'affirmer que des bâtiments justifiant une gare seront érigés dans ce secteur. C'est pourquoi l'AUT demande un gel des travaux de la ligne 17 au nord de l'aéroport du Bourget. L'intégralité de la ligne 17 doit être réexaminée, sa rentabilité socio-économique n'étant plus assurée. L'AUT a adressé une lettre en ce sens à Monsieur le Premier ministre Jean Castex.

AVIS SUR LA RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE PIGALLE

L'AUT approuve ce projet, qui est de nature à redonner son attrait à cette place et à faciliter la circulation des piétons, et notamment des touristes arrivant en autocar. Comme le souhaite le maire du 9^e arrondissement, le terminus du bus 30 pourrait être reporté sur le boulevard de Rochechouart, à hauteur du lycée Jacques Decour, là où doit se faire la dépose-reprise des touristes. Les emplacements prévus pour les autocars sont au nombre de quatre, et il reste de la place, l'objectif étant de restreindre la circulation des cars au profit des bus. L'endroit est idéal pour rejoindre le funiculaire de Montmartre et valoriserait donc le rôle touristique de la ligne 30, qui dessert des pôles tels que les places de l'Etoile et du Trocadéro et la Tour Eiffel, ainsi que la station Champ de Mars du RER C (correspondance pour Versailles).

BUS DES BORDS DE MARNE

Il s'agit d'un projet de Bus à Haut Niveau de Service sur l'ex-RN 34 entre la gare du RER E de Chelles et Val-de-Fontenay. L'AUT a participé aux ateliers qui se sont déroulés en janvier et a émis un avis positif dans le cadre de la concertation publique. Nous avons cependant émis une réserve importante en demandant le déplacement vers l'est du terminus de ce BHNS à Val-de-Fontenay, afin d'améliorer les correspondances avec les RER A et E, le tram T1 prolongé, la future ligne 15 du Grand Paris Express et le prolongement de la ligne 1 du métro.



SUSPENSION DE LA CARTE IMAGINE'R

Après avoir contacté l'agence Imagine'R et Mme Valérie Péresse, je m'en remets à vous. Mon fils, étudiant en 1^{re} année d'université, a un forfait Imagine'R depuis septembre 2020. Comme vous le savez, les fascs sont fermées depuis début novembre et ne rouvriront pas leurs portes de sitôt. Donc ce forfait est inutilisable pendant plusieurs mois. Je ne comprends pas la démarche de la RATP de donner la possibilité de suspendre ou de rembourser le pass Navigo et de ne rien faire pour les forfaits Imagine'R. Ce forfait moins cher ne signifie pas pour autant payer pour rien et jeter l'argent par les fenêtres ! Les étudiants n'ont pas de salaire et, dans notre cas, je suis demandeuse d'emploi. Cette situation d'abus de pouvoir est inéquitable et je ne peux rien faire en tant que simple usager... Peut-être que vous, en tant qu'association des usagers, pourrez, je l'espère, faire prendre conscience à la RATP des inégalités qu'elle entraîne. Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à mon message.

Mme H.

BUS 164 ET UN SERVICE PARTIEL DANGEREUX

Le 15 janvier 2021 vers 19h10, le bus 164 (Collège Claude Monet - Porte de Champerret) a déposé les usagers à l'arrêt Les Saules sans continuer jusqu'à la place du 11 Novembre au minimum, alors qu'il était indiqué comme allant au collège Claude Monet. Une fois de plus, les usagers sont mis devant le fait accompli et doivent traverser la Seine par le pont routier de Colombes, qui n'est pas prévu pour les piétons et est très dangereux pour eux, n'étant pas éclairé et ayant par endroits peu ou pas de trottoir. La quasi totalité des usagers sont obligés de l'emprunter pour aller à la place du 11 Novembre ou à l'arrêt Maurice Utrillo pour rentrer chez eux. Je comprends le danger pour les machinistes qui se font caïllasser au Val d'Argent et ne veulent plus y aller. Mais de «petites gens» se mettent en danger en prenant ce pont alors que les bus peuvent les déposer sans danger place du 11 Novembre. Les réponses téléphoniques du Service client de la RATP sont polies et condescendantes, mais dans les faits, c'est la vie des usagers que l'on met en danger. C'est un mépris pour les Argenteuillais qui se lèvent à 3h30 le matin et rentrent chez eux après 19h/20h. Copie de cette réclamation a été transmise au maire d'Argenteuil et à la députée Fiona Lazaar.

Eric S.

EGALITÉ DE TRAITEMENT POUR LE SERVICE CIVIQUE

Je suis actuellement volontaire du service civique et je cherche en vain à obtenir le tarif étudiant sur mon forfait de transport. Comme le prévoit l'article L120-3 du code du service national, les volontaires peuvent bénéficier des mêmes avantages que les étudiants de l'enseignement supérieur. On a obtenu un avis de la présidente d'Ile-de-France Mobilités (IDFM) en faveur d'une réduction de 50% du forfait mensuel pour les volontaires du service civique. Ce tarif revient donc à 37,60 € par mois (hors frais de dossier). A comparer au tarif étudiant à 28,50 € (hors frais de dossier). Cette différence de 10 € peut vous paraître minime mais elle augmente de 32% le tarif étudiant auquel nous sommes en droit de prétendre.

Le forfait Imagine'R permet également de bénéficier de nombreux avantages. Le premier étant des avantages financiers avec leurs partenaires. Le second étant que le forfait Imagine'R est valable un an à partir de la date d'achat. Ainsi, à l'issue de l'année universitaire, le temps de trouver un emploi ou de poursuivre un stage, les anciens étudiants peuvent continuer de bénéficier du forfait étudiant. Vous imaginez bien que le forfait mensuel est dépourvu de cet intérêt non négligeable.

Cette situation pousse les volontaires vers la précarité. En outre, nombre d'entre eux ne savent ou ne peuvent se défendre face à IDFM. Dans l'attente que celui-ci régularise ses pratiques, pouvez-vous mettre en place une procédure ou un formulaire visant à assister les volontaires les plus démunis face au droit français ?

Clémence C.

Ça roule



LE T9 SUR LES RAILS

En travaux depuis 2016, le tramway T9 est mis en service le 10 avril. Reliant la porte de Choisy (M7, T3a) à Orly-ville, il remplace en grande partie la ligne 183, connue comme étant jusqu'alors la ligne de bus RATP la plus chargée en banlieue. Ce chantier de 404 M€ (valeur 2011) va offrir une desserte plus capacitaire appréciable sur l'axe de la RD5 qui connaît une forte densification à proximité. Particularité de ce tramway : c'est le premier où la RATP n'intervient pas, IDFM ayant assuré la maîtrise d'ouvrage des travaux et Kéolis ayant été choisi comme opérateur.

TOUT VIENT À POINT À QUI SAIT ATTENDRE

Ô miracle : à la gare RER de Vincennes, l'accès secondaire (côté avenue de la République) au quai direction Boissy / Marne-la-Vallée a enfin été rouvert après des mois de travaux, et de longues semaines après celui direction Paris. Pour utiliser les nouveaux ascenseurs, accessibles aux fauteuils roulants, il a fallu attendre encore un peu plus : ils portaient une affichette « en travaux », mais on y voyait très rarement un ouvrier... Un regret : seule l'avenue de la République est mentionnée sur les panneaux : il serait utile de préciser que la sortie nord donne accès à l'avenue Aubert et la sortie sud à la rue du Docteur-Lebel (il n'y a pas de communication entre ces deux accès secondaires).

LA LIGNE 14 À PORTE-DE-CLICHY

Fin janvier, la station Porte-de-Clichy de la ligne 14 a été ouverte au public, un mois et demi après les 3 autres stations du prolongement à Mairie de Saint-Ouen. Cette station avait connu une inondation durant les travaux suite à un défaut d'étanchéité, ce qui a généré une partie du retard du chantier. Elle dessert notamment le Tribunal judiciaire de Paris, dont les utilisateurs attendaient la ligne 14 depuis 2018. La Porte-de-Clichy constitue désormais un pôle de correspondance important, avec, outre la ligne 14, la ligne 13, le T3b, le RER C et plusieurs lignes de bus. A noter que la correspondance M14 - RER C se fait via les quais de la ligne 13 et n'est donc pas idéale. Mais cette correspondance sera meilleure à la station Saint-Ouen RER, une fois que les travaux SNCF seront terminés.

Ça cale



GEL DES TRAVAUX DU CDG EXPRESS

Cette nouvelle ligne ferroviaire devait, fin 2025, relier sans arrêt intermédiaire la gare de l'Est à l'aéroport de Roissy en 20 minutes. Mais le Tribunal administratif de Montreuil a arrêté les travaux en annulant partiellement l'autorisation environnementale, qui devait permettre de traverser une zone où vivent des espèces protégées. Cette décision de justice a hélas aussi des répercussions sur la rénovation de la ligne B, puisqu'une partie des travaux sont liés techniquement et financièrement à ceux de CDG Express.

ARRIVÉE PÉNIBLE DE LA LIGNE 15 À LA DÉFENSE

Le sous-sol du quartier de La Défense est très encombré et la création d'une bonne correspondance entre la future ligne circulaire 15 du Grand Paris Express et les lignes qui desservent actuellement ce quartier (ligne 1 du métro, ligne A du RER et ligne L du Transilien) se révèle difficile. Le mieux (ou plutôt le moins mauvais) que l'on ait trouvé jusque à présent est un emplacement près du lieu appelé Rose-de-Cherbourg, à plusieurs centaines de mètres des stations des lignes précitées... Peut-on appeler cela une véritable correspondance ?

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