

## Enquête publique sur Val-de-Fontenay

L'Enquête publique sur le réaménagement du pôle gare de Val-de-Fontenay s'est déroulée du 23 avril au 26 mai 2021. Cette gare du Val-de-Marne est le premier pôle de l'Est francilien, avec plus de 100 000 voyageurs par jour. Mais complexe et insatisfaisante en termes de confort et de sécurité, elle n'est que partiellement accessible aux personnes à mobilité réduite. De plus, situé dans un secteur dynamique de développement urbain, ce pôle est amené à voir sa fréquentation augmenter jusqu'en 2035.

Nous approuvons globalement les objectifs définis dans les documents soumis au public, c'est-à-dire aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement et améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs. Nous avons cependant attiré l'attention de la Commissaire-Enquêtrice sur deux points capitaux pour que ce réaménagement soit un succès.

Nous préconisons que l'actuelle gare routière, mise en service en 2010 à l'ouest du pôle multimodal, ne soit pas détruite (et reconstruite au même emplacement) pour permettre l'arrivée de nouvelles lignes de bus (10 à l'horizon 2030 contre 7 aujourd'hui). Nous souhaitons qu'elle soit conservée pour les lignes de bus venant de l'Ouest et complétée par une seconde gare routière située à l'Est pour les lignes venant de l'Est. Cette suggestion est encore plus pertinente depuis qu'on sait que les stations des deux futures lignes de métro (1 et 15) se situeront à l'Est de l'actuel pôle.

Notre seconde remarque porte sur les stations de ces lignes : pourquoi construire deux gares séparées impliquant deux chantiers successifs et reportant de 5 ans la mise en service du prolongement de la ligne 1, tout en générant des surcoûts inutiles et 12 ans de travaux (!). La solution d'une « boîte » unique avec deux stations superposées serait bien plus rationnelle. La question mérite d'être posée et les raisons de ce choix clairement expliquées.

Nous avons rappelé le précédent des stations Gare de Lyon des RER A et D : l'une était initialement prévue boulevard Diderot et l'autre rue de Bercy. L'Agence Parisienne d'Urbanisme a alerté le préfet sur la nécessité d'harmoniser les deux projets. Saisi de cette incongruité, le président Pompidou a demandé au préfet de mettre en place un groupe de travail, et les deux gares seront superposées au sein d'une même « boîte », source d'économies, de lisibilité et d'un confort accru pour les utilisateurs. Sommes-nous devenus incapables de réaliser ce que nos prédécesseurs avaient réussi il y a 50 ans ?

**Bernard Gobitz**



© joriquier - Pixabay

## [DOSSIER] Mandature régionale Un bilan contrasté sur les transports (p.2)

### Arrêts des bus parisiens : encore du travail !

En avril 2019, le réseau de bus parisien a été profondément restructuré (42 lignes modifiées, 5 nouvelles lignes, 3 supprimées), ce qui a impacté de nombreux arrêts : certains ont été créés et d'autres modifiés par l'ajout ou le retrait de lignes les desservant.

Depuis plus de deux ans, nous dénonçons l'état de nombre d'entre eux :

- arrêts signalés par un poteau provisoire,
- abribus manquants ou non finalisés : absence de BIV (Borne d'Information Voyageurs) ou mâts éteints,
- poteaux provisoires «trainant» à des arrêts pourtant finalisés... ou en dehors de tout arrêt,
- BIV en panne.

La responsabilité de cette situation est partagée entre la Ville de Paris (implantation des abribus, raccordement électrique) et la RATP (pose et mise en service des BIV, enlèvement de poteaux inutiles). Aucune des deux parties prenantes ne fait preuve d'un vrai dynamisme pour traiter ces anomalies.

Comme si cela ne suffisait pas, la Ville a décidé de modifier 1000 arrêts (sur un total de 2700). Aucune information sur l'objet de ces travaux, encore moins de concertation ! Par des voies détournées, nous avons appris qu'il s'agit de rendre ces arrêts accessibles aux personnes en situation de handicap. Si tel est le cas, l'AUT est évidemment favorable à ces aménagements, mais avec étonnement et crainte :

- depuis des années, on nous dit que le réseau bus est accessible, et constitue une alternative au métro, qui ne l'est pas. Contre-vérité ?

- la Ville a modifié ou supprimé des abribus afin d'appliquer la réglementation de façon rigoureuse : pour quelques centimètres manquants, un abribus est supprimé, au détriment des voyageurs. Il faut certes respecter la réglementation à la lettre, mais surtout dans son esprit !

Lors d'une réunion d'échange demandée à la Ville, nous avons appris que celle-ci procède à un diagnostic des points d'arrêt en vue des jeux paralympiques. Il s'agirait de corriger des pentes et hauteurs de bordures de trottoir... Le matériel roulant changeant au fil des ans, entraînant des différences de niveau, faudrait-il modifier les trottoirs parisiens pour quelques centimètres à chaque changement de bus sur une ligne ?

Trois autres sujets nous semblent urgents :

- Il est plus que temps que les arrêts modifiés lors de la restructuration du réseau soient enfin finalisés. Nous avons cité des exemples emblématiques comme le quartier de la gare de l'Est. La Ville ne nous a fourni aucune date à laquelle ces arrêts seraient enfin équipés !

- La mise en place des coronapistes a créé des situations dangereuses pour les cyclistes et les usagers des bus (pistes passant entre les bus et le trottoir). Ces points noirs doivent être traités au plus vite.

- Du fait de la création de ces nouvelles pistes cyclables, la Ville envisage de détourner certaines lignes de bus, allongeant leur trajet (par exemple rue de Reuilly). La promotion de l'usage du vélo, non contestée dans son principe, ne doit pas se faire au détriment des usagers du bus.

**Michel Babut**

La tenue des élections régionales en juin est l'occasion d'esquisser un bilan de la politique des déplacements de l'exécutif sortant. S'il n'y a pas de révolution des transports sur le terrain, IDFM a fait des efforts budgétaires importants. De nombreuses orientations se sont inscrites dans la continuité de la mandature précédente. Mais il y a eu aussi des choix spécifiques et des sujets laissés de côté. Petit tour d'horizon non exhaustif.

### LA QUALITÉ DE SERVICE RER / TRANSILIEN

Difficile de porter une appréciation globale, certaines lignes s'étant améliorées, d'autres dégradées, tandis que les responsabilités sont multiples. On peut néanmoins commenter les deux principaux leviers qui ont été utilisés :

- L'achat ou la rénovation de rames : si cette politique avait été engagée sous la mandature précédente, les décisions prises depuis 2016 ont augmenté les budgets alloués, même si ce n'est pas toujours visible pour le moment. Le plus concret est la poursuite des livraisons de rames NAT (réseau Saint-Lazare, Paris - Provins l'an prochain) et Régio2N (RER D sud et ligne N). Mais sur le RER B, la réalité est en fort décalage avec les intentions de 2015 : la rénovation des rames MI84 est enlisée tandis que la commande des nouveaux trains MI20 a abouti en avril 2021 après un imbroglio invraisemblable.

- Concernant les refontes de grilles horaires, il y a eu des fortunes diverses : plutôt réussie sur le RER A (avec des faiblesses néanmoins pour Cergy), abandonnée pour le RER C, car peu de choses sont possibles à infrastructure constante, décevante sur le RER D, en particulier pour les usagers du sud Essonne pour qui le système de correspondance fonctionne mal.

Parallèlement, la régénération du réseau ferroviaire s'est poursuivie, mais on en perçoit mal les effets bénéfiques. En matière de développement, c'est le projet EOLE qui absorbe la majorité des crédits. La plupart des investissements de capacité ou de robustesse des schémas directeurs RER ont été mis en pause. On apprécie néanmoins le déblocage de l'électrification de Gretz-Provins, qui était un véritable serpent de mer.

### MÉTROS

Au niveau du matériel roulant métro, des commandes importantes ont été passées (MF19, une 1ère tranche de rames du GPE), mais les



Tramway T11 © Marc Debrincat

livraisons ont été très limitées ces six dernières années : quelques rames MP14 sur la ligne 14, tandis que la rénovation des rames de la ligne 7 est environ à mi-parcours. Décidée bien avant cette mandature, la mise en service de l'extension de la ligne 14 à Mairie de St-Ouen fin 2020 a constitué la principale avancée pour le métro. Les travaux des extensions des M4, M12 et M11 se sont poursuivis mais en prenant encore du retard, tandis que le projet de prolongement de la ligne 1 à Val-de-Fontenay aboutit enfin à son enquête publique. Les autres projets dans les cartons (M10 à Ivry par exemple) sont restés au point mort. En revanche, le Grand Paris Express, qui dépend de l'État, a vu de nombreux travaux lancés, mais les budgets et les plannings sont loin d'être stabilisés... Même si ce n'est pas directement de sa responsabilité, on peut déplorer que la Région ait continué de soutenir la ligne 17, avec sa gare du Triangle de Gonesse au milieu d'un champ depuis l'abandon d'Europa City, ainsi que la ligne 18, notamment dans sa portion manifestement surdimensionnée entre Saclay et Versailles.

### TRAMWAYS ET TRAMS-TRAINS

Durant cette mandature, quelques mises en service de tramways ont eu lieu, avec deux projets très anciens : un morceau du T11 en 2017 (Epinay - Le Bourget) et l'extension du T4 à Clichy-Montfermeil en 2020. Un autre est plus récent : le T9 Paris - Orly ville en ce début d'année, qui remplace la ligne de bus 183. Point positif : le déblocage du prolongement du T1 vers Val-de-Fontenay, qui a fait l'objet d'un accord politique à Noisy-le-Sec en 2018. Point noir : l'extension du T7 à Juvisy, dont les travaux n'ont toujours pas démarré malgré un financement de 113 M€ voté en 2015.

### TZEN ET TCSP

Force est de constater une avancée très lente de tous les projets de TZen et de TCSP. Si ce n'est pas forcément une responsabilité unique de la Région ou d'IDFM, il est navrant de constater que des projets peu coûteux progressent aussi lentement. Ainsi les TZen 3, 4 et 5 ont pris pas loin de 5 ans de retard chacun depuis leur enquête publique respective.

### LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE SUR LE RÉSEAU EXISTANT

En matière de bus, que ce soit pour la RATP ou les transporteurs regroupés dans OPTILE, il y a eu des efforts appréciables de 2016 à 2019, dans la lignée des plans bus précédents. On peut citer notamment les 40 M€/an alloués au nouveau réseau de bus parisien mis en place en avril

2019. Le bilan qu'on peut en tirer est contrasté mais une partie des difficultés relève de la RATP ou de la ville de Paris. Un aspect est décevant : le développement du réseau Noctilien n'a pas eu lieu comme prévu, contrarié par les contraintes de la mise en concurrence des lignes OPTILE. Concernant les véhicules, le choix de matériels uniquement électriques ou GNV, qui part d'une bonne intention, a ralenti fortement le renouvellement du parc, bien que l'objectif de 80 % de bus électriques à l'horizon 2024 ait été à juste titre abandonné. Notons enfin l'équipement en ventilation réfrigérée décidé en 2018 suite à notre demande.

### PÔLES

À l'étude depuis 20 ans, la fin de l'essentiel des travaux du pôle de Juvisy constitue la principale nouveauté. Si le pôle de Saint-Denis est en travaux dans le cadre de sa mise en accessibilité et celui de Mantes-la-Jolie dans le cadre d'EOLE, d'autres pôles majeurs restent en phase d'étude (Val-de-Fontenay, Melun, La Défense et Noisy-Le-Sec notamment) avec des incertitudes sur leur financement.

### TARIFICATION - BILLETTEQUE

En matière tarifaire, il y a eu une série de mesures appréciables : gel des tarifs depuis 2017, Navigo Senior à 50%, Navigo junior (-12 ans) quasi-gratuit, simplification des tarifs bus Noctilien et longue distance, correspondance bus-métro sans repayer (mais uniquement avec le support Liberté +). On notera aussi plusieurs dédommagements des usagers. Si le Navigo sur smartphone est une possibilité appréciée, la modernisation de la billetterie a commencé, mais uniquement pour remplacer les tickets t+ pour le moment. Il reste encore beaucoup à faire pour avoir un système simple et cohérent pour tous les besoins.

### ACCESSIBILITÉ

Sur les réseaux de bus, la mise en accessibilité des points d'arrêt s'est poursuivie, mais il reste un nombre important de lignes non accessibles en banlieue, sans doute par manque de volonté politique des gestionnaires de voirie. Sur le réseau RER et Transilien, les gares en chantier « SDA » sont nombreuses, mais les délais de réalisation annoncés sont souvent largement dépassés. Enfin, sur le réseau métro, une étude a été menée sur la mise en accessibilité de la ligne 6 mais cet objectif semble inatteignable, en l'état actuel de la réglementation. Par ailleurs, suite aux difficultés récurrentes observées sur les différents services PAM, une régionalisation a été annoncée ; elle devrait remédier à certains problèmes.

## STATIONNEMENTS EN GARE

La création ou la réhabilitation de parkings voitures s'est poursuivie, principalement en grande couronne. La création de 1000 places aux portes de Paris n'a pas rencontré le succès escompté. Principale nouveauté : la gratuité du stationnement accordée aux abonnés annuels dans certains parcs-relais. Si la mesure est populaire, elle risque d'accélérer la saturation de certains parkings. Pour l'accès aux gares à vélo, de nouvelles consignes sécurisées Véligo ont été créées, mais à un rythme qui reste modeste. En particulier, la RATP a peu contribué à cette démarche près de ses gares RER.

## INFORMATION VOYAGEURS

L'amélioration de l'information voyageurs est un sujet éternel qui ne dépend pas que d'IDFM. Mais force est de constater que les avancées sont modestes, malgré des budgets importants. Si beaucoup d'écrans en gare ont été installés ou renouvelés, la pertinence des infos affichées reste largement perfectible. Les programmes IMAGE (RATP) et IENA (SNCF) n'ont pas tenu toutes leurs promesses à ce jour. Au niveau de l'harmonisation régionale, une renumérotation des lignes de bus a été esquissée et une charte signalétique assez décevante a fini par être définie. Les plus grandes difficultés sont dans la coopération entre opérateurs. Ainsi, la SNCF a des dizaines d'écrans qui n'arrivent pas à afficher les temps d'attente des bus RATP en sortie de gare, tandis que la RATP n'est pas capable à ce jour d'afficher les temps d'attente des bus Keolis ou Transdev...

## AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET FRET

Ce sont deux thématiques où la région a été largement absente. On n'a pas vu de volonté de tenter de rééquilibrer la localisation de l'habitat et de l'emploi en Ile-de-France, alors que c'est une problématique qui pèse fortement sur les besoins de transport. De même, sur les marchandises, à part une déclaration en faveur de l'écotaxe poids-lourd, on n'a pas vu de volonté de limiter les nuisances de la logistique. En particulier, le fret ferroviaire n'a pas été promu, il a même été plutôt contesté (critique de la réouverture de Serqueux - Gisors).

## TRANSPARENCE ET RÔLE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS

Au niveau d'IDFM, il y a eu incontestablement une volonté de consulter régulièrement les associations d'usagers. Ces efforts contrastent avec d'autres interlocuteurs dont la communication reste verrouillée : la RATP, SNCF Réseau et plus encore la SGP. Cela peut expliquer qu'il reste des domaines dont les associations sont exclues, notamment la participation aux comités de pôle du GPE, qui élaborent les projets autour des gares.

*Marc Pélissier*



Gare de l'Est © Hermann - Pixabay

# L'AUT en action



## CONFÉRENCE DE PRESSE DU 1<sup>ER</sup> JUIN

L'AUT y a présenté 2 dossiers : l'un portait sur le premier bilan du nouveau réseau de bus parisien, deux ans après sa mise en place, et l'autre sur les investissements dans le réseau de transport qui sont retardés ou bloqués, principalement faute de crédits. La presse a évoqué cette conférence (Le Parisien, France Bleue IDF, AFP notamment). Ces dossiers se trouvent sur notre site : <https://www.aut-idf.org>

## FAIRE DE LA RD 920 UN MODÈLE DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'avenir de la RD 920 devant revenir en débat à l'automne, la CATTE (qui regroupe les associations pour la transition écologique de Vallée-Sud Grand-Paris), l'AUT et les cyclistes du Collectif RD 920 en Transition interpellent les élus des élections régionales et départementales et leur font des propositions pour l'avenir de cet axe :

- Pérennisation des coronapistes dans l'esprit des réalisations récentes de la Porte d'Orléans à Antony et sécurisation des carrefours et des zones de transition.

- Étude d'un tramway de la Porte d'Orléans à la Croix-de-Berny, à l'instar des axes routiers voisins, conformément au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, et réservations à cet effet dans tout projet d'aménagement de la RD 920 ; maintien dans un premier temps de la circulation des bus.

- Modération importante du trafic automobile, en vitesse et en volume, pour répondre aux objectifs des nouveaux Plans Climat, Air et Énergie nationaux et locaux, et augmentation de la place et de la sécurité des piétons et vélos, les futurs aménagements devant néanmoins permettre d'accueillir des convois exceptionnels.

- Requalification de l'espace public et du linéaire bâti, permise par l'apaisement routier, en vue d'un développement économique (commerces et activités) et urbain harmonieux.

## DESSERTE BUS DU 1<sup>ER</sup> MAI EN ÎLE-DE-FRANCE

Alors que les lignes exploitées par la SNCF et la RATP offrent le jour de la fête du Travail un service analogue à celui du dimanche, les usagers déplorent de longue date que plusieurs réseaux de bus en grande couronne ne proposent aucun service. Interrogée par l'AUT, qui demande depuis longtemps une continuité du service public, Île-de-France Mobilités a répondu que lors de chaque mise en concurrence de réseaux de bus en grande couronne, « les opérateurs devront offrir le 1<sup>er</sup> mai un service

identique à celui du dimanche ». Quand, d'ici 2023, tous les contrats de délégation de service public auront été renouvelés, tous les réseaux de bus franciliens devraient proposer un service le 1<sup>er</sup> mai. Évolution qui pourrait inspirer de grandes métropoles de province, encore privées de desserte ce jour-là.

## NOMINATIONS AU HAUT COMITÉ DU SYSTÈME DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Deux des trois postes à pourvoir vont à des membres de la FNAUT et de l'AUT, à savoir Michel Quidort et Bernard Gobitz. Le troisième représentant des voyageurs est Dominique Paillet, de l'Union Nationale des Associations Familiales (UNAF). Nous jugerons dans la durée de l'utilité de ce nouveau comité.

## L'AUT-CLAMART ET LES « CORONAPISTES »

Une réunion avec la RATP a porté sur les aménagements provisoires ou définitifs réalisés dans ce secteur en vue de créer des pistes cyclables par suppression de couloirs bus+vélos. L'AUT Clamart a exprimé son inquiétude concernant la suppression, qui semble définitive, des couloirs de bus boulevard du Lycée à Vanves (lignes 126 et 189) et dans la partie nord de la D906 (lignes 194 et 388). Cela se traduit sur le 126, qui partage cette portion avec le 189 et le 394, par un allongement de 3-4 minutes du temps de parcours en heure de pointe du soir, entre Corentin Celton et la gare de Vanves. Sur la D906, la durée du trajet du 194 entre Châtillon-Montrouge et l'arrêt Jean Moulin augmente de 3 à 6 min en heure de pointe du matin, où ce sens est le plus circulé, et d'une minute seulement à la pointe du soir. Autre problème que pose l'aménagement de cette portion : aux arrêts, les bus croisent la voie cyclable, ce qui induit un risque et gêne l'alignement du bus le long du trottoir, indispensable en cas de montée-descente de PMR en fauteuil roulant.

La RATP n'a pas d'information sur la proposition des associations de cyclistes (MDB Montrouge et Dynamo de Malakoff), qui est de maintenir un couloir de bus à l'approche de la porte de Châtillon. Le trafic vélo par semaine sur la D906 est passé de 5000 en mai 2020 à 13 000 en septembre. Les données sur la répartition par âge des usagers du bus montrent que l'idée selon laquelle « les bus, c'est pour les vieux » ne se vérifie pas dans ce secteur... L'AUT-Clamart portera le débat au sein de la coordination d'associations du territoire VSGP pour la transition écologique, et convient qu'il faut agir de façon coordonnée avec l'AUT-IDF sur ce sujet.



## LES OUTILS SONT LÀ, MAIS NE SERVENT PAS

Depuis quelque temps, je constate que les abribus donnant des informations sur l'arrivée prochaine des bus sont de plus en plus rares. Les outils sont là, mais ils sont muets, souvent faute de courant électrique. Existe-t-il un moyen de signaler ces abribus défaillants ? Existe-t-il une appli du même genre que «dans ma rue» pour signaler ces problèmes ? Quand on signale un abribus défaillant à la RATP, on reçoit en retour une tartine toute prête de considérations techniques qui montre que tout le monde dit «c'est pas moi, c'est l'autre». On en arrive à la conclusion que les responsables s'en lavent les mains.

Josiane D.

## L'ACCÈS RESTREINT AUX BUS NON-ARTICULÉS

Je ne comprends pas pourquoi les chauffeurs de bus parisiens continuent à n'ouvrir qu'une seule porte pour l'accès à l'autobus, alors que nous sommes souvent nombreux à vouloir y accéder surtout quand il pleut ou qu'il fait froid. La montée est, dans ce cas, deux fois plus longue et pénible ! Un peu de considération pour les usagers d'antre !

Line H.

## ÉCLAIRAGE DÉFAILLANT DANS LE MÉTRO

Un sujet qui devient agaçant et pour lequel la passivité de la RATP est incroyable : la crasse dans le métro et l'éclairage défaillant. La mode de l'éclairage indirect dans l'opération Renouveau du Métro depuis 20 ans, avec quelques exceptions (notamment sur la 12 et la 13), donne une ambiance grisâtre avec une bonne couche de crasse sur les néons. En revenant d'un petit tour sur le T9, c'était très flagrant sur la 7 dans de nombreuses stations... sauf celles qui sont encore en style Motte avec éclairage direct. Là où l'écart est le plus important, c'est sur la ligne 9 : on voit Franklin-Roosevelt toujours en style 1952 et Havre-Caumartin, dernière station orange-rouge-bordeaux : c'est très lumineux. Mais à Saint-Augustin par exemple, on vient avec une lampe frontale. De mémoire, Exelmans aussi. J'en suis venu à poster un commentaire sur LinkedIn dans le fil de la RATP sur le nouveau contrat... parce que leur site Internet est tout sauf efficace pour déposer une réclamation de ce type (donc en plus, il y a un problème de relation avec les clients).

Rémi

## Ça roule



### LE CÂBLE TÉLÉVAL ENFIN LANCÉ

Envisagé depuis plus de 10 ans, le transport par câble entre Créteil et Villeneuve-Saint-Georges a franchi une étape importante, car Île-de-France Mobilités a signé un contrat de 110 millions d'euros avec le groupement Doppelmayer France SAS (mandataire)/SPIE Batignolles GC/France Travaux/EGIS Rail/Atelier Schall pour la conception, la réalisation et la maintenance du Câble A. Le premier téléphérique d'Île-de-France reliera Créteil à Villeneuve-Saint-Georges via Limeil-Brévannes et Valenton. Il desservira plus de 20 000 habitants et 6 000 emplois en apportant une réponse innovante aux difficultés quotidiennes de déplacement des habitants de ces communes du Val-de-Marne. L'objectif fixé au groupement est un démarrage des travaux en 2022 pour une mise en exploitation mi-2025. Reste à lever définitivement l'opposition de la ville de Créteil qui craint des nuisances pour certains riverains.

### LA GARE DE CROIX-DE-BERNY ACCESSIBLE

C'est la dernière gare du RER B rendue accessible : depuis avril, outre des ascenseurs, elle dispose d'espaces mieux adaptés à sa fréquentation, qui a fortement augmenté depuis l'arrivée du TVM en 2007. L'accès principal est repositionné avenue du Général de Gaulle (sortie n°1). Dès septembre prochain, lorsque les travaux du parvis, en lien avec ceux de la future ligne T10 du tramway, seront terminés, cette entrée sera accessible aux personnes à mobilité réduite. D'importants travaux ont été menés pour mettre à niveau le système de sécurité de la gare et l'adapter à la prise en charge de personnes en situation de handicap, notamment en fauteuil roulant : création d'espaces refuges pour mettre à l'abri les voyageurs qui ne peuvent pas se déplacer de manière autonome, adaptation du système de sécurité incendie, restructuration des cheminements d'évacuation, amélioration de l'audibilité des messages d'évacuation, opération sur l'infrastructure pour permettre une intervention plus rapide et sécurisée des pompiers.

### T10 À CLAMART

Parmi les projets connaissant des difficultés, il y a le T10 qui, contrairement à ce qui figurait dans la déclaration d'utilité publique (DUP) de 2016, aura son terminus à Clamart au «Jardin Parisien» (en haut d'une grande côte qui relie le bas de la ville à ses quartiers du plateau) au lieu de «place du Gard», à 350 m de la mairie. Cela est dû à la volonté du maire de Clamart de laisser toute la place aux voitures là où devait passer le T10 pour se rapprocher du centre-ville, dans l'attente de rejoindre la ligne 15 Sud du métro. Du coup, il faudrait soit creuser des tunnels, soit abattre une bande de forêt pour laisser passer une file de voitures en plus de ce que prévoyait la DUP. Des études dilatoires sont donc relancées (pour 4 M€), avec parmi les scénarii un tunnel sous la forêt pour aller du plateau vers le nord de Clamart. L'étude hydrogéologique réalisée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) sur Clamart rend une telle solution non seulement hors de prix, mais douteuse techniquement et écologiquement...

### GASPILLAGE : 15 MILLIONS D'EUROS POUR CONFORMER (INUTILEMENT)

#### 122 RAMES FRANCIEN AUX NORMES EUROPÉENNES

L'enfer est souvent pavé de bonnes intentions. Comme lorsque la recherche de la sécurité et de l'interopérabilité entre réseaux ferrés européens oblige les rames Francilien, qui ne sortent d'Île-de-France que pour aller dans l'Oise et n'iront jamais dans un autre pays, à se conformer aux Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI). Or depuis la livraison des premières rames Francilien en 2009, ces spécifications ont connu de nombreuses évolutions, et du fait de l'entrée en vigueur en France du 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, il est impossible, depuis le 16 juin 2019, d'immatriculer de nouvelles rames non conformes aux évolutions des STI. Pour les 122 rames Francilien qui restaient à livrer au-delà de cette échéance, une dérogation partielle a été obtenue, ce qui a évité une facture encore plus lourde, mais plusieurs modifications restent à faire pour permettre leur immatriculation. Elles sont essentiellement techniques et concernent très peu le confort des voyageurs, si ce n'est l'espacement entre les sièges classés « prioritaires » pour l'accès des personnes à mobilité réduite.

Outre qu'elles exigent la rédaction d'une abondante documentation et une immobilisation des rames concernées, ces modifications ont un prix. C'est pourquoi Île-de-France Mobilités a attribué à SNCF Voyageurs une subvention de 15,76 millions d'euros, montant qui aurait pu être mieux utilisé selon le représentant des usagers au sein du Conseil d'administration d'IDFM. Valérie Péresse, présidente de ce Conseil, « demande à l'Etat de faire valoir auprès des autorités européennes les conséquences financières des modifications de réglementation, dont l'objectif d'harmonisation est louable mais dont la mise en application à des matériels voués à rester en Île-de-France est sans intérêt ».

## 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