

Trou financier « Covid » : bis repetita

A l'heure où nous écrivons ces lignes, IDF Mobilités s'apprête à stopper fin septembre ses paiements aux opérateurs RATP et SNCF, comme cela s'était produit l'an dernier durant l'été. Sans rentrer dans le débat de savoir si la trésorerie d'IDF Mobilités lui permettrait de continuer à payer plus longtemps, force est de constater que les mêmes causes produisent les mêmes effets : les différents confinements, couvre-feu et restrictions en tout genre diminuent fortement les recettes en 2021 : IDF Mobilités estime à 300 M€ les pertes de versement mobilité (taxe payée par les entreprises) et à 1 Md€ les pertes de recettes tarifaires. En 2020, l'arrêt des paiements avait conduit la SNCF à retarder certains investissements par mesure de rétorsion, ce qui avait aggravé les retards pris lors du confinement. On espère vivement que ce ne sera pas le cas cette fois-ci.

Comme l'an dernier, une aide exceptionnelle de l'Etat apparait comme la seule solution. Avec une différence : Valérie Pécresse demande que ce soit très majoritairement sous forme de subvention et non pas d'avance remboursable (qui représentait 90 % des aides apportées pour 2020).

Vu les perspectives financières d'IDF Mobilités pour les prochaines années et un nième prêt à rembourser, s'ajoutant aux dépenses liées aux investissements en matériel roulant et à la crise sanitaire en 2020, il paraît très difficile d'éviter de couper drastiquement dans les dépenses, ce qui serait désastreux alors qu'il y a tant de retard à rattraper.

Cette situation financière ne doit cependant pas conduire à ne pas ramener l'offre de transport à son niveau nominal : autant c'était compréhensible de la réduire durant la période de restrictions, autant les usagers ne comprennent pas que la desserte reste réduite sur certaines lignes depuis la rentrée alors que la fréquentation augmente nettement, avec un télétravail moins répandu et un début de retour des touristes. Des allègements plus ou moins importants sont appliqués par exemple sur les lignes C, D, E, N, H et U. Les économies réalisées sont dérisoires par rapport au trou financier constaté, et cela ne favorise pas le retour des usagers dans les transports publics, pourtant souhaité et mis en avant dans une campagne publicitaire.

Au-delà de l'urgence à boucher le trou Covid, la situation financière des années à venir doit interroger. La campagne électorale des régionales n'a hélas pas servi à débattre des difficultés financières et des arbitrages à mener. Le gel des tarifs en vigueur depuis 2017 ne pourra pas perdurer longtemps, mais une hausse trop forte serait contre-productive. Il faut trouver de nouvelles recettes, mais aussi probablement réduire certaines dépenses. De ce point de vue, la révision du schéma d'ensemble du Grand Paris Express apparaît plus que jamais nécessaire.

Marc Pélissier



Gare du Nord - façade principale © Jorge Royan - Wikipedia

[DOSSIER] Gare du Nord : histoire d'un ratage (p.2)

Île de la Cité : ne pas oublier la desserte par bus

Nous avons écrit au préfet de police à propos de la situation résultant des mesures de sécurité prises dans l'île de la Cité en raison du procès des attentats de 2015, et avons par ailleurs pris connaissance avec intérêt du vœu adopté le 27 septembre par le Conseil de secteur de Paris-Centre.

Nous sommes bien sûr très sensibles à la gêne causée aux différentes catégories de personnes citées dans ce vœu. Mais nous avons fait part des problèmes posés à une catégorie qui n'y figure pas : les usagers des autobus. Des détours importants sont en effet imposés aux 7 lignes qui traversent l'île et permettent aux habitants de Paris-Centre de rejoindre de nombreux lieux de la rive gauche.

En plus de ces détours, les autobus sont, dans le sens nord-sud, englués dans la circulation générale rue de la Cité, et l'arrêt provisoire commun à tous les bus place Louis Lépine offre des conditions d'insécurité maximale :

- les usagers doivent se faufiler entre des voitures garées en infraction, dont la plupart arborent l'étiquette « Police » sur leur pare-brise ;
- il leur faut ensuite traverser une file de cyclistes, auxquels rien n'indique qu'il y a un arrêt de bus à cet endroit et que des personnes sont donc susceptibles d'y monter où d'en descendre ;
- de plus, un certain nombre de cyclistes roulent à contresens à cet endroit, élément encore plus inattendu pour les usagers du bus qui y montent ou en descendent, ce qui en fait un lieu très accidentogène.

C'est pourquoi, parmi les préconisations figurant dans le vœu voté par le Conseil de secteur de Paris-Centre, nous appuyons celle proposant

d'ouvrir le boulevard du Palais à la circulation des cyclistes, à côté de l'espace réservé aux piétons, et nous nous opposons résolument au passage en bidirectionnel de la piste cyclable provisoire de la rue de la Cité, en raison des graves problèmes d'insécurité à l'arrêt place Louis Lépine, mais aussi parce que cela induirait des problèmes de sécurité et de circulation aux deux extrémités, surtout au carrefour déjà complexe avec le quai rive gauche, où la plupart des bus tournent à droite sur le quai Saint-Michel. Nous avons demandé que l'arrêt place Louis Lépine, provisoire mais destiné à durer de nombreux mois encore, soit aménagé de façon à assurer la sécurité des usagers des autobus.

Dans l'hypothèse où la circulation des cyclistes sur le boulevard du Palais serait retenue, nous suggérons qu'elle le soit dans les deux sens, ce qui permettrait de transformer la piste cyclable rue de la Cité en couloir bus (ouvert aux cyclistes qui le souhaiteraient) pour les 7 lignes de bus détournées du boulevard du Palais.

Une autre suggestion pour la circulation des cyclistes dans le sens sud > nord pourrait être de demander au chantier de Notre Dame s'il est possible de reculer de quelques mètres sa clôture sur le parvis et de tracer un itinéraire cyclable pont Saint-Michel > quai du Marché Neuf > Parvis Notre-Dame > rue et pont d'Arcole.

Nous sommes disponibles pour participer à toute concertation concernant la circulation sur l'île de la Cité pendant le procès des attentats de 2015.

Abel Guggenheim

Le projet StatioNord a été subitement abandonné, alors que le début des travaux semblait imminent.

La gare de Paris Nord a été inaugurée en 1846 comme « embarcadère » pour la ligne Paris-Lille. Elle a été reconstruite par l'architecte Jacques Hittoff de 1861 à 1866, puis agrandie à plusieurs reprises avant d'abriter la gare souterraine au début des années 1980.

A la fin des années 1990, une passerelle est créée au-dessus du quai transversal, le long du bâtiment historique, pour accueillir les voyageurs du Transmanche/Eurostar.

Les grandes verrières, qui abritent aujourd'hui le hall Transilien et la gare souterraine, sont construites au tout début des années 2000.

C'est un pôle multimodal majeur :

- Grandes Lignes, Eurostar, Thalys, TER.
- Transilien (lignes H et K).
- RER B et D (et E par Magenta).
- Métro (M4, M5, M2 par La Chapelle).
- Bus (12 lignes).

C'est la plus petite gare parisienne par sa superficie globale (bâtiment et parvis) mais la plus importante par son trafic puisqu'elle est la première gare d'Europe (plus de 700 000 voyageurs par jour). La SNCF prévoit un accroissement de ce trafic qui pourrait atteindre 900 000 voyageurs en 2030.

L'angle sud-est de la gare concentre quasiment tous les flux dits du quotidien (80 % de l'ensemble des flux). Sa saturation aux heures de pointe est incontestable dans la trémie d'échange entre la gare de surface et métros/RER.

Est évoquée la nécessité de « désaturer le quai transversal », face aux départs Grandes Lignes / TER.

Ce quai transversal n'a pas, aujourd'hui, fière allure : la passerelle dédiée à l'Eurostar est laide et masque le bâtiment historique, une dizaine d'implants commerciaux « en dur » encombrant ce quai. Les commerces en rez-de-chaussée du bâtiment historique ne valorisent guère ces espaces. A certaines heures (nous y reviendrons), ce quai est fortement occupé.

Globalement, la Gare du Nord mérite incontestablement une « rénovation », non seulement de ses espaces intérieurs mais également extérieurs :



Hall grandes lignes © Ignis - Wikipedia

forte densité urbaine, enchevêtrement de flux, sale-té, activités pas toujours licites...

La SNCF, en manque de financement, a décidé de faire appel au secteur privé pour financer cette rénovation. En 2014, un premier projet est étudié par la SNCF. Puis, un appel à projets est lancé par SNCF Gares et Connexions en 2017. En juillet 2018, le projet Ceetrus (filiale d'Auchan) est retenu. Une structure associant SNCF et Ceetrus, détenue majoritairement (66 %) par cette dernière, est créée. Le coût de ce projet serait de 600 M€.

Le choix de ce projet (car le plus « rentable » financièrement pour la SNCF) a été fait dans des conditions qui interrogent, pour ce que nous en savons : les techniciens du Groupe SNCF avaient une préférence pour un autre projet et la Ville s'est finalement laissée convaincre par un échange, au plus haut niveau, entre SNCF et Mairie de Paris...

Ce n'est pas la première rénovation d'une grande gare parisienne par intervention d'un groupe privé. C'est le cas de Saint Lazare, Gare de l'Est et Montparnasse. A chaque fois, les investissements privés se sont traduits par une forte implantation de surfaces commerciales. Mais une grande différence apparaît avec le projet Gare du Nord. Dans les trois premières gares citées, le cheminement naturel des voyageurs vers les différents modes (train, métro, bus) a été jalonné par des commerces mais pas fondamentalement modifié. Ce n'était pas le cas dans ce projet, dénommé finalement « StatioNord ».

Les objectifs affichés étaient :

- fluidifier le parcours des voyageurs entre la gare souterraine et la gare de surface ;
- désaturer le quai transversal,
- augmenter les zones de circulation, d'attente, commerciales, de services,
- accroître les espaces dédiés à Eurostar.

La réponse apportée par StatioNord consistait avant tout à construire un nouveau bâtiment, sur le flanc est de la gare, abritant des commerces (!), des activités (bureaux...), des services, des espaces verts en toiture (une grande salle de spectacle a finalement été abandonnée) mais, surtout, point essentiel pour les voyageurs, un terminal « départ Grandes Lignes » (en étage), la gare devant ressembler à un aéroport. Pourquoi ??? Manifestement, Ceetrus ne pouvait montrer de l'intérêt pour cette gare qu'avec la construction de ce bâtiment, la configuration de la Gare du Nord ne permettant pas de renouveler ce qui a été fait dans les autres gares parisiennes. Notons que la construction de ce bâtiment aurait nécessité la démolition des grandes verrières construites il y a 20 ans, qui abritent le hall Transilien et les circulations verticales vers métro et RER.

Nous avons commencé à prendre connaissance de ce projet, un peu par hasard, à l'occasion d'une réunion publique en mairie du 10^e arrondissement, fin 2018. La vacuité de la présentation au public nous a conduits à intervenir fermement auprès de la Préfecture de Région, ce qui a contraint Ceetrus à engager une concertation digne de ce nom.

En avril 2019, nous avons déposé un premier avis critique à l'issue de cette concertation publique.

Nos principales critiques :

- Le passage obligé par le niveau 01 du futur bâtiment pour accéder aux trains Grandes Lignes (monter au premier niveau pour descendre, via des passerelles au-dessus des quais) aurait considérablement complexifié et allongé le parcours voyageurs.

- Ramener de nouveaux flux (Grandes Lignes) dans l'angle sud-est de la gare, déjà saturé par les flux du quotidien, était une absurdité.

- Rien ne démontrait l'amélioration des circulations verticales avec métro et RER.

- Rien n'était dit des futurs aménagements extérieurs (à la charge de la Ville).

A noter la position de la Mairie de Paris, alors favorable à ce projet. L'AUT s'est même entendue dire par une élue : « Nous ne comprenons pas pourquoi vous êtes opposés à ce projet. Nous, nous sommes contre ce centre commercial, mais pour ce projet » !!!!... Mais, en septembre 2019, la Mairie de Paris change d'avis et se déclare « très opposée au projet » !

Fin 2019, une demande de permis de construire est déposée. Dans le cadre de l'enquête publique, l'AUT dépose un avis détaillé en janvier 2020*. Ce permis est accordé par le Préfet en juillet 2020.

En novembre 2020, un accord est trouvé entre Ville, SNCF, StatioNord :

- Réduction d'un étage et demi du nouveau bâtiment (dont la salle de spectacle).

- Accès aux TER possible depuis le quai transversal (donc sans passage obligé par le terminal départ du premier étage).

- Amélioration de la descente de l'une des passerelles (n°3) vers les quais grandes lignes.

- Création de nouvelles liaisons verticales vers le second sous-sol (salle d'échange).

- Réaménagement du parking souterrain ouest pour déposer taxis, VTC et stationnement 2 roues motorisés.

- Réalisation de 2000 places vélo (au lieu de 1000).

- Poursuite de l'étude par la SNCF d'une éventuelle liaison entre la gare et le Boulevard de la Chapelle.

Ces différentes évolutions sont reprises dans le dossier de permis de construire modificatif déposé au premier semestre 2021. Elles ne modifient en rien la consistance générale du projet.

L'instruction de ce permis modificatif a conduit à une nouvelle procédure de concertation publique par internet. L'AUT a déposé ses observations sur le site dédié en septembre 2021.

Et puis, énorme surprise, SNCF Gares et Connexions annonce, le 21 septembre, l'abandon du projet !

Le coût du projet serait passé de 600 M€ à 1,5 Md€. Et les délais annoncés, pour la Coupe du

Monde de rugby puis les Jeux Olympiques 2024, ne seront pas tenus.

Comment expliquer un tel fiasco ?

- Ce projet n'a pas été bâti à partir des véritables besoins des usagers de la gare.

- Le nouveau bâtiment, ubuesque dans le cadre de cette gare historique, abritant des commerces et un terminal départ Grandes Lignes artificiel, n'était là que pour complaire au Groupe Auchan.

- Les compétences de ce Groupe sont certainement adaptées à la construction d'hypermarchés, pas à la construction d'un bâtiment dans la première gare d'Europe en activité, au-dessus de tunnels métro et RER.

- On peut s'interroger sur le management de ce projet par le groupe SNCF (dont il est connu que ses différentes composantes ne partageaient pas le même avis sur ce projet).

QUE FAIRE MAINTENANT ?

Commencer par défaire ce qui a été fait :

- rouvrir les quais des voies 20 et 21, condamnés depuis un an pour rien ;

- rouvrir les guichets de vente et renseignements du hall Francilien ;

- construire une nouvelle gare routière RATP puisque l'ancienne, que personne ne regrettera, a été démolie.

La Gare du Nord a besoin d'une amélioration de ses espaces et circulations. Les espaces extérieurs de la gare au moins autant.

Le projet StatioNord avait un mérite, celui de supprimer la passerelle actuelle de l'Eurostar, qui enlaidit le volume du quai transversal, par intégration du cheminement dans le bâtiment historique. C'est une idée à conserver.

L'encombrement du quai transversal, avancé comme un des motifs du projet, peut être traité autrement, en supprimant la dizaine d'implants commerciaux qui l'encombrent, en requalifiant le rez-de-chaussée du bâtiment historique au service des voyageurs (commerces de meilleure gamme, espaces d'attente) et aussi en mettant les trains au départ à quai suffisamment tôt et, en tous cas, pas en retard. La foule visible à certaines heures de pointe est en effet largement composée de voyageurs attendant une mise à quai (tardive) de leur train.

Les circulations verticales doivent être améliorées entre RER, métro, Transilien, Grandes Lignes. Plus généralement, les espaces, circulations, signalétique, services, doivent être améliorés.

Le réaménagement des espaces extérieurs est absolument indispensable, pour leur amélioration et en faveur de l'intermodalité. A ce jour, malgré les années écoulées, la Ville n'a publié aucune étude !

Un projet alternatif, beaucoup plus modeste, sans doute trop modeste à la lumière des déclarations ministérielles, doit voir le jour. L'AUT souhaite que ce nouveau projet de rénovation respecte un principe essentiel : partir des besoins des usagers de cette gare. Aussi, l'AUT souhaite-t-elle être reçue dans les meilleurs délais par SNCF Gares et Connexions.

Michel Babut

* <https://www.aut-idf.org/amenagement-de-la-gare-du-nord-rappel-de-notre-avis-globalement-defavorable>



L'AUT en action



VŒUX AU CONSEIL D'ADMINISTRATION D'ILE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Notre vice-président, administrateur représentant les associations d'usagers au conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités, a fait adopter plusieurs vœux ou amendements devant ce Conseil :

- Vœu relatif à la gare routière de Gare du Nord : considérant que la gare routière RATP, située dans le périmètre du projet StatioNord maintenant abandonné, a été détruite et remplacée par des installations provisoires, que sa surface a été réduite de moitié, que certains arrêts de bus ont été reportés sur la voirie parisienne et que la plupart des protections de voyageurs contre les intempéries ont été supprimées, le vœu demande aux parties prenantes de construire au plus vite l'écotestation bus prévue à la Gare du Nord afin d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers.

- Amendement relatif à la mécanisation des accès aux stations de métro : considérant le vieillissement progressif de la population française et l'annonce faite par la RATP en 2013 d'un programme de 200 nouveaux escalators d'ici 2020 mais constatant que ce programme n'a été que très partiellement réalisé, exception faite dans les stations nouvelles, l'amendement demande la réalisation du plan de mécanisation des accès prévu dans le plan quadriennal d'investissement du nouveau contrat RATP et de présenter aux associations d'usagers ce plan de mécanisation des accès, qui pourra être complété en fonction des besoins.

- Vœu relatif à la gare de Rosny-Bois-Perrier : alors qu'elle constituera à terme un grand pôle multimodal de correspondances avec le RER E prolongé à l'Ouest, l'arrivée de la ligne 11 du métro et à terme, l'arrivée de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, il y a un risque qu'il manque de place pour les terminus de bus à proximi-

té. Le vœu mandate le directeur général pour engager sans attendre une étude de pôle garantissant la faisabilité de l'implantation d'un ou deux pôles bus au service d'une intermodalité optimisée à Rosny-Bois-Perrier.

Vœu relatif à la ligne de bus 131 : cette ligne (Porte d'Italie – Rungis La Fraternelle) constitue un axe structurant pour la banlieue sud de Paris mais est gravement perturbée par un risque d'affaissement de chaussée depuis plus de deux ans ; Ile-de-France Mobilités a été contrainte de mettre en place à grands frais (650 k€/an) une navette dédiée à la desserte du quartier contourné sans pour autant parvenir à recréer une desserte réellement attractive. Le vœu demande donc à M. le Préfet d'Ile-de-France de rechercher et de proposer le dispositif de financement adéquat permettant à l'Etat d'entrer dans le panel des financeurs de ces travaux nécessaires au retour à une situation normale

- Vœu relatif à la généralisation du 30 km/h à Paris : demande que pendant une période probatoire de 6 mois, les bus parisiens ne soient pas soumis à cette limitation quand ils circulent sur les voies qui leur sont réservées

- Vœu relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie : demande de réaliser la phase d'amélioration de la robustesse de l'exploitation simultanément au reste du projet.

PRÉSENCE À DES FORUMS D'ASSOCIATIONS

L'AUT était présente aux forums de Paris 14^e et de Clamart, pour échanger avec le public sur les possibilités de transport, sur les difficultés rencontrées par les voyageurs, etc.

A Clamart, plusieurs documents avaient été fournis par IDFM, la RATP, la Société du Grand Paris et la SNCF. Ils ont intéressé de nombreuses personnes.



REPRISE DE LA VIE SOCIALE NON RECONNUE

Depuis cette rentrée 2021 les RER A du soir (après 21h) sont systématiquement des TRAINS COURTS, ce qui n'était pas le cas précédemment - avant pandémie. Or, à 22h ou 23h, la densité d'usagers est importante, car la vie a repris et les gens sortent des cinémas, restaurants, théâtres, etc. à ces heures-là. Les trains sont courts, mais le délai entre 2 passages est long le soir : résultat, des RER bondés à 23h comme aux heures de pointe ! Or, en temps de pandémie (pas terminée), cela me paraît une aberration. Ne pouvez-vous intervenir pour faire remettre en circulation, au moins jusqu'à minuit, des trains longs, comme avant mars 2020 ? Ou : à qui s'adresser ? Je vous en remercie très vivement.

J. W.

NAVIGO LIBERTÉ ET PROBLÈMES DE RODAGE

Je possède un Navigo Liberté et j'ai constaté moult erreurs de facturation (double, voire triple facturation pour un même trajet ou un trajet avec correspondance). J'ai contacté à plusieurs reprises IDF Mobilités qui, à chaque fois, me dit qu'ils vont s'occuper du « problème » mais, après plusieurs mois, je n'ai pas de nouvelles et les facturations en doublon continuent... En outre, je sais que je suis loin d'être le seul concerné (une collègue a le même souci et IDF Mobilités m'a avoué à demi-mot que je n'étais pas le premier). Je suis d'ailleurs étonné qu'il n'y ait pas plus de réclamations... Que me conseillez-vous de faire ?

G. D.

NOUVELLE OFFRE DU RER B SUD NON SATISFAISANTE ?

Je suis habitante de Palaiseau depuis quelques mois et je découvre aujourd'hui que de nouveaux horaires vont être mis en place à partir de la semaine prochaine. Non seulement l'offre n'est renforcée que dans le sens Paris-sud, bien qu'un grand nombre de personnes vivent dans le sud et travaillent sur Paris, mais passe encore, car nous bénéficions jusqu'à présent d'horaires tout à fait corrects et de trains rapides, mais en plus l'ensemble des trains s'arrêtent désormais en heures de pointe dans toutes les gares de Bourg-la-Reine à Paris ! Nous passons donc à 30mn de trajet au lieu de 20mn et cela a bien sûr des conséquences sur toutes les correspondances. Me voilà avec 1h de trajet au lieu de 40mn tous les jours matin et soir. Je suis assez désemparée et me sens très impuissante, comment est-on arrivé à cette situation lors des débats ? N'y a-t-il aucun moyen d'avoir un ou deux trains en heures de pointe qui soient directs ?

J. M.

L'AUTORITÉ DOIT ÊTRE BIEN IDENTIFIABLE

J'ai eu plusieurs fois maille à partir avec des contrôleurs en civil dans le tramway T6 qui refusent de porter leur brassard orange ou de présenter leur carte professionnelle. En conséquence de quoi, lors d'un contrôle, je refusai à mon tour de présenter mon titre de transport -parfaitement valide, je le précise (passe Navigo)- ; je me suis vu alors bloqué physiquement par de véritables comportements de shérifs de plusieurs individus avec impossibilité de sortir. J'ai eu beau leur expliquer que je ne me soumettrais qu'à un contrôle réglementaire, rien n'y a fait. Des protestations auprès du service clientèle de la RATP pour demander communication des dispositions du règlement ne m'ont retourné que de la langue de bois, aucune information utilisable. Que puis-je faire ?

B. S.

Ça roule



DES TRAMS NEUFS POUR LA LIGNE T1 (ASNIÈRES / NOISY-LE-SEC)

Ile-de-France Mobilités et la RATP passent commande auprès d'Alstom pour le renouvellement des rames de tramways de la ligne T1. Au total, le marché comprend un maximum de 120 tramways pour un montant de 310 millions d'euros. Une première commande ferme de 37 rames est passée pour le remplacement des rames actuelles en service, pour certaines depuis 1992. Une tranche optionnelle de 83 tramways est également prévue afin de renforcer l'offre de transport et de répondre aux besoins liés aux prolongements en cours. Ces nouveaux tramways seront équipés de six portes doubles de 1,30 m par côté y compris aux extrémités, afin de faciliter la montée-descente des voyageurs et l'accès pour les personnes à mobilité réduite, d'une climatisation, d'une information sonore et visuelle dynamique et circonstanciée, et de vidéo-protection. La capacité de transport sera augmentée de 15 % par rapport au matériel actuel et de nouveaux services sont également prévus comme des prises USB pour recharger les téléphones mobiles ou des éclairages 100 % LED pour améliorer l'ambiance du trajet. La motorisation de ce matériel va permettre de réduire la consommation d'énergie de traction d'au moins 30 % par rapport au matériel actuel. De plus, les tramways seront équipés d'un freinage électrique très performant. Enfin, ils seront recyclables à 95 % et valorisables à 99 %. On peut néanmoins déplorer le délai pour acheter et livrer ces rames : appel d'offres RATP à l'été 2019, premières livraisons au printemps 2024.

CORRESPONDANCE ALÉATOIRE EN GARE DE CORBEIL-ESSONNE

Exemple vécu le 18/08/2011 à 18h 30 à la voie 14 : le train de Paris était annoncé en voie 13, ce qui était idéal pour les voyageurs en correspondance. Mais à 18 h 33, l'affichage devient voie 11. Aussitôt, au moins 50 voyageurs courent vers la passerelle pour rejoindre cette voie, mais les personnes qui ne peuvent pas courir ont vu les portes du train commencer à se fermer. Des voyageurs ont alors bloqué la porte et tout le monde a pu monter.

Quelques remarques :

- Pourquoi aucune annonce sonore n'a signalé le changement de voie ?
- Un grand nombre de voyageurs se sont précipités pour changer de voie dès la modification de l'affichage sur la passerelle, ce qui semble indiquer que ce changement est répétitif, car on imagine mal que tous les voyageurs aient eu les yeux rivés sur l'affichage de la voie.
- Voyant un grand nombre des personnes surgir sur la voie 11, le conducteur ne pouvait-il pas arrêter le processus de fermeture des portes ?

Les faits ont été signalés à un agent de la SNCF plutôt coopératif. Il a dit qu'il ferait « remonter le problème » et a invité le voyageur à déclarer l'incident sur le site de la SNCF, ce qu'il a fait. Mais quand on remplit un formulaire de réclamation, il faut donner un numéro de téléphone. Le voyageur l'a indiqué, mais on lui a répondu « numéro invalide », ce qui a bloqué l'envoi du formulaire. Il a alors donné son autre numéro : même réponse ! Enfin, sans numéro de téléphone, c'est passé ! C'est un détail, mais ce bug agaçant donne l'impression qu'on décourage les usagers de réclamer...

CORRESPONDANCE ENTRE LIGNES GACHÉE À ROSNY-BOIS-PERRIER

En 2030, la gare de Rosny-Bois-Perrier devrait être desservie par le RER E, la ligne 11 prolongée et la ligne 15 Est du Grand Paris Express. Pour relier les stations des lignes 11 et 15, la SNCF réalise un passage souterrain sous les voies du RER E. Le terminus de la ligne 11 est en effet situé à l'ouest des voies du RER E, alors que la future gare de la ligne 15 est à l'est. Malheureusement, ce passage ne donnera pas accès aux quais de la ligne E... Les voyageurs allant de la 11 ou de la 15 au RER E devront passer par l'actuel accès à la gare, qui fait aussi office de passage public et dont l'éroitesse a été accrue par la mise en place de « cages » destinées à abriter les composteurs. C'est aberrant, et le projet est trop avancé pour qu'il soit remis en cause.

Le débat public sur le prolongement de la 11 s'est déroulé en 2011, celui sur le Grand Paris Express aussi. Les pouvoirs publics savaient donc que ces deux projets se feraient, mais avec des plannings différents. La RATP démarrant la première, il eût été judicieux d'intégrer dans son terminus la « boîte » de la future station de la ligne 15, financée par la SGP. Que nenni : elle a travaillé seule et alors qu'après 6 ans de travaux le chantier de la RATP se termine, celui de la 15 débute pour X années. Quel gaspillage d'argent public, de temps et d'énergie pour arriver à un résultat médiocre pour les usagers ! Cette aberration n'est pas un cas isolé en Ile-de-France, c'est même la généralité. Il s'agit d'un nouvel exemple de la grande difficulté, voire de l'impossibilité, de faire jouer des synergies entre les différents projets de transport publics en Ile-de-France.

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