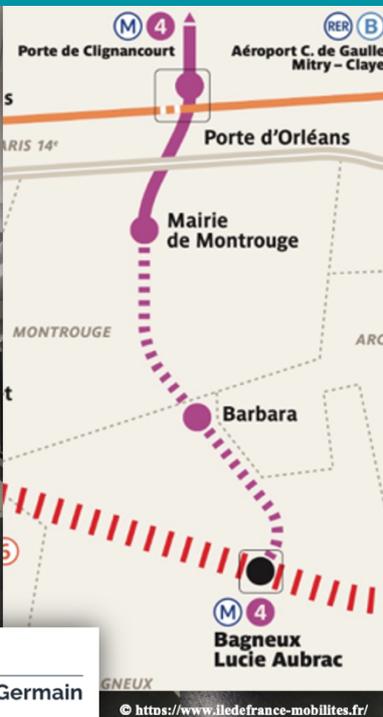


Chers lecteurs, voici la nouvelle version du bulletin de l'AUT-FNAUT Ile-de-France. Plus courte, mais avec des liens pour approfondir certains sujets et une périodicité qui devrait redevenir bimensuelle. Avec nos excuses pour les quelques mois de non-parution.



**T13** NOUVELLE LIGNE  
Saint-Cyr > Saint-Germain

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/>

Dans ce cadre, une hausse tarifaire, la première depuis 2017, paraît inévitable. Cependant, elle devra rester raisonnable pour éviter une désaffection des usagers. En attendant, d'autres effets négatifs sont palpables : gel des renforts d'offre bus, à quelques exceptions près, coup de frein sur les achats de bus propres pour limiter l'endettement d'IDFM.

Concernant les grands investissements, hors Grand Paris Express, la négociation à venir du volet mobilités du Contrat de Plan État-Région (CPER) pour la période 2023-2027 s'annonce très difficile : non seulement les projets en manque de crédits s'accumulent mais les surcoûts de plusieurs chantiers en cours pourraient réduire une bonne partie de l'enveloppe. En premier lieu, les 1,7 Md€ supplémentaires pour EOLE (prolongement du RER E) : il serait incompréhensible que la SGP, principal financeur initial, et SNCF Réseau, responsable d'une partie des dérives, ne participent pas fortement à boucher ce trou.

Par ailleurs, on constate que l'aménagement des pôles-gares ou les projets en voirie tels que les sites propre bus ont beaucoup de mal à avancer. Cette situation est imputable en grande partie au « mille-feuille administratif » qui n'a cessé de s'épaissir ces dernières années. La nouvelle majorité issue des législatives devra traiter enfin ce problème.

Marc Pélissier

## [EDITO] En 2022, quelques avancées mais un contexte très inquiétant

Cette année 2022 comporte quelques nouveautés appréciables : la ligne 4 du métro a été prolongée à Bagnex en janvier, la ligne 12 dessert enfin Mairie d'Aubervilliers depuis le 31 mai, le T13 roulera entre Saint-Cyr et Saint-Germain cet été, tandis que la branche Provins de la ligne P verra circuler cet automne des trains neufs après son électrification. Parallèlement, des trains neufs vont continuer à arriver sur la ligne N qui sera totalement équipée de Regio2N d'ici décembre. De plus, les rames MP14 vont continuer à arriver sur la ligne 14, tandis que les premières navettes automatiques vont circuler sur la ligne 4. En matière tarifaire, le plafonnement des prix des billets origine /destination est un progrès important (voir « ça roule »).

Ces avancées ne peuvent hélas pas occulter des réalités plus inquiétantes : malgré une situation sanitaire qui semble s'éclaircir depuis février, IDFM maintient une desserte réduite sur certaines lignes (C, E, N et U du réseau ferré, une bonne partie des métros, certains trams et 150 lignes de bus RATP) pour faire des économies estimées à 60M€ /an. Dès lors qu'il n'y a plus de restrictions sanitaires, nous pensons que ces mesures ne sont plus justifiées. Pour autant, le problème budgétaire pour IDFM est réel et nous réaffirmons la nécessité d'un soutien accru de l'État face à une crise inédite. Le contexte politique gèle tout accord entre l'État et les collectivités mais il sera indispensable de remédier à cette situation au deuxième semestre.



## ASCENSEURS ET ESCALATORS

Sur notre demande, IDFM, SNCF et RATP nous ont présenté les investissements relatifs aux ascenseurs et escaliers mécaniques dans les gares et stations de métro. Le programme de renouvellement de ces appareils doit permettre d'obtenir une bonne disponibilité (l'objectif est de 98% cette année). Côté SNCF, l'installation d'ascenseurs se poursuit dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité. Côté RATP en revanche, hormis certaines stations liées à un prolongement de ligne, il n'y a pas de nouveau projet de mise en accessibilité pour le métro. Nous avons déploré le très faible nombre (7) de stations de métro qui auront bénéficié de l'installation de nouveaux escalators dans le cadre d'un « vaste » programme évoqué depuis... 2012 (principal chantier en cours : place d'Italie) ! En particulier, aucun investissement pour les stations desservant les gares et les hôpitaux.

## TRAVAUX D'ETE

IDFM, SNCF et RATP ont présenté aux associations d'usagers les travaux de l'été 2022 pour les lignes qui sont concernées par des impacts importants, à savoir les lignes A, B, K, C, E et P. Nous avons demandé notamment d'éviter les doubles coupures longues comme ce fut le cas l'an dernier sur le RER B sud. Cet été, la coupure de 5 semaines sera limitée au tronçon Massy - Les Baconnets, ce qui reste pénalisant néanmoins. Contactez-nous si vous souhaitez des précisions sur les impacts de certains chantiers.

## Courrier



### CARTE IMAGINE R

Bonjour J'habite près de Gisors ; Gisors n'est pas en Île de France. Je dépose mes enfants tous les dimanches à la gare de Gisors pour qu'ils prennent leur train vers Paris, la ligne J à cheval entre la Normandie et l'Île-de-France. Mais pour ne pas payer des billets jusqu'à Paris, puisqu'ils ont le passe Imagine R, je leur achète un Gisors - Chars et après ils sont en Île de France. Or, ils n'ont pas le temps de descendre à Chars et border leur carte Imagine'R, (il n'y a pas de borne sur le quai) Ils se retrouvent donc dans l'illégalité jusqu'à Saint Lazare... Hier soir encore, j'ai pris deux Gisors - Us à mes fils car c'est plus facile de descendre border et remonter qu'à Chars (en laissant ses valises dans le train) et avant moi des personnes prenaient un Gisors - Chars et vous pouvez être sûr qu'elles allaient à Paris ! Les amis étudiants de mes fils sont dans la même situation. Tous les jours des usagers prennent le risque d'une amende alors qu'ils ont payé leur trajet. C'est absurde. J'ai contacté Transilien, la Région, Nomad, Île-de-France-Mobilités (IDFM), Ligne J, des interlocuteurs SNCF, et je ne sais qui encore, tout le monde se renvoie la balle, la région, la SNCF etc... Personne ne cherche à nous aider. Que faire SVP ? Merci beaucoup C'est très important pour nous.

G. P.

## Ça roule



### TARIF DES TICKETS ORIGINE / DESTINATION PLAFONNE

Depuis de nombreuses années, nous alertons IDFM sur les tarifs excessifs de certains trajets pour les non-abonnés, notamment entre la grande couronne et Paris. Depuis mars, ils sont désormais plafonnés à 5 € à l'unité et 4 € en carnet, exceptés les tickets pour l'aéroport de Roissy CDG. Il reste à simplifier ce système des tickets O/D qui comporte presque 50000 versions différentes avec les « via » (plusieurs itinéraires possibles pour une même trajet). Ce devrait être chose faite en 2023 avec des tarifs par zone lors du passage aux supports sans contact.

## Ça cale



### EXTENSION DE LA LIGNE 1 : TOUCHEE MAIS PAS COULEE

Après une enquête publique qui a mobilisé de très nombreux participants dont notre association (voir l'avis sur [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org)), la commission d'enquête sur le prolongement de la ligne 1 de métro à Val-de-Fontenay a rendu un avis défavorable. Comme le souligne l'association Métro Rigollots Val-de-Fontenay, cette annonce a suscité de l'incompréhension et de la sidération. Cet avis à caractère consultatif reprend principalement des arguments contre le projet, en négligeant les observations favorables (plus de 4 000) et tous les aspects positifs de l'arrivée du métro dans des quartiers aujourd'hui mal desservis. Lors du conseil d'IDFM du 25 mai, les élus ont réaffirmé leur soutien unanime au projet. Ainsi, ils devraient voter la déclaration de projet en juillet et demander à l'État de prononcer la déclaration d'utilité publique.

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](mailto:aut@aut-idf.org) - [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org)

Directeur de publication : Marc Péliissier

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 40 €

Individuels, associatifs : 15 € - Prix du numéro : 2,50 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex