



RER E à Champigny-sur-Marne ©Marc Debrincat

## [ÉDITO] Une double menace pour les transports franciliens

On alertait depuis des mois : la Présidente d'IDF Mobilités reconnaît désormais publiquement l'ampleur du manque de financement pour son budget, évalué à près d'un milliard d'Euros pour 2023. Cumulé avec la baisse de recettes liée à la crise sanitaire et l'inflation, notamment sur les prix de l'énergie, cela crée une situation critique. Un plan de renflouement est proposé par Valérie Pécresse mais il dépend de nombreux acteurs. Outre un mystérieux plan d'économies à 200 M€, il s'agirait de mettre à contribution les collectivités, les entreprises (via une hausse ciblée du versement mobilité), l'État (via la baisse de la TVA) et les « surprofits » SNCF et RATP pour trouver 750 M€. L'ensemble serait complété « si besoin » par une hausse tarifaire. Ce n'est jamais agréable mais, après 5 ans de gel des tarifs, il fait peu de doutes que celle-ci soit nécessaire. Cependant, nous plaçons pour une hausse modérée et demandons que le retour à une

desserte à 100% soit une condition préalable à cette augmentation des tarifs. A ce stade, IDFM s'y refuse, n'excluant pas cependant un retour à 100% au cas par cas.

Cette crise financière s'accompagne d'une pénurie de personnel qui s'aggrave. Si celle-ci reste limitée sur les métros et trams, elle concerne SNCF Transilien qui se dit contraint de supprimer 19 trains par jour sur le RER C faute de conducteurs en nombre suffisant. Nous pensons qu'il s'agit surtout d'un manque d'anticipation de la SNCF qui n'avait pas prévu la reprise du trafic ferroviaire. Concernant les bus, on assiste à une véritable pénurie, tant à la RATP que chez les autres opérateurs, ce qui n'est d'ailleurs pas propre à la région Île-de-France. Le chiffre de 1800 postes à pourvoir en IDF a été évoqué. Un taux d'absentéisme important accentue la problématique. Cela se traduit parfois par des trous de desserte pouvant dépasser une

heure sur des lignes qui normalement ont des passages toutes les 20 ou 30 minutes. Et, bien souvent, il est impossible de monter dans les rares bus qui circulent. La situation est parfois rendue plus chaotique encore par un changement d'opérateur suite à appel d'offres, comme on a pu le voir sur les réseaux de Poissy-Les Mureaux ou de Paris-Saclay. Il faut absolument que IDFM garantisse des transitions mieux gérées à l'avenir. La résorption de la pénurie pourrait nécessiter des efforts en matière salariale ou de conditions de travail pour le personnel. In fine, cela augmenterait les dépenses d'IDFM dont on voit bien que la remise à flot financière est une impérieuse nécessité. Puissent l'État, la Région et tous les décideurs le comprendre, au-delà des clivages politiques.

*Marc Pélissier*



## LES ENTREPRISES DOIVENT AUSSI PARTICIPER POUR RENFLOUER IDFM

Dans un communiqué du 19 octobre, nous avons appelé les parlementaires à voter en faveur d'un relèvement ciblé du Versement Mobilités (VM) payé par les entreprises de plus de 11 salariés. Cette hausse ne concernerait pas la grande couronne mais principalement Paris et une partie des Hauts-de-Seine, zones globalement bien desservies et où des investissements sont en cours. L'objectif est d'éviter une augmentation brutale de 10, 20 voire 30% des tarifs qui serait inacceptable et contre-productive car elle ferait fuir une partie des usagers. Alors que les amendements sur le

VM n'ont pas pu être examinés à l'assemblée nationale du fait de l'utilisation de l'article 49.3, ce débat majeur est reporté au Sénat en novembre.

## STANDS DE RENTRÉE

L'AUT Clamart était présente au forum des associations de la ville le 3 septembre. Elle a notamment recueilli des témoignages d'usagers des bus excédés après un été catastrophique. De son côté, le COURB (comité d'usagers du RER B en vallée de Chevreuse) était mobilisé aux Ulis, à Bures, Gif et St-Rémy.

## Courrier



### 150 € D'AMENDE DANS UN BUS RATP

Ce Mardi 20 septembre 2022, j'ai emprunté la ligne de bus 89 en direction de Vanves à l'arrêt AUSTERLITZ, au moment de la montée, un bus était déjà en stationnement, et il y avait un petit attroupement au niveau de l'arrêt. Quand le bus 89 s'est arrêté, les portes arrière se sont ouvertes alors que personne ne descendait et je suis donc montée dans le bus, en me dirigeant vers le conducteur pour revalider mon passe Navigo. Devant moi, une femme en civil se colle dos au valideur et dit «Contrôle» vous êtes en infraction comportementale et elle me demande de me mettre sur le côté pour me verbaliser d'une amende de 150€, à ce moment je ne comprends pas, et leur demande où est indiqué une infraction aussi importante, elle me demande si j'ai vu le sens interdit, je lui dit que non, les portes étaient ouvertes au moment de la montée je n'ai pas vu de sens interdit Puis s'en est suivi de longues minutes d'humiliation et de menace d'être conduite par leurs soins aux forces de l'ordre, pour que je règle immédiatement cette amende (...)

Sabrina K

## Ça roule



### NOUVELLE LIGNE NOCTILIEN N138

Une nouvelle ligne Noctilien reliant Paris et la grande couronne a été créée début août. Elle relie gare de Lyon et Coulommiers via Marne-la-Vallée. D'autres créations de ligne étaient prévues depuis 2017 et devraient enfin se concrétiser d'ici 2024, au fur et à mesure de l'attribution des réseaux mis en concurrence. Citons notamment le N137 pour Fontainebleau, N148 pour Taverny ou encore le N160 pour Plaisir.

### LA BRANCHE PROVINS ÉLECTRIFIÉE

C'est un véritable serpent de mer qui finit par aboutir avec la mise sous tension de l'électrification de Gretz - Provins début septembre (et la phase 1 vers Troyes). Cela permet l'arrivée des rames Francilien cet automne pour la desserte Paris-Provins qui offrent davantage de capacité et de fiabilité que les rames AGC bi-mode (diesel-électrique). Celles-ci vont être envoyées en renfort pour la branche La Ferté-Milon. En outre, l'utilisation de rames à plancher haut permet d'envisager l'ajout d'un arrêt pour créer une correspondance avec le RER E. Principal inconvénient néanmoins : l'absence de toilettes sur un parcours qui peut dépasser une heure.

## Ça cale



### TOUJOURS PAS DE TICKETS VENDUS À BORD DES BUS RATP

Alors que tous les autres opérateurs avaient repris la vente des tickets à bord et l'ouverture des deux portes avant, arrêtées depuis 2021, la RATP a maintenu ces restrictions dans ses véhicules. Cela se traduit par une moindre fluidité à la montée et des pertes de recettes de plusieurs M€, car les tickets par SMS ne fonctionnent pas pour une partie des touristes. La vente à bord a repris brièvement début juillet mais un syndicat de la RATP mal inspiré a obtenu une décision d'un tribunal pour l'interdire à nouveau. Y aurait-il un contexte sanitaire différent à la RATP du reste de la France ?

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  
Abonnement pour 6 numéros par an :  
Administrations, sociétés, organismes : 40 €  
Individuels, associatifs : 15 € - Prix du numéro : 2,50 €  
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex