

[ÉDITO]

Quelle place pour les bus dans les transports franciliens ?

Les événements récents nous inquiètent sur l'avenir du rôle des bus dans le système de transports francilien (notamment à Paris et en petite couronne).

La mise en œuvre du Grand Paris des Bus en avril 2019 s'est traduite par une refonte en profondeur du réseau (création de nouvelles lignes, reconfiguration de lignes existantes). Cependant, le bilan de cette opération reste mitigé. En particulier, la vitesse moyenne ne s'est pas améliorée (<https://www.aut-idf.org/reseau-de-bus-parisien-modifie-en-2019-1er-bilan-au-fil-de-lactualite/>).

Depuis, la pandémie a provoqué des bouleversements majeurs qui ont affecté la circulation des bus :

- Création de « coronapistes » pour favoriser l'utilisation du vélo au lieu de la voiture, à un moment où beaucoup craignaient de prendre les transports en commun. Ces pistes réservées aux vélos ont souvent remplacé des voies bus + vélos, renvoyant les bus dans la circulation générale. Si cela a été acceptable en 2020, la pérennisation de ces pistes sans nouvelle réflexion globale sur la répartition de l'espace public entre différents modes de déplacements a souvent conduit les bus à être englués avec les automobiles. Il en est de même avec les modifications de lignes de bus, à Paris comme en banlieue. Il en a résulté la dégradation des conditions de circulation des lignes concernées, avec une vitesse commerciale encore en baisse.

- Décision d'IDFM en octobre 2021 de diminuer l'offre de transport pour faire des économies, en s'appuyant sur le constat d'une fréquentation inférieure à celle de 2019. Concernant les bus, 165 des 354 lignes de bus exploitées par



la RATP ont été passées en fréquence vacances scolaires. Seules quelques lignes ayant fait l'objet d'interventions mettant en évidence leur fréquentation importante ont été remises en service normal.

- Sous-effectif de machinistes apparu clairement à l'été 2022, provoquant des temps d'attente inédits, y compris sur des lignes très fréquentées. Il n'est pas rare de devoir attendre 15 à 30 minutes un bus même en heure de pointe. Des temps d'attente encore plus importants et la multiplication des terminus partiels annoncés au dernier moment sont le lot quotidien des usagers sur de nombreuses lignes.

Par ailleurs, nous constatons que l'intermodalité est peu ou mal prise en compte dans plusieurs projets d'aménagement de pôles de correspondance (future ligne 15 Sud de Grand Paris Express avec les bus par exemple), les projets immobiliers des villes semblant prioritaires.

Enfin, l'attribution des premiers lots à de nouveaux opérateurs dans le cadre de la mise en concurrence des transports franciliens a révélé de nombreux problèmes en grande couronne liés au transfert de personnel et à l'état du parc de véhicules repris. Dans ces conditions, l'ambition affichée par IDFM de respecter le calendrier initial (fin de l'opération début 2025) est source d'inquiétudes tant pour les usagers que pour le personnel.

Compte tenu de ces constats, nous souhaitons qu'à l'instar de la réflexion lancée par IDFM pour les tramways, une démarche identique soit initiée pour les bus afin que ce mode de transport ne soit pas marginalisé, mais qu'au contraire ses atouts en matière environnementale et d'inclusivité soient beaucoup mieux exploités.

Marie-Catherine Poirier



LE TCSP SÉNIA-ORLY REFAIT SURFACE

Ce projet, consistant à prolonger le site propre de la ligne 393 du carrefour de la Résistance à Thiais jusqu'à l'aéroport d'Orly en passant par la gare de Pont de Rungis, avait fait l'objet d'une concertation en 2014. L'enquête publique ayant enfin eu lieu, nous avons réaffirmé notre soutien au projet, en demandant de ne plus prendre de retard désormais. Nous avons également demandé que soient étudiés par Aéroport de Paris des aménagements pour garantir un temps de parcours attractif dans la zone aéroportuaire, où il n'est pas prévu de voies réservées.

ROSNY-BOIS-PERRIER : LES BUS OUBLIÉS ?

Le site de Rosny-Bois-Perrier est concerné par de nombreux travaux : après ceux de la ligne 11, il y a le réaménagement de la gare RER et le chantier de la ligne 15 Est qui vont nécessiter des emprises importantes pendant une dizaine d'années. Or, il y a aussi un projet d'extension du centre commercial Rosny 2. A l'occasion de son enquête publique, nous avons affirmé la nécessité de conserver une surface suffisante pour le terminus des bus à proximité du RER, car rien ne semble prévu.

Courrier



OFFRE CATASTROPHIQUE FIN 2022 CHEZ RATP ET SNCF

Je vous contacte car je suis un usager régulier de la ligne L, du RER A et de la ligne 2 et je souhaitais savoir comment faire entendre ma voix par rapport au service absolument catastrophique de la RATP et de la SNCF depuis octobre 2022. Je prends les transports depuis plusieurs années et je n'ai jamais vécu cela. Je me retrouve très régulièrement dans des situations impossibles par rapport à des rendez vous professionnels et à la garde de mon fils à cause des retards et annulations presque systématiques. Que puis-je faire pour demander compensations ou remboursements et surtout faire bouger les choses ?

Étienne D.

Ça roule



LA 360E ET DERNIÈRE RAME FRANCILIEN LIVRÉE

La dernière rame Francilien (ou NAT) est sortie de l'usine ex-Bombardier de Crespin en novembre. Après des débuts laborieux en 2011, ce matériel donne désormais satisfaction avec la meilleure fiabilité en IDF. Il équipe en totalité les lignes H, K, et L ; partiellement les lignes P, E et J. Parallèlement, les rames tractées VB2N ont disparu sur la ligne N grâce aux livraisons de rames Régio2N. Désormais les prochains trains attendus sont les RER NG sur les lignes E puis D à partir de l'automne 2023. Parallèlement, les rames tractées VB2N ont disparu sur la ligne N grâce aux livraisons de rames Régio2N, dont la 73e et dernière a été mise en service le 17 janvier. Désormais les prochains trains attendus sont les RER NG sur les lignes E puis D à partir de l'automne 2023.

Ça cale



12 % DE HAUSSE DES TARIFS !

Depuis des mois, on alertait sur la situation financière critique des transports franciliens. Malgré notre mobilisation avec les autres associations d'usagers, il n'a pas été possible d'éviter cette hausse tarifaire inédite qui met l'abonnement Navigo mensuel toutes zones à 84,10€ en 2023. Il faut dire que l'aide de l'État, décidée la veille du vote du budget d'IDFM, est limitée à 200 M€ alors qu'une hausse de la participation des entreprises via le versement mobilités a été refusée par le Sénat et le gouvernement. Si une hausse de tarifs n'est pas choquante après 5 ans de gel, le contexte d'offre de transport dégradée rend cette augmentation record encore plus difficile à accepter par les usagers. Mais le plus inquiétant est que rien n'est réglé pour les années suivantes, avec des dépenses en hausse dès 2024 (nouvelles lignes dont il faut payer le fonctionnement + coût de la desserte pour les jeux olympiques). Il est indispensable que l'État et la Région travaillent vraiment dans l'intérêt général pour éviter une hausse similaire en 2024. Espérons que les Assises du financement des transports franciliens du 23 janvier 2023 permettront d'ouvrir des perspectives durables.

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