



Gare Montparnasse © Marc Debrincat

## [ÉDITO] Assises du financement, et après ?

Les assises du financement des transports franciliens organisées en janvier par la Région et l'État ont eu le mérite de mettre enfin le sujet sur la place publique et d'échanger sur l'ampleur des besoins. Ceux-ci sont estimés à 600 M€ dès 2024 et 1,8 Md€ d'ici 2030.

Il est probable que les usagers seront à nouveau mis à contribution. Ce n'est pas illégitime si le service offert s'améliore et si le réseau se développe. Mais il faut absolument éviter une nouvelle hausse brutale comme celle de 12% au 1er janvier dernier. Des évolutions de la structure tarifaire seront sans doute nécessaires, car le passe Navigo à tarif unique était une réponse qui pouvait convenir à tous tant que son prix était relativement bas. Il faudra probablement proposer des solutions à moindre coût pour les déplacements locaux dans les bassins de vie ou pour prendre en compte le développement du télétravail.

En tout état de cause il est donc indispensable de trouver d'autres recettes. La part des collectivités

locales peut difficilement augmenter fortement. Il convient donc de répartir la charge sur d'autres acteurs, notamment les bénéficiaires directs ou indirects du réseau de transport francilien.

Même si cela fait débat, une hausse ciblée du taux du versement mobilités (VM) payé par les entreprises nous paraît tout à fait envisageable. Le fait que le taux du VM soit identique, par exemple, pour La Défense et Valenton semble anormal. Les touristes peuvent aussi être mis davantage à contribution, notamment à travers la taxe de séjour. La taxation des plus-values foncières autour des gares serait aussi légitime.

Mais des mesures d'économies sont aussi à considérer : par exemple pour les bus, travailler sur l'amélioration de leur vitesse commerciale pourrait faire économiser plusieurs dizaines de M€ par an tout en les rendant plus attractifs. Par ailleurs, l'abandon des branches non pertinentes du Grand Paris Express (I7 nord, I8

ouest) permettrait de moindres dépenses en investissement comme en fonctionnement par la suite.

A ce stade, si la présidente de région et les différents groupes politiques ont eu le mérite de faire des propositions pour équilibrer le budget d'IDFM, on attend encore le positionnement de l'État puisque le ministre des Transports, Clément Beaune, a renvoyé les arbitrages après l'actualisation d'un rapport prévu en avril.

Le temps presse, car IDFM menace de ne pas ouvrir les prolongements de lignes en 2024 (M11, M14, EOLE) si des financements ne sont pas trouvés rapidement. Il y a également la problématique du coût de la desserte des Jeux olympiques, évalué à 200 M€ et qui doit être résolu d'ici cet été. Espérons que nos élus sauront être, cette fois-ci, à la hauteur des enjeux, en dépassant les querelles politiciennes.

**Marc Pélissier**

**RD920 : POUR UNE VRAIE PRISE EN COMPTE DES BUS !**

A l'occasion de l'enquête publique sur le réaménagement de l'ancienne RN20 entre Bourg-la-Reine et Paris, nous avons fait part de nos fortes réserves sur le projet présenté par le CD92. En effet, si le besoin est incontestable, le projet ne prend pas sérieusement en compte les transports en commun malgré une emprise généreuse. D'une part, la volonté de créer un terre-plein central planté rendra difficile la réalisation ultérieure d'un site propre axial, pourtant inscrit au SDRIF. D'autre part, le peu de voies réservées aux bus ne permettra pas un fonctionnement correct des lignes 187, 188 et 197. Il est encore possible de trouver des compromis pour un aménagement réellement multimodal de cet axe.

**PÔLE DU BOURGET / DRANCY : PRÉSERVER L'AVENIR**

Le pôle du Bourget - Drancy constitue d'ores et déjà un nœud de correspondance important (RER B, T11, nombreuses lignes de bus) qui sera renforcé par l'arrivée des lignes 16 et 17 du GPE. A l'occasion de la concertation organisée sur l'aménagement autour du pôle, nous avons approuvé les grandes orientations proposées par IDFM. Cependant, nous avons souligné la nécessité de prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre à terme l'arrivée de la ligne 7 du métro. En effet, le terminus actuel de la Courneuve 8 mai 45 est peu éloigné et le nouvel atelier de maintenance sera situé au nord de celui-là.

**Bonne nouvelle commerciale** **UN DÉDOMMAGEMENT GÉNÉRAL POUR LES USAGERS**

Après les situations très dégradées vécues sur beaucoup de lignes de bus franciliennes depuis l'été dernier, ainsi que sur les lignes de métro depuis septembre, IDF Mobilités a répondu favorablement à la demande de dédommagement formulée par les associations d'usagers. Tous les abonnés Navigo fin 2022 peuvent donc demander ce dédommagement à partir du 14 mars et durant un mois. Il s'élève à 37,60€ pour un abonné Navigo mensuel. S'y ajoute un dédommagement ciblé pour les usagers des branches du RER B et D qui ont subi une « ponctualité inacceptable » en 2022. Renseignements sur le site [www.iledefrance-mobilites.fr](http://www.iledefrance-mobilites.fr).

**Ça roule****EXTENSION DU T7 À JUVISY : ENFIN LANCÉE !**

10 ans après la mise en service du tramway T7 entre Villejuif et Athis-Mons, c'est enfin le début des travaux préparatoires pour l'extension du T7 à Juvisy. Alors que cette 2ème phase a toujours été prévue, elle a été considérablement freinée par la municipalité de Juvisy qui a multiplié les initiatives pour remettre en cause cette extension. Toutes les études ont pourtant montré qu'il n'y avait pas de tracé alternatif crédible. Désormais, il faut encore que les usagers s'arment de patience puisque la mise en service est envisagée en 2030 !

**Ça cale****RATP : DES SIÈGES PAS PRÉSENTABLES**

Ce n'est pas vraiment nouveau mais la situation s'aggrave : de plus en plus de rames comportent des sièges usés avec un aspect peu ragoûtant. C'est le cas depuis longtemps des rames MI84 du RER B dont la rénovation est embourbée. On constate aussi sur certaines rames MI2N du RER A dont la rénovation a pris un retard considérable. Sur le métro, le constat vaut pour des lignes aux matériels roulants de tous âges (2, 7 bis, 12). On ne peut pas attendre le lointain remplacement des rames pour mettre fin à cette situation. Heureusement, la RATP semble désormais consciente du problème et a commencé à rénover certains sièges sur la ligne 7 bis, suite à nos remontées.

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 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