

[ÉDITO] Travaux sur le réseau ferré : le trop plein

Que ce soit en soirée, en fin de semaine, voire même sur certaines lignes en pleine journée ouvrable, nombre d'usagers subissent depuis plusieurs mois voire plusieurs années des désagréments plus ou moins importants liés aux travaux nécessitant l'interruption des circulations ferroviaires. Alors que ces coupures étaient auparavant exceptionnelles, rares sont actuellement les lignes pour lesquelles des fermetures répétées ne sont pas programmées pendant de longues périodes.

Le cumul des travaux est parfois mal coordonné. Ainsi, lors de certaines périodes, les trois lignes reliant Versailles à la capitale sont touchées par des fermetures durant les mêmes soirées !

Dans les territoires de la grande couronne francilienne, l'allongement des durées de trajet pour rejoindre la capitale incite bien des usagers à se détourner des transports collectifs et à se reporter durablement sur l'automobile. Sur la ligne P, la durée du parcours est parfois augmentée de 80 minutes de Paris-Est à Château-Thierry, de 60 minutes jusqu'à Provins. Sur la ligne R, de Melun à Montereau par la rive droite de la Seine, des interruptions de circulation ferroviaire ont lieu en pleine journée les jours de semaine. Les autobus de substitution sont de ce fait particulièrement soumis aux aléas de circulation. Ironie du sort, les itinéraires empruntés dans Melun peuvent être concernés par des travaux de voirie ...

Des travaux effectués en un point du réseau peuvent avoir des répercussions sur des lignes non concernées directement par les interventions. C'est le cas du tramway T13, dont l'alimentation électrique est commune à celle de la ligne L. Conséquence, les travaux sur cette ligne nécessitant l'interruption de l'alimentation électrique empêchent également le tramway de circuler pendant ces périodes !

Les interruptions de service ne concernent pas uniquement le réseau SNCF. Sur celui de la RATP,



Train de travaux, gare de l'Est - Marc Debrincat

un certain nombre de chantiers en cours entraînent des dégradations des conditions de déplacement. C'est le cas notamment sur le métro. Citons la station aérienne Gare d'Austerlitz sur la ligne 5 fermée en permanence depuis octobre 2023. Sa réouverture n'est prévue qu'à la mi-avril 2024, les voyageurs sont invités à se reporter sur la station Saint Marcel, distante de quelques centaines de mètres. Sur les lignes 4 et 11, la fermeture concerne l'intégralité de la ligne, certains dimanches et fins de soirée.

La palme des fermetures de lignes est détenue par la ligne 14, en raison des opérations de prolongement au nord (Saint-Denis Pleyel) comme au sud (Aéroport d'Orly). En plus des périodes ci-dessus, le trafic est totalement interrompu deux semaines consécutives pendant cet automne 2023 ! Et de nouvelles périodes de fermeture sont annoncées pour 2024 ...

Il ressort de cet inventaire loin d'être exhaustif qu'un certain nombre de mesures doivent être prises afin de minimiser les perturbations subies par les usagers, et ce d'autant plus qu'elles s'inscrivent dans la durée. Ces mesures relèvent de trois thématiques. La première est la mise à disposition de moyens de substitution adaptés. Il peut s'agir selon les cas d'un renfort de lignes existantes ou bien la mise en place de services spécifiques, mais il est inadmissible de laisser les usagers sans solution de transport

collectif en banlieue. Sur les longs parcours, afin d'éviter des durées de trajet prohibitives, des dessertes semi-directes doivent être programmées en plus de celles omnibus.

Le second domaine est celui de l'information fournie aux voyageurs. Celle-ci doit être disponible de manière complète et précise non seulement en ligne, mais aussi aux points d'arrêt, gares et stations. Il est inadmissible à ce sujet que du côté de la SNCF, bien souvent, les horaires des trains ou RER circulant normalement, et ceux des bus de substitution mis en place ne sont pas affichés en gare.

Le dernier point est celui de l'organisation même des chantiers. Plutôt qu'une interruption complète des circulations ferroviaires, on pourrait souhaiter un recours plus fréquent à une mise en voie unique temporaire des tronçons concernés par les interventions. S'il est évident que ce mode opératoire ne convient pas à toutes les situations, on regrette néanmoins qu'il ne soit pas adopté plus fréquemment, par exemple lors des chantiers de renouvellement voie et ballast. Ceci implique de disposer d'une part d'un matériel roulant n'engageant pas le gabarit de l'autre voie, et d'autre part d'un réseau à haute résilience, suffisamment équipé en installations permanentes de contre-sens.

Patrice Morel



RÉUNION AVEC LE MINISTRE DE TRANSPORTS

En septembre, a eu lieu une nouvelle réunion d'échanges avec le ministre des Transports, Clément Beaune et plusieurs représentants d'associations d'usagers. Cela a été notamment l'occasion de faire part de nos craintes relatives aux finances d'IDF Mobilités et au risque d'une nouvelle flambée des tarifs. Nous avons également fait part de nos griefs par rapport aux impacts des travaux sur le réseau ferroviaire qui sont devenus trop importants. Enfin, nous avons insisté pour être consultés dans le cadre de la négociation en cours du volet Mobilités du CPER 2023-2027 (Contrat de plan État-ré-

gion) qui va définir les grands investissements des années à venir.

FACILITER LA CIRCULATION DES BUS RUE DE TOLBIAC

Dans un courrier commun avec MDB adressé au maire du 13^e arrondissement, nous avons demandé que les études soient relancées concernant la mise en sens unique alterné de la rue de Tolbiac, à l'instar de ce qui a été fait rue d'Alésia. En effet, cela permettrait d'améliorer le fonctionnement de la ligne de bus 62, la plus chargée à Paris, et ce serait également bénéfique pour les circulations cyclables et piétonnes.

Ça roule



UN PROTOCOLE DE FINANCEMENT POUR IDF MOBILITÉS

Depuis la crise sanitaire, la situation financière d'IDF Mobilités est très dégradée. En 2022, une aide de l'État exceptionnelle limitée à 200 M€ avait conduit à une très forte hausse des tarifs au 1^{er} janvier dernier. La publication d'un rapport d'expertise des services de l'État avant l'été 2023 a permis de confirmer le besoin d'au moins 600 M€ pour 2024, auquel s'ajoutent 200 M€ pour la desserte spéciale Jeux olympiques. Le protocole signé entre l'État et la région IDF en septembre 2023 repose sur le principe de faire participer tout le monde : les entreprises (à travers une hausse du versement mobilité), les usagers, les collectivités locales et les touristes (via une hausse de la taxe de séjour). Il met certes à contribution les usagers avec des hausses au maximum au niveau de l'inflation +1%, ce qui apparaît acceptable dès lors que des créations ou prolongements de lignes majeurs vont être mis en service. Il reste à confirmer l'ensemble des nouvelles recettes d'ici le vote du budget d'IDF Mobilités en décembre.

GARE DE L'EST ET GARE DU NORD MIEUX RELIÉES

Demandée de très longue date, l'amélioration des liaisons entre gare de l'Est et gare du Nord commence à se concrétiser. Fin octobre, les escalators et l'ascenseur permettant de franchir le dénivelé entre la bas et le haut de la rue d'Alsace ont été mis en service et ils ont déjà trouvé leur public. Ils seront complétés par le réaménagement ultérieur de la partie basse de la rue d'Alsace. Désormais, nous attendons la liaison piétonne souterraine entre ces deux grandes gares qui devrait enfin se concrétiser d'ici 2027.

Ça cale



LA LIGNE 4 DU MÉTRO PARALYSÉE PLUSIEURS HEURES

En juin, certains usagers de la ligne 4 du métro avaient vécu une journée noire avec 6 rames bloquées sous tunnel, pendant plus d'une heure pour certains, par des températures caniculaires. Il y avait alors eu des évacuations spontanées dans les tunnels. Pourtant, cette situation catastrophique avait pour origine trois incidents mineurs. A la suite de cette situation inacceptable, Jean Castex a demandé un retour d'expérience qui, pour la première fois, a associé un représentant de notre association et l'audition d'usagers victimes de cette paralysie. Il en est ressorti un épais plan d'actions. Sa mise en œuvre sera suivie avec attention (contrairement aux suites de l'incident de 2018 sur la ligne 1). On peut espérer qu'il sera utile pour ne pas revivre de telles situations.

T9 ET T10 : DES TITRES DE TRANSPORT À REVOIR

Depuis quelques mois, les automates de vente du T9 (Porte de Choisy - Orly Gaston Viens) proposent des tickets à l'unité à 2,10€ sur support cartonné Navigo Easy mais ils ne sont pas rechargeables ni même utilisables en correspondance avec un bus ou un autre tram. Un choix incompréhensible. Sur le nouveau tramway T10 (Croix de Berny - Clamart Jardin parisien) les tickets T+ en carton ne sont pas acceptés donc il est important d'avoir une solution équivalente aux automates. Certes ils vendent des tickets T+ sur support cartonné Navigo Easy rechargeable mais le support est facturé 2€ + 2€10 le trajet soit 4,10€ ! Le cout du support est vraiment excessif alors que des supports équivalents en province sont facturés 0,20€. Il s'agirait d'un choix d'IDFM, inexplicable à ce jour.

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