

[ÉDITO]

« L'axe est » court-il à la catastrophe ?

L'Axe Est est le tronçon de ligne qui relie Noisy-le-Sec à Gretz-Armainvilliers. Il est parcouru par les trains du RER E, branche de Tournan, par ceux Transilien de la ligne P, branches de Coulommiers et de Provins, par les TER Paris-Troyes et au-delà et par d'autres circulations moins fréquentes (trains de fret, locomotives haut-le-pied, trains de travaux, etc...). Il comporte quatre voies de Noisy-le-Sec à Nogent-sur-Marne et d'Émerainville - Pontault-Combault à Roissy-en-Brie. Le reste de cet axe très chargé ne comporte que deux voies.

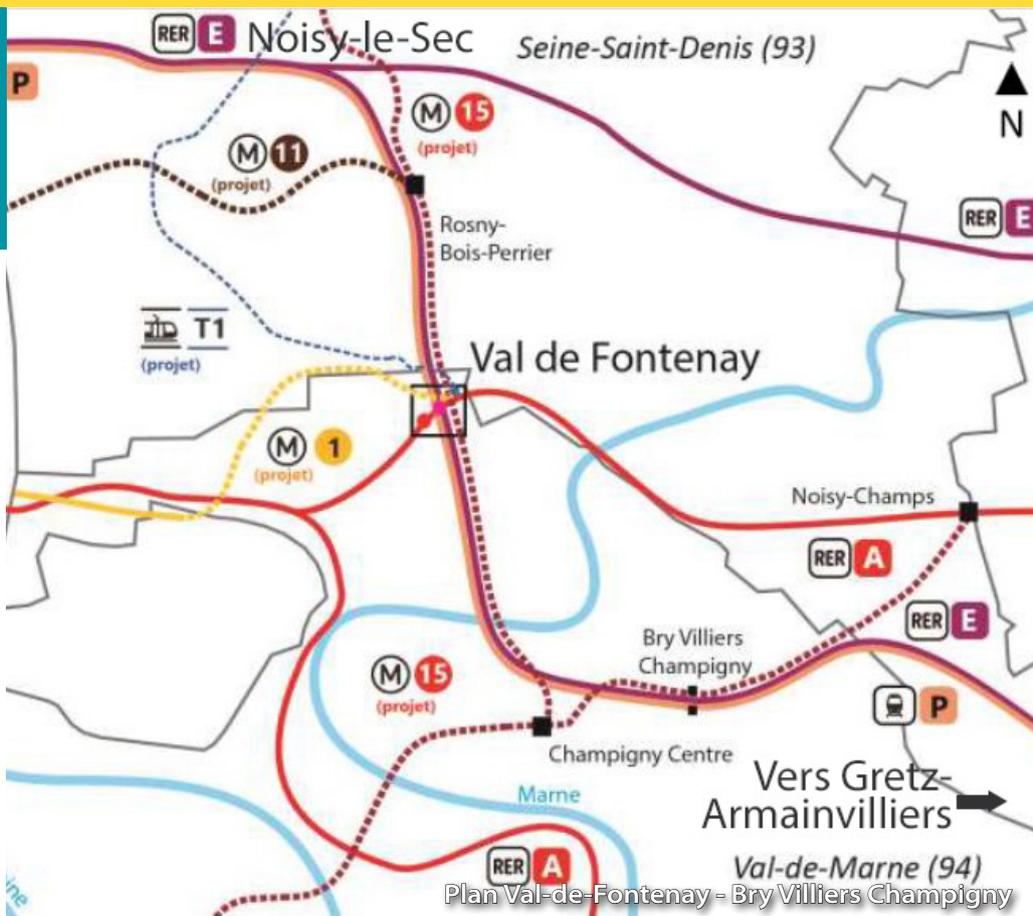
Le RER E, créé en 1999, et les deux branches de la ligne P ont longtemps été considérés comme des lignes sans problème. Depuis, de multiples travaux, dont ceux de l'électrification Gretz-Provins, ont considérablement dégradé cette bonne image. La mise en service de cette électrification en septembre 2022 aurait pu être le signe d'un retour à la normale. Il n'en a rien été et les usagers comme les élus sont excédés par les perturbations incessantes du service.

Mais le plus difficile reste à venir puisque SNCF Réseau annonce maintenant UNE DECENNIE de travaux ! En plus des travaux de régénération, devront se dérouler deux chantiers majeurs, celui de la restructuration de Val-de-Fontenay et celui de la construction de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

Le premier projet est réputé indispensable et urgent, Val-de-Fontenay étant une gare déjà saturée et accidentogène et dont la restructuration a fait l'objet d'un engagement d'IdFM en 2021. De plus, la ligne 15 Est du Grand Paris Express ne pourra la desservir en 2031 que si sa restructuration est terminée au préalable.

Quant au projet de la gare supplémentaire de Bry-Villiers-Champigny (BVC), son intérêt est mince :

- permettre une correspondance



avec la ligne 15 Sud du GPE ? Mais elle peut s'effectuer bien plus facilement à Val-de-Fontenay où elle permettrait aussi d'accéder au RER A, au tram T1, au bus à haut niveau de service (BHNS) des Bords de Marne, à la ligne 15 vers le nord et vers le sud et ultérieurement à la ligne 1 du métro ;

• desservir une ZAC encore à l'état de terrain vague ? Mais cette desserte sera déjà assurée par une gare de la ligne 15 dès 2026 et aussi par le BHNS Altival.

Comme la réalisation simultanée des deux projets est impossible, le préfet d'Ile-de-France a piloté en 2023 un comité de coordination afin de fixer les priorités. Nous regrettons vivement que les usagers en aient été exclus. Et là, patatras, c'est BVC qui est priorisé !

Ainsi, la restructuration urgente de Val-de-Fontenay est repoussée à 2034, voire au-delà, et les trains du Grand Paris Express passeront à Val-de-Fontenay de 2031 à 2034 ... sans s'y arrêter !

Bref, on marche sur la tête.

Cerise sur le gâteau, ce choix malencontreux est aussi celui qui créera le plus de perturbations pour les usagers, en particulier pour ceux de la Grande Couronne, RER E au-delà de Villiers-sur-Marne, lignes P de Coulommiers et de Provins et pour ceux des TER pour Troyes et au-delà. À défaut d'autres moyens de transport, les usagers seront condamnés à emprunter lors des phases travaux les très médiocres bus de remplacement.

Nous avons exprimé notre opposition auprès de toutes les instances concernées : Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités, direction de SNCF Réseau, préfet d'Ile-de-France, et même ministre des Transports.

Nous souhaitons vivement que le choix incompréhensible de prioriser Bry-Villiers-Champigny au détriment de Val-de-Fontenay soit revu tant qu'il en est encore temps et avant que les usagers et les élus concernés ne soient les victimes de cette catastrophe à venir.

**Bernard Gobitz**



## CITÉ UNIVERSITAIRE : UNE DÉSATURATION À CONCRÉTISER ENFIN !

Envisagé depuis 10 ans, le projet de désaturation de l'accès à la gare RER de Cité universitaire vient enfin de passer en enquête publique. La principale opération consiste à construire un escalator de sortie du quai en venant du sud. C'est un impératif vu l'augmentation continue de la fréquentation de cette gare depuis sa mise en correspondance avec le T3 en 2006. La réalisation des travaux dans le parc Montsouris est délicate mais a été optimisée au maximum avec la suppression de seulement 9 arbres dont aucun n'est remarquable. Vous trouverez notre avis détaillé sur le site internet : <https://www.aut-idf.org/desaturation-cite-universitaire/>.

## GRANDES GARES : EN FINIR AVEC LES FILES D'ATTENTE INTERMINABLES

Dans un courrier adressé à la Présidente d'IDF Mobilités fin octobre et mis en ligne sur notre site (<https://www.aut-idf.org/files-dattente-grandes-gares/>), nous avons souligné qu'il faut enfin s'attaquer au problème des longues files d'attente aux automates et aux guichets des grandes gares parisiennes. Si la vente de tickets sur smartphone est utile (elle arrivera au printemps prochain sur iPhone), cela ne suffira pas pour remédier au problème. A l'approche des Jeux olympiques, il faut un plan d'actions global incluant l'ajout de distributeurs, le renforcement de la présence humaine pour conseiller les visiteurs, etc.

## ADIEU SIMONE, ADIEU ALAIN

2 ans après Jean Macheras, le décès début décembre de Simone Bigorgne, sa compagne, est une triste nouvelle et une grande perte pour l'association. Jean et Simone avaient participé à la fondation de la FNAUT et de l'AUT IDF dans les années 70. Peu de temps après, est survenu le décès d'Alain Fabre, vice-président de notre association, très impliqué à Montreuil et aux alentours. Un hommage détaillé leur est rendu sur notre site internet : <https://www.aut-idf.org/alain-fabre/> et <https://www.aut-idf.org/simone-bigorgne/>.

## Ça roule



### LE T12 RELIE ENFIN MASSY ET ÉVRY

C'est un très vieux projet qui s'est concrétisé en décembre : initialement appelé Tangentielle sud, puis tram-train Massy-Evry, il a pris le nom de T12. C'est le premier vrai tram-train francilien puisqu'il utilise le réseau ferré national sur 10 km entre Massy et Petit Vaux puis circule en voirie sur 10 km jusqu'à Evry. Il doit faciliter les fameuses liaisons banlieue à banlieue, même si une minorité d'usagers sont perdants étant donné qu'il remplace la portion Massy - Juvisy du RER C. Les premiers retours faisant état de débuts très difficiles, notamment par manque de conducteurs, on espère que le T12 va rapidement arriver à un fonctionnement nominal.

### DE NOUVELLES LIGNES NOCTILIEN POUR LA GRANDE COURONNE

Au 1er janvier 2024, sont créées 2 lignes Noctilien qui étaient envisagées depuis 2017 mais il a fallu attendre la mise en œuvre des contrats de délégation de service public dans les secteurs concernés. Il s'agit, d'une part, de la ligne N123 qui relie Châtelet et Arpaçon en suivant principalement la RN20 et, d'autre part, de la ligne N147 qui relie la gare de l'Est et Persan-Beaumont via Domont. L'offre est de 4 A/R par nuit sur chaque ligne.

## Ça cale



### UNE FUITE D'EAU LOURDE DE CONSÉQUENCES

Le 7 décembre dernier, une fuite d'eau dans un local de signalisation à Châtelet - Les Halles a eu pour conséquence l'interruption des circulations des RER A, B et D pendant plusieurs heures. Ces 3 lignes se sont donc retrouvées très perturbées hors Paris mais cela s'est traduit aussi par un engorgement des lignes 1, 4 et 14 et de leurs accès. Comment est-il possible qu'un équipement aussi stratégique soit à la merci d'une simple fuite d'eau ? La résilience de notre réseau de transport n'est décidément pas du tout assurée. A l'approche des Jeux olympiques, ce genre d'événement devrait inquiéter et faire réagir la RATP, la SNCF et les pouvoirs publics.

### FERMETURES À RÉPÉTITION SUR LA LIGNE 14 DU MÉTRO

L'extension de la ligne 14 du métro à l'aéroport d'Orly et Saint-Denis Pleyel s'accompagne d'un renouvellement complet des automatismes de conduite. Pour tenir l'objectif d'ouverture en juin, à quelques semaines des Jeux olympiques, la RATP a décidé plusieurs fermetures de longue durée. La première a eu lieu en août 2023, la seconde plus problématique, lors des vacances de Toussaint. Et cela va continuer avec la fermeture totale durant les vacances de février et de nombreux week-ends. Ce sont donc plus de 500 000 usagers quotidiens qui doivent trouver de la place sur un itinéraire alternatif. Les trajets allongés sont inévitables mais il faut limiter le plus possible les engorgements. En particulier, la ligne 13 doit absolument être exploitée au maximum de ses capacités.

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