*AUT Infos numérique*

N°5 – *7 janvier 2025*

# Edito

Toute l'équipe de l'AUT - FNAUT Ile-de-France vous souhaite une bonne année 2025. Après une année 2024 particulière pour les transports franciliens, il y aura peu de nouveautés en terme d'infrastructures de transport (le Câble 1 dans le Val-de-Marne principalement) et à nouveau beaucoup de travaux sur le réseau ferroviaire. Ça ne doit pas empêcher des améliorations pour nos déplacements, notamment sur les RER où les usagers souffrent encore trop. Souhaitons aussi que 2025 soit l'année d'un regain d'intérêt de nos élus pour les bus, en particulier à Paris et en petite couronne.

# Ça roule

### Enfin des nouveaux trams sur le T1 !

Inauguré en 1992 entre Saint-Denis et Bobigny, le tramway T1 avait sérieusement besoin de nouveaux véhicules. Après une longue phase de travaux d'adaptation des stations (qui continuent d'ailleurs entre Bobigny et Noisy-Le-Sec), les premiers trams tout neufs roulent depuis le 10 décembre et la ligne sera totalement équipée d'ici septembre 2025. C'est vraiment appréciable pour les usagers qui se sentaient délaissés par rapport aux autres trams récents. Néanmoins, les 15% de capacité supplémentaire annoncés ne seront pas suffisants. Il faudra attendre 2027 pour que l'intervalle théorique en pointe passe de 5 à 4 minutes. D'ici là, il faut que les collectivités continuent à travailler sur l'amélioration des conditions de circulation, notamment la difficile traversée de L'Île-Saint-Denis.

### Une nouvelle liaison Corbeil <> Orly

Une nouvelle ligne de bus 9112 relie Corbeil et Orly-Rungis, via la N7, à partir du 6 janvier. Elle fait partie du plan « Cars Express » voté à l'initiative de François Durovray, Président du département de l'Essonne et éphémère ministre des Transports. Son itinéraire direct et son amplitude large devraient lui permettre de trouver sa clientèle, sachant que de nombreux essonniens travaillent dans la zone d'emplois de l'aéroport. Néanmoins, cette ligne sera tributaire des encombrements chroniques de la N7, auxquels s'ajoutent les travaux de l'extension du T7 dans la traversée de Juvisy et Athis-Mons.

# Ça cale

### Villejuif Gustave Roussy : une nouvelle station de métro… sans desserte bus

La station Villejuif Gustave Roussy va ouvrir le 18 janvier sur la ligne 14. Cette station, très profonde car située sur un plateau, sera desservie par la ligne 15 sud quand celle-ci ouvrira, c'est-à-dire pas avant mi-2026, au mieux. Si cette mise en service est une bonne nouvelle pour tous les salariés et patients de l'IGR, il n'y aura sans doute pas foule car il y a encore peu d'habitants aux environs et aucune desserte par bus à proximité jusqu'à mi-2025. Les travaux de voirie menés par l'aménageur SADEV94 ne sont pas suffisamment avancés pour que les bus puissent approcher. De

même, les itinéraires piétons et vélos vont être inadaptés. A terme, les lignes 162, 186, 380 et 391 devraient desservir ce pôle d'échanges majeur.

### RER A et B : en finir avec les trains courts

Sur ces 2 lignes de RER, il subsiste des trains courts après 22h environ. On constate régulièrement des rames saturées à ces heures tardives. Certes, il a été obtenu des trains longs les week-ends, il y a quelques années pour la ligne B et en 2024 pour la ligne A, mais la fréquentation est de plus en plus élevée en fin de soirée et pas seulement en fin de semaine. Nous souhaitons donc que les trains longs soient généralisés sur ces 2 lignes. Cela représente quelques coûts supplémentaires (énergie, nettoyage, maintenance) mais ça serait marginal dans le budget d'IDFM au bénéfice des 2 lignes les plus fréquentées en Europe.

## Actions

### MF19 : tous debout dans le métro ?

A partir de fin 2025, un nouveau métro (MF19) sera progressivement déployé sur toutes les lignes de métro encore équipées de matériels anciens (3, 3bis, 7, 7bis, 8, 10, 12, 13). On ne peut que s'en féliciter, les nouvelles rames étant, a priori, plus confortables, ne serait-ce que grâce à la climatisation.

Un élément important est l'aménagement intérieur, en particulier le nombre et la disposition des sièges, qu'ils soient fixes ou relevables.
Il sera proche de celui des MP14 en service sur les lignes 4, 11, 14. Sauf sur les lignes 8 et 13 (voire 7 ?). En effet, la fréquentation de ces lignes a conduit IdFM et RATP à réduire le nombre de places assises.

*Diagramme MF19, dit "confort" (proche de celui des MP14)*

*Diagramme MF19, dit "capacitaire", pour les lignes 8 et 13 (voire 7)*

Une rame "confort" comporterait 146 sièges (fixes ou relevables), une rame "capacitaire" 122 sièges. La réduction des places assises est déjà drastique sur les MF01 (158 places sur M2, M5, M9) et MP14 (154 places sur M11) par rapport aux MF67 (266 places sur M3, M12) et aux MF77 (246 places sur M7 et M8).

Nous ne pouvons accepter que les places assises soient encore plus réduites par ce diagramme capacitaire qui restreint le nombre de places assises de 16% pour un gain de capacité de la rame de 1% (6 places) !

Alors qu'il est question d'accessibilité, de PMR, de population vieillissante, une telle évolution est incompréhensible. Nous l'avons exprimé avec force auprès d'IDFM et RATP… qui, pour le moment, ne veulent pas entendre !

# Pour un plan « héritage JO »

Lors du conseil d'administration d'IDFM de décembre, nous avons présenté un vœu demandant l'élaboration d'un plan « héritage JO » afin de pérenniser certaines bonnes pratiques qui ont permis d'avoir un réseau de transport efficace et fiable durant les jeux olympiques. Ce vœu a été voté à l'unanimité. Si tout n'est pas transposable, il serait incompréhensible de ne tirer aucun enseignement de cette période. Il faudra certainement des moyens financiers supplémentaires mais le budget d'IDFM présente désormais des marges de manœuvre.

**Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du 11 décembre 2024**

**Vœu relatif à l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques**

Considérant que la desserte des sites olympiques et paralympiques par les transports publics est ressentie globalement comme une réussite ;

Considérant que tous les acteurs s'accordent sur la nécessité de concrétiser l'héritage de cette période riche en enseignements en termes de qualité de service ;

Considérant que les opérateurs RATP et SNCF ont déjà travaillé sur des propositions dont la plupart nécessitent des arbitrages d'IDFM ;

**Le Conseil d'administration mandate le directeur général pour élaborer un plan « héritage JO » détaillé et chiffré et en présenter l'avancement début 2025 aux associations d'usagers.**

Ce plan portera notamment sur les thématiques suivantes : maintenance renforcée de l'infrastructure et du matériel roulant, signalétique, propreté, gestion des flux, accueil en gare, adaptation de l'offre aux besoins, gestion des malaises et bagages oubliés.

# Nouvelles des associations

L'association Aupadre réunit des usagers de la ligne Paris-Dreux, dans les Yvelines et au-delà, depuis plus de 20 ans. Elle a décidé récemment d'adhérer à l'AUT - FNAUT Ile-de-France. Merci à elle, on sera plus efficace en coordonnant nos actions, sur la ligne N notamment.

# Travaux sur le métro

En 2025, plusieurs lignes de métro sont concernées par des fermetures pour travaux. Si c'est fini pour la 4 et la 11, ça continue pour la ligne 14 jusqu'en aout. Des travaux de signalisation auront des impacts sur la ligne 6 tout comme sur la ligne 9. Enfin, d'autres lignes auront des chantiers aux conséquences plus limitées.

# Zoom sur…

## Bus parisiens : une année 2024 riche en réflexions en attendant les actions d'amélioration…et la mise en concurrence

Consultez cet article sur notre site

# Sélection de messages à retrouver sur [notre compte X (ex-Twitter)]

## Ligne V : un changement de nom et après ?

**AUT / FNAUT IDF**
@Asso_usagersidf

Entre Massy et Versailles, la ligne C devient officiellement V. Ce fonctionnement en navette existe depuis un an mais les outils informatiques n'étaient pas prêts.
On souhaite que ce soit provisoire :
➡️ soit en prolongeant le T12
➡️ soit avec ligne V étendue à Pont de Rungis

Transilien SNCF Voyageurs et 8 autres personnes

10:09 AM · 15 déc. 2024 · **27,9 k** vues

## Des bornes de validation en sortie installées pour rien ?

**AUT / FNAUT IDF**
@Asso_usagersidf

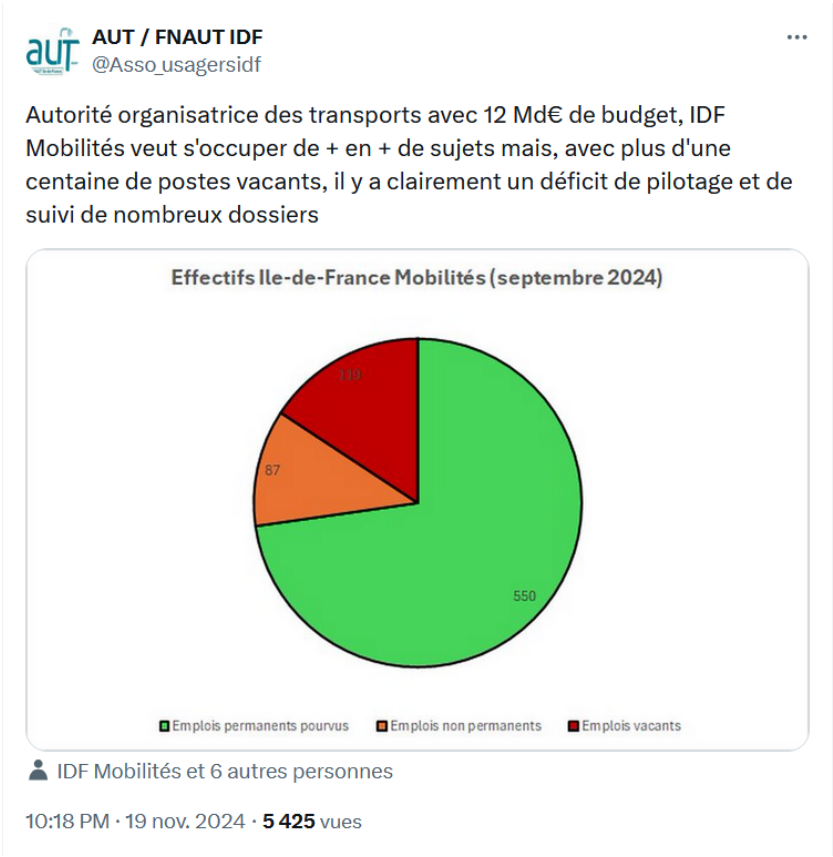
Des dizaines de bornes de validation installées récemment devaient servir pour valider en sortie. Après la décision surprise de Valérie Pécresse, il y a 2 options :
➡️ Les mettre au rebut
➡️ Attendre la prochaine crise budgétaire pour IDFM qui nécessitera de revoir les tarifs

Cour des comptes et 3 autres personnes

7:21 PM · 7 nov. 2024 · **14,7 k** vues

*NB : l'utilité de ces bornes en sortie était justifiée par le tarif zonal suivant la distance qui était en préparation depuis des années avant que la Présidente d'IDFM décide d'un tarif unique métro-Train-RER*

## IDF Mobilités : des moyens humains loin des ambitions affichées




# Interventions médiatiques :

- **Renforts d'offre du métro durant les week-ends :** ActuParis (04/12), Bernard Gobitz, vice-président de l'AUT-Fnaut IDF
- **Nouveau matériel et pannes sur le T1 :** France Bleu Paris (11/12), Marc Pélissier, Président de l'AUT-Fnaut IDF
- **Héritage des JO pour les transports :** Le Parisien (12/12), Bernard Gobitz
- **Ligne T12 :** Les Échos (15/12), Marc Pélissier
- **Bilan des incidents et de la ponctualité des lignes de métro :** Le Parisien (19/12), Michel Babut, vice-président de l'AUT-Fnaut IDF
- **Ponctualité des lignes de trains et de RER : moins de retards à indemniser pour 2024 :** Le Parisien (26/12), Marc Pélissier