

Édito

Municipales : et maintenant, au travail !

Les élections municipales qui viennent de se dérouler n'ont pas modifié globalement les équilibres politiques en Ile-de-France, même si quelques changements de majorité en petite couronne pourraient modifier certains choix en matière de mobilité. Globalement, très rares sont les maires qui défendent encore le tout-voiture et une très large majorité d'entre eux affichent une politique favorable au vélo, au moins dans les discours. En revanche, ces dernières années, les efforts en faveur des piétons ont été très variables. Pour les bus, nous avons constaté le plus souvent un désintérêt voire des décisions défavorables (refus d'un terminus, détours imposés aux bus, etc.).

A Paris, le nouveau maire Emmanuel Grégoire a affiché dans sa campagne une volonté de rendre plus efficace le réseau de bus. Nous avons des propositions concrètes en ce sens, que nous sommes prêts à lui présenter ainsi qu'à son nouvel adjoint chargé des mobilités, Dan Lert. Il en est de même pour les municipalités de petite et de grande couronnes. Nous espérons, au-delà des étiquettes politiques, que le travail en collaboration avec IDFM, les autres collectivités, la préfecture de police et les opérateurs va s'intensifier pour apporter des améliorations concrètes sur le terrain.

Enfin, on peut regretter que, dans cette campagne, les politiques qui sont menées au niveau intercommunal (métropole, territoires, communautés d'agglomération) ont été très peu évoquées, Pourtant c'est souvent à ce niveau que se situent les budgets et les compétences en matière de mobilité et d'aménagement.

Ça roule

Le Tzen 4 enfin en service entre Corbeil et Viry

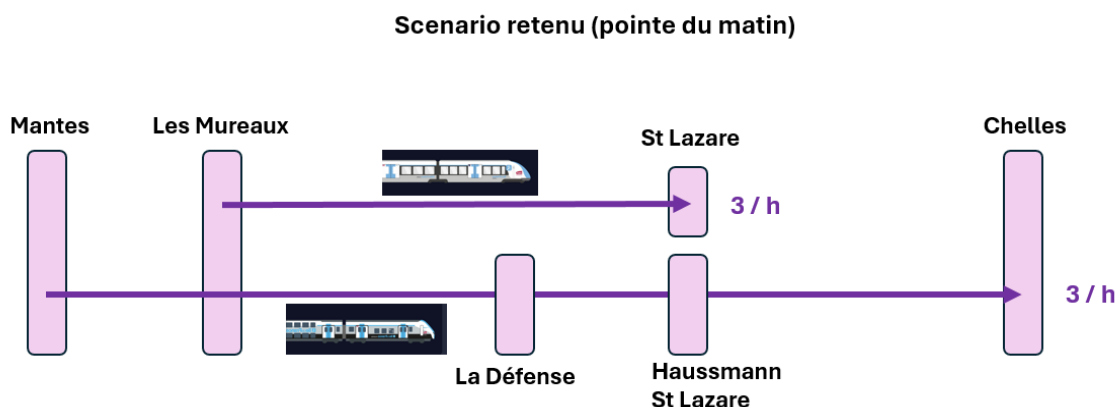
Depuis le 10 février, cette ligne de bus en site propre remplace le bus 402 (devenu 4206) sur ce territoire dense de grande couronne. Elle a la particularité d'avoir des bus bi-articulés (24m) électriques avec recharge par le sol aux terminus. La faillite du constructeur Vanhool a conduit à une reprise par Hess et un retard de livraison de plusieurs mois. Les premières semaines d'exploitation sont un peu compliquées avec une disponibilité trop faible des véhicules et divers bugs. C'est pourquoi des véhicules de la ligne 4206 restent provisoirement en service en complément.



Ça cale

Desserte RER E 2027

Après une décennie de travaux, la mise en service à l'ouest d'EOLE (RER E) devrait enfin avoir lieu fin février 2027. Mise en service "low-cost" car, sur les 6 trains par heure promis jusqu'à Mantes aux heures de pointe, jusqu'à 2030 il ne sera possible d'en faire aller à Mantes que 3 par heure. Les autres trains du RER E à l'ouest seraient limités aux Mureaux, en attendant la mise en place en 2029-2030 des outils numériques nécessaires pour mettre en service les nouvelles installations ferroviaires de Mantes.



Mais cette desserte, déjà limitée par rapport aux objectifs d'EOLE, pourrait être plus réduite encore : IDFM et Transilien SNCF envisagent de ne prolonger, aux heures de pointe, que 3 trains par heure du RER E en direction de Mantes, les 3 autres terminus/origine Les Mureaux continuant à circuler de/vers la gare Saint Lazare en tant que Transilien J... 10 ans de travaux pour se limiter à 3 trains par heure aux heures de pointe, cela est difficilement compréhensible et admissible pour les usagers de l'Ouest parisien qui attendent le RER E depuis des années. Un comité de ligne prévu en juin devrait confirmer cette desserte. A suivre !

Le pont de Bondy à éviter pendant 2 ans !

Mauvaise nouvelle pour les habitants de la proche banlieue Est : le chantier de la gare du Grand Paris Express du Pont de Bondy impose 2 ans de mise en sens unique de l'ex-RN3 : cette coupure a démarré début avril et va sérieusement compliquer les déplacements dans ce secteur. En particulier, la ligne de bus 147 est coupée en deux et toutes les lignes du secteur risquent de subir des retards supplémentaires liés aux rejets de trafic. Le tramway T1 sera lui coupé pendant 3 mois cet été entre Bobigny et Noisy-le-Sec car il faut creuser sous les voies du tram. Est-ce que tous ces impacts ont été minimisés le plus possible ? En tout cas, c'est probablement le chantier GPE le plus contraignant.

Actions

3bis / 7bis : une fusion toujours souhaitable

Le projet n'est pas nouveau mais nous relançons l'idée car il y a une opportunité de le réaliser dans les toutes prochaines années. Ces deux petites lignes de métro vont être équipées du nouveau matériel MF19 dès 2027. Il y a donc la possibilité d'améliorer la desserte de l'est de Paris sans creuser un mètre de tunnel. Si les nouveaux élus parisiens s'exprimaient publiquement en sa faveur, cela permettrait d'enclencher des discussions avec IDFM et la RATP en vue de sa concrétisation. Retrouvez [notre communiqué](#)

Les bus : un enjeu aussi après les élections municipales

A l'occasion des élections municipales, nous avons publié un dossier de presse "[Les bus : un enjeu des élections municipales](#)" envoyé également aux listes candidates dans les communes citées, à savoir : Aulnay-sous-Bois, Clamart, Paris, Saint-Denis, Saint-Ouen. Nous suivons plusieurs autres communes où les bus (et surtout leurs usagers) sont ou risquent d'être malmenés. Nous continuerons à le faire, aussi bien là où la municipalité n'a pas changé que là où une autre équipe a pris les rênes après les élections de mars. Si vous avez connaissance d'aménagements risquant de défavoriser le bus, n'hésitez pas à nous alerter : aut@aut-idf.org

Travaux ferroviaires : informer les usagers sur leur nature

Il y a beaucoup de fermetures de lignes SNCF pour travaux mais les usagers qui le souhaitent n'ont pas toujours la possibilité d'en connaître les raisons. C'est pourquoi, dans un vœu déposé au conseil d'IDFM, nous avons demandé que SNCF Transilien mette à disposition les informations sur la nature des travaux fournies par SNCF Réseau. Ce qui n'empêche pas de travailler par ailleurs sur la réduction des impacts de ces travaux.

Réseaux sociaux

Notre association a enfin sa page Facebook ! Son adresse est la suivante :

<https://www.facebook.com/AssoUsagersIdf>

N'hésitez pas à la suivre, et à partager son adresse au sein des associations membres. Elle nous permettra d'être plus présents sur les réseaux sociaux.

Pour rappel voici nos autres comptes sur les réseaux sociaux :

- Twitter/X https://x.com/Asso_usagersidf

- BlueSky <https://bsky.app/profile/asso-usagers-idf.bsky.social>

En librairie

Dans un livre paru fin 2025 et intitulé “Le casse-tête des mobilités en Ile-de-France”, Pascal Auzannet dresse un état des lieux de la gouvernance des transports en Île-de-France et fait une série de propositions pour renforcer l’efficacité des politiques de mobilité. Ancien cadre de la RATP, artisan du Grand Paris Express, Pascal Auzannet connaît bien tous ces enjeux et peut en parler désormais librement. Il pointe notamment à juste titre le fait que IDF Mobilités n’est gestionnaire d’aucune voirie où se jouent une partie des enjeux des transports de surface.

En librairie ou sur le [site de la Fnac](#) (24€)

Sur le net

Le blog Quai N°2 revient de façon pédagogique sur l’imbroglio des **hauteurs de quai** en Ile-De-France où cohabitent des quais bas (55 cm type TER) des quais hauts (92 cm) et des quais très hauts (standard RATP). Le cas du RER C, dont il faut renouveler les trains en essayant d’assurer une meilleure accessibilité quai-train, est particulièrement complexe . Dossier à lire [ici](#).

Médias

Les interventions médiatiques de FNAUT Île-de-France s’articulent principalement autour de trois grands axes. D’abord, la **planification et le développement du réseau**, avec une forte présence sur les projets de prolongement de lignes (notamment métro), où l’association défend une hiérarchisation des investissements, insiste sur l’interconnexion avec le Grand Paris Express et met en avant les besoins liés à la densification urbaine et à la saturation de certaines lignes existantes. Ensuite, la **qualité de service et les conditions de déplacement des usagers**, en soulignant les enjeux de saturation, de desserte insuffisante de certains territoires et de cohérence globale du réseau. Enfin, la **sécurité dans les transports**, où la FNAUT adopte une position nuancée : elle soutient certaines mesures de renforcement (notamment contre les nuisances et le sentiment d’insécurité aux abords des stations), tout en questionnant leur faisabilité concrète et leurs implications (contrôle des usagers, efficacité des dispositifs, limites juridiques). De manière transversale, ses prises de parole traduisent une vigilance sur l’efficacité réelle des politiques publiques, une exigence de solutions concrètes pour les usagers et une approche équilibrée entre soutien aux projets structurants et regard critique sur leur mise en œuvre.

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

Nous sommes aussi sur [Bluesky](#)

Propreté dans la métro : des faiblesses reconnues

aut AUT / FNAUT IDF
@Asso_usagersidf



Propreté dans le métro : nous avons montré à de hauts responsables RATP certaines insuffisances, notamment pour les bordures d'escalier et les piédroits. Des opérations tests ont eu lieu (📷 avant/ après). C'est bien prévu dans les contrats de sous-traitance mais rarement fait



2:06 PM · 6 févr. 2026 · 22,6 k vues

Versailles - SQY : une meilleure desserte locale au même prix

Versailles ↔ St-Quentin : ça à l'air évident mais il faut attendre la grille horaires 2027 pour que le temps d'attente aux heures creuses avec les lignes C, N et U soit optimisé à coût (quasi) constant

6. Ligne U – Création de deux trains supplémentaires

L'amélioration du cadencement entre les lignes C, N et U en heure creuse entre Saint-Cyr et Saint-Quentin-en-Yvelines, instruit dans le cadre de l'évolution de la ligne N, nécessite un décalage de 15 minutes des trains de la ligne U après la pointe de soirée.



Dans ce cadre, afin de conserver l'amplitude de l'offre actuelle et de ne pas augmenter les intervalles, il est proposé la création de deux trains supplémentaires :

- à 21h00 au départ de La Défense : augmentation de 15 minutes de la pointe de soirée au départ de La Défense ;
- à 20h05 au départ de La Verrière : augmentation de 30 minutes de la pointe de soirée au départ de La Verrière.

Lignes N et U et 6 autres personnes

11:24 PM · 17 févr. 2026 · 16,2 k vues

Villeneuve-St-Georges : il faut aussi abriter les usagers !

Villeneuve-St-Georges RER : attendu de longue date, le projet global de réaménagement et mise en accessibilité est sur les rails : 143 M€ de travaux sur 2028-33 dont la création d'une passerelle. Mais on demande sa couverture complète, écartée pour une économie minimale 😞



👤 SNCF Gares & Connexions et 7 autres personnes