

Édito

20 ans de décentralisation (partielle) des transports franciliens

Avant 2006, le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (devenu IDF Mobilités) était contrôlé par l'État et présidé par le Préfet de Région. Depuis 2006, c'est le conseil régional qui est devenu majoritaire, d'abord sous la présidence de Jean-Paul Huchon puis de Valérie Pécresse. Avec le recul, cette décentralisation a eu des effets visibles notamment avec la commande de trains neufs, plusieurs plans de renforcement de l'offre bus et de multiples mesures tarifaires.

Pour autant, IDFM n'est pas l'autorité toute puissante que certains croient. En premier lieu, l'État reste très présent dans l'écosystème des transports : tutelle de la RATP, de la SNCF et de la SGP, co-financier des grands projets via les contrats de plan État - Région, pouvoir réglementaire et normatif.

Certes, la mise en concurrence, à commencer par celle des réseaux de bus, donne davantage de pouvoir à IDFM mais il est tout relatif puisque IDFM ne gère aucune voirie, ce qui est un sérieux handicap pour améliorer le réseau de bus.

Globalement, la politique des mobilités reste partagée entre un trop grand nombre d'acteurs et l'utilisateur "de base" est bien en peine de savoir qui est responsable de quoi. Il ne s'agit pas de remettre en cause la régionalisation globalement positive mais des évolutions de la gouvernance restent nécessaires.



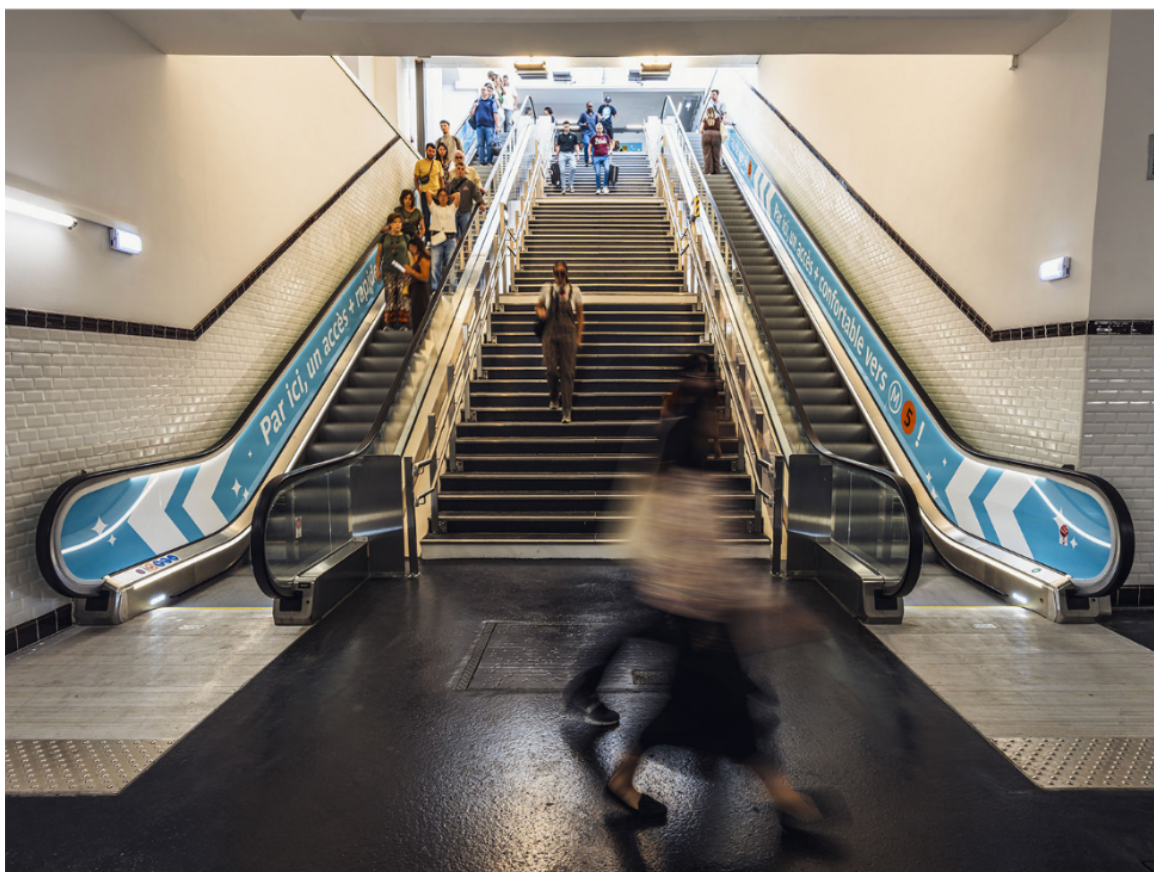
Navigo Annuel arrive enfin sur smartphone

C'était une demande ancienne de certains usagers : pouvoir utiliser son téléphone à la place de la carte Navigo annuel comme c'est déjà possible pour les abonnements mensuels et hebdomadaires. C'est désormais disponible sur Android et devrait l'être en septembre sur iOS. Les abonnés Imagine'R devront attendre la rentrée 2027. Voir les modalités sur [le site d'IDFM](#). A noter cependant que des témoignages font état de difficultés parfois à valider rapidement avec certaines bornes ou portiques de validation.

Austerlitz : la correspondance M5 <> M10 fait peau neuve

En gare d'Austerlitz et à proximité, les travaux durent depuis des années et les usagers n'en voient pas la fin. On n'y est pas encore mais depuis le 23 juillet, la nouvelle liaison entre les stations des lignes 5 et 10 est

ouverte et facilite les correspondances. Prochaine étape attendue en 2027 : des cheminements plus courts entre ces 2 lignes d'une part et les grandes lignes / TER / RER C d'autre part. Précisions sur le [site RATP](#) (photo ci-contre, RATP).



Ça cale



La ligne J enchaîne les crises majeures, la ligne L subit aussi



La « crise des essieux », qui a démarré fin mars, touche la ligne J du Transilien, dont les roues des trains ont été abîmées par un aiguillage à la Garenne Colombes, et par contrecoup la ligne L. Entre les premières anomalies et l'identification de leur cause, des nombreux trains étaient impactés, nécessitant une suppression de trains de toutes les branches de la ligne J et de certaines branches de la ligne L dont les trains ont été retirés pour renforcer la ligne J.

Dans ses communications officielles, SNCF Transilien annonçait le retour à la normale pour mi-juillet, au basculement sur les horaires d'été. Malheureusement, cet engagement n'a pas été tenu : de nombreux trains doivent encore être réparés et manquent encore à l'appel, et certains trains ont été passés en trains courts aux heures de pointe pour donner l'illusion du retour à la normale.



Aujourd'hui, SNCF Transilien annonce le retour à la normale pour la rentrée de septembre. Il aura donc fallu 5 mois pour résorber cette « crise des essieux », si ce nouvel engagement est bien tenu.

A cette crise qui s'éternise se sont ajoutées d'autres crises, en particulier une coupure totale d'une semaine de la ligne J entre Poissy et Les Mureaux du 28 juin au 5 juillet. En effet, au cours de la tempête du 27 juin une trentaine d'arbres étaient tombés sur des installations techniques complexes près de Poissy, nécessitant une coupure très longue de la ligne pour les réparations.

En parallèle, Ile de France Mobilités a annoncé un dédommagement correspondant à un mois d'abonnement annuel pour les usagers de la ligne J, et un demi mois pour les usagers de la ligne L. Ce geste était vraiment nécessaire compte-tenu de l'impact des perturbations.

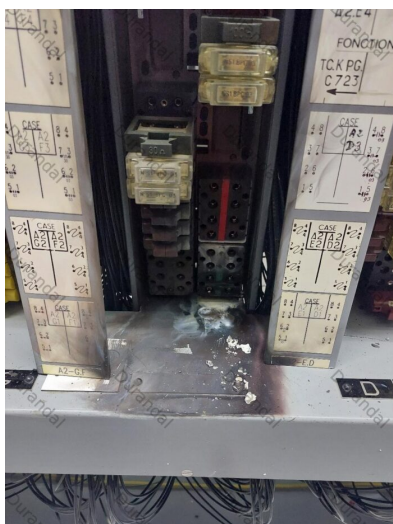
Les lignes C, N et U touchées par les conséquences d'un orage

L'orage qui a sévi le soir du samedi 27 juin dans le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines a provoqué d'importantes perturbations du trafic sur les lignes C, N de Paris à Rambouillet et U.

Vers 22 h 30, la foudre est tombée sur les installations d'alimentation électrique et de signalisation de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Un feu se déclare, et l'ampleur des dégâts impose la mise en place d'un plan de transport allégé jusqu'au lundi 13 juillet inclus, le temps de procéder aux réparations des équipements touchés.

Pour les voyageurs, la dégradation des conditions de transport est double. D'une part, le nombre de trains en circulation est considérablement réduit. Tous les RER C sont limités à Versailles-Chantiers au lieu de Saint-Quentin-en-Yvelines, et en heures de pointe seul un train sur deux (toutes les 30 minutes) circule sur la ligne N de Paris à Rambouillet et sur la ligne U. D'autre part, la circulation de ces trains s'effectue en marche à vue (vitesse inférieure à 30 km/h) sur plus de 4 kilomètres entre Trappes et Saint-Cyr, ce qui se traduit par un allongement des durées de trajet d'environ 15 minutes.

Il faut saluer la reprise du trafic normal le mardi 14 juillet, conformément aux prévisions initiales. Les usagers auront pu cependant déplorer durant les premiers jours l'incohérence des informations qui leur étaient fournies par les différents canaux. Sur le calculateur d'itinéraires comme sur la rubrique Prochains départs du site Transilien, ce sont les horaires théoriques des trains qui apparaissaient lors des recherches, alors qu'en gare les horaires adaptés étaient bien affichés sur les écrans. De précieuses minutes supplémentaires ont été perdues par un bon nombre d'usagers à cause de correspondances manquées...



Issy RER : un chantier plus gênant que prévu

La gare RER C d'Issy fait l'objet d'un grand réaménagement pour l'adapter à la future correspondance avec la ligne 15 sud. L'impact des travaux est considérable : 2 étés et plusieurs week-ends de fermeture totale de la branche ouest du RER + des mois de desserte dans un seul sens. Mais il avait été annoncé que le passage d'un côté à l'autre des voies ferrées serait rendu plus simple début 2026 via l'arche N°4. Déception : le passage n'est pas du tout prêt (cf photo) et ne sera possible qu'à la fin des travaux, c'est-à-dire au 1er trimestre 2027 selon SNCF Gares & Connexions.



L'AUT en action



Climatisation : assurer un fonctionnement effectif

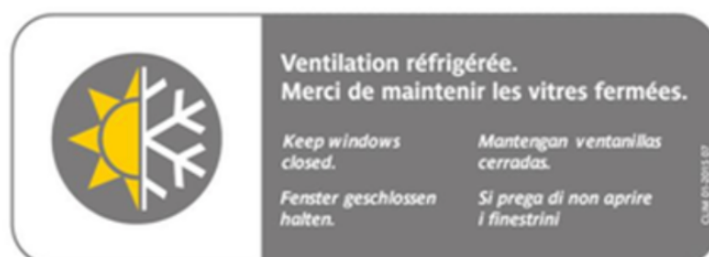
A l'occasion du conseil d'IDFM du 2 juillet, nous avons déposé un vœu relatif aux systèmes de ventilation réfrigérée ou climatisation des véhicules de transport en commun. Au-delà de l'équipement qui progresse (trop lentement) avec le renouvellement des bus, métros et RER, il faut s'assurer de leur bon fonctionnement, y compris lors de pics de chaleur.

En réponse, Valérie Pécresse a demandé au directeur général d'établir un diagnostic sur le fonctionnement des systèmes de climatisation dans les matériels roulants, intégrant :

- les capacités techniques en situation de forte chaleur ;
- les conditions de maintenance et de disponibilité des équipements ;
- les pratiques d'exploitation et de réglage, notamment en période caniculaire ;

et d'en tirer les enseignements afin de proposer un plan d'actions global lors d'un prochain conseil d'administration.

A suivre.





Pont de l'Ile-St-Denis : un enjeu majeur pour le tramway T1

Alors que le tramway T1 va enfin pouvoir circuler à nouveau en septembre dans la traversée de l'Ile-St-Denis (et jusqu'à Asnières), le retour à la situation antérieure n'est pourtant pas souhaitable vu les encombrements chroniques dans la traversée de cette petite commune. Une limitation du trafic automobile, sous une forme à définir, est souhaitable. Retrouvez [notre communiqué](#) sur cette problématique.

ZOOM sur...

Comités de ligne et comités travaux

IDFM organise des réunions semestrielles avec élus locaux et associations d'usagers pour présenter les principaux travaux sur le réseau ferroviaire, leurs impacts et les alternatives prévues. Par ailleurs, sans périodicité fixe, IDFM organise des comités de ligne quand l'actualité d'une ligne le justifie. Ces dernières semaines ont eu lieu des comités de ligne T1, RER C, D, E et ligne J. Vous trouverez les présentations sur [cette page du site IDFM](#)

En savoir plus sur nos activités

Retrouvez notre [rapport d'activités 2025](#) basé sur les informations présentées lors de notre assemblée générale d'avril dernier.

Sélection de messages à retrouver sur notre compte X et Bluesky

Perturbations dans le métro : de grandes disparités entre lignes

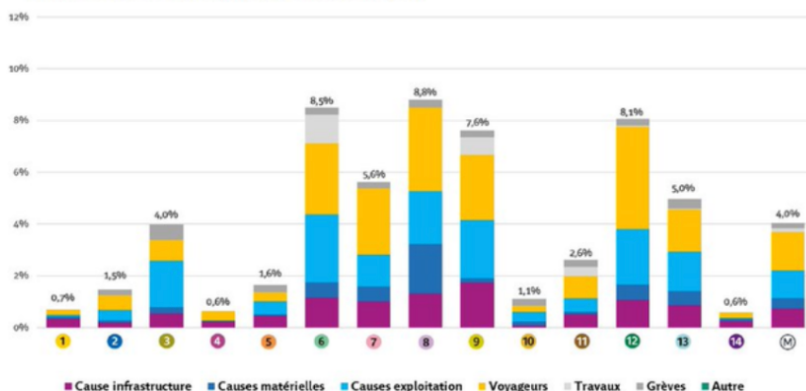
 AUT / FNAUT IDF
@Asso_usagersidf



Perturbations par type d'incidents et par ligne de métro en 2025 : la RATP met en avant les incidents voyageurs mais on voit bien la différence entre les lignes modernisées et les autres

 Les incidents voyageurs, représentent jusqu'à 50 % des pertes totales pour les lignes les plus touchées

Décomposition des pertes de production par ligne et par cause en %, 2025



 RATP

Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay : un chantier laborieux



AUT / FNAUT IDF
@Asso_usagersidf



Extension du tram T1 à l'Est :

✓ des sections où les voies sont posées et engazonnées

🟡 Des sections où rien n'a été fait et où il n'y a pas un ouvrier en vue 😞

Un Nième retard est probable, l'arrivée du tram à Val-de-Fontenay serait déjà repoussée à 2031 !



👤 Département de Seine-Saint-Denis et 4 autres personnes

Confort thermique dans les RER : encore de fortes disparités



AUT / FNAUT IDF
@Asso_usagersidf



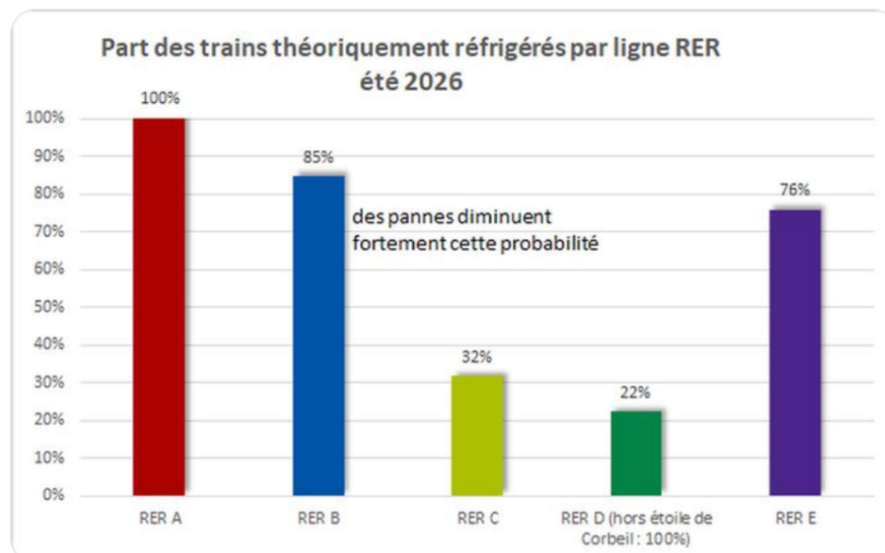
Équipements des RER en ventilation réfrigérée ou climatisation ❄️ :

➡ Le RER A donne l'exemple

➡ Ça progresse bien sur le RER E

➡ Les RER C et D à la traîne

➡ Le RER B équipé majoritairement en théorie mais fiabilité trop faible



6:32 PM · 22 juin 2026 · 17 k vues

Interventions médiatiques

Nous avons réagi dans [cet article de Ici Paris IDF](#) du 4 mai : Bus supprimés : ces réseaux franciliens où le manque de conducteurs et de véhicules plombent la ponctualité.

Nous sommes intervenus dans les émissions Parigo consacrées à la signalétique :



...et au métro la nuit :

