

## Grand Paris Express : une opération de demi-vérité

Après plusieurs mois de rumeurs, le Premier ministre et la ministre chargée des Transports ont fait connaître le 22 février les arbitrages de l'Etat sur le Grand Paris Express. Nous réclamions de longue date de la transparence sur les difficultés de ce projet colossal, au lieu du discours lénifiant de la SGP qui répétait : « tout va bien ». Le gouvernement reconnaît un dérapage du calendrier et des surcoûts très importants (environ 10 Md€) mais il confirme l'ensemble du projet et retient des priorités contestables.

La priorité est donnée aux dessertes considérées comme nécessaires aux Jeux Olympiques de 2024, notamment une grande partie de la ligne 16, alors qu'elle ne sera probablement pas prête pour les JO. Les tronçons est et ouest de la ligne 15 sont repoussés à 2030. Pourtant cette rocade est la clé de voûte du projet, notamment pour décharger le réseau existant.

Pour éviter un endettement incontrôlable de la SGP, Edouard Philippe a demandé au député Gilles Carrez de trouver des financements complémentaires. Il faut aussi trouver des crédits pour les autres projets et l'amélioration du réseau existant, tout aussi importants. De plus, la question des gares d'interconnexion, comme Bry-Villiers-Champigny (correspondance ligne 15 sud / RER E / ligne P) a été évoquée mais n'est toujours pas budgétée.

Enfin le gouvernement a demandé au nouveau patron de la SGP de faire 10 % d'économies, soit environ 3,5 Md€. Certaines économies sont légitimement possibles par un renforcement de la maîtrise d'ouvrage, mais nous sommes inquiets des conséquences possibles. Les gains demandés peuvent difficilement être trouvés par un saupoudrage de petites économies sur l'ensemble du projet. Ces petites modifications se traduiront par une remise en cause de nombreuses fonctionnalités et une dégradation regrettable du service offert aux usagers, notamment la qualité des correspondances.

Il serait préférable de cibler un petit nombre de remises en cause importantes. Par exemple, si la ligne 18 devait finalement se réaliser entre Orly et Orsay/Gif, le choix de la réutilisation d'Orlyval permettrait des économies substantielles. Pour la ligne 15 ouest, les grandes difficultés d'accès au secteur de la Grande Arche de La Défense laissent présager des coûts de construction particulièrement élevés. Il ne nous semble donc pas souhaitable d'ajouter encore plus de voyageurs à ce pôle d'échange déjà lourdement chargé. On pourrait envisager que la ligne 15 Ouest se limite à desservir Nanterre-Préfecture, où elle contribuerait à créer un second pôle d'échange avec les RER A et E.

Espérons, que Thierry Dallard, nouveau patron de la SGP en remplacement de Philippe Yvin, pourra faire les bons choix avec sa tutelle pour qu'on ne regrette pas, dans 10 ou 15 ans, de gros défauts de conception dans les nouvelles lignes.

Marc Pélissier



Gare de Gennevilliers (Wikipedia)

## [DOSSIER] L'information voyageurs : une priorité de longue date (p.2)

### Assemblée générale 2018 de l'AUT

Elle s'est tenue le 23 mars à la Maison des Mines (Paris 5e). Après avoir souhaité la bienvenue aux participants, le président Marc Pélissier passe la parole à Bruno Gazeau, président de la FNAUT, qui évoque les débats au sein des Assises de la mobilité et rappelle que la FNAUT respecte le droit de grève, mais demande que soit aussi respecté le droit des voyageurs à la mobilité. La FNAUT ne soutient pas le mouvement de grève et ne prend pas position sur le statut, car cela ne relève pas de son objet social.

Ensuite vient l'exposé de notre invité Philippe Martin, directeur général adjoint de la RATP en charge des opérations de transports et de maintenance associée. Il évoque le contrat qui lie la RATP à Ile-de-France Mobilités et les enquêtes auprès de la clientèle, qui donnent un taux de satisfaction de 81 %. Il détaille les mises en service de matériels neufs, dont les bus électriques, les prolongements de lignes, les actions de modernisation et d'automatisation puis répond aux questions de l'assistance.

Après le déjeuner, le président présente le rapport moral. Il y évoque les événements marquants des 12 derniers mois : la multiplication des chantiers et leurs impacts, d'autant plus importants que les travaux prennent souvent du retard, la mise en service d'une première section Epinay - Le Bourget du T11 (mais les prolongements à l'est et à l'ouest semblent aujourd'hui bien oubliés...), les arbitrages du gouvernement sur le Grand Paris Express, qui ne sont qu'une opération de demi-vérité, la rénovation de gares RER qui traîne...

L'AUT est représentée au Comité des Partenaires d'Ile-de-France Mobilités par Bernard

Gobitz, au CA de la RATP par Michel Babut, dans les réunions d'associations de consommateurs par Simone Bigorgne et au Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) par Jean-Loïc Meudic.

L'association emploie deux permanents et une troisième personne qui travaille un jour par semaine pour la communication.

S'agissant des témoins de ligne, la nouvelle convention avec la RATP et Ile-de-France Mobilités a été signée pour une durée de 3 ans. Deux opérations de tractage à Pont de Sèvres et à Pont de Neuilly ont permis de recruter de nouveaux témoins.

Les sollicitations par les médias sont en augmentation, en particulier BFM Paris, Le Parisien et France Bleu, par exemple sur la neige ou sur l'éventuelle gratuité.

Le voyage de 2017 a permis à 17 personnes de se rendre à Brest et de découvrir le téléphérique. En 2018, la destination sera Bruxelles. Les dates retenues sont du 21 au 23 septembre.

Daniel Mouranche, trésorier, présente le rapport financier. Le budget 2018 inclut un recrutement pour remplacer un permanent et tenir notamment la comptabilité. Il y a actuellement 27 associations adhérentes, auxquelles s'ajoutent des adhérents directs. Il faudrait améliorer la communication entre ces associations et l'AUT.

Les 9 candidats au Conseil d'Administration sont élus aux 9 postes qui étaient vacants ou renouvelables : Cédric Anglio, Simone Bigorgne, Thierry Bourgogne, Alain Fabre, Lionel Favier, Abel Guggenheim, Sofiane Iqbal, Michel Quevrin et Hermann Schneider.

L'information voyageurs a été érigée comme une priorité pour 2018 par Valérie Pécresse lors des vœux d'Ile-de-France Mobilités. Il est vrai que c'est une attente forte des usagers, que ce soit en situation normale ou perturbée. Malgré les technologies disponibles et les budgets abordables que cela représente, il reste fort à faire dans ce domaine. Tour d'horizon non exhaustif.

### L'INFORMATION EN AMONT DU TRAJET

Si les sites Internet et les applications SNCF, RATP et Vianavigo sont des outils appréciables pour préparer ses trajets, ils restent encore perfectibles. Outre de nombreux bugs (l'application SNCF peut donner un horaire d'arrivée de train antérieur à son heure de départ !), on constate aussi des régressions. Ainsi l'application RATP a perdu le plan détaillé des sorties de chaque station de métro, pourtant apprécié des usagers. Il semble bien que des applications concurrentes telle que Citymapper évoluent plus vite et sont de plus en plus utilisées face à l'inertie des applications officielles.

Une des carences concerne l'information en cas de déviation d'une ligne de bus pour cause de travaux ; il devrait être possible d'en être informé à l'avance via les sites Internet ou les applications telles que Vianavigo. Or ce n'est pas le cas actuellement sur tous les réseaux, et notamment pour les lignes RATP. De plus, en cas d'intempéries, comme lors de l'épisode neigeux de cet hiver, il est souvent compliqué de savoir quelles lignes de bus fonctionnent ou pas.



Système SIEL en station RATP (Wikipedia)

Un autre problème concerne la recherche par numéro de ligne : à l'échelle régionale, beaucoup de lignes portent le même numéro. Le STIF a par exemple créé plusieurs lignes 100. Cela pose problème dans les outils de recherche tel que Vianavigo. Il conviendrait d'étudier la possibilité d'une renumérotation des lignes pour supprimer les doublons.

En matière de cartographie, si les plans de secteur RATP sont appréciés, il manquait le même type de plan multi-transporteurs pour le reste de la région. Le STIF a fait réaliser la plupart d'entre eux depuis 2016. Reste à ce qu'ils soient largement diffusés et affichés, mais aussi mis à jour régulièrement.

### L'INFORMATION FIXE

Dans les gares ou stations de métro, l'information fixe est généralement correcte : plan de réseau, plan de quartier notamment. Mais

ça se gâte pour les bus. Aux points d'arrêt simples, il manque parfois l'affichage à jour du plan détaillé des rues et des correspondances autour de ceux-ci. Pour ceux munis d'abribus, il faut inciter à l'affichage systématique de l'information voyageurs dans un cadre plutôt que sur un poteau d'arrêt, comme c'est encore le cas dans de trop nombreuses communes. Si besoin, prévoir un 2<sup>e</sup> cadre pour les informations municipales. On peut regretter aussi que le plan de réseau ait disparu des abribus parisiens, alors qu'il aurait fallu étendre cet affichage en banlieue.

Afin de limiter la prolifération des poteaux d'arrêt à certains endroits, qu'ils soient d'un même transporteur ou de plusieurs, il faudrait inciter à l'utilisation de poteaux tri ou quadri-faces et recommander la mutualisation des poteaux. Mais l'idée d'un poteau d'arrêt régional unifié, porté par OPTILE, ne semble pas retenu par Ile-de-France Mobilités.

Le déficit d'information sur les bus s'aggrave dans les grands pôles et de nombreuses gares routières. Quand elle existe, la signalétique directionnelle en voirie est rarement entretenue et mise à jour. Dans les gares routières, il n'existe pas toujours un affichage clair de la localisation des différentes lignes de bus. Cela ne coûterait pas grand-chose de faire une opération de remise à niveau générale. Mais il n'y a pas de réelle volonté côté IDFM, tandis que les villes gestionnaires des gares routières sont parfois peu motivées car les bus concernent des électeurs d'autres communes...

Dans les bus RATP, la réduction du nombre de plans de ligne à deux dans un bus standard est contestable car cela ne permet pas de regarder un plan quelle que soit la place choisie.

### L'INFORMATION EN TEMPS RÉEL ET EN SITUATIONS PERTURBÉES

A la SNCF, le système Infogare est censé donner les horaires des trains en temps réel. Si des centaines de beaux écrans plats ont été installés, l'information diffusée est trop souvent peu satisfaisante, notamment en situation perturbée (accidents, grèves, pannes, travaux...), là où justement les usagers en ont le plus besoin. En cause, une localisation des trains trop imprécise et un cœur informatique obsolète, qui devrait enfin être remplacé cette année par le nouveau système IENA. Il doit notamment éviter une double saisie avec le système de gestion des circulations, source d'informations discordantes quand des missions sont supprimées ou modifiées. IENA devrait permettre d'afficher des destinations plus précises comme « Corbeil par Evry-Courcouronnes » ou « Corbeil par Ris-Orangis » pour le RER D. Espérons aussi que cela permettra de résoudre la situation vécue depuis des années en gare BFM sur le RER C,

où l'affichage des trains change de quai quand ils sont à l'approche, générant une bousculade sur des quais déjà étroits.

Par ailleurs, des écrans avec la liste alphabétique des gares desservies, appelés panneaux d'Information des Gares Desservies (PIGD), sont déployés dans des pôles d'échange importants. Si ces écrans sont utiles pour les usagers occasionnels qui ne connaissent pas forcément les missions des trains, ils sont peu appréciés des habitués qui veulent rapidement connaître leur temps d'attente. Il faut donc conserver des écrans classiques quand il y a des PIGD.

A la RATP, le système SIEL recouvre des réalités diverses suivant les modes : SIEL métro est le plus fiable, même s'il affiche parfois des petits points ou une mystérieuse indication « ++ » qui signifie que le prochain métro est bloqué quelque part. Les plans de trappe lumineux sont appréciés. Aux points d'arrêt des bus et tramways, les temps d'attente affichés sont parfois sujets à caution, certains véhicules étant « délocalisés », mais il est vrai qu'ils sont aussi tributaires des conditions de circulation. Néanmoins il est regrettable que certains arrêts de bus, parfois très utilisés, ne soient pas équipés de borne SIEL pour des problèmes de réception radio. Avec les technologies disponibles, on devrait pouvoir les résoudre.

Le maillon faible est sans doute le système utilisé sur les lignes A et B du RER qui, comme son homologue SNCF, présente souvent des affichages incohérents en situation perturbée. Sans compter les difficultés de synchronisation entre SNCF et RATP. Promis depuis des années, le vrai temps réel à la frontière de gare du Nord sur le RER B devrait être effectif cet été après le raccordement du poste d'aiguillage de la gare du Nord au poste de commande à distance de Saint-Denis. Autre bétise, depuis sa sortie, l'application mise au point par la RATP « Mon RERA » ignore la partie SNCF (branches Cergy et Poissy). On nous promet que cette incohérence sera résolue prochainement.

Depuis quelques années, le STIF a financé des écrans permettant d'afficher en gare les horaires en temps réel des bus à proximité. Pour la RATP, ce sont les écrans IMAGE, qui sont plutôt appréciés des usagers. Seul bémol, ils affichent très rarement les horaires des bus hors RATP. A Massy-Palaiseau par exemple, les horaires des lignes Cars d'Orsay et Keolis-Meyer ne sont toujours pas affichés même si la RATP dit y travailler depuis 2015... Côté SNCF, les nouveaux écrans donnant les horaires de bus doivent encore faire leurs preuves. Non seulement ils affichent des horaires alors que des temps d'attente seraient préférables, mais depuis plusieurs mois, ce sont des horaires théoriques, ce qui réduit fortement l'intérêt de ces écrans.



Infotrafic gare de Paris-Lyon (M. Debrincat)

Sur les réseaux OPTILE, les bornes d'information en temps réel n'équipent que très partiellement les points d'arrêt. Et la maintenance de ces systèmes posant souvent problème, il n'est pas rare de voir des bornes éteintes. Il faut dire que le contexte administratif n'aide pas : bien souvent, si le transporteur veut raccorder sa borne à l'électricité, il doit traiter avec le concessionnaire des abribus, qui dépendent généralement des communes, mais aussi avec le gestionnaire de l'éclairage public qui peut dépendre de l'intercommunalité...

Au-delà des écrans, les annonces sonores des conducteurs et les annonces sur les quais participent à l'information en situation perturbée. Celles-ci ne sont hélas pas toujours très audibles dans le brouhaha ambiant... Certains trouvent que les annonces automatiques sur un tas de sujets (surveiller ses bagages, interdiction de fumer, passage d'un train sans arrêt, etc.) deviennent trop nombreuses. En situation perturbée, ces annonces peuvent être agaçantes alors qu'on attend des informations sur le prochain train. Et il n'est pas rare de constater une certaine confusion, avec par exemple des annonces contradictoires. Une des situations qui agace les usagers, c'est lorsque deux trains sont à quai et qu'aucune annonce ne permet de savoir lequel partira en premier...

Depuis quelques années se sont aussi développés les comptes Twitter de lignes (SNCF, RATP) ou par réseau (OPTILE). Cela peut être un complément utile aux autres moyens d'information (pour peu que le réseau 3G soit disponible dans les tunnels). C'est un moyen qui permet par exemple de communiquer sur de petites perturbations, comme un train supprimé. Mais trop souvent Twitter est alimenté, comme le site Internet ou l'application, avec des textes trop vagues du type « trafic perturbé suite à un incident technique ». Sur les réseaux de bus, c'est un bon moyen de faire connaître des perturbations locales liées à un blocage de la circulation. On a pu en constater l'utilité lors de l'épisode neigeux de février, notamment sur les réseaux Keolis Vélizy, Paladin, Hourtoule, Albatrans et Cars d'Orsay. Hélas, aucune info de ce type n'est disponible pour la RATP et ses 4500 bus.

Il reste donc beaucoup à faire pour que l'on puisse dire à la fin de cette année que l'information voyageurs a vraiment progressé dans les transports franciliens.

Marc Pélissier

## SURCHARGE DU T5

L'AUT Plaine Commune a écrit à Mme Pécresse, présidente de la région, pour attirer son attention sur la surcharge persistante de cette ligne de tramway. Les 4 nouvelles rames dont le STIF a voté l'achat en 2016 n'ont toujours pas été réceptionnées par la RATP et la construction de l'extension du centre de remisage pour les accueillir a elle aussi pris du retard. La RATP a en outre renoncé à créer un quai de descente pour éviter les conflits entrants/sortants au terminus « Marché de Saint-Denis », quai qui aurait été bien utile pour augmenter la fréquence et améliorer la régularité de la desserte. Or une forte hausse de la population est attendue dans les prochaines années sur le tracé du T5...

La meilleure solution aurait été d'allonger les rames de 3 à 4 éléments, la longueur des quais ayant été prévue à cette fin, mais n'a pas été retenue, en partie comme conséquence du choix d'un matériel qualifié « d'innovant », et elle aurait nécessité de « sortir » des rames de l'exploitation, provoquant, pendant une durée indéterminée, une diminution de l'offre. Translohr n'ayant procédé à aucun allongement de rame sur d'autres réseaux, il n'existe aucune référence en la matière. En outre, cette opération n'est pas prévue au contrat ! Ce n'était donc, à l'origine, qu'un argument purement commercial. Enfin, la pérennité de ce constructeur n'est pas assurée...

L'AUT Plaine Commune attire aussi l'attention sur les problèmes d'exploitation des trams sur pneus en cas de chutes de neige : le T5 a été perturbé et le T6 a même dû être interrompu plusieurs jours. La RATP dispose-t-elle de procédures et matériels adéquats pour limiter au mieux ces interruptions de service ?

## LIGNE DE BUS 28

Le Directeur général adjoint d'Ile-de-France Mobilités nous a fait part du désir de plusieurs personnalités de maintenir le crochet qui effectue le bus 28 pour desservir la place de Fontenoy dans le 7<sup>e</sup>, afin de compenser la suppression de l'arrêt Fontenoy-Unesco du bus 49 lorsque celui-ci a été supprimé. Or, cet arrêt est très peu fréquenté, comme l'AUT l'a revérifié récemment. Nous demandons depuis des années le rétablissement de l'itinéraire direct par l'avenue Duquesne et l'avons rappelé dans le cahier d'acteur que nous avons rédigé lors de cette concertation. Nous considérons en effet que faire perdre 2 à 3 minutes aux usagers du bus pour éviter à quelques personnes de marcher 200 mètres ne se justifie pas. La suppression de ce crochet a donc été demandée et actée lors de la concertation sur la restructuration du réseau de bus à Paris.

## COMMUNIQUÉ SUR LA GRÈVE

L'AUT a diffusé le 4 avril un communiqué sur la grève SNCF, très pénalisante pour les usagers franciliens, et elle invite les syndicats et le gouvernement à sortir d'une logique de surenchère et à engager de véritables négociations en vue de trouver rapidement une issue au conflit, afin de limiter la durée de la grève et la gêne insupportable qu'elle entraîne pour de nombreux usagers. L'AUT respecte le droit de grève, mais déplore les impacts de celle-ci pour les 2 millions d'usagers franciliens : très peu de trains sur la plupart des lignes et certaines totalement fermées. La Seine-et-Marne est durement touchée (aucune desserte pour Provins, Montereau, La Ferté-Milon). Ce sont les usagers les plus modestes, que les syndicats de cheminots prétendent défendre en priorité, qui seront les plus pénalisés, alors qu'ils subissent déjà une mauvaise qualité de service. Un mouvement de grève prolongé ne peut qu'inciter les usagers à se tourner définitivement vers des modes de transport concurrents, en particulier vers l'automobile et les deux-roues motorisés, dont les effets néfastes sur l'environnement sont reconnus par tous. Les alternatives proposées (covoiturage, bus, télétravail, vélo) peuvent dépanner à la marge, mais ne remplaceront pas les trains pour la grande majorité des usagers, vu les flux concernés.

La politique gouvernementale n'est pas à la hauteur des enjeux. Nous considérons, comme les syndicats, qu'une reprise rapide de la dette ferroviaire est indispensable pour permettre une baisse du niveau des péages (droit de passage payé à SNCF Réseau), un renforcement de l'offre ferroviaire et des investissements plus importants et plus rapides. En Ile-de-France, si des efforts sont faits depuis 2014 pour la régénération du réseau, il reste à financer d'importantes opérations d'augmentation de la capacité comme le nœud ferroviaire de Brétigny, la désaturation des gares de Lyon et de Bercy, etc.

## RÉAMÉNAGEMENT DE LA RD920 (EX-RN20) ENTRE BOURG-LA-REINE ET PARIS : LES COULOIRS BUS SACRIFIÉS !

Attendue de longue date, la concertation sur le réaménagement de la RD920 du nord de Bourg-la-Reine à la porte d'Orléans est enfin lancée, sous pilotage du département des Hauts-de-Seine. Le projet présenté comporte certains aspects positifs, notamment pour la sécurisation des traversées piétonnes et en matière d'embellissement. Mais il est prévu de supprimer les deux tiers du linéaire de couloir bus existant au lieu de l'améliorer. Cela ne peut que dégrader le fonctionnement des lignes de bus 187,188 et 197 qui concernent des milliers d'usagers. Nous demandons le maintien d'un couloir bus, au moins vers Paris, en continu depuis l'avenue Carnot à Cachan.

## FLASH TÉMOINS DE LIGNE

Usagers de la RATP, témoignez des problèmes que vous rencontrez ! (ou des progrès constatés !). Inscrivez-vous sur le site de L'AUT : [www.aut-idf.org](http://www.aut-idf.org), menu "Témoins de ligne > Les témoins RATP", formulaire d'inscription en bas de la page.

Les témoignages sont transmis à la RATP, et nous vous transmettons ses réponses.



## LES USAGERS DE LA LIGNE H MÉCONTENTES

Depuis 10 ans, il ne se passe pas un mois sans qu'il y ait de graves dysfonctionnements sur la ligne H de la SNCF (Paris Nord - Luzarches), dus à un « passage à niveau endommagé à Deuil-Montmagny ». Cette situation persiste sans que rien ne soit fait de la part de la SNCF, sans qu'un financement soit apporté afin de résoudre définitivement ce problème ! En tant que service public, la SNCF ne remplit pas son contrat, au grand désarroi des usagers. Il est temps que cette institution s'occupe de ses infrastructures, les usagers ne peuvent pas continuer à subir cette situation ubuesque.

Eric Bouillon

## LA SALETÉ OMNIPRÉSENTE EN VILLE ET DANS LE MÉTRO

Nous constatons tous la saleté des rues de Paris, et les touristes en particulier. Les années passent et on n'arrive pas à s'habituer à cette situation déplorable. Seuls les rats sont heureux. Il y a un autre domaine d'une saleté repoussante : ce sont les couloirs, murs et sols du métro, ainsi que les sièges de très nombreuses rames qui sont dans un état déplorable. Deux exemples parmi des centaines : sur la ligne 6, les sièges sont d'une saleté exécrable et entre Edgard-Quinet et Denfert les murs et sols semblent ne jamais être nettoyés ; sur la ligne 14, les escaliers de ne doivent jamais être balayés. Lamentable.

Philippe Guillaud

## LA PRESSION D'USAGERS PROVOQUE UN ACCIDENT

Je suis adhérente de l'AUT et je veux témoigner. Ce matin de nombreuses personnes attendaient gare du Nord le RER B en direction de Roissy. Lorsqu'il est enfin arrivé vers 9h30 après une longue attente, la cohue fut telle que j'ai chuté entre le quai et le train... avec comme résultat des points de suture sur la jambe. Je ne critique pas les revendications, mais ce moyen de lutte (la grève) qui me semble archaïque touche les personnes les plus vulnérables, celles qui n'ont pas de voiture et qui craignent d'être en retard à leur travail.

Sylvie Cachin

## LES CONSÉQUENCES DU STRESS SUBI PAR LES USAGERS ANXIEUX

Habitant en banlieue nord, j'emprunte chaque jour le RER/Transilien puis le métro 5 à Gare du Nord pour me rendre sur mon lieu de travail à Bastille. Vous le savez sans doute, depuis le mois de mars, l'accès à la ligne 5 à Gare du Nord en direction de Place d'Italie a été modifié. En effet, compte tenu des travaux de la ligne 4, il a été décidé de fermer 2 des 3 accès aux quais de la ligne 5. C'est une catastrophe pour les usagers... Le dernier escalier restant est absolument bondé, un malheureux salarié RATP tente de contenir la foule et se prend réflexions sur réflexions... Alors que les deux autres escaliers sont vides pour permettre la descente des personnes.

Je ne sais pas quelle devrait être la solution mais, avec les grèves SNCF, les usagers sont de plus en plus en colère et cette situation n'est pas tenable. Il est selon moi dangereux de «parquer» 150 personnes dans un tunnel, un mouvement de foule aurait des conséquences importantes et je doute donc de la légalité de cette solution au vu des différentes normes de sécurité auxquelles la RATP doit nécessairement être soumise.

Emeline Belin

## Ça roule



### L'ARRÊT À LA DEMANDE EXPÉRIMENTÉ SUR 11 LIGNES DE BUS

Dans le cadre de mesures visant à renforcer la sécurité des voyageurs et à lutter contre les violences faites aux femmes, Ile-de-France Mobilités expérimente pendant six mois l'arrêt à la demande pour les passagers des bus en soirée. Onze lignes de banlieue sont concernées : sept lignes du réseau Méliabus en Seine-et-Marne et quatre lignes du réseau TRA en Seine-Saint-Denis. Selon une enquête de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme, 25 % des femmes ne prennent pas le bus parce qu'elles ne s'y sentent pas en sécurité. A partir de 22 heures, toute personne désirant descendre du bus entre deux arrêts devra le signaler au conducteur pour qu'il puisse anticiper et s'arrêter sans danger. Ce service permettra aux passagers de se sentir plus en sécurité, en réduisant leur trajet à pied entre le bus et leur domicile. Certaines modalités doivent encore être étudiées, s'agissant notamment de la responsabilité qu'assume le conducteur lorsqu'il autorise une personne à quitter son véhicule entre deux arrêts et de la manière dont la personne va signifier sa volonté de descendre (de vive voix sans doute). Si elle est concluante, cette expérimentation pourrait être étendue à tout le réseau Noctilien.

### TARIFICATION DU STATIONNEMENT DES DEUX ROUES MOTORISÉS

Les municipalités de Vincennes et de Charenton-le-Pont profitent de la réforme du stationnement, effective au 1<sup>er</sup> janvier 2018, pour rendre le stationnement des deux-roues motorisés (2RM) payant à partir du 3 avril 2018. Rendue possible par les nouvelles techniques de paiement par enregistrement de l'immatriculation, cette mesure a déjà été prise par des villes comme Londres, San Francisco ou Tokyo, et intéresse de nombreuses autres. C'est une mesure de bon sens, car il faut aménager, entretenir et surveiller l'espace public, ce qui a un coût. Quand un usager occupe cet espace pour lui seul, il accapare un bien commun au détriment d'autres utilisations possibles et il est normal qu'il dédommage la société pour cette appropriation. Les automobilistes acceptent depuis longtemps de payer le stationnement dans la rue (dès 1971 à Paris) et trouvent étrange qu'une moto ne paie rien. Certes, les 2RM prennent moins de place, mais ils polluent tout autant, font souvent plus de bruit et sont plus dangereux. De nombreux autres utilisateurs de l'espace public payent aussi cette « redevance d'occupation » de celui-ci : les commerçants pour leur étalage, les cafetiers et restaurateurs pour leur terrasse, les afficheurs pour les panneaux publicitaires, les opérateurs de vélos ou de voitures en libre-service pour leurs stations... Mais les commerces de scooters et de motos en sont exemptés, puisque le stationnement des 2RM est gratuit...

### RÉAMÉNAGEMENT DE L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC (PARIS 14<sup>e</sup>)

A la suite de nombreux ateliers et réunions qui se sont tenus en 2017, un projet a été présenté le 4 avril 2018. Il succède à plusieurs autres qui réduisaient à une voie dans chaque sens, au lieu des cinq actuelles, le nombre de files accordées à la circulation générale, au profit de sites protégés pour les vélos et les bus. Mais sur cet axe dit « essentiel », la préfecture de police a son mot à dire et a demandé qu'on maintienne deux voies de circulation générale dans le sens entrant dans Paris (soit trois voies au total). Il faut donc se contenter dans chaque sens d'un couloir bus + vélos de 4,50 mètres sans séparateurs physiques, équipé toutefois d'un système de vidéo-verbalisation. Ce compromis apporte malgré tout une amélioration par rapport à la situation actuelle : couloirs bus, traversées piétonnes multipliées et renforcées, place Hélène et Victor Basch réaménagée en faveur des piétons (élargissement de trottoirs) et des cyclistes (piste faisant le tour de la place). Deux demandes restent pour le moment insatisfaites : que les bus 38 et 92 aillent jusqu'à la gare routière de Porte d'Orléans et qu'un plan de circulation soit établi dans le secteur de la place Basch où se croisent 4 lignes de bus.

## Ça cale



### SURCHARGE DU T2

Elle ne fera que s'accroître avec la multiplication des programmes de logements et de bureaux dans les villes situées le long du tracé (en particulier à Paris, Issy, Boulogne et Meudon). Mais pour augmenter la fréquence ou créer un service partiel sur le tronçon Porte de Versailles – La Défense, il faudrait pouvoir accélérer le retournement des rames au terminus de la Porte de Versailles. Ce n'est pas évident vu sa configuration à deux voies sans arrière-gare, même s'il y a une 3<sup>e</sup> voie en avant-gare. Pour alléger la surcharge du tronçon sud, l'hypothèse a été émise d'un terminus partiel à Musée de Sèvres, où on dispose de surlargeurs pour créer des voies supplémentaires. Des modifications de signalisation ont lieu actuellement sur le T2, mais faut-il en attendre quelque chose ?

### LONGUE FERMETURE DE SAINT-MICHEL RER C

A la suite de la crue de la Seine, cette gare qui assure la correspondance avec le RER B et voit transiter 60 000 personnes par jour a été fermée pour travaux, du fait d'infiltrations d'eau dans la voûte. Elle n'a été rouverte que le 30 avril. Officiellement, cette longue fermeture aurait été due à la présence d'amiante, les infiltrations d'eau ayant provoqué la désagrégation du flocage qui englobe la voûte et y emprisonne les fibres. Il aurait donc fallu désamianter totalement la gare... alors que les analyses effectuées n'avaient pas révélé la moindre présence d'amiante dans l'air !

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  
Rédacteur en chef : Jacques Scornaux  
Abonnement pour 6 numéros par an :  
Administrations, sociétés, organismes : 40 €  
Individuels, associatifs : 15 €  
Prix du numéro : 2,50 €  
Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex