



RAPPORT MORAL ET D'ACTIVITÉS 2011

Contexte politique et économique

L'année 2011 restera celle des grands débats sur la desserte de l'Ile-de-France par de nouveaux transports lourds, la Société du Grand Paris (SGP) prônant une rocade de 155 km avec des inter - stations longues, en opposition à la vision plus réaliste du STIF qui envisageait un arc sud en priorité. Un compromis a été trouvé entre ces deux projets le 26 janvier.

Cet enjeu a passionné les Franciliens. L'AUT, bien sûr, a été très présente ici, comme elle l'a été sur le prolongement d'Eole à l'ouest, sur le projet de la ligne nouvelle Paris – Normandie (LNPN), sur l'interconnexion sud des TGV et plus récemment sur la ligne Paris – Orléans – Clermont – Lyon (POCL) dans sa partie francilienne.

Dans ces débats, on brasse des milliards qu'on ne saurait trouver d'ici 2020, date théorique du début des mises en service de ces projets et surtout on remodèle l'urbanisme dans la région en dehors du SDRIF (schéma directeur de la région Ile-de-France) toujours en révision.

Le 26 septembre, l'Etat et la Région ont signé une convention particulière relative à la mise en service du « plan de mobilisation pour les transports collectifs » - 2,8 milliards d'euros, dont 1,8 milliard financés par l'Etat devraient accélérer les projets prévus dans le CPER 2007-2013 et dans le « plan espoir – banlieue » (PEB). En fait l'essentiel de ces sommes concerne des coups partis et seul un milliard sera affecté à des opérations nouvelles sur les RER B, C et Eole.

Réseaux, matériels, qualité de service

Les contrats STIF-RATP et STIF-SNCF qui auraient dû être signés à la fin 2011 ne le seront au mieux qu'à la mi-mars 2012, ce qui montre bien les réticences des transporteurs à accepter le niveau de qualité de service exigé par l'autorité organisatrice.

A la RATP, sur le réseau métro, le matériel rénové de la ligne 13 (MF77) et les nouveaux matériels MF01 des lignes 2, 5 et 9 se déploient normalement. Par contre, la mise en service des navettes sans conducteur (MP09) sur la ligne 1 n'est pas encore très au point, ce qui exaspère les usagers. Parallèlement, l'arrivée sur la ligne 4 des matériels MP89 excédentaires de la ligne 1 rencontre les mêmes difficultés. L'AUT fait partie du comité de ligne qui vient d'être créé sur la ligne 1, comme elle l'est de celui de la ligne 13.

Le réseau bus connaît aussi des difficultés, dus soit à des travaux de voirie, soit à une mauvaise volonté politique, soit à des incivilités graves qui conduisent à des suppressions ou allègements de dessertes.

Le réseau SNCF Transilien

Le réseau Nord et plus particulièrement la ligne H (Paris – Luzarches et Paris – Persan-Beaumont) a connu le plus grand nombre de retards ou d'annulations à cause des déboires du Francilien. En avril 2011, la directrice du Transilien affirmait que le retard du déploiement du matériel ne serait pas long, car le constructeur avait maintenu sa chaîne de production.

Les faits lui ont malheureusement donné tort puisqu'à ce jour des incidents se produisent encore régulièrement. Un dédommagement a été accordé aux usagers, mais cela ne remplace pas la confiance déçue. Ces incidents ont retardé le redéploiement du matériel sur les autres réseaux.

Le réseau RER

C'est le grand corps malade des transports franciliens, qu'il soit RATP ou SNCF. 2011 a été une année noire pour le RER A. Le manque de capacité chronique et l'affluence qui crée des retards en chaîne et occasionne des malaises ne donnent pas une bonne image des TC. En fin d'année, les toutes nouvelles rames à deux niveaux commandées à la suite de notre pétition de 2008 ont commencé à remplacer les MI84. L'autre ligne très malade fut la B et plus spécifiquement la B sud. Elle a connu des problèmes de fiabilité classiques auquel s'est ajouté l'épisode non terminé du désamiantage des rames MI79. L'AUT s'est beaucoup impliquée sur l'ensemble de ces sujets en rencontrant tous les responsables et en publiant des communiqués repris par la presse.

Les RER C et D ne sont pas beaucoup mieux lotis, comme en témoigne l'ambiance tendue de leurs comités de ligne. Seul le RER E est toujours certifié alors que la saturation guette l'axe Paris – Tournan.

Le cadencement imposé par RFF et entré en vigueur en décembre n'a pas provoqué la catastrophe annoncée, même si quelques lignes ont vu leurs horaires modifiés.

ACTIONS DE L'ASSOCIATION

ACTIONS RÉGIONALES

En dehors des grands débats cités plus haut, d'autres projets de moindre ampleur nous ont occupés au cours de l'année. C'est le cas du barreau de Gonesse, consistant à relier les RER D et B entre Villiers-le-Bel et le parc des Expositions. Deux projets étaient présentés comme complémentaires, l'un routier (BHNS) et l'autre ferré, dix fois plus cher. Après une audition par un mandataire du STIF, l'AUT a pris position lors d'un Conseil d'administration – refusant le barreau ferré et s'interrogeant sur le bien-fondé du BHNS.

Deux autres sujets nous ont occupé : le nouveau PDU et surtout la tarification. Les travaux d'élaboration du PDU 2020 ont été suivis par deux membres du Bureau. Le dossier du bulletin n° 105 intitulé « PDUIF : de la déception à la nostalgie » a fait l'effet d'une bombe auprès du STIF, auquel nous avons donné un droit de réponse dans le numéro suivant. Le vote de la Région a été repoussé à 2012 et on attend l'enquête publique début 2013, après celle sur la révision du SDRIF.

La tarification a été un sujet encore plus politique et contesté, thème d'un CA en mars, d'une lettre ouverte aux élus franciliens en novembre, en passant par une motion à l'AG 2011 et un édito bis dans le bulletin de juillet. A défaut de trouver des ressources nouvelles, l'AUT est défavorable à la zone unique et aux tarifs élevés des billets hors abonnement... Le compromis politique qui s'est dégagé au Conseil régional – prolongement de parcours et dézonage le week-end dès mi-2012 et pass unique en 2013, assortis de l'engagement à poursuivre les renforts d'offres et à étudier la tarification des billets hors abonnement par « unité de transport » - est satisfaisant à court terme mais laisse présager de nouvelles polémiques.

D'autres sujets ont été abordés autour de la qualité de service, des travaux programmés, des accès PMR.

Témoins de ligne

Depuis janvier 2011, l'opération menée conjointement par l'AUT et la RATP s'est dégradée : absence de réunions mensuelles depuis le printemps ; changement d'interlocuteur plusieurs fois dans l'année ; temps alloué à l'agent RATP pour traiter l'opération ramené à la portion congrue et incompatible avec une gestion efficace. A l'automne, nous apprenions qu'il n'y aurait plus de référent, ni au métro, ni au RER A, cette mesure étant suivie de la suspension du traitement des témoignages par la RATP jusqu'en avril 2012. Malgré tout, le nombre de témoignages se maintient, avec une proportion plus forte au niveau du réseau bus.

Réunions usagers – consommateurs

RATP : après le départ de Nadège Lacroix à la fin 2010, le service a connu un grand remue-ménage. Au cours du premier semestre, le médiateur à qui a été dévolu ces rencontres était épaulé efficacement par Richard Jean-Baptiste. Il a pu organiser cinq réunions sur des sujets variés tels que l'accessibilité, le PDU, l'exploitation de la ligne A, la tarification, ainsi qu'une visite au centre bus d'Aubervilliers où sont formés les machinistes.

A la rentrée, le médiateur s'est retrouvé sans assistance. La présentation du nouveau matériel MP09 de la ligne 1 à La Défense n'a pas suffi à compenser le manque de réunions (seulement deux en quatre mois) et il ne se passera rien de plus avant la fin mars 2012. Absents également, la plaquette résumant les rencontres de l'année et le conseil consultatif annuel avec le PDG pourtant prévu dans la convention signée en 1996. En contrepartie, le PDG a organisé le 28 septembre « Le Forum – la civilité ça change la vie » remplissant un amphithéâtre de 200 associatifs, dont 8 membres de l'AUT et de personnalités du monde transport.

SNCF : à l'inverse de ce qui se passe à la RATP, les réunions se déroulent à raison d'une demi-journée en moyenne par mois, grâce à une équipe compétente et motivée. Même si l'Ile-de-France n'est à l'ordre du jour

qu'une fois par an, nous intervenons dès qu'on aborde des sujets généraux où l'IDF est concerné, sans oublier les deux réunions annuelles avec le président et ses directeurs.

Représentations

L'AUT siège entre autres : au Comité des partenaires du STIF (Bernard Gobitz remplace Jean-Pierre Lerosey, arrivé au terme de son mandat), au CA de la RATP (Yves Boutry), dans les groupes de travail usagers-consommateurs (Simone Bigorgne), au CA du CTCRC (consommateurs Ile-de-France) (Simone Bigorgne et Camille Lalande), dans des comités de pôle et d'axe, des comités de ligne et des comités inter-gares, dans certains groupes de travail pour la révision du PDU Ile-de-France (Daniel Mouranche et Claude Loiseau). Marc Debrincat, membre de l'AUT, représente les voyageurs au CA de la SNCF. Elle est représentée au comité technique du schéma régional du climat, de l'air, de l'énergie.

ACTIONS LOCALES

Paris

L'AUT-Paris s'est réuni à deux reprises pour préparer le dossier de subvention octroyée par la ville de Paris pour 2012. Le sujet retenu consiste à étudier et à faire des propositions sur l'intermodalité à six portes de la capitale. Nous avons suivi les travaux en cours (les Halles, la République, le T3, etc.) et sommes intervenus vigoureusement auprès de la RATP sur la mauvaise information délivrée au début des travaux rue d'Alésia à propos du bus 62 détourné pendant trois trimestres. Nous voulons obtenir d'être associés en amont à la définition de l'information et des trajets prévus et non devoir essayer de rattraper les ratés une fois les travaux engagés.

L'AUT est membre de la commission des taxis qui s'est réunie quatre fois. Nous n'avons pu empêcher que les chauffeurs dérogent à la convention qui prévoyait la mise en service de voyants lumineux et de factures automatiques. Ce dispositif devient obligatoire seulement lors de l'achat d'un nouveau véhicule (sept ans maximum).

Hauts-de-Seine

Des chantiers, toujours. De la concertation, bien peu. Les mises en service ? Pour plus tard. Au jour le jour, l'enfer du RER B sud et le purgatoire des trams.

Le tunnel du métro M4 jusqu'à la mairie de Montrouge a été percé au prix de difficultés géologiques inattendues. A l'issue du compromis créant le GPE, le tracé altoséquanien comporte un énorme hub à La Défense. L'enquête publique du prolongement du T1 à Colombes a difficilement tranché entre les deux tracés ; la remise en cause du tracé retenu en 2004 entre Montrouge et Bagneux, pour le prolongement de la M4, du fait d'un permis de construire du maire de Montrouge, impose une nouvelle enquête publique, entraînant surcoût et record de délais ; le tram Antony-Clamart fait l'objet

d'une pré-concertation du STIF qui a confié à un consultant le soin de rencontrer les usagers.

Quant aux mises en service, on trouve peut-être les ultimes avatars du PDU 2000 : des contrats d'axe de plus de 5 ans, des contrats de pôle majeurs enlisés à cause de la pression de l'urbanisation (Issy Val-de-Seine) ou d'appétits immobiliers (à Robinson, le collectif des associations a proposé aux élus leur projet alternatif de gare des bus, seul le maire de Sceaux a refusé de les voir). Côté fonctionnement courant, si les services Transilien et RER C sont plutôt en amélioration, le T2 est victime de son succès et les bus Mobilien beaucoup trop rares. Surtout, l'année 2011 a été celle de l'enfer pour le RER B ; le collectif des associations a participé aux actions évoquées ci-dessus et soutient la demande des conseils généraux du 92 et 94 d'un retournement à Denfert-Rochereau en cas de situation dégradée.

Seine – Saint-Denis

Pour les usagers, malgré quelques améliorations, la qualité des transports au cours de l'année 2011 est restée catastrophique. La ligne 13 montre peu d'amélioration, sauf pour la pose des façades de quai. Le RER B subit des retards importants dus aux travaux en cours pour sa modernisation. Quant au RER D, si le dispositif D8 a apporté une amélioration à la desserte de Plaine Commune (8 trains/heure au lieu de 4), il n'en reste pas moins de nombreux dysfonctionnements.

Il y a du positif quand même. La livraison des nouvelles rames pour les lignes H a repris en juin 2011. Les travaux de la tangentielle Nord et de la ligne 12 du métro vers Aubervilliers se poursuivent, de même que le schéma directeur RER B+. L'AUT Plaine Commune participe à de nombreuses concertations, à des comités de pôle (gare de Saint-Denis, Aubervilliers - La Courneuve, La Courneuve-8-mai-45) et des comités de ligne (13, RER B, RER D).

A Plaine Commune, elle participe au comité vélo, ainsi qu'au groupe de travail « déplacements » avec la ville de Saint-Denis, au groupe déplacements cyclables, au comité consultatif de la ZAC Porte de Paris, au plan local d'urbanisme. Elle s'est engagée dans l'association qui milite pour le prolongement du T8 à Evangile.

Pour les usagers des communes d'Est Ensemble, et notamment ceux des hauts de Bagnolet, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec et Rosny-sous-Bois, les difficultés perdurent. En l'absence de transports lourds, la capacité des lignes de bus ne suffit pas aux besoins et les difficultés de circulation allongent leurs trajets et nuisent à leur régularité. Les projets de radiales comme le BHNS T-Zen sur la RN3 ou le prolongement de la ligne 11 jusqu'à Rosny-sous-Bois devraient apporter une amélioration d'ici 2020.

Au sein de l'AUT, l'AMUTC défend les usagers de l'Est parisien en proposant un maillage efficace du réseau, notamment par le prolongement de la ligne 9 du métro afin de la mettre en correspondance avec les prolongements projetés de la ligne 11 et du tram T1. De même, l'AMUTC entend défendre, avec le STIF, l'intégration de la ligne orange dans une véritable rocade bouclée qui contribuerait de manière décisive à améliorer les services rendus aux usagers en renforçant le maillage du réseau et en développant les liaisons de banlieue à banlieue.

Val-de-Marne

L'année a été marquée par les mises en service du TCSP (Thiais)-Pompadour-Sucy en septembre et du prolongement de la ligne 8 du métro à Créteil Pointe du lac en octobre. Les chantiers du T7 et celui de la gare Pompadour se poursuivent, tandis que celui d'un tronçon du site propre de la RD5 à Ivry a été commencé.

Au niveau départemental, une réunion de suivi des grands dossiers transports a eu lieu en mai. De plus, l'AUT a poursuivi sa participation assidue à Orbival.

Au niveau des pôles PDU, l'AUT a fait des observations sur les travaux qui ont eu lieu à Arcueil-Cachan, Laplace et Villejuif-Louis-Aragon. Elle a participé aux réunions du pôle Vincennes RER/métro tandis que le pôle Nogent-Le Perreux RER A a enfin concrétisé son réaménagement.

Seine-et-Marne

L'année a été marquée par la mise en service du TCSP Lieusaint-Corbeil exploitée par Véolia et dénommée T-Zen1. Si l'AUT a salué cet investissement en grande banlieue, l'absence de voie dédiée sur un tiers du parcours rend cette ligne moins fiable qu'elle ne devrait l'être.

Yvelines

A la gare de Versailles Chantiers, le début d'année a vu la mise en service du nouvel accès Porte de Buc. Le reste du projet de réaménagement a fait l'objet d'une nouvelle enquête publique qui prévoit désormais les travaux de 2013 à 2016.

Dans la boucle de Montesson, les actions communes avec le CADEB se sont poursuivies (RER A, Eole, Pôles du Vésinet).

Par ailleurs, l'AUT a participé aux différentes formes de consultation concernant les grands projets déjà mentionnés et leur impact sur le département : LNPN et refus des scénarii par la boucle de Chanteloup ; l'A104 ; refus du projet de liaison routière CD30-CD190 proposé par le Conseil général des Yvelines. Elle a participé à des réunions avec le STIF, la SNCF, RFF, Ports de Paris, VNF, le ministère des Transports sur différents problèmes de mobilité et de projets (port de Triel-sur-Seine, ports d'Achères). Notons aussi sa participation au comité d'axe inter-gares SNCF Herblay-Limay par Conflans-Sainte-Honorine. Elle a fait la proposition d'un plan local de déplacement en boucle de Chanteloup et dans les environs.

Essonne

Le chantier de la gare multimodale de Massy, qui devait être achevé en 2011, accumule les retards. L'AUT est intervenue pour demander l'ouverture rapide du nouveau lien entre les RER B et C.

Sur les 3 lignes de RER, la collaboration avec les associations CIRCULE (RER C), SADUR (RER D) et COURB (RER B) s'est poursuivie. On peut citer notamment une réunion de crise en novembre à Massy avec les élus du RER B sud et la RATP suite au retrait des rames avec des traces d'amiante.

La CAPS (plateau de Saclay) restructure son réseau de bus. Il y a une création de ligne de fond de vallée entre Igny RER et Orsay RER via Palaiseau.

La ligne 496 Massy Vauhalan a été supprimée. La ligne 119 de la RATP dessert maintenant le quartier du Pileu à Palaiseau.

Le parcours de cette ligne se termine à Vauhalan.

Val d'Oise (AUT - Argenteuil)

L'AUT – Argenteuil a participé aux réunions du comité d'axe SNCF « Rives de Seine ». Elle suit toujours avec attention l'arrivée des trams T2 à Bezons et T8 à Epinay et les conséquences sur la desserte d'Argenteuil. La tangentielle Nord est enfin en chantier entre le Bourget et Epinay avec une arrivée prévue à Argenteuil en 2017/2018.

Elle a été consultée pour déterminer l'emplacement de plans (ville, centre ville, points de départ des différentes lignes de bus) dans la gare routière et sur le maintien d'une liaison piétonne sous les voies de la gare ferroviaire. Elle signale aux transporteurs les dysfonctionnements, en particulier en ce qui concerne les bus. Lors du Forum des associations, elle a eu de nombreux échanges constructifs. Elle a proposé ses documents (randonnées sans voiture à partir d'Argenteuil) enrichis de nouvelles propositions.

VIE INTERNE DE L'ASSOCIATION

Adhérents

En 2011, le nombre d'adhérents stagne. Chaque trimestre, ils sont invités à une réunion à laquelle participent en moyenne une cinquantaine de personnes. Le 2 février, un des dix architectes ayant travaillé sur le « Grand Paris », M. Cantal-Dupart, est venu nous présenter sa vision de l'urbanisme et des transports à l'horizon 2020-2030. Le 27 juin, la qualité de service dans les futurs contrats du STIF était au menu de la rencontre avec M. Jean-Christophe Monnet, directeur de cabinet de Madame Mougard (directrice du STIF). Enfin, le 17 octobre, M. Pierre Serne, alors président de la commission « Offre de transport » du STIF, a répondu à notre demande : comment mieux gérer les transports en Ile-de-France face à la multiplicité des acteurs (RATP, SNCF, STIF, SGP, Etat, Région, RFF, etc.).

Conseil et Bureau

Le Conseil d'administration comprend 27 membres élus, auxquels s'ajoutent des membres associés sans droit de vote. En 2011, il s'est réuni 7 fois. Les débats ont porté d'abord sur tous les grands projets cités plus haut, afin de préparer les divers cahiers d'acteurs. Un deuxième groupe de sujets a trait aux réseaux, qualité de service (ligne T3, RER B, Francilien, etc.), une réunion a été consacrée à la tarification, enfin le PDU ainsi que la question de la RD7 à Meudon. Lors de chaque CA, on fait un point sur l'actualité des transports, sur le bulletin de l'association, le site Internet. Le Bureau se réunit chaque lundi – il est ouvert à tous ceux qui veulent s'y investir, élu ou pas.

Permanents

Camille Lalande est toujours à votre écoute. Le poste de gestionnaire de l'opération « Témoins de ligne RATP » est tenu par Gilles Durand. Les bureaux de l'AUT

hébergent également la médiation de la FNAUT qui traite les litiges entre usagers et exploitants, dont une grande partie concerne l'Ile-de-France.

Visites et voyages

Deux voyages étaient proposés en 2011, l'un à Mulhouse et l'autre à Limoges. A la mi-mai nos amis alsaciens de la FNAUT nous ont fait découvrir les transports collectifs de l'agglomération mulhousienne ainsi que le tram-train Mulhouse–Thann–Kruth, objet de polémique dans la région. Nous avons visité « la cité du train » qui compte parmi les plus grandes collections de matériel ferroviaire. Fin septembre, nous sommes allés à Limoges, une des rares villes françaises qui exploite des trolleybus. Nous avons été accueillis à l'entreprise Texelis qui fabrique des pièces mécaniques pour les transports ferrés urbains grâce à « un ancien de la maison » membre de l'AUT. De plus, toutes ces visites sont agrémentées d'une partie touristique et gastronomique.

Communication

La permanence téléphonique fonctionne du lundi au vendredi inclus. Nous recevons souvent des étudiants (master 2 post-licence essentiellement), dont le mémoire porte sur les transports franciliens.

Le bulletin AUT-Infos Ile-de-France est reconnu comme étant de qualité. Les rédacteurs actuels aimeraient voir de nouvelles plumes s'impliquer dans l'écriture d'articles et de dossiers. Le site, mis à jour régulièrement, est très consulté. L'AUT est sollicitée systématiquement par les médias que nous alimentons de notre côté par de nombreux communiqués de presse.

CONCLUSION

Comme l'an passé, nous constatons les mêmes points forts et faibles. L'AUT est très connue et reconnue par les instances officielles : élus, collectivités, transporteurs et la presse, mais elle souffre du manque de militants actifs et surtout, à l'heure où nous rédigeons ces lignes (début mars 2012), nous avons peu de visibilité sur les moyens financiers dont nous disposerons cette année.

Simone BIGORGNE, présidente
et le Bureau