Opération Témoins de ligne RATP

Témoignages reçus et réponses de la RATP

Novembre 2016

Cette synthèse est basée sur les contributions des Témoins de ligne reçues par l'AUT. Ces contributions, remises au STIF et à la RATP en un rapport mensuel, font référence à 6 critères :

1. ***Régularité/Ponctualité***
2. ***Information voyageurs***
3. ***Accueil/Assistance***
4. ***Propreté et netteté des espaces***
5. ***Accessibilité***
6. ***Confort/Agrément***

Un témoignage relate :

1. *soit un problème ponctuel : on peut se contenter, dans ce cas, d'une transmission par la RATP au service concerné* ***…***
   Mais une réponse de la RATP est tout de même appréciée !
2. *soit un problème récurrent sur la ligne, ou un problème général auquel il faut rechercher une solution* ***…***
   Une réponse de la RATP est vivement souhaitée !

Lorsque le témoin juge la réponse de la RATP non satisfaisante, il est invité à le signaler par l'envoi d'un message rappelant le témoignage et la réponse de la RATP, et à commenter cette réponse.

BUS – TRAMWAY

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
/	**Gare Routière Saint-Denis**	***CP***	2	**Saint-Denis Université**, 10 novembre. Les panneaux donnant la nomenclature des bus desservant la gare routière sont détériorés et devenus peu lisibles : arrachages, sur-collages, etc. Voir **Photo**	**En attente d'élément**
/	**Gare Routière de Pierrefitte-Stains**	***CP***	6	**Gare routière de Pierrefitte-Stains** (bus 150, 268, 337, 361), 26 novembre à 18h. La gare routière est plongée dans l'obscurité : aucun des lampadaires des quais ne fonctionnent. Seule la lueur lointaine de l'avenue Ledru-Rollin et des quais de la gare permettent de ne pas buter sur la première bordure de trottoir venue. **Voir Photo**	**En attente d'élément**
/	**Généralités Bus**	***CW***	2, 4	Les places pour personnes à mobilité réduite sont très souvent occupées par des personnes valides et ce ne sont pas les autocollants de taille réduite (10x15), que personne ne regarde, qui vont les inciter à céder cette place. Ces autocollants sont souvent vandalisés, décollés et replacés n'importe où (sur une vitre, un dos de siège, une barre d'appui). Il y a déjà pas mal de temps sont apparus sur certains bus des autocollants de taille plus respectables (20x15), mais placés au-dessus des places prioritaires : qui va lever la tête pour aller regarder ce que dit cet autocollant ? Personne, ou presque. Je suggère qu'en regard des places on visse ou colle des plaques rigides et inarrachables (comme cela a existé par le passé), je propose aussi la diffusion d'un message automatique demandant le respect des places prioritaires, au même titre qu'il en existe toute une batterie pour valider, avancer dans le fond, etc.	Nous sommes conscients des efforts à fournir pour améliorer la qualité de la signalétique intérieure dans nos bus. C'est la raison pour laquelle en 2016, nous avons reconçu une nouvelle signalétique à destination des personnes à mobilité réduite au niveau des places réservées. La nouvelle signalétique est composée de nouveaux pictogrammes destinés aux personnes à mobilité réduite, personnes en fauteuil, femmes enceintes, personnes avec enfant et poussettes. Sa mise en place devrait permettre de faire diminuer le nombre de situations ambiguës. Elle devrait également garantir l'accessibilité et la sécurité des clients cibles, mais également éviter les conflits entre les clients au sujet de la priorité. Les cibles de cette nouvelle signalétique sont : - les personnes prioritaires qui ont une difficulté à demander la place, d'autant plus quand leur problème ou leur handicap est peu, voire pas visible. - les voyageurs restant assis sur une place réservée lors de l'arrivée d'une personne à besoin spécifique n'osant pas demander l'accès aux dites places qui leur sont pourtant

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
					dédiées. Une enquête client a validé avec succès cette signalétique sur 3 lignes de bus équipées pour l'étude (ligne 20, 91 et 111) et d'évaluer sa visibilité, son identification et sa compréhension par tous. Dans ce cadre, tous les clients ont salué cette nouvelle signalétique, plus visible, plus présente dans le bus et plus percutante (bien visible au niveau des places assises). Nous allons désormais la déployer progressivement dans les nouveaux bus achetés à la RATP. Concernant la maintenance des autocollants, nous sommes également conscients des actions à mener pour éviter les arrachages et décollages. Par conséquent, nous avons mis en place dans les nouveaux véhicules des plaques rigides « type plexiglass » comme cela avait été suggéré lors d'une concertation avec les associations de consommateurs. Vous pouvez notamment les retrouver dans les nouveaux bus de la ligne 24. Pour des raisons de propreté, nous réfléchissons également à la mise en place de supports métalliques en lieu et place des plaques plexiglass. Concernant les annonces sonores, nos conducteurs peuvent en effet émettre 4 types d'annonces automatiques. Nous sommes donc limités en termes de diffusion de messages. Toutefois, nous réfléchissons à remplacer un message existant par un nouveau afin de respecter la priorité d'une personne à mobilité réduite.
24	**Saint Maur Créteil**	***NT***	6	**Saint-Michel**, 10 novembre vers 18h00. J'ai pris le bus en direction de Bercy. Le machiniste a refusé de prendre des voyageurs, car le bus était bondé, en invoquant des raisons de sécurité, très vraisemblablement justifiées. Pourquoi cela n'est-il pas appliqué systématiquement aux heures de pointe quand on voit trois bus qui se suivent : le 1er surchargé, le second à moitié vide et le dernier avec juste 3 ou 4 personnes à bord ? Une répartition de la charge pourrait être appliquée	La grande majorité des conducteurs agissent déjà de cette manière. Sauf instruction donnée par le régulateur, cette pratique de répartition de charge est courante.

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
				systématiquement grâce à l'action des machinistes, ce n'est plus guère le cas.	
26	**Belliard**	***SG***	1	**Nation**, 23 novembre à 8h55. Prochain bus pour Saint-Lazare dans 13 mn. L'intervalle théorique est de 5 minutes dans cette tranche horaire. Pourquoi une telle différence ?	Après vérifications, les horaires de passage ont été les suivants : Le bus numéro 4733 a effectué 08h45 Le bus numéro 4737 a effectué 08h53 Le bus numéro 4756 a effectué 09h01
26	**Belliard**	***DD***	1, 2	**Lafayette-Dunkerque** (direction Nation), 11 octobre à 13h30. Affichage incohérent sur la borne BIV : 4 minutes de décalage entre le passage réel du bus et l'affichage SIEL.	Le bus a été délocalisé lors du retournement à Gare du nord
27	**Quais de Seine**	***FC***	2	**Saint-Michel – Saint-Germain**, 2 novembre à 13h10. L'écran SIEL d'information voyageur est hors service à cet arrêt.	Transmission
27	**Quais de Seine**	***HdB***	5	J'utilise, chaque jour, la ligne 27 : il n'y avait déjà plus que deux places « handicapés » sur la génération précédente de bus articulés, avec le nouveau bus hybride il n'y a plus qu'une seule place assise pour les PMR, du reste c'est la seule place au niveau du sol, sinon il faut « monter » relativement haut (mouvement impossible pour certaines personnes handicapées avec cannes), et sur la partie avant du bus pour ces places surélevées il n'y a même plus la possibilité de s'asseoir avant d'arriver à monter ses jambes, car l'accoudoir est haut et fixe (il y a des aménagements intérieurs de bus où les accoudoirs peuvent être relevés). Vous allez me dire « montez à l'arrière » : pourquoi pas, mais, vu la longueur du bus, l'arrière de celui-ci est souvent loin du trottoir, faute de pouvoir s'en approcher.	Votre remarque est transférée aux équipes qui travaillent sur l'évolution des bus en prévision des prochains marchés.
28 58	**Montrouge** **Seine Rive Gauche**	***CB***	1, 2	**Place 18 juin 1940**, 5 novembre. Bus annoncés dans 12 et 17 minutes. Les fréquences de week-end sont de plus en plus minimalistes.	Des travaux dans le secteur « Alésia, Général Leclerc, Didot » ont eu un impact très fort sur les lignes 28 et 58 en termes de régularité et de ponctualité. Le secteur étant souvent saturé, cela s'est répercuté sur l'ensemble des lignes.
28 58	**Montrouge** **Seine Rive Gauche**	***CB***	1	**Gare Montparnasse**, 27 novembre à 11h57. Les temps d'attente sont inadmissibles à cette heure-ci. Bus 28 : 26 minutes, bus 58 : 18 minutes.	Le 27 novembre, nous avons constaté un problème de localisation de nos bus, notamment pour la ligne 28. Les informations sur les BIV n'étaient donc pas pertinentes.

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
					Par ailleurs, il s'agit d'un dimanche et la fréquence à cette heure est comprise entre 20' et 30' donc pour le 58, 18 min d'attente est conforme.
38	Montrouge	*CL*	2	**Châtelet** (direction gare du Nord), 15 novembre, vers 20h50. Ce point d'arrêt accueille deux lignes de bus, le 47 et le 38. Or, l'affichage du temps d'attente pour le premier était en règle, mais pour le 38, il indiquait « service terminé ». Impossible de croire qu'un bus « Mobilien » puisse avoir terminé son service avant 21h un soir de semaine ! Oui, mais que veut dire un tel message ? Y aura-t-il un bus ? Doit-on attendre en espérant ou prendre le 47, quitte à terminer à pied entre les deux gares ? Ce n'est pas la première fois que je constate ce même message dans des circonstances analogues (heure, jour de semaine, période de l'année). Notons que j'ai pris le 47 et que dans les abribus suivants, le 38 était annoncé comme il se doit. Quel est le problème à Châtelet ?	Cette BIV connaît un dysfonctionnement depuis son installation. Le nouveau système informatique de BIV ne supporte pas plus de 2 arrêts ayant le même nom sur une même ligne. La ligne 38 détient 3 arrêts nommés « Châtelet » : Direction Porte d'Orléans, direction Gare du Nord, direction Châtelet (*partiels*). Le dysfonctionnement est connu et signalé aux équipes dédiées qui travaillent sur ce problème. Nous sommes dans l'attente d'une solution.
38	Montrouge	*CB*	1	**Observatoire Port Royal**, 29 novembre à 12h25 Affichage 16mn contre 8mn maximum en théorie pour ce créneau.	Une retenue importante due à la fermeture des voies sur berges a généré des manœuvres de régulation et un retard conséquent sur ligne.
46	Paris-Est	*FM*		**Colonel Fabien**. Je prends tous les jours cette ligne à différents moments de la journée. Depuis quelque temps et régulièrement, tous les jours, un autobus sur deux s'arrête à « Colonel Fabien ». Cela est incroyable compte tenu que la ligne 46 permet de joindre à partir de Colonel Fabien deux gares : la Gare du Nord et la Gare de l'Est. Il ne faut pas compter sur la RATP pour prendre le train... D'autre part, j'aimerais savoir la définition du terme « régulation » par les services de la RATP, car souvent deux voire trois autobus se suivent (46 que j'attends, et 75 que j'observe, à la station Hôpital Saint Louis).	Nous avons une déviation au niveau du pont Eugène Varlin à la suite de la réfection de cet ouvrage ; cette déviation est active jusqu'au 28 février 2017 et nous impacte sur les temps de parcours (en moyenne + 15 minutes par course) ce qui nous oblige à effectuer des courses partielles « Colonel Fabien » et « Porte Dorée » afin de ne pas trop détériorer la régularité de la ligne
57	Quais de Seine	*SG*	1	**Daumesnil - Diderot** (direction Porte de Bagnolet), 14 novembre à 14h05. L'intervalle prévu devrait être de 9mn mais en arrivant à l'arrêt le prochain passage est annoncé dans 17 mn. Soit le double. En dehors de la réponse classique sur la circulation, pourquoi un tel écart ?	Il s'agit de la 9388, qui selon le Rapport Journalier a eu une gêne à la circulation. Il avait un départ de Laplace commandé 13:31 pour un horaire théorique à 13:26. Le bus a été délocalisé et est réapparu à Georges Hénocque avec un retard de 15 minutes avec l'horaire théorique à Gare de Lyon (où il est passé à 14 :21)
	Flandre	*GD, EM,*	2	**Hôtel de Ville**, 14 novembre à 17h54. Bus n° 3485. L'écran	Le signalement a été effectué auprès du service de

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
75		*IL*		latéral de ce bus est hors service, seul subsiste l'indice de ligne. A l'arrière l'écran de la « plaque arrière » est également noir.	maintenance. Le traitement est en cours.
89	Seine Rive Gauche	*CB*	2	**Rennes-Raspail** (direction Porte de France), 21 novembre à 15h. Des travaux entraînent une déviation par la rue de Fleurus. Aucune information, ni affichage sur le fait que l'arrêt au coin de Vaugirard-Raspail fut déplacé. Au dernier moment nous avons vu le bus tourner sur le boulevard Raspail, nous étions trois personnes et avons donc pu le rattraper rue de Fleurus. La déviation était effective avant que ne soit apposée une information à l'arrêt Rennes-Raspail.	L'affichage de la déviation de la rue de Vaugirard en direction de Porte de France a pris effet le 18/11/16 de manière inopinée à la suite d'un affaissement de chaussée interdisant l'accès au Bus. L'affichage du report d'arrêt de Rennes Raspail a été fait provisoirement entre le 18/11 et le 21/11/16 pour être corrigé et officialisé jusqu'au 21/12/16.
89	Seine Rive Gauche	*CB*	2	**Vincent Auriol,** 28 novembre. L'application SIEL semble avoir froid car elle affichait 15mn, pour ensuite passer directement à 7mn. Encore, dans ces ordres de grandeur, il se peut que ce doit lié à la circulation. Mais quand cela effleure les 30mn, on ne peut plus en être certain. Il est vraiment difficile de savoir quand on peut se fier aux informations données par SIEL !	Les informations sur les temps de passage peuvent changer en fonction des difficultés de circulation mais aussi en fonction de certaines manœuvres de régulation.
91	Quais de Seine	*HdB*	5, 6	**Port Royal**, 18 novembre à 17h35. Je souligne que je marche avec des cannes. J'étais sur le trottoir en face des arrêts à Port Royal et souhaitais prendre le 91 en direction des Gobelins. J'ai dû laisser passer un premier bus, n'ayant pas le pictogramme vert « piétons » ; je suis donc restée en attente à hauteur de l'arrêt ; un bus puis un second juste derrière se sont présentés à l'arrêt, le premier empiétant largement sur le passage piétons et interdisant la traversée. Donc, afin de ne pas passer la soirée à une attente interminable, j'ai dû traverser au pictogramme rouge pour les piétons, à mes risques et périls, lorsque le passage fut dégagé. Quand respectera-t-on les piétons qui veulent rejoindre un arrêt de bus ? Si je témoigne ce jour, c'est que cet évènement est relativement fréquent !	Il y a la présence d'un carrefour à cet endroit, et il est possible que l'agent ait préféré empiéter sur ie passage piéton plutôt qu'encombrer le carrefour. (L'identification est impossible car il n'y a pas eu de passage à cette heure-là…). Une ligne faisant du 4' d'intervalle, se retrouve, à cause de la densité de la circulation, facilement avec 2 bus à la file.
91	Quais de Seine	*SS*	3	**Place du 18 juin 1940** (direction Bastille ou Gare de Lyon-Diderot), 2 novembre à 22h19. Les bus n° 4575, 4587 et 4579 (tous en service total ou partiel) sont bloqués au feu à l'entrée du boulevard Montparnasse, se gênent mutuellement, et gênent l'ensemble des autres usagers. Concert de klaxons. Pourquoi 3 bus en même temps, à la queue-leu-leu (ou plutôt en un « tas » anarchique) à une heure ou la circulation est fluide ? Si on veut donner une mauvaise image des transports	Cela fait suite à une altercation avec un taxi. Les bus ont donc été immobilisés dans l'attente de l'intervention d'une équipe de sécurité.

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
				publics, c'est ainsi qu'il faut s'y prendre.	
91	**Quais de Seine**	***GD***	3 ou 6	**Montparnasse TGV 2**, 15 novembre. Bus n° 4574 (ou 4594 ?). Porte arrière : la paroi de verre se trouvant à gauche de la porte (sens de la descente) est déboulonnée de son support. Deux vis manquent.	Transmission
92	**Paris Sud-Ouest**	***ACdS***	1	**Maréchal Juin**, 16 novembre vers 9h15. Heure encore dite « de pointe ». Un bus 92 arrive mais affiche terminus Invalides. Je ne monte pas puisque je vais à Duroc. Prochain bus annoncé dans 8mn. Ce bus est déjà plein. Il met un temps fou à faire sa ligne. Il y a tellement de monde que le chauffeur est obligé de se fâcher pour faire comprendre aux gens d'aller au fond du bus pour que d'autres puissent monter. J'arrive à destination et quelle n'est pas ma stupeur de voir deux autres 92 derrière en partie vides... J'ai déjà constaté ce phénomène sur la ligne 84 Expliquez-nous ! On veut vider Paris de ses voitures mais les transports en communs font défaut ou sont mal gérés.	Je comprends votre mécontentement à la suite du désagrément que vous avez vécu lors de votre voyage et tiens tout d'abord à vous présenter nos excuses. En effet pendant les heures dites « de pointe » le centre de régulation et d'information voyageurs a pour consigne sur la ligne 92 de ne pas limiter les Bus. Ce dysfonctionnement a fait l'objet d'un rappel des consignes de régulation spécifique sur certaines lignes et notamment sur la ligne 92 auprès des régulateurs concernés. Le responsable de la ligne reste vigilant sur le respect de leur bonne application.
115	**Paris-Est**	***NB***	6	**Avenue du Château** (Vincennes), 28 novembre à 18h31. J'ai remarqué à plusieurs reprises le manque d'éclairage dans les bus sur la ligne 115 (ex bus n° 9114), ce qui empêche toute lecture et même celle des plans de ligne. Plus simplement, c'est un manque de sécurité pour les usagers (risque de pickpockets, d'agression).	Après enquête auprès de la maintenance de nos bus, il n'y a pas de problème particulier sur l'éclairage des bus de la ligne 115. Idem sur le bus indiqué dans la plainte ci-jointe. Après discussion avec le responsable de la ligne, il pourrait s'agir d'une mauvaise manipulation des commandes de la part du conducteur. Le responsable a fait une sensibilisation aux conducteurs afin d'éviter que cela ne se reproduise.
128	**Seine Rive Gauche**	***CV***	3	**Sentier des Lilas** (direction Porte d'Orléans), 2 novembre à 8h40. Bus n° 8662. Une seule des deux portes avant est ouverte, alors que plusieurs personnes montent à cet arrêt et qu'il commence à pleuvoir. Je demande au conducteur d'ouvrir la 2ème porte, ce qu'il refuse. J'insiste et lui demande pourquoi il refuse de l'ouvrir. Il me répond que ça ne me regarde pas. Je réponds que cela me regarde dans la mesure où la porte fermée retarde la montée et dégrade le confort des voyageurs. Je suis d'autant plus sûre de moi que la RATP a déjà répondu, lors d'un signalement semblable, que l'ouverture des deux	De tels faits sont inadmissibles. L'agent a été identifié et sera reçu par son responsable qui jugera et prendra les mesures nécessaires à l'encontre du machiniste.

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
				portes faisait partie des obligations du conducteur. Je vais m'asseoir et là il m'insulte : « va te faire f..., tu n'as pas digéré ton café... »	
143	**Pavillons-sous-Bois**	***CM***	1	**Gare de Noisy-le-Sec RER** (direction Rosny-sous-Bois RER), 22 novembre à 9h. A cet l'arrêt il n'y a pas de BIV. L'attente indiquée sur le potelet en heure de pointe est de 8 à 10 minutes. J'ai attendu 15 minutes pour avoir un bus dans ma direction, or en face (direction la Courneuve Aubervilliers RER) en 15 minutes se sont présentés 3 bus de la ligne, c'est incompréhensible.	Nos bus, empruntant et partageant la voie publique, sont soumis à de nombreux incidents, totalement imprévisibles et qui ont très souvent un impact sur la ponctualité. Les agents en charge de la régulation sont dans l'obligation de prendre des mesures afin de fluidifier le trafic. A cet effet, des trajets peuvent être modifiés, voire supprimés. Par ailleurs, il faut savoir que quel que soit le lieu de l'incident, des répercussions sur l'ensemble de la ligne sont souvent inévitables. Nous équipons d'une BIV nos arrêts dès que nous en avons la possibilité. L'emplacement de certains arrêts ne nous permet pas d'avoir une réception correcte pour avoir des informations fiables. Nous étudions cependant la possibilité d'équiper de BIV l'ensemble de nos points d'arrêt.
170	**Aubervilliers**	***CP***	2	**Porte de Paris** (direction Porte des Lilas), 17 novembre à 22h24. Le QR code de l'arrêt de bus n'est pas fonctionnel depuis plusieurs mois, ce qui empêche de connaître le temps d'attente des bus à l'arrêt Porte de Paris, à Saint-Denis, alors-même que le dispositif est fonctionnel sur le reste de la ligne. La même remarque vaut pour les différents bus passant à cet arrêt (239, etc.) Merci de bien vouloir remplacer l'affichage erroné par un QR code fonctionnel.	Merci de nous avoir fait part de cette observation, nous ferons le nécessaire, dans les plus brefs délais, pour afficher un QR code fonctionnel.
170	**Aubervilliers**	***AD***	3	**Franklin > Jean-Jaurès**, 25 novembre entre 9h25 et 9h45. Je viens de prendre le bus 170 a cet arrêt pour me rendre a l'arrêt Jean Jaurès. Arrivé à la hauteur des Marronniers, j'ai demandé l'arrêt pour sortir à Jean-Jaurès. Lorsque le bus est arrivé, le conducteur n'a pas ouvert les portes. Je lui ai simplement dit : « les portes ». Il m'a répondu : « il y a une manière de demander l'arrêt » tout en ajoutant « qu'il faut du savoir vivre ». *(NDLR : jusqu'ici il n'a pas tort ; après, oui !).* Et il a refusé d'ouvrir les portes, pourtant le bus était arrêté à Jean-Jaurès plus de 5 mn. Il a même ajouté qu'il verrouillait les portes, qu'il ne bougerait pas jusqu'à 17h et qu'il est payé	Cette réclamation nous est déjà parvenue par une autre voie. Le service réclamation voyageur a répondu. L'agent a été identifié et sa version des faits lui a été demandée. Selon lui, il a bien marqué l'arrêt Jean Jaurès, et est ensuite reparti après le mouvement de voyageur. Il s'est retrouvé bloqué par la circulation en arrivant sur le carrefour suivant. C'est alors, que le client a sollicité l'ouverture de la porte, de la manière qu'il indique lui-même et en y mettant le ton que l'agent lui a reproché.

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
				pendant ce temps. Ensuite il a redémarré pour me faire dépasser mon arrêt et aller s'arrêter à Faidherbe : tous les passagers du bus sont témoins. 1. je ne paie pas mon ticket pour qu'on me donne une leçon de morale ou pour qu'on m'insulte. 2. je ne paie pas mon ticket pour qu'on me fasse dépasser mon arrêt volontairement. 3. je travaille la nuit et je suis trop fatigué, alors je ne souhaite pas avoir des échanges avec un conducteur indélicat, vous me proposez un service et je paie le service. 4. Je ne veux pas me prendre la tête au point de ne plus arriver à bien me reposer et bien dormir.	L'arrêt étant dépassé, l'agent n'a plus d'obligation d'ouverture de porte, c'est à son bon vouloir. Au vu du ton employé, il a refusé, respectant en cela les consignes de sécurité.
180	Vitry	*NB*	2	**Pont Nelson Mandela – rive droite** (direction Charenton-Ecoles), 30 novembre à 18h. Le conducteur nous a annoncé à cet arrêt qu'il n'allait pas plus loin. La moindre des corrections aurait été de nous en informer au niveau de Gambetta afin que chacun puisse s'organiser. Les usagers ne doivent pas pâtir des difficultés de circulation. L'information des voyageurs devrait être le premier critère de la RATP.	Le bus a été limité à Mandela Rive Droite dès son départ à 16h55 de Villejuif pour cause de retard dû aux travaux du Grand Paris, d'Ivry Confluence, et du TZEN5. Ces travaux sont prévus pour durer encore quelques années. Ce bus est arrivé effectivement à 17h55 à Pont Mandela Rive Droite. La girouette, les annonceurs sonores et l'annonceur visuel annonçaient la destination. Ces messages sont répétés. Néanmoins, les machinistes, lorsque le bus est limité de manière inopinée annonce régulièrement aux clients qui montent à bord le changement de mission.
184	Vitry	*TH*	2	**Division Leclerc**, 6h40. Information erronée : temps d'attente estimé 7mn sur le site RATP. Arrivé à l'arrêt, le temps d'attente affiché est de 18mn. Retour à la maison pour voir le bus passer dans la minute qui a suivi...	Cette question n'est pas assez détaillée. De quel jour s'agissait-il ? Dans quelle direction ? Le temps d'attente à l'arrêt dépend de la localisation du bus qui arrive, il s'agissait peut-être d'un bus qui sortait du centre et celui-ci, ne roulant pas encore, l'info ne pouvait pas être transmise à la borne. Cette borne n'a pas été signalée comme dysfonctionnant en direction de Fresnes Pasteur. En direction de Porte d'Italie, cette borne a été signalée le 05 juillet 2016, la maintenance n'a rien trouvé d'anormal.
	Seine	*NT*	1	**Robinson RER**, 19 novembre à 20h00. 27 minutes d'attente	A la suite d'une forte densité de circulation, 1 bus sur

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
194	Rive Gauche			pour avoir un bus, et le bus suivant dans 36 minutes. Je ne comprends pas qu'un samedi il puisse y avoir autant d'attente.	deux a été limité en Gare de Robinson. Il y a donc eu, effectivement, de forts écarts entre les bus qui ont fait la course en entier.
208	Saint-Maur Créteil	*CL*	1	**Avenue Georges > Fort de Champigny**, 8 novembre à 8h00. Pour rejoindre la gare de Lyon, à Paris, j'ai emprunté la ligne Optile N°7 d'Ormesson-sur-Marne à la gare de Champigny RER, via Chennevières-sur-Marne. J'aurai pu emprunter sur une partie du trajet la ligne RATP 208. Le trajet « Sonnettes-Champigny RER » fut de 50 minutes ! La date n'a pas d'importance, car quel que soit le jour de semaine, c'est la « galère ». Ma fille, étudiante à Créteil, passe tous les matins 1 heure et 25 minutes pour faire ce même trajet qui devrait être fait entre 20 et 30 minutes environ. Le problème vient de la circulation automobile qui empire au fil des jours. L'idée que je souhaite proposer (peut-être que d'autres usagers l'ont eue également), c'est de réserver un couloir au bus, au moins sur la partie situé entre les arrêts « Avenue Georges » et « Fort de Champigny », sur la D4 qui profiterait aux deux lignes Optile et RATP. Rien que ce parcours, de 300 mètres, ferait gagner environ 20 minutes. La dépense de marquage (que je ne pourrais chiffrer) ne serait, je pense, pas très importante, et le couloir pourrait n'être réservé aux bus qu'aux heures de pointe. Il existe un couloir sur cette même D4 dans la traversée de Champigny ! Pourquoi pas à Chennevières ? ...	La proposition faite par la cliente doit être soumise au STIF. Le 8/11 comme les 5 premiers mois de l'année 2016 ont connu un afflux de circulation sur la RD4, à la suite de la fermeture de plusieurs rues dans Chennevières (Rue du pont – Travaux ; et Avenue du Maréchal Leclerc – effondrement de chaussée). Ces fermetures ont généré des reports de circulation sur la RD4, notamment aux heures de pointe du matin, générant des retards compris entre 20 et 60'.
249	Flandre	*CP*	2	**Hôtel de Ville-centre administratif (La Courneuve),** 21 novembre à 23h. L'afficheur SIEL indique « arrêt non desservi ». En l'absence d'autres informations, je me rends au point d'arrêt provisoire utilisé les semaines précédentes. Le bus vient finalement par le chemin habituel, ne s'arrête donc pas à l'arrêt provisoire et dessert l'arrêt normal. Je rate mon bus... à 23h.	C'était le premier jour de déviation à la suite de travaux. Le Responsable de ligne, étant malade, n'a pu effectuer l'affichage aux points d'arrêt ni demander à ce qu'il soit réalisé. Dès le 22, l'affichage a été réalisé. Une mauvaise compréhension de la part du machiniste peut être à l'origine de la mauvaise desserte.
325	Paris Est	*NB*	2	**Avenue du Château** (Vincennes), 28 novembre à 17h46. Voici plusieurs jours que l'affichage des temps de passage des bus ne fonctionne plus sur la borne SIEL.	Cette Borne d'information voyageurs a effectivement un problème de réception radio. Elle a été signalée et est en cours d'expertise radio par TDF. Des interférences empêchent la borne de capter les informations de la régulation. Nous

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
					espérons que le problème sera réglé rapidement.
379	**Seine Rive Gauche**	***NT***	6	**La Croix de Berny**, 10 novembre. J'ai pris le bus 24 en direction de Bercy vers 18h00. Le chauffeur a refusé de prendre des voyageurs, car le bus était bondé, en invoquant des raisons de sécurité, très vraisemblablement justifiées. Donc chaque jour, sur la ligne 379 (et d'autres), des usagers prennent des risques en étant véhiculés dans des bus surchargés, bondés à ne pouvoir en fermer les portes qu'avec difficulté, sans que le machiniste prenne la décision de limiter sa charge. La surcharge du 379 présente-t-elle un risque réel et quantifiable en matière de sécurité des personnes transportées ? Quelles sont les réponses du STIF et de la RATP en matière de sécurité des usagers dans ces bus bondés ?	La RATP est consciente du nombre de clients qui emprunte chaque jour la ligne 379, et pour cette raison qu'une étude est en réalisation. Le résultat dépendra de la réponse du STIF.
379	**Seine Rive Gauche**	***NT***	5, 6	**La Croix de Berny**, 7 novembre à 8h30. Ce matin, l'avenue était très embouteillée. En raison de ces ralentissements le 379 est arrivé à son terminus avec du retard. Il était impossible de marcher sur le trottoir pour accéder au RER. J'ai donc dû, comme l'ensemble des usagers, marcher sur la chaussée, au risque d'être percutée par une voiture... La situation est plus qu'urgente, il faut déplacer cet arrêt, car l'espace sur le trottoir est trop petit. D'autre part, l'arrêt n'est toujours pas éclairé : la sécurité des usagers est-elle secondaire ? Cela fait plus d'un an que cela dure....	Pour l'éclairage de l'arrêt, ceci incombe à l'entreprise DECAUX. Des travaux sont actuellement effectués sur le secteur et la réfection des trottoirs est de la responsabilité de la Ville.
379	**Seine Rive Gauche**	***NT***	1, 2	Suite à la réponse de la RATP pour le bus 379 : « La RATP est consciente de l'afflux de clientèle et pour cela une proposition sera présentée au STIF début 2017 pour augmenter le nombre de bus sur la ligne. » Pouvez vous nous donner plus de précisions sur votre proposition, et bien sûr une date ferme sur l'application de votre proposition ? Pouvez vous convier des usagers empruntant la ligne sur Châtenay-Malabry à la réunion et la construction de la proposition ? Comptez vous faire un sondage sur la ligne du bus 379 auprès des usagers. Je pense que les usagers ont le droit à la parole et peuvent être force de propositions innovantes...	La prochaine commission étant au mois de Mars. L'application ne se fera pas avant le mois de mai. Pour être convié à la réunion, il faut contacter le STIF. (pour la RATP cela est impossible).
	Pavillons-	***CP***	2	**Cimetière de Saint-Denis**, 30 novembre. Le plan du quartier	Nous faisons le nécessaire pour faire la mise à jour du

Ligne	Centre bus	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
T1	**sous-Bois**			est à actualiser : la gendarmerie a disparu et le cube vert qui le jouxtait accueille désormais la Caisse d'Allocations Familiales. **Voir Photo**	plan de quartier.
T3a	**Paris Sud-Ouest**	***NT***	1, 2	**Baron-Leroy**, 31 octobre à 17h40. Nous avons eu droit à trois fréquences horaires en 10 minutes et plus d'attente : Horaire 1 : 16 minutes et aucune information sur la raison de cette fréquence. Horaire 2 : 2 minutes, ça ressemble à une fréquence normale. Horaire 3 : 6 minutes, et toujours aucune information ni par affichage direct, ni par message sonore sur le quai. Pensez-vous revoir l'information voyageur pour les tramways ?	A 16h16, une rame à la station Maryse Bastié a eu un accident avec un piéton. Afin d'apporter de l'aide et de réaliser les procédures accident, la ligne a stationné durant 5 min. La ligne a repris progressivement, mais à la suite de ce retard, la charge n'a pas pu être absorbée. Cela a créé un retard général sur l'ensemble de la ligne qui s'est cumulé aux difficultés de circulation. La régulation, afin de recaler l'offre de transport, a pris la décision de faire repartir la rame 301 dans l'autre sens à 17h52 à Porte de Charenton. Il y a eu des perturbations sur la ligne en fin d'après-midi à la suite de l'accident. Ces perturbations ont nécessité des manœuvres de régulation, qui ont modifié les horaires de passage des rames, ce qui est normal. Cependant, il est vrai que la régulation aurait pu avertir les stations à proximité via un message sonore qu'une manœuvre était en cours pour remise à l'heure, ce qui allait entrainer des modifications du temps d'attente. Un rappel sera fait à l'ensemble de l'équipe de Régulation de la ligne T3a, pour améliorer l'information voyageur en station, et avertir les stations encadrantes des manœuvres à proximité, engendrant des modifications d'heure de passage.

METRO

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
Généralités Métro	***CG***	2, 5	Les places réservées dans le métro ne sont ni suffisamment indiquées, ni lisibles pour les autres voyageurs valides. Une signalétique style macaron apposé sur la vitre à hauteur de vue serait grandement souhaitable afin que ces places soient plus facilement cédées.	Nous avons entamé un travail sur la visibilité de la signalétique des places PMR dans les rames du métro de la même manière que le travail effectué dans le bus. L'objectif étant d'avoir une signalétique cohérente entre les réseaux. Toutefois, le périmètre semble actuellement limité aux nouveaux matériels et aux matériels qui vont entrer en rénovation. Une nouvelle réunion sur le sujet est prévue mi-février.
M 1	***SB***	2, 5	**Champs-Élysées-Clemenceau**, 11 novembre à 11h. Les stations de métro et toutes les sorties entre Concorde et Étoile sont fermées depuis 8h en raison des commémorations de l'Armistice. On peut l'admettre, mais pourquoi dans ces conditions supprimer la correspondance avec la ligne 13 à Champs-Élysées Clemenceau, ce qui a pénalisé toute la matinée nombre d'usagers en nous imposant au moins deux changements ?	Nous nous conformons aux ordres de la préfecture de police.
M 1	***AMD***	2	**Champs-Elysées-Clemenceau**, (direction La Défense), 14 novembre. L'affichage du 1er passage sur la borne SIEL est recouvert par un autocollant qui en gêne la lecture. **Voir Photo**	Merci pour votre retour. Ce dernier a bien été pris en compte.
M 2	***VD***	2	**Colonel Fabien** (direction porte Dauphine), 1er novembre à 17h52. (Je n'ai pas noté le numéro de la rame). Aucun affichage des stations desservies sur les plans de trappe, ni annonces sonores. Puis, à Barbès-Rochechouart, ça s'est remis à fonctionner, comme si de rien n'était.	Transmission Le plan de trappe a été remplacé et l'IV embarquée vérifiée. Merci pour ce témoignage.
M 2	***VD***	2, 3	**Place de Clichy**, 21 novembre à 8h. A place de Clichy, en quittant le quai de la ligne 13 (direction Chatillon) pour aller vers la ligne 2, à l'intersection des CR 223 et CR224, aucune indication du chemin à suivre pour aller vers la ligne 2. Les nombreux touristes venant des hôtels localisés sur le nord de la ligne sont perdus et ne savent pas vers où aller. Il est fort probable que les panneaux indiquant le chemin pour cette correspondance soient cachés	La demande a été prise en compte et un panneau a été ajouté le 17/01/2017 à l'intersection des CR223-224. Toute la signalétique de la station va être remise aux normes dans le cadre des travaux de rénovation Renouveau du Métro qui vont être engagés sur 2017

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
			actuellement à cet endroit sous le placage qui sert à détourner et cacher les infiltrations. Par ailleurs dans cette station, de très nombreux panneaux indiquant les correspondances sont encore aux anciennes polices et chartes graphiques de la RATP.	-2018.
M3	***FC***	2	**République** (direction Gallieni), 13 novembre à 13h35. Le système d'annonces des trains est hors service.	Une visite complète de la ligne a été réalisée afin d'identifier les balises au sol défectueuses. Une campagne de remplacement est actuellement en cours afin de résoudre ce problème.
M3	***VD***	2	**Saint-Lazare** (direction Gallieni), 1er novembre à 16h38. Rame comportant la voiture M10044 : à Saint Lazare, sur les plans de trappes affichant les stations à desservir, Malesherbes clignote, Villiers, Europe et Saint-Lazare sont toujours allumés comme si le train donnait l'impression d'être encore en approche de Malesherbes. A Havre Caumartin, retour à la normale.	Transmission
M3	***NE***	1	**Saint-Lazare**, 29 novembre à 9h. Vue l'affluence considérable dans cette station, les « pousseurs » effectuent un travail professionnel et efficace. Merci à eux. Nul doute que sans leur concours la cohue et l'afflux de voyageurs auraient plus d'une fois précipité des usagers sur les voies.	Transmission Nous vous remercions pour votre témoignage et le transmettons aux équipes concernées
M4	***BG***	2	**Châtelet**. Les accès depuis la station Châtelet de la ligne 4 vers la salle d'échange des RER ont été considérablement améliorés, élargis, mécanisés et constituent maintenant l'itinéraire normal des voyageurs de la ligne 4 venant du sud et de ceux voulant accéder aux RER et réciproquement. La signalétique en station a été modifiée en conséquence. Par contre, les plans de la ligne 4 à l'intérieur des rames ne l'ont pas été et continuent à désigner la station « Les Halles » comme la seule station de correspondance entre la 4 et les RER. Il serait souhaitable que la RATP modifie aussi ces plans. **Voir Photo**	C'est une décision du service compétent et en effet à la station Les Halles, les correspondances avec les lignes RER sont plus courtes qu'à la station Châtelet.
M4	***CB***	2	**Montparnasse-Bienvenüe**, 5 nov. Problème sur ligne 4 à la station Vavin, signalé à Montparnasse par une annonce en surface, Mais aucune information sur les quais.	Transmission
M6	***CB***	6	**Denfert Rochereau**, 21 novembre à 8h45. Prenant de 2 à 4 fois par jour cette ligne, j'ai atteint la saturation des clones des Gipsy-Kings qui nous massacrent les oreilles ! « Aie aie aie, que sas que sas, volare, ô, ô, bamboleo bambolea.... » voyez ici les ravages sur vos voyageurs ?	Nos équipes de la Maîtrise du Territoire interviennent régulièrement pour contrôler et interdire les musiciens qui séjournent dans nos espaces. Malheureusement, ceux-ci reviennent et nos agents ne peuvent pas être derrière chacun.

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
M 6	***HCdS***	2	**Bercy,** 30 novembre à 13h. Les bornes SIEL sont hors service sur les deux quais, seules s'affichent les voyants d'alimentation électrique.	Transmission
M 6	***HB***	2	**Edgard Quinet**, 5 novembre, vers 13h. Le plan de quartier IQ 061 est dégradé par un autocollant qui en gêne la lecture. **Voir Photo.**	Plusieurs affiches ont été dégradées le 5/11/2016, elles ont été remplacées le 09/11/2016
M 6	***HB***	4	**Edgard Quinet**, 5 novembre, 13h. Les carreaux de céramique sont tout sauf blancs, du jaune au gris sale : saleté, humidité ? ou bien, lors de ravalements les carreaux employés n'étaient-ils pas de la bonne nuance ? On n'en compte pas moins de cinq ! **Voir Photo** Ces différences sont visibles dans de nombreuses stations, d'autant plus que les divers types de céramique n'accrochent pas la poussière de la même façon.	Les travaux de renouvellement du carrelage datent de 2004 (RNM). Une opération coup de propre a été réalisée au cours de l'année 2014 en collaboration avec les différents services techniques de l'entreprise. Le renouvellement des carrelages muraux est réalisé dans le cadre de l'entretien patrimonial.
M 7	***CP***	6	**La Courneuve-8 mai 1945**, 2 novembre à 7h30. Je m'étonne que la rame de métro B32191 de la ligne 7 ait été sortie des voies de garage avec cette publicité dévissée et prête à tomber sur un voyageur. **Voir Photo**	**En attente d'éléments**
M 4	***CB***	2	**Châtelet**, 20 novembre à 17h30. Même en considérant que cette station est en travaux, il n'est pas normal que mis à part un panneau indiquant « secteur Seine », on ne trouve plus aucune indication en dehors des numéros de sortie... Ainsi, venant de la ligne 4 direction Porte de Clignancourt, nous n'avons pas trouvé comment récupérer la ligne 7, direction la Courneuve (notre bus était de rejoindre la station Cadet ; nous avons dû nous résoudre à reprendre la ligne 4 pour rechercher ensuite un autre itinéraire).	Le projet Renouveau du Métro a été avisé.
M 7	***CP***	6	**Louis Blanc**, 21 novembre. Deux sièges n'ont plus d'assise et l'embase restante est juste recouverte d'une plaque de tôle pour permettre de s'y asseoir. Les espaces RATP filent en quenouille. **Voir Photo**	En attente d'éléments
M 8	***AD****	1, 2	**Madeleine** (direction Balard) 24 octobre à 8h30. Un bon début de semaine commence par une information SIEL hors service et des fréquences dignes d'une heure creuse qui appellent à des surcharges : à 8h28 rame bondée ; à 8h31 rame chargée... Arrive la diffusion d'un message sonore : « trafic ralenti suite à un incident d'exploitation, en direction de Pointe du Lac » ce n'est pas mentionné pour la direction de Balard, qui semble également perturbée. Ce manque de précision donne à penser que dans cette direction tout va bien ; ainsi on ne cherche pas à contourner la difficulté et on s'agglutine sur le quai.	Les informations diffusées viennent du Poste de Commande Centralisé (PCC) qui généralement informe en priorité la voie concernée par l'incident. Les répercussions sur l'autre direction sont inévitables dans la mesure où notre priorité dans ces situations dégradées, c'est de garantir de la régularité sur l'ensemble du parcours. Nous vous remercions de votre témoignage que je transmets aux gestionnaires de l'information.
	PJ	2	**Plaisance** (direction Asnières ou Saint Denis ?), 25 octobre à 22h34. Rame	Comme il n'y a pas eu de signalement pour un

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
M13			007. Les plans de trappe sont limités à La Fourche.	dysfonctionnement de l'Interface Homme Machine, nous supposons que le conducteur n'a pas incrémenté de destination, d'où les voyants éteints sur les 2 fourches. Un rappel sera fait.
M13	***PJ***	3	**Montparnasse-Bienvenüe** (direction Châtillon-Montrouge), 8 novembre à 13h24/25. Rame 070. Il y a une forte affluence, inhabituelle à cette heure (consécutive à la fin d'un incident ?). Le conducteur n'a pas attendu la fin de l'échange voyageurs montant/descendant pour refermer les portes sur les derniers voyageurs montants (quelques sacs, pans de vestes ou de manteaux ont été coincés dans les portes). Le déclenchement du « buzzer » annonçant la fermeture des portes a été quasiment concomitant avec la fermeture de celles-ci. Je suis resté sur le quai comme une vingtaine d'autres personnes, avec 2 minutes d'attente pour la prochaine rame... quasiment vide. Le conducteur ne pourrait-il pas annoncer qu'une rame suit à 2 minutes (comme parfois dans les bus bondés) ?	L'investigation menée révèle que la rame en cause (Rame 1316, NA. 31070, Mav. 30140) a stationné 36 secondes à la station Montparnasse au lieu de 22 secondes prévu théoriquement. L'extraction des paramètres d'exploitation confirme que le conducteur de la rame 1316 a rencontré quelques difficultés pour réaliser le service voyageurs à cette station, et qu'il a réitéré à 2 reprises une commande d'ouverture / fermeture des portes du train. Un système d'information sur l'exploitation de la ligne est par ailleurs à la disposition des voyageurs (sur le quai) pour indiquer le temps d'attente entre les trains.
M13	***GD***	2, 6	**Pernety**, 14 novembre à 22h04. Rame 008, voiture n° M30.005 (ou 8). L'un des néons à l'extrémité avant de la voiture (au-dessus des sièges en triplette) est hors service. Par ailleurs, sur toute la rame les plans de trappe sont hors service.	**Transmission** Le train est passé en entretien technique le 13/12/2016.
M13	***GD***	2	**Pernety**, 14 novembre à 22h04. Rame 008. Sur toute la rame les plans de trappe sont hors service.	**Transmission** Le train est passé en entretien technique le 13/12/2016.
M13	***PJ***	3, 6	**Montparnasse-Bienvenüe**, 9 novembre, 13h32. Rame 048, voiture M 30095. Le signal sonore a été déclenché quasiment simultanément avec la fermeture des portes, il y a eu deux personnes coincées dans les portes.	**Transmission** Le train a été traité le 11/11/2016 pour un problème de non fermeture des portes sur la voiture M-30095 côté gauche. Ce même train est passé en entretien technique le 14/11/2016.
M13	***VD***	2	**Place de Clichy** (direction Saint Denis), 1er novembre à 18h12. Dans la rame comportant la voiture M30157, pas d'affichage des stations sur les plans de trappe, au delà de La Fourche. Annonce du conducteur sur la branche empruntée faite à Place de Clichy (et non à La Fourche).	Comme il n'y a pas eu de signalement pour un dysfonctionnement de l'Interface Homme Machine, nous supposons que le conducteur n'a pas incrémenté de destination, d'où les voyants éteints sur les 2 fourches. Un rappel sera fait.
M13	***VD***	2, 3	**La Fourche**, 1er novembre à 18h15. Dans la rame comportant la voiture M30157, deux freinages d'urgence entre La Fourche et Guy Môquet + long stationnement sous tunnel, sans aucun message sonore du conducteur pour	L'investigation menée révèle que la rame en cause (Rame 1392, NA. 31079, Mav. 30157) a stationné 1 minute 44 secondes dans l'inter-station La Fourche -

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
			nous informer de ce qui se passe.	Guy Môquet voie 1, à la suite d'un freinage d'urgence commandé intempestivement par le dispositif de contrôle de vitesse embarqué sur le matériel roulant en cause.
M13	***VD***	2	**Montparnasse-Bienvenüe** (direction Asnières-Gennevilliers), 17 novembre à 18h45. dans la rame comportant la voiture M30130. L'affichage des stations desservies est resté bloqué sur Porte de Vanves, comme si le train ne savait pas qu'il avait déjà passé cette station. A La Fourche, l'annonce de direction a été faite par le conducteur.	Comme il n'y a pas eu de signalement pour un dysfonctionnement de l'Interface Homme Machine, nous supposons que le conducteur n'a pas incrémenté de destination, d'où les voyants éteints sur les 2 fourches. Un rappel sera fait.
M13	***VD***	2	**Place de Clichy** (direction Asnières-Gennevilliers), 20 novembre à 16h27. Dans la rame comportant la voiture M30302, sur les plans de trappe, les stations desservies sont limitées à La Fourche. A la Fourche, l'annonce de direction a été faite par le conducteur. Commentaire : on dirait que les actions mises en œuvre pour corriger ces problèmes n'ont qu'un impact provisoire et que la situation revient rapidement au chaos...	Comme il n'y a pas eu de signalement pour un dysfonctionnement de l'Interface Homme Machine, nous supposons que le conducteur n'a pas incrémenté de destination, d'où les voyants éteints sur les 2 fourches. Un rappel sera fait. Le train est passé en entretien technique le 25/11/2016.
M13	***NJ***	6	**Gaité** > **Châtillon-Montrouge**, 24 novembre à 13h10 (à Gaité). Rame n° 065 : les blocs néons en tête de voiture sont grillés dans la M 30130 (avant gauche) et B32130 (avant droit).	**Transmission** Le train est passé en entretien technique le 25/11/2016.
M13	***GD***	4	**Pernety**, 3 novembre. La paroi située entre la voie et la sortie « Niepce » identifiée QX 132 a été peinte il y a quelques années, aujourd'hui la peinture s'écaille, tombe en lambeaux et rend cet endroit d'apparence sale et laide. Les autres parois de bouts de quai semblent avoir subi le même traitement et présentent la même apparence dégradée. Un sérieux lessivage et le retrait de ces restes de peinture pourraient redonner a cet endroit un certain cachet perdu depuis longtemps. **Voir Photos**	Effectivement, il y a quelques années, le carrelage était repeint, avec un résultat visuel plus que perfectible sur la durée. Nous essayons actuellement de réaliser un grattage de la peinture, mais le résultat n'apporte pas entière satisfaction. Il est prévu d'essayer une opération spécifique début 2017.
M4	***CP***	4	**Châtelet-Les Halles**, 20 novembre à 15h. A cette station, alors que le quai est généralement propre ainsi que le couloir menant à la ligne 4 et au pôle d'échanges, l'escalier, quant à lui, est toujours relativement sale et encombré de « moutons » de poussière. Seule explication : que cet escalier ne soit intégré ni aux tâches de nettoyage des agents du quai, ni du couloir. Merci à la RATP de réviser l'attribution des tâches à ses prestataires (en y prévoyant le temps adéquat). Problème déjà signalé le 14 juillet et non résolu.	Le prestataire de nettoyage a été avisé sur ce sujet.

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
M14	***HB***	4	**Bercy**, constat quasi permanent. L'escalier en arrière de quai qui mène au passage au-dessus des voies, vers la ligne 6 et la sortie « Gare de Bercy », est couvert de « moutons » de poussière, lesquels se cachent dans les coins de marches. Offrez aux agents des balais qui aillent jusque dans les coins !	Des équipes de nettoyage passent tous les jours pour un nettoyage complet des sols de la station. Cependant la station est actuellement en travaux pour offrir aux clients un accès supplémentaire et un agrandissement des espaces. Ces travaux conséquents produisent de la poussière permanente malgré les prestations de nettoyage.
M14	***EM***	2	**Châtelet** (direction Olympiades) Arrière du quai : il y a un panneau directionnel indiquant une « sortie 2 », mais pas de « sortie 2 » indiquée, ni sur le plan, ni sur la nomenclature des sorties ! (Cette sortie 2 correspond à la porte Lescot/Forum des halles/Centre Georges Pompidou). **Voir Photos**	Le projet ReNouveau du Métro a été avisé sur ce sujet.
M14	***NE***	5	**Saint-Lazare** (direction de Olympiades), 29 novembre à 18h. L'ascenseur permettant de descendre sur le quai de la ligne 14 est hors service depuis plus d'une semaine. Aucune information quand à la date de remise en service prévue, s'il y en a une. Il n'y a pas d'escalator à cet endroit (et pourtant c'est une gare), uniquement des escaliers. Est-il prévu d'installer un escalator ? Il y aurait pourtant la place, il y a deux grands escaliers de part et d'autre ...	Cet ascenseur est en utilisation restreinte pour les personnes à mobilité réduite uniquement depuis septembre 2016 pour cause de fuite hydraulique. Les travaux d'échange de vérins ont commencé le 16/01/17 pour une remise en service le lundi 23/01/2017.

RER

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
Généralités	***DD****	5	Presque toutes les stations, métro, RER, tramways, abribus, manquent de sièges. Or, pour beaucoup de gens la station debout est pénible, d'autant qu'il n'y a pas forcément de sièges libres dans les voitures (ce qui est excusable à l'intérieur des rames, surtout en cas d'affluence). Pourquoi ne pas mettre plus de sièges sur les quais à la disposition des voyageurs, dans toutes les stations, surtout celles aux carrefours de plusieurs lignes. C'est particulièrement vrai pour les RER, surtout le RER B dont les rames sont souvent en retard, voire supprimées ; exemple : Denfert-Rochereau, mais aussi Gare Montparnasse où les sièges disparaissent peu à peu, Auber sur le RER A, etc.	**En attente d'éléments**
RER A	***SG***	1, 2	**Bussy-Saint-Georges** (direction Paris), 7 novembre. J'arrive à 7h35 pour prendre le train de 7h38. Celui-ci est repoussé à 7h40. A 7h40 pas de train, il disparaît alors des écrans. A 7h42 il reparait et est annoncé pour 7h49, puis 7h51. Il arrivera réellement à 7h51. Entre temps un train est passé sans s'arrêter et aucune annonce sur d'éventuels incidents. Pendant ce temps les voyageurs s'accumulent sur le quai. Je voyagerai debout jusqu'à Paris.	La mission UVAR51 est partie de Chessy Marne La Vallée avec un retard de 10 minutes à la suite d'une mauvaise coordination dans l'organisation des manœuvres par un aiguilleur du Poste de Manœuvre Local de Marne la Vallée.
RER A	***PZ***	1	**Noisy-le-Grand Mont d'Est**, 8 novembre à partir de 18h15. En raison d'un voyageur malade à Vincennes, le trafic a été perturbé sur la partie Est de la ligne A en fin d'après-midi. Cependant, la gestion de la reprise du trafic a été chaotique, ainsi que j'ai pu le constater, en attendant un RER vers Paris. Arrivé sur le quai à 18h15, j'ai constaté que les missions origine MLV Chessy et à destination de Poissy (TERI) étaient quasi-inexistantes. La première n'est arrivée à quai qu'à 18h42, elle était inaccessible du fait de sa surcharge. Pourtant, un RER terminus Noisy provenant de l'Ouest (mission DROP) est arrivé à 18h25. Au lieu de le faire repartir directement de la voie Z en crochet court, la régulation l'a envoyé sur le tiroir d'arrière-gare, et l'a fait patienter jusqu'à 18h46, donc après le passage du premier train TERI. Cette décision est incompréhensible car 4 missions UXOL avaient été successivement supprimées auparavant, ce qui n'a pas manqué de créer une tension importante en direction de Cergy plus à l'Ouest. Il était donc absurde de ne pas tenter de réduire cette tension en faisant repartir ce train au plus vite en avant de la mission TERI surchargée. Autre absurdité, cette dernière a été rendue omnibus entre Noisy et Val-de-Fontenay alors qu'elle ne disposait d'aucune capacité résiduelle et qu'une rame partant vide de Noisy avait de meilleures chances de satisfaire la clientèle des gares	Effectivement, le 8 novembre à 17h07 le train QWAD54 stationne à Vincennes pour un malaise voyageur. Les pompiers ont été avisés immédiatement pour une arrivée à 17h28. Mesures d'exploitation : Le NAGA58 train suivant est passé en contre-sens V2 sans marquer l'arrêt à Vincennes en direction de Boissy. A 17h31 le train en direction de Poissy mission TOUL51 a été retardé sur la voie1 par le passage du train à contre sens. 17h34 le train QWAD58 repart de Vincennes avec un retard de 30 minutes. Un train a été tourné à Nation RUDI58 et reparti en direction de St Germain. Ensuite, sur voie 1 l'alternance a bien été respectée Chessy – Boissy – Torcy – La Varenne. Sur voie 2 les missions Poissy – Cergy – St Germain et Vésinet Le Pecq. Les mesures d'exploitation ont été respectées malgré

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
			intermédiaires. Enfin, le train UXOL finalement parti de Noisy-Mont d'Est à 18h46 de la voie 2 a gêné la mission TERI suivante qui était affichée à l'approche avant qu'il ne quitte son tiroir. Cet ensemble de décisions a donc nui à un meilleur rétablissement de la capacité de transport dans le sens Est-Ouest et au confort de nombreux voyageurs.	l'incident voyageur.
RER A	***PZ***	2	**Toutes gares du tronçon central vers Cergy/Poissy**, 27 septembre, entre 8h et 9h. La pointe du matin du 27 septembre dernier a été très perturbée du fait du déraillement d'un train de fret à Maisons-Laffitte. Les RER interconnectés étaient excessivement rares et surchargés. Les écrans d'information indiquant « correspondance assurée à Paris Saint-Lazare », je me suis rendu à cette gare pour constater qu'aucun train ne permettait d'accéder à Cergy (dernier départ possible : 8h28) ; je me suis rabattu sur La Défense à 8h55, et j'ai pu constater que l'information « correspondance assurée... » perdurait toujours sur les écrans alors qu'elle était désormais fausse et obsolète (cf. photo jointe). Il serait souhaitable à l'avenir d'indiquer « correspondances possibles à Paris-Saint-Lazare jusqu'à *telle heure* » plutôt que « correspondance assurée ». Cette affirmation est trompeuse dans la mesure où elle donne à penser qu'un service de substitution a été mis en place pour suppléer la défaillance du RER tant que celle-ci perdurera. Or, ce n'était pas le cas : la ligne L a fonctionné comme d'habitude, sans plus. Il y a un manque de coordination entre **Voir Photo**	Début octobre 2016, une direction unifiée de l'exploitation sur la ligne A (DLA) SNCF- RATP a été créée afin d'améliorer la performance de la ligne et d'offrir un meilleur service aux voyageurs. Elle doit notamment assurer une cohérence des messages adressés aux clients afin de ne pas réitérer ce désagrément.
RER A	***SG***	1	**Châtelet-Les Halles** (direction Chessy), 14 novembre à 20h10. Comme on peut le voir sur la photo, aucun train n'est annoncé pour les voyageurs allant au delà de Torcy. Cette situation se reproduit presque tous les lundis. Pourquoi là RATP ne respecte t-elle pas ses promesses sur la desserte des gares en fin de lignes ? **Voir Photo**	L'offre de service a été respectée. Voici le passage des missions comme suit : QBIK, NELY, OKRE, NELY, QYAN. A cela près qu'une mission pour La Varenne RUDI02 a été injectée entre NELY92 et OKRE90.
RER A	***SG***	4	**Bussy-Saint-Georges**, 16 novembre à 7h35. La salle d'échange est particulièrement sale. Le sol est trempé, avec des flaques d'eau très nombreuses et de la boue. Par comparaison l'extérieur de la gare, pourtant soumis aux intempéries, est plus propre.	Le nécessaire a été fait. Un signalement a été passé le matin-même à 5h14 et a été clos à 11h14.
RER A	***SG***	5, 6 x 3	**Bussy-Saint-Georges**, 16 novembre. Sur les 4 portes d'accès à la gare, 2 sont fermées, ce qui occasionne des bousculades entre les flux de voyageurs rentrants et sortants. Cette situation perdure depuis plusieurs semaines. A quand une réparation ? 23 novembre. La situation perdure, deux portes sur quatre sont toujours en panne et condamnées, depuis plusieurs semaines. Les bousculades sont quotidiennes en heures de pointe.	Les portes ont été vandalisées à plusieurs reprises cette année. Le délai d'intervention est dû à la commande des pièces nécessaires (portes + courroies). Le nécessaire a été fait le 08/12.

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
			30 novembre à 7h40, idem, la situation n'a pas évoluée.	
RER A	***SG***	1	**Bussy-Saint-Georges** (direction Paris), 16 novembre. En arrivant à 7h36, je constate qu'un train quitte la gare, c'est celui de 7h30 qui est en retard. Juste derrière est passé un train sans arrêt, puis le train de 7h40 qui passe à 7h46. Ce n'est que 6 minutes de retard mais, tous les jours, ça devient pénible. Pourquoi ne pas faire s'arrêter le train passé sans arrêt mais à l'heure, puisque de toute façon ce train s'est certainement arrêté dans l'inter-gare entre Bussy-Saint-Georges et Torcy.	Le PCC s'applique à assurer autant que faire se peut l'intervalle régulier entre chaque mission tel qu'il est défini dans l'offre de transport avec un système d'exploitation de terminus intermédiaires et une alternance de trains semi-directs. Arrêter un train semi-direct retarderait donc le départ de la mission suivante.
RER A	***SG***	1	**Bussy-Saint-Georges** (direction Paris), 30 novembre à 7h30. Le train de 7h30 passe à 7h37, ce qui décale les trains suivants dont le 7h40 qui fera 7h47. Le témoin venant pour prendre le train de 7h40 ratera celui de 37 et attendra 10 mn avec une température de moins 2 degré ce matin. Ce type d'incidents est presque journalier. Pourquoi ? Les temps de parcours sont-ils correctement calculés ?	Le STIF et la RATP ont défini une offre de transport théorique adaptée aux besoins de la ligne. Mais des évènements quotidiens même minimes peuvent venir l'impacter avec pour conséquences des retards, modifications et suppressions de missions. Quant aux temps de parcours, ils ont bien évidemment été calculés et validés avant mise en place de l'offre de transport.
RER A	***PL***	5	**Bussy-Saint-Georges**, 30 novembre. Depuis plusieurs mois, les portes de sortie de la station de Bussy-Saint-Georges sont hors service. Il ne reste qu'une porte (1UP) de chaque côté. C'est non seulement inadmissible vis-à-vis des usagers. Mais c'est surtout dangereux et non conforme aux règles de sécurité.	Les portes ont été vandalisées à plusieurs reprises cette année. Le délai d'intervention est dû à la commande des pièces nécessaires (portes + courroies). Le nécessaire a été fait le 08/12.
RER B	***NT***	1	**La Croix de Berny**, 31 octobre 8h15. 10 minutes d'attente pour la prochaine mission, en heure de pointe. Résultat : un RER bondé alors que les usagers auraient pu voyager dans des conditions correctes si la fréquence avait été respectée.	L'intervalle exact en direction de Paris est de 10mn (voir tableau joint en dessous des réponses / 1). Après un départ à 8h15 la mission suivante n'arrive qu'à 8h25 ! EPAV83 retardé de 2mn50 (répercussions alerte radio en zone SNCF pour personne sur les voies).
RER B	***NT***	1, 2	**La Croix de Berny**, 7 novembre à 8h35. Ce matin, 15 minutes d'attente en pleine heure de pointe pour voir un RER s'arrêter à cette gare. Deux missions sont passées sans arrêt. Aucune information sur d'éventuels incidents. Les usagers ont été obligés d'attendre dans le froid et sous la pluie, c'est vraiment scandaleux. Pourquoi ne pas faire s'arrêter tous les trains à cette station, dans un quartier qui se densifie de jour en jour ?	Aucun intervalle de 15 mn constaté. Tous les trains ont desservi cette gare. (Ci-joint un tableau récapitulant les dessertes de Croix de Berny vers 8h35 / 2). **Voir Tableau**
RER B	***NT***	1	**La Croix de Berny**, 23 novembre à 8h57. Deux missions sont passées sans arrêt, dont le deuxième à moitié vide. Je ne comprends pas ce choix de faire attendre délibérément les usagers de La Croix de Berny. Nous payons pour le même service que les autres usagers.	Même constat que le 7 novembre. Une non desserte dans ce créneau horaire, voie 1 direction sud, avec le passage d'un train Haut Le Pied (sans voyageur) pour Massy Palaiseau.

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
RER B	***VD***	2	**Bourg la Reine**, 17 novembre à 18h23. Mission EMIR, vers l'aéroport CDG : Train comportant la voiture ZBD8110. Il n'y a pas eu d'annonces sonores ni d'affichage des stations desservies sur les plans de trappe (alors que ce train est un direct...).	Transmission
RER B	***DD***	1, 2	**Massy**, 15 septembre à 18h. Sur le quai direction Saint Rémy : trois trains arrivent de Paris, aucun ne dessert le bout de la ligne : Saint Rémy. Il a fallu attendre, sans explication, qu'une 4e mission arrive enfin pour la destination de Saint Rémy.	18h Massy -> St Rémy (et non Orsay), PAPO46 part de Massy à 18h05. Le suivant, PAPO54, départ à 18h28 (intervalle : 23 mn). Puis, passage à Massy de LEVE01 et LEVE56 direction Orsay, et KUBY50 terminus Massy + un train hlp : WKWM01. Intervalle de 23 mn suite à 2 incidents au nord : Vol voyageur dans un train au Bourget (retard 13 mn) + signal d'alarme à Châtelet (retard 35 mn).
RER B	***DD***	2	**Saint-Rémy-les Chevreuse**, 13 septembre à 9h12. Quai direction Paris : Pas d'affichage sur l'écran à l'extérieur de la gare. Il faut arriver sur le quai central pour connaitre l'heure de départ de la mission.	Incident technique d'affichage résolu depuis.
RER B	***DD***	1	**Saint-Rémy-les Chevreuse**, 12 septembre à 14h16. Un train avait déraillé la veille et un service de substitution avait été mis en place. Trois bus RATP attendaient sur le parvis, je monte dans le premier, mais stupéfaction, la circulation a dû être partiellement rétablie, c'est un train qui part en premier vers Paris ! Arrivée à Orsay-Ville à 15h24 !	Le lendemain de cet incident, aucune circulation direction Orsay au départ de St Rémy. A 14h14 à St Rémy, c'était le déplacement d'un train du quai 1 à la voie de garage du faisceau de St Rémy
RER B	***DD***	1, 2	**Saint-Rémy-les Chevreuse**, 30 août, arrivée à 13h07. L'écran à l'extérieur de la gare est illisible, car disposé en plein soleil. Sur le quai 2 un train est en attente, je suis montée dedans et c'est le train du quai 3 (ou 1) qui est parti en premier. Aucune information sonore n'annonçait sur quels quais auraient lieu les prochains départs, par contre un message, moins directement intéressant, prévenant de la reprise du trafic après incident à La Courneuve, à été diffusé. Pourquoi n'avoir pas informé également de ce qui intéresse plus directement les usagers de cette gare ?	Votre suggestion a été transmise à l'équipe de cette gare afin d'améliorer la Qualité de l'information.
RER B	***CC***	1, 2	**Bourg-la-Reine** 7h55. Le train de Robinson arrive à quai. Comme d'habitude, il stationne au moins 5 minutes, sans excuses, mais on est habitués. Au bout de cette attente, le conducteur indique que le train ne prend plus de voyageurs. Le flot d'usagers va alors remplir les trains déjà bondés sur le quai central. Pas une explication, aucune information. Pour quoi sommes-nous pris ? Pour de vulgaires clients. Mais là aussi, les usagers sont habitués.	Sans date, il est difficile de répondre précisément. Il s'agissait certainement d'une mesure de régulation à la suite d'un événement particulier.

Ligne	*Témoin*	Critère	Témoignage	Réponse RATP
RER B	***GB***	1, 2	**Massy-Palaiseau**, 29 novembre à 5h30. 1er incident. A 5h30 du matin environ (début de service). Train omnibus retardé à Massy, en fait en attente du direct qui était en retard sur son horaire (entre 5 et 10 minutes). Le direct est arrivé et tous ses ont été débarqués pour prendre l'omnibus retardé qui attendait à quai, lequel a alors changé de mission pour se transformer en semi-direct, ne marquant pas les arrêts prévus par l'omnibus entre les gares de Massy Palaiseau et Antony, puis ne s'arrêtant pas à Parc de Sceaux, pour ensuite être direct entre les gares de Bourg-La Reine et Cité Universitaire. Du coup, du fait du changement de mission impromptu, les usagers situés dans les gares où devait normalement s'arrêter cet omnibus ont eu leur train supprimé. Pratique qui est monnaie courante sur cette ligne, au départ de Massy-Palaiseau, sans qu'il y ait pourtant d'incident quelconque à déplorer. Et dans ces cas là, aucune annonce n'avertit les usagers en gare. 2ème incident. A 9h30. 19 minutes d'attente entre le train omnibus de 9h34 et le train direct suivant. Là encore, aucun problème technique signalé et aucune annonce faite. En commentaire général et en tant qu'usager de longue date de cette ligne, je me permettrai d'insister sur le fait que ces retards, changements de mission inopinés et suppressions de trains sans avertissement et au détriment des voyageurs sont monnaie courante et plombent littéralement leurs déplacement quotidiens. Il nous avait pourtant été promis des améliorations de la ligne, lors des rénovations des rames à partir de 2010 (ce qui, au passage, avait entraînée 6 mois de galère supplémentaire, avec moins de trains en circulation), mais force est de constater qu'il n'y en a eu aucune. Et donc quotidiennement, ces faits d'exploitation inopinés et inexpliqués (appelons-les comme ça...) viennent s'ajouter aux réels incidents, rendant le parcours sur le RER B infernal pour ses utilisateurs.	1 : A 5h30, ECCO15, au départ quai B à Massy, présente une avarie au matériel roulant. En remplacement, dégarage d'un matériel de réserve et départ pour Paris quai 2 à 5h35. Les voyageurs changent donc de train. Dans ce créneau horaire, aucun train venant de St Rémy n'a été échangé à Massy ni de voyageurs transférés. ECCO15 a desservi les gares entre Massy et Antony sans marquer l'arrêt à Parc de Sceaux, Bagneux et Arcueil, suite à modification des trains demandée par le CREG (Chef de Régulation). 2 : A 9h37 ERIC53 part de Massy, suivi de EPAF55 à 9h51 (avec un intervalle de 14mn et non de 19mn), EPAF55, train direct venant d'Orsay est retardé de 5 mn à son arrivée à Massy suite à un voyageur malade à Orsay. L'intervalle théorique entre ces deux trains est de 11mn. Ce jour-là, il fut de 14mn !
RER B	***CB****	1, 2	**Orsay-Ville**, 25 octobre à 8h27. Le train annoncé à 8h27 à Orsay en direction du nord rentre en gare. Puis, on nous annonce un problème de signalisation en gare d'Orsay, par conséquent le train est retenu en gare. 20 minutes après on nous fait changer de train, toujours à Orsay. Cependant, le train reste toujours à quai. 9h05, on nous annonce que ce train sera terminus Massy et qu'il marquera tous les arrêts entre Orsay et Massy. Le train démarre, mais en fait non, il s'arrête quelques mètres plus loin, la moitié du train hors quai. Résultat de la situation : 45 minutes pour démarrer d'Orsay, avec peu d'information. Nous avons été largués sur le quai de Massy qui, lui, était bien évidemment plein.	Il s'agissait d'EMOI21, dont le temps d'attente à Orsay fut de 30mn à la suite d'une avarie de signalisation, ce qui a empêché la continuité d'itinéraire direction Massy. A son arrivée à Massy, ce train fut modifié en EPAF10, pour mesure de régulation et a poursuivi cette mission.

1 La Croix de Berny, 31 octobre 8h15 RetourCroixdeBerny

Mission	Arr/Départ	Heure	Sens Paris	Temps de stationnement	Intervalle Réel	Horaire Théo	Ecart Theorique/Réel	Intervalle Théorique
JPZZ02	Arrivée	07:56:28	2		05:35			
JPZZ02	Départ	07:57:10	2	42				
ERAS75	Arrivée	08:03:12	2		06:45			
ERAS75	Départ	08:04:02	2	50				
EPAV77	Arrivée	08:10:28	2		07:17	08:07:35	00:02:53	
EPAV77	Départ	08:11:29	2	01:01		08:07:55	00:03:34	
ERAS81	Arrivée	08:14:49	2		04:22	08:14:41	00:00:08	00:07:06
ERAS81	Départ	08:15:40	2	51		08:15:01	00:00:39	
EPAV83	Arrivée	08:25:23	2		10:35	08:22:35	00:02:48	00:07:54
EPAV83	Départ	08:26:32	2	01:09		08:22:55	00:03:37	
ERAS87	Arrivée	08:30:50	2		05:28	08:29:41	00:01:09	00:07:06

2 La Croix de Berny, 7 novembre à 8h35

Sens Nord (Paris)					Sens Sud				
Mission	Arrivée	Heure	Stationne	Intervalle	Mission	Arrivée	Heure	Stationne	Intervalle
EPAV77	Arrivée	08:07:26	00:00:39	08:02	KALE56	Arrivée	08:04:37	00:00:35	06:07
ERAS81	Arrivée	08:14:55	00:00:38	07:30	PIRE60	Arrivée	08:13:46	00:00:38	09:10
EPAV83	Arrivée	08:22:34	00:00:46	07:40	KALE62	Arrivée	08:21:21	00:00:38	07:36
ERAS87	Arrivée	08:29:33	00:00:50	07:00	PIRE66	Arrivée	08:27:29	00:00:36	06:09
EPAV89	Arrivée	08:38:16	00:00:35	08:44	KALE68	Arrivée	08:36:23	00:00:39	08:55
ERAS93	Arrivée	08:45:57	00:00:45	07:42	PIRE72	Arrivée	08:41:42	00:00:41	05:20
EPAV95	Arrivée	08:52:16	00:00:49	06:20	KALE74	Arrivée	08:50:09	00:00:39	08:28
ERAS99	Arrivée	08:59:30	00:00:40	07:15	PIRE78	Arrivée	08:58:16	00:00:40	08:08
EPEE01	Arrivée	09:07:21	00:00:40	07:52	KALE80	Arrivée	09:06:55	00:00:33	08:40
ERUK05	Arrivée	09:14:22	00:00:44	07:02	PIRE84	Arrivée	09:13:22	00:00:44	06:28

Gilles DURAND, Rapporteur
et Simone Bigorgne, Jean Macheras, Michel Babut, Alain Fabre
membres du comité de pilotage de l'opération Témoins de Ligne.

Les 40 témoins de ce mois :

Initiales	NOMS	Initiales	NOMS
ACdS		**FM**	
AD*		**GB**	
AD		**GD**	
AMD		**GT**	
BG		**HB**	
CB*		**HCdS**	
CB		**HdB**	
CC		**IL**	
CG		**NB**	
CL*		**NE**	
CL		**NJ**	
CM		**NT**	
CP		**PJ**	
CV		**PL**	
CW		**PZ**	
DD*		**SB**	
DD		**SG**	
EM		**SS**	
FC		**TH**	
FJ		**VD**	

STATISTIQUES MENSUELLES							
Critère / Mode	1	2	3	4	5	6	TOTAL
Bus/tram	13	16	5	1	4	6	45
Métro	2	21	4	4	4	6	41
RER	14	10	0	1	4	3	32
Tous réseaux	0	1	0	0	1	0	02
TOTAL	29	48	9	6	13	15	**120**

Gare Routière de Pierrefitte-Stains

Même floue cette photo rend bien l'atmosphère du lieu

retour constat

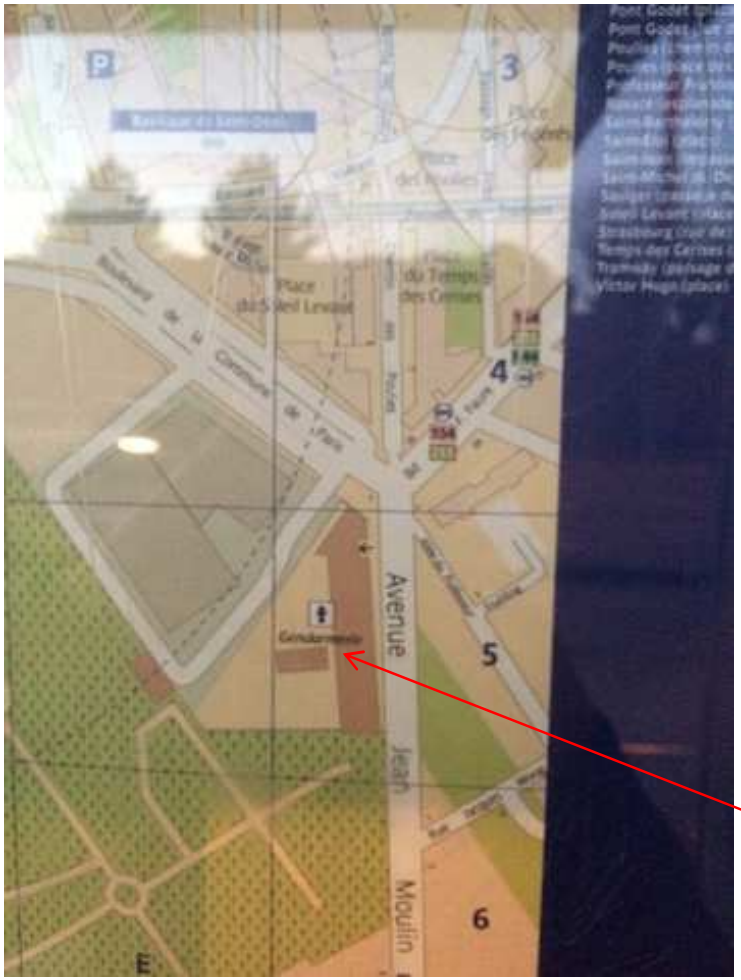
Lampadaires hors service

Gare Routière de Saint-Denis

retour constat

T1

retour constat



Gendarmerie disparue

M1

retour constat

M4 retour constat

Manque d'indication d'une nouvelle correspondance « RER » à Châtelet

M6 **Edgar Quinet** retour constat

M6 **Edgar Quinet** retour constat

M 7 Louis Blanc [retour constat]

M 7 La Courneuve 8/5/1945

Publicité décrochée [retour constat]

M 13 Pernety

[retour constat]

M14 [retour constat]

Châtelet (dir. Olympiades)

La sortie 2 existe-t-elle ?

retour constat

retour constat