
ASSEMBLEE GENERALE AUT-ILE DE FRANCE 2017

PARTIE 1 – PRESENTATION-DEBAT

Paris, 22 avril 2017



*Marc Pélissier souhaite la bienvenue aux adhérents présents, et présente notre invité, **Alain Krakovitch**, directeur général de SNCF Transilien.*

Le sujet de son intervention sera « que fait-on en attendant la régénération du réseau ? »

Alain Krakovitch précise pour commencer que ce ne sera pas une présentation classique.

Beaucoup d'investissements en rénovation du réseau ont actuellement lieu : depuis 4 ou 5 ans, la situation des investissements a changé tant en ce qui concerne l'infrastructure que le matériel roulant. Mais il faudra environ 10 ans pour que les investissements portent nettement leurs fruits.

Cette présentation sera orientée client, en suivant le parcours du client de la préparation du trajet à la fin du trajet. Le sujet de l'information voyageur apparaîtra donc tout au long de ce parcours.

LA PREPARATION DU TRAJET

L'APPLICATION SNCF

Il y a un écart énorme entre les critiques reçues (« on a compris qu'il y avait un incident, mais l'information voyageur a été nulle ») et la réalité. Les voyageurs ne chargent pas l'application et ne reçoivent donc pas les alertes adaptées. Aujourd'hui il y a 500 000 abonnés aux services d'alerte pour 3,2 million de voyageurs.

LE SMART NAVIGO

C'est une révolution qui se prépare d'ici 2021 :

- introduction du NFC d'ici 2018, permettant la mise en place du billet de train validable sur portable
- introduction du post paiement (avec check in-check out, validations en entrée et en sortie) à plus longue échéance
- mise en place de l'open payment (soit l'utilisation de la carte bancaire pour voyager). On n'ira peut-être pas jusque-là, le STIF ayant évolué sur le sujet.

L'arrivée du Grand Paris Express va également imposer des modifications de la tarification puisque la mise en service de la ligne 15 permettra de faire plusieurs dizaines de kilomètres dans la même zone. Si le forfait Navigo a été dézonné, le billet, lui, ne l'a pas été.

L'ACCES A LA GARE

L'ACCESSIBILITE

Dès 2018, si une gare est déclarée accessible, l'accès sera possible sans réservation préalable pour une personne en fauteuil roulant. La réservation du service Accès Plus ne sera plus nécessaire. Mais l'accessibilité ne garantit pas la totale autonomie, soit l'accessibilité de niveau 4 avec l'accès du quai au train (c'est le cas aujourd'hui uniquement sur la ligne H). Le passage du quai au train sera possible en faisant appel à un agent de la gare entre 6h et 20h. Mais le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est en risque vis-à-vis de la charge de travaux actuelle de SNCF Réseau (vis-à-vis d'Eole, des trams-trains, de la régénération, ...).

Aujourd'hui, une moyenne de 4 Franciliens sur 10 sont à mobilité réduite, en incluant les voyageurs avec des poussettes, des valises, ...

LES EQUIPEMENTS EN GARE

L'objectif est de les avoir en fonctionnement permanent du début à la fin de service. A cette fin, 156 gares seront équipées de la télé-opération des équipements d'ici fin 2017. Jusqu'à maintenant, un escalier mécanique ou un ascenseur est arrêté s'il n'y a pas d'agent dans la gare : cette situation est totalement aberrante, mais elle découle de la réglementation en vigueur. Les contrôles automatiques banlieue pourront également être en service en permanence.

LES SYSTEMES DE VALIDATION

La gare de Paris-St-Lazare sera équipée d'ici 2018-2019 d'une nouvelle génération de contrôles automatiques banlieue (CAB) permettant de gérer les flux de cette gare : les matériels seront construits autour de portes effaçables, d'une génération suivant celles utilisées dans le métro. Des études d'impact seront réalisées avant la mise en place pour valider le dispositif. Si les études devaient montrer que la solution n'était pas viable, l'installation ne serait pas menée à terme.

Peut-être dans 30 ans dira-t-on que les portiques de contrôle ne sont pas adaptés ?

La fraude sur le réseau St-Lazare est peut-être plus faible en fonction des catégories socioprofessionnelles de la banlieue St-Lazare. En tout état de cause, la mise en place des CAB a comme conséquence une augmentation du chiffre d'affaires lié à la vente de titres de transport de 15 %. En vue de mettre en place le post-paiement, il y aura aussi des contrôles en sortie, mais ce ne sera pas le cas dans toutes les gares. Sur ce sujet, il reste beaucoup de points à étudier.

LA CONNECTIVITE

Le déploiement de la 3G / 4G sur les 18 km de tunnels de la C dans Paris est en cours. Il est terminé sur la rive gauche, il sera terminé à l'automne sur la rive droite jusqu'à St-Ouen (le coût est de 6 M EUR, payés par les opérateurs, et nécessitant le déploiement de 16 antennes et d'un certain nombre de dispositifs électroniques). Par ailleurs, l'équipement wifi des gares se poursuit avec 100 gares équipées aujourd'hui, et 170 fin 2017.

LE TRAVAIL EN GARE

Le fonctionnement actuel des gares est dépassé. Il n'y a pas de commerces dans les petites gares (il n'y aurait pas assez de clients pour en assurer la rentabilité).

Il faudrait rapprocher les clients et les agents, en luttant contre le cloisonnement entre les 2, qu'on a avec les guichets fermés. Par exemple en installant des tables avec prises électriques, et une connexion wifi où voyageurs et agents pourraient s'installer côte à côte.

Jean Macheras : cela s'appelait des salles d'attente dans le passé...

Aujourd'hui, ce sont des espaces de microworking où au moins les voyageurs peuvent travailler en attendant leur train. La SNCF met également en place des espaces de coworking de taille plus importante par exemple dans les étages des gares en meulière où étaient traditionnellement logés les chefs de gare.

LA PRESENCE HUMAINE

Le modèle de la présence humaine est en train de changer. Il faut en effet maintenir la présence pour l'assistance aux personnes en fauteuil roulant. Jusqu'à maintenant, s'il y avait 3 agents en gare A, et 0 en gare B à cause d'une absence, les 3 agents restaient en gare A, désormais on enverra un agent de la gare A en gare B. Il faut développer la mobilité des agents.

Il faut aussi développer leur assermentation. Il faudrait que tous les agents Transilien soient assermentés, en particulier pour leur redonner une crédibilité. Aujourd'hui, ils ne peuvent qu'être spectateurs face à un passage au-dessus des CAB et de plus cela crée de la frustration chez les voyageurs en règle. Il faut enfin que les métiers des agents en gare soient revus. Le taux d'absentéisme des agents en gare est aujourd'hui 4 fois supérieur à celui des conducteurs. Il faut leur redonner de l'utilité.

Jean-Pierre Borderieux (ligne R) évoque un retard d'un TGV où la correspondance vers la ligne R a été rendue impossible, et les agents en gare, malgré toute leur bonne volonté, ont déclaré leur impuissance : aucune solution n'a pu être trouvée, cela aurait pu être un bon taxi.

Par ailleurs, les régulateurs de flux sont trop nombreux (en train de discuter entre eux). Enfin, il y a une mauvaise gestion des correspondances trains de la rive droite vers Paris à Melun.

AK : On ne peut pas garantir une correspondance systématique.

LES MODIFICATIONS D'OFFRE

L'opération L2 Sud (Versailles / St Nom), cela a été une augmentation de 7 points de la régularité. C'est la vraie réponse court terme à côté de la rénovation de l'infrastructure et de l'introduction de nouveau matériel roulant qui prennent plus de temps. Cette refonte d'offre a été menée en co-construction avec les associations et les élus. Le processus sera déployé pour conduire à une refonte d'offre sur les lignes L3 (Cergy) et A fin 2017, sur la ligne J6 (Gisors) fin 2017, sur la ligne D fin 2018, sur la ligne C fin 2019. Le schéma doit être industrialisé avec un travail collectif par exemple pour éviter les correspondances de 3 minutes à Melun.

Il y a 7 ans, Paris-St-Lazare tournait comme une horloge. L'augmentation de la fréquentation, des problèmes liés au matériel roulant ont conduit à une dégradation de 10 points de la régularité il y a 5 ans. Mais il a fallu attendre 5 ans pour faire quelque chose. L'opération L2 Sud aurait dû être faite 5 ans avant.

Le processus habituel était une discussion bilatérale, qui ne tenait pas compte de l'intérêt général. Pour l2 Sud, cela s'est fait en particulier avec Plus de trains qui a des représentants dans toutes les gares. Le plan de transport qui a été mis en place par la SNCF n'aurait pas été accepté si c'était elle qui l'avait proposé.

Il faudra aussi déployer une nouvelle offre sur la ligne P : 4 groupes de travail sont en train de se mettre en place, 3 associations d'usagers vont contribuer, le tout en attendant l'électrification de la branche Provins en 2021.

La ligne T11 sera mise en service le 1^{er} juillet 2017 entre Epinay et Le Bourget, en attendant les 2 tronçons complémentaires aux 2 extrémités. Mais le positionnement de l'atelier à Noisy-le-Sec fait que le terminus situé au Bourget est une aberration.

NOUVEAU MATERIEL ROULANT

Sur la ligne K, la mise en service des NAT a permis d'atteindre 95 % de ponctualité, mais aussi 95 % de satisfaction chez les voyageurs (ce qui constitue un record).

Les rames tractées de la N (Montparnasse) ne sont plus du tout adaptées pour assurer un trafic de banlieue. Si la SNCF préconisait de les remplacer par des NAT, ce sont finalement des Régio2N qui arriveront sur la ligne.

L'INFORMATION DANS LE TRAIN

2017 constitue la 1^e année depuis longtemps sans introduction d'un nouveau matériel roulant (sauf en décembre) et sans changement d'offre. Il n'y a donc aucun saut de ponctualité à attendre.

On est sur une tendance à la dégradation de la régularité : lorsque la fréquentation augmente de 1%, la régularité diminue de 0,2 %. Or, en dehors de la mise en place du passe Navigo toutes zones qui a amené une augmentation de trafic de 7 %, on a 2 ou 3 % par an d'augmentation du trafic chaque année.

Il faut travailler sur les autres sujets, en particulier l'information voyageur. Au-delà de l'affichage en gare, et des annonces, 3 sujets méritent attention :

- le SIVE communicant (SIVECO) qui permet la diffusion dans le train d'une annonce depuis un poste fixe. Certains conducteurs font des annonces originales mais il y a 3000 conducteurs. La progression sera donc lente...
Mais le conducteur ne peut pas toujours prendre la parole : parce qu'il est en train de dépanner son propre train ou parce qu'il n'a aucune valeur ajoutée. Or, il faudrait être en mesure de diffuser une annonce dans les trains de la D à l'approche de Juvisy en venant de Corbeil si la correspondance RER C n'est pas opérationnelle. Et un conducteur ne doit pas faire d'annonce en marche.

- la cohérence de l'information entre application, quais et trains
- une rupture sur l'information voyageurs. Il n'y a pas que le processus strict qui prend par ailleurs beaucoup de temps. L'information directe entre clients et agents, basée sur l'utilisation des réseaux sociaux, a un intérêt même si elle ne fait pas l'objet d'une vérification systématique.

Michel Babut : *il y a de temps en temps incohérence entre les différentes sources d'information.*

C'est vrai avec la conception actuelle des systèmes, mais l'information peut évoluer : ce qui a été annoncé comme un incident de signalisation (un feu au rouge) peut finalement évoluer en un rail cassé.

L'annonce du SIVE communicant est laissée au choix du conducteur. Le message s'affiche devant lui, il peut décider de sa diffusion directe ou le donner par lui-même

Jean Macheras : *ceux qui n'ont pas de téléphone n'ont pas cette information.*

Le SIVE communicant est la procédure officielle, mais les réseaux sociaux complètent ce canal d'information.

Bernard Baur donne l'exemple d'un trajet fait au départ de Maisons-Alfort où la conductrice indiquant que son train ne pouvait pas redémarrer mais sans en savoir la raison. L'information était disponible sur Twitter (incident à Villiers le Bel avec interruption du trafic), donnée par un autre conducteur de la ligne. Elle a été communiquée à la conductrice qui a pu faire une annonce dans le train

Une communauté spécifique, la Crazy Team, a été créée à l'initiative de 2 voyageuses de la ligne D. Elle fédère des voyageurs, des conducteurs et des agents en gare. C'est un canal d'informations très efficace comme on a pu le voir lors d'un incident récent.

Michel Babut : *on crée ainsi des personnes à information réduite.*

Il faut s'adapter aux réalités du jour...

Daniel Mouranche : *la prise de parole des agents est-elle totalement libérée ?*

Le message qui est donné aux agents est « Vous avez le droit ». Mais tous les conducteurs ne sont pas des acteurs nés.

LA FIN DU VOYAGE

Pour les vélos, les consignes Véligo. Mais est-ce réellement le besoin ? les cyclistes attendent surtout des arceaux davantage que des consignes.

Pour les voitures, 10 000 nouvelles places de parcs relais seront créées et pas que dans le département de Seine-et-Marne. Dans certaines gares, la situation est très tendue, notamment en limite d'Ile-de-France où il y a eu beaucoup de report des gares situées au-delà.

QUESTIONS – REPONSES

Certaines questions ont été posées par écrit en préparation de la réunion.

Sur la ligne L2, il y a maintenant adaptation de la desserte en situation perturbée : les trains directs marquent des arrêts supplémentaires lorsque les omnibus sont supprimés. Cela est-il voué à être systématisé ?

Cette disposition peut être mise en place dans certains cas, mais pas dans tous les cas (on a le risque d'un effet boule de neige). En particulier dans le cas des correspondances R/D à Melun, c'est possible dans certains cas, pas dans d'autres.

On assiste actuellement à une forte tendance à la métroïsation et à la coupure des branches longues ? S'agit-il désormais de l'alpha et de l'oméga de la réflexion SNCF ? Faut-il attendre à la même chose sur la ligne C ?

Il n'y a pas de règle absolue. Les voyageurs de grande couronne préfèrent avoir des trains semi-directs voire directs. Mais l'urbanisation entre leurs gares et Paris fait qu'on ne peut pas toujours maintenir ces trains semi-directs ou directs.

On entend souvent dire qu'en 1946, le train mettait 12 minutes pour aller de la gare X à Paris et qu'il en met aujourd'hui 20. C'est vrai, et cela ne va pas s'arranger. Mais le reproche fait à la SNCF n'est pas légitime. L'objectif reste de construire 70 000 logements supplémentaires chaque année en Ile-de-France.

On a accepté des lignes C ou D beaucoup trop compliquées. La SNCF ne sait gérer qu'une ligne en Y avec une seule bifurcation. Il faut donc simplifier. Une desserte comme celle de Malesherbes, ou celle de Versailles par Massy, on ne sait pas la gérer.

- La D ce doit être branche Nord (Villiers ou Orry, ...) – Melun / Corbeil
- La C c'est Etampes / Dourdan - Paris - Versailles. Sur la C nord, la plupart des gens vont jusqu'à Pte de Clichy, pas plus loin. Certains trains pourraient donc être limités à Henri Martin, pour ne pas arriver dans le tronçon central. D'autres pourraient être limités à Musée d'Orsay.

Où en est le lancement de la démarche sur le RER C ?

Les représentants des différentes collectivités sont en cours de désignation, les groupes de travail vont être constitués.

La mise en place du TTME est une bonne nouvelle pour la ligne C. Non parce qu'il s'agit de mettre en service un tram-train mais parce que cette mise en service permettra de simplifier la ligne C.

De la même façon, la ligne D limitée à Corbeil (par le plateau), ce sont les 35 passages à niveau qui n'en perturberont plus l'exploitation.

Peut-on limiter les intrusions, par exemple par l'installation de portes palières, revoir les procédures d'alerte radio ?

Les intrusions se développent de façon sidérante. Les causes externes étaient en 2014 de 40 %, maintenant de 45 %. C'est la procédure DC 1503 qui s'applique avec déclenchement de l'alerte radio, et donc arrêt de tous les trains dans la zone. Mais réglementairement l'alerte ne doit être déclenchée

que si la personne a l'intention de rester sur les emprises. Pour des problèmes de responsabilité, les conducteurs préfèrent activer l'alerte radio.

Lors des interventions en milieu scolaire, le comportement des jeunes est caractéristique. Il n'y a plus de notion de risque. Une nouvelle procédure est en tests sur Paris-Est avec l'objectif de limiter les impacts.

Bernard Baur demande en quoi l'installation du GSM-R peut avoir une influence ?

Il peut y avoir des facteurs positifs dans la meilleure reconnaissance du train. Mais on peut redouter des effets plus larges qu'auparavant, par exemple à Juvisy avec des interférences entre lignes C et D

Les lignes A et B sont partagées entre RATP et SNCF. Quel bilan peut-on tirer des modifications mises en place sur la ligne B ? Que peut-on en retenir pour la ligne A ?

Ce qui a été fait sur la B est bien (meilleurs échanges entre RATP et SNCF) mais n'est pas suffisant. Actuellement, ce sont les travaux du Val de Bièvre qui sont la cause des problèmes sur la ligne B. Il faut encore progresser. Et il faut faire face à des travaux importants dans la salle d'exploitation du CCU à Denfert jusqu'au 10 mai.

Il faut reproduire les mêmes actions sur la ligne A, mais en respectant l'ordre logique :

- D'abord la mise en place du Centre de Commandement Unique (CCU) de Vincennes (qui aura la main sur les aiguillages de la 4^e voie de Cergy, même si cette voie est aussi utilisée par la ligne L3)
- Puis éventuellement la suppression de la relève des conducteurs

La suppression de la relève avec 2 centres de commandement distincts, ça ne fonctionne pas. Pour ce qui est de la suppression de la relève à Nanterre, il faudra d'abord regarder l'effet de la mise en place du CCU. La suppression de la relève a un coût social, en particulier en termes de formations. La situation peut choquer les voyageurs venant de Cergy ou de Poissy face aux trains de St-Germain. Mais c'est surtout un problème de convergence. Sur la ligne B, la suppression de la relève a surtout été source de robustesse à Gare du Nord.

Sur la ligne A, à Nanterre, il y a aujourd'hui de nombreux conducteurs. Si on les disperse entre Auber, La Défense, en ayant plusieurs points de relève différents, la gestion en situation dégradée peut être catastrophique. Il faudra de toute façon garder des relèves vu la longueur de la ligne...

De nombreux problèmes de maintenance existent pour le matériel roulant du réseau Est. Pourtant les trains ne sont pas particulièrement vieux...

Il y a une saturation du Technicentre de Noisy. Celui-ci gère 6 séries de matériels différents, ce qui requiert des formations différentes, des règles différentes, des outils différents, ... De plus, les installations sont de plus en plus anciennes. Il faut ajouter des difficultés dans le domaine des ressources humaines : 60 personnes sont actuellement à recruter. Il y a eu passage aux 3x8 au lieu du travail en journée ou en 2 équipes. Travail le week-end, travail de nuit, ... ce sont des sujets sociaux pas toujours évidents à gérer. Il faut noter la création d'un technicentre spécialisé pour les trams-trains des lignes T4, T11 et Esbly-Crécy.

Simone Bigorgne demande des informations sur la rénovation des MI2N de la ligne E.

Pour la ligne E, on a pris l'objectif d'avoir un nouveau matériel, les MI2N de la ligne E n'ont aujourd'hui aucun point de chute. Leur rénovation n'est donc pas à l'ordre du jour.

Daniel Faure signale que la répartition des Véligo n'est pas adaptée (avec beaucoup d'offre et peu de demandes dans certaines gares, le contraire dans d'autres)

Il y a effectivement un problème. Certains de ces équipements marchent bien, d'autres beaucoup moins bien, mais il faudra attendre un certain temps pour juger définitivement.

Quelqu'un aborde le sujet des fumeurs dans les trains

Il y a eu beaucoup d'opérations sur la ligne P, et un nombre « colossal » de PV ont été dressés. Certaines opérations sont faites en civil (pour prendre les fumeurs en flagrant délit) depuis 3 mois en particulier avec les forces de police de Meaux.

Djibril Dembele-Cabot se plaint que, sur la ligne D, la desserte d'Evry serait défavorisée en contrepointe

On sait qu'il y a une contrepointe forte sur le trajet Paris-Evry le matin. Mais de toute façon on ne privilégie pas un sens, et il faut équilibrer l'offre entre les 3 branches.

Il est prévu la construction d'un « Châtelet-Les Halles » au nord de Paris sur le site de Pleyel. On aura en effet les gares des lignes Grand Paris Express, mais aussi la gare de la ligne D de l'autre côté du faisceau ferroviaire. Faut-il prévoir un arrêt de la ligne H ?

Oui, il faut un arrêt pour les voyageurs du Val d'Oise. Mais il y a une question de délai : ce ne sera pas pour 2024 ou 2025. Il faut en effet riper toutes les voies. Et en parallèle il faudra gérer les travaux de la commande centralisée de réseau, des renouvellements voie-ballast sur la ligne H, le renouvellement des caténaires de la ligne B, la construction de la liaison CDG Express et la « passerelle » de Pleyel elle-même, passerelle qui serait plutôt un pont et même un pont habité.

On est en train de recréer ce qui existait il y a très longtemps au pont de la Révolte...

Faire et défaire c'est toujours du chemin de fer

Bernard Gobitz pose la question de l'hypothèse d'une gare du côté de Nanterre pour la ligne nouvelle Paris-Normandie

C'est une bonne idée, mais elle n'est pas dans l'air du temps. Il faut cependant prévoir les mesures conservatoires.

Le débat prend fin à 11h05. L'assemblée remercie Alain Krakovitch de son intervention.

ASSEMBLEE GENERALE AUT-ILE DE FRANCE 2017

PARTIE 2 – ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE

Paris, 22 avril 2017

Il est 11h50. La séance reprend avec la présentation des candidats au Conseil d'Administration.

PRESENTATION DES CANDIDATS AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Conseil comprend au maximum 27 membres, renouvelés par tiers. Mais suite à des départs prématurés, les tiers sont devenus inégaux. Cette année, ce sont 11 postes qui sont à pourvoir.

13 candidats se présentent en vue d'être élus (2 personnes, mentionnés avec des astérisques) ou réélus (11 personnes).

- **Michel Babut**, membre du Conseil d'Administration de la RATP (le CA de la RATP se réunit 8 fois par an, ces réunions sont précédées de réunions préalables de commissions pour lesquelles il est nécessaire de prendre connaissance de documents pouvant atteindre plusieurs centaines de pages), représentant de l'association à la réunion mensuelle des associations de consommateurs RATP, membre du comité de pilotage de l'opération Témoins de Ligne. Une certaine obstination est nécessaire avec la RATP pour aboutir à un résultat. Enfin, il peut y avoir des réunions spécifiques comme celle consacrée au sort de la correspondance entre Auber et Opéra durant les travaux du passage de correspondance à double niveau.
- **Bernard Baur**, secrétaire SaDur (RER D), secrétaire association des entreprises Vélizy – Meudon la Forêt (30 000 salariés)
- **Jean-Pierre Borderieux***, association Livry Environnement. L'association a dû lutter pour le maintien des dessertes de la rive droite de la Seine en 1999. La défense des usagers se poursuit à travers les comités intergares, ... L'association couvre les branches Melun-Montereau rive gauche et rive droite de la ligne R, les bus du département de Seine-et-Marne et ceux du réseau urbain de Melun. L'association regroupe une cinquantaine d'adhérents. Elle travaille avec le CODUT¹ établi à Champagne-sur-Seine.
- **Yvette Buhr**, présidente d'une association de quartier ² à Villejuif, qui s'intéresse à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme. Un des sujets importants de ces dernières années a été le réaménagement de la RD 7 (ex RN 7). On en arrive à la dernière section du projet, les rampes de la RD 7³, qui intègrent des aménagements en faveur des piétons et des vélos.
- **Daniel Faure**. 15 ans d'ancienneté à l'AUT. Une action a été menée avec le COLOS⁴ à propos de la ligne 18. Une démarche a été menée afin d'obtenir une subvention du département des Hauts-de-Seine, sans succès.

¹ Comité de défense des usagers des transports du sud Seine-et-Marne

² Les Amis du Bas de la Côte

³ https://www.ville-villejuif.fr/rampes_de_la_rd7_decouvrez_le_projet_arrete.html

⁴ COLlectif OIN Saclay

- **Bernard Gobitz**, 7 ans d'ancienneté à l'AUT. Membre du CPTP⁵ (). Vice-président de l'association Métro aux Rigollots (prolongement de la ligne 1 à Val de Fontenay). Travaille sur les concertations, favorise la diffusion des informations auprès de la liste CAplus, voire de la liste complète des adhérents
- **Pierre Lemaitre***, ancien membre du CA, plusieurs tentatives de réélections sans succès. A exercé pendant 1 an et demi comme contrôleur de route SNCF, puis a fait sa carrière dans la gendarmerie.
- **Roland Heilbronner**, 15 ans d'ancienneté à l'AUT. Trésorier, puis secrétaire puis secrétaire adjoint. Travaille sur les transports sur l'Est parisien : projet de raccordement des lignes 3bis et 7bis en assurant une desserte de l'hôpital Robert Debré, et en envisageant un prolongement jusqu'à Paris-Nord-Magenta, modifications des dessertes bus dans le 20^e, en particulier dans le nord de l'arrondissement (desserte par le bus 64 de l'îlot Fougères)
- **Claude Loiseau**, s'occupe du secteur Seine Aval, de Conflans à Mantes. Différents sujets sont en cours :
 - EOLE, le prolongement du RER E jusqu'à Mantes
 - les nuisances subies par les riverains de Poissy (pour lesquelles les mesures envisagées ne sont pas suffisantes)
 - les branches Cergy et Poissy du RER A, dont la régularité n'est pas au rendez-vous.
 - les réseaux de bus avec une implication dans le processus de qualification des réseaux STAVO et Hourtoule
 - le transfert intermodal route – rail – fluvial
 - l'amélioration des lignes de cars Poissy le samedi, fin de soirée
 - le tramway T13 (Grande Ceinture Ouest St-Cyr – St-Germain puis au-delà vers Poissy et Achères), qui a pris un retard considérable, car ce n'est pas la priorité des élus
 - le projet d'autoroute A104 (section Cergy – Orgeval)

La création de la communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise a induit des problèmes d'organisation des transports sur les territoires concernés. Enfin, il travaille avec d'autres associations comme France Nature Environnement Ile de France, le CAPESA⁶...

- **Jean-Loïc Meudic**, est au CA de l'AUT depuis 3 ans. Il est délégué pour le 14^e arrondissement. Le sujet local est actuellement le réaménagement de l'avenue Général Leclerc : en intégrant le réseau express vélo, les couloirs bus et la circulation automobile (en évitant que les retenues ne bloquent la Porte d'Orléans). Il travaille également sur les études de l'AUT pour la ville de Paris, études qui permettent d'obtenir une subvention de 20 000 EUR par an en assurant en particulier la coordination. En 2015 le sujet était la mobilité touristique, en 2016 ce fut l'intermodalité dans les gares parisiennes et en 2017 ce sera le partage de la voirie. Il a enfin assuré la coordination du cahier d'acteur pour le volet parisien du Grand Paris des Bus.
- **Denis Moncorgé**, qui n'est pas présent au moment de cette présentation, assure le lien avec l'association de cyclistes MDB⁷
- **Marc Pélissier**, président sortant, habite Cachan et emprunte quotidiennement les lignes RER B et M 13. Il répond à de nombreuses sollicitations du STIF, notamment sur des sujets

⁵ Comité des Partenaires du Transport Public, consulté en amont de chaque réunion du Conseil du STIF

⁶ Collectif des Associations pour la Protection de l'Environnement de la Seine Aval

⁷ Mieux se Déplacer à Bicyclette

tarifaires, liés au matériel roulant, ... mais aussi sur des sujets plus locaux, ... Il gère le compte Twitter et répond à un certain nombre de sollicitations de la presse

- **Jacques Scornaux.** De par ses origines bruxelloises, il a des facilités pour comparer les situations de Paris et de Bruxelles. Il est au bureau de l'AUT depuis de nombreuses années, et assure également la rédaction en chef du bulletin de l'AUT. Il a participé au comité de pôle de Vincennes, lequel n'a pas eu beaucoup d'effets concrets si ce n'est en éloignant encore certaines lignes des pôles de correspondance... du côté de la voirie, on voit qu'il manque des stationnements pour les véhicules de livraison pour les commerces, en particulier dans l'avenue du Château très commerçante.

Après la présentation des candidatures au Conseil d'Administration et avant la pause méridienne, **Marc Pélissier** a donné quelques informations :

- Le voyage AUT aura lieu cette année à Brest les vendredi 13 et samedi 14 octobre. La réception par les services de la STAR est déjà prévue pour le vendredi 13. Ce sera l'occasion de découvrir à la fois le transport par câble récemment mis en service, et le prolongement de la ligne à grande vitesse du Mans jusqu'à Rennes.
- Il est possible de renouer avec les visites en Ile-de-France. On peut imaginer une visite d'un prolongement de ligne de métro comme la 4 (Bagneux) ou la 12 (Aubervilliers)

-

Jean Macheras présente « Rue de l'Avenir », une fédération urbaine, présente dans 20 villes en France, qui est née en Suisse. Son objectif est la réappropriation de la rue, en tant que prolongement de l'habitat. « Rue de l'Avenir » organise 2 journées les 21 et 22 septembre à Dunkerque. Il cède la parole à sa présidente.

Anne Faure, présidente de « Rue de l'Avenir » :

« Rue de l'Avenir » a été fondée en 1988 en Suisse. Aujourd'hui, elle constitue un réseau dans plusieurs pays européens, principalement francophones. Elle vise au bien-être et à la sécurité en ville. Cette année, elle organise ses journées annuelles à Dunkerque les 21 et 22 septembre.

Cette agglomération essaie de reconquérir son territoire. Un bâtiment vers le port, une halle entourée d'eau qui a été réhabilitée, abrite tous les services en charge de la ville. L'objectif est de concevoir la ville autrement. Quels changements de comportement cela implique-t-il ?

Le programme est le suivant :

- Jeudi 21 septembre : visites de site le matin, discussions en ateliers l'après-midi, table ronde de restitution, et repas le soir
- Vendredi 22 septembre : 4 tables rondes thématiques notamment consacrée aux Rues aux enfants (fermetures temporaires de certaines rues), et aux villages à vivre (réaménagement des petites villes en faveur des personnes du 3^e âge) le matin, présentation des projets de Dunkerque l'après-midi : restructuration complète du réseau bus, gratuité des transports (ce qui pose des problèmes d'éthique...)

Pour + d'informations :

Il est 14h25, l'assemblée générale reprend après la pause déjeuner.

RAPPORT MORAL ET D'ACTIVITES

Marc Pélissier présente le rapport moral et d'activités pour l'année 2016. Ce rapport est détaillé sur un document de 4 pages joint à la convocation. En voici les principaux points.

ACTIVITES EXTERNES

3 faits majeurs sont à retenir sur l'année 2016. Ce sont d'abord les conséquences de l'installation du nouvel exécutif régional : les 2 plans 700 trains et 1000 bus.

- Concernant les 700 trains, un certain nombre de décisions avaient été prises avant le changement de majorité. Les nouveaux plans sont ambitieux, mais il y a des questions de financement. Et pour le moment, on assiste à un ralentissement du renouvellement des matériels roulants : fin des livraisons des MI09 de la ligne A, fin des livraisons des MF01 des lignes 2,5 et 9.
- Pour les bus, il y a eu une double concertation : région et Paris. Pour l'instant, on reste sur notre faim concernant la mise en œuvre. Les premiers renforts décidés sont limités : Noctilien, lignes Express.
- Enfin, il y a eu bouclage du financement du projet EOLE, soit une enveloppe budgétaire de 3 milliards et demi d'euros.

RER et TRANSILIEN

Côté RER et Transilien, ce fut une année difficile sur à peu près toutes les lignes.

- RER A nouvelle offre SA 2018. C'est un pari audacieux. L'AUT a gardé sur ce dossier une position prudente. Cette démarche de refonte d'offre devrait donc s'étendre comme l'a dit Alain Krakovitch. Sur la ligne L Sud, il s'agissait de modifier les dessertes. Sur les lignes A, D, C, ce ne sont pas les mêmes problématiques. Et la satisfaction ne sera pas nécessairement au rendez-vous.
- RER B : rechute en 2016 et encore plus début 2017 (au moins en partie à cause des travaux d'Arcueil-Cachan). L'amélioration reste donc fragile. Il faut poursuivre les investissements et la modernisation.
- Ligne P branche Provins : la décision d'électrification a été prise. L'AUT la soutient car cela permettra de faire rouler des trains plus capacitaires que les AGC actuels.

GRAND PARIS EXPRESS

Côté Grand Paris Express, les 2 dernières enquêtes publiques ont eu lieu en 2016, portant sur les lignes 17 (Roissy-CDG) et 18 (plateau de Saclay), les plus discutables. L'AUT avait exprimé deux avis défavorables, ce qui n'a pas empêché les 2 déclarations d'utilité publique. Mais la question du financement reste posée.

La ligne 15 sud est en travaux préparatoires et en travaux SNCF / RATP (déjà à Clamart et à Arcueil, ainsi qu'au Vert de Maisons où le béton commence à être coulé). Le 1^{er} tunnelier devrait être lancé à Champigny fin 2017. L'impact des travaux requiert de la vigilance : il y a des coupures mais il y a aussi des ralentissements : 60 km/h à Clamart, 30 km/h à Arcueil jusqu'en novembre. Il y aura Vert de Maisons, Les Ardoines, ... et il y a aussi eu les coupures intempestives (à Clamart, on a eu une prolongation des travaux du week-end sur le lundi, et une coupure en soirée avec un pylône radio qui menaçait de tomber en travers des voies).

Au niveau des gares, il a été décidé de lancer des études de pôles souvent sous la responsabilité d'une ville (voire deux pour Vert de Maisons) ou alors d'un département. Il s'agit de traiter de l'insertion des bus, des aménagements vélo, ... un budget de 100 000 EUR d'études par pôle est payé par la SGP. Mais on ne sait pas qui paiera les travaux en question.

6 ans après le débat public (fin 2010-début 2011), les 200 km de lignes sont déclarés d'utilité publique. Mais ce ne sont que des démarches administratives...

Côté travaux, il y a quand même eu 2 inondations à Porte de Clichy sur le chantier de la ligne 14 nord. Même si la RATP a indiqué qu'elle travaillait actuellement sur les autres stations, avant de concentrer ses efforts sur Porte de Clichy, un tunnelier est actuellement en attente en entrée de station. L'objectif de juillet 2019 paraît exposé.

Ligne 15 Est : l'AUT a insisté sur le rôle de cette section à l'occasion de la concertation sur le pôle Val de Fontenay. En effet, l'effet de désaturation est surtout à attendre de la 15 Est plutôt que de la ligne 16. Or la 15 Est n'est planifiée en totalité que pour 2030.

Interconnexions avec le réseau existant : Valérie Péresse a indiqué ne plus pouvoir financer ces interconnexions. Finalement, la région paiera 30 % des interconnexions de la ligne 15 sud. La volonté affichée serait que la SGP paie les interconnexions avec le réseau existant. Mais jusqu'où la SGP pourrait-elle s'endetter ?

TRAMWAYS

- T9 (Paris – Choisy – Orly) : les travaux préparatoires ont démarré, le financement a été bouclé. Cependant, les marchés de travaux n'ont pas été passés (il y a des soupçons d'entente entre les entreprises). Cela conduira à un nouvel appel d'offres. Mais les entreprises de BTP sont de plus en plus sollicitées en particulier par les travaux de la SGP, et il pourrait y avoir d'autres impacts.
- T7 (extension Juvisy) : des études sont menées sur le tracé alternatif proposé par le maire de Juvisy
- T1 Est (Noisy – Val de Fontenay) : des études sont en cours afin d'éventuellement aboutir à un compromis pour la mise en place d'une voie unique dans le centre de Noisy. En parallèle, cette extension n'est pas aujourd'hui financée
- T4 branche Montfermeil : la mise en service serait maintenant planifiée pour fin 2019, donc encore retardée
- T11 Tangentielle Nord : un vœu du CA du STIF a été voté à l'unanimité demandant à SNCF Réseau de travailler sur les extensions est et ouest... Mais y a-t-il une volonté politique ? Le 1^{er} tronçon (Epinay – Le Bourget) pourrait être assez vite saturé notamment en cas de situation

dégradée sur les RER B ou D. Seule une circulation en rames simples est prévue puisqu'on n'a acheté que 15 rames

- T12 Massy – Evry : le plan de financement a été bouclé. Il y aura une portion sous maîtrise d'ouvrage SNCF (Massy – Epinay) et une sous maîtrise d'ouvrage SYIF (Epinay – Evry). L'AUT demande à ce que le prolongement à Versailles soit effectué simultanément. Il est à noter que le devis de ce prolongement aurait triplé.
- T13 Grande Ceinture Ouest : les travaux ont récemment démarré. Il y a de nombreuses critiques du côté de St Germain à cause des abattages d'arbres (ces arbres seront remplacés). Et on a toujours un problème du côté de Poissy. Mais l'engagement financier ne porte que sur la phase 1 St-Cyr RER C - St Germain RER A
- T10 Antony - Clamart : le terminus ouest (Place du Garde) se situe malgré tout à peu près au milieu de nulle part. 30000 voyageurs par jour sont prévus pour cette section, avec un matériel équivalent à celui du tramway des Maréchaux T3 (= rames longues de 43 m, larges de 2,65 m). Le prolongement au nord de la place du Garde devrait être effectué en souterrain... L'avant-projet de la 1^e section vient d'être approuvé.
- T8 sud (extension Rosa Parks) : un premier budget a été voté pour les études et la mise en place d'une concertation puis de l'enquête publique. L'insertion est relativement facile. La région attendait en fait des engagements financiers du département de Seine-St-Denis et de la ville de Paris*
- T3 extension Dauphine : ça semble avancer assez vite. Sur la partie en service, Ville de Paris et RATP reconnaissent que la priorité aux feux n'est pas idéale...
- T1 extension Rueil : quelques sujets délicats subsistent notamment quant à l'exploitation sur la partie commune avec le T2.
- T1 partie en service : un plan d'actions a été mis en place pour agrandir les stations, et pour mettre enfin en service la priorité aux feux à certains carrefours.

Un raccordement entre les lignes T12 et T13 est-il prévu ?

La gare de St-Cyr propose la correspondance vers St-Quentin-en-Yvelines, ce qui n'est pas négligeable. Mais en direction de Versailles, l'insertion sur les voies existantes avec un intervalle de 10 min en pointe semble impossible. Il faudrait de gros investissements, le prix de la section Versailles-St Cyr serait identique à celui de la section St Cyr – St Germain.

GRAND PARIS DES BUS

On a un démarrage très timide des renforts, et on retient des difficultés à établir un vrai dialogue après la concertation que ce soit sur la refonte du réseau bus ou sur les options de confort bus (places pour les fauteuils roulants, ventilation réfrigérée).

MATERIEL ROULANT

On a un espoir de concertation sur le matériel MI NG, le futur matériel de la ligne B. Pour le matériel des lignes Grand Paris Express, il ne faut rien attendre en termes de concertation. Pour ce qui est du RER NG des lignes D et E, une réunion a eu lieu la veille de cette assemblée générale avec le STIF, SNCF et Alstom, mais des points restent ouverts notamment quant aux nombres de passagers et à l'utilisation des sièges à assises relevables dans les salles. Enfin, pour ce qui est du MF19 (ex Mfxy, matériel des lignes 3, 3bis, 7, 7bis, 8, 10, 12 et 13), la procédure d'appel d'offres va démarrer.

ACTIVITES DE L'ASSOCIATION

L'association participe aux réunions des associations de consommateurs RATP et aux réunions de concertation des grandes gares parisiennes. Bernard Gobitz représente l'association au Comité des Partenaires du Transport Public (CPTP), Michel Babut est membre du CA de la RATP.

L'association mène l'opération Témoins de Ligne avec le STIF et la RATP. Le bilan 2016 sera disponible sous peu. On voit que quelques améliorations sont atteignables, par exemple le renfort de la ligne RATP 379 (La Croix de Berny – Vélizy 2) demandé depuis plusieurs années ou la desserte Noctilien des Ullis.

Côté communication : l'AUT essaie de s'améliorer. Il y a de nombreuses sollicitations de la presse tant pour l'AUT que pour la FNAUT (Bruno Gazeau), même si ce n'est pas toujours sur les sujets qu'on aurait voulu. Quelques conférences de presse ont été organisées, avec quelques reprises dans Le Parisien (la cellule Transports comporte 3 journalistes dédiés), mais aussi dans des revues spécialisées. On note qu'on peut avoir quelques possibilités d'intervention dans les médias, notamment via Le Parisien.

27 associations locales sont affiliées à l'AUT : les actions locales peuvent être relayées notamment auprès du STIF. Enfin l'AUT dispose sur Paris d'une douzaine de délégations sur l'ensemble des 20 arrondissements.

Michel Babut : la direction générale du STIF et la PDG de la RATP se déclarent très demandeurs d'échanges avec les associations, mais cela ne suit pas au niveau des équipes en-dessous. Les réunions ne viennent en effet pas après les promesses de discussion.

Marc Pélissier : Laurent Probst dit que « le plus gros travail est de faire travailler les services du STIF avec les élus et les associations »

Abel Guggenheim : quel a été le rôle de « Plus de trains » sur la restructuration de la ligne L ?

Bernard Gobitz : « Plus de trains » est une association locale qui a une connaissance précise de la ligne.

Abel Guggenheim note que l'âge du CA est en train d'augmenter

Bernard Gobitz : il faudra renouveler le bureau avec du sang neuf

Abel Guggenheim : il y a un vieillissement généralisé. C'est un sujet d'inquiétude.

Jean Macheras : c'est le problème de toutes les associations

Hermann Schneider :. Pour les élus régionaux, « Plus de trains » est un aiguillon face à la SNCF. Sur la L2, il s'agissait de construire une grille horaire. Les problèmes sont différents sur A et L3. Mais « Plus de Trains » a réussi à nouer un contact fin avec les élus.

Marc Pélissier : même si nous travaillons ensemble, « Plus de Trains » souhaite rester indépendant aujourd'hui.

Michel Babut : le problème de renouvellement dans les associations existe partout. Mais même pour les distributions des flyers Témoins de Ligne, on a pu voir que les flyers n'étaient pas pris par les jeunes.

Simone Bigorgne : a commencé son action militante vers la trentaine. Mais la façon de vivre a évolué. Les jeunes ne sont pas dans les mouvements comme l'AUT.

Bernard Gobitz : les adhérents ne bénéficient pas de beaucoup d'informations de la part de l'AUT. Le bulletin, le site sont bien, mais ne sont pas suffisants.

Jean-Claude Jurvillier : était rentré au CA pour travailler sur la diffusion du bulletin, mais il n'y a pas eu d'action cette année.

Dominique Ducout: l'AUT peut-elle ouvrir un compte Facebook ? les jeunes ne se rapportent qu'à ça.

Il faut quelqu'un pour le gérer...

Daniel Mouranche : les associations disposent aujourd'hui d'un numéro du bulletin avec leur adhésion. Peut-on leur proposer des exemplaires supplémentaires à prix modique ?

RAPPORT FINANCIER

C'est le trésorier, **Daniel Mouranche**, qui présente ce rapport financier, joint à la convocation.

La présentation de ce bilan financier a été certifiée depuis le 21 avril au soir, veille de la réunion.

2 facteurs positifs sont à retenir :

- La générosité des donateurs, et en particulier de deux d'entre eux
- L'échec du recrutement de la remplaçante de Camille Lalande

L'exercice apparaît donc comme largement bénéficiaire, pourtant sans ligne liée à des prestations d'études, et sans décollage des adhésions. On arrive même à reconstituer un fonds pour départ en retraite (pour le départ de Gilles).

Mais il reste des difficultés structurelles après le départ de Camille qui aura lieu fin 2017 (ses rémunérations sont limitées par le cumul emploi-retraite).

Côté budget, c'est un montant total de 91 500 EUR, comprenant en particulier une provision pour recrutement en cours d'année de 8000 EUR.

L'augmentation des cotisations votée en 2016 permet, à nombre d'adhésions inchangé, de prévoir 4 100 EUR d'adhésions contre 3 779 en 2016.

En 2016, les dons ont représenté 15 293 EUR contre 8 500 EUR mis au budget de 2016. Le budget 2017 table sur des dons à hauteur de 6 800 EUR (ces dons ouvrent droit à réduction d'impôt). Mais ces dons représentent 160 % du montant des adhésions, ce qui n'est pas sans poser des problèmes.

Il est 15h47, cette partie prend fin

RESULTAT DES VOTES

Après les votes et les questions diverses, il est temps de passer à la proclamation des résultats.

Le rapport moral et d'activités, le rapport financier et le budget prévisionnel 2017 sont tous approuvés à de larges majorités.

Le quitus est donné au trésorier à l'unanimité.

Concernant le renouvellement du Conseil d'Administration, les 2 candidats qui ont obtenu les plus faibles nombres de voix sont Pierre Lemaitre et Yvette Buhr. Sont donc élus (astérisque) ou réélus, pour un mandat de 3 ans :

- Michel Babut
- Bernard Baur
- Jean-Pierre Borderieux*
- Daniel Faure
- Bernard Gobitz
- Roland Heilbronner
- Claude Loiseau
- Jean-Loïc Meudic
- Denis Moncorgé
- Marc Pélissier
- Jacques Scornaux

* * *