

Zone à faibles émissions : le maire rétropédale

Sur décision de la Métropole du Grand-Paris¹, la circulation des autos, motos, camionnettes et camions sera interdite du lundi au vendredi de 8 à 20 heures pour les véhicules les plus anciens. Sont concernés les Crit'Air 5 dès le 1^{er} juillet prochain (1500 véhicules pour Antony) et Crit'Air 4 en juillet 2020 (plusieurs milliers de véhicules pour Antony). Évidemment, la démarche s'inscrit légitimement dans la lutte contre les pollutions en Île-de-France... L'interdiction ne portera cependant qu'à l'intérieur du périmètre constitué par l'autoroute A86 et les effets attendus sont dans un premier temps extrêmement réduits (1 à 3% de réduction des gaz et autres particules nocives selon les données des instituts habilités), l'A86 elle-même ne sera pas concernée par ces restrictions de circulation. Si cette mesure est bien évidemment nécessaire pour lutter contre les pollutions envahissantes, on ne peut cependant, comme beaucoup d'élus et d'associations citoyennes, que s'interroger sur les effets particulièrement lourds pour les familles les plus modestes, les salariés, les jeunes et les personnes âgées qui ne disposeront pas des ressources pour changer de véhicule malgré les « aides » envisagées... Ainsi une fois encore l'écologie technocratique et confiscatoire est à l'œuvre pour les plus modestes.

Antony présente une situation particulière puisque le territoire communal est traversé par l'A86 : la partie au nord de l'autoroute (quartiers du Parc de Sceaux et de La Fontaine) serait incluse dans la zone de restriction, l'autre partie, au sud, la plus étendue, ne le serait pas. Le maire, membre du conseil métropolitain a bien sûr voté l'interdiction, il s'est ensuite, écolo nouvellement convaincu, répandu dans la presse pour affirmer son intention d'inclure l'ensemble du territoire communal dans la zone d'interdiction... Macroniste pratiquant, le maire après avoir donné son avis, a décidé d'organiser le « grand débat » préconisé par la Métropole... en avril. C'est donc sur le site web et par courrier distribué dans certaines boîtes à lettres qu'il

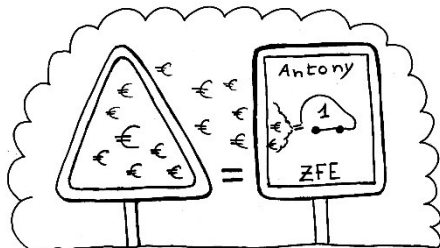
invite la population à donner son avis... Chacun a donc pu s'exprimer... et même autant de fois qu'il le souhaitait, puisque le grand débat municipal était anonyme sans contrôle ni restriction... Le maire, le grand guide municipal, vous avait donné la bonne voie ! C'est ainsi qu'en quelques jours, on enregistrait une participation record à la consultation (plus de trois mille réponses en moins d'une semaine) avec des résultats évidemment très largement favorables à la position du maire...

Mais c'est au Conseil municipal que les choses se sont gâtées... En effet, interpellé à l'improviste par la conseillère écologiste, rappelant, sous quelques réserves, son attachement à la mise en œuvre de ces mesures, le maire annonçait ce compte tenu du coût phénoménal du dispositif, notamment des aides au remplacement de véhicules anciens, coût insupportable pour la Métropole, ces dispositions qui entreraient en vigueur officiellement en juillet prochain ne seraient ni contrôlées ni verbalisées avant plusieurs années !... En clair, certes, ce sont ces « salauds de pauvres »² qui roulent avec leurs vieilles bagnoles qui nous intoxiquent, mais nous serons « généreux » : on va leur donner un peu de temps pour s'en débarrasser sans que ça coûte trop cher !



Gabrielle GUILLAUME

¹ Le dossier est consultable sur le site Métropole Grand-Paris.
² Selon la formule employée par dérision par Coluche



Retrouvez-nous sur :

www.citoyensantony.fr

Coordonnées de notre élu Citoyens à Antony :
feuillade@wanadoo.fr ou 06.78.03.35.37

N°56 Agora

Mai 2019

Votez !

Le 26 mai prochain, nous sommes appelés à élire nos représentants au Parlement européen. Le contexte, que ce soit au niveau national comme à celui de l'Union, n'est évidemment pas favorable à la mobilisation. Partout la désillusion génère la désespérance. En France, le « nouveau monde » ressemble à l'ancien en pire, la gauche se complait dans la division égotique, la vieille droite peine à se relever de son échec de 2017 et l'extrême-droite ne peut plus cacher son incompétence. Les Anglais qui ont voté pour quitter l'Union en 2016 découvrent maintenant qu'ils risquent de devoir changer leur alimentation et se passer d'insuline... C'est peut-être le seul point positif du Brexit : démontrer que l'abstention à une élection ou à un référendum revient à donner sa voix à d'autres et souvent à des partisans du pire. Donc, même sans illusion, votons !



Dernière minute :

Dans *'Aventure c'est l'aventure'*, Jacques Brel et ses copains demandaient 1 franc par catholique du monde pour relâcher le pape qu'ils venaient d'enlever... Le maire, aussi généreux avec l'argent des autres, vient de faire savoir qu'il a décidé, seul, sans consultation du conseil municipal, d'allouer une subvention de 62 000 euros (1 euro par Antonien, catholique ou pas) pour contribuer à la restauration de la cathédrale Notre-Dame de Paris. Le maire et l'ensemble des élus de la majorité de droite du Conseil municipal sont beaucoup moins généreux quand il s'agit d'un édifice non religieux (incendie du Parlement de Bretagne en 1994). Et ils se sont bien gardés de proposer de verser une partie de leur indemnité municipale !

Conseil départemental : Véronique Bergerol perdrait-elle la boussole ?

Lors de la séance du conseil municipal de mars dernier, un vœu a été proposé par le maire pour demander la suspension des travaux de la ligne Charles-de-Gaulle-Express, cette liaison rapide entre l'aéroport et la gare de l'Est jugée désormais prioritaire par rapport à l'investissement pourtant urgent de mise à niveau de la ligne B du RER... Ce vœu a été voté. Ce même vœu, adopté aussi par de nombreux conseils municipaux, validé par Ile-de-France-Mobilités, soutenu par l'association des villes du RER B Sud... a été proposé par les élus Front de gauche au Conseil départemental des Hauts-de-Seine lors de la séance de mars. Surprise ! Le Président Patrick Devedjian, toujours dans la nuance, traite alors de « fous » les initiateurs du vœu et s'insurge sur le fait que l'on puisse à ce point compromettre le développement de la Région Ile-de-France, etc. : peu importent les difficultés du trafic de la ligne RER B dont il concède la responsabilité de tous les gestionnaires qui ont eu et ont aujourd'hui à gérer ce problème qui quotidiennement porte préjudice à des centaines de milliers d'usagers... Véronique Bergerol n'a pas vraiment apprécié le qualificatif de son mentor. Comme maire-adjointe à Antony, elle avait voté en conseil municipal ce vœu demandant la suspension des travaux ; mais en tant que conseillère départementale soumise, elle a voté contre ce même vœu à Nanterre ! Conclusion, contrairement à ce que prétend Patrick Devedjian, Véronique Bergerol ne serait pas complètement folle mais à moitié quand même !



Jean-Marc FEUILLADE

Votre soutien financier à Agora est bienvenu.

Adressez vos dons à Citoyens à Antony,
28 Rue Céline - Antony

Le RER B, ça n'intéresse vraiment personne ?

Le 12 mars dernier s'est tenue la réunion du Comité de ligne du RER B. Presque en toute discrétion. Pourtant de nombreux sujets nous semblent mériter une attention de nos lecteurs : la ponctualité en 2018, les travaux prévus en 2019-2020, les améliorations à l'horizon 2021-2025 et les « mesures d'urgence » envisagées.

La ponctualité, pour Ile-de-France Mobilités (ex-STIF) et les deux transporteurs (SNCF et RATP), c'est le pourcentage de voyageurs (et non pas de trains) retardés de moins de 5 minutes. En 2018, pour l'ensemble de la ligne, elle était de 87,7%. C'est un peu mieux qu'en 2017 (87,0%) mais moins bien qu'en 2016 (88,6%). Mais la situation est variable selon les mois (plus de 90% en janvier et en août, moins de 84% en novembre) et surtout selon les branches : si les branches Paris-Roissy et Paris-Mitry font bonne figure, la ponctualité des branches Sud est nettement pire (environ 82% en moyenne - de 76 à 86% - sur Saint-Rémy et à peine 72% - de 63 à 85% - sur Robinson). Il transparaît de ces données que les aménagements réalisés au nord ces dernières années (séparation des omnibus et des directs) ont eu un effet positif et que, a contrario, l'inaction sur le sud du réseau « plombe » la performance. Ces chiffres tendent d'ailleurs à minimiser certains problèmes : ainsi un RER retardé de 10 minutes au départ de Robinson impacte peu le « taux de ponctualité » puisque le nombre de voyageurs concernés est assez faible dans ce cas ; pourtant, tous ceux qui sont dans ce train seront nettement en retard. Les perturbations sur cette branche nous semblent largement sous-estimées alors même que des solutions ont été proposées (Cf encadré).

Pour 2019 et 2020, le niveau de service va se dégrader de façon plus marquée encore puisque de nombreux travaux, nécessaires mais pas encore réalisés, vont avoir lieu. Alors que 2018 avait vu 13 journées d'impact des travaux pour les usagers, ce sera 55 journées cette année et 51 l'an prochain ! Les Antoniens allant à Paris ont déjà constaté les répercussions des travaux à la Croix-de-Berny ces derniers mois mais ceux programmés à Bourg-la-Reine et à Bagneux vont suivre...

A partir de 2021 ou 2022, on peut s'attendre à un début d'amélioration (liée à la finalisation de chantiers sur les ateliers de maintenance, les voies de garage des terminus, la signalisation). Entre 2023 et 2025, on peut espérer commencer à toucher les dividendes d'investissements majeurs (système NEXTEO de rapprochement des trains, notamment dans le tunnel Chatelet-Gare du Nord, nouvelles rames).

En attendant, les « mesures d'urgence » envisagées pour 2019 et 2020 semblent bien timides : est-ce que les « régulateurs de flux » sur les quais et la promesse d'une amélioration de l'information aux voyageurs suffiront ?



Anne RAMBAUT

Découpler la branche B2 : pourquoi, comment ?

La branche B2 (Bourg-la-Reine à Robinson) est celle qui a le taux de ponctualité le moins bon. En effet, les RER B venant de Robinson et qui sont tous omnibus jusqu'à Paris sont amenés à patienter à Bourg-la-Reine pour laisser passer les semi-directs en provenance de Saint-Rémy. Les trains y circulent peu fréquemment (1 train toutes les 15 à 20 minutes). Mais cette branche n'est pas saturée en fréquentation.

Au contraire, la branche B4 (Saint-Rémy, Orsay, Massy à Paris) est saturée à l'heure de pointe du matin à partir d'Antony. Les trains y circulent de façon fréquente (1 train toutes les 4 à 8 minutes) mais la plupart ne desservent pas toutes les gares. La ponctualité est meilleure que sur la branche B2 mais moins bonne que sur les branches au Nord de Paris.

La proposition consiste à découpler la branche B2 d'avec le reste de la ligne. Le B2 serait ainsi remplacé par une navette de trains courts entre Robinson et Bourg-la-Reine toutes les 5 minutes. Les passagers de ces trains pourraient prendre à Bourg-la-Reine les RER de la voie principale correspondant à leur destination finale (semi-directs vers Roissy, par exemple). Les trains actuellement affectés à la branche B2 seraient affectés à la branche B4 sur une liaison Massy-Mitry, desservant Fontaine-Michalon, Antony, toutes les gares de Parc de Sceaux à Paris.

Les conséquences seraient les suivantes : amélioration des temps de trajet nominaux entre Robinson et Paris (possibilité d'emprunter des semi-directs ou des directs entre Bourg-la-Reine et Paris), amélioration de la ponctualité pratique de cette desserte (suppression des conflits de convergence), augmentation de la capacité pratique de la ligne entre Bourg-la-Reine et Massy (4 trains de plus par heure).

Ces changements pourraient être mis en œuvre sans travaux d'infrastructure dans un premier temps (possibilité de limiter ces changements à la période 2019-2021). Si l'évaluation était jugée positive, il serait possible de créer ensuite un aiguillage à la sortie de la gare de Bourg-la-Reine vers Sceaux pour permettre la réception des trains en provenance de Robinson sur le quai central et donc la correspondance « même quai en face » vers Paris.



Compte administratif au conseil municipal : comment noyer le poisson dans la fosse

Lors du conseil municipal du 11 avril, le maire-adjoint aux finances, Pierre Médan, a présenté, comme à chaque printemps, le compte administratif de l'année écoulée. L'exercice était convenu, l'assistance peu attentive, la présidence de Véronique Bergerol un peu dépassée. Mais Pierre Médan a présenté des diapositives pour illustrer un propos un peu aride. Quand il a abordé la question de l'autofinancement (l'excédent du fonctionnement rendu disponible pour effectuer des investissements), il a insisté avec raison sur son caractère « stratégique » et même « essentiel ». Dommage que pour montrer les évolutions récentes de cet autofinancement (de 13,8 M€ en 2015 à 15,1 M€ en 2018), il ait employé un graphique qu'il n'oserait pas présenter à ses étudiants en Sorbonne, avec un axe des ordonnées comportant une échelle tronquée ! Ce

type de représentation est un des outils favoris des publicitaires. Il permet de donner une image déformée de la réalité : le graphique présenté en séance, avec son échelle tronquée de 10 à 16, donne l'impression d'une augmentation soutenue. Les mêmes données sur un graphique naturel non tronqué donnent une image neutre, correspondant à la réalité : une augmentation réelle mais légère (voir illustrations).

Un peu plus tard, Alain Aripa, conseiller municipal « Antony pour un nouvel avenir », avec lequel nous n'avons, rappelons les évidences, aucune convergence idéologique, a regretté de ne pas avoir de bilan financier pour la fosse de plongée. Mais ni Pierre Médan, ni le Maire, ni Gilles Le Lamer, ne sont parvenus à sortir du discours lénifiant et simpliste sur la fréquentation de l'équipement. Pourtant, un début de réponse figurait dans le dossier : en 2018 la fosse a généré 188 k€ de recettes. De ce montant, il convient de retrancher les consommations en eau, en chauffage et en entretien, remboursées par la Ville à Vallée-Sud-Grand-Paris, soit 120 k€ (source : dossier du Conseil municipal), les dépenses de personnels (pas indiquées mais qu'on peut évaluer à 40 k€ par équivalent temps plein, charges comprises - Le Point, février 2014) et l'amortissement de l'installation (estimé à 180 k€ en amortissement linéaire sur 20 ans en neutralisant les subventions d'équipement). Cela nous ferait donc un déficit de plus de 160 000 euros pour 2018. Ce n'est plus une fosse, c'est un gouffre !



Bruno EDOUARD

Autofinancement en M€
(de 2015 à 2018, échelle naturelle)

