

Quand le RER ne marque pas l'arrêt... pour "fluidifier le trafic"

11 février 2013 à 18:50



Une passagère attend le RER sur le quai, à Paris le 23 mars 2010 (Photo Martin Bureau. AFP)

Certains trains du RER A ne marquent ponctuellement pas l'arrêt dans trois gares de Seine-et-Marne pour, selon la RATP, "fluidifier le trafic", une stratégie qui a suscité l'ire du monde politique francilien.

"Dans certaines stations, quand il y a un retard de train, à l'heure de pointe, on peut être amenés à supprimer un ou deux arrêts sur le tronçon de Chessy. C'est une mesure de régulation très ponctuelle qui permet de fluidifier la ligne et de rééquilibrer la charge de trains", explique à l'AFP Cyril Condé, directeur du département RER à la RATP, confirmant une information d'Europe 1.

Plus d'un million de voyageurs empruntent tous les jours la ligne RER A, la plus chargée d'Europe, avec 661 trains chaque jour, selon la RATP.

"La desserte des gares de Lognes, Noisiel et Noisy Champs est assurée par deux trains sur trois sur une période de dix minutes à la demande même du STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France, ndlr)", ajoute le groupe dans un communiqué.

Pour le député UMP des Yvelines Pierre Morange, auteur d'un rapport sur les transports franciliens, il s'agit d'"une sorte de tromperie sur le service auquel le transporteur, en l'occurrence la RATP, est tenu", puisque le voyageur "quand il paye son ticket" est en droit d'attendre "un service conforme à sa participation financière".

"Chez les fous!"

Jean-Paul Huchon, président du Stif, s'est indigné lundi dans un communiqué: "A aucun moment, le Stif ne demande à l'exploitant de sacrifier la desserte des arrêts pour satisfaire aux objectifs de régularité. Une telle pratique serait contraire à l'esprit du contrat qui a été conçu pour améliorer le service rendu aux usagers".

"On est chez les fous!", s'était exclamé auparavant sur Europe 1 M. Huchon, qui dirige l'autorité régulatrice des transports franciliens, se disant "absolument furieux". Il recevra mardi les présidents de la RATP et de la SNCF, Pierre Mongin et Guillaume Pépy.

"On a signé des contrats donnant des obligations à la RATP et la SNCF (qui co-exploitent les RER, ndlr) moyennant un bonus ou un malus selon le respect de ces obligations, et la première est d'arriver à l'heure", a rappelé M. Huchon.

Le contrat 2012-2015, signé entre la RATP et le Stif, représentera au bout des quatre ans un total d'environ 15 milliards d'euros versés par la Région. Une des mesures symboliques est le dispositif de bonus-malus financier pour respect ou non de ses obligations: cette enveloppe est augmentée de 21 à 28 millions d'euros sur cette période. La régularité et la ponctualité du service y pèsent pour 50%.

"L'objectif sur le RER A est de 94 % de voyageurs arrivant à l'heure. Le résultat pour 2012 est de 85,6%", précise la RATP.

Les voyageurs sont considérés comme en retard dès qu'ils dépassent de 5 minutes l'heure d'arrivée prévue à destination.

Sur les lignes de SNCF Transilien, "les omissions volontaires d'arrêts pour régulation de trafic ne sont pas pratiquées chez nous depuis trois ans. C'est formellement interdit et écrit. C'est marqué dans le règlement de la sécurité", a martelé un porte-parole du groupe.

Valérie Pécresse, présidente du groupe UMP au conseil régional, a dénoncé une "situation totalement scandaleuse" déposera dès le prochain conseil d'administration du Stif, mercredi, un voeu réclamant la révision du calcul du bonus-malus", a-t-elle ajouté, estimant que "le bonus sera réservé à une régularité constatée à tous les arrêts, sur l'ensemble de la ligne".