

Le dernier voyage du MS61, pionnier du RER A

TRANSPORTS. Il a parcouru l'équivalent de milliers de tours du monde pour mener des millions de passagers d'un bout à l'autre de la région parisienne. Le MS61 (Matériel suburbain 1961) — la toute première rame qu'a connue la ligne A du RER — a tiré sa révérence.

POUR CET ULTIME TRAJET, samedi après-midi au départ de La Défense (Hauts-de-Seine) vers Boissy-Saint-Léger (Val-de-Marne), il y avait du monde sur le quai. Férus de trains, nostalgiques, conducteurs... Sont venus faire leurs adieux dans une ambiance festive. « C'est émouvant, oui », avoue l'un d'eux, presque la larme à l'œil alors que retentit la sonnerie de fermeture des portes. « Nous partons pour le dernier voyage en direction de Boissy-Saint-Léger », annonce le conducteur, ponctuant sa phrase de coup de klaxon. Les passagers applaudissent. Peu importe s'ils sont serrés comme des sardines. Pardonnés aussi ces litres d'eau, absorbés lors des trajets estivaux. Ou ces tympans percés par le bruit strident du freinage, lors des arrivées en gare.

« Il avait une âme. Les nouveaux trains n'en ont pas »

Sébastien, 30 ans

« C'est vrai, il avait beaucoup de défauts, reconnaît Jean-Sébastien, 30 ans, avec une étonnante tendresse. Il faisait un raffut épouvantable quand on ouvrait les fenêtres. Mais il a une âme. Les nouveaux trains n'en ont pas ». Cet habitant de Montreuil (Seine-Saint-Denis) se souvient d'ailleurs de ses premiers voyages :



Gare de Boissy-Saint-Léger (Val-de-Marne), samedi. Les nostalgiques de la toute première rame du RER A ont tenu à monter à son bord pour assister à son ultime voyage. (LP/J. VA.)

« Nous habitons Bobigny et nous prenions le RER A pour les sorties à Paris en famille ». A la station Auber, un passager sort pour faire un selfie avec une salariée de la RATP : « Ah oui, ça change du quotidien ! », sourit l'intéressée. Près

d'elle, un fan enregistre par la fenêtre le bruit que génère le MS61 en passant sur les rails : « C'est un son inimitable, plein de souvenirs ». « Ce sont des bouts de vie que l'on a passés dans ce train », ajoute Rémy. « A lire, penser, réviser, travailler, parler,

renchérit un autre. A regarder les uns s'aider, les autres se battre. Comme un jour, ces deux types, en costard très chic, qui se sont tapés dessus, parce que l'un a marché sur le pied de l'autre ». Un peu plus loin, cette contrôleur de la RATP se rappelle,

LE MOT

Ferrovipathe

Ils étaient plusieurs centaines à monter à bord du MS61, samedi à La Défense. Les ferrovipathes sont des passionnés de train, et de tout ce qui est relatif au monde ferroviaire. Le terme de « ferrovipathe » est un néologisme, né de « ferro » — relatif à ferroviaire — et du grec « pathos », signifiant la passion ou la souffrance. « Cela peut commencer très tôt, avoue un conducteur de bus de la RATP. Souvent par les trains électriques avec lesquels on joue lorsque l'on est enfant ».

elle aussi, ce jour où « j'ai couru pour avoir le RER. Je suis entrée dans un wagon 1^{re} classe sans m'en apercevoir. Et j'ai dû payer 100 francs ». « Le MS61 a certes été critiqué, mais il a permis aux banlieusards d'entrer dans le XX^e siècle et de pouvoir rejoindre ou traverser Paris rapidement », analyse Olivier, 57 ans. « Il est finalement victime de sa réussite, pense Eric, 33 ans. Puisqu'il ne peut pas faire face à la fréquentation qu'il a générée ». Les rames seront dénucléées et désamiantées avant d'être recyclées.

JILA VAROQUIER

« L'arrivée du RER A a tout simplifié »

Jean, Un habitant de Nogent-sur-Marne (Val-de-Marne)



La Défense (92), samedi. Claude, Jean, Suzanne et Christian n'ont pas voulu rater le dernier train.

Ils attendent patiemment le départ de la rame MS61, à la station La Défense, ce samedi après-midi. Comme pour boucler la boucle, eux qui ont connu ses premiers jours. « A l'époque, je travaillais à Etoile, raconte Jean, habitant de Nogent (Val-de-Marne). Pour y aller, je devais prendre un train à Bastille, puis la ligne 1. L'arrivée du RER A, a tout simplifié pour nous. Je n'avais plus besoin de changer, et j'ai gagné un quart d'heure sur chaque trajet ». « Je me souviens du jour de l'inauguration en 1977, évoque Claude. Cela correspondait au passage au ticket magnétique. Mais les portillons de la station, à Nation, sont restés ouverts parce que les gens ne savaient pas comment faire pour valider leur titre de transport qui, jusque-là, était poinçonné... » « Nous allons les regretter ces rames, ajoute Suzanne, elles étaient agréables et très confortables ». « Parce que celles à deux étages, assure Claude, ce sont de vraies montagnes russes pour les personnes handicapées ».

« Nous avons rarement des incidents techniques »

François, 56 ans, conducteur sur la ligne A du RER

Lui aussi a eu un pincement au cœur en voyant la dernière rame du MS61 s'éloigner. François, 56 ans, conduit sur la ligne du RER A depuis 1988. Et il l'assure : « C'était un bon matériel, fiable, avec peu d'électronique. Nous avons rarement des incidents techniques ou des avaries ». Conformément au cursus de l'époque à la RATP, c'est après quelques années à conduire le métro, qu'il est arrivé sur le RER : « Le trajet est plus agréable, avec une partie à l'extérieur. Et les trains vont plus vite. A 100 voire 120 km/h, contre 70 km/h ». Pour le reste, il a beau chercher, « il n'y a pas eu d'énormes changements. Déjà à l'époque, les quais étaient bondés. Et les gens nous faisaient des signes en regardant leur montre quand nous arrivions sur le quai. Les visages sont peut-être plus tendus aujourd'hui ».



La Défense (92), samedi. François assure : « C'était du bon matériel ».

Près de cinquante ans d'exploitation

LA DERNIÈRE rame du MS61 a réalisé son ultime trajet samedi, entre La Défense et Boissy-Saint-Léger. Mettant un terme à presque cinquante ans d'exploitation.

■ 1967. Apparition des MS61 — Matériel suburbain conçu en 1961, mis en circulation 1967 — sur la ligne de Sceaux, ancêtre du RER B.

■ 1969. Affectation du MS61 sur la ligne qui relie Boissy-Saint-Léger (Val-de-Marne) à Paris.

■ 1977. Inauguration officielle du RER A, fruit de la jonction des lignes entre Paris et Saint-Germain-en-Laye (Yvelines) à l'ouest, et Paris/Boissy-Saint-Léger à l'est. Valéry Giscard d'Estaing conduit un MS 61. A l'époque déjà, il est question de transporter les habitants situés à l'est, vers les emplois à l'ouest.

■ 1985. Le million de voyageurs quotidiens est franchi.

■ 1992. Première rénovation du MS61.

■ 2006. Nouvelle campagne de modernisation du MS61. Les fenêtres notamment sont changées, afin de pouvoir les ouvrir et réduire le nombre de malaises, qui participent aux retards répétés des trains.



Une voiture du MS61 peut accueillir jusqu'à 629 passagers, contre 1 300 dans les nouvelles rames à deux étages (MI09) commandées en 2009.

■ 2011. Début du retrait progressif du MS 61, au profit des rames à deux étages offrant plus de capacité.

■ 2012. La ligne connaît 190 journées à plus de 1 million de voyageurs, contre 7 journées en 2003. En un an, les trains parcourent l'équivalent de deux tours du monde.

■ 16 avril 2016. Le MS61 réalise son ultime trajet commercial entre La Défense et Boissy-Saint-Léger.