

# Métro, RER : le classement des lignes les plus perturbées

On dénombre 215 incidents en octobre sur l'ensemble du réseau francilien. L'application Citymapper a dressé pour la première fois son palmarès. Décryptage.

PAR JILA VAROQUIER

L'application Citymapper – qui agrège les données des transports en commun pour indiquer à l'utilisateur le meilleur trajet – a réalisé pour la première fois, son palmarès des lignes de métro et RER les plus perturbées en octobre. Podium que vous révèle « le Parisien ». Avec 215 incidents en octobre sur l'ensemble du réseau francilien, soit 7 par jour, les « pointes 6 heures - 9 heures et 17 heures - 20 heures concentrent près de 50 % des incidents alors qu'elles ne représentent que 30 % des heures d'ouverture du métro », détaille l'application. Décryptage.

## 20 PERTURBATIONS SUR LE RER E QUI ONT DURÉ EN MOYENNE 3 H 23

Un chiffre très surprenant pour cette ligne plutôt ponctuelle (en octobre 2015, elle était à moins de 2 points des objectifs contractuels de ponctualité). Mais qui s'explique par des événements exceptionnels : le 30 octobre, une suppression de trains sur la branche Villiers-sur-Marne a duré de 10 h 30 à 18 heures ! Le 26 octobre, un malaise à Bondy et un incident de signalisation ont provoqué de nouvelles difficultés.

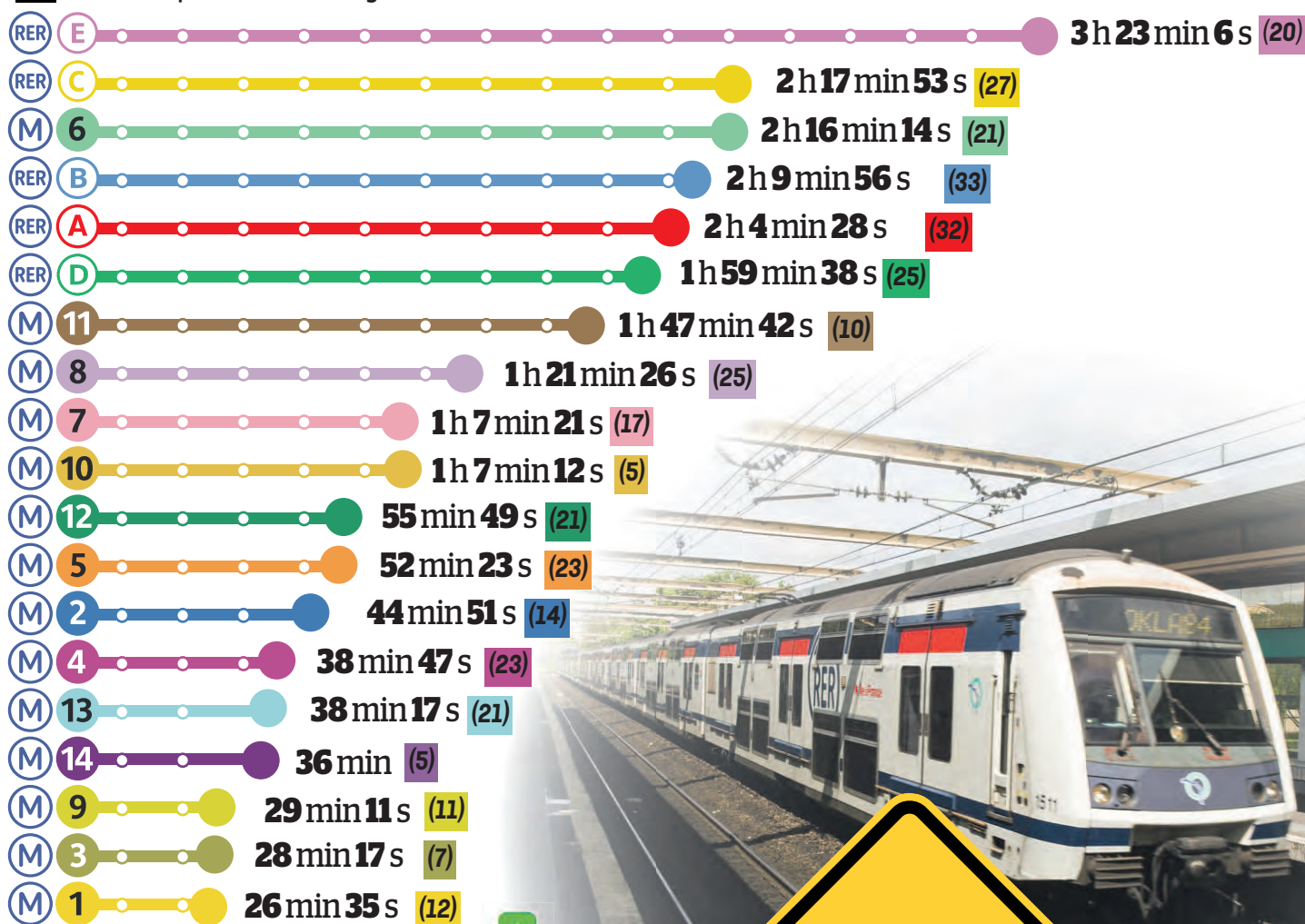
## LE RECORD POUR LE RER B

Elle reste tristement fidèle à sa réputation. En octobre, la ligne a connu 33 perturbations, « principalement des colis suspects et des pannes de signalisation » précise Jean-Baptiste, de Citymapper. Le 23 octobre, le trafic est ralenti pendant plus de deux heures à cause... d'un animal sur la voie. Juste derrière, le RER A enregistre 32 événements entre le 1<sup>er</sup> et le 31 octobre : panne, colis suspect, incidents d'exploitations, malaise voyageurs, gêne à la fermeture des portes, chute de caténaire, etc.



## Temps moyen pour le retour du trafic à l'état normal

(xx) Nombre de perturbations enregistrées sur le mois d'octobre 2016



LP/INFOGRAPHIE - A. R. LP/PHILIPPE DE POULPIQUET. SOURCES : CITYMAPPER.



**LES « POINTES 6 HEURES - 9 HEURES ET 17 HEURES - 20 HEURES CONCENTRENT PRÈS DE 50 % DES INCIDENTS ALORS QU'ELLES NE REPRÉSENTENT QUE 30 % DES HEURES D'OUVERTURE DU MÉTRO »**  
L'APPLICATION CITYMAPPER

## LA BANLIEUE MOINS BIEN LOTIE QUE PARIS

L'ensemble des RER mettent bien plus de temps que le métro à retrouver un trafic normal en cas d'incident. 2 h 4 pour le RER A, 1 h 59 pour le RER D, 2 h 17 pour le RER C ou encore 2 h 9 pour le RER B. Dans le métro, la moyenne tourne plutôt autour d'une heure.

## LA LIGNE 6, LA PLUS IMPACTÉE DU MÉTRO

2 h 16 en octobre pour retrouver un trafic normal. Soit plus que le RER B ! La faute, selon Citymapper, à des pannes de signalisations interminables : le 11 octobre, de 20 h 52 à la fin de

service, le 15 octobre, de 20 h 7 à la fin de service. Sur la deuxième place, on retrouve la ligne 11 avec 1 h 47 puis, la ligne 8, avec 1 h 21.

## LIGNE 1, LA MEILLEURE ÉLÈVE

La ligne centrale de Paris affiche seulement 26 minutes de temps de perturbations pour le mois d'octobre. Suivie par la 14, avec 36 minutes, puis – c'est la surprise ! – la ligne 13, avec 38 minutes de temps de rétablissement. C'est toutefois les



## EN PRATIQUE

### Comment lire notre tableau

L'application Citymapper prend en compte tous les incidents qui ralentissent ou stoppent la ligne – ralentissement, colis suspect, problème de signalisation, malaise ou accident voyageurs, etc. – du 1<sup>er</sup> au 31 octobre 2016. La perturbation débute lorsque les transporteurs l'indiquent sur leur site et prend fin uniquement lorsque le trafic redevient normal. Enfin, les perturbations planifiées (comme les travaux) ne sont pas prises en compte dans ce palmarès.

lignes 14 et 10, qui comptent les moins d'incidents,

avec 5 seulement pour l'ensemble du mois, contre 25 pour la 8. Un palmarès finalement logique : « Ce sont les lignes à faible trafic, 10, 11, 14 et 3, qui enregistrent un service normal, c'est-à-dire avec moins de deux incidents par semaine », poursuit Citymapper. Les lignes de métro qui connaissent le plus grand nombre de perturbations, M4,5,6,8,12,13, sont plutôt : « des lignes longues avec du matériel ancien ».



## RER D: il note tout depuis deux ans !

PAR GRÉGORY PLESSE

**JONATHAN, 24 ANS**, arrive à pied à la gare de Goussainville (Val-d'Oise), dans la fraîcheur brumeuse de ce mercredi matin. Ingénieur en informatique, il travaille depuis deux ans à Courbevoie (Hauts-de-Seine) et pour s'y rendre, il prend le RER D, le E, puis enfin la ligne L du Transilien.

8 h 17, le train est à l'heure ! Une fois installé, Jonathan sort un morceau de papier, une simple feuille A4 pliée en huit, presque entièrement recouverte de notes. « Il doit y avoir là trois mois de relevés », estime le jeune homme, avant d'y noter scrupuleusement l'heure de départ du jour, sans retard cette fois.

### DES VOYAGEURS QUI DOUTENT DES TAUX DE PONCTUALITÉ OFFICIELS

Membre de Sadur, l'association des usagers du RER D, il contribue, comme une cinquantaine d'autres usagers, au calcul de la ponctualité de ce tronçon en inscrivant ses temps de parcours dans la base de données de l'association, D Collector. Parce



Jonathan Magano, de l'association Sadur (usagers du RER D), note tous ses temps de parcours sur sa petite feuille. Il prend le RER entre Goussainville (Val-d'Oise) et Gare du Nord.

qu'ils ont le sentiment que leurs conditions de transport sont bien plus alarmantes que ce qu'indiquent les taux de ponctualité officiels, de plus en plus d'utilisateurs de transports en commun se sont mis à faire leurs propres calculs, comme Jonathan. « J'ai commencé quand j'étais étudiant, je trouvais ça sympa de compiler ces données. Je contribue depuis deux ans plus activement, puisque je prends le RER D tous les jours. En plus, j'ai développé un outil pour effectuer mes propres relevés, sur toutes les lignes que je prends.

Tout le monde peut l'utiliser (<http://marie.nocle.fr>) ».

Il fournit d'ailleurs ses relevés sur la ligne L, qu'il prend de Saint-Lazare à Bécon-les-Bruyères, à l'association Plus de trains depuis quelques semaines. Grâce à cet outil, il a pu calculer, que depuis le début de l'année, les retards cumulés des 1 218 trains dans lesquels il est monté lui ont fait perdre un jour, 23 heures et 49 minutes ! Sur le RER D, en moyenne, trois trains sur dix arrivent avec plus de cinq minutes de retard... Mais aujourd'hui, ça se pas-

se plutôt bien. A Gare du Nord-Magenta, il laisse partir un train court sur le RER E, assailli par une foule compacte sur le quai, dont on ne voit plus que des visages collés aux fenêtres. Mais un autre arrive sur l'autre voie et une station plus tard, c'est la gare Saint-Lazare. Il faut quelques minutes pour remonter jusqu'à la surface et rejoindre les quais de la ligne L, où se trouve un train sur le point de partir. Enfin arrivé à son travail, il n'aura eu que deux minutes de retard sur son trajet. Et une ligne de plus sur sa petite feuille de papier.

## En 100 jours, 41 % de trains en retard

**CYRILLE GREINER A 41 ANS**. Référent de l'association Plus de Trains à Cergy-le-Haut, il a noté consciencieusement pendant cent jours, du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 2016, tous ses temps de trajet du matin, entre son domicile et son travail, à La-Garenne-Colombes. Il prend en général un semi-direct sur la ligne L jusqu'à Nanterre Université, où il change pour un omnibus pour rallier La-Garenne-Colombes.

### DES PANNES OU DES PROBLÈMES SUR LES INFRASTRUCTURES

Sur 118 trajets, 48 fois, il a connu des retards supérieurs à dix minutes. Ces 48 matins, ses retards ont oscillé entre 11 et 45 minutes, pour une moyenne d'environ 18 minutes... Précis dans son comptage, il ajoute qu'il a subi, une semaine sur deux environ, une « matinée noire » avec des retards d'au moins 19 minutes, et de 31 minutes en moyenne, causés en général par des pannes ou des problèmes sur les infrastructures.

G.P.

## « Un système perfectible », selon le syndicat des transports

**AUTORITÉ QUI GÈRE LES TRANSPORTS** en Ile-de-France, le Stif reconnaît que « le système actuel est perfectible » et que « les taux de ponctualité affichés par la SNCF et la RATP peuvent sembler en décalage avec ce que certains voyageurs vivent au quotidien ». Et pour cause, le Stif considère en effet aujourd'hui qu'un train est en retard s'il arrive avec plus de cinq minutes d'écart avec l'horaire prévu, sans autre précision.

### LES DONNÉES DE CITYMAPPER CONTESTÉES PAR LA RATP ET LA SNCF

Néanmoins, le Stif réfléchit à deux pistes d'évolution du calcul de la ponctualité. Le premier consisterait à produire un taux « brut » intégrant les perturbations, comme des grèves très suivies, de fortes intempéries ou un accident grave, qui sont actuellement « neutralisées », en clair non comptabilisées, par les contrats qui lient le Stif à la SNCF et la RATP. Ce qui tirerait automatiquement les chiffres de la ponctualité à la baisse et les pénalités payées par les transporteurs à la hausse.

Le Stif souhaiterait en outre « introduire une logique grand retard », c'est-à-dire affiner les chiffres. Aujourd'hui, 10 minutes, 15 ou 20 minutes c'est un retard comme un autre pour les statistiques officielles. Mais l'autorité des transports tempère aussitôt : « Pour l'instant, aucune solution contractuelle n'a encore été trouvée avec les opérateurs ». La RATP et la SNCF se montrent en tout cas sceptiques sur la méthode de calcul employée par l'application Citymapper concernant le nombre d'incidents et les temps d'attente correspondant. « Seule une analyse des données sur une longue période, couplée à une analyse fine des causes, est pertinente » souligne-t-on du côté de la régie. Tandis que la SNCF estime ces chiffres « fantaisistes » et « impossibles à vérifier ». Le 15 novembre, Guillaume Pépy, président de la SNCF, et Elisabeth Borne, présidente de la RATP, seront auditionnés lors du conseil d'administration du Stif. Valérie Péresse (LR), la présidente, entend bien leur « demander des comptes ». G.P.

## « J'ai décalé mes horaires de travail pour être à l'heure » Vincent de Andrade, usager

**DEPUIS PRESQUE DEUX ANS**, Vincent de Andrade vit mieux ses déplacements en transport en commun. Le trajet qu'il prend pour aller à son travail, de Vigneux-sur-Seine (Essonne) à Bobigny (Seine-Saint-Denis), n'a pas changé mais les heures où il prend le train, si.

« Je suis documentaliste à l'université et j'enseigne également. Quand je travaillais en horaires classiques, j'avais trop souvent des retards de 15 à 30 minutes. Quand vous devez donner un cours, ce n'est pas possible », explique le trentenaire, qui travaille désormais en horaires décalés.

### IL Y A UN ÉCART DE 10 % À 20 % ENTRE NOS CHIFFRES ET CEUX DE LA SNCF ET DE LA RATP

Il s'est mis, il y a six ans, en intégrant l'association Sadur, à relever lui-même la ponctualité des trains, parce qu'il estimait que les chiffres officiels ne reflétaient pas sa réalité. « Quand la SNCF annonçait des taux de ponctualité frôlant les 90 %, je me



Dans le RER D. « Quand la SNCF annonçait des taux de ponctualité frôlant les 90 %, je me disais, je n'ai vraiment pas de bol », s'amuse Vincent de Andrade.

disais, je n'ai vraiment pas de bol, je me retrouve toujours dans les 10 % de trains en retard ! Puis j'ai fait mes propres mesures : il y a un écart constant de 10 % à 20 % entre nos chiffres et ceux du Stif ».

Malgré les nombreux investissements prévus dans les prochaines années sur le RER D, il n'est pas sûr

que la situation s'améliore : « il y a énormément de projets d'aménagements et de constructions de logements au sud de la ligne, en Essonne et en Seine-et-Marne, ce qui veut dire à terme plus de voyageurs sur la ligne D, qui est déjà complètement saturée ». G.P.