

Comment (enfin) améliorer la ponctualité du RER A

Bientôt la fin du calvaire pour les passagers ? Nouvelles rames, pilotage automatique... toute une série de mesures sont prévues sur la ligne cette année.

PAR JILA VAROQUIER

Les usagers réguliers du RER A peinent à croire qu'un jour ils ne subiront plus de retards sur leur ligne, fréquentée quotidiennement par un million de passagers. Mais Elisabeth Borne, présidente de la RATP, l'a encore assuré lors de ses vœux 2017 : « La ligne est une priorité. » « Son trafic continue de croître fortement, détaille Philippe Martin, directeur général adjoint à la RATP. Mais elle a vieilli et n'atteint pas les objectifs de régularité. En 2015, cela nous a coûté entre 1 et 2 M€ de malus. » Détail des améliorations prévues cette année.

« Chaque matin, c'est la loterie ! »

« JE NE SAIS pas par quoi commencer, il y a tant de choses à dire », avoue Aurélie. La jeune femme de 31 ans prend chaque jour le RER A à Houilles, côté SNCF. Et la ponctualité à seulement 85 % de la ligne ne l'étonne guère : « C'est ingérable. On ne sait jamais combien de temps on va mettre pour arriver à La Défense. Chaque matin, c'est la loterie ! » Elle raconte les 15 minutes d'attente pour avoir un train, malgré la pleine heure de pointe. Impossible alors d'embarquer à bord tant il est plein. Le temps de trajet est régulièrement multiplié par trois, voire quatre. Le tout au milieu d'altercations fréquentes entre passagers exaspérés : « Si tout va bien, je mets 40 minutes pour aller travailler. Quand j'ai un rendez-vous, je prévois une heure et demie, soit le double de la durée normale. » Alors les améliorations promises par la SNCF et la RATP, elle n'y croit qu'à moitié. « Bien sûr qu'il faut faire quelque chose. Mais pour ma part, je vais plutôt démentager. C'est vraiment trop la galère. »

■ DES RER A QUI SE CONDUIRONT TOUT SEUL

En avril, un premier train du RER A circulera avec un pilotage automatique dans le tronçon entre Val-de-Fontenay (94) et Nanterre-Préfecture (92). Les conducteurs resteront dans la cabine mais ne tiendront plus le « volant » : « Une fois que les portes sont fermées, le RER démarre et va jusqu'à la prochaine gare de manière autonome. Ce système permettra une conduite homogène des trains, toujours au maximum de leurs possibilités », détaille Philippe Martin. C'est-à-dire, sans les hésitations de l'humain. De quoi gagner parfois deux minutes, l'équivalent d'un train et 3 000 places en heure de pointe. Une fois sorti du tunnel,

le conducteur reprend la main. L'ensemble des trains seront équipés du système en 2018.

■ MOINS DE TRAINS MAIS PLUS RÉGULIERS AUX HEURES DE POINTE

C'est l'une des pistes envisagées, avec la refonte de la grille horaire, par la nouvelle direction conjointe SNCF et RATP, unifiée en janvier 2016. Pour être « plus robuste », elle vise notamment une meilleure desserte des extrémités des branches de la ligne et une réduction de la congestion aux heures de pointe.

■ DES RAMES À DEUX NIVEAUX POUR TOUT LE MONDE

Les dernières rames vont arriver, pour que 100 % de la ligne soit équi-

pée dans les prochains mois. Les « MI 09 », ces trains à deux étages, offrent 30 % de places en plus que leurs prédécesseurs et rendent les échanges entre entrants et sortants plus rapide.

■ UN DÉPART TOUTES LES 5 MINUTES DE CHESSY AUX HEURES SENSIBLES

Une extension des voies de garage et des lieux de retournement devraient être créés à Chessy (77) en 2018. Ils permettront à plus de trains d'aller jusqu'à Marne-la-Vallée, plutôt que Torcy, aux heures de pointe. Des aménagements similaires vont voir le jour au fil de la ligne. A Étoile notamment, pour permettre un retournement plus tôt et éviter de bloquer la ligne en cas d'accident grave de voyageurs ou de panne importante d'exploitation.

(94) à Noisy-Champs (77). Grâce à lui, l'intervalle entre les trains pourra gagner 30 secondes, soit 2 minutes au lieu de 2 minutes 30. « Aujourd'hui, certains RER ne marquent pas l'arrêt à Neuilly (93) ou Bry-sur-Marne (94) juste pour respecter le délai de 2 minutes 30 entre les rames, explique Philippe Martin. En gagnant 30 secondes, on pourra s'arrêter plus souvent. » Mais ce système d'aide à la conduite nécessite l'installation de nouveaux équipements, notamment pour que chaque train puisse détecter son successeur et son prédécesseur. Et ainsi ajuster sa vitesse.

■ VERS UN COMMANDEMENT UNIFIÉ

Il permettra d'avoir au même endroit, probablement à Vincennes (94), les agents de la SNCF et de la RATP qui gèrent la ligne, le pilotage opérationnel et l'information voyageurs. Une étude de faisabilité est en cours.

CONTACTEZ-NOUS

Une question, une info ? Notre adresse : transports@leparisien.fr

AURÉLIE, 31 ANS, USAGÈRE DU RER A, À HOUILLES-CARRIÈRES-SUR-SEINE (YVELINES)



■ DAVANTAGE D'ARRÊTS

À NEUILLY-PLAISANCE EN 2020

Le système d'aide à la conduite et à la maintenance va être étendu de Val-de-Fontenay/Fontenay-sous-Bois

Une pétition des usagers recueille 2 460 signatures

ILS EN ONT RAS LE BOL et veulent le faire savoir. Depuis le 25 janvier, l'association Plus de Trains – qui tractera lundi matin en gare de Houilles – a mis en ligne une pétition* qui a déjà recueilli environ 2 500 signatures. « Excédés » par les retards quotidiens, les voyages en « mode sardine » malgré les trains à deux étages, les usagers en appellent au Syndicat des transports d'Ile-de-France. Ils proposent dix mesures pour améliorer la fluidité. Parmi elle, la suppression de la « relève de conducteur » à Nanterre-Préfecture, entre les réseaux SNCF et RATP, comme sur le RER B. Ou

encore le renouvellement des vieux trains de la ligne L, dont une partie des rails est partagée avec le RER A. Quand un train tombe en panne, les retards se répercutent sur les deux lignes. La pétition demande aussi davantage de trains en heure de pointe de soir et durant les vacances scolaires d'été et de Noël, la mise en place de trains de réserve sur les branches les plus chargées comme Cergy et Marne-la-Vallée – « essentiels pour éviter la congestion » dit le texte –, ou plus d'équipes de chiens renifleurs pour limiter l'impact des colis suspects.

* www.plusdetrains.fr/petition