

# Le RER A veut se mettre à l'heure

Révolution en vue pour les 1,3 million d'usagers de la ligne la plus fréquentée d'Europe, en proie à des retards quotidiens. Une nouvelle grille horaire doit améliorer la ponctualité. Selon notre test, il y a beaucoup de travail !

PAR JILA VAROQUIER

Il y a 1,3 million de voyageurs à transiter chaque jour par le RER A d'un bout à l'autre de l'Île-de-France. Un trajet qui, entre les pannes de matériel, les colis suspects ou les incidents voyageurs, tourne souvent au cauchemar, avec une régularité en berne. Seuls 83,9 % des trains ont moins de 5 minutes de retard. Inacceptable pour les

usagers, et les responsables des transports franciliens.

Pourtant, depuis 2011, 2 Mds€ ont été dépensés notamment pour équiper la ligne en trains à deux étages. Mais rien n'y fait.

## CÔTÉ VOYAGEURS, ON DEMANDE À VOIR

Pour inverser la tendance, le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) a adopté hier une nouvelle grille horaire. A

partir du mois de décembre, les trains seront un peu moins fréquents à certains moments de la journée, mais la promesse est qu'ils seront à l'heure. « La situation sera meilleure et vite », assure Stéphane Beudet, vice-président du Stif, que nous avons interrogé avec le directeur général de la RATP et le patron de SNCF-Transilien (*lire ci-contre*).

Côté voyageurs, on demande à voir : « Cette nouvelle grille

devrait améliorer la fluidité, concède Arnaud Bertrand, président de l'association Plus de trains. Mais certaines branches auront moins de trains aux heures de pointe... »

Nous avons testé la ligne, pendant trois jours, sur douze trajets, aussi bien à l'est qu'à l'ouest, avec son lot de galères. Une vaste loterie où chaque matin, on risque de tomber dans le train maudit qui reste coincé des heures.



La Défense (Hauts-de-Seine).



Achères-Ville (Yvelines).

## A l'ouest, suppression en cascade et trains bondés

**VIRGINIE** part chaque jour d'Achères-Ville (78) pour rejoindre la Défense. **17 minutes de trajet en théorie.** « Mais cela fait plusieurs années que je compte plutôt 30 minutes », soupire-t-elle.

### ■ JOUR 1

**8 h 2.** Les trains sont déjà bondés. J'opte pour le dernier wagon, celui squatté par les fumeurs. Le seul où il reste de la place. 8 h 5 déjà au ralenti, ça roule tellement lentement qu'on se croirait à l'arrêt ! Aucune information n'est annoncée. On continue à la même allure jusqu'au bout. Toujours pas d'annonce. 8 h 26, arrivée à La Défense. **24 minutes effectuées.**

**17 h 57.** Départ de la Défense. Deux minutes après le départ, on est arrêté dans le tunnel de Nanterre. Puis, quelques instants plus tard, on repart. Ah non ! On s'arrête encore, avant de repartir au ralenti, et pour couronner le tout ça commence à fumer dans le dernier wagon. On n'est toujours pas à l'allure normale. Arrivée à Achères à 18 h 24. **Durée : 27 minutes.**

### ■ JOUR 2

**7 h 57.** Le quai est déjà bondé. Le train de 8 h 1 a disparu des écrans sans explication. Le prochain est affiché à 8 h 12. Les prochains vont être pleins. Départ à 8 h 10. RER blindé, on peut à peine monter. A Sartrouville, c'est l'horreur, on est complètement compressé. La climatisation se coupe entre Houilles et Nanterre, j'ai du mal à respirer, j'hésite à descendre en sentant la malaise arriver.

Ça nous donne une idée de ce que ça va être quand ils vont retirer un train aux heures de pointe. Tous debout, dans des conditions inhumaines en mode bêtaillère. Arrivée à la Défense à 8 h 34. **Durée : 24 minutes.**

**18 h 56.** Le RER est annoncé à 19 heures. On part à 19 h 1. Je me dirige automatiquement vers le dernier wagon pour pouvoir trouver une place assise en dépit des fumeurs. 19 h 6, encore au ralenti. Arrivée à 19 h 24. **Durée : 23 minutes.** Ça fait encore 27 minutes de retard cumulé sur la journée.

## Des temps de trajet jamais respectés

■ Temps théorique (application RATP à l'est, Transilien à l'ouest)

■ Temps réel pendant notre test



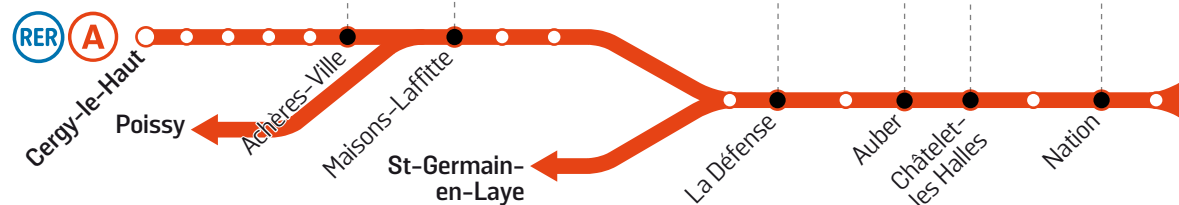
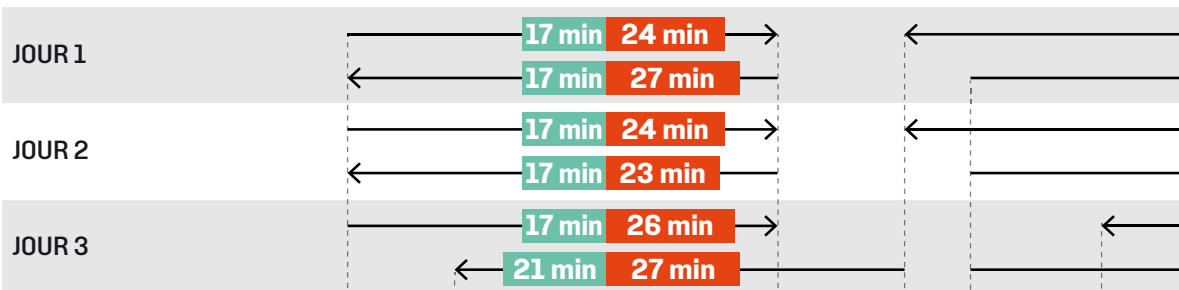
**1,3 million** de voyageurs quotidiens



**109 km** de ligne



**41 communes** desservies



LP/INFOGRAPHIE

### ■ JOUR 3

**8 h 25.** Les gens ont l'air debout. J'opte encore pour le dernier wagon. En face, une jeune femme tire tranquillement sur sa cigarette, les pieds sur le siège. Comme tous les jours, on ralentit dans le tunnel. Arrivée à la Défense à 8 h 51. **Durée : 26 minutes.**

**19 h 2** dans le RER A. Le soir, j'ai un rendez-vous à Maisons-Laffitte. Je pars d'Auber. 19 minutes de trajet en théorie. Le train roule normale-

ment jusque Nanterre-Préfecture. Puis, on stationne 3 minutes à quai. J'arrive en retard à mon rendez-vous, j'avais pourtant prévu une marge de 10 minutes. **Durée : 27 minutes pour 21 minutes de trajet théorique.**

On ne peut jamais se fier aux horaires. Je rentre à 21 heures de Maisons-Laffitte. Le RER de 21 h 9 n'arrive qu'à 21 h 18 ! Le cumul de retard de ma journée s'élève à 31 minutes. Et ça dure depuis 10 ans ? »

### Sur le quai de Houilles (Yvelines).



DR.

## A l'est, la grande loterie

**JILA**, journaliste au « Parisien », a testé la branche Est du RER A entre Val-d'Europe et Paris.

### ■ JOUR 1

J'ai rendez-vous à 9 heures vers Opéra. Depuis Val-d'Europe, le trajet est direct jusqu'à Auber. **42 minutes selon l'application.**

8 h 6. J'ai prévu 20 minutes de marge, en incluant la marche. Dans le train, il y a encore de la place. L'ambiance est assoupie. Dès Noisy-Champs, les 948 places assises sont prises. On se tasse dans les couloirs. A Neuilly-Plaisance, certains renoncent à monter pour se



## « On peut gagner en ponctualité tout de suite »

PHILIPPE MARTIN, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA RATP



Paris (VII<sup>e</sup>), hier. De gauche à droite, Philippe Martin (directeur général de la RATP), Stéphane Beudet (vice-président de la région) et Alain Krakovitch (directeur général de SNCF Transilien).

PAR J. VA.  
ET JEAN-GABRIEL BONTINCK

**LES TROIS ACTEURS** clés du RER A (la région Ile-de-France, la RATP et la SNCF) ont accepté de se réunir autour d'une même table et détailler leur plan de bataille commun pour, enfin, améliorer la ponctualité de la première ligne d'Europe.

**Pourquoi le RER A rencontre-t-il autant de difficultés ?**

**PHILIPPE MARTIN** (directeur général de la RATP). La ligne a connu une très forte croissance en grande couronne : plus de 50 % de fréquentation en 10 ans à Marne-la-Vallée et même 140 % entre Torcy et Marne-la-Vallée. L'offre actuelle date de 25 ans et correspond à une charge de 700 000 personnes. Avec 1,3 million de voyageurs, cela pose un problème global de gestion du trafic.

**ALAIN KRAKOVITCH** (directeur général de SNCF Transilien). Il n'y a pas eu de changement depuis 20 ans. Avec un objectif de 70 000 logements neufs par an dans les secteurs gares en Ile-de-France, on estime gagner 300 000 voyages en plus, soit +8 % par an environ. Or, 1 % de voyages en plus, c'est 0,2 point de régularité en moins. Si l'on ne fait rien, nous pourrions perdre de 1 à 1,5 point.

**STÉPHANE BEAUDET** (vice-président de la région et du Stif). La ligne est déjà saturée. Malgré les investissements lourds (SNCF Réseau investira 800 M€ en Ile-de-France), nous n'améliorerons pas les infrastructures avant 2025. Il faut donc trouver comment à offre constante, on améliore la situation dans un délai plus court. Cela passe par une nouvelle grille horaire, un plan de transport que les opérateurs sont capables de tenir.

**En quoi cette refonte horaire peut-elle régler le problème ?**

**P.M.** On peut gagner 2 à 3 points de ponctualité tout de suite. La nouvelle grille est bien plus robuste, plus lisible et avec une desserte simplifiée. On étend la pointe d'une demi-heure et on homogénéise l'offre avec un train toutes les 2min20 le matin et toutes les 2min30 le soir. L'objectif d'un train toutes les 2 minutes n'était pas réaliste. Au moindre incident, les répercussions étaient colossales. Demain, nous aurons davantage de marge.

**A.K.** Avec le même dispositif, l'année dernière sur la ligne L2 (partie sud), nous avons obtenu 7 points de régularité supplémentaire.

**Cela signifie qu'il y aura moins de trains ?**

**P.M.** Au contraire, il y aura plus de trains sur la journée.

**A.K.** Sur la branche Cergy, par

exemple, un train devait passer en théorie toutes les 10 minutes. Dans les faits, il arrivait toutes les 13 minutes. Demain, nous en prévoyons un toutes les 12 minutes. Autre exemple, sur la boucle de Montesson - Sartrouville, Houilles - Carrières et Maisons-Lafitte - on avait une offre très compliquée et fragile. Certains trains s'arrêtaient, d'autres pas. Grâce à une logique omnibus sur ces trois gares, on gagne en fiabilité. Et en pratique, on aura plus de trains.

**S.B.** Usagers et élus sont campés sur des horaires théoriques, qui, dans les faits, n'existent pas. Demain, la situation sera sensiblement améliorée par rapport à la réalité.

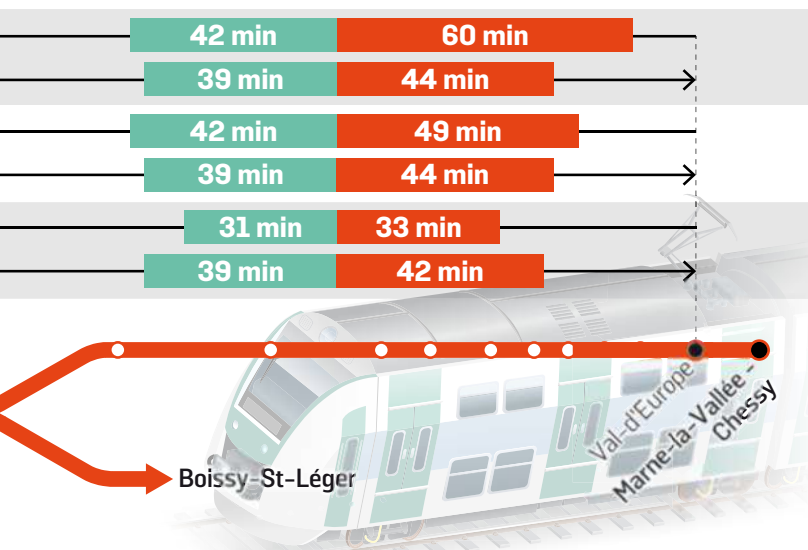
**D'autres mesures sont-elles prises ?**

**P.M.** La refonte horaire intervient dans une évolution plus vaste. Mi-2018 par exemple, tous les trains seront équipés de pilotage automatique dans le tronçon central, ce qui augmentera la régularité. Par ailleurs, le RER est très perturbé par les colis suspects. Une expérimentation avec des équipes cynophiles donnent des résultats très satisfaisants.

**S.B.** Nous co-finançons avec la SNCF 20 équipes cynophiles qui nous permettent de diviser par deux ou trois le temps d'immobilisation en cas de colis suspect, soit de 45 à 15 minutes.

**1977** Date de mise en service

**16 %** des voyageurs arrivent avec plus de 5 min de retard



tasser davantage. Une habituée parvient à annoter un document dans les marches, au-dessus des têtes. On est à Vincennes, le trajet est plutôt fluide. Je me réjouis... Trop vite. Le train s'éternise à l'arrêt. 8 h 38, 8 h 39. Pas d'information. 8 h 42. Notre conductrice demande à ceux qui sont descendus de remonter, nous repartons. Ouf, fausse alerte ! 8 h 48, à Nation. Une voix annonce un malaise voyageur... Dans notre train. La perspective d'être à l'heure s'évanouit. Les minutes semblent des heures. Au téléphone, on commence à prévenir qu'on va être « encore en retard ». Sur le quai, les gens ne savent pas s'ils doivent patienter ou opter pour le métro. 8 h 54, nous repartons enfin. A Gare de Lyon puis Châtelet, le flux d'entrée et de sortie est tel qu'il ralentit la fermeture des portes. Arrivée à Auber à 9 h 6. **Durée :**

**60 minutes.**

**18 h 13** départ de Châtelet, **39 minutes en théorie.** J'arrive à trouver une place. Les stations se succèdent. A Torcy, le train stationne plusieurs minutes. Je m'inquiète déjà... Ouf, le train repart après 3 minutes. Pourquoi sont-elles si longues dans un RER arrêté ? Arrivée à Val-d'Europe à 18 h 57. **Durée : 44 minutes.**

■ **JOUR 2**

**7 h 46** départ de Val-d'Europe. J'ai à nouveau rendez-vous à 9 heures, cette fois dans le 7<sup>e</sup> en passant par Auber. **42 minutes selon ratp.fr.** Impossible d'arriver en retard. Je prévois une marge de 30 minutes. Mais j'ai oublié d'acheter mon ticket. Le 7 h 36 me file sous le nez. Le prochain arrive dans dix minutes. Ma marge se grignote. Le quai est plus chargé que la veille. Statisti-

quement, plus de gens, c'est plus de malaises ou de sacs abandonnés... A Torcy, mon cœur s'emballa. Le train montre de premiers signes de faiblesse. On est au ralenti. On réaccélère à Neuilly-sur-Marne. Arrivée à Auber à 8 h 35, **durée, 49 minutes.** J'ai de la chance : une heure plus tard, un passager tirera le signal d'alarme à Châtelet...

**18 h 16**, départ de Châtelet. Pas de problème. Je trouve une place, je peux même sortir le PC pour travailler. Arrivée à 18 h 50, **44 minutes effectuées pour 39 minutes théoriques.**

■ **JOUR 3**

9 h 20, à Val-d'Europe. Je teste la fin de l'heure de pointe, pour un rendez-vous à Nation. Le quai comme le train sont vides. On fonce à vive allure à travers les champs puis la ville de plus en plus dense. 9 h 53,



Dans le RER A en direction de Vincennes.

arrivée à Nation. **33 minutes de trajet pour 31 théorique.** Le surlendemain, un accident de personne va

interrompre le trafic de 8 heures à 9 h 34 entre Val de Fontenay/Fontenay-sous-Bois et Vincennes. **J.V.A.**