

C'est la ligne poubelle du réseau SNCF d'Ile-

La complainte des

Aujourd'hui seulement un train sur trois circule sur les lignes SNCF en Ile-de-France. En prévisions pour les usagers, retards, journées de boulot ficubes... Une galère que les usagers du Rer connaissent tous les jours – et pas à cause des syndicats ou des cheminots. A cause de la ligne elle-même. « La ligne D est la « ligne poubelle » de la SNCF », selon Thierry Ottaviani, secrétaire général de la Fédération

« Au total on a collecté plus de 10.000 messages d'insatisfaction »

des Usagers des Transports. Ligne unique et saturée, rames vétustes et mal entretenues, voies insuffisamment protégées... Un état de fait qui provoque l'exaspération des usagers.

A tel point qu'en décembre dernier, excédés par des retards à répétition, des élus de l'Essonne lançaient une grande campagne de protestation autour du Rer D. « On a distribué des tracts, tenu des réunions publiques et parrainé des associations qui pouvaient porter plainte contre la SNCF », précise Michel Berson, président du Conseil général de l'Essonne. « Au total, on a collecté plus de 10.000 messages d'insatisfaction, qui dégageaient une véritable souffrance liée au fait de prendre le Rer D. »

« La ligne est désuète depuis longtemps, mais il y a eu un phénomène de concentration de plaintes ces deux dernières années qui nous a poussé à agir », confie Thierry Ottaviani. « Les infrastructures sont vétustes, ce qui se traduit par des pannes électriques, des rails qui cassent, des problèmes d'aliguillages... Le matériel roulant est vieux lui aussi : c'est la seule ligne de Rer à faire circuler les trains en inox qui datent de 1970 ! C'est d'autant plus grave que la ligne est saturée et qu'elle est la seule à desservir les zones qu'elle traverse. » Autrement dit, c'est le Rer D ou rien.

La SNCF et RFF (Réseau Ferré de France, propriétaire des voies) planchent sur des projets de rénovation du réseau à long terme, étalés sur 10 ans. Un délai que les élus trouvent trop long. « Ces opérations prennent du temps. Les travaux sont lourds et nécessitent l'interruption de la circulation des



L'intérieur d'un wagon moderne, semblable à tous les autres RER de Paris.

trains, ce qui n'est pas envisageable », explique Elie Arnal, de RFF. Les travaux ont donc lieu la nuit, entre minuit et quatre heures du matin.

Pour pallier la lenteur du processus, les élus, les associations, RFF et la SNCF élaborent un plan d'urgence, qui est présenté aujourd'hui à la Commission des Transports. Au programme : la réalisation de voies de dédoublement à Goussainville, Corbeil et Villeneuve-Saint-Georges, qui permettent de réduire l'effet « boule de neige » ; une meilleure gestion de la circulation des trains pour rendre le système plus stable ; les trains inox ou « petits gris » seront remplacés aux heures de pointe par des rames à deux étages, plus modernes et plus fiables. Ils continueront néanmoins à circuler, même si à terme ils devraient tous disparaître.

Mais il n'y a pas que des problèmes matériels. Selon Thierry Mignauw, directeur Ile-de-France de la SNCF, « 55 % des retards sont dus à des causes externes à la SNCF : des intrusions sur les voies, les signaux d'alarme tirés, les agressions... ». En réponse, RFF prévoit dans le plan d'urgence d'accélérer le clôturage des voies.

La vidéosurveillance est installée dans toutes les gares, et la SNCF tente d'optimiser les interventions des secours et de la police. « A terme, l'arrêt du train doit devenir une mesure exceptionnelle. Aujourd'hui, c'est une mesure prise systématiquement, par précaution, et ce n'est pas toujours justifié », explique Thierry Mignauw.

Dernier point noir : l'information des voyageurs. La SNCF a inauguré en janvier le Centre opérationnel Transilien, qui rassemble toutes les informations spécifiques à la ligne D. Mais il

reste un travail d'amélioration du matériel à faire dans les gares pour acheminer l'information au voyageur.

Tout le monde joue la carte de la coopération, avec des résultats. « Depuis notre opération, il y a une nette amélioration », selon Thierry Mandon, Maire de Ris-Orangis et vice-président du Conseil général de l'Essonne. « Mais je continuerai jusqu'au bout à soutenir les associations d'usagers. Il vaut mieux être prudent ! C'est pour ça qu'on veut un plan d'urgence : pour pouvoir protester si les engagements ne sont pas tenus... »

Les chiffres-clés de la ligne D

Plus de 160 km de voie, 57 gares et 6 départements traversés.
Plus de 465.000 voyageurs par jour.
Durée moyenne d'un trajet : entre 30 et 40 minutes.
Suivant la destination, le laps de temps entre deux rames varie entre 15 et 30 minutes.
Durant ces quatre dernières années, le trafic a augmenté de 25 %
Près de 440 rames circulent par jour sur les voies. Toutes lignes confondues, ce sont près de 1000 trains qui y passent.
55 % des retards sont dus à des causes étrangères à la SNCF.
Entre avril 2004 et avril 2005, en moyenne 17 % des trains étaient en retard de plus de 5 minutes (trains supprimés compris) avec un pic à 42 % au début du mois de décembre 2004. La moyenne en Ile-de-France est de 9,5 %.



Une des rames inox en circulation depuis 1970, étouffante l'été et glaciale l'hiver.

Vétusté, ma

LE RER D est-il la pire ligne d'Ile-de-France ? Pour le savoir, encore faut-il la prendre. C'est chose faite, pendant une semaine. Moments choisis.

□ **Mardi 14 h, Gare-de-Lyon : Martial et l'effet "boule de neige"**

Légerement enrôlée par les haut-parleur, une voix annonce : « Suite à des problèmes de circulation vers Goussainville, le train NACE en direction de Combes-la-ville sera retardé de 9 minutes. »

Aucune réaction chez la trentaine de personnes sur le quai aux murs orange terne. Les panneaux d'affichage indiquent que le train est toujours annoncé pour 14 h 05. Par contre, il a disparu des écrans vidéos (enfin, ceux qui marchent), et sur les grands panneaux, il est annoncé pour 14 h 37. « Ça arrive tous les jours », soupire Martial, 26 ans, enseignant. « C'est lassant. On ne peut pas se fier à ce qu'on nous raconte. Le seul moyen, c'est de regarder le nom de la rame quand elle entre en gare ! » Encore faut-il connaître la nomenclature... « Moi, ça va, ça fait deux ans que je l'emprunte tous les jours, j'ai l'habitude. Mais je souhaite bonne chance à celui qui prend le Rer D pour la première fois ! »

La rame suivante est elle aussi retardée. Imperturbables, les panneaux d'affichage annoncent toujours le NACE de 14 h 05 (il est

de-France. Sa rénovation se fait attendre

usagers du RER D



Des quais étroits et encombrés par des abris à Villeneuve-Prairie.



A Villeneuve-Prairie, on se repère entre les tags malgré des nettoyages fréquents.

nque de sécurité : une semaine sur la ligne sinistrée

14h20). « Il y a un effet « boule de neige », soupire Martial, qui réajuste sa veste brune. « Quand un train est retardé, les dix suivants le sont aussi... » Tous les trains partagent la même voie. Pas de solutions de dédoublement ou de retournement. Dès qu'un train s'arrête, il crée des retards sur toute la ligne... et dans les deux sens : un train qui arrive en retard à son terminus repart en retard.

☐ **Judi, 18 h, Châtelet : Martin aux heures de pointe**

Les quais sont bondés. Pour tromper son ennui, on discute ou on lit, qui un magazine, qui un livre. Tout le monde rentre dans le train qui arrive. « Je vais vers Malesherbes, et il va vers Melun, mais je préfère le prendre et attendre dans une autre station, à l'extérieur », commente Martin, 52 ans, ingénieur informatique. Il s'est équipé en conséquence : un Da Vinci Code et des mots fléchés. Le train est en inox, à simple niveau : un des « petits gris », les plus vieux (1970) et les plus lents de la ligne. La porte peine à se fermer, Martin se dévoue pour la pousser. « Elles sont tellement usées que parfois elles restent entrouvertes, ça crée un nouveau retard, le train ne peut pas démarrer... Autant l'éviter, il y a un mieux ces dernières semaines, faut pas gâcher ça ! » soupire-t-il.

Les grincements de la rame

qui redémarre couvrent sa voix. Il s'assied sur une banquette orange rafistolée de quelques bouts de scotch blanc et artistiquement décorée d'un graffiti au feutre noir. L'éclairage du wagon confère inévitablement un air blafard à Martin.

La sortie du tunnel, gare de Lyon. La lumière du jour hésite à

La gare est petite, les quais étroits. « Et c'est une jonction, donc les quais sont souvent bondés ! Les abris prennent toute la place ! » Les haut-parleurs annoncent le passage d'un train régional sur la voie, recommandent de s'éloigner de la bordure des quais. Dix secondes plus tard, il passe à toute vitesse, faisant s'envoler le chapeau d'une

méras dans les wagons ! », explique-t-elle. « La ligne n'est pas très bien fréquentée, il y a beaucoup d'agressions et des jeunes qui s'amusent à tirer le signal d'alarme... Une fois, j'en ai vu le faire alors que le train venait de redémarrer après avoir été stoppé pendant une heure ! »

Le train arrive, une rame blanche sale à deux étages. « Ici, ce qui est dangereux, c'est la courbe du quai. Il faut escalader le marchepied pour monter... » Elle tend le bras pour atteindre le bouton d'ouverture de la porte. Un jeune, d'une vingtaine d'années, lui tend la main, l'aide à monter. Elle esquisse un sourire, un merci timide, va s'asseoir sous le tag géant qui recouvre une partie du plafond. « Ce qui m'énerve, c'est leurs annonces. C'est toujours un "problème de circulation", un "problème voyageur", mais on ne sait jamais ce qui se passe vraiment ». Zahna fronce le nez. « La saleté, l'odeur de renfermé et de sueur, on finit par s'en accommoder... »

☐ **Samedi, 21 h, Les Noues : Désiré va en soirée**

La nuit tombe sur une gare posée entre deux champs et trois pavillons défraîchis. Les éclairages s'allument, hésitent, clignotent, se fixent sur un jaune terne. Le quai est presque vide, un homme d'une trentaine d'années essaie de se faire discret entre deux piliers : sur un

banc, quelques jeunes fument, rigolent bruyamment. Ils attendent depuis 20 minutes. Objectif : une virée dans une boîte de nuit parisienne à huit stations de là. « Faut pas être pressé pour aller sur Paris le soir, c'est sûr », pouffe Désiré, 19 ans, étudiant. Mais pour revenir, c'est pire, on ne sait jamais vraiment si les derniers trains ne vont pas être supprimés... »

« Mais il y a des bus de remplacement », intervient un de ses amis. « C'est plus lent », rétorque Désiré, les mains dans les poches de son jean. « Et puis dans le Rer, t'es tranquille, t'as une rame pour toi tout seul. »

Ils montent tous dans le dernier wagon. Et attendent. Attendent encore. Au bout de cinq minutes, la voix du conducteur grésille dans la rame : « En raison d'un problème voyageur, le départ de la rame est retardé. Merci de votre compréhension. » Désiré éclate de rire. « Il ne manquerait plus qu'une panne électrique ! » Près d'une heure et demi après leur arrivée en gare des Noues le groupe débarquera finalement à bon port Gare du Nord.

Le pronostic de Désiré s'est, depuis, vérifié : mardi 10 mai une panne électrique à Orry-la-ville a stoppé le trafic de 15h30 à 17h, entraînant le retard de 35 trains et la suppression de 9 autres. La routine sur le RER D.

Jean-Marie Benoist

“ La saleté, l'odeur de renfermé et de sueur, on finit par s'en accommoder ”

rentrer dans le wagon, un rayon de soleil éblouit Martin, qui regardait par la fenêtre les TGV immobiles. Passés les derniers immeubles en béton gris et triste, après Maisons-Alfort, le paysage change drastiquement : buissons le long des voies, des champs qui défilent...

« Il y a des moments je me crois dans un petit train de campagne, pas dans un Rer », confie Martin. Après vingt minutes de trajet sans incidents, il descend à Villeneuve-Saint-Georges, un des points critiques de la ligne D : c'est là que se séparent les deux branches Sud de la ligne.

femme. « Pas très rassurant, n'est-ce pas ? » remarque Martin avant de se replonger tranquillement dans la lecture de son Da Vinci Code.

☐ **Vendredi, 8 heures, Villeneuve-prairie : Zahna va voir sa fille**

La sécurité préoccupe beaucoup les usagers. Presque toutes les gares sont équipées d'un système de vidéosurveillance, mais cela ne rassure pas Zahna, 65 ans. Engoncée dans son manteau vert, elle va voir sa fille à Orry-la-ville, comme chaque semaine. « Il n'y a pas de ca-

INTERVIEW Les retards de la ligne racontés par ses usagers

Roland Jedrzejczyk, élu du 94

“Un point noir en IDF”

■ Essentielle, la vraie rénovation de la ligne n'est prévue qu'à l'horizon 2010

Conseiller régional d'Ile-de-France, Roland Jedrzejczyk est aussi président de la Commission des transports du Val-de-Marne et administrateur au Syndicat des transports d'Ile de France. Il décrypte la galère du RER D. **Que pensez-vous du plan d'urgence actuellement en élaboration ?**

R.J. Il est incomplet. On y trouve des bonnes mesures comme la résolution des conflits de circulation à Corbeil ou une nouvelle gestion du tunnel Châtelet Gare du Nord; l'amélioration de la desserte pendant les heures creuses, avec une meilleure répartition des trains, la branche nord étant moins utilisée que la sud. Ou on raccourcit certaines missions: les RER desservant Malesherbes-Ville auront peut-être leur terminus Gare de Lyon. Mais les « petits gris » sont simplement déplacés des heures de pointe aux heures creuses, alors qu'il faudrait qu'ils soient supprimés. Tout ça, c'est de la cosmétique. Ça fait avancer les choses, mais l'essentiel n'est pas là.

L'essentiel, c'est la rénovation de la ligne ?

R.J. Oui. Or les gros travaux de rénovation de la ligne sont pour l'instant prévus à l'horizon 2010 et plus. C'est trop loin. Il faut une mise en place rapide du plan d'urgence et que dans la foulée, les grands travaux commencent. Pas d'années sabbatiques entre les deux, mais un effort quotidien... Nous attendons un vrai schéma directeur, qui répond à nos attentes. Aujourd'hui il y a beaucoup de bonnes idées, mais il faut des études plus approfondies. Il ne faut pas oublier que la révision du SDRIF (schéma directeur régional IDF) est en cours. Ça va jouer aussi, parce qu'on ne peut pas tartiner du logement là où les transports ne sont déjà plus efficaces!

Quelles sont les conditions d'adoption du plan d'urgence ?

R.J. Il doit être soumis aujourd'hui à l'approbation de la Commission de Plan des Transports. Il passera le 17 juin au conseil d'administration du STIE.

Pensez-vous que les problèmes seront résolus à terme ?

R.J. En tant qu'élu, je suis inquiet. Vraiment. La ligne D est l'un des points noirs de la région Ile-de-France. Ses retards à répétition pénalisent tous ses usagers. La SNCF a reconnu le problème, mais on a pris du retard dans tout le réseau ferré d'Ile-de-France. Surtout celui de la SNCF Est-ce qu'on va arriver à rattraper ce retard un jour ? Je ne sais pas.

Propos recueillis par J. -M. B

Bruno : “Le soir, je ne sais pas à quelle heure je vais arriver chez moi”

Bruno, 49 ans, employé à la Mairie de Paris, habite à Etampes
« J'emprunte la D à partir de Juvisy. Y'a pas une journée sans retard, mais heureusement je n'y ai pas toujours droit ! Quelquefois j'ai dû attendre jusqu'à une heure ! Alors du coup, je prévois entre un quart d'heure et une demi-heure de marge dans mes trajets. Je travaille l'après-midi, donc c'est moins gênant pour venir, et puis quand on est fonctionnaire, ça passe mieux. Par contre, le soir, je ne sais pas toujours à quelle heure je vais arriver chez moi ! Je ne sais pas si beaucoup de retard sont dû à des actes de malveillance, mais la D est moins bien fréquentée que la ligne C. Je n'ai jamais eu de problème personnellement, et la police de la RATP passe assez souvent, mais il suffit d'une fois ! »



Tristan : “Je dois faire des heures supplémentaires pour rattraper”



Tristan, 27 ans, informaticien, habite Brunoy
« Les retards sont très fréquents. La répercussion ? Je suis souvent en retard au boulot, donc je travaille plus tard le soir pour rattraper. Je fais des heures supplémentaires pour rien, quoi ! J'ai même eu des amis qui ont perdu des primes à cause des retards à répétition. Toutes mes journées sont décalées ! Ça raccourcit les soirées, mais en plus, ma petite fille est chez sa nourrice, alors chaque minute de retard, c'est autant de charges en plus... Du coup, je ne paie qu'une carte orange zone 2, même si j'habite en zone 4. Je trouve que c'est vraiment trop cher pour la qualité de service à laquelle on a droit. Et les trains sont dans un état lamentable ! Alors on est bien obligé, on fait avec, mais faut pas abuser ! »

Matthieu : “J'ai raté des examens et j'ai perdu une copine”

Matthieu, 24 ans, étudiant, habite à Moulin-Galant
« Ça m'a coûté une copine ! Elle habitait sur Paris, et en fait, je la voyais moins que le Rer... J'étais tout le temps en retard, ou carrément absent lors des rendez-vous, alors ça a fini par casser. C'est pas que la faute du Rer, évidemment, mais ça a pas aidé ! Sinon, j'ai déjà raté un ou deux examens à cause des retards, donc maintenant les jours importants, je prends la voiture. Bon, ça s'est amélioré depuis quelque temps, mais c'est encore très loin d'être satisfaisant... Par exemple, la branche vers Malesherbes est vraiment mal entretenue, et le plus petit problème se répercute chez nous. Y'a quand même un point positif: les gens ont tous des bouquins ou des magazines. Ça doit être la ligne de Rer dans laquelle les gens lisent le plus ! »



Dorothee : “Ma vie sociale est réduite...”



Dorothee, 25 ans, ingénieur, habite à Louvres
« Je me lève à 5h30 tous les matins pour être sûre d'arriver à l'heure au travail... Je suis devenue une habituée du petit déjeuner dans le café d'en face de ma boîte ! Et vu l'heure à laquelle j'arrive chez moi le soir, autant dire que ma vie sociale est réduite... En plus, le soir, on ne sait jamais vraiment si les trains ne seront pas supprimés. D'accord, il y a des bus de remplacement prévus, mais ça va un peu moins vite. Parfois, dix minutes, ça compte beaucoup ! Un moment, je regardais le site SNCF pour voir l'état du trafic, mais il n'est pas très fiable. Je le sais d'expérience: un matin, mise en confiance par l'état normal affiché, je suis partie une heure plus tard que d'habitude... Je suis arrivée avec une heure de retard ! »

