



Comment améliorer le "RER poubelle"

Antoine Debièvre

UN PROJET d'amélioration du RER D préparé par la SNCF suscite aujourd'hui la polémique. Il permettrait selon elle de rendre moins pénibles les conditions de transport d'une très grande majorité des 460.000 voyageurs quotidiens de la ligne la plus difficile d'Ile-de-France. Mais il dégraderait le confort d'un peu plus de 3.000 voyageurs du sud de l'Essonne. Ces derniers protestent avec vigueur et tout le plan est menacé.

Perclus de perturbations quasi quotidiennes, le RER D est surnommé par ses usagers « la ligne poubelle » ou la « ligne maudite ». Rails qui cassent, fils de caténaire qui tom-

La solution proposée aujourd'hui consiste à couper la ligne en deux à certains horaires, en faisant faire demi-tour à quelques trains arrivés à mi-parcours. Le taux de trains en retard tomberait « à 11,5 % en moyenne ». Le plan est approuvé par les services du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif): « C'est la seule solution qui permette une amélioration rapide et significative de la régularité du RER D en attendant la fin des gros travaux. »

Mais la SNCF peine à convaincre. La modification des horaires forcera en effet 3.000 voyageurs du sud de l'Essonne, utilisant notamment les gares de Ris-Orangis, d'Evry-Val-de-Seine et de Corbeil, à prendre deux trains au lieu d'un aux

La SNCF veut limiter les retards du RER D. Solution : couper la ligne en deux à certains horaires. Des voyageurs du sud de l'Essonne s'y opposent

bent, signaux d'alarme tirés par des lycéens pour rater une interro, voyageurs énervés qui descendent sur les voies, tout est possible tous les jours. Et sur la ligne la plus longue du réseau (160 kilomètres et six départements traversés), un incident en banlieue nord peut avoir des répercussions jusque dans le sud de Paris...

L'année dernière, 13,3 % des trains y étaient en retard, un peu mieux qu'en 2004 (16,5 %), mais encore beaucoup trop. Tout devrait s'améliorer vers 2009-2010, lorsque plusieurs grands chantiers d'amélioration des voies seront terminés. En attendant, la direction de Transilien, la branche francilienne de la société nationale, a décidé des mesures d'urgence. En 2005, elle a programmé notamment des trains supplémentaires les week-ends, ce qui avait occasionné des grèves monstres des agents de conduite en décembre dernier. Elle prévoit aujourd'hui une autre mesure importante: la diminution du nombre de trains qui passent dans le tunnel le plus chargé d'Europe, entre Châtelet-Les Halles et Gare-du-Nord, où les rames des RER B et D se suivent à la queue leu leu aux heures de pointe. Un vrai goulet d'étranglement, d'où les retards se répercutent en cascade tout au long de la ligne.

Le doublement du tunnel a été envisagé, mais le coût des travaux - 500 millions d'euros - rend l'hypothèse peu crédible à moyen terme.

heures de pointe. « Sur le papier, la SNCF nous assure qu'on ne mettra pas plus de temps malgré la correspondance, explique Claude Uclès, délégué de l'Association des usagers des transports (AUT). Mais deux trains au lieu d'un, c'est deux fois plus de chances d'être en retard. Nous ne voulons pas être sacrifiés. » Il a proposé un contre-projet, que la SNCF n'a pas encore commenté. D'autres, comme l'association Sadur (Soutien associatif des usagers révoltés), défendent le statu quo « en attendant mieux ».

La logique voudrait que les « sacrifiés » de l'Essonne cèdent devant l'intérêt collectif. Mais leurs élus les soutiennent et la SNCF n'a pas trouvé d'alliés sur le reste de la ligne. Le maire d'Evry, Manuel Valls, est contre. Etienne Chaufour, vice-président du conseil général, veut bien « faire confiance à la SNCF » à condition qu'elle propose un plan global de rénovation des RER C et D: « Sinon, ce sera une rustine de plus alors que nous avons besoin d'un pneu neuf! » Quant à Serge Méry, vice-président de la région, chargé des transports, il n'est « pas vraiment convaincu ». A un mois et demi de la date butoir pour décider de ce changement, qui serait effectif fin 2006, la SNCF et le Stif examinent maintenant si le projet peut être amendé. Une dernière réunion de concertation est prévue dans les prochaines semaines.