

## ÉCONOMIE

### Dans le RER D, avec les « oubliés » des trains du quotidien

La SNCF lance, à partir de dimanche, une réorganisation de la ligne francilienne la plus fréquentée.

Par Éric Bézat • Publié hier à 12h08, mis à jour hier à 12h26

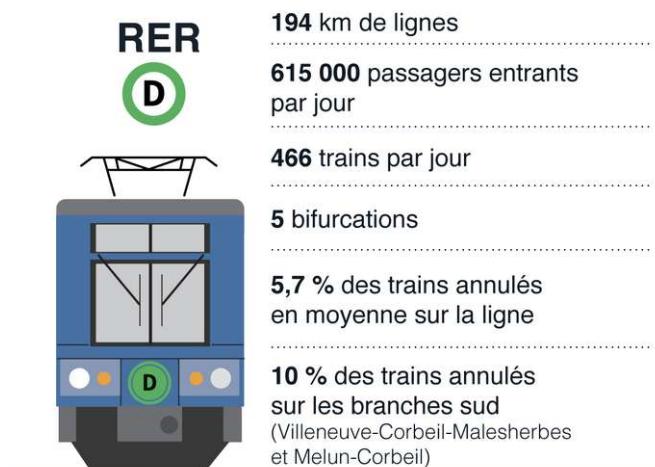
Article réservé aux abonnés



À la gare du Nord, à Paris, en octobre 2016 Photo Christophe Recoura

Il est 16 h 45. En ce mois de décembre, la nuit commence à tomber sur Boutigny, dans le sud de l'Essonne. Isabelle, agent de maîtrise, la cinquantaine, se trouve dans le RER du retour. « *J'ai pris mon après-midi. Vous voyez à quelle heure je rentre à la maison ! Quand tout va bien, j'ai deux heures de trajet jusqu'à moi depuis mon travail en Seine-Saint-Denis ; quatre heures de RER aller-retour au minimum dans la journée. Et ils vont me rajouter une correspondance !* »

« Ils », ce sont les décideurs de la ligne D du RER : la SNCF et son autorité organisatrice des transports, Ile-de-France Mobilités, une émanation de la région Ile-de-France. « Ils » ont fait le choix d'une profonde réorganisation, à compter du dimanche 9 décembre, de la plus fréquentée des lignes franciliennes de la SNCF, et du plus mal en point des cinq RER de la région capitale. Pour guérir le malade, il a été décidé de « débrancher » les trains directs vers Paris sur trois portions de la ligne après Corbeil, contraignant environ 9 000 voyageurs à une correspondance forcée, dont Isabelle.



Infographie Le Monde

Il faut dire qu'il y a urgence à sauver les galériens du quotidien. Le RER D, avec ses 194 km de voies qui traversent l'Ile-de-France du nord au sud, est en souffrance. Selon le dernier bilan (daté de novembre) de la régularité des transports en Ile-de-France, 18 % des RER de la ligne D ont plus de cinq minutes de retard.

[Lire aussi | EOLE : un chantier majeur pour un futur RER haute performance](#)

La situation atteint des niveaux catastrophiques sur la portion sud de la ligne, si complexe avec ses cinq bifurcations et son noeud ferroviaire autour de Corbeil-Essonnes. Là-bas, vous pouvez être sûr que, dans un train sur trois, le voyage ne se passera pas comme prévu. Et vous avez de la chance si votre RER roule. En effet, 10 % des rames dans cette zone sont régulièrement supprimées.

[Lire aussi | Pourquoi le RER connaît-il des problèmes récurrents ?](#)

Voilà pour les statistiques. Un simple parcours le long de la ligne autour de Corbeil-Essonnes, un vendredi soir, donne probablement une meilleure idée des problèmes que les chiffres les plus spectaculaires. Nous avons justement rendez-vous, ce jour-là, avec des usagers en colère, mais un « accident de personne » nous met en retard de quarante-cinq minutes et, surtout, nous fait vivre « l'expérience RER D ».

### « On nous provincialise »

Il y a ce père de famille, à Evry, avec sa poussette, qui voit, incrédule, son cinquième train supprimé d'affilée ; cette dame qui s'est fait surprendre et a dû attendre deux heures, dans la petite gare de Ballancourt, son retour vers Paris ; et puis tous ces soupirs d'usagers, qui lèvent les yeux au ciel, ces insultes grommelées, qui témoignent d'un abattement ordinaire. « *J'ai vu un jour une femme s'effondrer en pleurs sur le quai à Juvisy*, raconte l'un de ces aventuriers pendulaires. *Elle avait un rendez-vous à Paris crucial pour son avenir. Elle n'a pas pu s'y rendre.* »

Il faut donc « *débrouiller le plat de nouilles* », comme l'explique Grégoire Forgeot d'Arc, le directeur de la ligne D, évoquant la complexité du réseau dans sa partie sud. La philosophie du projet est la suivante : en ne gardant que deux embranchements principaux et en isolant les portions les plus problématiques et les moins fréquentées (environ 3 % des voyageurs de la ligne sont concernés), on rend le système plus robuste et on peut mettre des navettes ferroviaires plus efficaces sur les lignes débranchées.

« *Ce projet est né après une engueulade monumentale dans le bureau de Manuel Valls, en 2015*, narre un bon connaisseur du dossier. *Le premier ministre et maire d'Evry voulait des résultats rapides pour la ligne de sa ville, mais Alain Krakovitch, le patron du Transilien, et Julien Dehornoy, le directeur de la ligne D d'alors, aujourd'hui conseiller de la ministre des transports [Elisabeth Borne], ne lui proposaient que des solutions classiques, à horizon de quinze ans, avec travaux sur l'infrastructure.* » Grâce à cet aggiornamento, la SNCF promet 25 % de retards en moins et quatre fois moins de trains supprimés autour de Corbeil.

#### Lire aussi | [Dans l'Essonne, l'autocar pour déenclaver les territoires](#)

Dans le sud de l'Essonne, cela ne passe pas. La SNCF a eu beau multiplier les réunions d'explication et s'appuyer sur la rationalité d'études d'experts, le sentiment de défiance et de relégation prédomine. « *On nous provincialise* », constate Jacques Mione, maire sans étiquette de Ballancourt, 8 000 habitants, qui préside une association d'élus locaux opposés au projet.

Le sentiment d'être déconsidéré, dégradé, rejeté est très puissant et prend une résonance particulière, en plein mouvement des « gilets jaunes ». « *La Fondation Jean-Jaurès a identifié une corrélation forte entre la distance à une gare et le vote protestataire d'extrême droite* », note un ancien cadre du groupe public ferroviaire.

### Incohérences liées à l'aménagement du territoire

Sur le terrain, l'inquiétude prend une dimension plus concrète. « *Les gens se font du souci pour le prix de l'immobilier. Ici, la plupart des programmes neufs vantent la liaison directe avec Paris*, relève Jean-Baptiste Rousseau, maire sans étiquette de Soisy-sur-Seine. *Et les jeunes mères s'inquiètent d'une hausse des frais de garde.* » « *Quelques minutes de correspondance en plus, cela n'a pas l'air bien méchant, mais c'est sans compter le stress et la fatigue ajoutés* », estime Jacques Vandeputte, président d'une association d'usagers dans le Val de Seine.

« *La SNCF ne se préoccupe que de la ponctualité des trains, pas de la qualité et du temps total des trajets des usagers*, s'agace Jean Féret, conseiller municipal de Mennecy, adhérent de toutes les associations d'usagers du RER D et infatigable pourfendeur du projet de refonte. *Cette réorganisation revient à résoudre les problèmes de la SNCF sur la branche Malesherbes* [cette portion de la ligne représente seulement 3 % des voyageurs, mais 25 % des pénalités pour manque de ponctualité que l'entreprise paie à la région], pas ceux des usagers. »

Ce qui irrite le plus les opposants, c'est le refus des décisionnaires d'amender leur projet. Cela les fait douter de la sincérité du discours sur la priorité donnée aux trains du quotidien. « *On pourrait faire passer quelques rames directes par d'autres voies que celles strictement dévolues au RER*, plaide M. Féret. Mais, côté SNCF, c'est niet. Je rappelle qu'à gare de Lyon, le RER D et ses 600 000 usagers quotidiens occupent quatre quais, quand les TGV – 120 000 voyageurs par jour – s'étalent sur 24 quais. »

Il y a également une critique de fond à propos des incohérences liées à l'aménagement du territoire. « *On n'a, en aucun cas, fait l'effort de mettre des emplois là où on mettait des habitants* », affirme François Desmier, vice-président de l'association SaDur, qui regroupe des usagers mécontents du RER D. « *Quatre-vingt-cinq pour cent des habitants travaillent en dehors de Ballancourt* », confirme M. Mione.

Le schéma directeur d'Ile-de-France prévoit 70 000 nouveaux logements chaque année, dont 40 000 le long de la ligne D. De quoi faire augmenter la fréquentation de la ligne au-delà de sa croissance actuelle de 3 % par an. Quand on sait que 1 % de hausse de passagers correspond à 0,2 % de ponctualité en moins, les mésaventures des usagers ne sont peut-être pas complètement terminées.

Éric Béziat