

Le Mondepour **Directmatin**_{PLUS}

Transports. Avec 17,8 % de trains en retard, le RER-D est la ligne la moins ponctuelle du réseau Transilien. Pour y remédier, la SNCF a lancé un plan de 100 millions d'euros. Des effets tangibles sont attendus en 2009.



Le représentant d'usagers Ali Bensaïd (dr.) face à un responsable du Transilien à Melun, Frank Benoît (g).

© A. ROHOU

La ligne D en chiffres

► Les rames du RER-D roulent sur 160 kilomètres d'une ligne qui va de Melun ou Corbeil-Essonnes jusqu'à Orry-la-Ville.

Elles desservent 58 gares. Les 460 trains qui circulent quotidiennement transportent 550 000 voyageurs par jour. Pour faire fonctionner le RER-D, la SNCF emploie 2 000 cheminots sur la ligne. La ligne D permet l'interconnexion des lignes de banlieue partant de la gare de Lyon vers Melun et Malesherbes au sud. Et des lignes quittant la station Châtelet-Les Halles vers Creil, dans le nord de la capitale.

Plan d'urgence pour la ligne D du RER

Guillaume Pepy n'a pas perdu de temps. Nommé en février à la tête de la SNCF, il débloquent, en mai, 100 millions d'euros pour moderniser le RER D d'ici à la fin 2009. La ligne, avec 17,8 % de trains en retard en 2007, est la moins ponctuelle du réseau Transilien. Hier matin, en gare de Corbeil-Essonnes, la SNCF, en l'absence de son PDG pourtant annoncé, a fait le point sur l'avancement de ce plan.

«La situation ne s'est pas encore améliorée en termes de régularité», reconnaît Jean-Pierre Farandou, directeur régional Ile-de-France. «Les trois dernières semaines ont été calamiteuses», confie Ali Bensaïd

de l'association d'usagers Sadur (www.sadur.org) qui a enregistré, en septembre, «un florilège des causes de retard.» Les voyageurs devront attendre décembre pour apprécier un progrès dans la ponctualité grâce, notamment, à une diminution du nombre de trains aux heures de pointe, dans le tunnel entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord, principal point noir du réseau.

La SNCF mise aussi beaucoup sur l'amélioration de l'entretien de ses infrastructures (voies, rails, caténaies...). «Nous embauchons 18 agents de main-

tenance, en équipes volantes dans les trains, capables d'intervenir immédiatement en cas de panne», annonce Alain Krakovitch, directeur de la ligne. Des caméras thermographiques repéreront «les points chauds» le long des voies, signe d'affaiblissement des matériels, pour permettre l'intervention d'agents avant la panne. Les parcs de secours seront mieux achalandés en pièces de rechange.

Pour éviter les intrusions et traversées de voies, 23 km de clôtures seront posées. A Gare du Nord, le changement de conducteurs de la ligne B du RER, employés de la RATP au sud et de la SNCF au nord, générateur de retards sur la ligne D, sera supprimé courant 2009. Au total, 50 millions seront affectés d'ici à fin 2009 pour réduire d'un tiers le nombre de retards.

«Je découvre chaque jour dans la presse de nouvelles idées de transports pour Paris et la première couronne de la ville-capitale», souligne Thierry Mandon, vice-président (PS) du conseil général de l'Essonne et maire de Ris-Orangis. Mais c'est en grande couronne que perdurent les plus importants besoins de rattrapage en matière d'infrastructures. Une analyse partagée par Roger Karoutchi, secrétaire d'Etat

«Les trois dernières semaines ont été calamiteuses»

Ali Bensaïd, association d'usagers

chargé des relations avec le Parlement et président du groupe d'opposition UMP au conseil régional d'Ile-de-France qui, lui aussi, réclame en urgence davantage de solutions de transports pour les habitants de la grande couronne francilienne. Et notamment «une rocade ferrée à environ 25 km de Paris et des tangentielles pour relier les banlieues sans passer par le cœur de la région.»

Le schéma directeur de la région - le Drif-, adopté en septembre, prévoit des «transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local». Ce plan de la majorité régionale ne bénéficie pas de l'appui du gouvernement. Ce dernier pourrait freiner, voire bloquer, sa mise en œuvre en attendant les prochaines élections régionales. «Ils nous tardent que les représentants de l'Etat et des collectivités territoriales se mettent d'accord», reconnaît Jean-Pierre Farandou. Préoccupation partagée par les usagers-clients. ■

Eric Nunès et Anne Rohou

CET APRÈS-MIDI DANS **Le Monde**

Collectivités territoriales, la réforme impossible ?