

Haro sur la relève conducteurs sur le RER A

C'est un spectacle auxquels les clients des branches Ouest du RER A sont habitués mais que la plupart d'entre eux ne peuvent plus supporter : il s'agit de la « relève conducteurs » à Nanterre-Préfecture, où les conducteurs de la RATP passent le relais à leurs collègues de la SNCF. Un passage de témoin qui chaque jour, ou presque, est source de retards. Leila Zaitteur, qui prend le RER A entre Poissy et la Défense tous les jours, en sait quelque chose.

« C'est encore arrivé vendredi dernier (28/10). Il y avait des problèmes sur la ligne au niveau de Châtelet, qui ont chamboulé l'organisation des conducteurs de la SNCF. Sauf que la RATP n'était elle, visiblement pas au courant de ces modifications. Du coup, sur les quais de la Défense, les écrans affichaient direction Poissy alors que le train arrivant était lui indiqué Cergy. Et dans ce cas, soit vous tombez sur un conducteur sympa qui vous dit quelle information est la bonne, soit vous tombez sur un qui vous répond que lui, il bosse à la RATP et qu'il se fiche de savoir ce qui se passe côté SNCF ! ». Résultat, au lieu des 25 minutes normalement prévues, elle a mis 45 minutes pour rentrer chez elle. « Et le plus frustrant dans tout ça, c'est qu'en attendant de savoir dans quel train on doit monter, on voit les RER pour Saint-Germain-en-Laye, pour lesquels il n'y a pas de relève car on reste en zone RATP, qui défilent les uns après les autres ».

Pour Leila, qui fait le même trajet depuis quelques années, il ne se passe quasiment pas une semaine sans qu'un problème, et donc un retard supplémentaire, ne survienne en raison de la relève conducteurs.

La SNCF se dit consciente du problème mais n'estime pas qu'il s'agisse d'une priorité. « 70% des retards sur le RER A sont causés par la grille horaire, qui n'est pas tenable au vu de la fréquentation de la ligne, indique la SNCF. Ainsi, il faut deux minutes pour assurer la relève conducteur. Mais si on applique la grille, nos conducteurs n'ont qu'une minute, voire une minute trente pour l'effectuer ». Supprimer la relève n'arrangerait donc pas vraiment la situation des voyageurs, du moins pas tant qu'une nouvelle grille horaire sera mise en place (prévu pour fin 2017).

L'autre préalable, c'est la mise en place, prévue pour 2018, d'un centre de commandement unifié de la ligne. « Sur le RER B, nous avons supprimé la relève avant de mettre en place une direction unifiée. Ce qui a d'abord créé plus de perturbations qu'autre chose, et il a fallu attendre plusieurs années pour vraiment voir une amélioration ».

La RATP avance globalement les mêmes arguments, s'appuyant notamment sur la même étude du Stif, selon laquelle la suppression de la relève ne permettrait de gagner qu'une vingtaine de secondes. RATP et SNCF font également valoir que Nanterre-Préfecture étant le point de convergence de deux branches (Cergy/Poissy et Saint-Germain-en-Laye) ainsi que de la ligne L nord, les trains y stationnent de toute façon suffisamment

longtemps pour que la relève soit indolore. C'est pourquoi la RATP semble beaucoup moins pressée de la voir disparaître, indiquant qu'il ne s'agit pas là d'une « évolution prioritaire ».

De son côté, l'association Plus de trains en demande la suppression pure et simple car « même quand ça marche bien, elle fait systématiquement perdre une minute, parfois beaucoup plus, à près de 180 000 usagers par jour. Avec le sentiment pour tous ces usagers qui transitent par Nanterre-Préfecture qu'ils sont des « sous-usagers » par rapport aux autres », déplore son président Arnaud Bertrand.

Pourquoi cette double exploitation de la ligne ?

Comme pour le B, le RER A est exploité pour partie par la RATP mais aussi par la SNCF. Une particularité qu'ont du mal à comprendre, et plus encore à accepter, les usagers, qui subissent régulièrement cette collaboration qui tient plus du mariage arrangé que de l'union sacrée. Et si le tronçon central, de Vincennes à Nanterre-Préfecture, ainsi que la branche Marne-la-Vallée, ont été créés par la RATP, ce n'est pas le cas des branches Boissy-Saint-Léger et Saint-Germain-en-Laye, qui sont d'anciens morceaux de lignes SNCF, que cette dernière a cédés à la RATP lors de leur intégration au RER A. Alors pourquoi la SNCF a-t-elle gardé la main sur les branches Poissy et Cergy, qui, accessoirement, sont les moins ponctuelles de tout le réseau francilien ? Parce que les mêmes voies sont également utilisées par les trains de la ligne L, par des grandes lignes en direction de la Normandie et même par des trains de marchandises. Ce qui, au passage, explique pour partie les piètres résultats de ces deux branches...