

## Passage de témoin

Après neuf ans de présidence de l'association, je passe le relais à Marc Pélissier que vous connaissez tous. Quel bilan peut-on tirer à la fois pour les transports collectifs et pour l'AUT de cette quasi-décennie ?

Rappelez-vous : en 2005, la gestion de leurs transports par les Régions ne s'appliquait pas chez nous. Le STIF d'alors, c'était majoritairement l'État. Il a fallu une grande manifestation, à laquelle l'AUT et Circule ont participé, pour aboutir en mars 2006 à l'organisation que nous connaissons aujourd'hui. À partir de cette date, des investissements importants ont eu lieu, mais que de temps perdu !

2005, c'est aussi la loi sur le handicap, avec un objectif : rendre le transport accessible à tous en 2015 (sauf pour le ferroviaire). L'AUT a participé à la préparation du Schéma d'accessibilité voté en 2008. Mais on sait que la France ne respectera pas ses engagements.

Jusqu'en décembre 2006, seul le tramway T1 circulait entre Saint-Denis et Bobigny. À la fin de cette année, la région comptera 8 lignes, dont 6 sur fer, mais le réseau sera peu maillé. L'AUT s'est impliquée depuis vingt ans dans la promotion des tramways sur fer, tout en prônant la réouverture de la Petite ceinture ferroviaire au trafic.

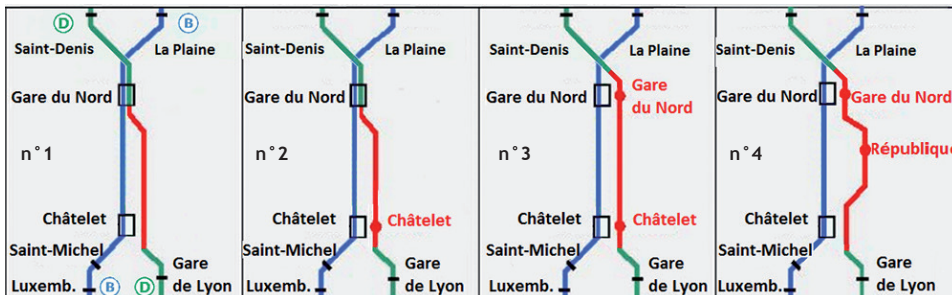
La fréquentation des transports augmentant plus rapidement que les accroissements de capacité, leur saturation impose des mesures radicales. « L'Île-de-France est la priorité des priorités », a dit le président de la SNCF. Pourtant on attend toujours la réalisation de la tangentielle nord Sartrouville - Noisy-le-Sec qui était inscrite au Schéma directeur de 1994 ! Toujours selon la SNCF, la tangentielle doit procurer « un maximum de mobilité à un moindre coût » et doit « mailler efficacement le réseau régional ». Les « trains légers » circuleront seulement entre Épinay et Le Bourget en juillet 2017, mais la suite aux calendes !

Le Grand Paris Express sera en chantier à cette date, en particulier la ligne 15 sud. Le Plan de mobilisation pour la rénovation du parc existant, qui est la priorité pour l'AUT, est en partie sauvé, bien que le financement des prolongements de ligne ne soit pas assuré. Nous comptons beaucoup sur l'affichage associatif dans les gares du RER, qui doit s'étendre à l'ensemble du réseau ferré. Nous le réclamions depuis le siècle dernier : l'Assemblée nationale nous a reconnu ce droit il y a deux ans. L'opération Témoins de ligne STIF-AUT-RATP initiée en 2000 constitue un complément indispensable qu'il faut encore amplifier.

L'AUT, ce n'est pas qu'une présidente ou un président. C'est toute une équipe de bénévoles qui travaillent, épaulés par deux permanents très motivés.

Simone Bigorgne ■

## Doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord Un projet à sauver



Les quatre scénarios de déviation du RER D proposés par RFF au STIF en 2013

C'est en 1995, avec le percement du tunnel du RER D entre Gare de Lyon et Châtelet-Les Halles, que le tronçon Châtelet-Les Halles - Gare du Nord a pris sa configuration actuelle de tronc commun aux deux lignes de RER B et D.

Avec 900 000 voyageurs par jour, le RER B est la deuxième ligne la plus fréquentée d'Ile-de-France, tandis que le RER D, avec 550 000 voyageurs journaliers constitue la troisième ligne du réseau francilien en termes de fréquentation. Avec 32 trains par sens (20 RER B et 12 RER D) à l'heure de pointe, le tunnel Châtelet-Les Halles - Gare du Nord est ainsi devenu l'un des tunnels ferroviaires les plus chargés du monde.

Dès le début des années 2000, il est apparu que l'objectif de 32 trains à l'heure ne pouvait être atteint en l'état actuel des infrastructures et qu'il était a fortiori exclu d'augmenter le nombre de trains alors que la progression du trafic le justifierait.

L'exploitation de ce tunnel a atteint ses limites et constitue un point dur du réseau francilien. Il est, en partie, à l'origine d'une dégradation importante de la régularité des deux lignes B et D. Il est donc apparu nécessaire de créer une nouvelle infrastructure entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord pour augmenter la capacité de ce tronçon.

d'euros (conditions économiques 2012). La principale difficulté se situe dans le raccordement du tunnel bitube à la station existante de Châtelet-Les Halles. En effet, la RATP a estimé que les travaux de construction de cet ouvrage d'art nécessiteraient une neutralisation des RER B et D pour une durée qui restait à préciser.

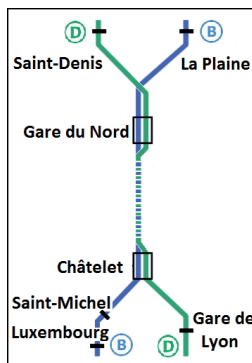


Schéma n° 1 : en pointillés, le tronc commun aux RER B et D

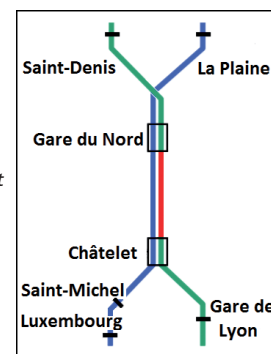


Schéma n° 2 : en rouge, doublement du tunnel existant

L'étude menée en 2003 par la RATP a permis d'explorer une première solution : le passage de deux à quatre voies du tronc commun entre Châtelet et Gare du Nord en doublant le tunnel existant par un second tunnel bitube.

Cette solution est apparue techniquement réalisable malgré des difficultés techniques non négligeables. Son coût est estimé à un peu moins de 700 millions

Après de longues années de sommeil, l'accord Etat / Région sur le Grand Paris en janvier 2011 a entériné la relance des études de faisabilité. C'est pourquoi le STIF a demandé à RFF d'explorer une autre solution qui permettrait de soulager le tronc commun. L'étude remise au STIF en 2013 propose la déviation du RER D entre Gare de Lyon et Gare du Nord impliquant l'abandon de la desserte de la gare actuelle de Châtelet-Les Halles par celui-ci et la construction de nouvelles gares souterraines dédiées au RER D.

Cette solution se décline en quatre scénarios (voir ci-dessus : en rouge, déviation du RER D et nouvelles gares souterraines).

# ●●● Doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord

Ces quatre scénarios permettent tous de résoudre le problème de saturation du tronçon Châtelet-Les Halles – Gare du Nord.

Cependant, la solution 1 qui supprime toute desserte de la station Châtelet-Les Halles par le RER D et dégrade donc fortement le service de cette ligne ne peut être retenue. Par contre, la solution 4 qui propose une desserte du quartier de la République et qui permet d'assurer un maillage avec les cinq lignes de métro qui y passent apparaît particulièrement séduisante. Elle pourrait en sus contribuer à désengorger la gare de Châtelet-Les Halles.

Ces quatre scénarios présentent cependant tous un inconvénient majeur : leur coût s'échelonne de deux milliards à plus de quatre milliards d'euros ! Etant donné les autres urgences en matière de transport francilien et en l'état actuel des finances publiques, il est peu probable que ces propositions trouvent un financement dans un délai raisonnable, quel que soit le scénario retenu.

**Il est donc nécessaire de reconsidérer le projet RATP de 2003 qui préconisait plus modestement de doubler le tunnel existant par un second tunnel bitube et de réexaminer les raisons qui l'ont momentanément écarté.**

## Proposition de phasage du nouveau tunnel

L'étude exploratoire a mis en évidence que la difficulté principale réside dans la construction des raccordements du nouveau tunnel bitube à la gare actuelle de Châtelet-Les Halles. L'interruption du service des RER B et D qui en résultait avait semblé rédhibitoire pour les décideurs.

Cependant, il nous semble qu'une étude plus précise pourrait permettre de dégager une solution acceptable pour les usagers. C'est pourquoi nous proposons que soit étudiée une solution basée sur le phasage de la construction des deux nouveaux tubes :

- **1ère phase** : construction du tube est (sens « descendant » de Gare du Nord vers Châtelet-Les Halles) et mise en service de la nouvelle voie descendante ;

- **2ème phase, si nécessaire** : construction du tube ouest (sens « montant » de Châtelet-Les Halles vers Gare du Nord) et mise en service de la nouvelle voie montante.

## Première phase : le tube est

Le point le plus délicat concerne la construction de l'ouvrage de raccordement du tube est, destiné à la voie descendante à la station Châtelet-Les Halles. Ce chantier nécessite, selon l'étude exploratoire de 2003, la neutralisation des voies d'entrée des RER B et D dans la station Châtelet (voir schéma n°3).

Sous réserve de validation par les services techniques compétents, il semble cependant possible de dévier les trains en amont de ce chantier, puis de les réorienter vers la voie 3 pour les RER D et la voie 1B pour le RER B, après mise en place d'une communication (voir schéma n°4).

**Cette disposition permettrait la construction de l'ouvrage de raccordement de la nouvelle voie descendante sans perturbation majeure du service des RER B et D.**

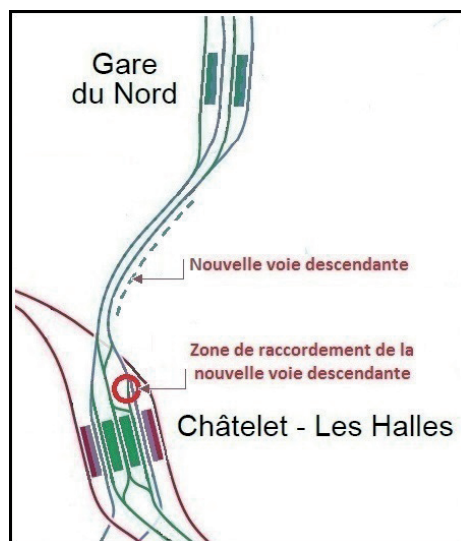


Schéma n° 3 : neutralisation des voies d'entrée à Châtelet des RER B et D.

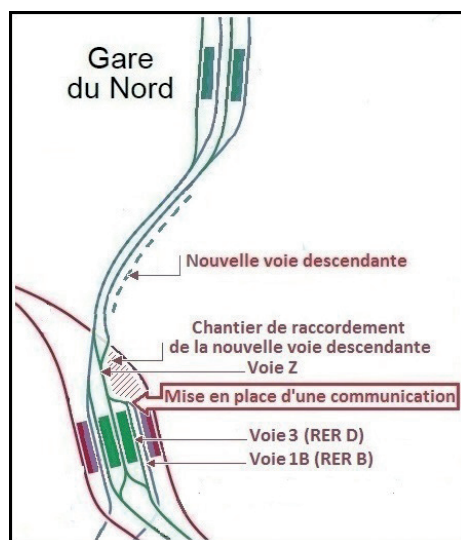


Schéma n° 4 : déviation des RER B et D hors du chantier de raccordement de la nouvelle voie descendante.

Après mise en service de la nouvelle voie descendante, les opérateurs disposeraient de trois voies entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord, au lieu de deux.

L'actuelle voie descendante deviendrait alors voie centrale et pourrait être banalisée, éventuellement en lien avec la mise en place d'un système de pilotage automatique.

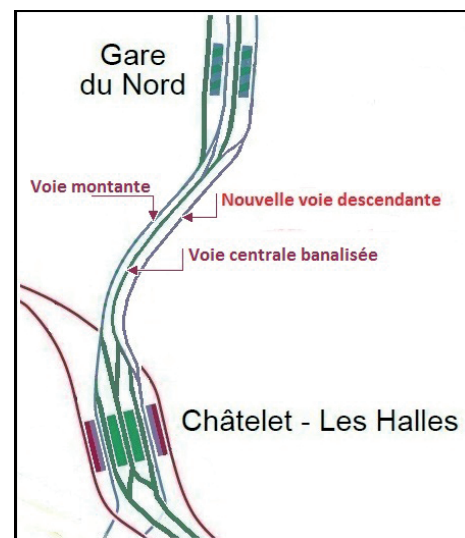


Schéma n° 5 : mise à trois voies du tronc commun.

Sans attendre le passage de deux à quatre voies du tronc commun, sa mise à trois voies procurerait une augmentation de capacité substantielle pour un coût raisonnable estimé à 350 / 400 millions d'Euros (conditions économiques 2012).

Cette augmentation de capacité serait-elle suffisante pour résoudre définitivement le problème de saturation de ce secteur et rendre inutile la construction du tube ouest ? Seule une étude détaillée pourra le déterminer.

## Seconde phase : le tube ouest

Ici aussi, le point le plus délicat concerne la construction de l'ouvrage de raccordement de la nouvelle voie montante avec la gare de Châtelet-Les Halles. La difficulté semble plus grande que pour le tube est, du fait de la proximité du tunnel de la ligne A. Cette configuration des lieux oblige à tenir compte de l'impact du chantier du tube ouest sur l'exploitation de cette ligne, ce qui n'était pas le cas pour le tube est.

En l'absence d'éléments suffisamment précis, nous ignorons si une solution identique à celle suggérée pour le tube est serait possible. Cependant, il nous paraît nécessaire en première approche de déterminer si la mise à trois voies du tronçon commun serait suffisante pour résorber les problèmes de saturation du tronçon Châtelet-Les Halles – Gare du Nord.

Bernard Gobitz ■



## courrier

### Pistes cyclables et aménagement des places

(...) L'aménagement de la place de la République présente nombre de défauts majeurs et de risques potentiels :

- absence de contrastes de couleur (tout est gris) ou de texture dans les zones de circulation des autobus, taxis et deux-roues, de sorte que des personnes déficientes visuelles ou simplement distraites ne savent pas qu'elles s'y trouvent ;
- disparition de tout repère pour les aveugles et leur chien-guide, comme les bandes blanches de traversée piétonne (...);
- existence de marches en plein milieu de la place, source de risque pour les personnes déficientes visuelles ou vieillissantes, en l'absence de bandes podotactiles ou de toute autre signalétique contrastée (...);
- vélos autorisés sur l'ensemble de la place, insécurisant les piétons, y compris les enfants dont les parents pourraient croire qu'ils sont dans un endroit sûr.

La Mairie de Paris prévoit de reconfigurer sur le même contre-modèle la place de la Bastille (...) alors que l'hôpital des Quinze-Vingts, fréquenté par de nombreux amblyopes et aveugles, est à proximité immédiate.

Il est essentiel que le développement du vélo ne se fasse pas au détriment des piétons, notamment les plus fragiles. Il ne faut pas oublier que la marche est la première des « circulations douces » qu'entendent promouvoir les responsables politiques. J'espère que l'AUT reprendra à son compte ces remarques de bon sens, visant à garantir la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie.

Yannick Rault

**NDLR** : l'AUT avait préconisé que la circulation bus + taxis + vélos se fasse sur un site protégé au sud-ouest de la place, ce qui n'empêchait pas de maintenir quatre files de circulation pour les voitures. Cela aurait donné un espace piéton d'un seul tenant, évitant ainsi l'un des problèmes signalés.

### Pour les seniors, les transports sont trop chers

Je suis une senior pas vraiment « nécessaire » qui se rend à Paris deux à trois fois par semaine en RER+bus. Les tarifs sont insupportables, même en carnets de tickets. Sur le réseau SNCF, j'ai une carte senior, pourquoi pas en région parisienne ? J'habite Champigny-sur-Marne et je paie près de 8 euros par voyage A/R. (...) Plus les tarifs augmentent, moins je circule, et je reste enfermée dans ma banlieue. Je ne vois pas beaucoup de seniors dans les RER... On comprend pourquoi. A quand une baisse générale telle qu'une carte mi-tarif pour les seniors en IDF ? Nous allons en profiter, et la RATP ne perdra pas ses clients !

Hélène Créquy

### COMITÉ DE PÔLE DE VINCENNES

La dernière réunion de la phase II s'est tenue le 18 mars 2014. L'AUT y était comme de coutume représentée. Ensuite viendra la phase III, où les associations ne sont plus invitées. Rappelons que le pôle se compose de trois éléments :

- Gare RER : les circulations cyclistes et piétonnes seront améliorées et sécurisées aux alentours. Le parc à vélos sera étendu sur une partie du parking de la RATP et un second parc de 120 places sera créé au carrefour Aubert-République. Hors travaux relevant du pôle, il existe un projet de nouvelle sortie arrière de la gare (avenue Lamartine).

- Station Bérault : des emplacements vélos sont acquis des deux côtés de l'avenue de Paris, avec une station Vélib au nord, ainsi que le fléchage de la liaison piétonne entre la gare RER et la station Bérault.

- Château de Vincennes : il n'est hélas plus prévu de couloir bus entre l'avenue du Château et la gare d'autobus. Seule demeurera, peu avant le cours des Maréchaux, une « voie de dégagement » réservée aux bus. Ici aussi, les cyclistes s'en tirent le mieux dans la peau de chagrin que devient le pôle. Une liaison cyclable « la plus continue possible » sera assurée dans les deux sens entre le château et le bois par l'avenue de Nogent. Il y aura enfin une traversée piétonne sécurisée à l'est de la gare d'autobus pour les promeneurs venant du bois. Le point dur, c'est cette gare, où la multiplicité des acteurs (RATP, STIF, Armée, ville de Vincennes, ville de Paris) suscite des blocages. La RATP « n'est pas sûre » de pouvoir y rapatrier les deux

lignes (114 et 210) qui terminent actuellement au nord de l'avenue de Nogent, du fait de « contraintes nouvelles » : renforts prévus sur certaines lignes et arrivée prochaine de bus articulés. Autre problème non résolu : les bus sont accessibles aux PMR, mais pas les quais de la gare routière !

Pour conclure, sur bien des points, le pôle fait « pschitt »... Le coût, rien que pour la gare RER et la station Bérault, dépasse déjà les 2 M€. Il n'y a pas encore d'estimation possible pour la station Château de Vincennes, puisque « les études se poursuivent »... mais à l'abri désormais du regard des associations.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE L'AUT

Elle s'est tenue le 12 avril. Le rapport d'activité et le rapport financier ont été approuvés à une large majorité. Simone Bigorgne, qui ne se représentait plus à la présidence, est remplacée par Marc Péliissier. Roland Heilbronner remplace ce dernier en tant que Secrétaire général. Yves Boutry quittant l'Île-de-France, Michel Babut le remplace comme représentant des usagers au Conseil d'administration de la RATP, et devient l'un des vice-présidents de l'AUT. Il rejoint aussi notre Conseil d'administration, de même que Bernard Baur, Yvette Buhr et Jean-Loïc Meudic.

Comme chaque année, une personnalité extérieure était invitée à présenter un exposé devant l'assemblée : il s'agissait cette année du Commandant Isabelle Martinez, de la Police des Transports, qui a abordé le thème de la sécurité dans les transports publics.

### Instances régionales de concertation (IRC)

Pour la première fois en 2014, les usagers ont pu être écoutés à propos des investissements dans les six grandes gares parisiennes et les trois gares TGV de grande couronne. L'AUT a en effet participé aux réunions préparatoires des IRC qu'organise la SNCF (Gares & Connexions). L'Etat ou la Région préside et le STIF veille à ce qu'on va lui faire payer.

La rénovation de la gare Saint-Lazare est maintenant terminée. Ensuite, ce sera au tour de Montparnasse, qui devra faire face en 2017 au trafic des prolongements de la LGV Atlantique à Bordeaux et à Rennes. Dans les gros travaux futurs, il y a aussi le rehaussement des quais au titre du Schéma Directeur d'Accessibilité, la réfection des grandes verrières, le doublement du bâtiment-gare de Marne la Vallée ou le passage de 4 à 5 voies à quai à CDG 2 pour accueillir les TER picards. L'essentiel des discussions a porté sur les services, l'accueil, la sécurité ou l'intermodalité. L'AUT a pu renforcer les observations de la Région sur la faible corrélation entre le développement des commerces et le sentiment de sécurité ou de qualité d'accueil, et celles du STIF sur les correspondances médiocres entre Transiliens, métro et bus. Le développement prioritaire de la vidéosurveillance a fait aussi grincer quelques dents : jusqu'à 250 caméras dans chacune des gares parisiennes, dont 50 à Massy TGV pour seulement 40 trains par jour.

La SNCF inscrit ces investissements dans une démarche qualité. Son baromètre est constitué de 50 questions posées chaque semestre à un panel de 200 à 400 usagers de chacune des 9 gares. Sur ses 10 indicateurs, ceux relatifs à l'accueil en situation perturbée et au confort d'attente restent encore à la traîne. Ces réunions ont toutefois montré les limites de l'outil. L'AUT a par exemple relevé qu'il ne tient pas compte de la qualité de l'information délivrée à CDG 2 aux étrangers ni francophones ni anglophones, puisqu'ils ne sont pas interrogés. Même chose pour l'éloignement des toilettes des espaces d'attente, puisqu'il ne pose de question que sur leur propreté. Il semble acquis que la SNCF ne supprimera pas l'indicateur d'intermodalité comme elle prévoyait de le faire. Elle devrait plutôt réviser son mode d'établissement, car la bonne note produite ne reflète pas les nombreuses critiques émises lors de ces 9 réunions. Celles-ci ont aussi fait apparaître une lacune regrettable : les gares RER souterraines (Paris-Austerlitz, Paris-Gare de Lyon et Paris-Nord) restent dans l'ombre. Exclues des Schémas Directeurs des RER, elles ne constituent une priorité ni pour RFF ni pour la SNCF. Les crédits qui leur sont consacrés sont donc réduits à la portion congrue malgré le trafic intense qu'elles supportent.

## ça roule...

### OU PLUTÔT ÇA ROULERA UN JOUR...

Le Conseil du STIF a approuvé le 5 mars une série de projets : prolongement du RER E à l'ouest, à l'horizon 2020 jusque Nanterre - La Folie et 2022 jusque Mantes ; prolongement du tramway T1 à Asnières Quatre Routes fin 2018 et à Colombes Gabriel Péri (correspondance avec le T2) à l'horizon 2023, et branche Gargan - Montfermeil du T4. Mais les dates annoncées seront-elles respectées ?

**RENFORTS D'OFFRE.** Sur les lignes 1 et 6 du métro, 44 passages supplémentaires par jour, avec une fréquence de 2 à 3 minutes jusque 21 heures, de 4 minutes jusque 22h30 et de 5 minutes jusqu'à fin de service. Sur la tramway T5, un tramway toutes les 8 minutes le samedi matin et toutes les 6 minutes l'après-midi, toutes les 6 minutes de 11 à 14 heures en semaine. Une prolongation de l'heure de pointe d'une heure le matin et le soir, avec un tramway toutes les 5 minutes de 6h30 à 10h00 et de 15h à 19h. Enfin, lors du changement d'horaire du 15 décembre 2014, des trains supplémentaires circuleront sur les lignes K (un train Crépy - Paris de plus en pointe du matin), P (un train supplémentaire vers Meaux et un autre vers Château-Thierry en fin de pointe du soir) et U (passage à la demi-heure le dimanche et allongement de la période de pointe).

**EXTENSION DU DÉZONAGE.** Les Navigo mensuels et annuels sont désormais dézonés aussi pendant les petites vacances scolaires (vacances d'hiver, de Pâques, de Toussaint et de Noël).

**NOUVEAUX ACCÈS AU SUD DE LA LIGNE 4.** Des travaux connexes à la première phase du prolongement de la ligne 4 du métro au sud, qui a vu l'ouverture de la station Mairie de Montrouge en mars 2013, se sont achevés récemment. Tout d'abord, deux nouveaux accès ont été ouverts au nord de la station Porte d'Orléans. Ils sont équipés d'ascenseurs. De plus, le quai direction nord a pu être élargi du fait de la suppression de la voie de terminus en boucle. Début avril, deux nouveaux accès ont ouvert sur le parvis de l'hôtel de ville à la station Mairie de Montrouge. Souhaitons que cette multiplication des accès, qui facilite les correspondances, soit largement répandue dans les futures gares du Grand Paris Express.

### fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 - fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Marc Pélissier

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex

## ça cale...

**PROBLÈME CULTUREL ?** A la suite du rapport du Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport (BEA-TT) relatif à la catastrophe de Brétigny-sur-Orge, la SNCF va faire appel à un cabinet d'expertise externe pour compléter sa propre expertise sur les assemblages boulonnés. Le BEA-TT souligne en effet que l'inspection des boulons n'est pas dans la « culture collective » de la SNCF (sic). Ne faudrait-il pas plutôt dire qu'elle n'est **plus** dans la culture de la SNCF ? Il s'agit là non d'un problème technique, mais d'un problème de **management**. Visiblement, les dirigeants sont plus préoccupés de communication, de reporting, de gestion d'équipe, etc... que du métier de base qui est de faire rouler les trains dans les meilleures conditions. C'est peut-être aussi à la direction de la SNCF qu'il y aurait des boulons à resserrer !

**COORDINATION, CONNAIS PAS !** Si vous deviez revenir de Paris en fin de soirée du 7 au 11 avril, il fallait vous organiser. En effet, autoroutes et RER s'ignorent superbement pour planifier leurs chantiers. D'une part, du dimanche 6 au vendredi 11 avril, des travaux de maintenance sur les voies ont interrompu la circulation des trains de la ligne C du RER à partir de 22h30 environ, sauf la branche nord au delà de Henri Martin. Des bus de remplacement étaient mis en place. D'autre part, l'autoroute A6 a été fermée dans le sens Paris-Provence de 21h à 5h du lundi 7 au vendredi 11 avril et du lundi 14 au vendredi 18 avril, pour cause de travaux de réfection et d'entretien général. Peut-on rêver qu'un jour des travaux relevant d'organismes différents puissent être mieux coordonnés ?

**DÉVIATION CONTROVERSÉE DU BUS 89.** Depuis le 1er avril (ce n'est hélas pas un poisson) le bus 89 n'emprunte plus, entre Bibliothèque François Mitterrand et Gare d'Austerlitz, le quai de la Gare et le quai d'Austerlitz, mais parcourt la totalité de l'avenue de France et de l'avenue Mendès France qui la prolonge. La correspondance avec la ligne 6 du métro à Quai de la Gare n'est dès lors plus assurée dans de bonnes conditions, de même que la desserte de la Cité de la Mode et du Design. Les nouveaux arrêts sont mal commodes : il n'y a pas d'abribus et seul un potelet sans nom les indique ! Il n'y a même pas d'arrêt à la BNF dans le sens Porte de France. En outre, le système SIEL n'a pas été désactivé aux anciens arrêts et indique des temps d'attente qui ne correspondent à rien, puisque le bus ne passe plus par là ! Même certains chauffeurs de bus ne sont pas au courant du changement et prennent l'ancien itinéraire ! L'AUT du XIIIe arrondissement demande le rétablissement de l'ancien trajet. Une pétition circule à ce sujet. La RATP plaide quant à elle que le nouveau trajet, plus direct et empruntant des artères moins encombrées, assure gain de temps et régularité.

## Encore une situation inacceptable sur le RER B !

Les usagers du RER B se souviendront du 15 janvier 2014 ! De 8h du matin à la fin de service, le trafic a été quasiment paralysé, en particulier dans la partie nord. Cette situation a fait l'objet d'un retour d'expérience demandé par le STIF et présenté aux associations d'usagers.

Les problèmes ont commencé avec la découverte d'un « colis suspect » à bord d'un train à La Courneuve-Aubervilliers à 8h06. Ce train a été vidé et immobilisé dans l'attente des démineurs, qui n'interviendront qu'à 9h40, bien que la brigade de démineurs promise depuis plusieurs années en vue d'une action plus rapide ait enfin été installée à Gare du Nord. Les trains en amont ont donc été bloqués. Entre-temps, à 8h48, une fusion de la caténaire entraînant sa rupture s'est produite au-dessus d'un train bloqué en amont d'Aulnay. Le courant est alors coupé sur la majeure partie de la ligne B Nord. Vers 11h le courant est rétabli sur les voies directes, mais plusieurs trains qui étaient immobilisés sur ces voies ne peuvent repartir car ils n'ont plus de batterie ! Ils ont donc dû être secourus par d'autres trains. Ce n'est que vers 15h30 que les circulations reprendront sur l'axe Mitry mais pas avant 19h30 sur Roissy, avec une desserte réduite.

Cette situation a entraîné l'immobilisation de 20 trains en heure de pointe, soit environ 30 000 personnes. Nombre de ces trains étant arrêtés en pleine voie, les usagers ont dû rejoindre à pied la gare la plus proche et se débrouiller ensuite pour continuer leur trajet, car la SNCF n'a pu mettre en place que 26 bus de substitution, ce qui est dérisoire par rapport au trafic concerné. De nombreux touristes en direction de Roissy ont probablement raté leur avion.

Suite à cette journée catastrophique, le Président du STIF (dont les vœux avaient lieu le soir même...) a dit son mécontentement et le Ministre des transports a commandé un audit pour savoir si l'argent investi dans les travaux RER B Nord+ a été bien employé.

RFF et SNCF disent avoir tiré plusieurs enseignements. La rupture de caténaire s'est produite à un endroit fragile, car un train était arrêté sous un sectionneur à lames d'air. Le point d'arrêt a été déplacé et le sectionneur remplacé par un modèle plus robuste, ainsi qu'en 3 autres points potentiellement critiques de la ligne. Même si l'occurrence d'un tel événement était jugée très faible, il est déplorable que ces mesures, visiblement rapides et peu coûteuses, n'aient pas été prises auparavant.

La communication de la SNCF avec ses différents partenaires sera renforcée. Dans le cas présent, il semble qu'ADP et les compagnies aériennes n'aient pas été informés de la paralysie du RER B !

Ce triste épisode montre une fois de plus la nécessité de créer des installations de retour-nement pour éviter qu'un blocage en un point donné entraîne l'arrêt complet de toute la ligne. En attendant, il y a fort à craindre que ce type de journée se reproduise...

Marc Pélissier ■