



Réunion STIF du 18 février 2014 : retour d'expérience voyageurs sur le 15 janvier 2014

A l'évidence la cause essentielle des « incidents » graves et dangereux du 15 janvier c'est la découverte par la police ferroviaire vers 8 heures d'un « bagage » oublié dans le train à proximité d'Aubervilliers.

La décision prise (par qui ?) de vider les voyageurs avant de mettre le train en voie de « garage » a provoqué le retard cumulé de nombreux trains en pleine voie pour certains.

L'un de ceux-ci au nœud d'Aulnay (juste après la gare en direction de l'est) a subi une rupture de caténaire liée au fait que le pantographe est resté levé pendant 50 minutes et que cela, dans des conditions techniques particulières de caténaire (à vérifier), a provoqué l'échauffement du caténaire et sa rupture.

Pour des raisons similaires le maintien en position élevée des pantographes a provoqué le déchargeement des batteries de trains et mis en panne deux autres trains entre Aulnay et Paris : on s'en aperçut lors des essais de redémarrage.

Au total toute la journée a été très perturbée : des dizaines de milliers de voyageurs ont été largement affectés.

Par chance malgré les mouvements de voyageurs sur les voies, organisés ou pas, il n'y a pas eu de victimes.

Nous n'avons pas de précision ni de photo sur ce « bagage abandonné » qui devient bizarrement dans les ordres du jour un « colis piégé » : une photo aurait été utile ...

Nous n'avons pas eu d'informations sur les procédures ad hoc prévues : le mot « Vigipirate » résume l'information. Cela n'est pas l'objet de débat sauf à considérer que nous avons oublié les attentats meurtriers du passé.

Le colis est-il oublié depuis quand ?
Aurait-il pu l'être encore longtemps ?

Mille questions se posent :

Qu'est-ce qu'un bagage oublié ?
Quelles procédures si ce bagage est en gare ?
Quelles fouilles des dessous des sièges des voyageurs ?
Qui prend les décisions : la police ferroviaire ? À quel niveau ?
Ces « incidents » avec arrêt de tout le trafic sont-ils traités de la même façon sur les autres lignes ou sur les TGV, TER ou lignes de métro ?

Cela peut s'étudier.

Mon opinion c'est que j'ai l'impression que le RER B a un traitement particulier car ses voyageurs n'ont pas une bonne tête. Mais j'ai comme d'autres habitants du 93 (objet de rumeurs bien connues) l'esprit tordu.

Les responsables du STIF nous disent que cela n'est pas de leur ressort, dans ce cas ce n'est non plus de celui du ministre des transports mais au moins aussi de celui du ministre de l'intérieur que nous aimerais entendre (et plus) sur le sujet.

Des moyens modernes de radiographies de bagages sont-ils à l'étude pour éviter ces catastrophes voyageurs ?

Ils insistent surtout sur les problèmes techniques et en particulier électriques du ressort de leur point de vue de RFF.

Sans doute, mais ils refusent de prendre en compte les problématiques humaines.

On nous dit que la consigne des conducteurs serait de baisser les pantographes en cas d'arrêt prolongé.

La consigne est-elle écrite (pas de vraie réponse ?)

Qu'est-ce qu'un arrêt prolongé ?

Qui le définit et qui le fait savoir avec, pourquoi pas, rappel des consignes.

Le conducteur est seul avec 1500 voyageurs: on lui demande de gérer au moins l'information qu'il reçoit, en direction des voyageurs. Cela est beaucoup lui demander peut-être ?

Les procédures d'alarme radio devaient être revues (on n'a pas de nouvelles) : elles réalisent un black-out des infos.

De la même façon, un signal d'alarme nécessite au conducteur (tout seul) de remonter le train et de faire patienter des milliers de voyageurs pour des raisons diverses et variées : la police ferroviaire ne peut être présente tout le temps bien sûr ?

Ces problèmes humains ne sont pas sur la table et ne seront donc jamais résolus.

La journée du 15 janvier 2014 en annonce d'autres.

On nous promet le même exercice dans quelques mois : on pourrait en faire un chaque semaine.

On nous promet un comité de ligne avant l'été soit 2 ans après le dernier.

La réunion du 18 février dite « retour d'expérience voyageurs » n'était pas non plus le lieu pour faire un retour d'expérience sur le démarrage en septembre dernier de la nouvelle desserte ni sur la remise à l'ordre du jour du passage théorique dans le tunnel de 32 trains au lieu de 28 qui a lieu sans que les associations du RER B en soit informées.

Les élus, les entreprises sont-ils mieux lotis ?

Nous avions demandé un comité de pilotage avant le démarrage, en vain.

Nous n'avons même pas le comité de ligne de début d'année que nous avait fait espérer Mr Huchon dans son courrier de juillet 2013.

Dixit Mr Sainsart, élu régional qui présidait la réunion, la gouvernance du STIF est réglée par le parlement.

Cela paraît abusif : le STIF peut décider d'une commission d'enquête approfondie et indépendante qui n'aura pas les prérogatives de celle du parlement mais qui peut travailler utilement.

Sur ce point, nous continuerons à demander satisfaction à Mr Huchon et aussi au député d'Aulnay-sous-Bois Daniel Golberg, auteur en 2012 d'un rapport parlementaire sur les RER qui préconisait de mettre les usagers au centre du système.

Les usagers du RER B ne peuvent que balancer entre désespoir et révolte : l'un alimentant l'autre.