

## Lettre ouverte

Saint-Rémy-lès-Chevreuse  
Le 25 octobre 2012

d'établissement

Laurent Gallois  
Conducteur RER ligne B  
Délégué syndical

UNSA RATP  
Tél : 06.82.40.24.30

Madame, Monsieur,

J'ai depuis des années pris l'initiative d'apporter aux élus, associations d'usagers et opérateurs, ma réflexion sur les transports ferroviaires d'Ile-de-France.

Cette réflexion découle de mon retour d'expérience d'agent de conduite (9 ans sur les lignes 9 et 10 du métro, et 15 ans sur la ligne B du RER)  
A cela s'ajoute, mes fonctions syndicales au sein du département RER RATP.

Aujourd'hui, je me permets d'attirer votre attention sur la situation de la ligne B du RER.  
Le projet d'organisation commune SNCF/RATP, dédiée à l'exploitation de la ligne B, n'est pas à la hauteur de l'attente légitime des usagers.  
Pourtant, l'annonce des Présidents de la RATP et de la SNCF, lors de la commission parlementaire sur la saturation des transports ferroviaires d'Ile-de-France, avait donné l'espoir d'une réelle politique conjointe, dans l'objectif d'une amélioration de la ligne B.

L'espoir a été de courte durée, la lecture du document laisse comme un goût amer d'un travail qui n'est pas finalisé, et ce malgré mes différentes interventions lors des réunions avec la direction.

L'objectif de ce travail entre les deux opérateurs, aurait dû contenir trois objectifs indissociables.

- 1.

Quantifier et déterminer une à une, les causes de perturbations.

Les infrastructures (voies, signalisation, etc.), la réglementation, le manque de personnel à certain endroit, le matériel, offre de transport, etc.

Pour ce premier point, le retour d'expérience est là pour nous aider. L'interopérabilité est en service depuis trois ans, source d'une meilleure compréhension des deux entités.

- 2.

Une fois quantifié et déterminé les causes de dysfonctionnement, il faut les réduire.

Ce point est prioritaire, le préventif plutôt que le curatif est la base de toute politique responsable.

On ne peut prétendre supprimer tous les dysfonctionnements, c'est pour cette raison qu'il faut une réactivité optimum dans les traitements des incidents.

Cette réactivité est primordiale, afin de limiter l'effet domino sur l'ensemble de la ligne, voir sur plusieurs lignes suivant le lieu de l'incident.

- 3.

Avoir une harmonisation de la gestion de la ligne B du RER en situation perturbée, voir fortement perturbée.

Cette gestion est primordiale, il faut une adaptation commune du plan de transport, une amélioration des prises de décision, des mises en œuvre de stratégies communes lors d'incidents, une vision ligne tout simplement.

Les objectifs un et deux ne se trouvent pas dans le document. Une incompréhension, une aberration totale.

Le troisième objectif, celui-ci n'est pas aborder d'une façon pratique. Le document mentionne de situation nominale, ou faiblement perturbée.

Situation nominale : train à l'heure théorique à son départ et son arrivée. Situation que nous connaissons que très rarement.

Situation faiblement perturbée, retard de moins de cinq minutes.

Les opérateurs connaissent-ils la réalité de la situation ?

Le dernier point que je voulais aborder, concerne le projet RER B Nord +, qui va avoir de part ses particularité ferroviaires, des répercussions suivant les situations plus ou moins perturbées.

Le STIF et les opérateurs commencent à mentionner que ce projet permettra une circulation uniquement sur les voies bis, et ce en situation nominale.

Au delà des conséquences sur la gestion de la circulation des trains en mode perturbé, la communication sur l'accessibilité des gares, afin de permettre et faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite (PMR), n'est pas en corrélation avec les situations à venir.

Cette accessibilité ne sera possible qu'en situation nominale. En effet, en situation perturbée, les trains emprunteront les voies directs (ligne K), où dans plusieurs gares les quais n'ont pas été rehaussés.

Faut-il comprendre que le droit de se déplacer pour les personnes à mobilité réduite, n'est pas possible au quotidien, et ce après de tels investissements ?

La loi "handicap" du 11 février 2005, est-elle nulle et non avenue ?

Comment expliquer cet état de fait, après une modernisation de la partie SNCF de la ligne B ?

Je ne peux dans ce courrier, vous énumérer toutes les problématiques de la ligne B du RER, je me tiens à la disposition de toute personne qui le désire.

En conclusion, je garde en mémoire le rapport parlementaire N° 4458 de mars 2012 <<Le défi du RER : placer les usagers au centre du système>>.

Il est temps de réaliser ce défi, pour cela il est nécessaire comme il est mentionné page 18 de ce rapport : <<Une écoute plus attentive des usagers, des personnels et des élus s'avère impérative>>.

PS : veuillez trouver en pièces jointes, quelques documents.

Bien cordialement

Laurent Gallois.