

Paris V (75005)

Métro roulant les portes ouvertes : l'incroyable vidéo d'un voyageur

Benoît Hasse | 14 Avril 2015, 20h52 | MAJ : 14 Avril 2015, 20h52



Capture d'écran. La vidéo de la rame roulant portes grandes ouvertes aurait été tournée fin mars dans le tunnel de la ligne 10 entre les stations Ségur et La Motte-Picquet. **(DR.)**

C'est une séquence d'une minute et quatorze secondes qui intrigue d'abord. Et impressionne ensuite. Tournée depuis l'intérieur du métro, elle montre une rame qui file entre deux stations les portes grandes ouvertes ! Les rares passagers présents dans le wagon (dont un jeune homme assis sur le strapontin devant la porte) pianotent sur leur smartphone sans s'en émouvoir.

Réalisée par un voyageur anonyme, la vidéo a été mise en ligne sur la plate-forme YouTube le 31 mars. Avec pour seule légende : « Pas d'accident mais assez impressionnant (ligne 10) ». La séquence était jusqu'à présent passée inaperçue. Mais son relais, cette semaine, sur Twitter et divers blogs, a fait le buzz. Et la « rame aux portes ouvertes » (vue plus de 22 000 fois) est désormais au cœur de toutes les interrogations à la RATP (<http://actualites.leparisien.fr/ratp.html>).

qu'il s'agit bien de la ligne 10.

En coulisse, et sous couvert d'anonymat, des sources RATP se montrent plus affirmatives. La Régie aurait déjà retrouvé la trace de l'incident — enregistré sur « boîte noire » et sans doute signalé par des voyageurs concernés — fin mars dans le tunnel entre les stations Ségur et La Motte-Picquet.

Des rames mises en service en 1967

Les raisons de ce couac restent pour l'instant inexplicables. Mais les spécialistes rappellent qu'un trajet avec les portes ouvertes (à la suite d'une panne ou d'une erreur humaine) est techniquement possible. La ligne 10 (Austerlitz-Pont-de-Saint-Cloud) est à la fois la moins fréquentée du réseau et celle qui est dotée du matériel roulant le plus ancien.

Les rames MF67 (le chiffre correspond à l'année de commande, 1967 donc) de la ligne sont ainsi dépourvues de plusieurs systèmes de sécurité modernes et en particulier celui qui empêche le démarrage en cas de porte restée ouverte. « On réclame depuis longtemps sa mise en place sur toutes les lignes », insiste Laurent Gallois, délégué Unsa. « La rame en question était presque vide. Mais qu'aurait donné le même incident en heure de pointe ? », interroge le syndicaliste.

Les rames ont aussi des boîtes noires

Quel que soit leur âge, tous les métros sont équipés de boîtes noires qui enregistrent sur bandes la plupart des éléments de conduite (vitesse, respect de la signalisation, ouverture des portes...). Si les rames MF67 de la ligne 10 n'échappent pas à cette règle, elles sont en revanche dépourvues de tout système de pilotage automatique. Le conducteur est informé de la bonne fermeture des portes par un double avertisseur (sonore et lumineux) sur son tableau de bord. Mais aucun dispositif n'empêche ensuite le démarrage du train si l'avertisseur est resté muet. L'examen minutieux des bandes de la ligne 10 permettra peut-être de déterminer si le couac posté sur YouTube est dû à une panne de signalisation ou à un oubli du conducteur.