

*Un usager mécontent a souhaité s'exprimer sur la grève surprise sur le RER A.*

## **RER A : 1 coup de tête = 1 million de victimes**

Les intouchables du RER A ont encore utilisé illégalement le droit de retrait.  
Quand va-t-on dénoncer ce scandale ?

Le droit de retrait, qui n'a juridiquement aucun rapport avec le droit de grève, est réglementé par l'article 4131 du Code du travail. Il permet au salarié de se « retirer d'une situation » (traduisez : cesser le travail) « dont il a un motif raisonnable de penser qu'elle présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé ».

L'employeur ne peut demander au travailleur de reprendre son activité aussi longtemps que la situation en cause perdure, et bien entendu celle-ci ne peut donner lieu à aucune sanction ni retenue de salaire. Introduite dans la loi pour faire face à des situations comme celle des camionneurs qui refusent de prendre le volant d'un véhicule dangereux, cette disposition est de plus en plus systématiquement invoquée dans le service public pour servir de prétexte à un arrêt de travail dans les transports, dès lors qu'intervient une agression ou une situation similaire.

C'est un parfait exercice illégal du droit de retrait et un détournement de la loi. Il est plus qu'évident que cet incident ne saurait être invoqué par l'ensemble des conducteurs de trains de Saint-Lazare comme présentant « un danger grave et imminent pour (leur) vie ou (leur) santé ». Le droit de retrait est un droit individuel et non collectif.

<http://www.ifrap.org/L-exercice-du-droit-de-retrait-dans-les-transports-est-une-greve-sauvage,1041.html>

JB

*Un article de René Méheux, publié en 2009, peut apporter une réponse partielle aux causes de non fonctionnement du RER A.*

La pagaille sur le RER A prend son origine à la difficulté qu'ont les conducteurs de respecter les 90 secondes de cadencements des trains. Pressés de dégager la gare ils referment trop vite les portes. Un voyageur s'étant fait coincer ainsi est venu « faire une tête » au conducteur à l'arrivée au terminus. S'en est suivie cette grève totale sans préavis.

Tout cela était malheureusement prévisible...

En 2009, lors du lancement de la commande du nouveau matériel à deux étages pour le RER A, j'ai été témoin et acteur de la polémique entre le STIF et la RATP, prédisant que ce matériel ne résoudrait pas le problème du débit de la ligne. Je faisais remarquer que du fait du nombre moindre de portes à quai (30 au lieu de 36 pour le « vieux » matériel MS 61) et des escaliers d'accès aux deux niveaux, les rames MI 2N ne dégagent pas les stations comme Chatelet, Gare de Lyon ou La Défense en moins de 2 minutes (au mieux), alors que le cadencement de la ligne est à 90 secondes pour un temps d'arrêt à quai de 50 secondes. Ayant été traité à l'époque d'incompétent, les événements me donnent raison hélas.

René Méheux

## Courrier des lecteurs

### • Pour décongestionner le RER-A De René Méheux

Après avoir été un modèle de régularité, la ligne A du RER est depuis trois ans victime de son succès. Les investissements n'ayant pas suivi sa croissance conduisent à des pannes à répétitions, des rails cassés ainsi qu'une surcharge des trains. Quelle que soit l'heure de la journée, il y est actuellement impossible de prévoir son temps de trajet, qui peut passer du simple au triple.

L'exaspération est même remontée jusqu'au Président de la République, qui a "remonté les bretelles" du PDG de la RATP Pierre Mongin et du Président du STIF Jean-Paul Huchon. Dans l'urgence, il a alors été décidé de commander des rames à deux niveaux supplémentaires type MI 2N pour faire face à la surcharge des trains. Hélas, ce qui apparaît comme un remède sera en fait pire que le mal !

#### Les vraies raisons de la pagaille.

Il y a une quinzaine d'années, prévoyant déjà un engorgement de la ligne, la RATP avait mis en place (douloureusement) le système SACEM de régulation et de signalisation à cantonnement "glissant". Ce système a permis de réduire à 90 secondes l'espacement des trains avec une forme de marche à vue où une rame peut entrer dans une station en cours de dégageant par la rame précédente. Mais pour être efficace, le stationnement à quai ne devait pas excéder 50 secondes.

Aujourd'hui en raison de l'affluence aux pôles d'échange que sont la Gare de Lyon, Châtelet-les Halles, La Défense et maintenant Nanterre, ce temps de stationnement est le plus souvent dépassé, surtout aux heures de pointe. Les voyageurs en surnombre de part et

d'autre se bousculent aux portes des voitures en voulant monter avant que les autres n'en descendent !

Il va sans dire que la généralisation des rames à deux niveaux va aggraver ce phénomène, car les évolutions de voyageurs y sont plus laborieuses du fait même de ces deux niveaux, de la présence d'escaliers et de la réduction du nombre de portes par rame (1). Des rames de plus grande capacité avec moins de portes ne peuvent que générer des temps de stationnement plus longs...

#### Alors quelle solution ?

La solution évidente est de permettre la montée et la descente simultanément.

Cela se passe déjà de cette façon à la station terminale Charles de Gaulle-Etoile sur la ligne 8 du Métro, dont l'unique voie est équipée de deux quais, l'un pour la descente et l'autre pour la montée des voyageurs. À la station Châtelet du RER, il faudrait créer dans chaque sens un "quai de débarquement" sur la gauche des voies de la ligne A. Il ne servirait qu'à la descente des voyageurs et à leur évacuation par une galerie ; les voyageurs n'y stationnant pas, les espaces pourraient être réduits, et les escalators seraient dédiés à la montée et la sortie.

Autre possibilité : permettre le stationnement de deux rames en même temps dans chaque sens.

À Gare de Lyon, il serait facile de créer une deuxième voie à quai dans chaque sens sur les réserves prévues à l'origine lorsqu'on envisageait d'exploiter la ligne A et la ligne D en tronc commun entre Gare de Lyon et Châtelet. Deux rames pourraient être reçues simultanément et, en cas d'incident, cela permettrait de procéder à un dépassement.

À La Défense, station déjà équipée de quatre

voies à quai, il suffirait de banaliser les voies vers Cergy et vers St Germain jusqu'à Nanterre et de faire la bifurcation après cette dernière gare.

Voici un remède simple et relativement peu coûteux qui, accompagné par une maintenance du matériel et un entretien des infrastructures plus intenses, devrait permettre d'attendre une réorganisation de l'urbanisation francilienne et les vingt ans que nos procédures administratives imposent à l'avènement d'un système de transport n'obligeant plus les banlieusards à passer au travers de Paris pour leurs déplacements.

(1) Le matériel MS 61 du début de l'exploitation comporte 4 portes par face des voitures, ce qui offre à quai, en configuration de trois éléments de quatre caisses, 36 portes uniformément réparties.

Le MI 79 (matériel d'interconnexion) n'offre plus que 32 portes en configuration de deux éléments de quatre caisses et, qui plus est, plus étroites que celles du MS 61.

Quant au MI 2N (matériel d'interconnexion à 2 Niveaux), en configuration de deux éléments de cinq caisses, il n'offre que 30 portes, certes plus larges mais avec le handicap des deux niveaux.

Éléments, mon cher Watson ! Le projet de rocade autour de Paris vu par CdR (cf. pages 54 à 57) fait précisément appel à des stations à doubles quais séparant les fonctions de descente et de montée des voyageurs.

Quant au très apprécié MS 61 qui pourra fièrement afficher son demi-siècle de service intensif après une nouvelle campagne de rénovation, il vous attend page 38.

