

Pourquoi le RER B s'est arrêté le 6 décembre



Aulnay, le 6 décembre. Des techniciens de la SNCF travaillent sur le toit du train de la ligne RER B au niveau de la caténaire qui a causé l'arrêt du trafic.LP/Jeremy Bouillard

Trois incidents « indépendants » selon le rapport d'enquête de la SNCF, mais qui ont provoqué une énorme galère pour les usagers du RER B, privés de trains pendant près de deux jours les 6 et 7 décembre dernier. Un bug majeur qui avait vu l'aéroport de Roissy sans desserte ferroviaire pour Paris, laissant notamment des milliers de touristes dans le désarroi. Hier soir, la SNCF a rendu public le travail de sa « task force » mise en place pour donner des réponses, autant aux clients du RER qu'au gouvernement qui avait demandé toute la lumière sur cette affaire.

La chronologie des événements, retracé par l'enquête, montre un enchaînement improbable de casses du matériel. Un premier incident, le mardi 6 décembre à 8 h 43, prend place à la gare d'Aulnay, en Seine-Saint-Denis. C'est le pantographe de la rame (le dispositif articulé qui permet de capter le courant de la caténaire), endommagé après un premier choc, qui arrache la caténaire sur près de trois kilomètres. Une caténaire qui avait 40 ans d'âge selon les experts. C'est presque jeune au regard de l'âge moyen de ces pièces sur le réseau francilien. Premier arrêt total. Malgré l'intervention d'équipes spécialisées, le trafic ne peut pas reprendre.

Le lendemain, mercredi 7 décembre, alors même que la SNCF voyait le bout du tunnel, deuxième incident. Cette fois, c'est à la sortie de la gare du Nord. Toujours au niveau d'une caténaire, c'est « une pièce dont il manquait une goupille » selon le rapport, qui lâche et qui arrête une fois encore toute circulation des trains.

Troisième incident enfin, toujours le 7 décembre, toujours à la gare du Nord, à 23 h 15. Même scénario, même si cette fois c'est une pièce interne à la caténaire (qui avait un âge respectable de 57 ans) qui rend l'âme.

Selon les experts qui ont travaillé pour le rapport d'enquête, on ne peut pas réellement parler de manque d'entretien pour expliquer ces pannes à répétition. Mais la vieillesse du réseau est tout de même montrée du doigt. Comme l'indique un expert international « la forte augmentation de la circulation ces dernières années a fortement sollicité les installations. La maintenance «normale» est devenue insuffisante ».

Pour palier ces insuffisances, la SNCF indique avoir lancé des plans d'urgence sur les axes critiques pour un renouvellement et de modernisation des caténaires, mais aussi des solutions innovantes pour détecter plus en amont la faiblesse du matériel.