



Plan d'urgence RATP/SNCF pour la ligne B face à la crise amiante sur les trains rénovés



La ligne B connaît depuis mi-septembre une situation très critique, qui a nécessité des mesures exceptionnelles. Ce plan d'urgence présente les faits qui se sont déroulés, les mesures d'ores et déjà prises, les conséquences sur l'exploitation de la ligne et les perspectives de retour à une situation normale.

1 - Les premières mesures d'urgence prises de mi-septembre 2011 à novembre 2011

1-1 Les faits

Un projet de rénovation des trains de la ligne B est mis en oeuvre depuis 2010, projet qui inclut des opérations de retrait d'amiante sur certaines parties confinées, modifiées à l'occasion de la rénovation, avec les contrôles associés. Au mois de septembre 2011, 15 rames avaient été rénovées et remises en circulation.

Le 13 septembre dernier, des fibres d'amiante ont été identifiées dans des poussières sous la seizième rame rénovée, lors de sa réception. Ces poussières étaient localisées dans des parties inaccessibles au public.

1-2 Les mesures prises

Dès le 13 septembre, en application du principe de précaution, la RATP et la SNCF ont procédé à :

- la fermeture de l'atelier de maintenance de Massy-Palaiseau ;
- l'immobilisation des 15 rames rénovées, déjà mises en service.

Dans les jours suivants, les décisions suivantes ont été prises et mises en oeuvre :

- pause dans l'envoi de nouvelles rames chez les rénovateurs, pour donner la priorité avec les rames restantes au service commercial ;
- contrôles dans l'atelier et en sous-caisse des trains rénovés ;
- campagnes de mesures d'ambiance à la RATP et à la SNCF. Ces prélèvements s'ajoutent aux actions de politique environnementale menées depuis 1997 par la RATP et la SNCF.

Sur la cinquantaine de mesures d'air ambiant effectuées (gares souterraines, trains, tunnels et ateliers de maintenance), seules deux mesures ont confirmé la présence de poussières d'amiante, à des concentrations très inférieures aux valeurs limites réglementaires du code de santé publique et du code du travail. Toutes les autres ont confirmé l'absence de poussières d'amiante.

1-3 Conséquences sur l'exploitation de la ligne

104 rames sont normalement nécessaires pour assurer l'offre à l'heure de pointe sur la ligne B. Avec 15 rames immobilisées et la fermeture de l'atelier de maintenance des trains de Massy-Palaiseau pendant plusieurs jours, il a fallu adapter l'offre :

- du 13 au 25 septembre 2011, l'offre a été assurée à 95% aux heures de pointe et à 100% aux heures creuses, les rames n'étant que peu arrêtées pour des besoins de maintenance, l'atelier étant fermé.
- du 26 septembre au 16 octobre 2011, l'offre a dû être allégée en semaine (offre comparable à celle d'un mois de juillet, avec 4 trains sur 5 aux heures de pointe et 3 trains sur 4 en heure creuse par rapport à une offre d'octobre) pour rattraper le retard pris en maintenance. Les horaires ont été mis à disposition des voyageurs dans les gares et sur Internet.
- Depuis le 17 octobre, grâce aux efforts de maintenance et une nouvelle organisation de l'exploitation, l'offre réalisée représente 9 trains sur 10 à l'heure de pointe et est conforme à l'offre théorique en heure creuse. Afin de compenser les trains supprimés aux heures de pointe, de nouveaux arrêts ont été ajoutés dans certaines gares, pouvant occasionner des prolongements de temps de parcours. De nouveaux horaires ont été affichés dans les gares et sur Internet ; une première communication a été réalisée à l'ensemble des voyageurs (affichage).

2 - Le plan d'actions sur le matériel roulant pour revenir au service de référence

La RATP et la SNCF prévoient :

- La **poursuite des efforts en maintenance** engagés depuis septembre pour remettre à niveau le parc de matériel roulant et garantir la disponibilité du nombre de trains nécessaires à l'heure de pointe (travail de nuit renforcé, ressources supplémentaires),

- La mise en circulation de **5 nouvelles rames rénovées** d'ici courant janvier, la RATP et la SNCF ayant modifié en amont les process de rénovation et de réception de ces nouvelles rames, avec des opérations supplémentaires de nettoyage et des contrôles renforcés ;
- L'anticipation du transfert de **4 rames MI84** de la ligne A sur la ligne B, afin de renforcer le parc de la ligne B ; une première rame devrait être transférée dès fin novembre 2011, une deuxième mi décembre 2011, puis 2 autres en janvier 2012.
- Le **retour, courant janvier, des premiers éléments nettoyés** : après validation par les inspections du travail concernées du plan de retrait des poussières d'amiante pour les rames immobilisées, ces rames seront acheminées puis traitées dans des ateliers spécialisés agréés, à Clermont-Ferrand et à Rennes. La première rame devrait partir sur le site de traitement en novembre, pour une opération de plusieurs semaines ; la fin de cette opération de nettoyage des rames rénovées est prévue en mai 2012.

3 - La situation actuelle (novembre 2011 à janvier 2012) : une mobilisation de crise conjointe aux deux opérateurs

Dans l'attente d'un retour à une situation normale en terme de disponibilité des rames, les agents de la RATP et la SNCF sont mobilisés pour offrir le meilleur service dans les circonstances actuelles :

- Un **nouveau plan de transport, basé sur une disponibilité de 94 rames** (au lieu de 104), permettant d'assurer 90% de l'offre en heure de pointe et 100% en heure creuse sera mis en place début décembre afin de mieux prendre en compte certaines dessertes.
- Ce plan de transport sera accompagné d'un **renforcement du dépannage des trains**, pour renforcer la disponibilité du matériel roulant en hiver.
- Au fur et à mesure de l'amélioration de la situation du parc de matériel roulant, les **rames supplémentaires seront conservées en réserve** :
 - à l'atelier pour remettre à niveau le parc et réduire les risques d'incidents matériel à venir ;
 - en ligne pour assurer une meilleure offre sur les branches en situation perturbée.
- L'**information voyageurs** est renforcée pour pouvoir être réactif sur les situations perturbées :
 - par la présence d'un agent supplémentaire dédié à l'information voyageurs pour les gares situées entre Aulnay-sous-Bois et La Plaine ;
 - par la présence d'un acteur supplémentaire au PCC de Denfert-Rochereau, dédié à l'information voyageurs en ligne, pour les gares au Sud de Châtelet-les-Halles ;
 - par le développement de la télésonorisation au sud de la ligne, à partir de fin décembre.
- La **présence d'agents d'accueil sur les quais à l'heure de pointe** est maintenue et renforcée ;
- Un **document d'information** sera diffusé début décembre aux voyageurs.

Ces différentes mesures devraient permettre à la fois de faire face aux rigueurs de l'hiver et de limiter les conséquences des incidents pour nos clients.

4 - Modalités d'exploitation de la ligne B dans les semaines à venir

Ces différents éléments permettent d'envisager une exploitation de la ligne B dans les mois à venir dans les conditions suivantes :

- **Jusqu'en janvier 2012** : offre correspondant à 9 trains sur 10 aux heures de pointe et à un trafic normal aux heures creuses, en raison de la disponibilité de 94 rames pour le service commercial, avec l'ajout progressif de nouvelles rames en réserve pour assurer la maintenance des trains et la gestion des situations perturbées.
- **Courant janvier 2012** : retour à une offre normale avec 104 rames pour le service commercial et un renforcement du dépannage pour faire face aux aléas climatiques.
- **Février 2012** : remise à niveau des réserves d'exploitation et de maintenance en plus des 104 rames en service ; l'offre sera ainsi assurée dans des conditions optimales.

La RATP et la SNCF travaillent ensemble à résoudre cette crise industrielle et à en minimiser les conséquences. Les agents de la RATP et de la SNCF sont entièrement mobilisés pour informer et prendre en charge au mieux les voyageurs de la ligne B tout au long de cette crise.