

Mega panne à Montparnasse : la SNCF fragile mais (enfin) réactive



La SNCF a vécu une nouvelle journée noire vendredi à la gare Montparnasse. L'incendie d'un transformateur électrique a fortement perturbé le trafic. Ce samedi, deux trois sur trois devraient néanmoins circuler.

Avec Pascal Perri

Atlantico : Pourquoi et comment en est-on arrivé à une situation de tel blocage à la gare Montparnasse vendredi 27 juillet ?

Pascal Perri : Le point de départ est un incendie qui détruit un poste électrique de RTE (Réseau Transport Electrique) qui est un poste de 225 000 volts qui alimente une partie de l'Ouest parisien et en même temps la gare Montparnasse. Il y a plus d'électricité, et donc plus d'électricité dans les caténaires, plus d'électricité pour alimenter les systèmes d'information, les systèmes de guidage et donc le système est interrompu. C'est exactement ce qui s'est passé aujourd'hui. Il y a entre Paris, Montparnasse et Versailles on trouve 5 postes de haute tension qui alimente la ligne. La SNCF est parvenue avec ses propres moyens à faire remonter une partie du courant continu de Versailles à Montparnasse. Mais il s'agissait d'un courant continu de 1500 volts, ce qui est évidemment très insuffisant pour alimenter l'ensemble du trafic. Cela a permis à la SNCF de faire circuler 4 trains par heure. Les mesures prises ont permis de faire partir les TGV principalement vers la Bretagne et les Pays de Loire. La deuxième mesure a été de réorienter les voyageurs vers la Gare d'Austerlitz pour cette fois-ci alimenter le trafic en direction du Sud-Ouest. Mais dans des conditions qui n'étaient évidemment pas celles du départ, avec donc des retards, avec évidemment quelques suppressions de convois de train à imaginer.

La globalement réagi rapidement. Une avarie sur un poste RTE aussi important explique donc essentiellement cette défaillance.

L'état du réseau et des infrastructures est-il à remettre en cause ?

Certainement pas. Je ne suis pas sûr. A ce stade il faut être prudent, puisque je ne sais pas à l'heure actuelle à quoi est liée l'avarie du poste RTE. Est-ce une surchauffe, une anomalie de fonctionnement ? On attend à ce stade une explication de RTE, qui est une filiale d'EDF. La SNCF est dans une position de victime dans cette histoire. Il faut savoir que pendant très longtemps la SNCF a été propriétaire de ses sources d'alimentation électriques. Elle était propriétaire de barrages en France notamment, qu'elle a revendu pour sauver le fret. Elle n'a pas sauvé le fret et a perdu aujourd'hui son autonomie dans ce domaine.

Comment jugez-vous la communication de la SNCF ?

On peut dire deux choses. Un sur le terrain opérationnel, elle a quand même été capable de réagir assez rapidement. Sur le plan

technique et électrique, elle a réussi à réacheminer du courant pour faire partir 4 trains par heure, ce qui est mieux que rien. Cela fait quand même 4000 personnes. Elle a été aussi capable de réorienter une partie du personnel à la Gare d'Austerlitz. Le deuxième point est la communication en effet, et sur ce point on voit que la SNCF a appris de ses erreurs. Elle a compris qu'il y avait une grande sensibilité des passagers au système d'information. A travers les outils digitaux dont elle dispose (SMS, alertes, emails, appli SNCF) elle est parvenue à donner des informations en temps réel aux passagers présents en gare Montparnasse mais surtout elle a pu contacter une grande partie du public qui devait se rendre en Gare Montparnasse. Elle a pu leur donner des informations sur l'état du trafic, a évité à de nombreux passagers de venir alors que leur train était annulé. Un effort d'information a été fait, avec rapidité. L'avarie a commencé à 11h ce matin. A partir de 13 ou 14h, des moyens de délestage étaient prévus, et tous les outils d'information étaient déployés.