

UNE TOURNÉE POUR COMPRENDRE LE MÉTRO : NICOLAS BOYER CONDUCTEUR DE MÉTRO

Par Sacha Ledran Lewin et Gaspard Denurra 1A ISFJ



Nicolas est conducteur de métro à Paris depuis 2011, aujourd'hui il n'est pas en adéquation avec la gestion par la RATP du réseau. Il reproche à la RATP de privilégier les bénéfices plutôt que la sécurité.

DRING. 4 H 30, le réveil de Nicolas sonne. 5 H, il part de chez lui pour aller à la gare de Sens (Yonne, Bourgogne-Franche-Comté) pour prendre son train en direction de Bercy. Il commence son service à 7 h ce qui est « tard » selon lui. Une fois arrivé au terminus Nation, point de départ de ses tournées, vêtu de l'iconique gilet jaune RATP et de son sac à dos dans lequel dépasse sa tablette qui lui permet de noter ses horaires, il rentre dans la cabine de l'un des 37 trains circulant sur la ligne. La sonnerie retentit, les derniers passagers rentrent dans les différents wagons : c'est parti pour sa journée de travail. Nicolas finira 6 h plus tard. « Je suis sur la ligne 6 depuis 2016 et il n'y a pas une journée où je ne regarde pas la vue, j'ai vraiment de la chance, même la ligne 13 c'est pas aussi beau », Nicolas se réjouit d'être conducteur sur une ligne de métro aérien. Sa première réaction quand on évoque avec lui son avis sur les différentes lignes est « La 12, mais quelle plaie ! ». « La ligne est vachement sinueuse et il y a très souvent des départs de feu sur les freins », Nicolas est très peu rassurant mais se corrige en affirmant que cela joue seulement sur la qualité du service proposé aux utilisateurs et qu'il n'y a pas de grand impact pour la sécurité. Par exemple, le train qu'il conduit a une vitesse de pointe de 70 KM/H mais il choisit de rouler seulement à 45 KM/H afin qu'il n'y ait pas de secousses pour les usagers. Il est 8 H, un passager fait un malaise dans un autre train provoquant un retard de 25 minutes.

LA GESTION DES RETARDS

« Si on a plus de trente minutes de retard on n'est pas obligé de repartir, souvent pour une question de sécurité on repart pas et on prévient le PCC (poste de commande centralisé) et ils nous disent où aller garer les trains ». Nicolas est aussi en lien avec le CREG (chef de régulation) qui a l'œil sur tous les trains et qui régule le trafic. 8 H 25, Kléber, Nicolas prend sa première pause au terminus conducteur (qui est différent du terminus passager), pause qui sera très courte quand le CREG lui demandera de repartir afin de rattraper le retard de la ligne. « Normalement les instructions (pauses) ne sont pas faites pour combler le retard, on doit pouvoir au moins avoir 30 secondes de pause qui nous permettent de nous faire couler un café ». L'autre problème est le nombre de lignes par rapport au nombre de voyageurs « dès qu'il y en a un qui fait un truc ça perturbe et ça bouchonne. »

CONDUCTEUR ET INFIRMIER

9 H 10, Nation, Nicolas sort de sa cabine et se dirige vers une boîte grise disposée au bout du quai : il prend contact avec le PCC afin de recevoir les différentes instructions pour sa prochaine tournée : « Qu'est-ce que tu fais de moi ? » demande Nicolas à l'agent du PCC. « Tu repars, il y a encore un peu de retard mais pour l'instant ça va » lui répond l'agent. Il est 9 H 12 et Nicolas repart pour sa deuxième tournée. Lorsqu'il s'apprête à fermer les portes une femme se dépêche de rentrer dans le train, cela l'exaspère. « Il y a des trains toutes les deux minutes, pourquoi ils prennent des risques comme ça ? On sait très bien comment ça peut finir ».



Photo de Sacha Ledran Lewin et Gaspard Denurra. Nation, Nicolas communique avec le PCC

En 2023 une femme avait été happée par un métro de la ligne 6 après que son manteau se soit coincé dans les portes pendant leur fermeture. Elle décéda. En cas de problème d'usager c'est la responsabilité du conducteur qui est en jeu, Nicolas a d'ailleurs eu une formation de premiers secours. Par exemple en cas de malaise Nicolas étant le seul représentant de la RATP, il doit rester sur les lieux afin de veiller au bien-être du passager. « Sinon quand il y a un collègue de la RATP je peux laisser le passager avec à condition que je récupère son matricule mais je le fais jamais, quand on prend en charge quelqu'un je préfère le faire jusqu'au bout, on n'a pas le temps de demander les matricules ».

INFRASTRUCTURES ET ENTRETIEN

9 H 25, la voix du métro annonce « Corvisart », devant Nicolas le feu est vert « ça fait deux semaines qu'il est toujours vert mais à chaque fois que je le passe mon train se coupe et je suis obligé de le débloquent manuellement ».

En effet en cas de passage d'un feu rouge le métro se coupe grâce aux différents capteurs présents sur les rails, le problème ici est le feu vert constant qui agit comme un feu rouge. Heureusement, le CREG a une vision sur tous les trains, il peut donc désactiver l'électricité en cas de problème ou si le feu reste au vert au lieu de rouge. Si l'électricité est coupée Nicolas ne peut rien faire.

Il passe le feu vert et tourne l'un des nombreux interrupteurs présents à l'extrême gauche de son poste de conduite. « À gauche c'est tous les boutons pour débloquent le train manuellement en cas de problème, devant moi c'est tout ce qui me sert à conduire ».



Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie gauche de la cabine avec les différents boutons

Des boutons de toutes les couleurs permettant l'ouverture ou la fermeture des portes, certains servent à actionner des alarmes mais surtout le plus impressionnant, la manette des gaz avec de chaque côté un bouton gris. « Quand je conduis je dois rester appuyé sur un des boutons ou sur la pédale — une grosse pédale se trouve sous le poste de conduite, elle est accessible seulement en position assise — sinon au bout de quelques secondes le métro s'arrête, question de sécurité ».



Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie centrale de la cabine avec les différents boutons, le micro, la manette de gaz et la vitesse

Enfin à droite se trouvent toutes les informations du train qui lui permettent de régler certains problèmes si besoin, il concède qu'il le fait souvent de lui-même grâce à son expérience mais que normalement il est censé attendre toutes les instructions du CREG (qu'il connaît déjà par cœur). Bien sûr il détaille chacune de ses manipulations au CREG. Selon lui cela permet de gagner du temps et d'éviter les retards.

UN MANQUE DE QUALIFICATIONS ET DE MOYENS

11 H 15, début de la quatrième et dernière tournée du quarantenaire. Après avoir réglé de nombreux problèmes sur son train il affirme que depuis quelques années les nouveaux conducteurs ont moins de responsabilités ce qui entraîne un manque de qualification selon lui. « Les jeunes conducteurs suivent les procédures à la lettre parce qu'on ne leur a pas appris autrement, au-delà du fait que certains retards pourraient être évités, ça joue sur la sécurité, le STIF (l'autorité organisatrice des transports publics d'Île-de-France) propose des choses théoriques pas forcément en adéquation avec la réalité.

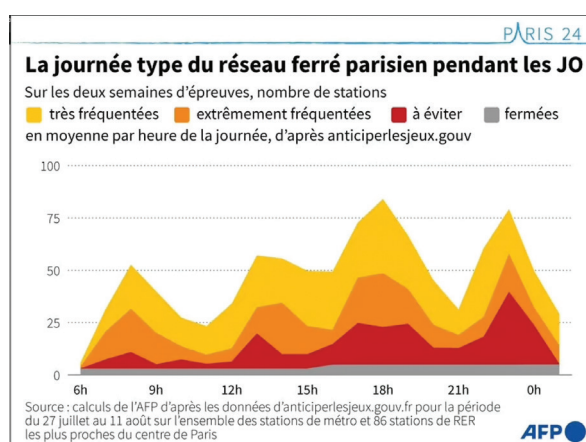
Par exemple, Nicolas a expliqué que depuis quelques années, en cas de colis suspect, il pouvait quand même passer dans la station. « On n'a pas le droit de passer seulement s'il y a une bonbonne de gaz dans le sac, des fils qui dépassent ou s'il y a écrit danger, je suis pas expert en terrorisme mais j' imagine qu'il n'y aurait pas écrit danger sur un sac avec potentiellement une bombe dedans » ajoute-t-il. Il revient ensuite sur le manque de moyens, la RATP emploie des prestataires qui selon lui n'ont pas les mêmes qualifications que des techniciens de la RATP. « Quand c'était le JO des moyens énormes étaient mis en place et le réseau fonctionnait comme il n'avait jamais fonctionné auparavant ».



Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie droite de la cabine avec les différents paramètres de conduites

Il reste 6 stations avant la fin de son service et Nicolas active pour une démonstration le pilotage automatique « Je l'utilise jamais d'habitude, c'est contre-intuitif et c'est insupportable ».

Il est 13 H 15, son service est fini « **On le sait, avec cette perte de qualification et l'automatisme, le métier est voué à disparaître.** ».



Graphique de l'AFP d'une journée du réseau ferré pendant les JO

SEO :

Balises :

<title> : Reportage avec un conducteur de métro de la ligne 6

<meta-description> : Une journée avec un conducteur de métro

URL : www.partiels.fr/reportage/une-tournee-pour-comprendre-le-metro-nicolas-boyer-conducteur-de-metro

<h1> : UNE TOURNÉE POUR COMPRENDRE LE MÉTRO : NICOLAS BOYER CONDUCTEUR DE MÉTRO

<h2> : LA GESTION DES RETARDS

<h2> : CONDUCTEUR ET INFIRMIER

<h2> : INFRASTRUCTURES ET ENTRETIEN

<h2> : UN MANQUE DE QUALIFICATIONS ET DE MOYENS

mots clés : RATP, Métro, Ligne 6, Paris, Retard,

<alt> : Photo de Gaspard Denurra et Sacha Ledran Lewin. Nicolas Boyer dans sa cabine attendant le feu vert pour avancer.

<alt> : Photo de Sacha Ledran Lewin et Gaspard Denurra. Nation, Nicolas communique avec le PCC

<alt> : Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie gauche de la cabine avec les différents boutons

<alt> : Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie centrale de la cabine avec les différents boutons, le micro, la manette de gaz et la vitesse

<alt> : Photo de Sacha Ledran Lewin, Gaspard Denurra. Partie droite de la cabine avec les différents paramètres de conduites

Mailage externe : https://rmc.bfmtv.com/actualites/police-justice/faits-divers/une-femme-meurt-happee-par-le-metro-de-la-ligne-6-a-paris-1-an-avec-sursis-requis-contre-le-conducteur_AN-202510150037.html#:~:text=Le%2019%20avril%202023%2C%20une%20femme%20d'une%20quarantaine%20d,repatait%20en%20direction%20de%20Nation.

maillage interne : https://rmc.bfmtv.com/actualites/police-justice/faits-divers/une-femme-meurt-happee-par-le-metro-de-la-ligne-6-a-paris-1-an-avec-sursis-requis-contre-le-conducteur_AN-202510150037.html#:~:text=Le%2019%20avril%202023%2C%20une%20femme%20d'une%20quarantaine%20d,repatait%20en%20direction%20de%20Nation.