



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 13ème législature

RATP : métro

Question écrite n° 61666

### Texte de la question

M. Bruno Bourg-Broc attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les suites données à l'expérimentation menée par la RATP pour empêcher les chutes sur les voies et rendant plus difficiles les suicides grâce aux barrières automatiques installées dans certaines stations. Il lui demande de lui préciser, suite au résultat de cette expérimentation, quelles sont les intentions du Gouvernement pour lutter contre les chutes sur les voies.

### Texte de la réponse

Plusieurs réseaux de métro dans le monde sont équipés de bordures de façade de quais et de portes palières. Ce dispositif permet de prévenir les tentatives de suicide et également le risque de chutes accidentelles de voyageurs sur les voies, en particulier lors des heures de forte affluence. Il améliore globalement le sentiment de sécurité des voyageurs en attente du métro. Il permet une meilleure maîtrise des échanges et contribue à l'amélioration de la régularité en maîtrisant les temps de stationnement. Il existe des alternatives techniques permettant d'assurer la sécurité des voyageurs en cas de chute sur les voies, notamment par le biais de dispositifs de détection de chute. La réglementation applicable permet le recours à l'une ou l'autre de ces solutions. Les façades de quai sont considérées comme particulièrement adaptées sur les lignes automatisées à fort trafic. La ligne 14 en a été équipée dès l'origine. Dans le cadre de l'automatisation de la ligne 1, l'installation de façades de quai est en cours. Plusieurs stations en sont d'ores et déjà équipées et la ligne entière sera traitée dès cette année. Sur les lignes non automatisées qui connaissent une forte fréquentation, l'installation de façades de quai apporte des avantages en termes de régularité, de confort et de sécurité. La RATP a ainsi procédé, au dernier trimestre 2006, à l'expérimentation de trois prototypes de façades de quai dans les stations Saint-Lazare et Invalides sur la ligne 13. L'expérimentation avait pour but de démontrer la faisabilité de façades de quai sur une ligne en exploitation avec conducteurs et de vérifier la bonne intégration de façades de quai à mi-hauteur. Les stations de la ligne 13 ont été choisies car elles sont représentatives de stations qui accueillent un flux de voyageurs très important. Pendant l'expérimentation des façades de quai, aucun incident de type intrusion ou accident grave n'a été constaté. Le système a été également bien accueilli par les conducteurs qui n'ont pas rencontré de difficultés notables et ont constaté une plus grande facilité de gestion des mouvements de voyageurs en station. Avant la généralisation de ce dispositif sur l'ensemble de la ligne, la RATP a décidé d'étendre ce dispositif à douze stations de la ligne 13. Le choix des premières stations à équiper a été opéré selon trois critères : le nombre d'usagers montant à chaque station, le nombre de passagers du train entrant en station et le nombre d'intrusions sur les voies recensées par station. À plus long terme et en coordination avec le plan de renouvellement du matériel roulant, la RATP prévoit de généraliser l'utilisation de ces portes de quais sur l'ensemble de son réseau ferré.

### Données clés

**Auteur :** [M. Bruno Bourg-Broc](#)

**Circonscription :** Marne (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 61666

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 octobre 2009, page 9875

**Réponse publiée le :** 16 mars 2010, page 3153