



# Les perturbations sur les lignes RER A et B

Présentation des réflexions dans le cadre des Schémas Directeurs  
ENPC - 29 mars 2012

rer



## Les Schémas Directeurs des lignes A & B :

- ➔ lancés à l'initiative du STIF, à la suite des SD des lignes C et D
- ➔ contributions de la RATP, RFF, la SNCF, coordonnées par la RATP

## La démarche SD ligne A :

- ☞ une démarche axée sur la restauration de la régularité et l'amélioration de la collaboration entre opérateurs
- ☞ un « dossier d'urgence » validé au CA du STIF de février 2011
- ☞ une année d'études complémentaires
- ☞ un document final présenté au CA du STIF de mai 2012
- ☞ une mise en œuvre s'appuyant sur le prochain CPER

## La démarche SD ligne B :

- ☞ une démarche plus large : améliorer la ligne actuelle et préparer les évolutions de la décennie suivante, tout en prenant en compte un contexte plus complexe (RER B Nord+, SD ligne D, Massy-Valenton, 2nd tunnel Châtelet – Gare du Nord)
- ☞ un « dossier d'urgence » validé au CA du STIF de décembre 2011
- ☞ une année d'études complémentaires
- ☞ un document final attendu au printemps 2013
- ☞ une mise en œuvre s'appuyant sur le prochain CPER

# Les perturbations sur les lignes RER A et B

Présentation des réflexions dans le cadre des Schémas Directeurs  
ENPC - 29 mars 2012

## Les Schémas Directeurs et les situations perturbées :

- 👉 l'analyse des situations perturbées et la formulation de propositions pour en améliorer la gestion sont des chapitres importants de chacun des SD
- 👉 il faut à la fois apporter des réponses rapides à des situations vécues négativement par les voyageurs et faire émerger des projets ambitieux pour les moyen et long termes

## Les situations perturbées sur les lignes A et B :

- ➡ des causes très variables (propres à l'exploitant, propres au gestionnaire d'infrastructure, ou encore exogènes, liées aux clients ou à des tiers)
- ➡ des conséquences diverses pour les voyageurs (prise de retard, modification voire suppression de missions, modification de l'ordre des trains, ...)
- ➡ des conséquences diverses pour l'exploitant ou le gestionnaire d'infrastructure (désorganisation du travail, entrave à la maintenance, risque de conflit social, etc...)
- ➡ un suivi complexe (causes multiples, incidents en cascade, présence de 2 exploitants et 2 gestionnaires d'infrastructure, etc...)

## Les 3 phases d'une situation perturbée :

- ☞ la gestion de l'incident en lui-même (intervention de l'opérateur sur le matériel roulant ou les installations, éventuellement intervention de services tiers : pompiers, PJ, déminage, etc...)
- ☞ le maintien de la continuité du service pendant l'incident (mesures d'exploitation diverses, information des voyageurs impliqués ou non encore impliqués)
- ☞ la remise à l'heure (l'incident proprement dit est terminé, mais le trafic apparaît encore perturbé)

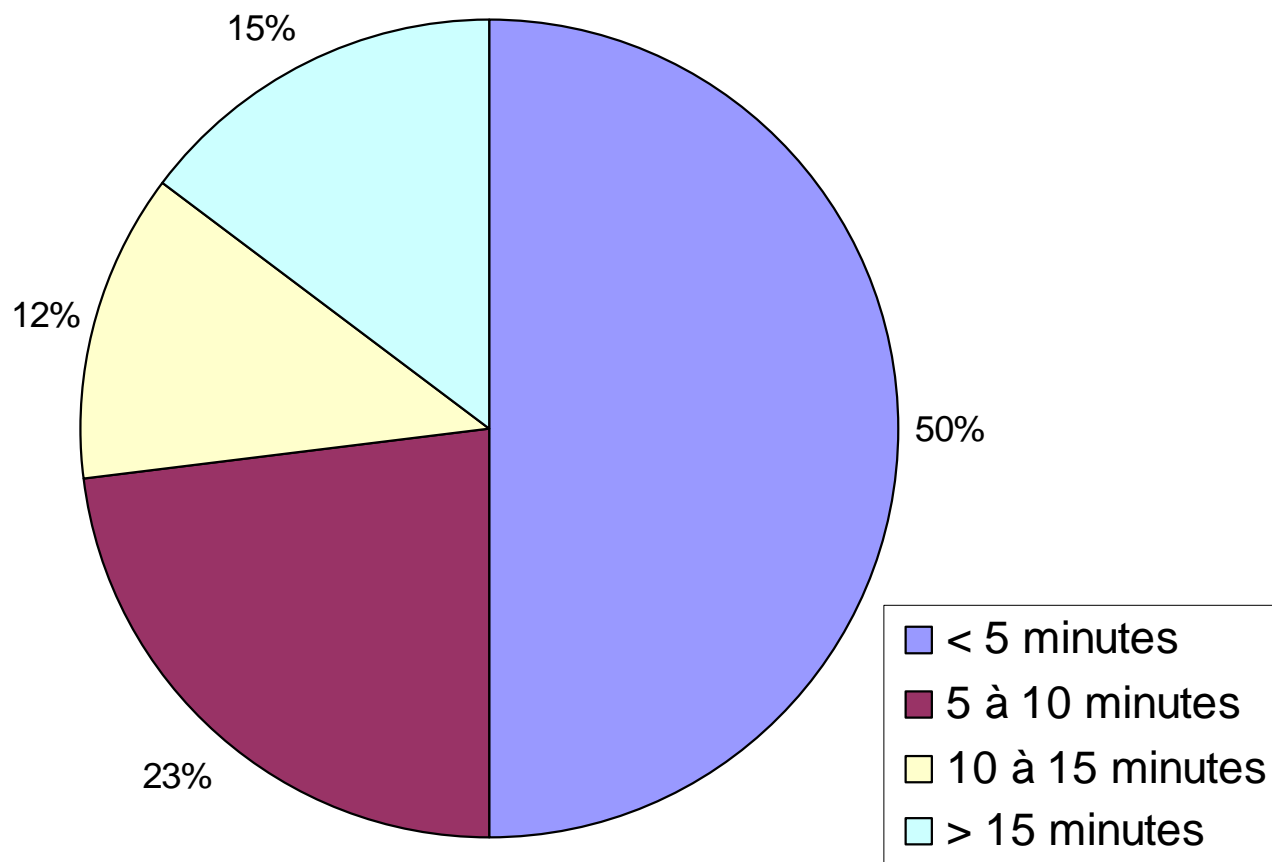
## Les situations perturbées sur la ligne A :

- 👉 entre 300 et 800 incidents par mois en moyenne
- 👉 une moyenne journalière d'environ 20 incidents



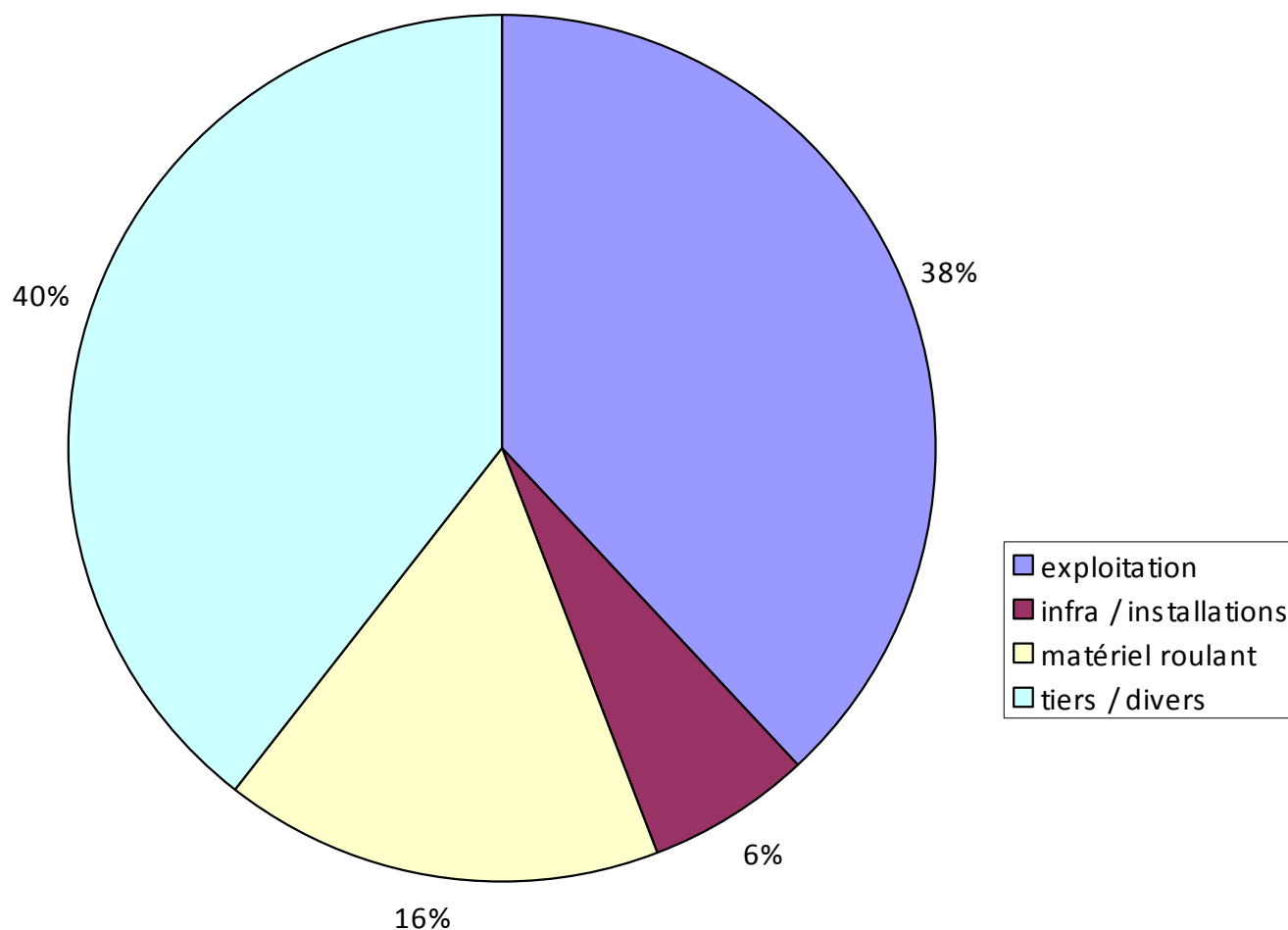


## Les situations perturbées sur la ligne A :





## Les situations perturbées sur la ligne A :



## Les situations perturbées sur la ligne B :

- ☞ une moyenne d'environ 18 incidents par JO
- ☞ un accident grave de voyageur tous les 15 jours
- ☞ 1 bagage abandonné tous les 2 jours
- ☞ 1 avarie au matériel roulant par jour

## Les situations perturbées sur la ligne B :

- ➡ un incident occasionne en moyenne 12 minutes de retard maximum
- ➡ un incident impacte en moyenne 12 trains

## Les solutions mises en oeuvre (1) :

- ➔ diminuer l'occurrence des incidents
- ➔ améliorer le traitement de l'incident
- ➔ faciliter la continuité du service pendant l'incident
- ➔ faciliter la remise à l'heure

## Les solutions mises en oeuvre (2) :

- ➡ diminuer l'occurrence des incidents -> maintenance préventive renforcée / contrôle du respect des procédures / formation du personnel
- ➡ améliorer le traitement de l'incident
- ➡ faciliter la continuité du service pendant l'incident
- ➡ faciliter la remise à l'heure

## Les solutions mises en oeuvre (3) :

- ➡ diminuer l'occurrence des incidents
- ➡ améliorer le traitement de l'incident -> retours d'expérience / formation du personnel / organisation adaptée (personnel pré-positionné, personnel d'astreinte) / collaboration avec pompiers, police, etc...
- ➡ faciliter la continuité du service pendant l'incident
- ➡ faciliter la remise à l'heure

## Les solutions mises en oeuvre (4) :

- ➔ diminuer l'occurrence des incidents
- ➔ améliorer le traitement de l'incident
- ➔ faciliter la continuité du service pendant l'incident -> organisation adaptée (centralisation de la gestion de l'incident, application de scénarios préétablis, présence de personnel et matériel de réserve) / adaptation des installations pour offrir des solutions de remplacement (voies de contournement, possibilité de retournement) / renforcement des outils d'information
- ➔ faciliter la remise à l'heure



## Les solutions mises en oeuvre (5) :

- ➡ diminuer l'occurrence des incidents
- ➡ améliorer le traitement de l'incident
- ➡ faciliter la continuité du service pendant l'incident
- ➡ faciliter la remise à l'heure -> organisation adaptée (personnel et matériel de réserve) / renforcement des outils d'information