



8 mars 2012

# L'offre de **transport** au quotidien

## Objectifs

- **Garantir la sécurité ferroviaire**
- **Maîtriser la circulation et la conduite des trains en respectant les horaires et la régularité**
- **Maintenir les trains propres et en bon état technique.**



## Gestion quotidienne

**Exploitation de 5h à 1h20**

**Chaque jour, 661 départs sur la ligne A**

**Vitesse max de 100 km/h dans Paris et en banlieue, 120 km/h entre Torcy et Chessy**

**30 trains à l'heure de pointe sur la voie la plus chargée, soit un intervalle de 2 minutes entre les trains avec une marge d'exploitation de 5s**

**66 trains en circulation en même temps à l'heure pointe**



**Le tronçon central de la ligne A**, véritable colonne vertébrale de la ligne, est exploité avec un intervalle de **2 minutes en heures de pointe** et de 3 trains en 10 mn (**3 minutes 20**) **en heures creuses** depuis le renforcement de la desserte de Cergy. A noter que l'intervalle en heures creuses est inférieur aux intervalles des autres réseaux en heures de pointe.

## Principe de résolution d'un incident :



- 1) Assurer la sécurité ferroviaire à tous les niveaux,
- 2) Minimiser les répercussions de l'incident,
- 3) Informer les voyageurs (messages sonores et visuels),
- 4) Traiter l'incident,
- 5) Revenir le plus rapidement possible au fonctionnement nominal,
- 6) Informer les voyageurs de la reprise du trafic et des répercussions.



# Incident du 3 mars 2011

**Contexte :** Panne complexe sur un matériel roulant bloqué à Noisy Champs

**Mesures prises :**

- Recherche du dysfonctionnement par le conducteur (guide de dépannage),
- Sécurisation du personnel lors de l'intervention,
- Retenue des trains en gare afin d'éviter l'empilement et les stationnements de trains en inter – gare (principalement sous tunnel),
- Diffusion de messages dans les gares et trains,
- Utilisation des zones de retournement existantes (Nation, Grand Mont d'Est et Grande Arche de La Défense),
- Garage de trains pour fluidifier le trafic,
- Circulation sur voie unique entre les gares de Noisy Le grand et Torcy afin d'assurer la desserte des gares,
- Trains omnibus sur toute la ligne,
- Rafrâichissement et diffusion de l'information voyageurs,

Noisy le

Mont d'Est



# Répercussion de l'incident

avec un

- le train repart de son point de stationnement sans voyageur retard de 2h15 minutes,
- réduction importante de l'offre de transport :
  - 6 missions totalement supprimées,
  - 13 missions partiellement supprimées,
  - 7 missions modifiées,
- le retard conséquent des trains :
  - 42 missions retardées de plus de 10 minutes,
  - 46 missions retardées entre 5 et 10 minutes,



# Incident du 3 mars 2011

## Affichage des trains

### **Gare de Châtelet les Halles**

**de 17h30 à 19h00**

**5 trains sont affichés pour desservir la gare de Bry sur Marne**

### **Gare de Bry sur Marne**

**de 17h45 à 19h15**

**14 trains desservent cette gare**





# Dysfonctionnements constatés lors de l'incident du 03 mars 2011

**Situation décrite** → En Gare de Châtelet l'affichage est erroné, plusieurs missions consécutives sont affichées sans arrêt à Bry sur Marne.

**Causes** : L'affichage à la gare de Châtelet à ce moment n'indique pas la destination exacte des trains ( discordance des informations entre l'affichage et la mission des trains).

**Explications** : Lors de cette perturbation importante et longue, la saisie des codes missions modifiées nécessite le traitement manuel de chaque mission par les agents du PCC et modifie le suivi des trains. Le système, de conception ancienne, peut se bloquer quand il est trop sollicité.

**Conséquence** : les agents du PCC :

- ne modifient pas la mission des trains prévues au graphique,
- demandent aux conducteurs d'effectuer des annonces sonores,
- informent les gares des mesures d'exploitation.



# Pistes d'amélioration

## Information Voyageur :

- capacité d'affichage supplémentaire,
- nouveaux écrans,
- optimisation de l'organisation (gare / train / PCC ),
- généralisation de l'IV embarquée (MI09),

## Schéma directeur :

Investissement pour l'amélioration du fonctionnement de la ligne A :

- des convergences,
- des retournements,
- du SACEM,
- du matériel roulant,
- de la supervision de la ligne,
- des positions de garages.