

MTS – UO Ligne 1

Comité ligne 1 – 14/02/2012



Point étape technique



	Réalisé	Prévu	%	Date de fin
Rénovation station	17	17	100%	janv.-12
Comptoirs d'information et guichets	21	21	100%	juin-11
Rehaussement quai	51	51	100%	nov.-10
Façades de quai	54	54	100%	avr.-11
Modernisation signalisation	100	100	100%	nov.-11
Réfection voie	95	100	95%	avr.-12
Renouvellement énergie de traction	95	100	95%	juin-12

Point étape technique



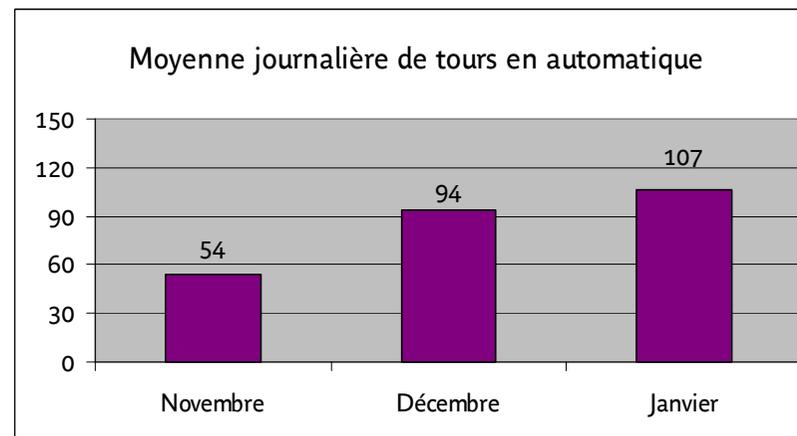
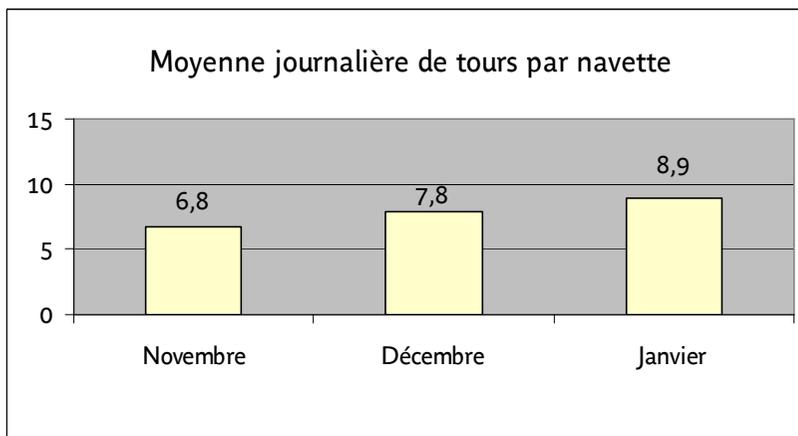
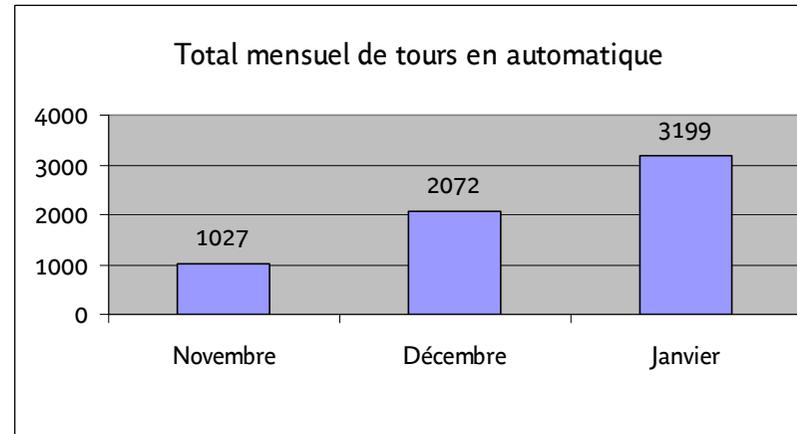
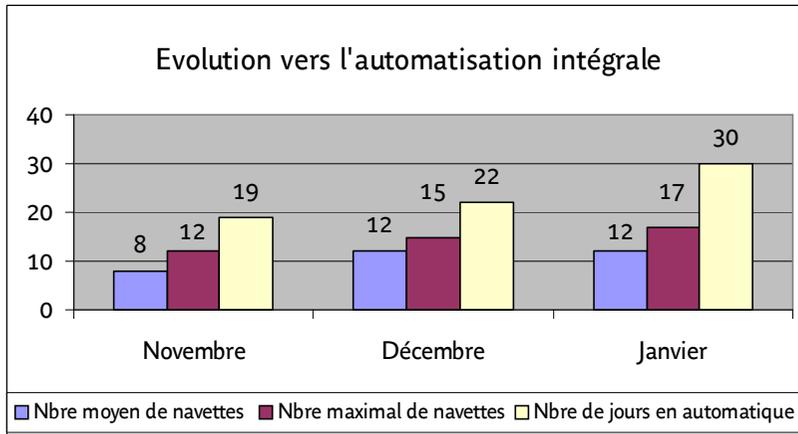
	Réalisé	Prévu	%	Date de fin
Poste de Manœuvre Informatisé Version 1	2	2	100%	févr.-10
Poste de Manœuvre Informatisé Version 2	2	2	100%	juil.-11
PCC Version classique	1	1	100%	mai-10
PCC Version classique +	1	1	100%	juil.-11
PCC Version mixte	1	1	100%	nov.-11
PCC Version mixte +	0	1	0%	juin-12
PCC Version automatique	0	1	0%	déc.-12

Point étape technique



	Réalisé	Prévu	%	Date de fin
MP05 réceptionnés	24	49	49%	févr.-13
Navettes en service	18	45	40%	déc.-12
MP89 transférés Ligne 4	13	52	25%	déc.-12
Nbre maximal de tours sur 1 mois	3200	-		janv.-12
Nbre total de tours en automatique	6300	-		janv.-12
Nbre maximal de navettes en simultané	17	18	94%	janv.-12

Évolution vers l'automatisation intégrale



Point étape organisationnel et social



De nouveaux métiers

16 Assistants de ligne et 42 Superviseurs d'exploitation sont venus renforcer le personnel d'intervention en ligne pour améliorer le service.

Un haut niveau de formation

Les temps de formation destinés aux encadrants pour intégrer les évolutions liées à l'automatisation :

- 144 jours pour les agents de maîtrise nouvellement qualifiés (SE)
- 111 jours pour les agents de maîtrise expérimentés (SPE)

Une situation atypique

95% des conducteurs de la ligne ont été récemment qualifiés. Ils seront redéployés sur le réseau au rythme défini par l'arrivée des navettes en ligne.

Un dialogue social en continu

3 protocoles d'accord et de 2 avenants ont été nécessaires pour accompagner ce projet technique sans grever la continuité de service.



Un fonctionnel en constante évolution

Du renouvellement d'équipements en voie d'obsolescence
à un outil dédié à la qualité de service

- 1 - Mars 2012 : 100% automatique en nuit
- 2 - Juillet 2012 : 100% automatique le week-end
- 3 - Juillet 2012 : Un système plus performant (la VRN +)
- 4 - Octobre 2012 : Un nouveau pas vers la qualité de service
(Organisation type ligne 14)
- 5 - Décembre 2012 : 100% en automatisme intégral



La sécurité comme fondement de notre démarche
*Nous devons avant tout assurer la sécurité des voyageurs
et du personnel dans un univers en mutation*

- 1 – Le système se met en sécurité de lui-même lorsqu’il est confronté à une situation qu’il ne comprend pas (freinages d’urgence).
- 2 – En « procédure réflexe » en cas de doute, les opérateurs coupent le courant sur la ligne (freinages d’urgence).
- 3 – Les verrous sécuritaires sont levés un par un en appliquant strictement la réglementation et en suivant les procédures.
- 4 – Particularité liée à la mixité : la gestion de circulations simultanées sur les voies de conducteurs à pied et de navettes automatiques



Apparition d'un nouveau type d'incident

Analyse concertée des causes

Définition de mesures conservatoires

- 1 - Contraintes exportées vers l'exploitant
 - Tensions organisationnelles, voire sociales
- 2 - Évolution logicielle proposée par l'industriel
- 3 - Essais d'efficacité et de non régression (nuits ou dimanches matin)
- 4 - Patch informatique (réactivité optimale)
- 5 - Nouvelle version logicielle (solution décalée)
 - assimilation par le personnel des évolutions



Le développement de l'information

- 1 - Intégration d'écrans d'information et diffusion d'annonces sonores dans les navettes
- 2 – Mise à disposition de boutons d'appel dans les navettes
- 3 - Implantation du système SIEL visuel et sonore sur les quais
- 4 - La mise en place d'informateurs dans le **Poste de Commande Contrôle**
- 5 – Le regroupement des équipes
 - collectif régulation au PCC
 - collectif station dans les attachements communs
- 6 – Renforcement de la présence de personnel dans les stations



Un haut niveau de réactivité

Incident du 9 janvier 2012 sur le RER A

La ligne 1 a assuré la continuité du transport tout au long de l'incident malgré un report exceptionnel de flux de voyageurs.

Entre 20h15 et 22h, elle a réalisé 200% de l'offre théorique, soit 32 trains au lieu de 16.

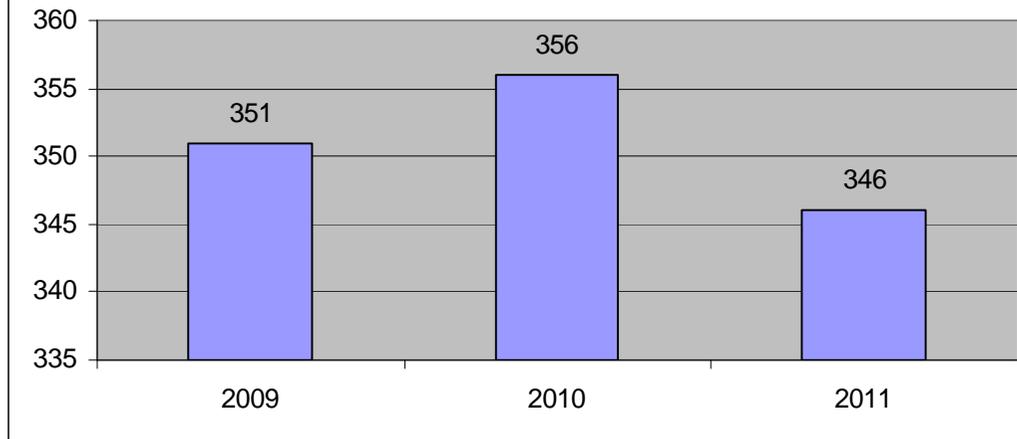
Une adaptabilité remarquable

- 1 – Adaptation en temps réel de l'offre en nuit
- 2 – Adaptation en temps réel de l'offre du week-end
- 3 – Une approche différente des grands événements

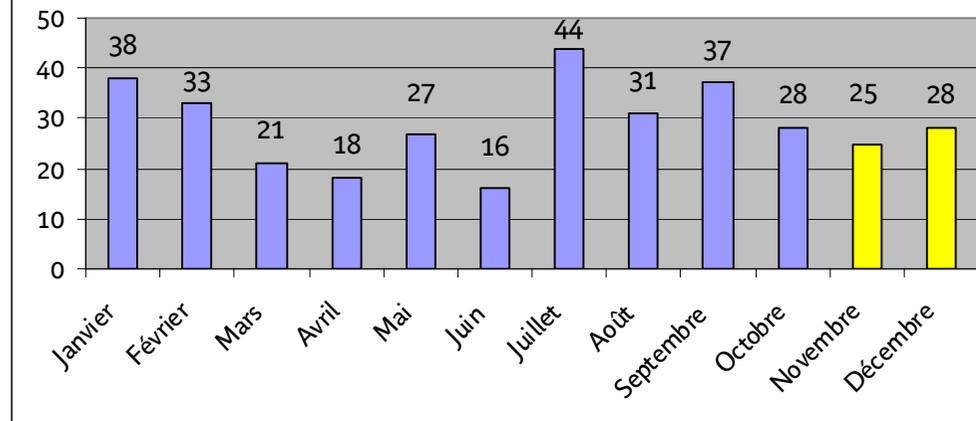
Plaintes voyageurs



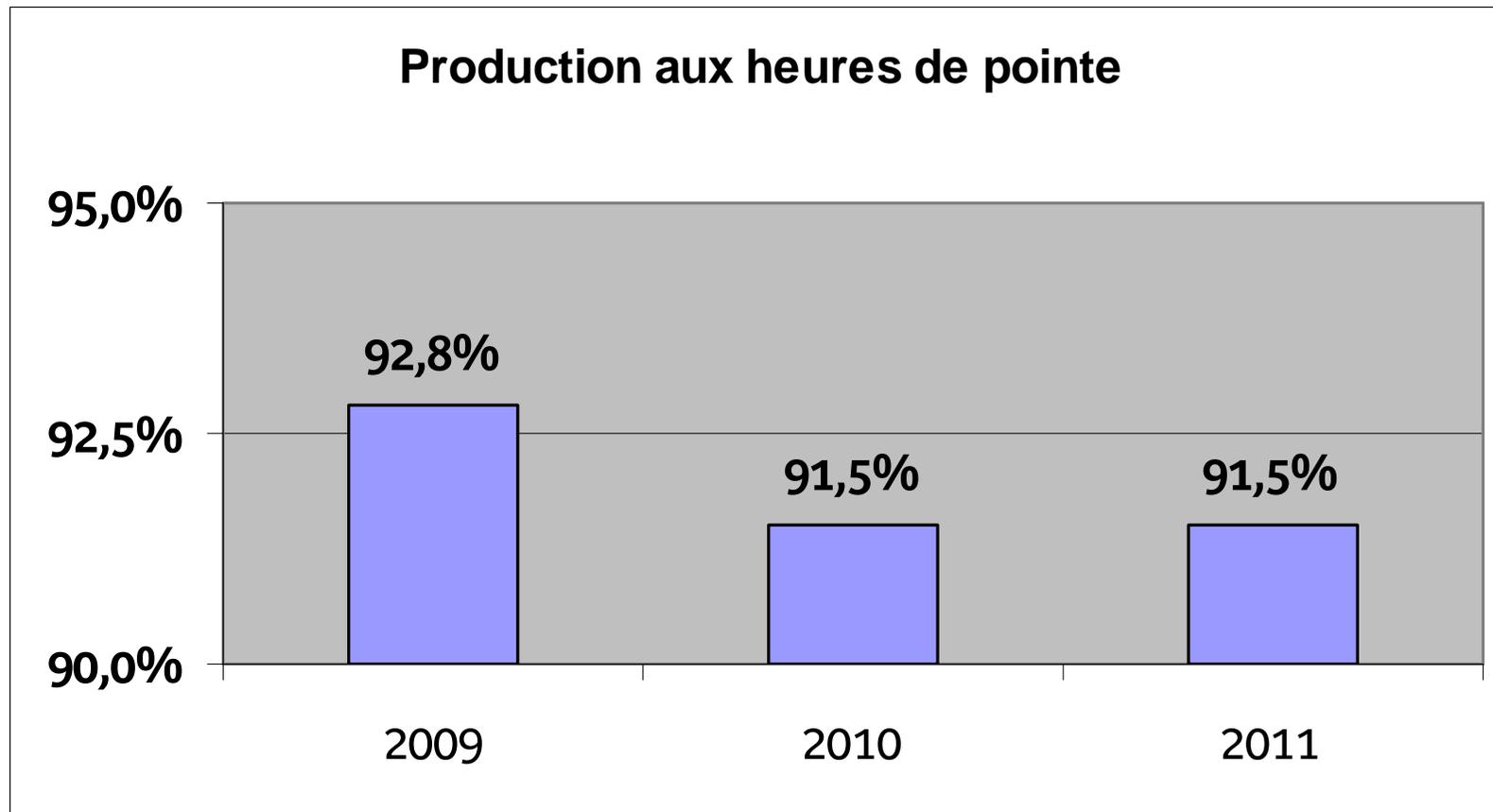
Plaintes 2009 - 2011



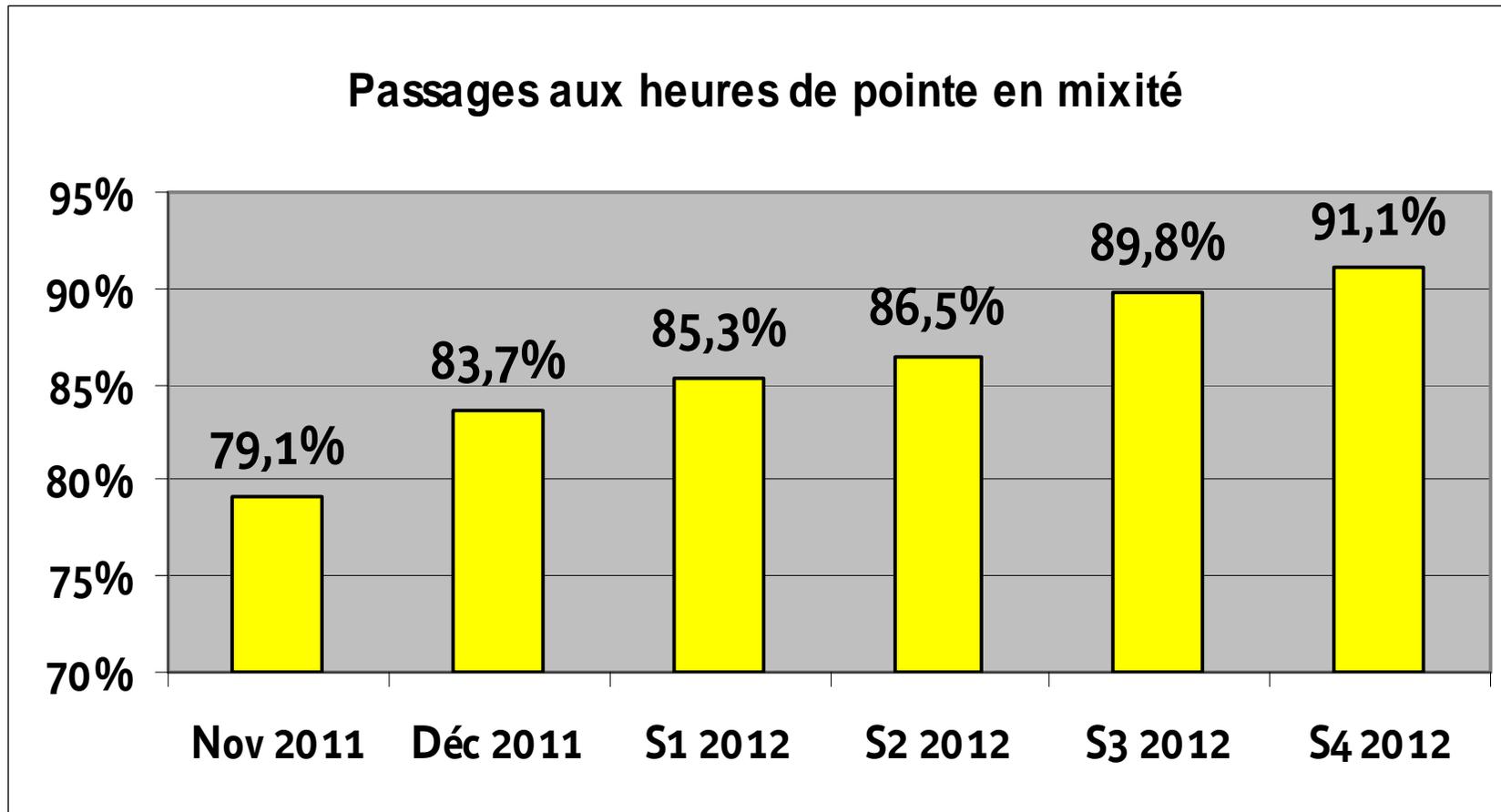
Plaintes clientèle 2011



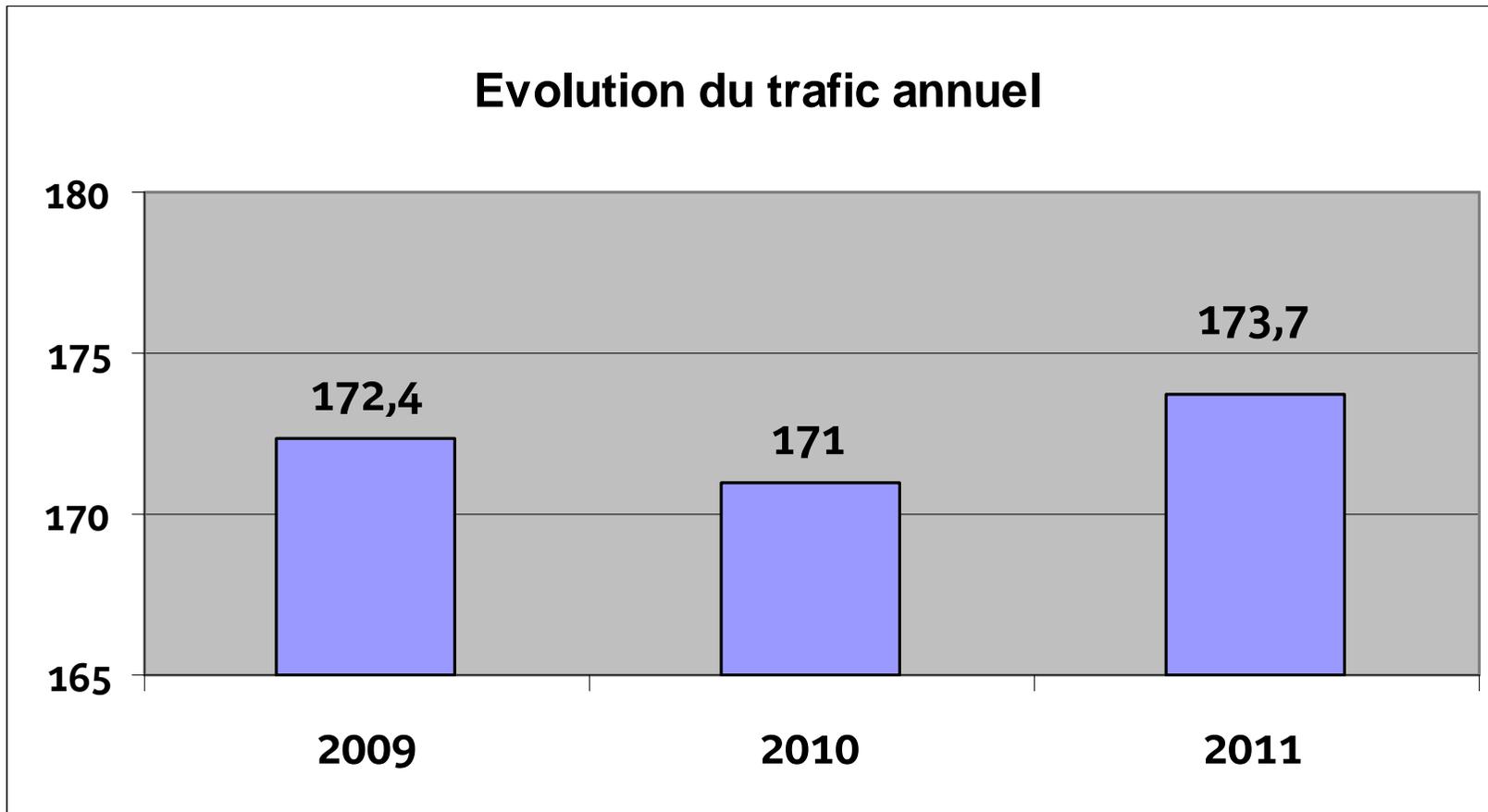
Zoom sur les heures de pointes



Zoom sur les heures de pointes en mixité



Évolution du trafic



Évolution du trafic en mixité



Evolution de la fréquentation en mixité

