



Paris Coulommiers - Paris Provins

17 mars 2009



Vivre Transilien
Tous nos métiers comptent



La Ligne P :

Paris Coulommiers → 6 712 voyageurs/jour

Paris Provins → 8 149 voyageurs/jour



Analyse globale de la régularité sur les axes de la ligne P depuis janvier 2007

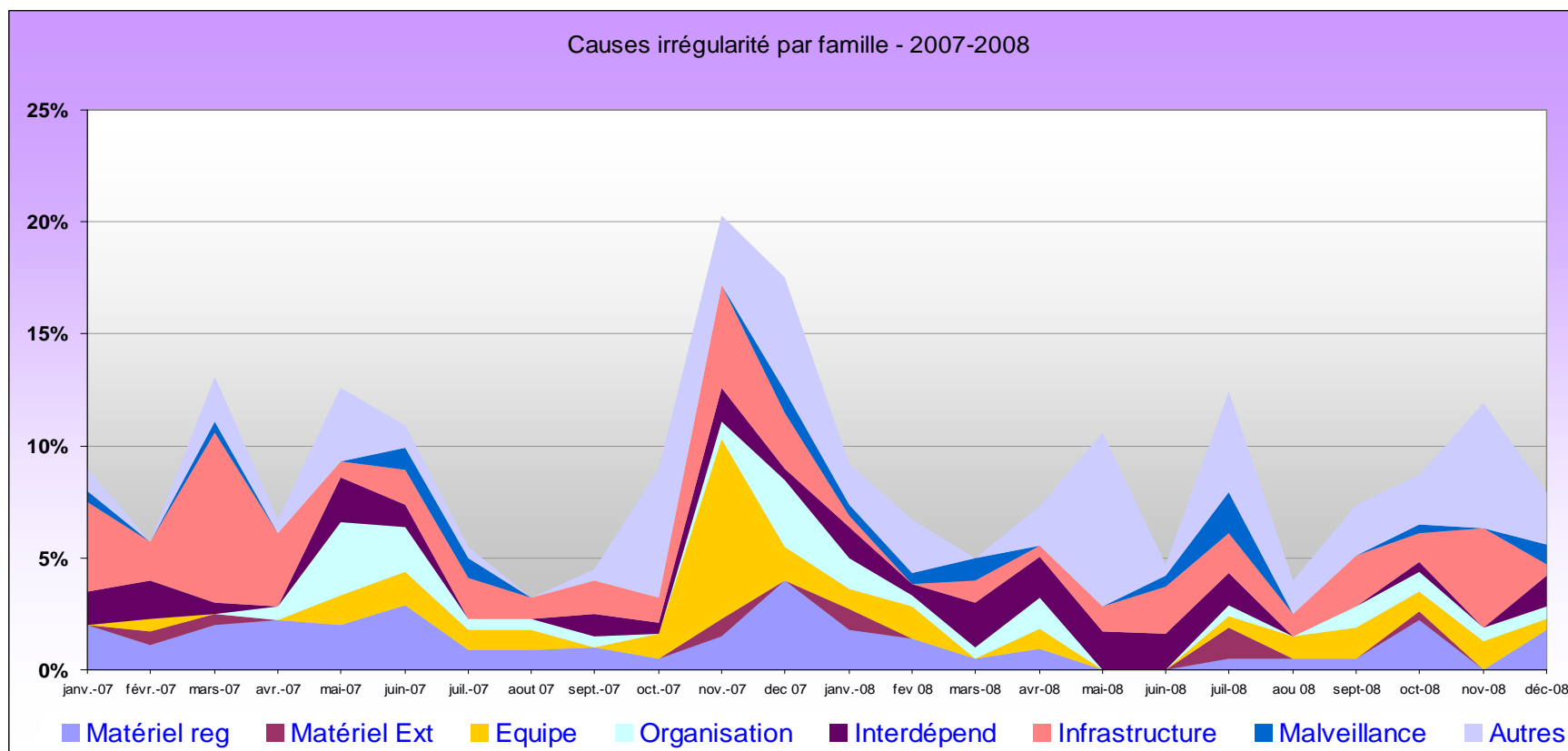
Axes	année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	moyenne
Esblly Crécy	2007	8,2%	6,5%	6,8%	19,5%	10,6%	4,6%	0,0%	0,0%	5,6%	3,9%	15,6%	8,2%	7,5%
	2008	6,7%	11,6%	1,7%	7,1%	4,3%	14,0%	8,6%	1,7%	2,5%	3,4%	6,3%	3,6%	6,0%
	2009	8,9%	1,7%											5,3%
Château Thierry	2007	14,2%	8,2%	19,8%	12,4%	16,9%	9,7%	12,6%	5,2%	10,3%	16,5%	8,9%	18,4%	12,8%
	2008	16,3%	12,8%	11,3%	8,3%	11,1%	11,1%	17,2%	4,6%	12,5%	11,7%	8,7%	5,9%	11,0%
	2009	11,9%	8,6%											10,3%
La Ferté Milon	2007	9,5%	12,5%	31,1%	25,0%	23,5%	9,9%	16,9%	7,8%	6,4%	13,5%	30,4%	4,4%	15,9%
	2008	23,4%	11,6%	10,0%	6,5%	11,9%	11,3%	20,8%	7,1%	7,1%	14,3%	12,5%	9,1%	12,1%
	2009	15,7%	7,9%											11,8%
Coulommiers	2007	9,1%	5,6%	13,1%	6,7%	12,4%	10,8%	5,5%	3,2%	4,5%	8,9%	12,5%	17,0%	9,1%
	2008	9,1%	6,7%	5,0%	7,7%	10,6%	4,7%	12,3%	4,0%	7,3%	8,7%	11,9%	7,7%	8,0%
	2009	15,0%	9,5%											12,3%
Provins	2007	18,2%	19,2%	34,0%	22,5%	18,6%	17,9%	18,2%	10,3%	11,8%	22,5%	26,1%	31,4%	20,9%
	2008	17,8%	19,9%	20,5%	15,7%	13,1%	11,0%	15,7%	10,9%	8,7%	19,0%	19,9%	9,9%	15,2%
	2009	12,7%	10,0%											11,4%

Tous les axes de la ligne P ont vu leur régularité s'améliorer en 2008.

L'amélioration la plus substantielle est celle de l'axe Paris Provins avec 5 points gagnés entre 2007 et 2008, la tendance étant confirmée sur les deux premiers mois 2009. La fiabilité de l'AGC due à la redondance des équipements et sa capacité à rattraper de gros retards expliquent cette amélioration. Le saut de performance et de confort de l'AGC ont conduit à une amélioration spectaculaire de l'indice de satisfaction clientèle de la ligne Paris Provins (9 en septembre 2007 → 14 en septembre en 2008).

L'axe de Coulommiers a gagné un point en 2008 mais a connu un début d'année difficile avec une cascade d'incidents affectant plusieurs fois tous les trains de la pointe de matinée. Le faible nombre de train comptabilisé en pointe (5) et l'effet de cascade de la voie unique rendent les statistiques de cette ligne sensibles aux gros incidents. Il ne s'agit donc pas d'un problème de fond et la tendance positive devrait reprendre son cours.

Analyse des causes d'irrégularité sur Paris Coulommiers depuis janvier 2007

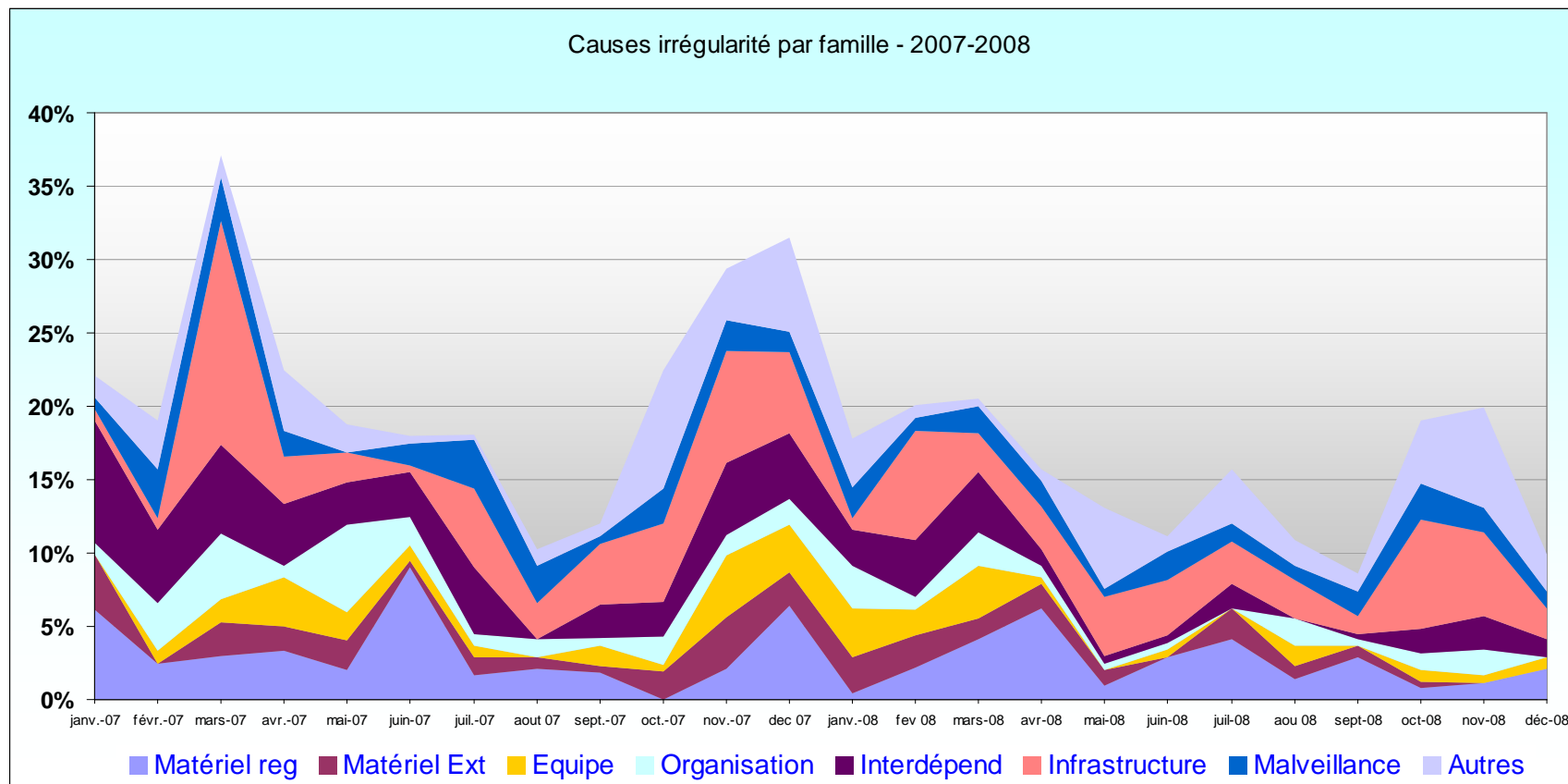


L'irrégularité moyenne est passée de 8,97 % à 7,53 % entre 2007 et 2008 soit 1,4 % d'amélioration.

Sur les 1,4 % d'amélioration, 2 % ont été gagnés sur la part maîtrisable notamment sur le matériel et l'infra et 0,6 % perdues sur les causes externes (malveillance, intempéries, accidents de personnes, ...).

Ces résultats sont à qualifier de stable compte tenu du mauvais départ 2009.

Analyse des causes d'irrégularité sur Paris Provins depuis janvier 2007



L'irrégularité moyenne est passée de 20,93 % à 15,13 % entre 2007 et 2008 soit 5,8 % d'amélioration.

Sur les 5,8 % d'amélioration : 5,2 % sont gagnés sur la part maîtrisable (matériel, organisation, équipage, interdépendance et infra). Les causes externes (malveillance, intempéries, accidents de personnes, ...) sont stables à - 0,6 %

Ces bons résultats sont à mettre à l'actif du lancement de l'AGC, des animations managériales de la régularité, des moyens financiers engagés par la SNCF dans le cadre de la démarche « nouvelle dynamique des Proximités » dès fin 2007, au centre de maintenance de Noisy et sur l'infrastructure.



Zoom sur la mise en service de l'AGC 1/2

Le Parc

Il est composé de 18 rames AGC de type Bibi série 82500. Ce parc a été réceptionné entre novembre 2007 et août 2008.

La 19^{ème} rame a été accidentée sur le site de Crespin. Une rame neuve sera réceptionnée à la fin premier trimestre 2009 mais servira pendant un mois à la mise au point du freinage des rames Francilien.

5 rames supplémentaires sont commandées pour juin 2010 afin d'exploiter La Ferté Milon

L'exploitation

L'exploitation est principalement assurée en rames à 2 ou 3 éléments en conduite par agent seul, 1/3 en traction électrique 25kV et 2/3 en mode thermique. Le parc a effectué 852 261 km en 2008..

La mise en service a été progressive avec 3 rames en roulement au 10 mai 2008, 7 au 15 juin, 10 au 28 juillet, 13 au 22 septembre, 15 au 15 décembre.

Les pleins de gasoil sont réalisés sur les sites de Provins et de Paris La Villette et exceptionnellement au technicentre Est Europeen. Les pleins de sable sont réalisés à Paris La Villette

La maintenance

La maintenance de niveau 1 et 2 est réalisée sur Noisy le Sec (jusqu'à l'ATS2)

La maintenance de niveau 3 est réalisée à l'EMT de Culmont-Chalindrey

Le remplacement de gros organes est réalisé au technicentre de Champagne-Ardennes à Epernay

Le nettoyage et les WC sont réalisés sur les sites de Noisy le Sec, Pantin faisceau DN, Provins (sauf WC)

La tenue en service

La disponibilité du parc est correcte avec un taux de 98.85 % néanmoins il faut attendre quelques mois pour confirmer ces résultats. Nous avons eu 63 incidents sur 2008 et un taux moyen de 73.9 incidents au million de km. Néanmoins ces résultats ne sont pas encore très représentatif car en 2008, la mise en service des rames a été progressive. Le fait que les trains circulent à deux ou trois éléments est un facteur favorable car la redondance des équipements permet le plus souvent de réaliser les trains jusqu'à leur terminus.

Zoom sur la mise en service de l'AGC 2/2

Les incidents majeurs en un an d'exploitation :

10 incidents (16%) ont pour origine la puissance thermique. Une nouvelle version logicielle a corrigé ce défaut.

9 incidents (14%) concernent la fonction rétro vision. L'exploitation étant réalisée à agent seul, aucune anomalie n'est acceptée.

7 Incidents (11%) sont dus à des anomalies informatiques impactant la fonction porte.

5 Incidents (8%) ont pour origine un défaut intempestif au cours de l'essai du frein provoqué par le capteur anti-enrayage.

Les problèmes techniques rencontrés par le service de maintenance

Le problème n°1 concerne les portes avec beaucoup de reprises de réglage.

L'assistance conduite représente la 2ème cause de signalement d'anomalie (système d'informatique embarqué)

Les défaillances du moteur thermique principalement des fuites de fluides.

Les vitres fissurées notamment par grand froid.

L'usure des archets de pantographe (2 fois plus vite que sur les rames Eole).

L'organisation de la maintenance des toilettes.

Conclusion

Vu de l'exploitant ou du centre de maintenance, la mise en service de l'AGC est réussie car les dysfonctionnements constatés sont inférieurs à la moyenne de ce que l'on peut rencontrer sur des séries nouvelles. Le travail réalisé par le cadre traction référent de la série AGC avec les techniciens de Noisy et de Bombardier a permis de donner aux agents de conduite les tours de main nécessaires à la bonne utilisation des rames.

A terme, avec l'arrivée de l'automotrice Francilien, Noisy sera doté de tous les équipements lui permettant d'assurer localement l'ensemble des opérations de maintenance de l'AGC, facteur favorable à la disponibilité du parc et à la maîtrise de la technique de cet engin par les agents de maintenance .



Les équipements en gare et l'engagement de la démarche de certification

Jusqu'en 2009, la remise à niveau de la signalétique et de l'affichage en gare sera anticipée dans le cadre de la démarche de certification de la ligne que nous allons mener pour fin 2010 si les résultats de régularité continuent à progresser.

En cours : la sécurisation des lieux de stationnement des rames AGC, réalisé à Provins, en cours à Longueville.

Entre 2007 et 2009 : Verneuil l' Etang, Nangis, Longueville, Provins et Coulommiers ont bénéficié de la 1ère phase du programme « Transilien + loin ».

Les travaux ont consisté à :

- compléter l'identité visuelle de la gare (remise à niveau de la signalétique "plaque de quai", "plaque nom de gare sur les BV", remises en peinture éventuelles extérieures)
- compléter l'information des voyageurs au niveau signalétique directionnelle et cadre d'affichage pour les affiches
- rajouter des éléments de confort (bancs, poubelles, abri quai, horloges, fleurissement de la gare dans les BV)
- remettre à niveau d'autres équipements comme les éclairages et des remises en peinture de certains éléments comme les rampes d'escalier ou de plafond de souterrain ou de BV.

A ce jour, les travaux sont pratiquement finis sur l'axe Provins (il ne manque a priori que les abris quais), et sont en cours de réalisation sur les autres gares.

Entre 2009 et 2011

Mormant, Ste Colombe Septvielles, Champbenoist Poigny, Marles en Brie, Mortcerf, Guerard La Celle sur Morin, Faremoutiers Pommeuse, Mouroux vont bénéficier de la deuxième phase de ce programme Transilien + loin

Programmé de 2009 à 2012

L'amélioration de la sonorisation des gares, l'extension de la video surveillance, la mise en place d'une information dynamique.



Les investissements prévus facteur de régularité et de qualité du service

Du 4 juillet au 30 août 2009 : la rénovation de la voie entre Tournan et Coulommiers : 9 M€ investis par RFF

Il s'agit du remplacement des rails, du ballast et des traverses sur 30 km afin d'améliorer la sécurité et le confort des trains.

Du 04 juillet au 14 juillet, les trains du matin et du soir seront origine/terminus à Morcerf. De 13h30 à 17h30, ils seront origine / terminus à Tournan. Coulommiers sera desservi par car direct depuis Morcerf ou Tournan

Du 15 juillet au 30 août, la ligne ferroviaire Coulommiers-Tournan sera totalement fermée à la circulation. Des substitutions routières seront organisées pour desservir toutes les gares du parcours. Coulommiers sera desservi par car direct depuis Morcerf ou Tournan

Allongements de la durée du trajet en bus depuis Tournan pendant la durée des travaux :

Les arrêts de La Ferté Gaucher à Coulommiers : durée inchangée, les cars sont prolongés de Coulommiers à Tournan sans arrêt intermédiaire.

Coulommiers :	1 minute par car direct
Mouroux	32 minutes
Faremoutiers	27 minutes
Guérard	20 minutes
Mortcerf :	15 minutes
Marles	8 minutes

De Octobre 2009 à avril 2010, la rénovation de la voie entre Gretz et Romilly, 60 M€

En juillet/août 2010, la rénovation de la voie entre Longueville et Provins, 5 M€

D'ici à 2012, la refonte de l'espacement des trains sur la ligne E, entre Villiers sur Marne et Gretz, qui va profiter aux trains de Provins et Coulommiers



Le Projet de service à l'horizon 2010

Ce projet de service est destinée à reconquérir durablement la confiance des voyageurs :

- sur les éléments majeurs de la qualité du service
 - régularité > 92 %,
 - conformité de l'information des voyageurs à bord des trains > 80 %
 - indicateur de satisfaction clientèle > 14
- par la certification des lignes Paris Coulommiers et Paris Provins fin 2010.

La réussite de ce plan repose sur l'efficacité des actions managériales en faveur de la qualité du service :

- démarches Vitalité, démarche Inform'actif, comités de site de Paris Est et Gretz, Comités de pilotage régularité, et inter modalité.
- La mise en œuvre effective des investissements prévus à cette échéance.