

COLLOQUE SUR LES MEILLEURES PRATIQUES INTERNATIONALES DE LA PONCTUALITÉ FERROVIAIRE

Le 02 mars 2017 - La Défense

SÉQUENCE 5 : APPRENDRE DES COMPARAISONS INTERNATIONALES

Didier VAN DE VELDE, Chercheur à l'université de Delft, et directeur du bureau inno-V à Amsterdam, Pays-Bas

Didier VAN DE VELDE (Université de Delft, directeur du bureau Inno-V à Amsterdam) commence par une brève présentation des chemins de fer néerlandais, un réseau très dense aux horaires cadencés à deux ou quatre trains par heure selon les lignes. Il se situe en position de pointe aux côtés de la Suisse (mais derrière le Japon) en matière de parangonnage sur la ponctualité, et qui continue de réaliser des progrès.

Les Pays-Bas et l'exemple japonais

Les Pays-Bas sont confrontés à une hausse du trafic passagers. L'intensification de la circulation prévue dans l'ouest du pays a amené les autorités à étudier, entre autres, le modèle japonais et ensuite à prendre des mesures inspirées de cet exemple. Les participants de différentes missions au Japon plaçaient en 2010 le processus d'amélioration continue (Kaizen) au cœur de l'approche japonaise et estimaient que les méthodes peuvent être transposées aux Pays-Bas, avec un peu plus de doutes sur le passage à l'acte. Mais, de fait, la majorité des applications du modèle aux Pays-Bas spontanément évoquées par les participants sont aujourd'hui réalisées ou en cours d'application.

Un des cœurs actuels du chantier est constitué par le projet « Beter en Meer » (Mieux et Plus) déployé à partir de 2014. Il a d'abord mis en place une meilleure coordination entre l'infrastructure (ProRail) et l'exploitant national (NS), au travers d'un programme commun travaillant sur la performance de l'exploitation des trains, le développement des gares, la sécurité et la coopération en général. Le but essentiel du projet était de réduire les sources de perturbations et la variance entre les trains pour permettre la hausse des liaisons par heure.

Hausse de la cadence et nœud ferroviaire d'Utrecht

La méthode s'est ainsi appliquée sur un axe ferroviaire majeur, le corridor A2. Elle a consisté à s'assurer que les horaires étaient bien réalistes, à modifier des dispositifs pour réduire la variance dans l'exploitation, à améliorer la fiabilité des moyens de production, aussi bien les trains que les infrastructures. Le but était d'identifier en amont les points qui auraient été critiques au moment d'une hausse des fréquences. Tout ce qui permettait de gagner des secondes ou des minutes a été pris en compte (la méthode Kaizen), et un dialogue régulier a été mis en place entre la planification nationale et les équipes sur le terrain. Des tableaux de performances sont également aujourd'hui disponibles pour les usagers.

Un des dossiers les plus complexes sur cet axe était la gare d'Utrecht, le nœud le plus important du pays. On a ainsi clarifié et rationalisé l'approche de la gare sur les différentes lignes, en s'inspirant du modèle japonais. Ceci a mené à la suppression de nombre d'aiguillages. Cela simplifie la

maintenance des infrastructures mais implique en contrepartie un effort sur l'état du matériel roulant. Un effet sur la ponctualité a été constaté, et la capacité de la gare a été sensiblement augmentée.

L'inspiration japonaise dans les nouveaux dispositifs

Les Pays-Bas se sont également inspirés du Japon pour d'autres dispositifs, souvent adaptés. Ils ont mis en place des cartes horaires détaillant les points de passage à quelques secondes près : les horaires sont réalistes et vérifiés, et le personnel a été sensibilisé à des procédures plus strictes. Un centre de commande centralisé du trafic a rapproché gestionnaire et exploitants, avec des attributions qui vont être encore renforcées en 2017 en cas de perturbation. Une signalétique voyageurs sur les quais, qui donne des informations précises sur le positionnement des wagons et des portes, est en cours d'expérimentation aux Pays-Bas. Enfin, des campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques commencent à être testées auprès des voyageurs.

Alain SAUVANT relève l'approche nuancée des Pays-Bas, qui ont procédé à un parangonnage du modèle japonais en faisant preuve de distinction et de nuance dans les solutions retenues.

Échanges avec la salle

Un membre du public évoque la règle française de bloquer l'accès aux trains de grandes lignes deux minutes avant leur départ et souhaite savoir si une telle mesure est discutée aux Pays-Bas. Didier VAN DE VELDE signale que cette règle n'existe pas aux Pays-Bas.

Une autre personne s'intéresse à l'impact qu'a eu la simplification des aiguillages en gare d'Utrecht sur les passagers, et s'ils étaient amenés à marcher davantage pour les correspondances. Elle souhaite également savoir si les lignes néerlandaises approchaient de la saturation. Didier VAN DE VELDE indique que les changements de quai peuvent parfois être plus nombreux du fait de la simplification, sans que ça soit systématique. L'augmentation des fréquences fait de toute façon disparaître d'elle-même le souci de rater une correspondance. Quant à la circulation d'un train toutes les dix minutes, elle est possible grâce à un fort travail en amont sans le cadre du projet « Mieux et plus », avec le « mieux » qui a conditionné le « plus ».

Face à d'autres questions, Didier VAN DE VELDE indique qu'il n'est pas encore prévu de mettre en place de pilotage automatique, et qu'une signalisation ERTMS est envisagée. Plusieurs personnes dans la salle comparent l'expérience néerlandaise avec la tentative d'augmenter le nombre de trains sur le RER A, ou avec l'abandon de certaines lignes et dessertes en France.