

Les RER A se piloteront tout seuls entre Vincennes et La Défense

LA NOUVELLE devrait remonter le moral des milliers d'usagers de la très saturée ligne A du RER, la plus fréquentée en Europe avec 1,2 million de voyageurs en moyenne chaque jour. A l'occasion du salon mondial des transports publics qui vient de s'achever à Milan (Italie), la RATP a annoncé l'automatisation de la ligne sur son tronçon central (entre Vincennes, dans le Val-de-Marne, et La Défense, dans les Hauts-de-Seine) à l'horizon 2018. Objectif : améliorer la régularité et la vitesse des trains pour réduire incidents et retards.

« Cela nous fera gagner un train de plus par heure »

Philippe Martin, directeur général adjoint de la RATP

Concrètement, un système de pilotage semi-automatique prendra le relais sur cette portion de 24 km de voies sous tunnel. Attention, le conducteur restera à bord pour assurer la sécurité des voyageurs. Il restera chargé de l'ouverture et de la fermeture des portes, surveillera la voie, gèrera les imprévus et, surtout, pourra reprendre la main en cas de problème. Le dispositif, qui coûtera en tout 34 M€ à la RATP, sera développé par Alstom Transport. Sa mise en service n'interviendra que lorsque la totalité des 173 nouveaux trains à deux étages rouleront sur la ligne.

Ce pilotage semi-automatique devrait permettre *in fine* de gagner en moyenne deux minutes sur chaque



En 2018, le système d'automatisation mis en place sur cette portion de 24 km de voies devrait permettre aux trains de la ligne la plus fréquentée d'Europe de gagner deux minutes sur chaque trajet. (RATP/Jean-François Mauboussin.)

trajet entre les gares de Vincennes et La Défense. Un gain non négligeable. « On pense que cela nous fera gagner un train de plus par heure », jauge Philippe Martin, directeur général adjoint de la RATP en charge des opérations de transport et de maintenance. L'automatisation — une première mondiale sur des trains lourds — viendra en fait compléter et amé-

liorer le système de contrôle continu de la vitesse et de l'espacement des trains (dit Sacem) déjà installé sur le RER A depuis 1989.

Un savoir-faire que la RATP compte bien exporter via sa filiale RATP Dev. Lors du congrès milanais, elle a martelé sa position de « leader mondial du métro automatique » et expliqué qu'elle « maîtrise toute la

gamme des automatismes de conduite ». Après la réalisation de la première ligne de métro 100 % automatique de grande capacité (ligne 14) en 1998 et l'automatisation complète de la ligne 1 en 2012, la régie a rappelé qu'elle avait engagé l'an dernier l'automatisation de la ligne 4 du métro. Mise en service prévue en 2022.

JULIEN DUFFÉ