

## VIDEO. Le RER A passe, un peu, en mode automatique



Sur le RER A, mercredi matin. Laurent, le conducteur, garde la main sur le levier par habitude mais n'a plus besoin d'accélérer ou de freiner. Tout se fait automatiquement. Un système qui doit permettre d'améliorer la ponctualité des trains. (LP/J.-G.B.)

Le pilotage automatique vient d'être mis en place dans quelques trains du RER A. La généralisation de ce système d'ici à fin 2018 entre Nanterre et Fontenay permettra de gagner deux minutes par trajet, selon la RATP.

Depuis le 27 avril, quelques RER A se sont mis à rouler... tout seuls, entre Nanterre et Fontenay. Rassurez-vous, le conducteur du train est toujours dans sa cabine, mais il n'a plus besoin d'accélérer ni de freiner. Tout se fait de façon automatique. Ce nouveau système de pilotage commence à être déployé sur le tronçon central de cette ligne, c'est à dire pour l'essentiel dans Paris. D'ici à fin 2018, l'ensemble des 183 trains de la ligne, à raison d'une dizaine par semaine, seront équipés du pilotage automatique.

Nous avons pu monter à bord d'un des tout premiers trains équipés. Laurent, conducteur du RER A, nous accueille à la station Nation dans sa petite cabine. En face de lui, un compteur de vitesse passe du rouge au vert : le train redémarre, seul. Laurent n'a pas eu besoin de toucher à son levier de vitesse, mais reste vigilant. «On ne sait jamais ce qu'il peut se passer dans un tunnel, prévient-il. Au moindre souci, on peut freiner en urgence et reprendre les commandes. Ce n'est pas un train fou !»

Arrivée à la station Auber, son RER s'approche à une petite dizaine de mètres du train situé devant. «Alors qu'on est pratiquement à quai, le train accélère au-delà de 30 km/h, parce qu'il voit que celui devant est reparti. Je n'aurai pas pu le faire en conduite manuelle», explique Laurent. En station, ce conducteur expérimenté scrute les petits écrans de contrôle pour vérifier que tout le monde est monté, puis actionne la fermeture des portes. C'est sa seule intervention directe sur les commandes pendant son trajet en pilotage automatique.

## Les trains peuvent freiner plus tard

Le pilotage automatique, c'est une innovation technique à 70 M€, qui passe quasi-inaperçue pour les 1,2 millions de voyageurs quotidien de la ligne, mais dont les conséquences sont au final très importantes. «On peut rapprocher les trains entre eux, résume Jean-Michel Sence, directeur du RER A pour la RATP. Le système autorise le train à freiner un peu plus tard que ne le feraient les conducteurs.» Résultat : la vitesse commerciale peut être augmentée de 5 km/h dans le tronçon central, ce qui fait gagner 2 minutes de temps de parcours entre Vincennes et La Défense.

Un gain de temps précieux qui permet d'assurer une plus grande fiabilité. «Jusqu'à présent, on a très peu de marge de manœuvre. Quand un train reste bloqué pendant 10 secondes, pour des portes bloquées ou autre, cela se répercute de trains en trains et on prend du retard», explique Jean-Michel Sence.

Pour le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), la SNCF et la RATP, le pilotage automatique est l'une des solutions pour améliorer la ponctualité des trains surchargés. Il sera d'ailleurs étendu sur le RER A jusqu'à Noisy-Champs, d'ici 2020-2021. Le pilotage automatique, avec une autre technologie (Nexteo), sera aussi déployé sur le RER E entre 2022 et 2024, puis sur les RER B et D en 2025-2026.

Dans la cabine d'un conducteur du RER A équipé d'un pilotage automatique

Jean-Gabriel Bontinck