



SIEL à travers les réseaux RATP

mars 04

Au cours du 1er trimestre 2004, les lignes 1 et 7 du métro ont été équipées, sur les quais des stations, du système SIEL (Système d'information en ligne) informant les voyageurs sur le temps d'attente des 2 prochains trains.

Le système poursuit ainsi son implantation commencée sur les quais des lignes 4, 13 et 14.

Afin d'accompagner cette mise en service, des affiches 62 x 100 et des stickers sont mis en place sur les lignes 1 et 7 : « Les têtes en l'air sont les premières informées », « Maintenant avec le système SIEL, vous savez exactement quand arrive votre métro. »

Les bénéfices pour le client

En plus de cette information, SIEL donne l'heure légale. Sur les lignes à fourche, il indique également la direction des 2 trains à venir.

En heures creuses, les voyageurs perçoivent tout l'intérêt d'un tel système (surtout sur les lignes à fourche où l'intervalle entre les trains est plus important sur les branches). SIEL les rassure en les informant de la proximité du prochain train (aspect sécurité).

Dans tous les cas, SIEL est un témoin de l'attention que la RATP porte à ses clients.

Après les lignes 1, 4, 7, 13 et 14, le déploiement est prévu sur l'ensemble des lignes du métro avant la fin 2006. En complément, un système pour non-voyants est à l'étude : dans un premier temps, un système sonore indiquera la direction sur les lignes à fourche.

L'histoire du SIEL

La première application a été mise en service sur le RER au début des années 90, avec la nouvelle génération de PCC RER, dont la technologie a rendu possible son implantation. L'idée d'étendre ce système au métro a pris du temps, la fréquence des rames laissant à penser que ces informations étaient sans utilité pour les clients. Cependant, lorsque la ligne 14 a été créée, la fonction SIEL a été réalisée dans le cadre du système global. La partie texte incident constitue, en même temps, un complément au système de téléaffichage de Météor.

Outre le système SIEL, la RATP a développé une autre application, appelée AIGLE (Aide à l'intervention globale des lignes en exploitation). Ce système est, quant à lui, destiné à la sécurité des voyageurs et des personnels de la RATP sur l'ensemble des réseaux métro, RER et bus. Il centralise toutes les alarmes et permet le suivi en continu des équipes d'intervention. Pour la sécurité des voyageurs du réseau de bus, le système AIGLE s'appuie sur la technologie du GPS. Elle donne une connaissance instantanée de la position des équipes, lors d'incidents.

SIEL dans le métro

Trois versions d'affichage, testées sur la ligne 3 et la ligne 13 en 1997 et 1998, ont permis de choisir la meilleure interface pour le voyageur.

Sur la ligne 3, l'affichage était plus complet que sur la ligne 13 : plusieurs lignes de caractères en diodes électroluminescentes donnaient l'indication de la direction et du temps d'attente pour 3 rames.

Des études clients ayant été réalisées pour tester les modes d'affichage, leur préférence est allée à la version, plus simple, de la ligne 13 : l'affichage des deux prochains trains sur des panneaux indiquant la ou les directions selon la norme signalétique.

Cette version a été retenue en 1999. Les installations des panneaux ont été faites en 2000 sur la ligne 13 et en 2001 sur la ligne 4.

SIEL a été mis en service sur la ligne 13 en novembre 2002 et sur la ligne 4 en décembre 2002.

Un coût " partagé "

L'équipement total du réseau métro est estimé à **15 millions d'euros**.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la Région Île-de-France (RIF), également concernés par l'information voyageurs, participent financièrement à ce déploiement.

Ligne 14 : la fonction SIEL a été dès le début réalisée dans le cadre du système global et prise entièrement en charge par la RATP.

Ligne 13 : équipement de la ligne pris en charge à 100 % par la RATP pour un montant de 1,113 M€ : La Région Île-de-France a financé à 100 % un complément sonore, qui n'est pas encore en place.

Ligne 4 : 50 % STIF et 50 % RATP pour un montant global de 744 000 €.

Ligne 7 : 50 % pris en charge par le STIF et 50 % pris en charge par la Région Île-de-France pour un montant global de 1,14 M€. Mise en service partielle en décembre 2003. Mise en service totale, y compris sonore, en cours pour février 2004.

Ligne 1 : 50 % STIF et 50 % Région Île-de-France pour un montant total de 910 000 euros. Mise en service partielle en janvier 2004. Mise en service totale sans système sonore en cours pour février 2004.

SIEL sur le réseau bus

La version SIEL bus s'appuie sur la radiolocalisation des véhicules par utilisation des satellites GPS. Elle permet de réguler les lignes de bus et de diffuser de l'information aux voyageurs aux points d'arrêt et à l'intérieur des bus sous forme d'annonces visuelle et sonore.

SIEL phase expérimentale : qui a permis d'équiper 5 lignes en régulation et 3 en information voyageurs.

La première application expérimentale visible par les voyageurs a été faite sur la ligne 47, début 1995.

Phase achevée avec un financement STIF de 856 000 euros.

SIEL : déploiement de l'outil de régulation sur 3 000 bus soit 190 lignes. Financé en totalité par la RATP.

3 phases :

1 à 750 bus, puis 750 à 1 500 bus : ces deux phases sont achevées depuis fin 2002 avec 1 455 autobus équipés soit 87 lignes.

Le coût de ces 2 phases est de 15,1 M€.

1 500 à 3 000 bus : **cette phase a débuté en janvier 2003 et s'achèvera en décembre 2005.**

A l'issue de celle-ci, 190 lignes (3 000 bus) seront équipées de l'outil de régulation SIEL.

Le coût de cette troisième phase est de 13,85 M€.

A ce jour, 123 lignes sont équipées soit 2 000 bus environ (soit la moitié du parc d'autobus de la RATP).

SIEL : déploiement de l'information voyageurs au point d'arrêt. Financé en totalité par le STIF et la Région Île-de-France :

En février 2004, 51 lignes soit 2 200 points d'arrêt sont équipés de l'information voyageurs aux points d'arrêt.

5 phases :

- 0 à 1 200 points d'arrêt : phase achevée financement obtenu en totalité STIF 25 % (1,608 M€) et Région Île-de-France 75 % (4,825 M€),
 - 1 200 à 2 400 points d'arrêt : phase en fin de déploiement financement obtenu en totalité STIF 50 % (2,763 M€) et RIF 50 % (2,763 M€),
 - **2 400 à 3 400 points d'arrêt : phase qui doit être déployée au cours du 2^{ème} semestre 2004** financement obtenu en totalité STIF 50 % (2,05 M€) et RIF 50 % (2,05 M€),
 - **3 400 à 4 400 points d'arrêt : phase qui doit être déployée en 2004 à partir du 2^{ème} trimestre** financement obtenu en totalité STIF 50 % (2,05 M€) et RIF 50 % (2,05 M€),
 - 4 400 à 5 800 points d'arrêt : phase qui doit être déployée en 2005 financement du STIF obtenu (50 % 5,745 M€) et à obtenir en 2004 auprès de la RIF (50 % 5,745 M€).
- **AIGLE (sécurité des personnes)** : les premiers bus équipés et suivis par le PC Sécurité en septembre 1994 circulaient sur les lignes 256 et 272.

Les 4 000 bus de la RATP sont équipés depuis avril 2002.

Coût du projet : 24,39 M€

dont participation RATP : 7,62 M€

dont participation STIF : 4,58 M€

dont participation RIF : 12,19 M€.

SIEL sur le réseau RER

Depuis 1994, les lignes A et B du RER ont été équipées du Système d'information en ligne.

Contact presse : +33 1 44 68 37 37