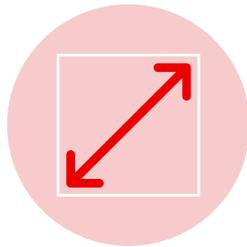


Flexibilisation de la planification des intervalles (FLIP).

Projektteam FLIP
06.01.2025



4 objectifs que nous souhaitons atteindre avec FLIP



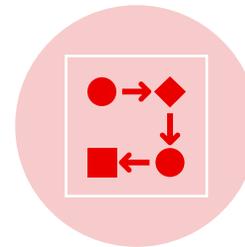
Étendre l'espace de solutions pour la planification des intervalles



Construire malgré la demande croissante en matière de trafic de loisirs, en particulier de nuit



Garantie des intervalles pour un volume de construction accru pour l'entretien, le renouvellement & l'extension du réseau



Développer des concepts de remplacement, les simplifier, les réutiliser. Réduire le nombre de phases

Storyline compacte



Que souhaitons-nous atteindre avec FLIP ?

Étendre l'espace de solutions pour la planification des intervalles

Construire malgré la demande croissante en matière de trafic de loisirs, en particulier de nuit

Garantie d'intervalles pour un volume de construction accru pour l'entretien, le renouvellement & l'extension du réseau

Développer des concepts de remplacement, les simplifier, les réutiliser

Réduire le nombre de phases



a) Étendre l'espace de solutions de la planification des intervalles

Des week-ends plus longs sont-ils possibles ?

Des fenêtres de jour sont-elles possibles entre les heures de pointe ?

Les interruptions de nuit peuvent-elles commencer plus tôt ?



b) Construire pendant le trafic de nuit

Prévoir le réseau de nuit lors de la conception avec des concepts de remplacement modulaires

Mémorisable, répétitif

Orienté vers la demande en fonction des flux de trafic prévus



c) Développer les concepts de remplacement

Concevoir des concepts de remplacement qui permettent le plus grand nombre possible d'états de construction différents

Prévoir des phases plus longues et constantes

Les fenêtres individuelles où la circulation des trains reste réduite, bien que la phase de construction ne l'exige pas obligatoirement, sont acceptées.



Messages clés

Que souhaitons-nous atteindre avec FLIP ?



Notre approche bien connue des travaux de construction se concentre sur la **nuit, les week-ends et les vacances d'été**. Ces principes entrent en conflit avec la demande croissante de trafic de loisirs, en particulier le week-end et la nuit. **Dans quelle direction pouvons-nous élargir** ou modifier **ce principe** et ouvrir de nouveaux espaces de solutions pour la planification des intervalles ? Le projet représente schématiquement cet espace de solutions.



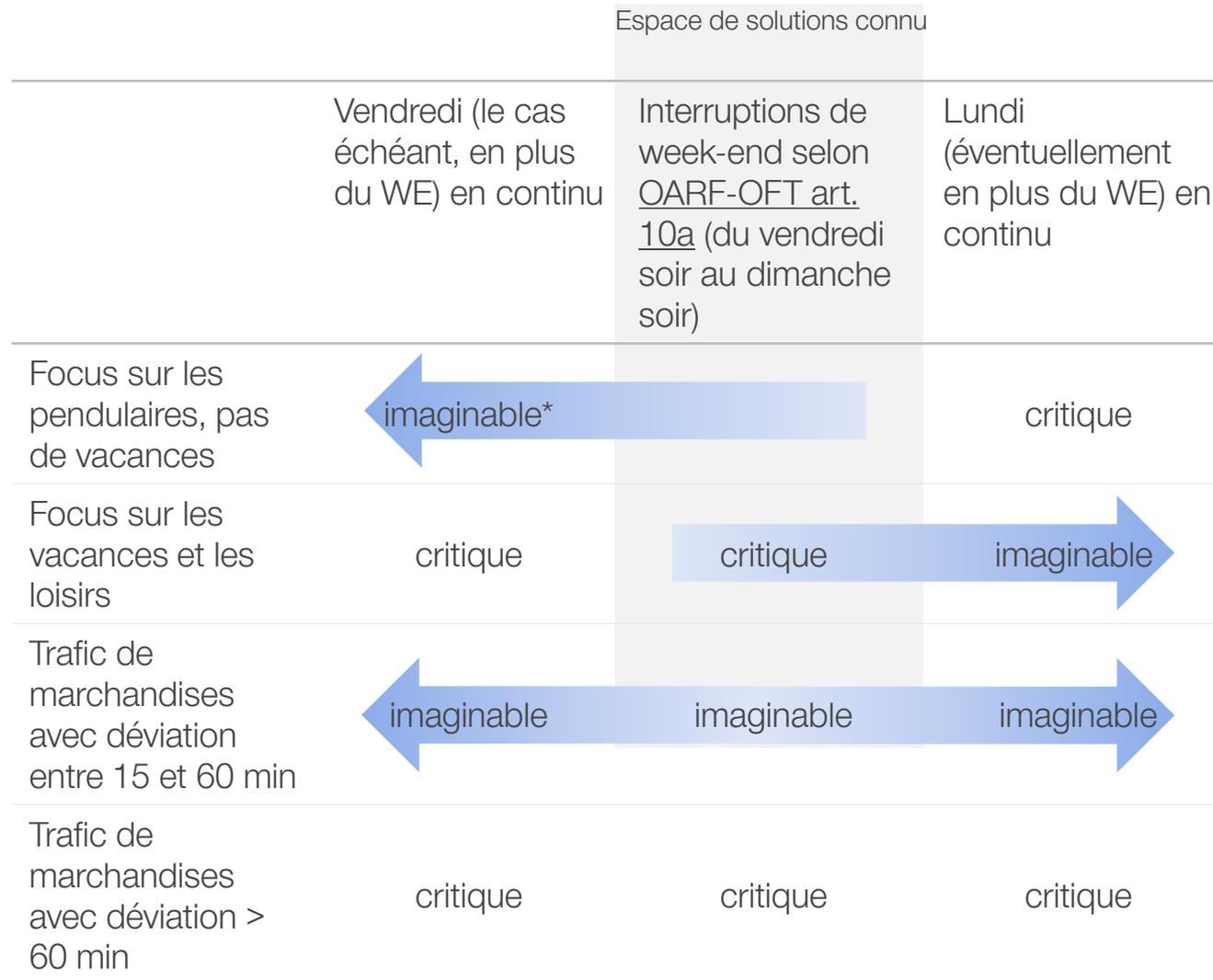
Pour faire face au conflit d'objectifs entre la demande accrue de liaisons nocturnes et l'entretien du réseau, **des concepts de remplacement pour les travaux de nuit** sont **développés de manière anticipée** sur les principaux corridors. Ceux-ci tiennent compte de la demande, mais peuvent inclure des durées de voyage prolongées. Ces concepts sont activés de manière ciblée en cas de besoin et doivent rester simples et transmissibles malgré leur complexité croissante.



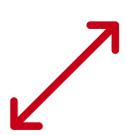
Avec l'augmentation du nombre, de la complexité et du volume d'investissement, **des concepts de remplacement** simples et faciles à mettre en œuvre doivent être conçus. Pour que cela soit possible, il faut créer et convenir de concepts qui soient **récurrents et mémorisables**. Les concepts sont, dans la mesure du possible, conservés à l'identique pendant de longues phases et permettent une multitude d'états de construction. Cela donne d'une part une certaine flexibilité dans la planification des intervalles, mais nécessite l'**engagement de ne pas offrir à tout moment la capacité maximale possible pour le trafic**. De courtes phases pendant lesquelles le trafic est plus fortement diminué sont acceptées au profit de l'homogénéité, de la simplicité et de la facilité de communication.



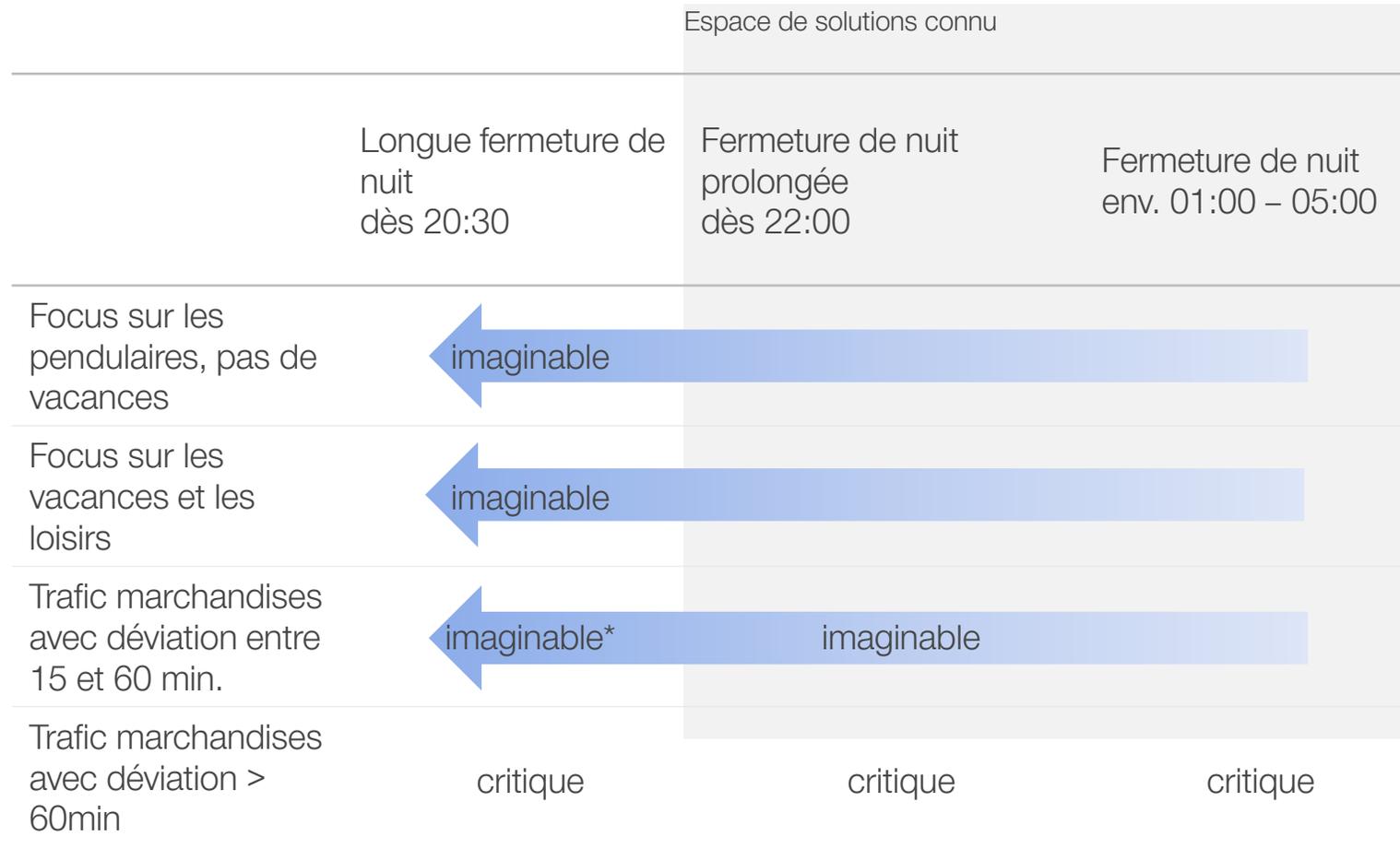
Quels sont les espaces de solutions qui se créent autour de l'actuelle fermeture hebdomadaire selon l'OARF (Ve nuit - Di nuit) ?



*Les pendulaires sont moins nombreux le vendredi. Sur les trajets focalisés sur les pendulaires, des fermetures le vendredi sont envisageables, également en combinaison avec des fermetures traditionnelles le week-end.



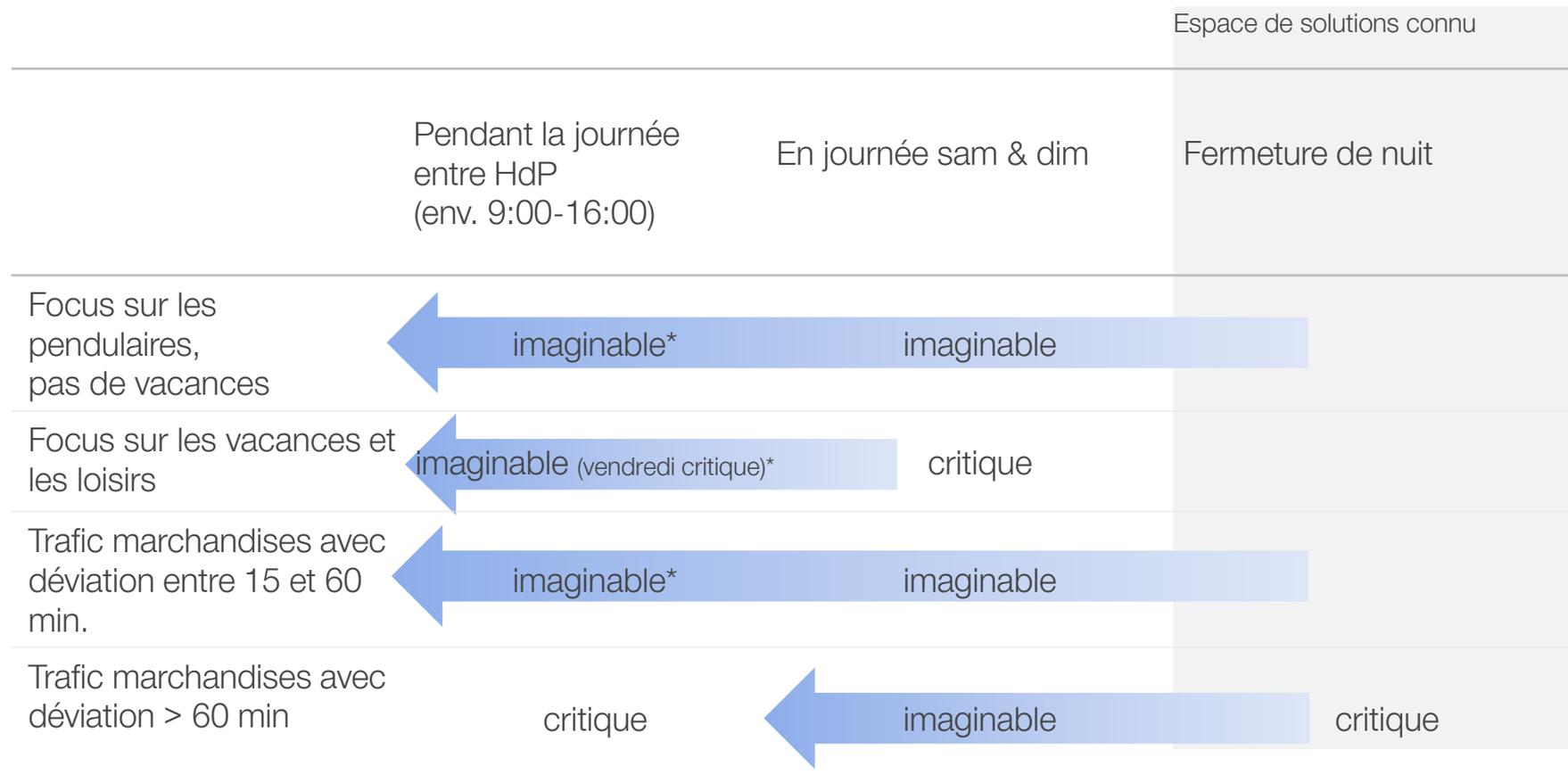
Quels sont les espaces de solutions qui se créent la nuit ?



*Il peut être nécessaire de prendre des mesures d'accompagnement sur les itinéraires de déviation, car la capacité est transférée sur des itinéraires de déviation.



Quels espaces de solutions entre les heures de pointe en journée ?



*Peut être nécessaire de prendre des mesures d'accompagnement sur les itinéraires de déviation, car la capacité est transférée sur des itinéraires de déviation.



Concepts préparés en fonction de la demande durant la nuit.

But: Pour le réseau de nuit TGL et, le cas échéant, pour les réseaux de nuit régionaux, il existe des concepts de remplacement qui sont déjà établis et harmonisés sur lors de la conception des transports.

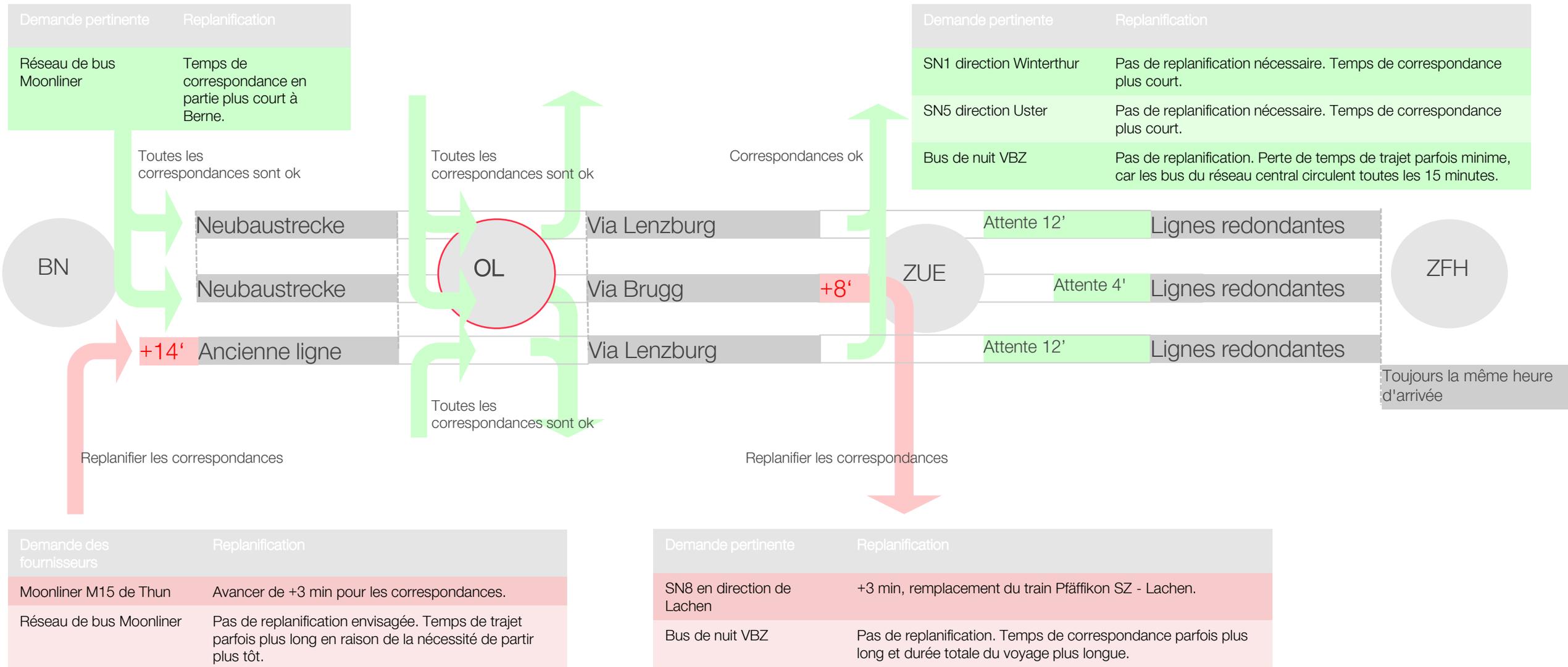
Ces concepts se caractérisent de la manière suivante :

- Les concepts sont utilisés selon les besoins, lorsqu'un besoin d'intervalle a été annoncé.
- Les concepts sont divisés en sous-sections et sont axés sur des points fixes définis.
- Lorsqu'une prolongation du temps de trajet est nécessaire en raison d'une déviation, les flux entrants et sortants les plus importants sont adaptés dans le nœud, sur la base de la demande prévisionnelle.
- Il est également indiqué où l'offre alternative est suffisante ou où l'allongement du temps de trajet est acceptable, de sorte qu'aucune re planification n'est envisagée.
- Les transferts re planification sont discutés avec les parties prenantes afin de déclencher d'éventuelles adaptations des chaînes de transport de bus régionales.

La diapositive suivante présente un exemple à titre d'illustration.



Concepts préparés en fonction de la demande pour le réseau de nuit. Exemple Berne - Zurich aéroport avec point fixe à Olten





Développement des concepts de remplacement: simple & constant, plus longtemps.

L'idée derrière le cluster thématique "Simplifier les concepts de remplacement" :

Dans la planification du concept de remplacement, FLIP doit mettre l'accent sur une planification avec des concepts de circulation plus uniformes et plus simples, qui permettent différents états de construction. En particulier, **l'engagement** de ne pas nécessairement mettre à disposition la capacité maximale à tout moment soutient cette approche et permet un développement ultérieur. Cela signifie que, dans un souci d'uniformisation, les mesures relatives à la circulation des trains sont planifiées sur une période plus longue, même si, entre-temps, des phases de construction sont réalisées avec des restrictions d'installation moindres, ce qui permettrait d'augmenter les capacités.

Avantage:

- Réduire le nombre de concepts au sein d'un projet de construction
- Simplifier la planification EVU & ISB
- Flexibilité pour la construction dans le cadre du concept
- Les retards ou les modifications apportés par le client ne doivent pas obligatoirement être transmis à l'EF.
- intelligibilité de l'information au client (répétitive, identique, simple)