

Améliorer le sort des passagers des trains de banlieue à Jakarta

Partager l'expertise japonaise en matière d'exploitation des trains

L'expansion continue de l'économie indonésienne s'accompagne d'une augmentation du nombre des habitants et des usagers du train à Jakarta, la capitale du pays, et dans ses environs, avec pour résultat un accroissement des besoins en transports. Pour aider l'Indonésie à faire face à cette évolution, le Japon apporte son assistance à la construction de la première ligne de métro du pays.

En réponse aux demandes formulées par KAI Commuter Jabodetabek (KCJ), la compagnie qui exploite six lignes ferroviaires dans le centre et la périphérie de Jakarta, la Société des chemins de fer de l'Est du Japon (JR East) et d'autres compagnies ferroviaires japonaises fournissent depuis un certain temps à cette société du matériel roulant retiré de la circulation.

Dans le cadre de cette relation de longue date, JR East a décidé en 2015 de détacher auprès de KCJ un employé chargé d'apporter un soutien technique et des conseils de gestion. Sa mission consiste à partager les acquis du Japon en matière de services ferroviaires, notamment pour l'amélioration de l'efficacité du matériel roulant et de la sécurité. KCJ s'est donné pour objectif de faire passer le nombre d'utilisateurs quotidiens du réseau, actuellement de 850 000, à 1,2 million en 2019, d'où sa résolution à améliorer son savoir-faire opérationnel. Dans le même temps, JR East cherche à offrir à son personnel davantage d'opportunités de mettre ses compétences à contribution à l'étranger. C'est ainsi que grâce à l'accord signé, les deux compagnies sont gagnantes.

Kengo Maeda, l'employé détaché, a commencé par inspecter minutieusement les lieux de travail de l'entreprise ferroviaire, où il a constaté que l'attitude des salariés en matière de maintenance pouvait être améliorée. Au Japon, la maintenance préventive est de règle, mais dans le cas des chemins de fer indonésiens, il était courant d'attendre l'apparition de problèmes avant de réparer les voitures. Cette carence de la maintenance avait tendance à déboucher sur une usure rapide des pièces et, par voie de conséquence, des problèmes opérationnels.

M. Maeda a servi de pont entre la direction et le personnel sur le terrain, auquel il a enseigné les méthodes et les pratiques de maintenance en vigueur au Japon. Grâce à ses efforts, un nouveau manuel de maintenance a pu être rédigé. La standardisation et la rationalisation des méthodes de travail sur le terrain ont entraîné une baisse sensible du nombre des défauts de fonctionnement des voitures.

Parmi les projets actuels de M. Maeda figure l'amélioration du planning de circulation des trains. Auparavant, des facteurs tels que l'accélération et la décélération, les temps d'attente et les limites de vitesse n'étaient pas pris en compte, si bien que les trains avaient du retard. La première mesure prise par M. Maeda a consisté à réduire la fréquence des dessertes tout en maintenant la capacité totale, en faisant passer de 8 ou 10 à 12 le nombre des voitures par train. La cause de la congestion sur les voies a ainsi été éliminée et la ponctualité des services s'en est trouvée grandement améliorée.

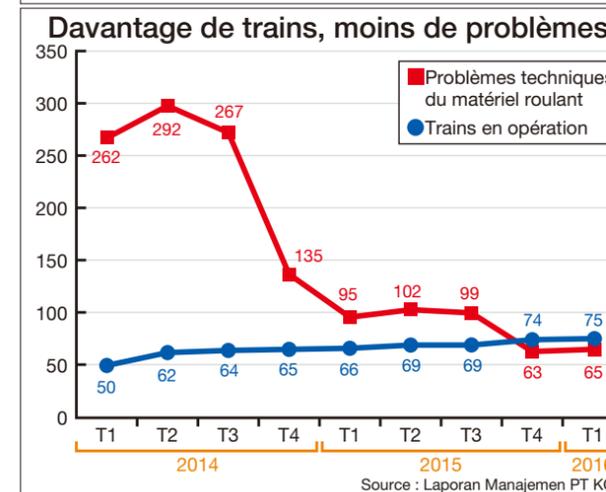
La mise en œuvre de la plupart des initiatives prises par M. Maeda n'aurait pu se faire sans l'introduction de procédures qui sont d'usage courant au Japon, mais qui, nous dit-il, ont été accueillies avec surprise en Indonésie. « La qualité de la technologie et du savoir-faire ferroviaires japonais, explique-t-il, ne se limite pas au côté matériel, elle s'étend aussi à des domaines immatériels tels que l'attention prêtée à la sécurité, les inspections et l'entretien, sans oublier l'accueil. J'espère que nous parviendrons à faire de cette qualité des services la norme non seulement en Indonésie mais dans le monde entier. »



1 | 2

1. Une formation à la japonaise pour tous les employés est dispensée dans les sept dépôts de KCJ. 2. Kengo Maeda, un employé de JR East, est détaché depuis mars 2015 auprès de la compagnie de chemins de fer indonésienne KCJ, à laquelle il apporte un soutien technique dans le domaine ferroviaire.

Avant	Maintenance curative						
	Pièces remplacées après panne, prélevées sur une « voiture de pièces »						
	Peu d'achats de pièces de remplacement, mauvaise qualité évidente						
Après	Maintenance préventive						
Définition claire des procédures	Cycles inspection/remplacement						
	<table border="0"> <tr> <td>—</td> <td>Bisannuel</td> </tr> <tr> <td>- - -</td> <td>Mensuel</td> </tr> <tr> <td>—</td> <td>Quotidien</td> </tr> </table>	—	Bisannuel	- - -	Mensuel	—	Quotidien
	—	Bisannuel					
- - -	Mensuel						
—	Quotidien						
Manuel définissant le contenu des tâches, les étapes, les horaires, le nombre d'ouvriers et les outils requis							
	Logistique pour l'approvisionnement en pièces						
En cours	Égaler la qualité japonaise						
Garantir la pérennité des améliorations	Formations répétées en maintenance préventive						
Amélioration de l'efficacité	Amélioration des équipements de maintenance (installations)						
Approfondissement	Amélioration de l'aptitude à lire les plans des voitures						
	Planification du fonctionnement basée sur le résultat des inspections						



3 | 4
5

3. La situation avant et après l'initiative de Kengo Maeda en vue d'améliorer la maintenance du matériel roulant ; les efforts actuellement en cours. 4. Ces voitures de train 205 anciennement utilisées par JR East circulent sur une ligne ferroviaire à Jakarta. KCJ a fait l'acquisition de 476 d'entre elles entre août 2013 et avril 2015. 5. Nombre de problèmes techniques rencontrés par KCJ.