

Yassine Rachdi

Expert de l'exploitation ferroviaire et urbaine

De l'offre de transport à sa production réelle.

yassine.rachdi@aiguillage-conseil.fr · aiguillage-conseil.fr · linkedin.com/in/yassine-rachdi-exploitation

Basé à Marseille · interventions dans toute la France

LE MÉTIER, EN ENTIER

Je conçois une offre de transport et je la mets en production, de bout en bout : concevoir l'offre et la planifier, dimensionner ses trois ressources (le sillon, le matériel et les agents) et les faire tenir ensemble, organiser la production au quotidien, superviser l'exploitation et traiter les situations perturbées, former les équipes, définir la politique d'utilisation et de rémunération des agents, conduire la stratégie sociale, piloter un contrat de délégation de service public.

« Concevoir une offre et la mettre en production sont deux métiers. Je les ai exercés tous les deux pendant vingt-cinq ans, dont quatorze en production avant d'en prendre la direction. »

TROIS MOMENTS, UN SEUL MÉTIER

Avant de vous engager

Est-ce que ça tiendra ?

Du plan de transport à l'effectif justifié.
Vous repartez avec le chiffre, les points de rupture datés, et de quoi le tenir devant une direction, une autorité organisatrice ou des partenaires sociaux.

Au démarrage

Est-ce que ça démarre comme prévu ?

Le passage du plan au réel : progiciel, organisation du travail, transfert de personnel, dialogue social. Et la montée en compétences des équipes avant la bascule, pas après.

Une fois que ça roule

Est-ce que l'engagement est tenu ?

Un contrat se juge sur ce qui est produit, pas sur ce qui est déclaré. Je construis la mesure qui compare les exploitants sur les mêmes bases, et je prends les études qu'on ne peut pas confier à ceux qu'elles concernent.

MA SIGNATURE : LES TESTS D'OFFRE EN GRANDEUR NATURE

On fait rouler l'offre à venir une journée entière, en conditions réelles, avec de vrais sillons, du vrai matériel et de vrais agents, avant la mise en exploitation. Pour découvrir ce qui casse avant que ça compte pour les voyageurs.

RER D · journée test en avance de phase, sur l'une des lignes les plus chargées d'Île-de-France.

Étoile de Nice · marche à blanc sur le périmètre Sud Azur : circulation au quart d'heure toute la journée, là où l'heure creuse est à la demi-heure.

25 ans

d'exploitation, ferroviaire et urbain

95 %

de ponctualité tenue sur un réseau de 3,3 M voyageurs/jour

1 M€

par an d'économies récurrentes, zéro conflit social

-30 %

d'effectif support, aucun départ contraint

-25 %

de conflictualité en 18 mois

Ce que j'ai conduit

Cinq situations réelles, au format situation, action, résultat. Les chiffres sont ceux dont j'étais comptable.

CONCEVOIR UNE OFFRE

Absorber +15 % de trains-kilomètres sans ressource supplémentaire

SITUATION	Une autorité organisatrice voulait renforcer son offre pendant un été chargé, marqué par un grand festival et les Jeux de 2024. Plus de trains voulait dire plus de conducteurs et plus de matériel, que ni le budget ni le parc ne permettaient.
ACTION	J'ai redéfini la structure de l'offre : supprimer certains trains en maintenant le niveau de desserte, pour réaffecter les ressources libérées au renfort.
RÉSULTAT	+15 % de trains-kilomètres produits à ressource constante, sans que les voyageurs perdent une seule desserte.

CONDUIRE UNE STRATÉGIE SOCIALE

Réorganiser les ressources roulantes sans surcoût et sans conflit

SITUATION	Pour préparer les réponses aux appels d'offres, la direction voulait sectoriser les ressources roulantes. Les représentants du personnel s'y opposaient, et l'opération menaçait de coûter plus cher.
ACTION	J'ai construit et chiffré des scénarios d'organisation par secteur, et institué des rencontres mensuelles avec les partenaires sociaux pour traiter les craintes une par une.
RÉSULTAT	Sectorisation obtenue sans coût supplémentaire et sans mouvement social. Aucune adaptation du plan de transport de tout l'été, une première en dix ans.

SUPERVISER ET FIABILISER LA PRODUCTION

Regagner 15 % de régularité en reprenant les règles de construction

SITUATION	Plusieurs lignes tournaient autour de 80 % de régularité, et les équipes tenaient la situation pour une fatalité.
ACTION	J'ai décomposé, avec les parties prenantes, toutes les phases de construction qui font partir un train à l'heure. Dès la première, un écart : les indices de vitesse du matériel ne correspondaient pas à la vitesse de la ligne. D'autres ont suivi.
RÉSULTAT	15 % de régularité regagnés, et la méthode étendue à toutes les lignes de la région.

PILOTER UN CONTRAT DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC

Rendre le devis contractuel opposable

SITUATION	La direction du contrat devait mesurer de façon fiable les écarts entre le devis et le réalisé, sur environ 500 trains par jour et des ajustements sur trois mois glissants.
ACTION	J'ai reconstruit la structure du devis pour la rendre strictement comparable aux ajustements et au réalisé, et je me suis formé à Power Query et Power BI pour garantir la qualité des données. Un outil de reporting des indicateurs contractuels en est sorti.
RÉSULTAT	Écarts mesurés poste par poste, et une offre facturée à l'autorité organisatrice avec précision, sur une base défendable des deux côtés.

COMMANDER DES OUTILS MÉTIER

Spécifier et faire livrer trois outils connectés aux données d'exploitation

SITUATION	La gestion du plan de transport butait sur trois points : la volumétrie des circulations en cas d'incident, les rendez-vous de maintenance en situation dégradée, l'information voyageur en gare.
ACTION	En mode agile, j'ai cadré trois outils connectés à l'entrepôt de données d'exploitation, développés par un prestataire spécialisé. J'ai tenu le besoin, la spécification et la recette.
RÉSULTAT	Trois outils livrés et en service : adaptation du plan de transport en crise, conformité des rendez-vous de maintenance, conformité de l'information voyageur et des voies à quai.

AUTRES RÉSULTATS

Refonte de l'exploitation d'une ligne à 650 000 voyageurs/jour en deux sous-systèmes mis en correspondance : -15 % de retards, -20 % d'incidents en 24 mois · Supervision 24 h/24 en aléas cumulés : -20 % de suppressions de trains par la seule révision des règles d'exploitation · Direction d'une unité de 260 personnes : fréquence des accidents du travail divisée par deux, -15 % de coûts opérationnels · Direction de 35 collaborateurs sur un périmètre TER régional, 400 M€ d'investissements pilotés sur 6 sites · Intégration France-Belgique des personnels roulants et de la paie, en environnement bilingue et multi-conventions.

Quatre façons de commencer

5 JOURS · PÉRIMÈTRE CONVENU Contre-expertise Cinq jours suffisent à dire ce qui ne tiendra pas, à quel endroit et à quelle échéance. Ce n'est pas un avis : c'est un calcul, avec ses hypothèses posées.	SUR PÉRIMÈTRE Dimensionnement, mise en production, appui en exploitation Le calcul complet, les scénarios d'organisation comparés avec leur effet chiffré, et le dossier qui permet de les tenir devant votre direction, l'autorité organisatrice et vos partenaires sociaux. Puis le suivi de ce qui est réellement produit, quelques jours par mois.
QUELQUES JOURS PAR JALON Tierce expertise Vous avez confié une étude, un plan de redressement ou une mise en concurrence. Je vérifie au fil de l'eau, de votre côté, que ce que vous achetez atteindra la cible. Vous gardez la main sur les décisions.	1 À 4 JOURS · GROUPES DE 4 À 10 Formation intra Construire un roulement conforme et soutenable · la convention collective ferroviaire appliquée à la production · dimensionner ses ressources de conduite · lire et fiabiliser sa production, du plan de transport au graphique espace-temps.

POUR QUI

Des autorités organisatrices qui veulent savoir si l'offre qu'elles écrivent est réalisable avant de la mettre en consultation, ou qui comparent plusieurs exploitants sur les mêmes bases. Des opérateurs ferroviaires et urbains qui préparent une reprise de réseau, démarrent une exploitation ou doivent tenir un engagement contractuel dans la durée. Des éditeurs de progiciels de planification. Des cabinets de conseil, sur des sujets de production, en direct ou en sous-traitance.

MISSIONS RÉCENTES

Pour un opérateur ferroviaire, 2025-2026 : note stratégique comparant les modèles d'organisation du travail des conducteurs · construction du dispositif de rémunération des conducteurs, avec son simulateur · benchmark et sélection d'un progiciel de planification des ressources · évaluation et plan de montée en compétences des équipes d'exploitation.

OUTILS

Je construis moi-même mes modèles : simulation de faisabilité, rotations du matériel, dimensionnement des effectifs, simulateurs de rémunération, analyse des données d'exploitation. Je connais les progiciels de planification du marché, dont HASTUS, déployé en maîtrise d'ouvrage et en maîtrise d'œuvre. Mon exigence est simple : un outil qui organise le travail doit pouvoir expliquer ses choix. Un progiciel exécute des règles métier, il ne les écrit pas.

MA RÈGLE

Je travaille aussi bien pour ceux qui produisent le transport que pour ceux qui l'achètent. Je n'audite jamais pour une autorité organisatrice un exploitant que j'accompagne par ailleurs. Mêmes définitions, mêmes données, même méthode, quel que soit celui qui produit. Et ce qui entre dans une mission n'en ressort pas.

PARLONS DE VOTRE PÉRIMÈTRE

Yassine Rachdi · AIGUILLAGE

yassine.rachdi@aiguillage-conseil.fr · aiguillage-conseil.fr · linkedin.com/in/yassine-rachdi-exploitation

Missions en direct, en sous-traitance de cabinet, formations intra. Chaque mission est cadrée avant de commencer : objectif, livrables, jours, conditions.