



Comité Ligne A - 15 mai 2012



Contexte en quelques chiffres

2

300 Millions

Voyages

+ 20 % en 10 ans

1,18 Million

Voyages en une journée

177

Nombre de journées à plus de 1 million de voyages

7

Départements traversés en I d F

2

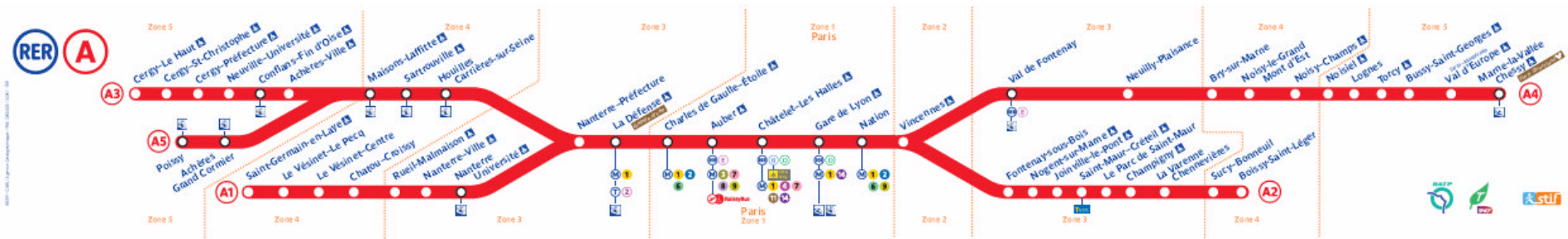
Intervalle mini en heure de pointe

3min20

Intervalle mini en heure creuse
depuis renforcement Cergy (5 min au préalable)

46

Gares



661

missions par jour

4

types de matériel roulant

66

trains en circulation à l'heure de pointe

Contexte en quelques chiffres

3

■ Des branches, qui desservent la Banlieue, de plus en plus chargées

SNCF

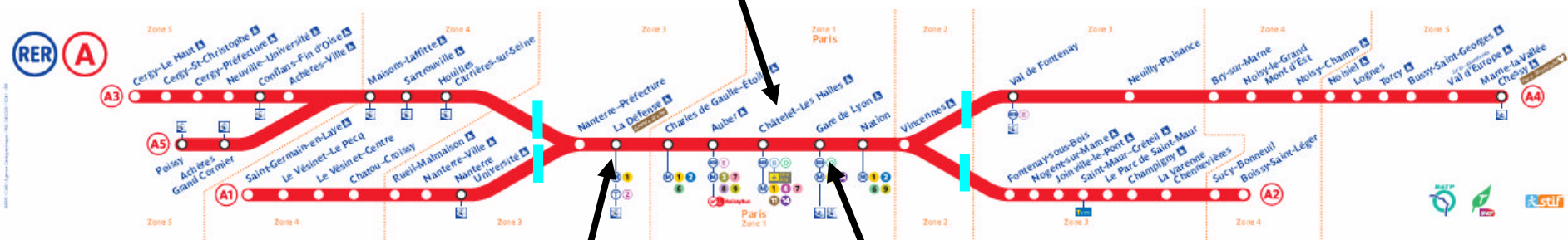
Branche Cergy / Poissy
32,0 millions de voyageurs par an

RATP

Châtelet-Les Halles LA
34,0 millions de voyageurs par an

RATP

Branche Chessy
47,8 millions de voyageurs par an.



Branche Saint-Germain
31,0 millions de voyageurs par an

RATP

La Défense LA
34,6 millions de voyageurs par an

RATP

Gare de Lyon LA
39,1 millions de voyageurs par an

RATP

Branche Boissy
23,6 millions de voyageurs par an

RATP

Les matériels du RER A

4

Quatre types de trains de capacité, de répartition de portes différentes...

Mi84 bi-tension (Fin en 2014)



Capacité (2 éléments) : 1760 voyageurs
(432 places assises)

60 éléments Mi09 bi-tension (en 2014)



Capacité (2 éléments) : 2600 voyageurs
(948 places assises)

105 éléments MS61



Capacité (3 éléments) : 1890 voyageurs
(600 places assises)

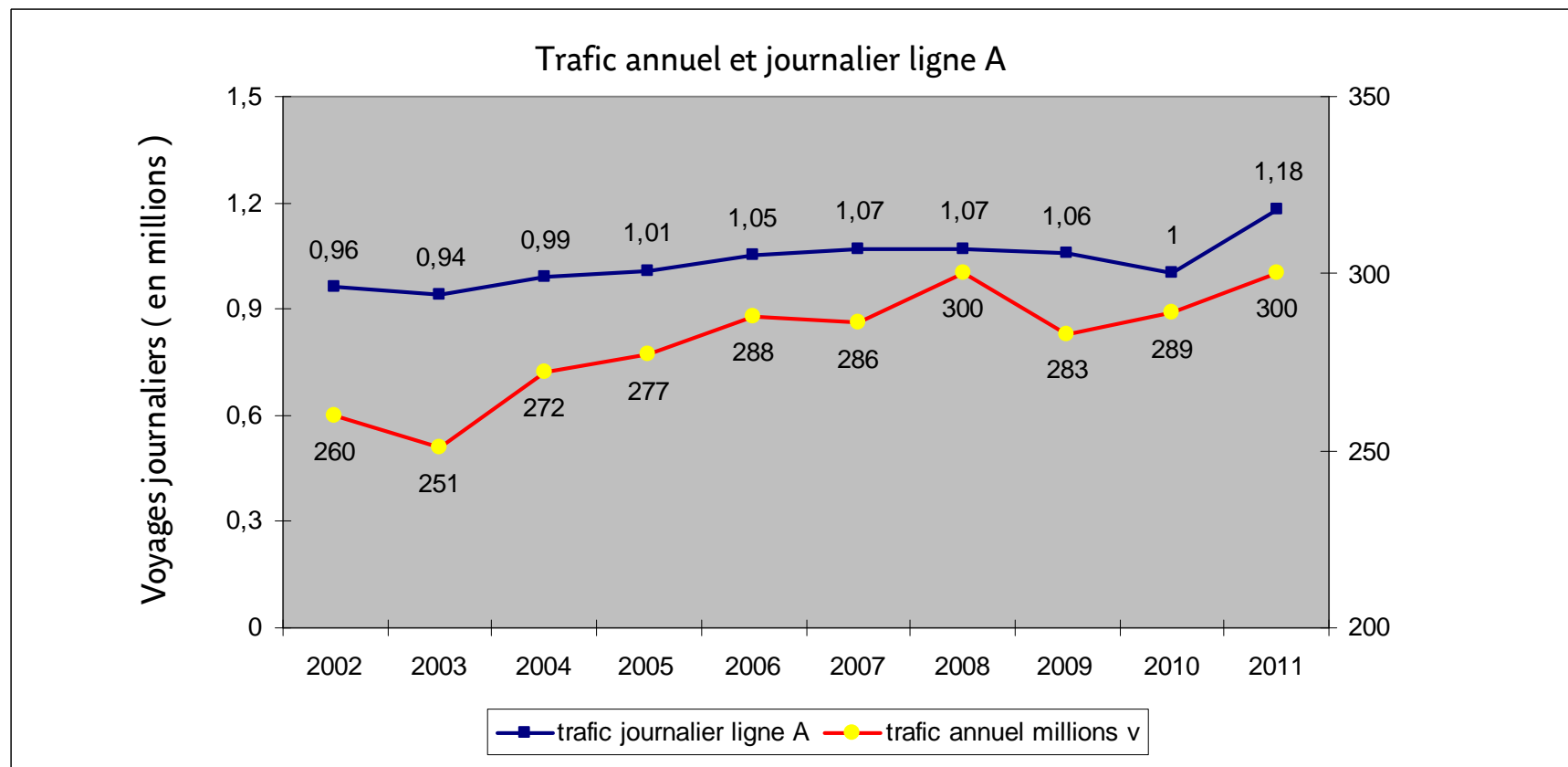
43 éléments Mi2N bi-tension



Capacité (2 éléments) : 2582 voyageurs
(1056 places assises)

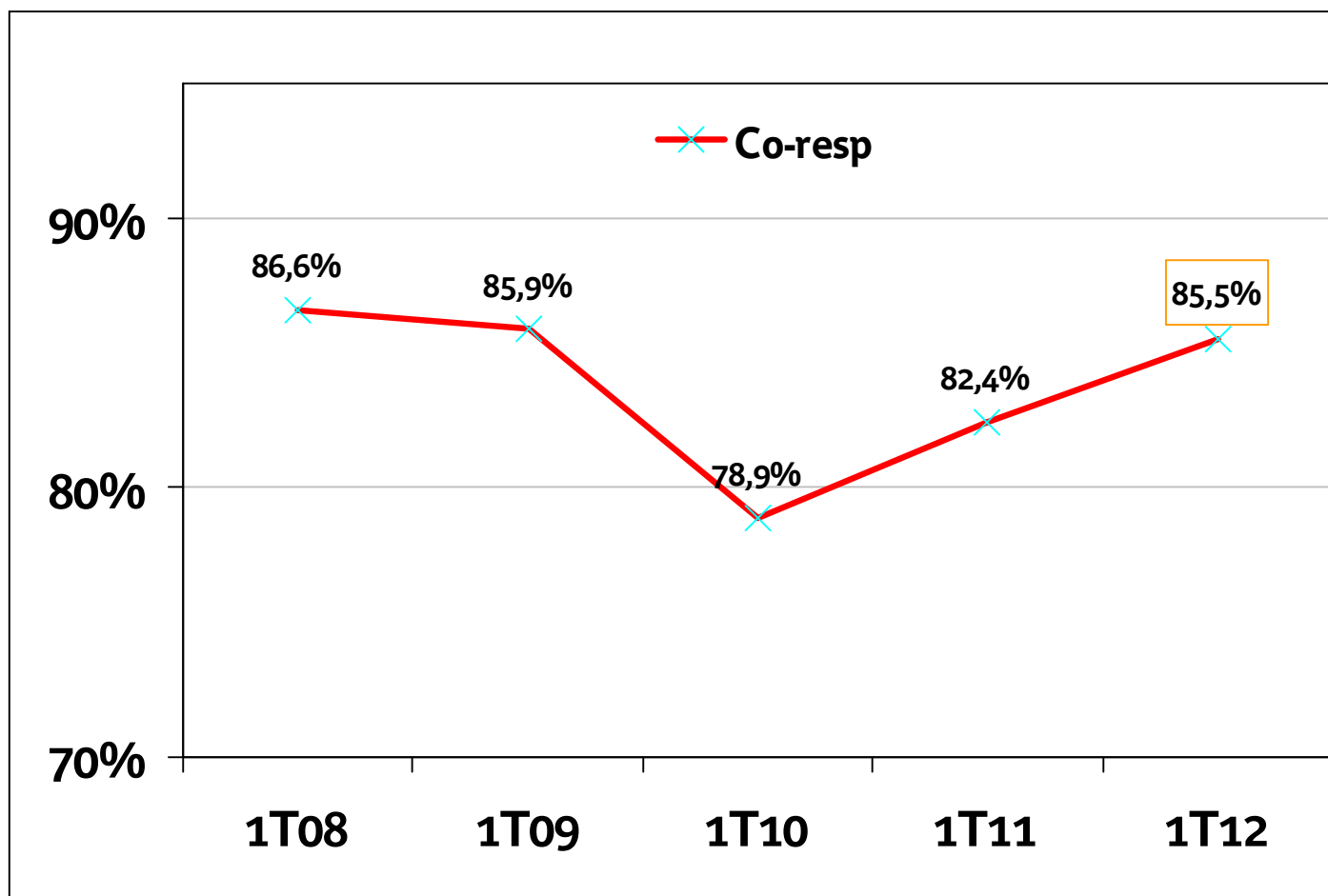
Un trafic global en hausse

- 300 millions de voyages en 2011



Évolution ponctualité 2008-2012

6



Depuis 2008,
hausse du trafic
journalier de
10 %

Zoom sur les principales causes d'irrégularité

7

Incidents ayant des répercussions importantes sur la ponctualité

- Paquets suspects : **97 en 2010** - **100 en 2011** ;
- Accidents graves de voyageurs : **21 en 2010** - **31 en 2011** ;
- Incidents voyageurs (malaises, actes d'incivilité, ...) : **989 en 2010** - **1118 en 2011** ;
- Vol de câbles : **85 en 2011** (environ 4 fois plus qu'en 2010) .

- Résultats du 1er trimestre 2012 tendant à rapprocher le niveau atteint en 2009 malgré une augmentation significative du trafic chaque année ;

- Depuis 2010 :
 - ✓ attention particulière sur la branche de Marne-la-Vallée (présence d'agents d'encadrement à des points stratégiques comme Chessy, ...) afin de limiter le retard en HPM;
 - ✓ en HC en laissant tous les trains en formations longues sans découplément ;

- Fiabilisation des installations fixes et du matériel roulant par la mise en place d'une maintenance attentionnée ;

- Pertinence des placements dans les rafales du nouveau matériel MI 09 (5 rames en circulation fin avril 2012) pour moduler la charge dans les trains en période de pointe ;

Actions au quotidien

- Présence d'agents d'aide à la fermeture des portes :
 - ✓ Matin : Châtelet-les-Halles, Val de Fontenay et Gare de Lyon ;
 - ✓ Soir : Châtelet-les-Halles, Auber et La Défense.

- Présence d'agents de sécurité sur les quais (ASIC) pour première intervention en cas d'incident voyageur (malaise, ...) ;

- Présence d'agents d'encadrement aux endroits stratégiques (Chessy, Nanterre Préfecture, Châtelet) ;

- Mise en place de matériels de réserve pour remise à l'heure ;

- Mise en place de mesures de régulation spécifiques sur les branches.

Mesures de régulation

- Le tronçon central ne peut fonctionner que si les branches fonctionnent bien et réciproquement ;
- Un système en équilibre instable : tout écart, même minime, se conserve, se transmet aux trains suivants et peut faire chanceler l'ensemble ;
 - ↳ Les mesures de régulation sont accélératrices et favorisent la fluidité du trafic, l'équilibre entre la charge des trains et le maintien d'un niveau de retard artificiel entre les trains.

En quoi consistent-elles ?

- HPM - branche NE – Direction Paris : si un train a accumulé plus de 10 min de retard, il est rendu semi direct, les deux autres ne subissent pas de modification de desserte et permettent de couvrir les gares non desservies par les trains précédents.

Actions conjointes avec la SNCF

- Améliorer l'exploitation commune au quotidien de la ligne par :
 - ✓ la présence d'un gestionnaire de moyens SNCF à Nanterre Préfecture facilitant la transition entre une exploitation Paris Intra-muros et celle des branches Cergy / Poissy ;
 - ✓ la poursuite des travaux sur les scénarii communs de situations perturbées ;
 - ✓ la mise en place de matériels de réserve à Cergy le Haut ;
 - ✓ la mise en place d'un conducteur dédié à Achères pour faciliter la maintenance du matériel RER A et renforcement du suivi matériel ;
 - ✓ la mise en œuvre de retours d'expérience communs SNCF / RATP.

Actions conjointes avec la SNCF

- Travailler sur d'autres actions en 2012 / 2013 :
 - ✓ Mise en place d'une équipe dédiée RER A au sein du Centre Opérationnel Transilien à Paris St Lazare ;
 - ✓ Échange d'outils permettant d'améliorer la co-exploitation entre RATP et SNCF ;
 - ✓ Travail commun sur l'information voyageurs en situation normale, lors de travaux sur les voies et situations perturbées inopinées.

■ Politique de renouvellement des rails

- ✓ 3 campagnes d'environ 30 kms de longs rails soudés par an préventivement ;
- ✓ 5 à 7 000 mètres de coupons de rails changés par an, de manière curative ;
- ✓ 16 appareils de voie prévus en renouvellement en 2012.

■ Campagne de renouvellement de 18 kms de fils de contact caténaire par an

■ Travaux de renouvellement du ballast

- ✓ Renouvellement complet (voie, ballast, traverses) du fait de la progression du vieillissement et pour une maintenance des voies compatible avec les exigences d'exploitation de la ligne avec l'arrivée du MI09 ;
- ✓ Quelques chiffres significatifs :
 - 5 kms de voie à renouveler chaque interruption complète ;
 - ↳ Chaque jour : 360 mètres de voie à déposer et reposer ;
700 m³ de ballast à évacuer et autant à approvisionner.
- ✓ Service de substitution en cours de définition avec la SNCF et le STIF.

- Mise en service des premiers trains MI09 à 2 niveaux, le 5 décembre 2011, remplaçant progressivement le MI 84, offrant des innovations technologiques et ergonomiques :
 - ✓ une augmentation de la capacité de transport de 50 % par rapport au MI84 ;
 - ✓ un confort et une accessibilité renforcés vis-à-vis des voyageurs (ventilation réfrigérée, nouvel éclairage, système d'information visuel et sonore, meilleure capacité d'accueil pour les PMR) ;
 - ✓ une sécurité accrue avec la vidéo protection embarquée.

Dans les 2 ans à venir

- Augmentation de la capacité de transport (+ 30 %) par la mise en place des trains supplémentaires à 2 niveaux (60 éléments à terme : 1^{ère} vague d'achat) ;



- ✓ Fin 2011 : 3 trains de 2 éléments ;
- ✓ Puis 1 train par mois jusqu'en 2014.



- Acquisition de la 2^{ème} vague : 70 éléments en remplacement du MS61 à partir de 2014 (jusqu'en 2017) ⇒ Décision du CA de la RATP en juin 2012.

Perspectives 2012-2014 : Information voyageurs

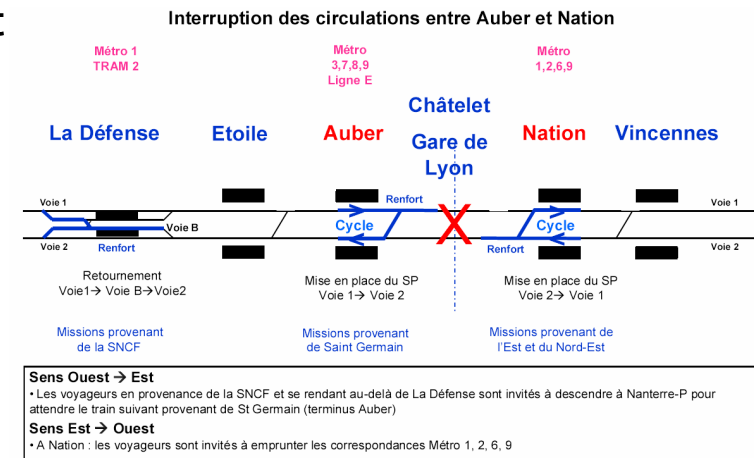
16

■ Indicateurs Information Voyageurs du nouveau contrat STIF (15 % en poids global) :

- ✓ Information théorique en situation normale (20 % de l'IV) ;
- ✓ Information dynamique en situation normale (40 %) ;
- ✓ Information en situation perturbée prévue (10 %) ;
- ✓ Information en situation perturbée imprévue (30 %).

■ Transfert du CDSMG de Val d'Europe au PCC de Vincennes pour permettre l'amélioration de l'Information Voyageurs par rapprochement Gare - Transport ;

■ Déploiement d'écrans IMAGE (Information MultimodAle Généralisée dans les Espaces) à partir de 2014 jusqu'à 2016.



Station	Service	Temps
Cergy - Le Haut	UPEC	5 min
Saint-Germain-en-Laye	ZEUS	13 min
Poissy	TEDI	20 min
Saint-Germain-en-Laye	ZEUS	28 min
Boissy-Saint-Léger	NEGE	3 min
Marne-la-Vallée - Chessy	QUEL	8 min
Boissy-Saint-Léger	NEGE	16 min
Marne-la-Vallée - Chessy	QYEL	22 min

11:59

TRAFFIC NORMAL

Information

Pour les journées du 13 et 14 juillet, les horaires en vigueur seront ceux du samedi, du dimanche et des jours fériés.