

Comité de ligne N&U

3 avril 2023



Sommaire

1 – Introduction

Objectifs de la rencontre

Démarche de Schéma Directeur

2 – Performances des lignes

Présentation des lignes N & U

Performances des lignes N & U

Etudes du Schéma Directeur pour l'amélioration de la gestion des situations perturbées

3 – Enjeux de Matériel Roulant

Ligne N : L'arrivée du Regio2N

4 – Les travaux en cours

Travaux réalisés en 2022

Travaux programmés en 2022

5 – Adaptation de l'offre aux besoins

Une offre globalement adaptée aux besoins

Evolutions récentes de l'offre

Retour progressif à l'offre pré-covid

Etudes du Schéma Directeur pour l'adaptation de l'offre aux besoins des voyageurs

6 - Qualité de Service

Situation actuelle

Projets en cours

Services en gare

1 – Introduction

Objectifs de ce premier Comité des Lignes N&U

✓ **Faire un point d'actualités sur le fonctionnement des lignes**

Thématiques : Performance | Arrivée du Regio2N sur la N | Travaux

✓ **Présenter les perspectives d'évolution des lignes**

Evolution de trafic | Evolution de son environnement

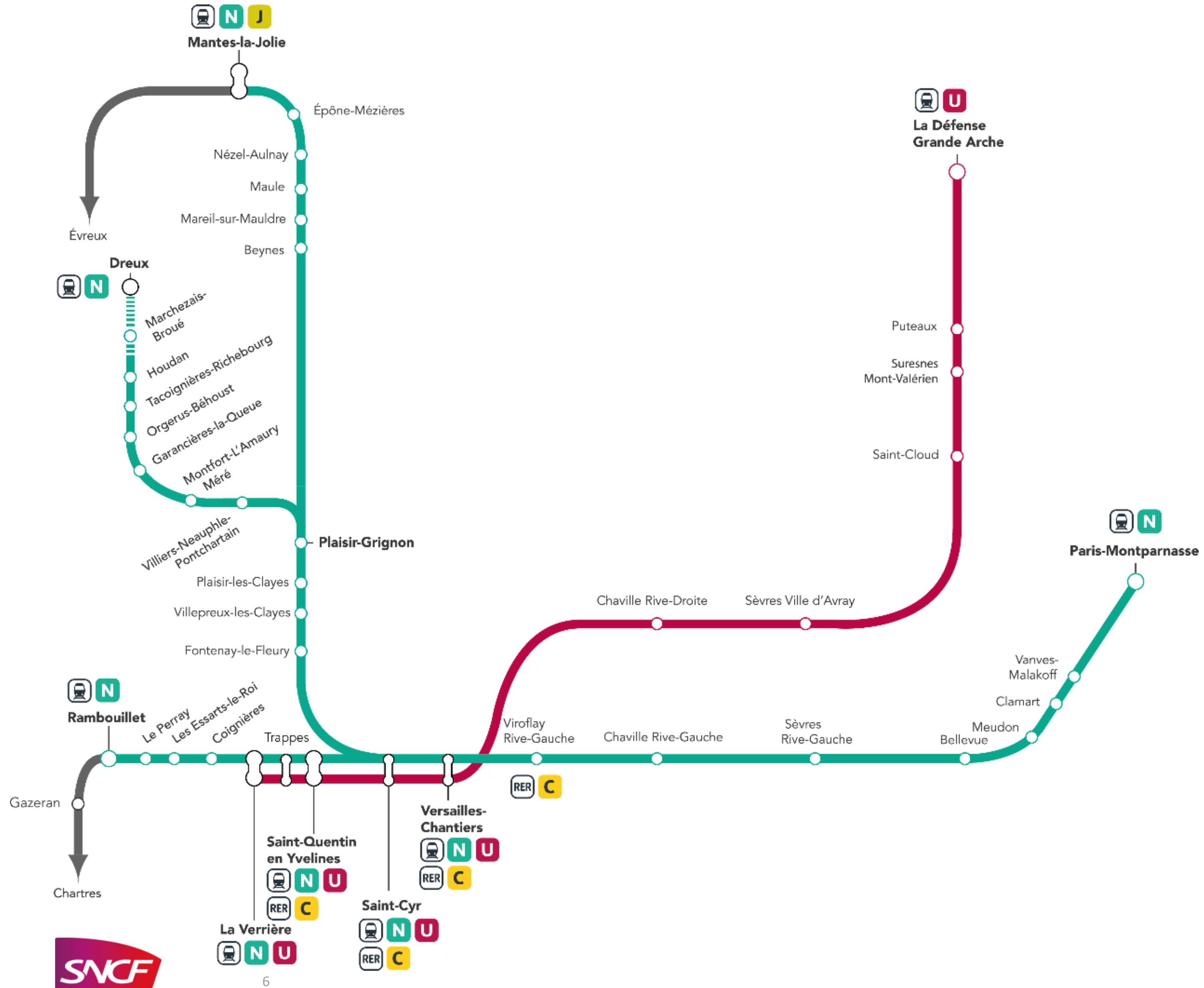
✓ **Présenter les projets envisagés et le nouveau Schéma Directeur des lignes N&U**

- Projets d'aménagement de l'offre
- Projets d'infrastructures pour la gestion des situations perturbées

Présentation des lignes N&U



Les lignes



36 gares

73 Régio 2N

117 km
de ligne

132 000
voyageurs

231
trains/jour



11 gares

22 rames
Z8800

31 km
de ligne

52 000
voyageurs

76
trains/jour

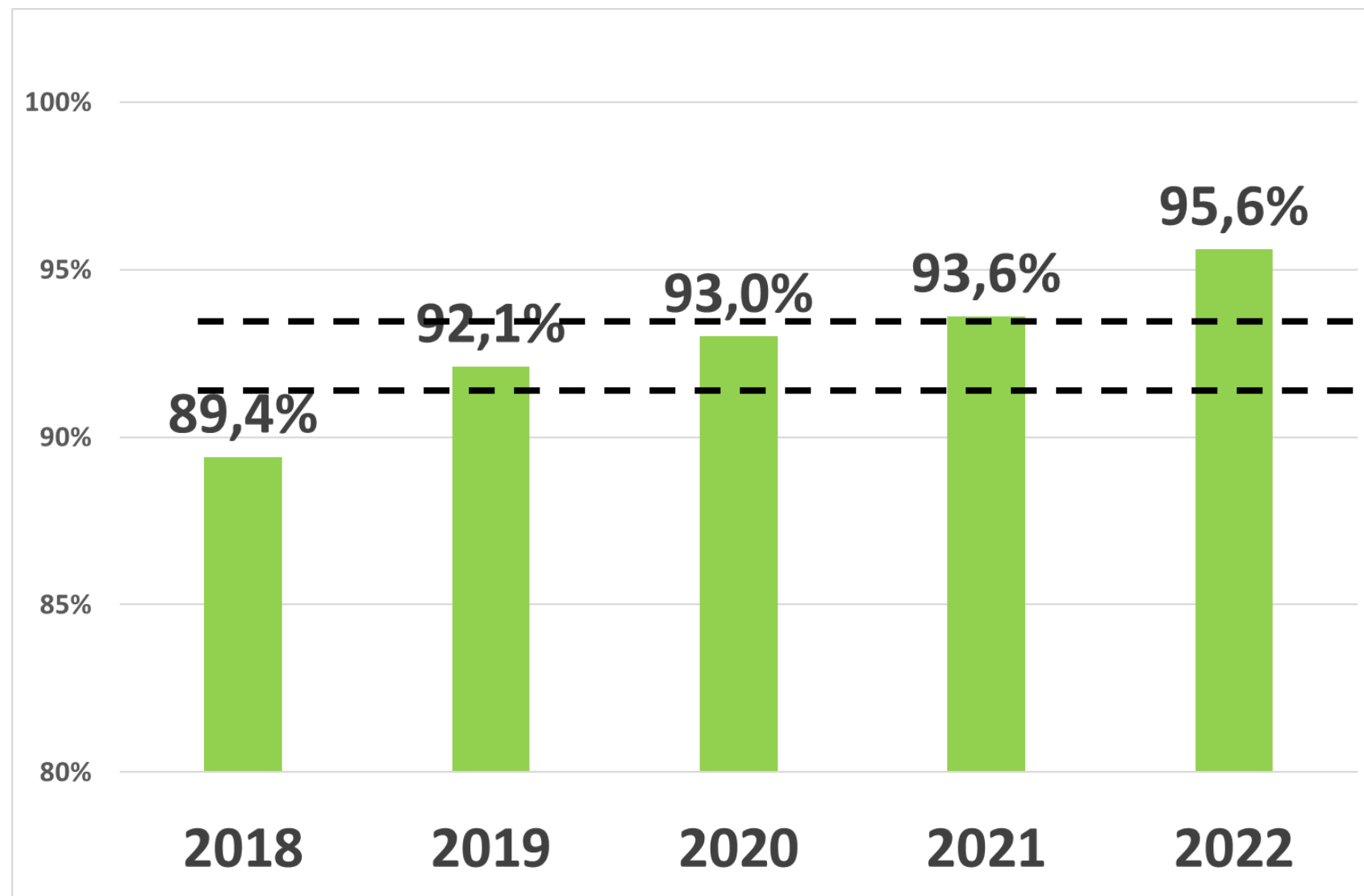


* Etude Transilien menée sur 2019 sur la nombre de montants pour un Jour Ouvré de Base (mardi ou jeudi).

Performance des lignes N U

2 – PERFORMANCES DE LA LIGNE

Evolution de la ponctualité



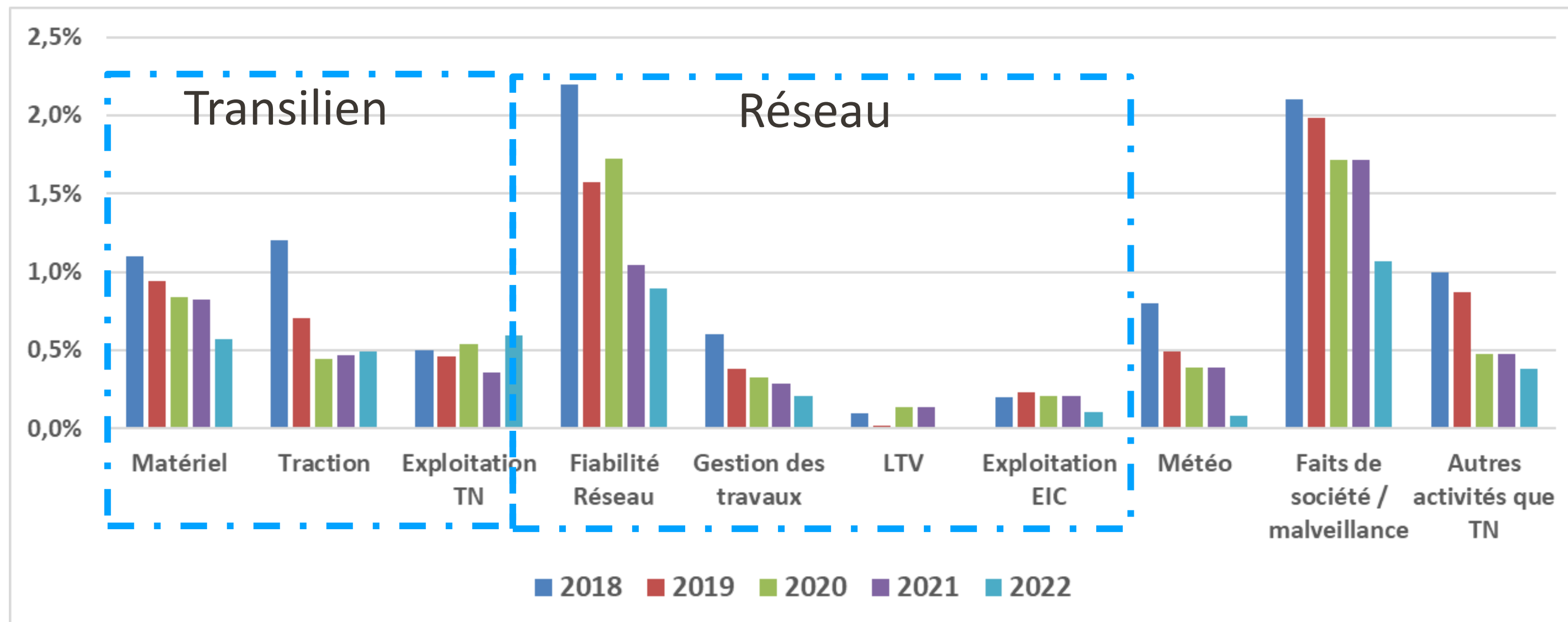
Objectif contractuel (2022) : 92%
Objectif contractuel (2023) : 93,5%

PONCTUALITE

La ponctualité voyageur traduit le pourcentage de voyageur retardé de plus de 5 min.

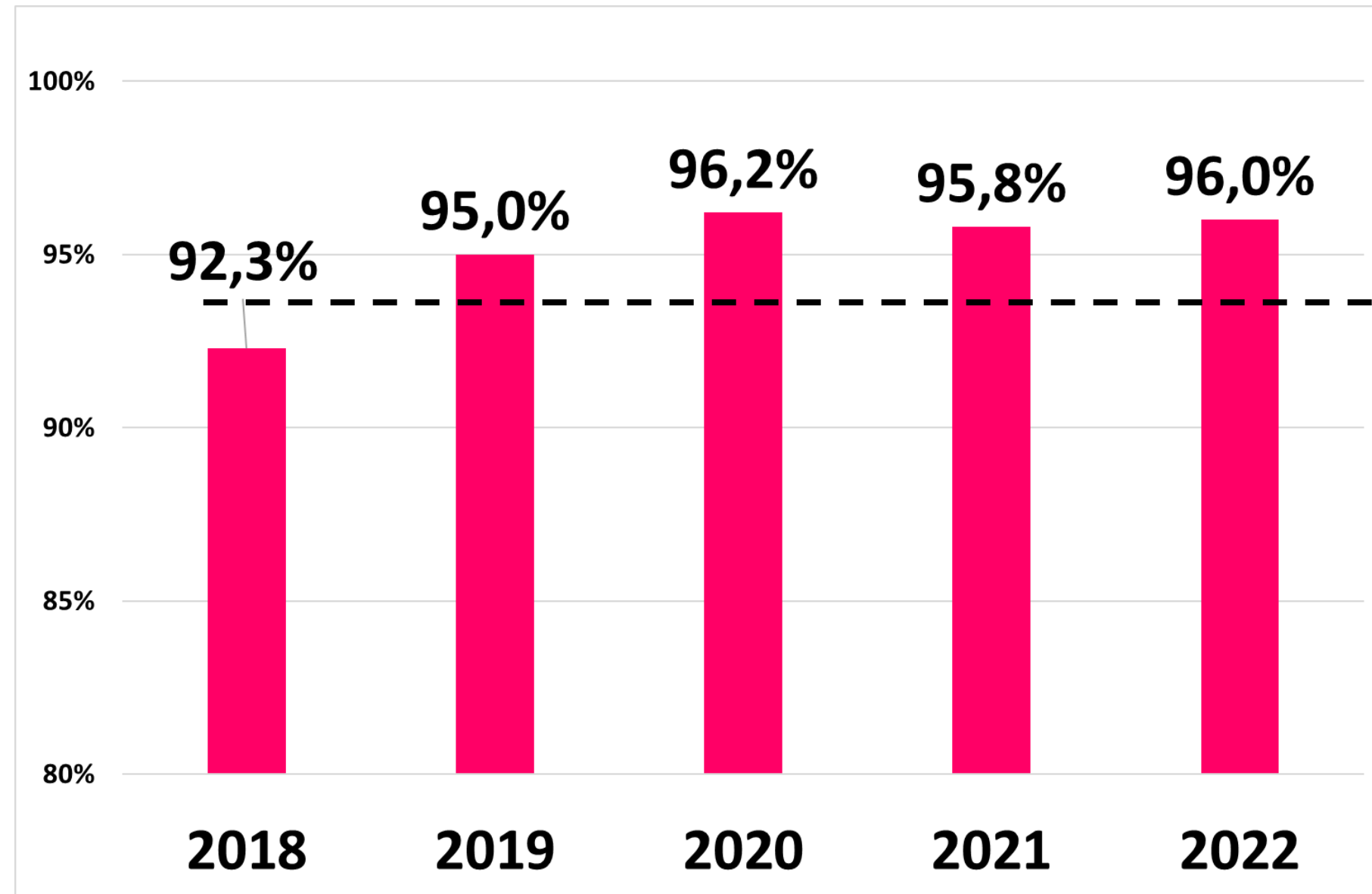
Elle est calculée à partir des retards des trains sur la ligne et des statistiques connues sur les parcours effectués par les voyageurs (via les comptages et des enquêtes origine-destination).

- La ligne N réalise de **très bonnes performances**
- Après **une année difficile en 2018**, principalement liée aux événements climatiques de début d'année et à **l'impact des travaux** la ponctualité a constamment progressé.
- Des travaux ont permis de **réduire de moitié en 5 ans** la non ponctualité due aux incidents d'infrastructure
- **Ponctualité 2022 de 95,6 %, 1^{ère} ligne Transilien**
- **Un bon début d'année 2023 avec une ponctualité fin février à 95,9%**



2 – PERFORMANCES DE LA LIGNE

Evolution de la ponctualité



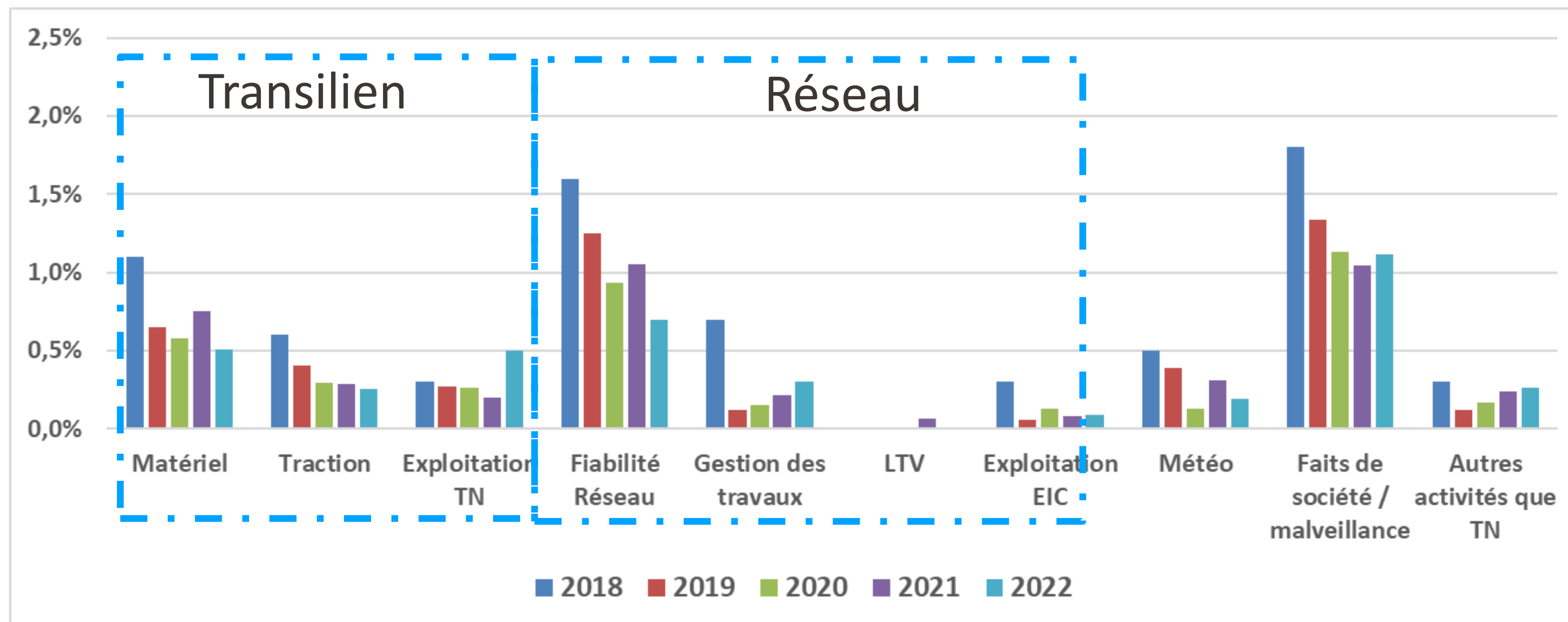
PONCTUALITE

La ponctualité voyageur traduit le pourcentage de voyageur retardé de plus de 5 min.

Elle est calculée à partir des retards des trains sur la ligne et des statistiques connues sur les parcours effectués par les voyageurs (via les comptages et des enquêtes origine-destination).

Objectif contractuel (2022) 94%
Objectif contractuel (2023) : 95%

- La ligne U réalise également de **très bonnes performances**
- La part des incidents du périmètre de TRANSILIEN qui baisse de puis plusieurs, mais un sujet incivilité qui reste élevée (fermeture de portes, notamment),
- **Ponctualité 2022 de 96 %, 2 points au dessus de l'objectif**
- **Un bon début d'année 2023 avec une ponctualité fin février à 96,5%**



Un été 2022 hors norme...



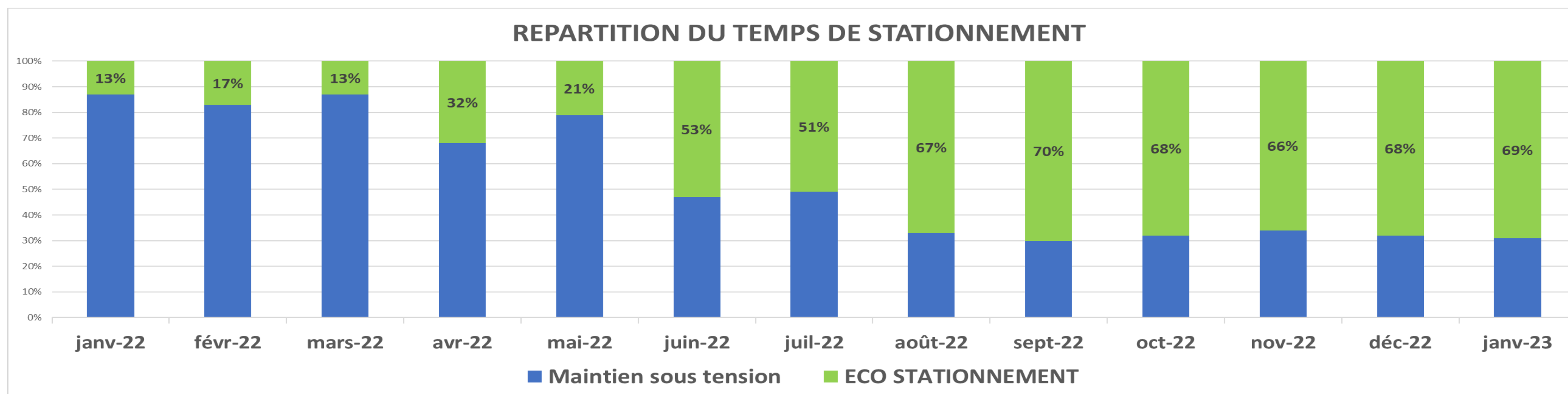
Incendie aux abords des voies – Suresnes (18 juillet)



Limitation du lavage des rames par arrêté préfectoral

...et des démarches d'économie d'énergie déjà mises en place

Exemple de l'éco-stationnement sur le site de de Montrouge à partir de juin 2022: **une économie de 40%**



Travaux Transilien pour la performance de la ligne

Nouveau Centre Opérationnel Transilien pour les lignes N et U en septembre 2019

- Un plateau commun avec le gestionnaire d'infrastructure
- Une information plus réactive et plus fiable
- Une meilleure performance dans la gestion des incidents



Mise en place du Responsable Produit Train Mass Transit au Centre Opérationnel Escale en avril 2021

- Suivi de la réalisation des actions des contributeurs,
- Pilotage et amélioration continue à l'aide de points réguliers inter métiers

La centralisation de l'information voyageur sur le plateau opérationnel en mai 2022

- Produire l'information là où se décide le plan de transport, pour gagner en réactivité sur la diffusion de l'information et sur la proposition de solutions alternatives.
- Produire l'information depuis un lieu unique, pour gagner en cohérence et en fiabilité de l'information, notamment en situation perturbée, quels que soient les canaux de diffusion (écrit, oral, digital) et la situation des clients (en gare, à bord, à distance).

H00 : un programme majeur pour l'amélioration de la ponctualité

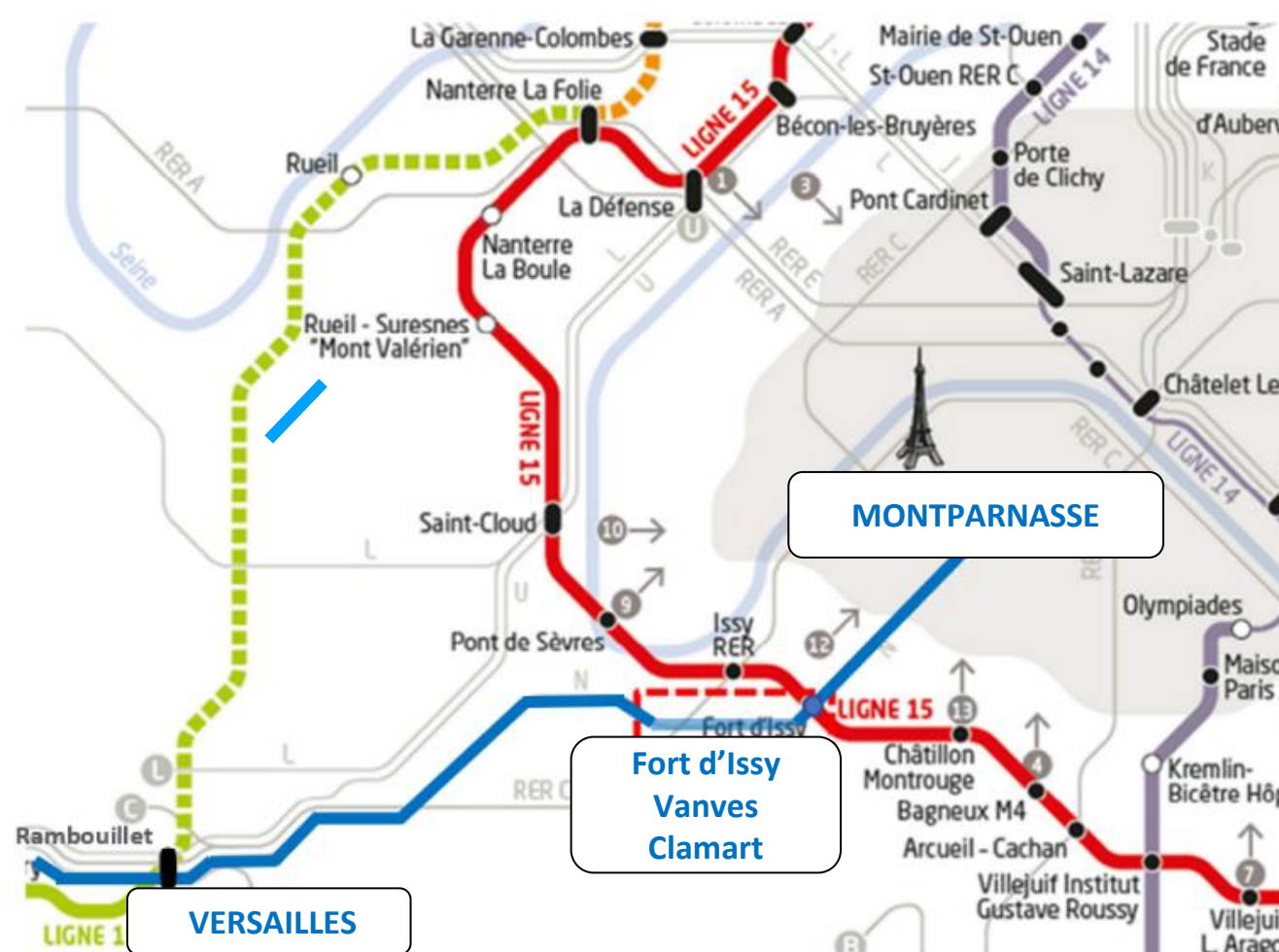
- Un objectif : des trains qui partent à l'heure à la seconde près car « Pour arriver à l'heure, un train doit commencer par partir à l'heure »
- Les méthodes de l'excellence opérationnelle
- Une conception de plan de transport retravaillée, pour le rendre le plus robuste possible



Amélioration de la gestion des situations perturbées

CONTEXTE ET OBJECTIFS

- 2 incidents majeurs en 2017 et 2018 à Montparnasse ayant conduit à des interruptions longue et totale de toutes les circulations sur la partie commune des circulations de la ligne N (entre Paris et Versailles).
 - En 2026, renforcement du maillage important avec la ligne 15 du GPE

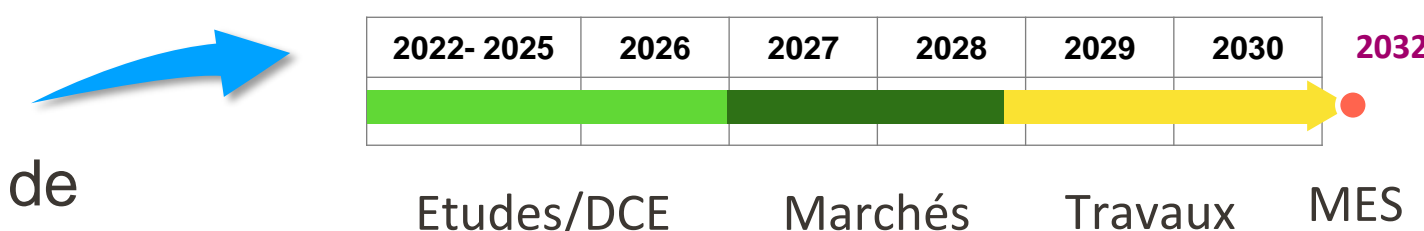


Les installations de retournement en gare de Clamart permettront,

- l'arrivée et le départ de **4 trains /heure**, (soit un doublement d'aujourd'hui) côté Province ou coté Paris
 - le report sur le métro ligne 15

Il est de plus prévu de conserver des positions de garages en gare de Clamart pour les Regio2N

Le calendrier prévisionnel de réalisation est concomitant avec celui de la régénération des postes de Paris Montparnasse et de Vanves-Malakoff



PRINCIPAUX TRAVAUX

- **Voie** : pose de communications en avant et en arrière-gare; rallongement du tiroir actuel
- **Génie civil** : aménagement d'un mini-quai au tiroir
- **Signalisation** : modification du poste de signalisation de Vanves-Malakoff ; modification, création, déplacement de signaux
- **Caténaires** : pose des équipements caténaires associés à ces modifications

Mise en service prévisionnelle : horizon 2032

Coûts estimés : 28 M€ CE2020 dont AVP 2M€ CE2020

L'arrivée des Régio2N





Evolution du parc Régio 2N / VB2N – Mises en exploitation

L'intégralité des trains de la ligne N est désormais assurée avec les 73 rames Régio2N financées par IDFM (1 Md €)



#ClapDeFin 🥳 Les rames #VB2N et les locomotives #BB27300 tirent leur révérence sur la Ligne N de #Transilien.

L'ancien matériel roulant laisse place aux nouvelles rames #Regio2N, financées par @IDFmobilités et déployées sur la Ligne depuis presque 2 ans.

👏 @lignesNetU_SNCF



Le dernier train en VB2N est parti de Paris Montparnasse le 20 Octobre 2022

Les retours des clients

Au début, sceptiques...



En réponse à @sylvainperichon @Actu_Transilien et @lignesNetU_SNCF

Bon courage pour affronter leur déverminage.

10:21 PM · 7 déc. 2020 · Twitter for Android



En réponse à @adcprg @lignesNetU_SNCF et 4 autres personnes

Garantie constructeur de combien de temps ?

12:51 PM · 15 déc. 2020 · Twitter for iPhone

... puis enthousiastes, et Impatients



En réponse à @Actu_Transilien @lignesNetU_SNCF et 3 autres personnes

Quel confort et quel silence !

Traduire le Tweet

7:34 AM · 14 avr. 2021 · Twitter for Android



En réponse à @lignesNetU_SNCF

Bonjour,
Quel est la date prévisionnelle de déploiement pour la ligne de Dreux ?

4:22 PM · 15 déc. 2020 · Twitter Web App



En réponse à @lignesNetU_SNCF

Excellente nouvelle mais ce ne serait pas mieux de déployer ces trains sur la ligne N jusqu'à Rambouillet ou Dreux.
Les personnes qui font de long trajet quotidiennement vous en seront reconnaissants 😊👍👍👍👍

7:15 PM · 5 janv. 2021 · Twitter Web App



@lignesNetU_SNCF Top ces nouveaux trains sur la ligne N !

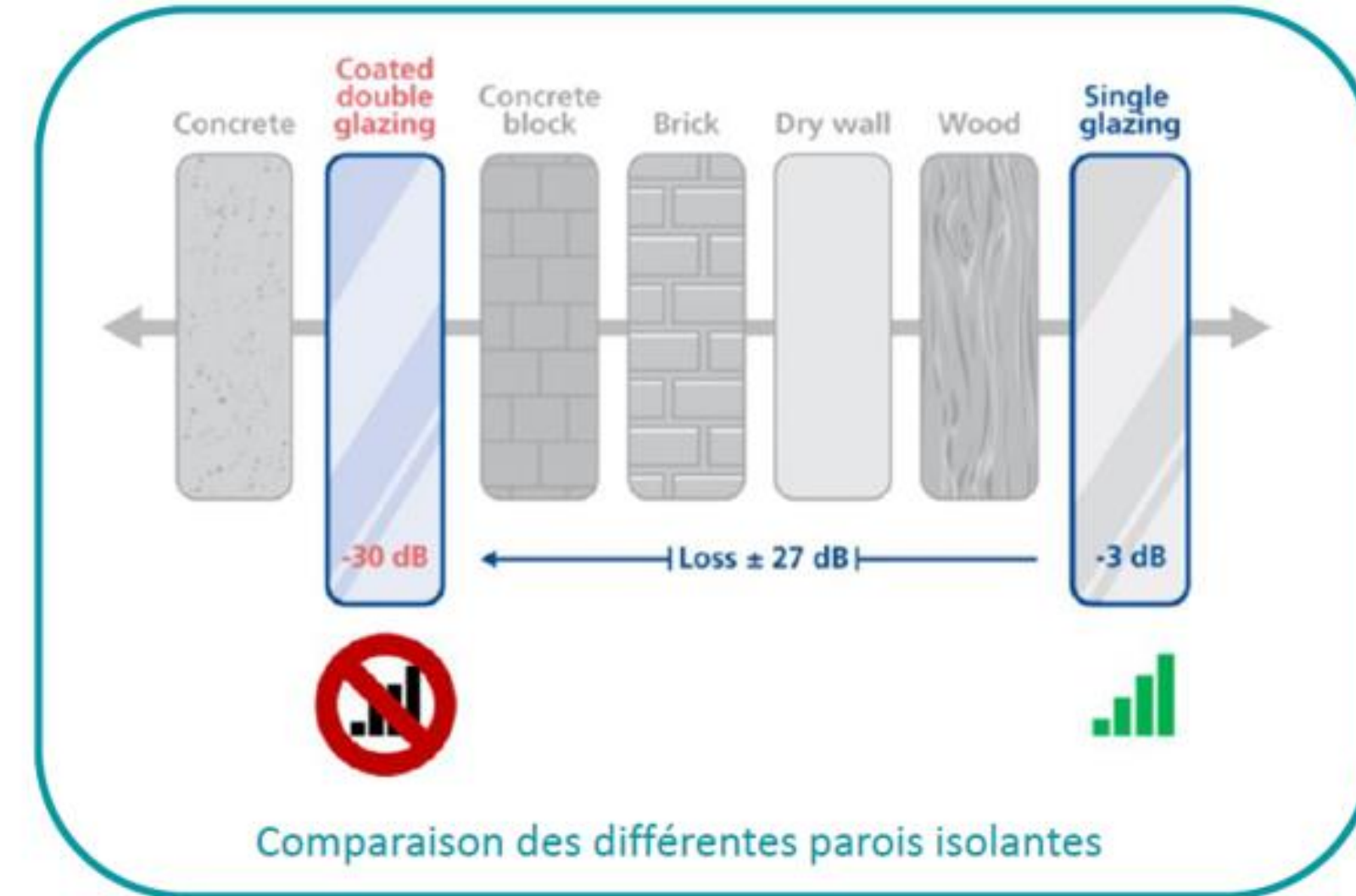


6:37 PM · 8 avr. 2021 · Twitter for iPhone

Un point en cours de traitement : difficultés de réception à bord des rames Régio 2N (1/2)

@Actu_Transilien ils sont bien vos nouveaux trains sur la ligne N (cc @lignesNetU_SNCF). Par contre la 4G ne passe plus 🤖

@lignesNetU_SNCF bjr, je m'interroge... j'ai l'impression que ds les #regio2N, le tel capte vraiment moins bien que dans les autres trains. Impression ou réalité? @RomainLigneN @usagersligneN @GaresetServices @ligne_n @wladesty



Pour rendre une vitre plus permissive aux ondes, sans altérer ses caractéristiques, **Une piste est de réaliser une découpe régulière au laser dans la couche athermique des baies vitrées**
Le traitement d'une rame a eu lieu en Aout 2022 à Montrouge.

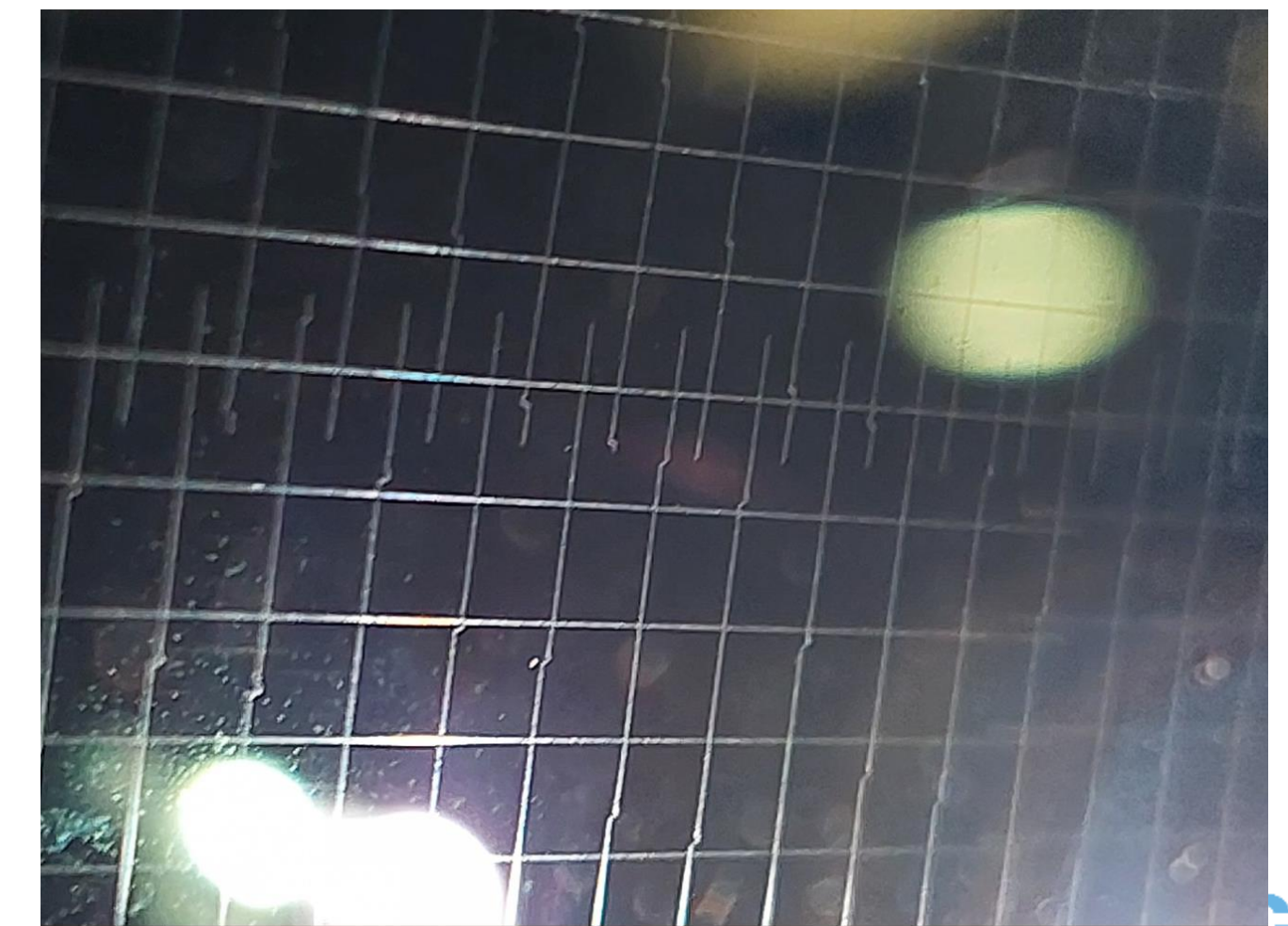
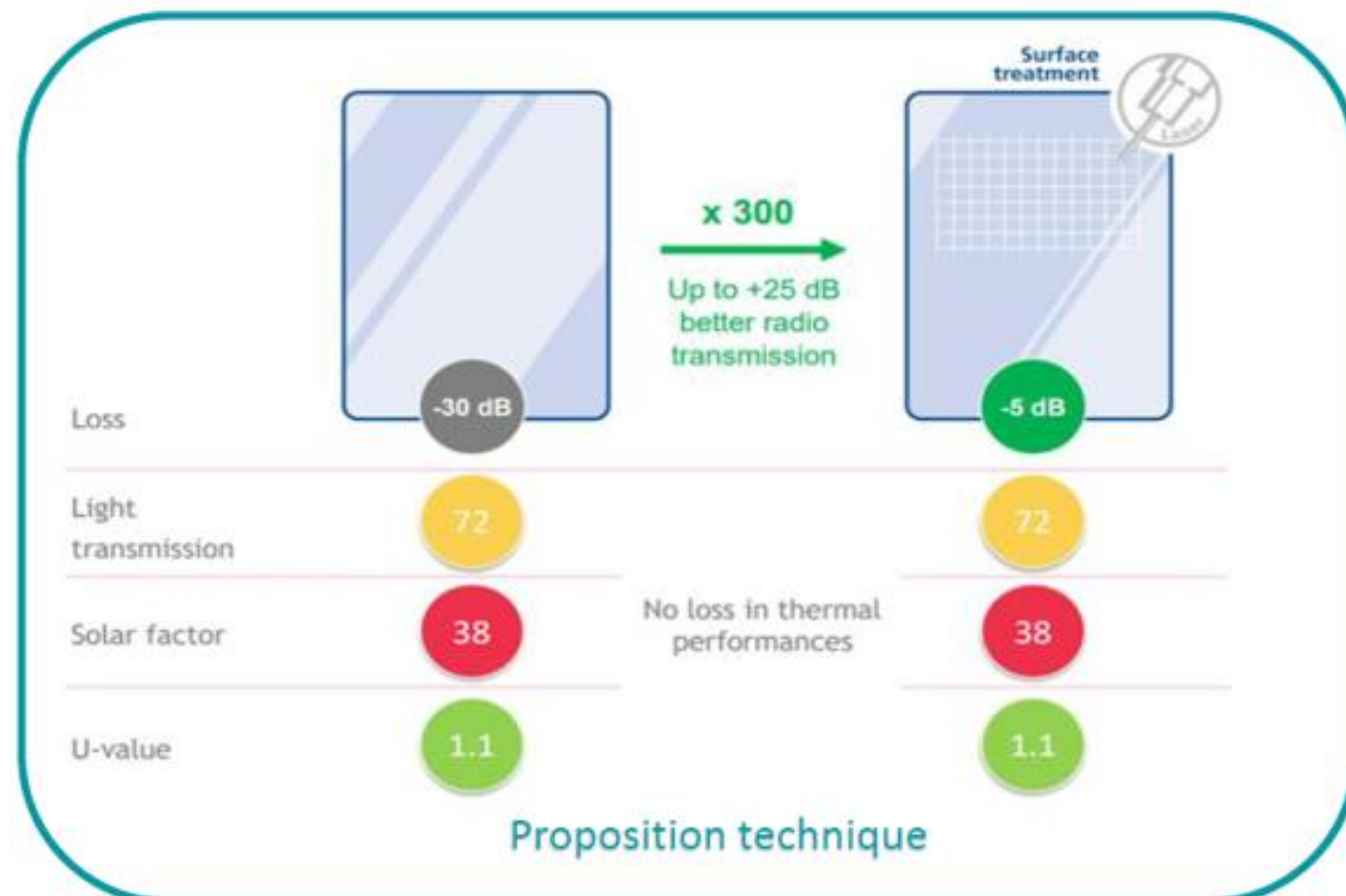
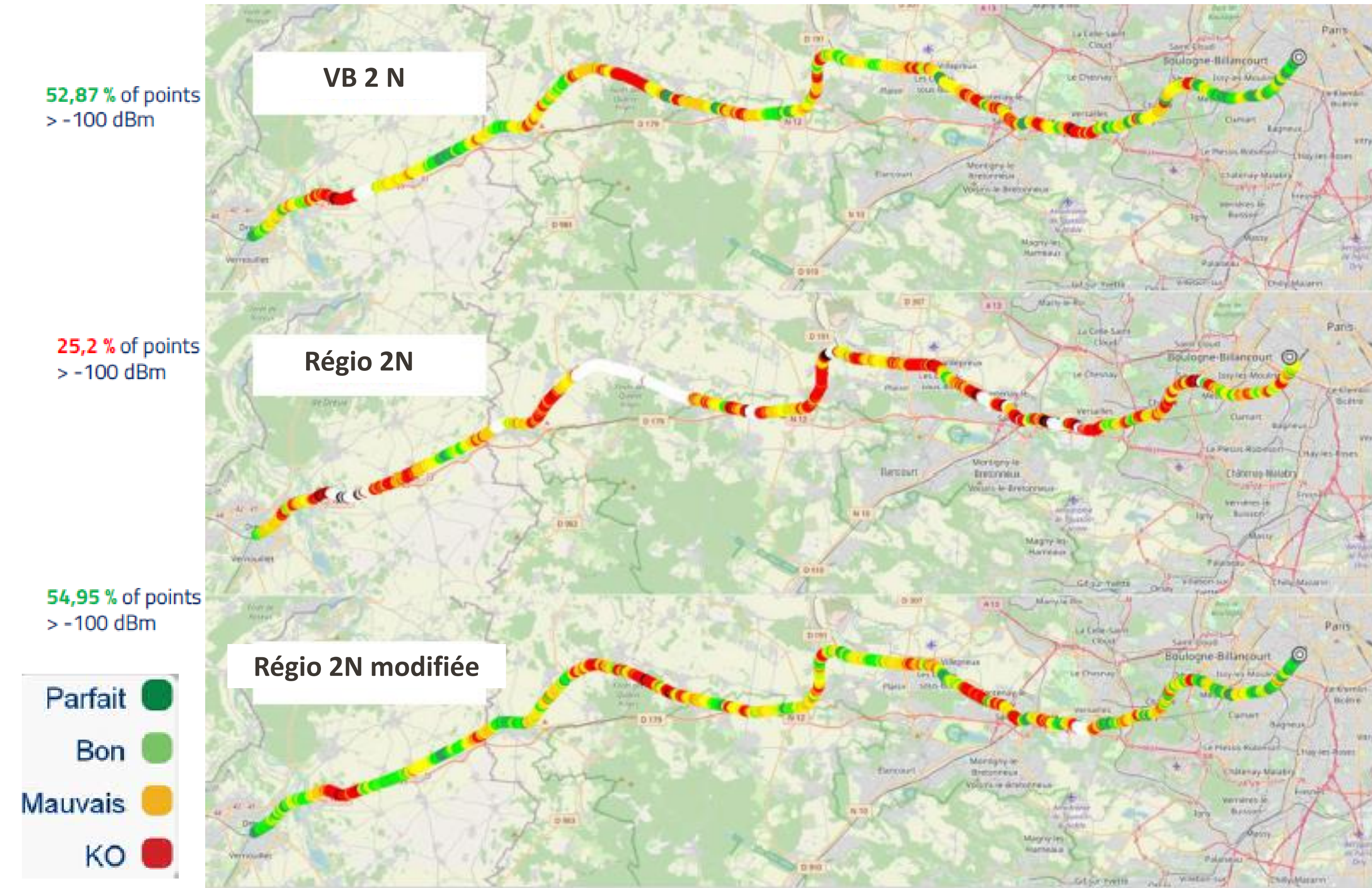


Photo d'une vitre gravée (zoom x 10) mobilités



Un point en cours de traitement : difficultés de réception a bord des RAMES Régio 2N (2/2)

Mesures faites entre Paris et Dreux les 12 et 13 septembre



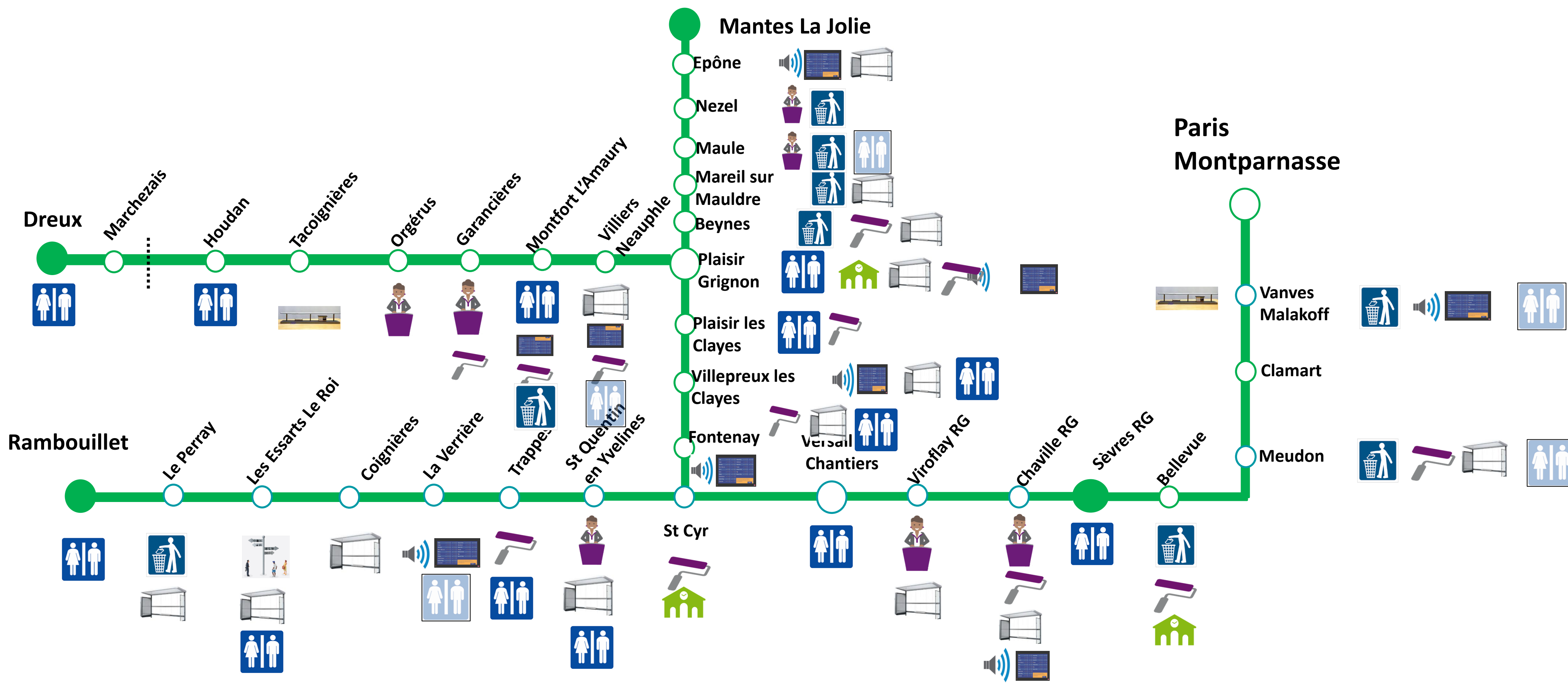
A bord de la rame modifiée, on retrouve un niveau de réception globalement équivalent à celui que l'on avait à bord des rames VB2N

- **Décembre 2022**
Décision prise par IDFM de financer le traitement de l'ensemble du parc

- **1^{er} semestre 2023**
Appel d'offre et choix du prestataire

- **A compter de Septembre 2023**
Début des opérations
(cible : traitement de 6 à 8 rames / mois)

Une rénovation complète des gares pour une nouvelle expérience client



Cheminement en gare	Amélioration Confort Vente (ART, ...)	Quais	Patrimoine (gros travaux, façades, ...)	Toilettes installées
Propreté en gare	Amélioration confort attente (abris, sièges, vélo, ...)	Bâtiment voyageur, accès et abords	Information Voyageur	Installations en cours/prévues



Travaux sur le Technicentre de Montrouge

1 → 04/2021

Création d'un atelier 3 voies US

2 → 10/2020

Création de 2 voies UM

3 → 2024

Aménagement de la zone nord

4 → 2023

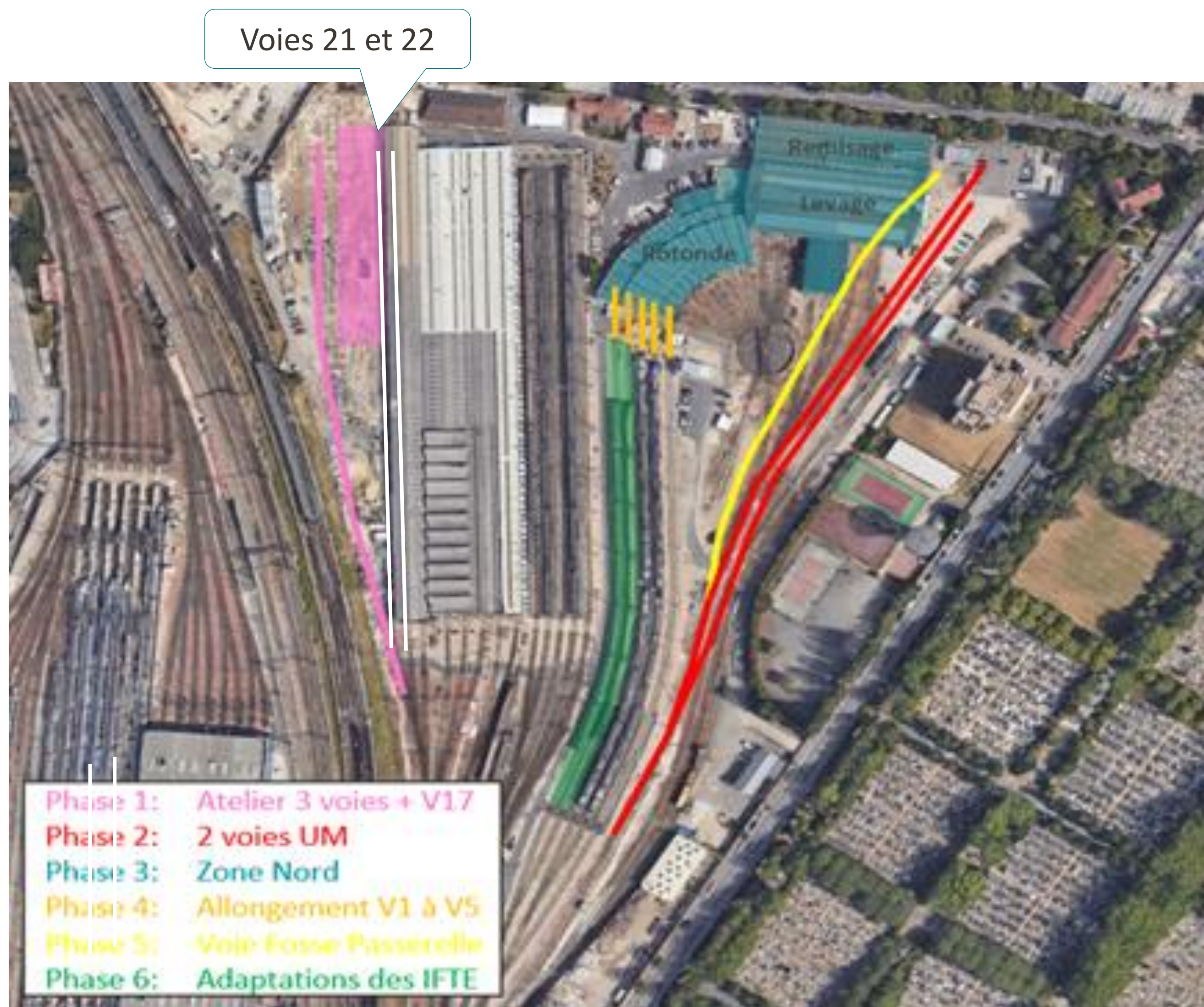
Allongement des voies 1 à 5

5 → 2024

3ème voie longue fosse-passerelle

6 → 2025

Renforcement des Installations Fixes de Traction Electrique



Le projet Montrouge Demain

Une modernisation complète du site afin de permettre le stationnement et la maintenance des nouvelles rames Régio 2N

Création de nouvelles installations pour les interventions en fosse et en toiture

1



Le nouvel atelier
3 voies



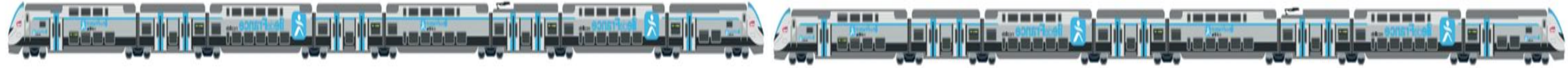
21

21



Les deux voies longues

2



220 mètres



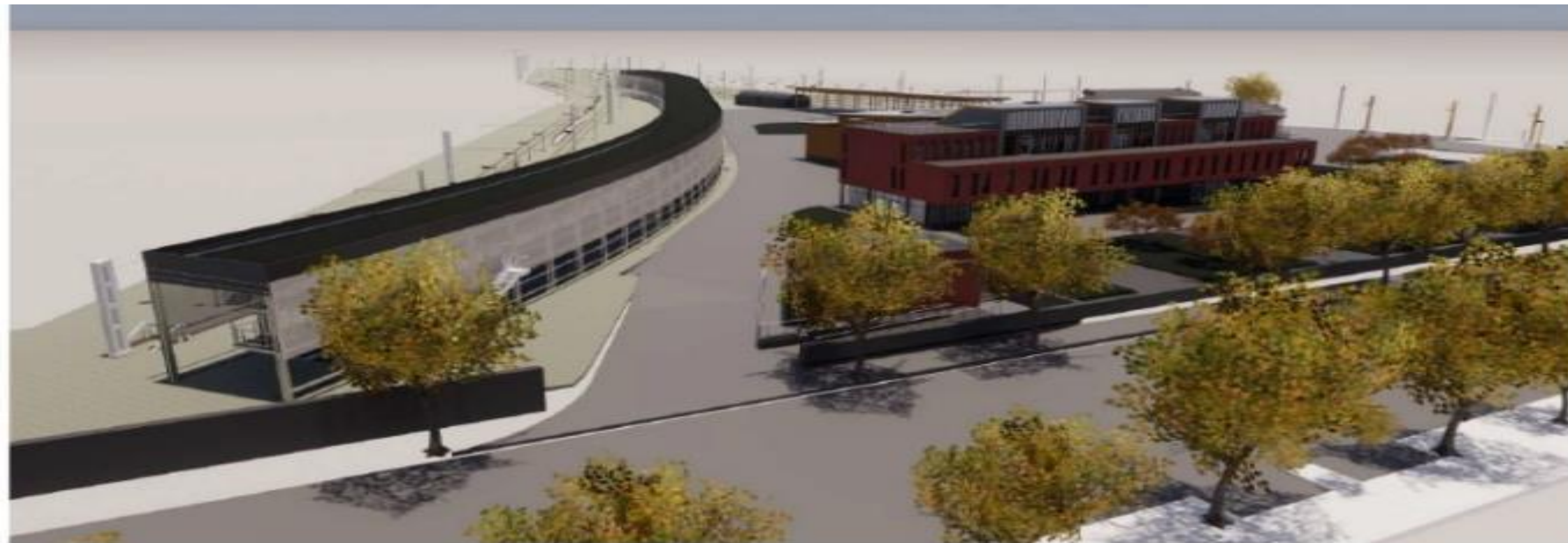
197mètres

3



Destruction en cours des anciens bâtiment et d'une partie de l'ancienne rotonde (classement au Monuments Historiques)

5



Construction à venir de nouveaux bâtiments (Vestiaires / logistique) et d'une voie Fosse / Passerelle, pour assurer la maintenance des rames longues – 2 unités - les voies 21 et 22 étant désormais inadaptées



Dreux : le faisceau des Blérats

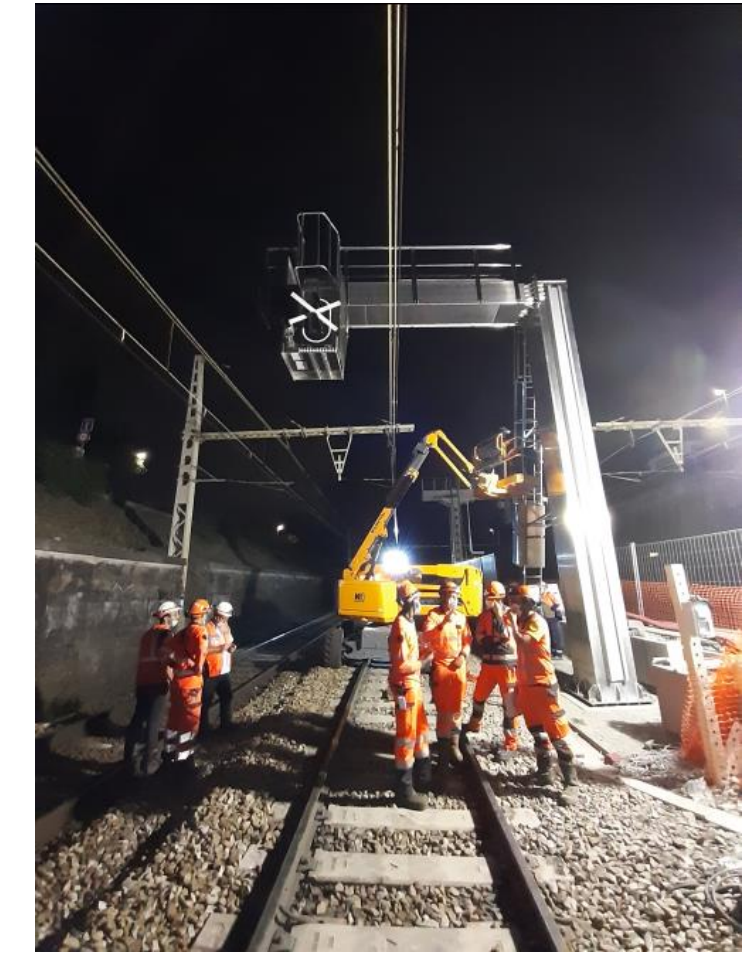
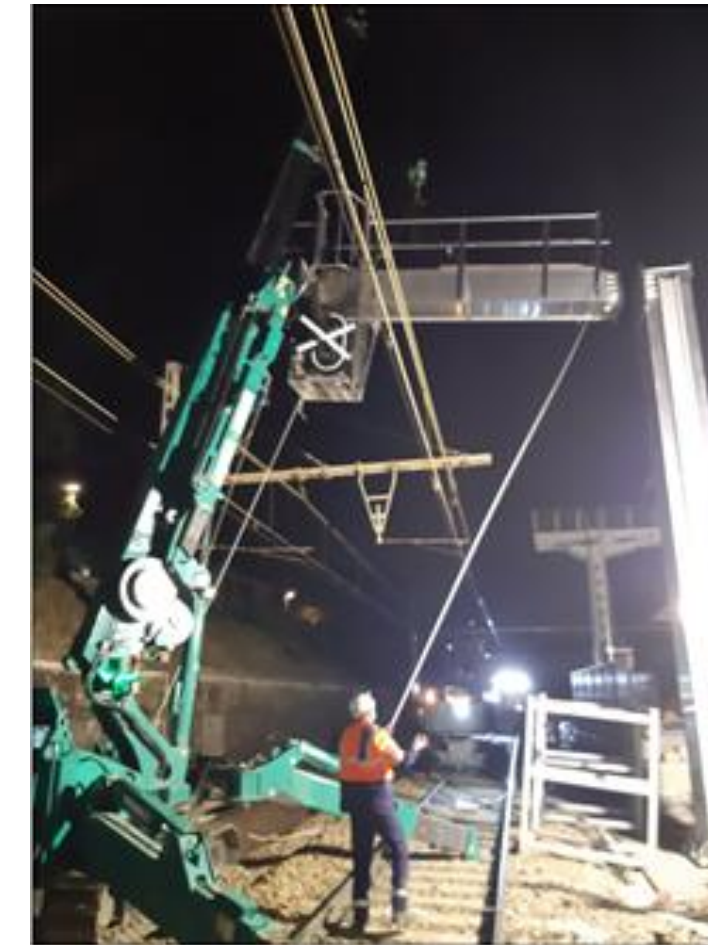
un nouveau site pour le nettoyage et de le remisage des rames
Un bâtiment pour les agents du Technicentre et les équipes de nettoyage



Des travaux d'infrastructure importants



Allongement et rénovation des quais



Déplacement d'une potence de signalisation (Gare de Sèvres Rive Gauche)



Travaux de raccordement entre Plaisir Grignon et la Sous-Station de St Cyr

Des gares adaptées pour accueillir les Régio 2N

Gare de Beynes



Gare de Maule



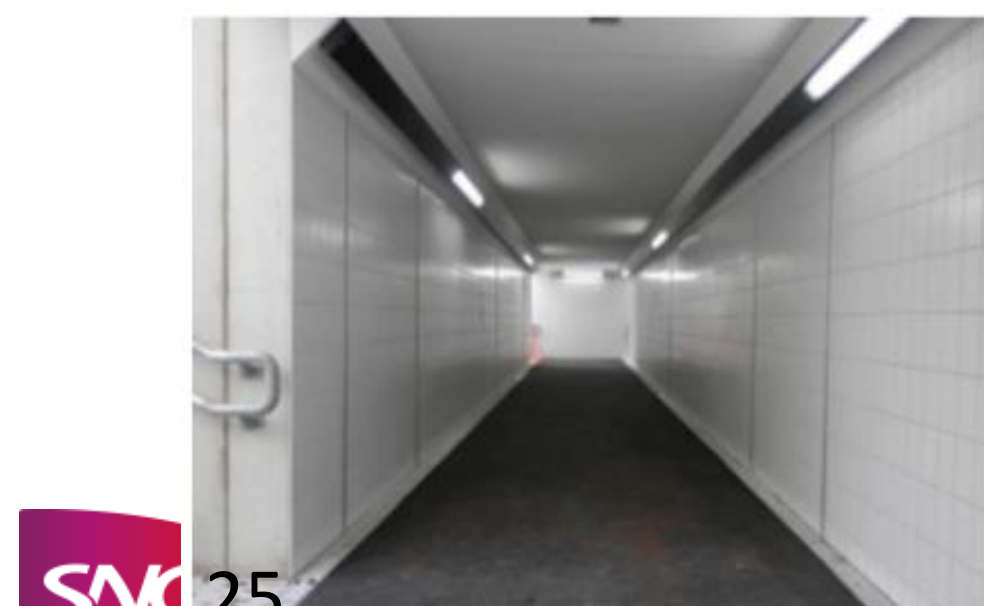
Construction de 2 passage souterrains:

- Plus de SECURITE
- Un meilleur accès aux gares

Deux opérations simultanées lors d'un seul week-end d'interruption des circulation



Le film du chantier (Crédits : SNCF RESEAU)



Escaliers

et

accès PMR



Travaux en cours sur les lignes N et U

Une politique de régénération du réseau toujours intense en 2021/2022 :



En 2021 :

Remplacement de

- 13 appareils de voie à Saint-Cyr
- 2 appareils de voie à Sèvres
- Rails des voies à quai à Paris Montparnasse
- Rails entre Plaisir et Dreux (3 kms)



En 2022 :

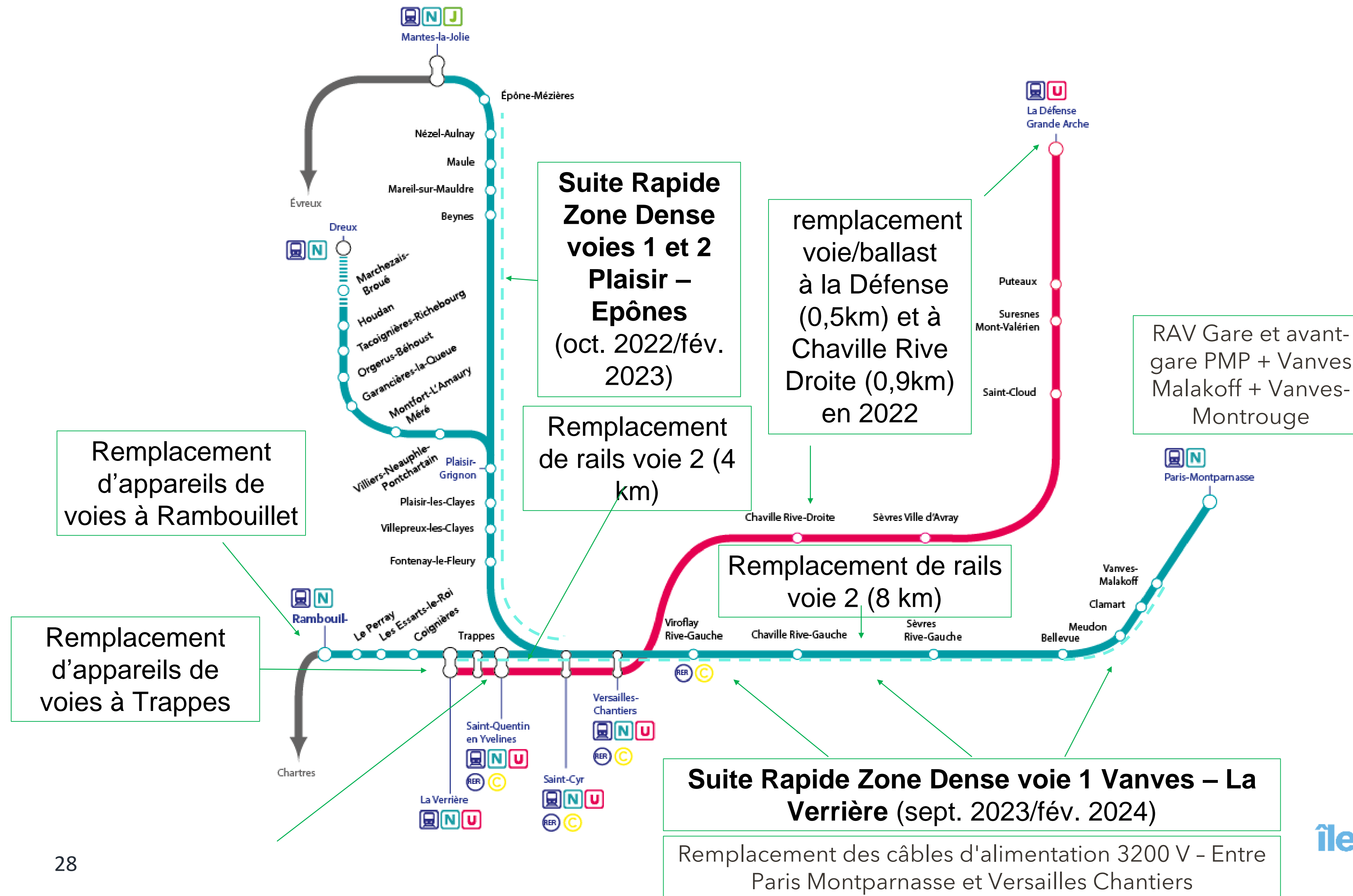
Remplacement de :

- 12 appareils de voie à Trappes
- 7 appareils de voie à Paris Montparnasse
- 3 appareils de voie à Monfort
- 3 appareils de voie à Versailles matelots
- Rails entre Monfort et Dreux (4kms)
- Rails entre Saint-Cyr et Rambouillet (8 kms)
- Rails des voies à quai à Paris Montparnasse (9 voies)
- Voie/ballast entre Plaisir et Epône (36 kms)

Les travaux de régénération du réseau donnent des résultats, avec un fort impact sur la sécurité des circulations (baisse du nombre de défauts de géométrie ou de rupture de rails)

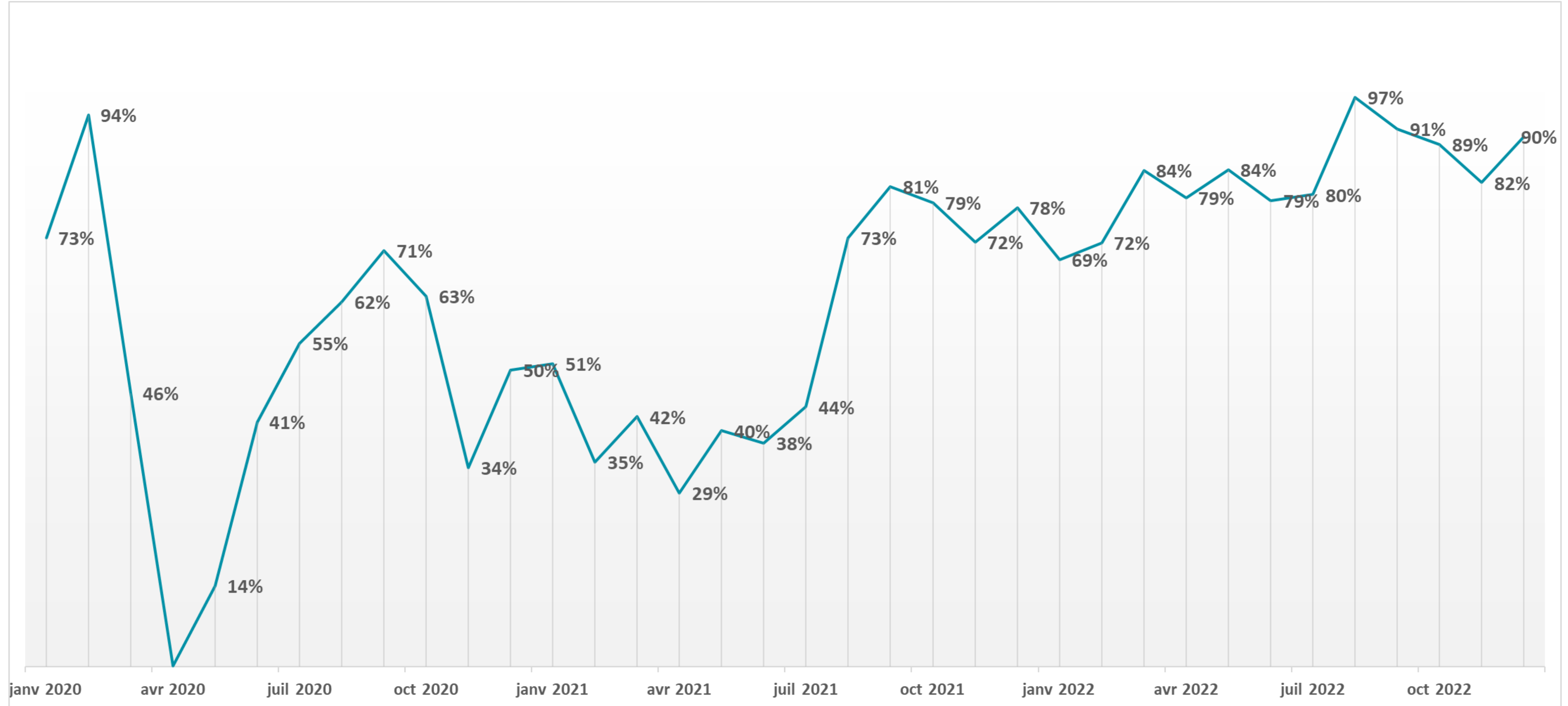


Des travaux de régénération du réseau, qui se poursuivent en 2023 :



Adaptation de l'offre aux besoins

Fréquentation



Ratio par rapport aux validations de la période de référence (hors crise sanitaire)

Source : données issues des validations

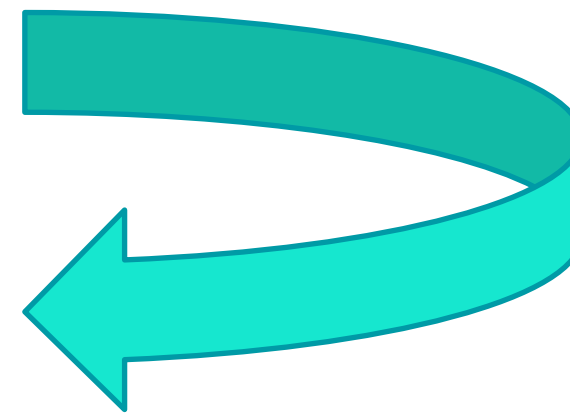
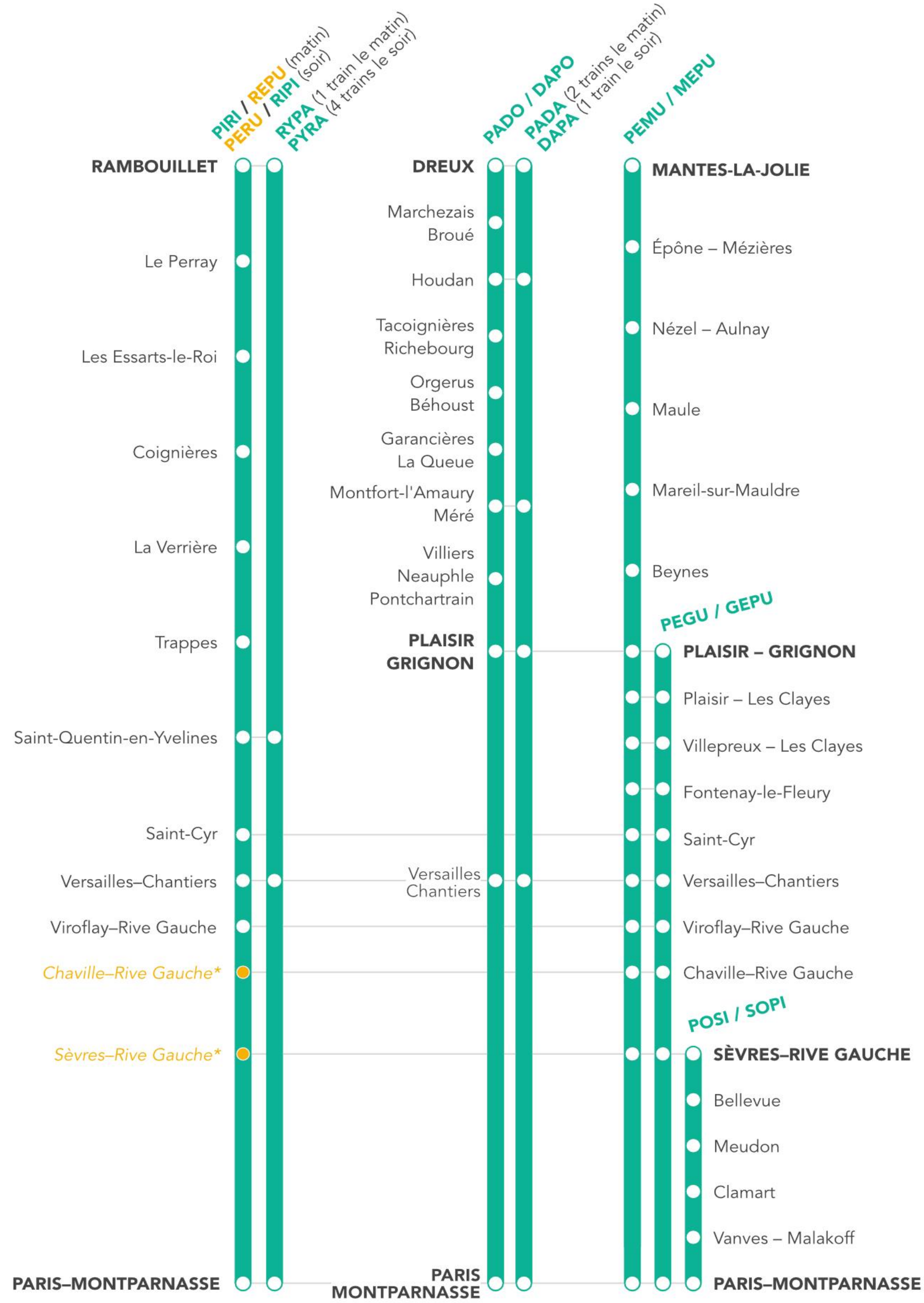


Un niveau de fréquentation qui avoisine désormais 90% de la situation avant pandémie



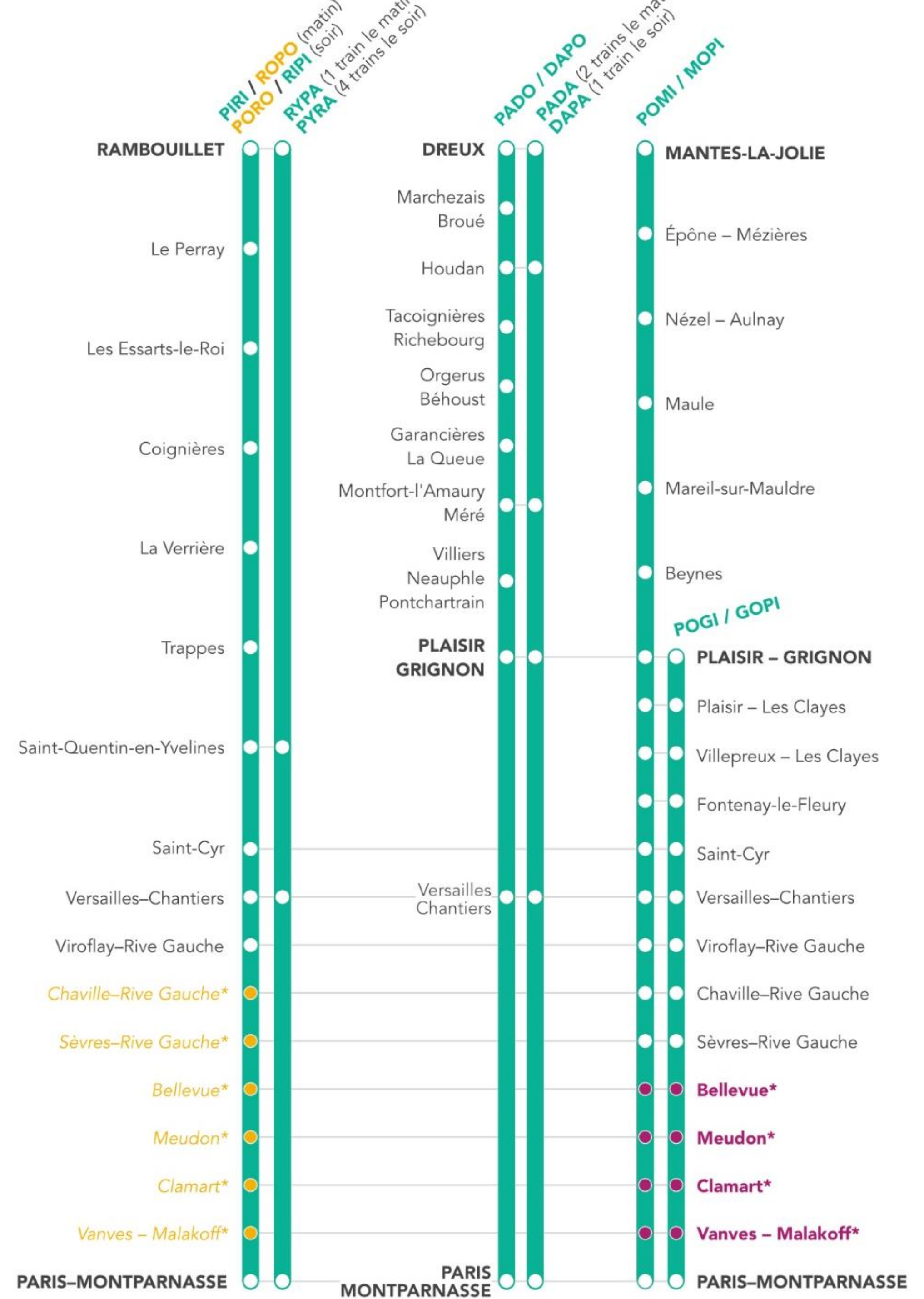
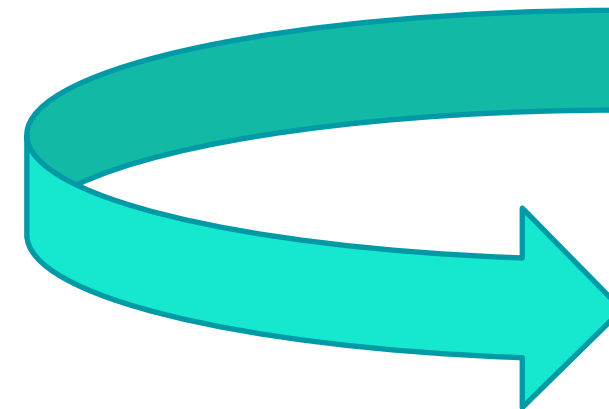


DESSERTES AVANT LE 23 AOÛT 2021
HEURES DE POINTE DU LUNDI AU VENDREDI (SAUF JOURS FÉRIÉS)



Offre avant adaptations COVID :

Offre actuelle :



L'offre actuelle de la Ligne N :

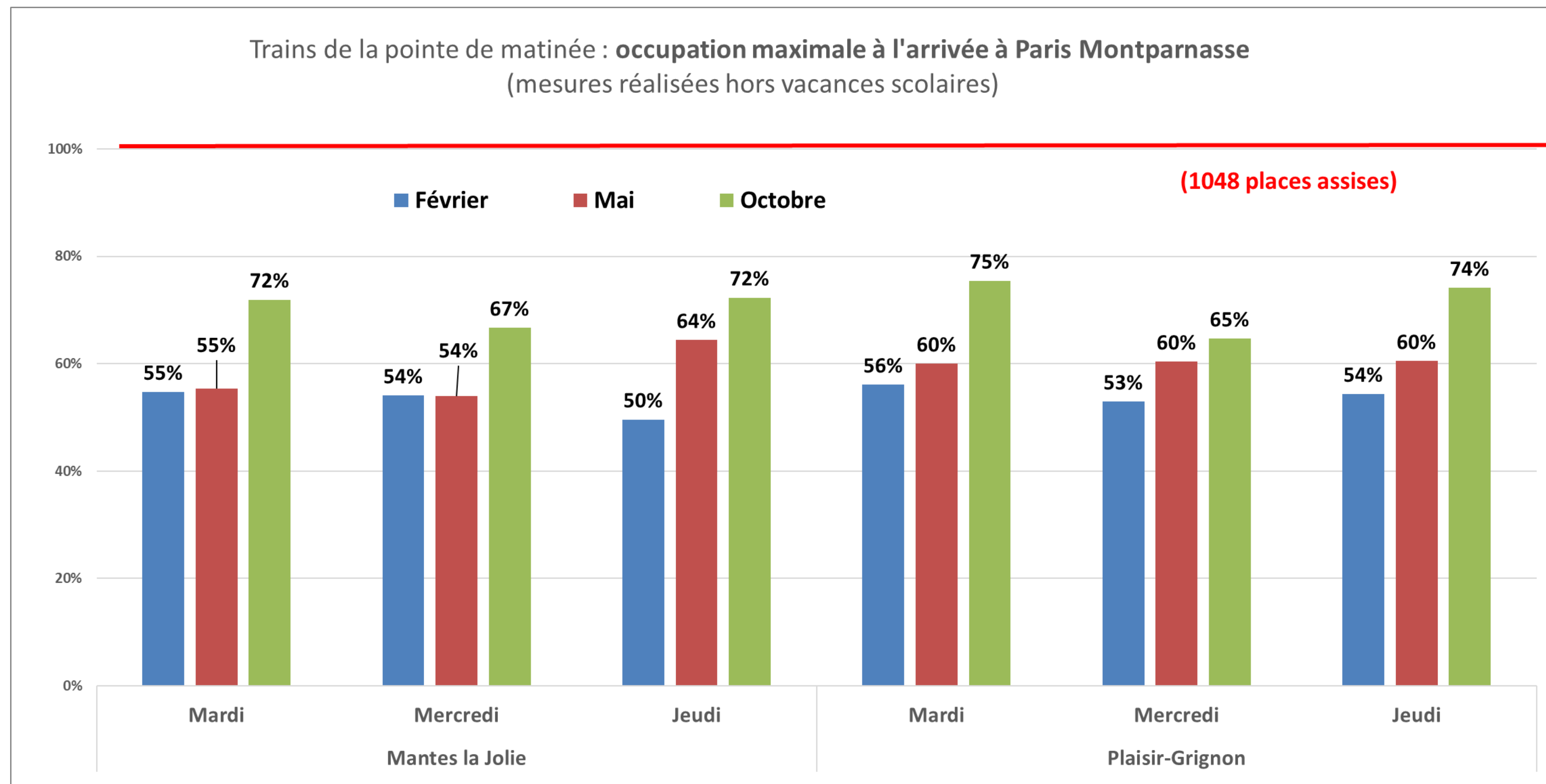
	HEURES DE POINTE		HEURES CREUSES	
	Matin	Soir	Semaine	Week ends & Jours Fériés
Fréquence inchangée				
Fréquence modifiée				
Paris > Rambouillet Rambouillet > Paris	30 min <i>+2 semi direct</i>	15 min 30 min <i>+4 semi direct</i>	30 min	30 min (1 TN et 1 TER semi-direct / h)
Paris > Plaisir Plaisir > Paris	30 min 15 min	15 min 1h	30 min	30 min
Paris > Dreux Dreux > Paris	1h 30 min <i>+ 2 semi direct</i>	30 min <i>+1 semi direct</i> 1h	1h	1h
Paris > Mantes Mantes > Paris	1h 30 min	30 min 1h	1h	1h

- **95%** des voyageurs n'ont pas eu de modification de fréquence
- **1 voyageur sur 4** a vu son trajet allongé au maximum de 4 minutes.
(3 sur 4 ont le même temps de trajet)
- Des trajets banlieue – banlieue sans rupture de charge sont désormais également possibles
- Le Weekend, vers Rambouillet, toutes les gares jusqu'à La Verrière restent accessibles 2 fois par heure (certaines en correspondance)
Les 3 gares de Coignières, Les Essarts et le Perray sont desservies 1 fois par heure, pour quelques dizaines de clients concernés par train.

L'offre actuelle de la Ligne N :



Avec une fréquence conservée entre Paris et Sèvres Rive Gauche, (4 trains par heure), et favorisant les trajets intra banlieue, le **report des clients des ex-trains Sèvres – Paris** dans les trains des branches Mantes la Jolie et Plaisir Grignon qui assurent désormais la desserte entre ces gares **est sous contrôle**.



/!\
La valeur reprise est celle du train le plus chargé



Une occupation des voitures de tête à 80/90% qui peut fausser la perception des voyageurs, car on note moins de 10/20% d'occupation pour les voitures de queue.

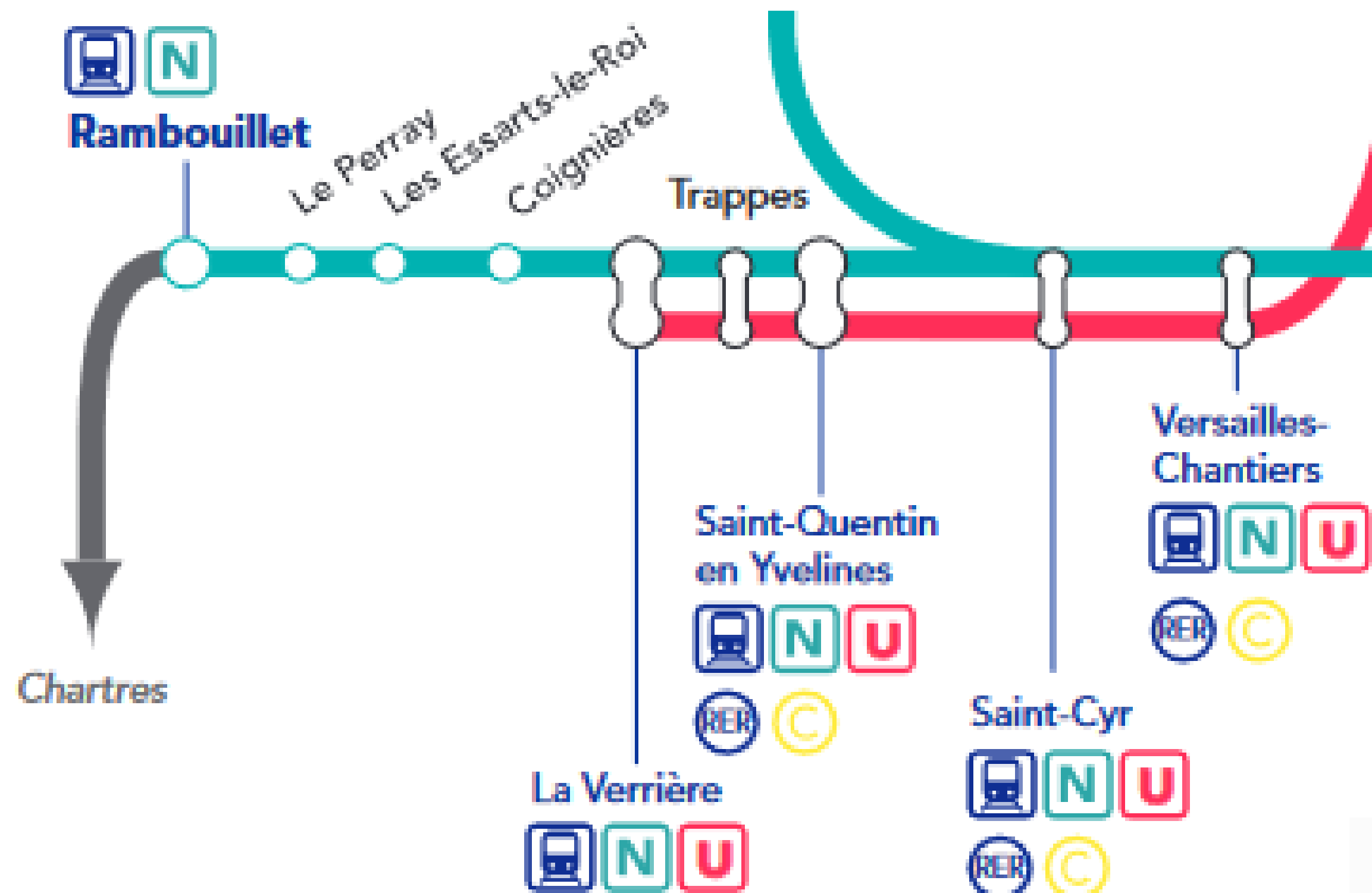


L'offre actuelle de la Ligne N :



Le Week-End, la fréquence des trains est désormais de 1 train ligne par heure entre Paris-Montparnasse et Rambouillet.
(on a la même fréquence sur les autres branches de la ligne)

Cette offre est en effet complétée par la desserte des TER Rémi, inchangée, et les correspondances possibles avec les lignes C et U.



Sur cet axe, la desserte est également assurée par les trains de :

- la ligne U (pour les gares entre La Verrière et Versailles Chantiers)
- la ligne C (Gares de St Quentin en Yvelines, Saint Cyr et Versailles Chantiers)

Les gares du Perray, des Essarts et de Coignières sont desservies 1 fois par heure, pour quelques dizaines de clients concernés par train.

Desserte de Saint Quentin en Yvelines: une offre renforcée en contre pointe

Ce bassin d'emploi génère des flux domicile - travail en « contre pointe », c'est à dire pour des trajets:

- De Paris vers Saint Quentin en Yvelines le matin
- De Saint Quentin en Yvelines vers Paris le soir

Afin de rendre l'offre ferrée plus attractive, cette desserte a été renforcée par des trains semi direct en Décembre 2019

Le temps de trajet entre Paris et Saint Quentin en Yvelines est alors de 21 mn au lieu de 31 mn pour un train omnibus

Cette offre a été enrichie en décembre 2020 :

le Train TER Centre Val de Loire n°862411, départ Paris Montparnasse 8h09 dessert désormais la gare de Saint Quentin en Yvelines.

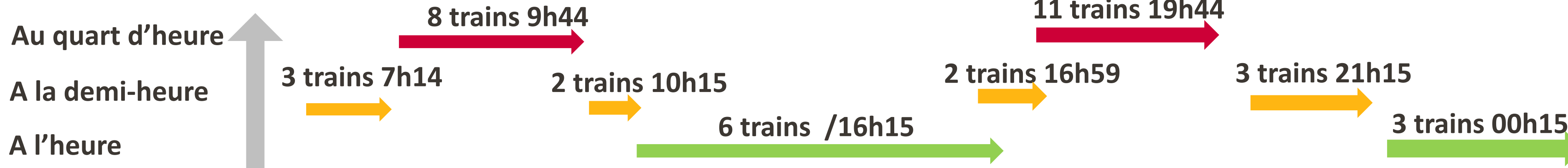
	RYP	TER
Paris Montparnasse	7h28	8h09
Versailles Chantiers	1h42	8h20
Saint-Quentin-en-Yvelines	7h49	8h28
Rambouillet	8h03	8h43

	PYRA	PYRA	PYRA	PYRA
Rambouillet	17h37	18h07	18h37	19h07
Saint-Quentin-en-Yvelines	17h52	18h22	18h50	19h22
Versailles Chantiers	17h58	18h28	18h57	19h28
Paris Montparnasse	18h12	18h42	19h10	19h41

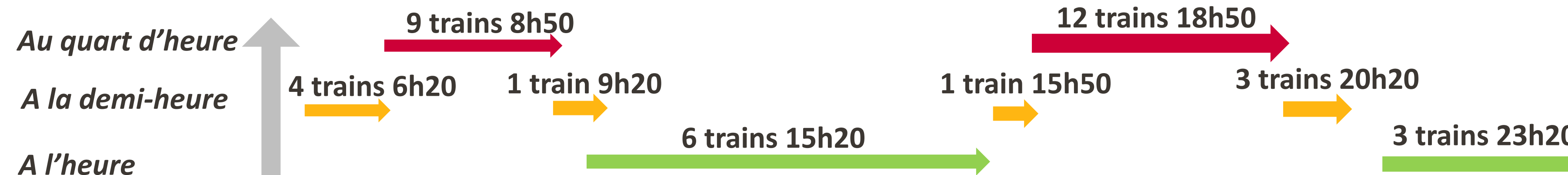
L'offre actuelle de la ligne U :



La Défense => La Verrière



La Verrière => La Défense



En semaine

- Fréquence au quart d'heure conservée sur les heures de pointe les plus chargées
- Ajustement des flancs de pointes
- Passage à une fréquence à l'heure en heures creuses

La Défense => La Verrière



Offre du SA 2020

La Verrière => La Défense



Un retour planifié à l'offre pré-Covid :

Les lignes N et U sont au travail pour organiser un retour à l'offre pré-Covid dès que possible, comme demandé par IDFM:

« Renforcer les moyens alloués aux lignes du réseau Transilien dont l'offre théorique n'est pas revenue à 100% de l'offre 2019 (d'avant covid-19). » Demande de V. Péresse (15/11/2022)

Afin de résorber les tensions au sein des effectifs conducteurs, et de réussir l'ouverture des nouvelles lignes (prolongation de EOLE vers l'Ouest), SNCF Transilien a mis en œuvre un plan de recrutement sans précédent.

La remontée de l'offre sur les Lignes N et U se fera de manière progressive d'ici le SA 2025.

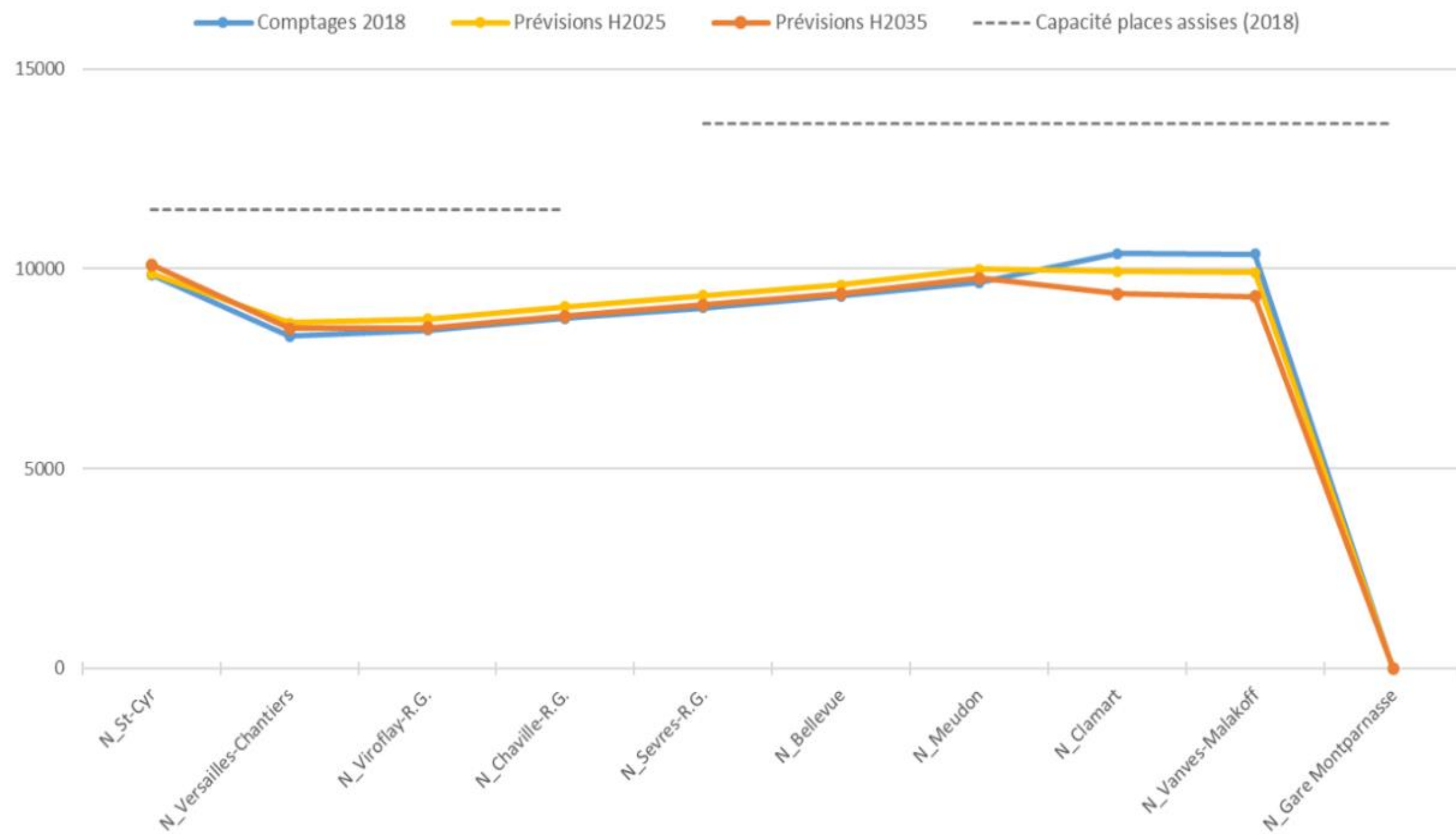
Compte tenu des irritants les plus prégnants concernant les offres en vigueur:

- L'augmentation de 4 mn du temps de trajet, et notamment pour les trains de contre pointe desservant Saint Quentin en Yvelines,
- Le sujet de la desserte de l'axe Rambouillet le Week end,

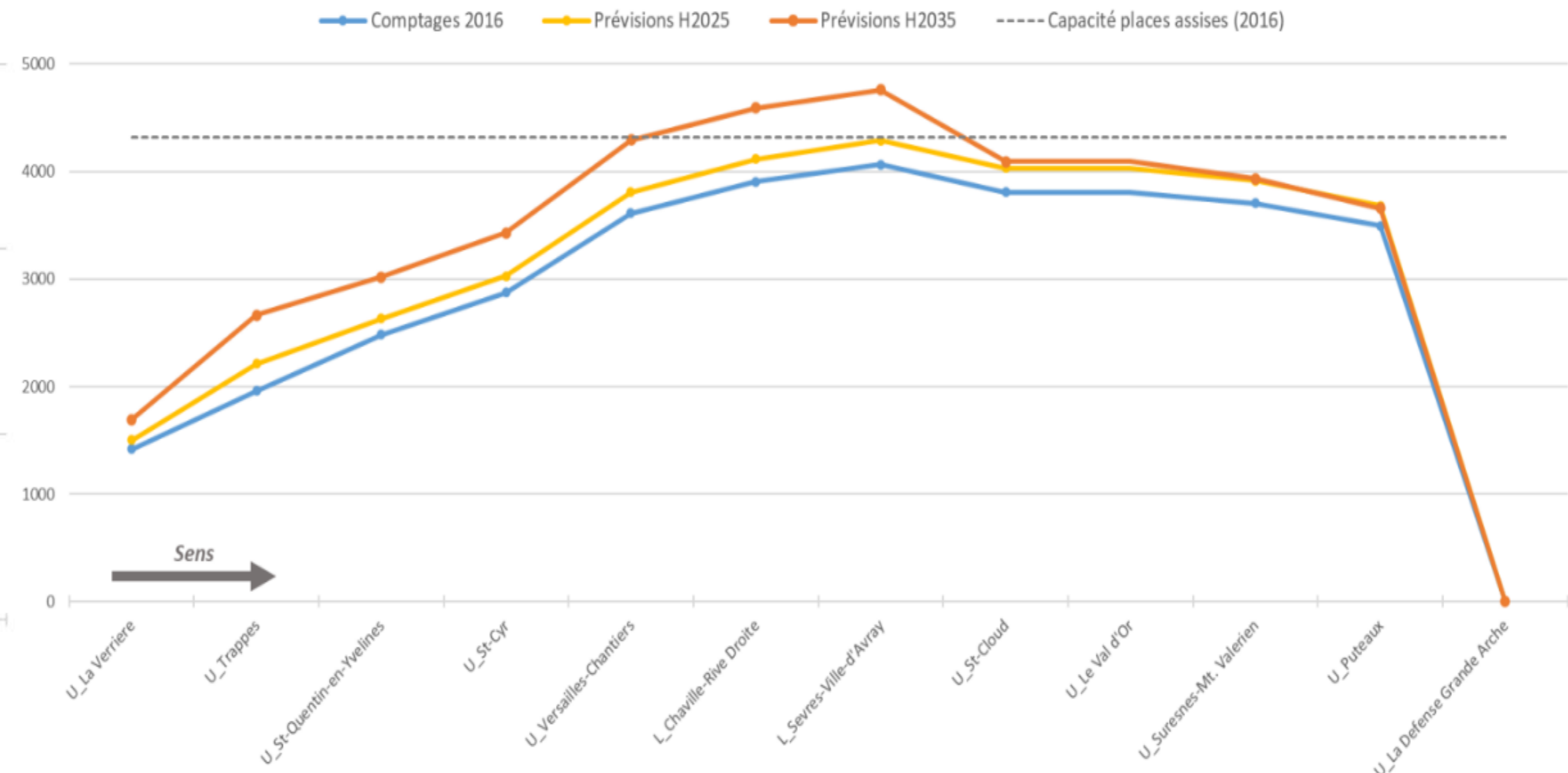
L'offre sera renforcée dès Septembre 2023 avec les ressources conduites actuelles:

- **Création d'un aller retour semi direct, entre Paris et Saint Quentin en Yvelines, du lundi au vendredi**
départ Saint Quentin en Yvelines 17h25 - arrivée Paris 17h44
départ Paris 8h19 - arrivée Saint Quentin en Yvelines 8h40
- **Création d'un Aller retour Paris Rambouillet, aux heures où les trains actuels sont les plus chargés, le samedi:**
départ Rambouillet 14h22 - arrivée Paris 15h26
départ Paris 16h05 - arrivée Rambouillet 17h12

Les lignes N et U se caractérisent par une offre robuste, et adaptée durablement aux perspectives de croissance de la fréquentation.



Evolution de la charge sur le tronc commun de la ligne N aux horizons 2025 et post-2030



Evolution de la charge à l'heure de pointe du matin sur la ligne U aux horizons 2025 et post-2030

SD N&U : Amélioration de la desserte de Dreux :

Adaptation de l'offre aux besoins



Objectif : Rééquilibrer la desserte de pointe de soirée pour mieux desservir un territoire éloigné de Paris.

L'ajout d'une mission semi-directe supplémentaire en pointe de soirée entre Paris Montparnasse et Dreux a plusieurs avantages. Au-delà d'une desserte améliorée pour les voyageurs éloignés de Paris (gain de temps substantiel allant jusqu'à 11 minutes pour les voyageurs à destination de Dreux), cette nouvelle desserte améliorera sensiblement la lisibilité de l'offre et permettra de proposer un service direct additionnel pour Versailles-Chantiers.

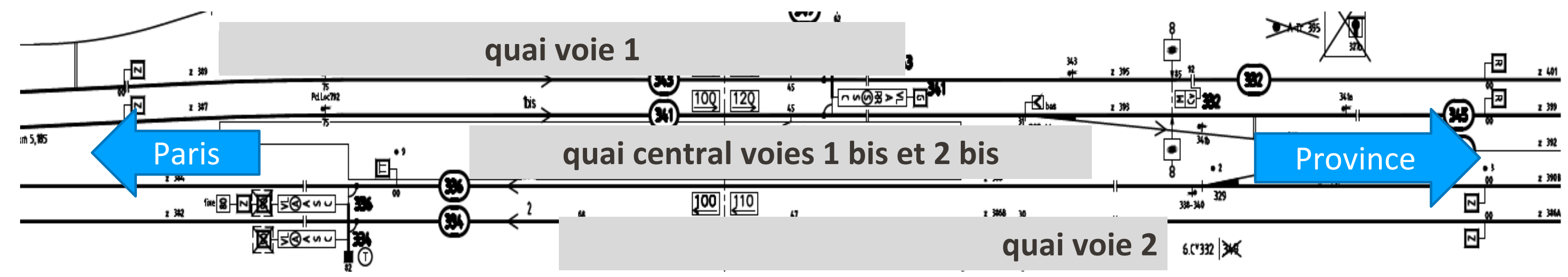
Cette mission circulerait au sein du créneau 18-19h, faisant suite au semi-direct existant au sein de la plage horaire 17h-18h.

Projet techniquement faisable sans aucun travaux d'infrastructures.

Le déploiement de cette mission pourrait être envisagé au plus tôt au SA2026 (en fonction de la disponibilité des ressources de conduite).

SD N&U : Une nouvelle desserte à Clamart (horizon GPE) :

Adaptation de l'offre aux besoins (Grand Paris Express)



	DESSERTE CIBLE	TRAINS CONCERNÉS	VOIES	IMPACTS CIRCULATIONS	BESOIN MODIFICATION INFRASTRUCTURE
2023	4 Trains / Heure	Arrêt des trains des branches Mantes et Plaisir	1 bis et 2 bis		NON
2026	8 Trains / Heure	+ Retour des missions Sèvres	1 bis et 2 bis	Arrêts marqués uniquement à Clamart des trains Plaisir et Mantes	NON

LONG TERME > 2030	12 Trains / Heure	+ Arrêts des trains de Rambouillet	1 bis et 2 bis + 1 et 2 (trains Rambouillet)	Nécessité d'utiliser les voies 1 et 2 + Domestication missions TER (2min)
	15 Trains / Heure	+ Arrêts des trains de Dreux	1 bis et 2 bis + 1 et 2 (Rambouillet et Dreux)	

Etudes et travaux nécessaires

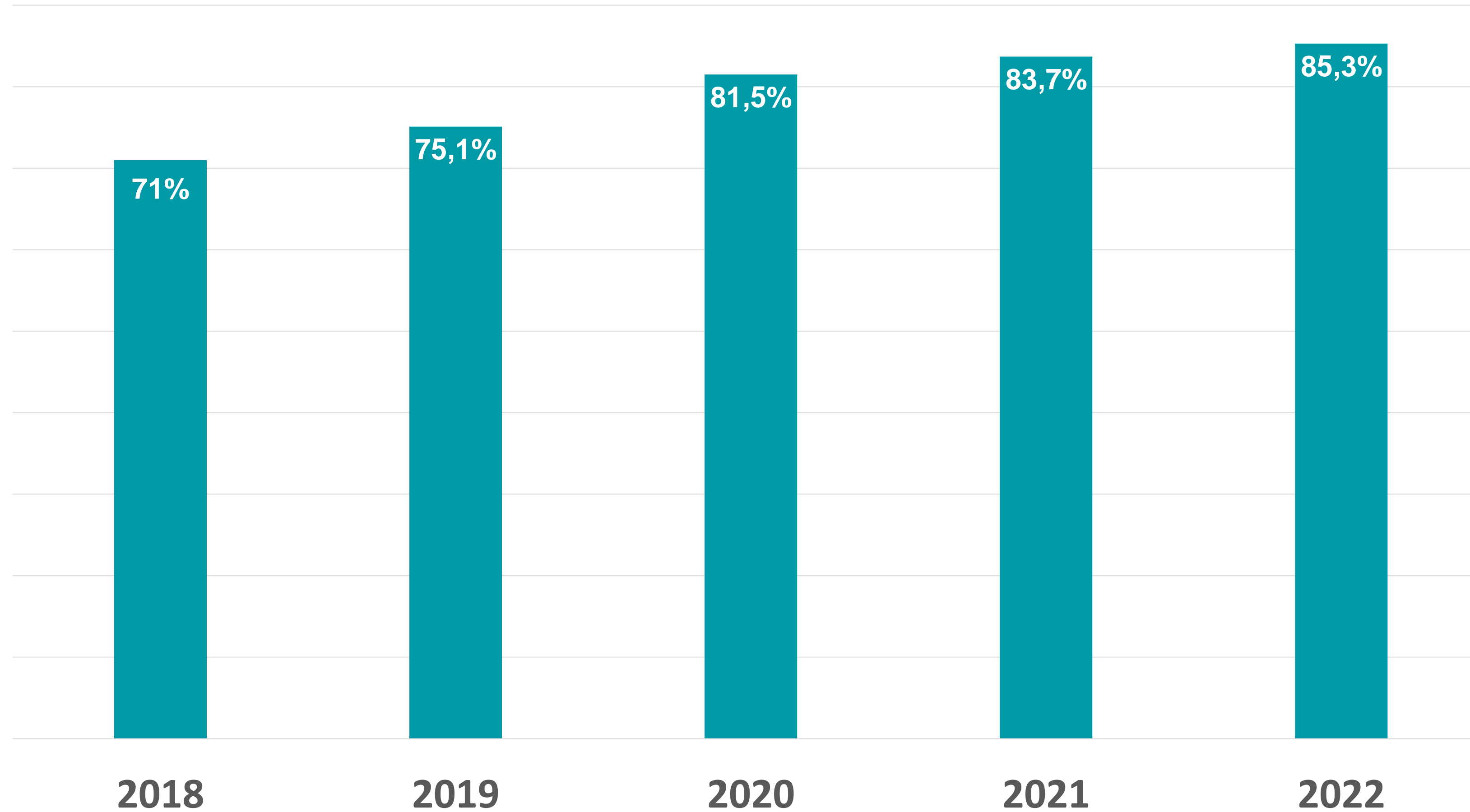
- Elargissement des quais extérieurs voies 1 et 2.
- Création de liaisons entre la salle d'échange de la gare GPE et les quais des voies 1 et 2.
- Aménagements de la signalisation sur les voies extérieures

Qualité de service





Qualité perçue - indicateur de perception

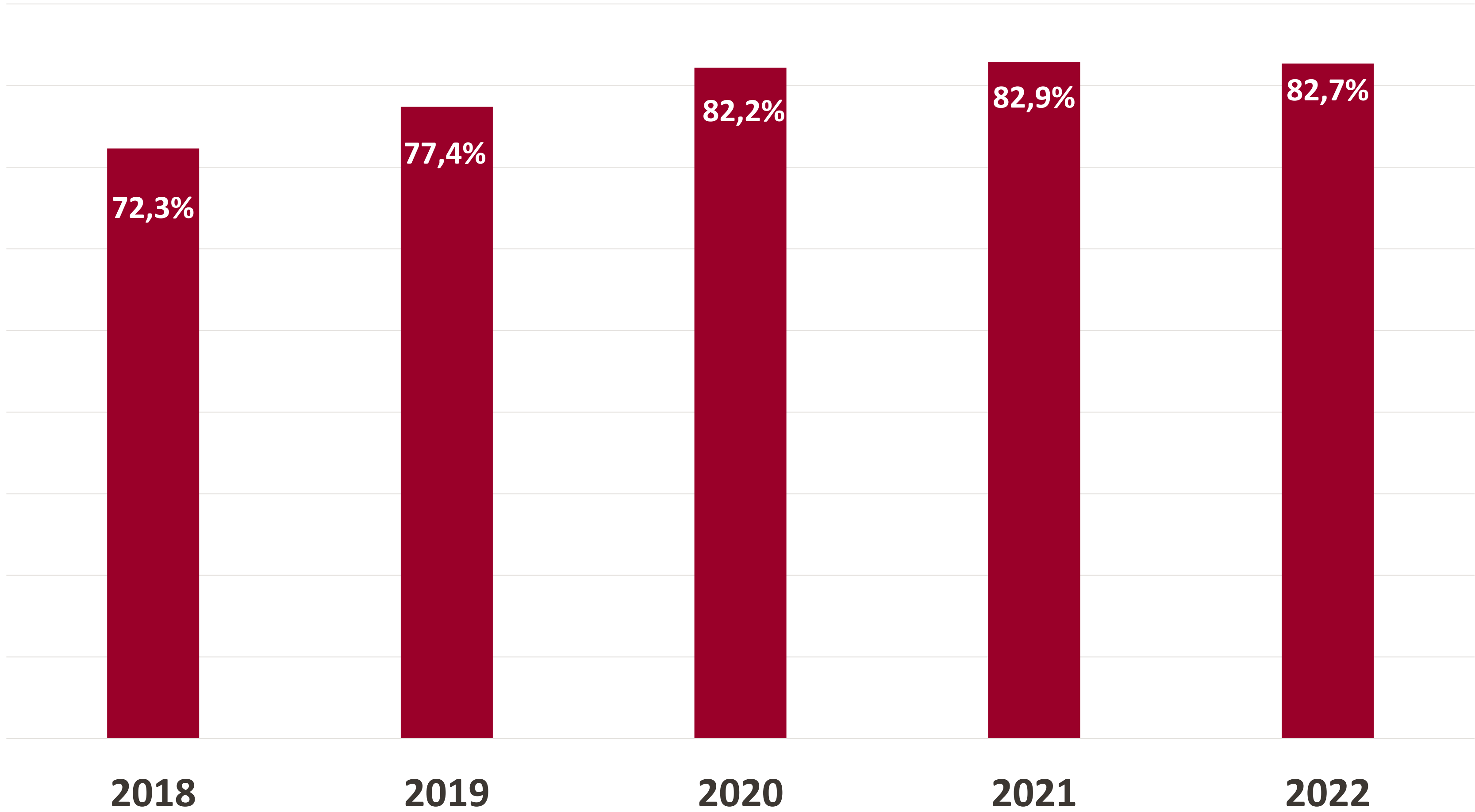


Source : IFOP – Enquête Perception Transilien

Depuis 2018, la satisfaction client sur la ligne N est en constante progression.



Qualité perçue - indicateur de perception

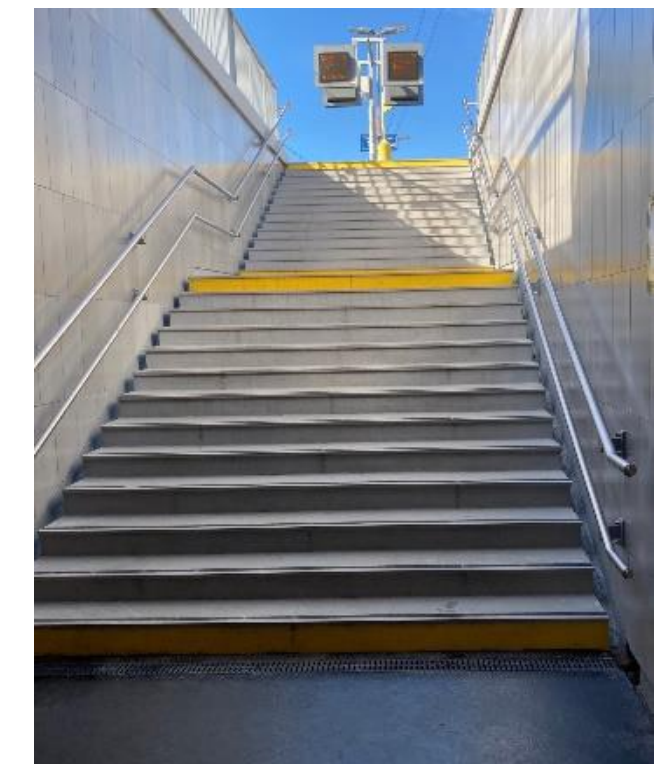


Source : IFOP – Enquête Perception Transilien

La satisfaction client sur la ligne U est stable et 3 points au dessus de la moyenne de Transilien



Zoom sur l'accessibilité



Des gares modernisées

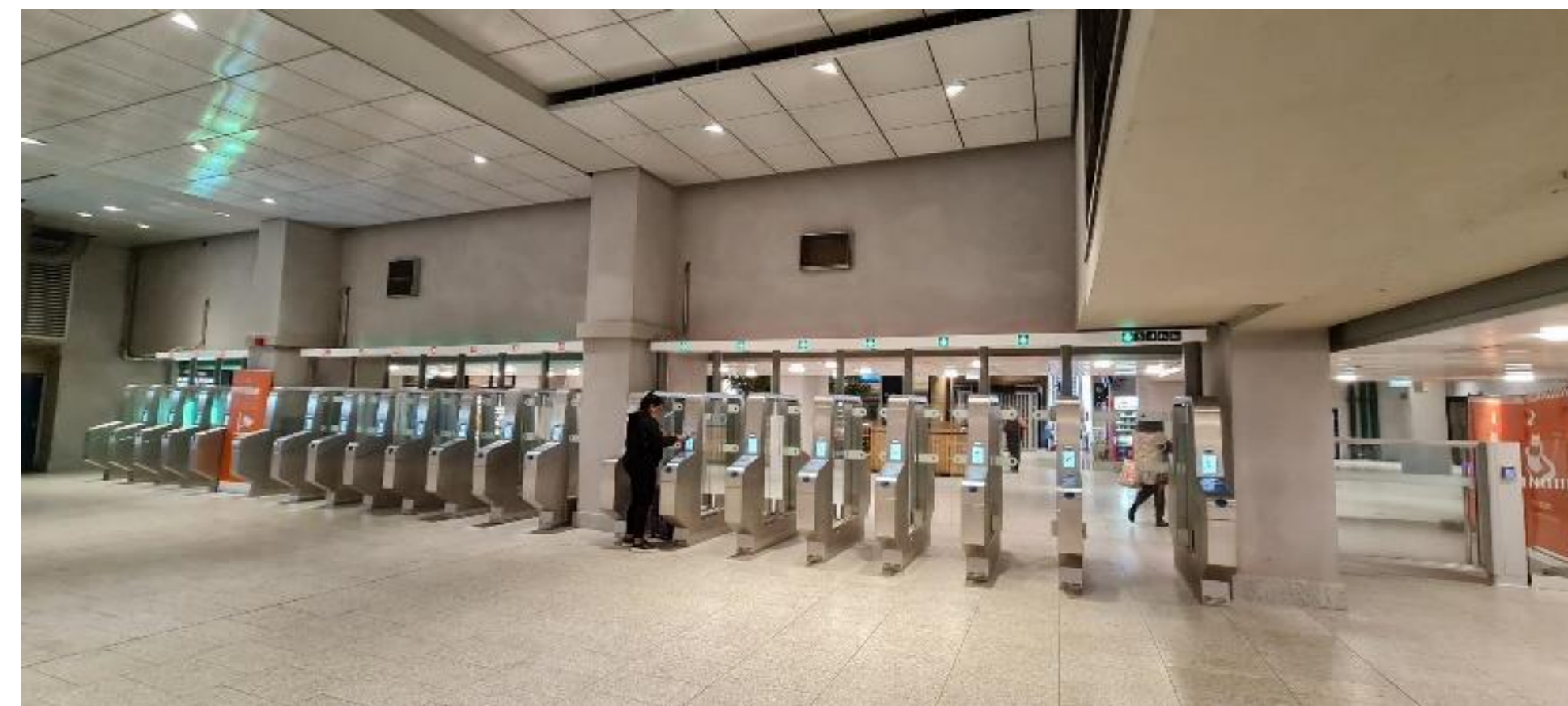
Gares sous contrôle d'accès (gares fermées)

- ❑ Déploiement des nouvelles portes de validation (CAB Mass Transit) en gare de Paris-Montparnasse à l'été 2021, en lien **avec l'ouverture du nouvel espace de vente.**
- ❑ Versailles-Chantiers Hall 1 : remplacement des portes de validation de première génération (CAB G1) par des CAB M1 à l'été 2020 et régénération effectuée à l'été 2021 de l'ensemble des lignes de CAB

Installation de bornes Mass Transit en gare de Montparnasse en septembre 2021

Dans les gares ouvertes :

- ❑ Déploiement en 2020 des Bornes Mass Transit pour permettre validation en entrée et en sortie dans les gares suivantes : Les Essarts, Le Perray, Gazeran, Coignières, Houdan, Tacoignières, Garancières, Villiers, Montfort et Orgerus
- ❑ Déploiement en cours des Bornes Mass Transit dans les gares équipées de CAG G1 : opérationnelles sur Chaville Rive Gauche, Villiers et Plaisir les Clayes



CAB Mass Transit à Montparnasse



Nouvel espace de vente Montparnasse



CAB - Versailles Chantiers Hall 1



Les Essarts



Houdan



Conclusions