

Comité de ligne RER D

19 décembre 2012



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

Seconde partie

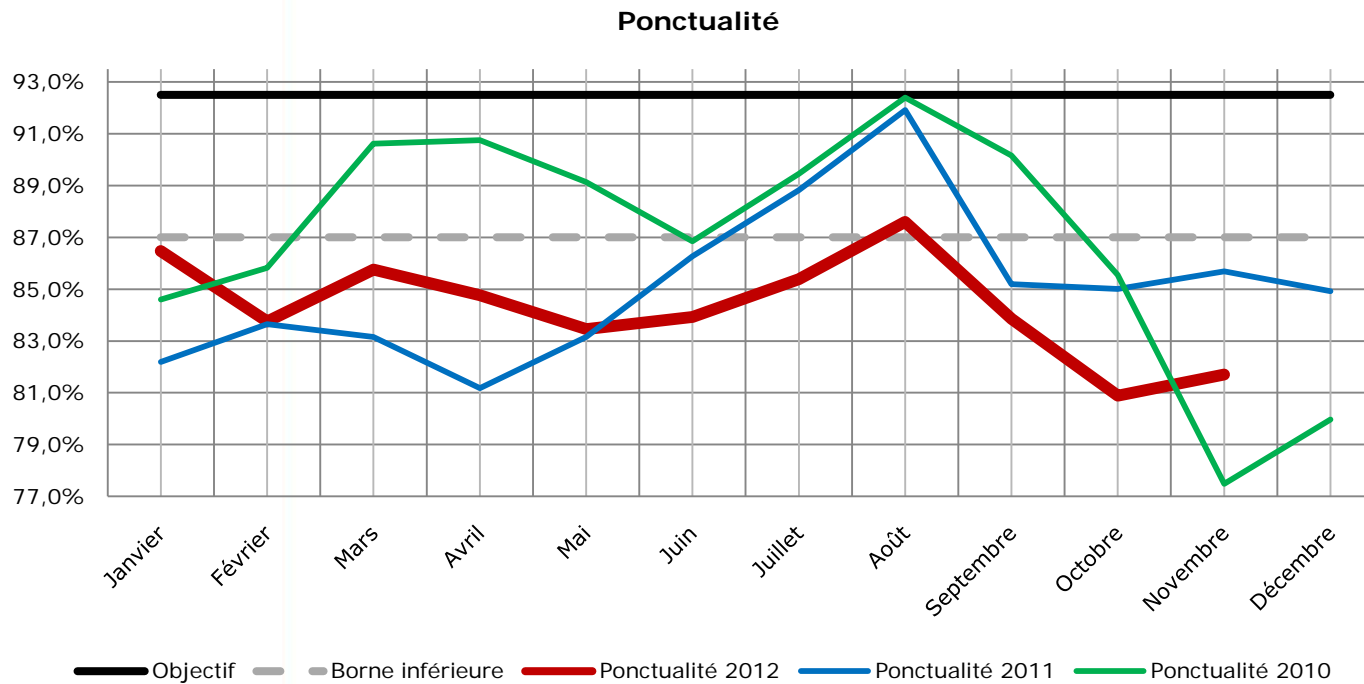
Schéma Directeur - Service annuel 2014 et Perspectives à moyen/long terme

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

L'indicateur de ponctualité

Une dégradation de 1 point en 2012 par rapport à 2011

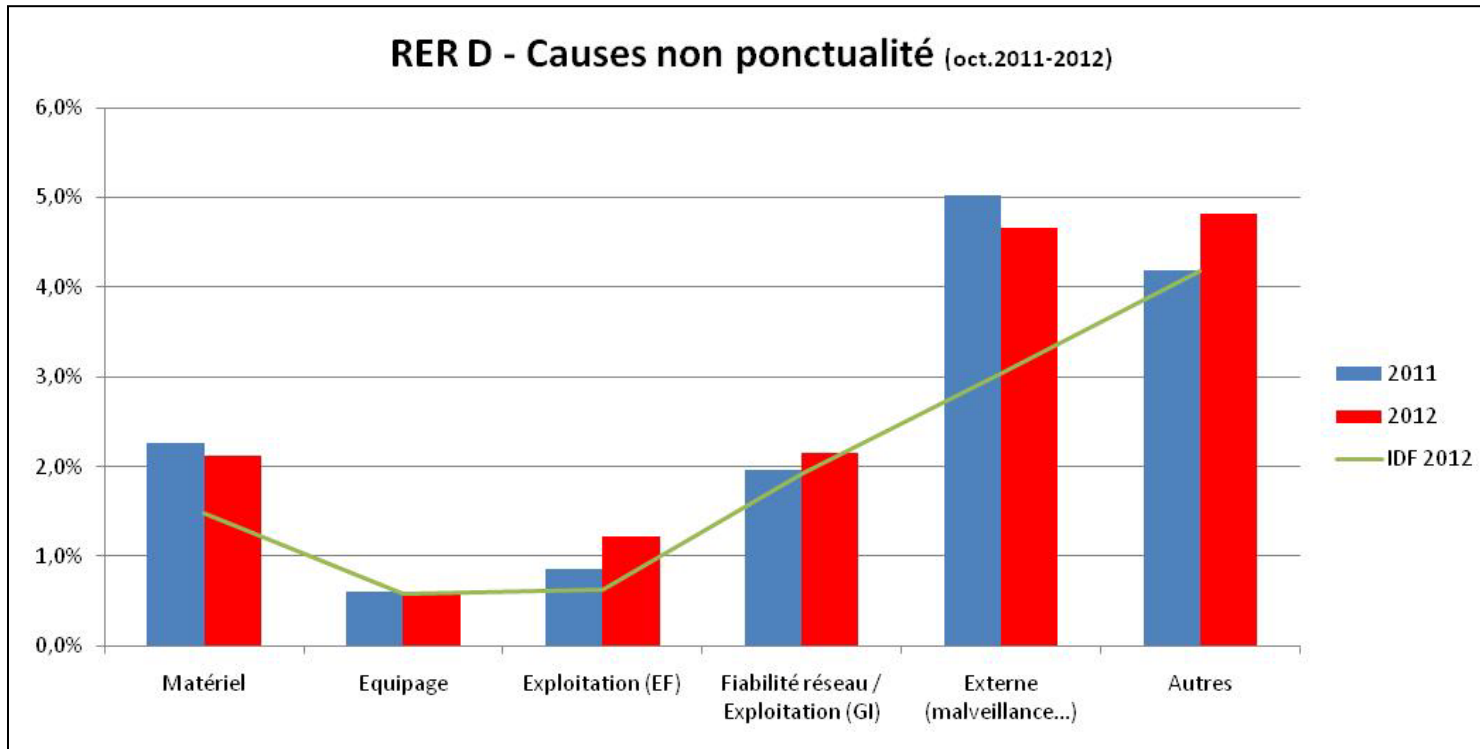


Objectif = 92,5%
Borne inférieure = 87%

Ponctualité : Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service

	2011 (novembre)	2012 (novembre)	Variation	Borne inférieure	Objectif
RER D	85,2%	84,2%		87,0%	92,5%
Branche Nord		83,0%			
Branche Sud via Combs la Ville		84,3%			
Branche Sud via Corbeil Essonnes		85,4%			

L'indicateur de ponctualité



La cause matériel roulant reste importante en 2012

Pour le matériel roulant :

Le Conseil du STIF du 1^{er} juin 2011 décidé de financer directement **l'installation d'un système ABS pour les rames du RER D**, à hauteur de 10M€ soit 50% du coût. 100 éléments sont à présent équipés.

20 éléments Z2N ont été transférés en 2011 sur le RER D, grâce à l'arrivée du Francilien sur le réseau Nord Ouest. La SNCF a alors radié des rames anciennes (Z5300).

L'arrivée du Francilien sur les réseaux Est et Saint Lazare en 2013 permet de transférer sur le RER D **12 éléments Z2N supplémentaires** pour réaliser l'offre RER D 2014.

Le conseil du STIF du 13 décembre 2012 à décidé de financer à hauteur de 8,3M€, soit 50% du coût, l'adaptation et la rénovation de 6 éléments Z2N du Nord Pas-de-Calais pour leur exploitation en Île-de-France, qui libère donc **6 rames Z2N supplémentaires** au 1^{er} trimestre 2014.

Enfin, le nouveau contrat entre le STIF et la SNCF inclut **une augmentation des moyens pour assurer la maintenance du matériel roulant de 80 M€ annuels** .

Pour le matériel roulant :

La rénovation des rames Z2N du RER D se poursuit, correspondant à un investissement de plus de 150 M€.

90 rames sont déjà rénovées à ce jour.
Achèvement du programme en 2016.

Rénovation technique mi-vie du matériel
Nouveaux sièges, nouvelle décoration
Plans dynamiques de ligne
Vidéo-protection



Pour les infrastructures, hors Schéma Directeur :

Le STIF a signé le 17 juillet 2009 avec RFF une convention, visant à renforcer la maintenance des voies en Ile-de-France, pour une meilleure régularité.

Elle permet d'augmenter les investissements de RFF en Ile-de-France de 677 M€ à 983 M€ sur la période 2009-2012.

Toutefois, le STIF constate aujourd'hui qu'environ 130 M€ n'auront pas été consommés par RFF à fin 2012.

Le STIF a poursuivi l'organisation de réunions de retours d'expérience sur la gestion de situations perturbées, en présence de voyageurs ayant vécu la perturbation.

L'objectif est de partager le vécu de l'incident, et d'identifier des propositions concrètes réellement novatrices, pour que les voyageurs touchés par un tel incident n'aient plus le sentiment d'être abandonnés à eux-mêmes.

3 REX ont ainsi été organisés en 2012 sur le RER D:

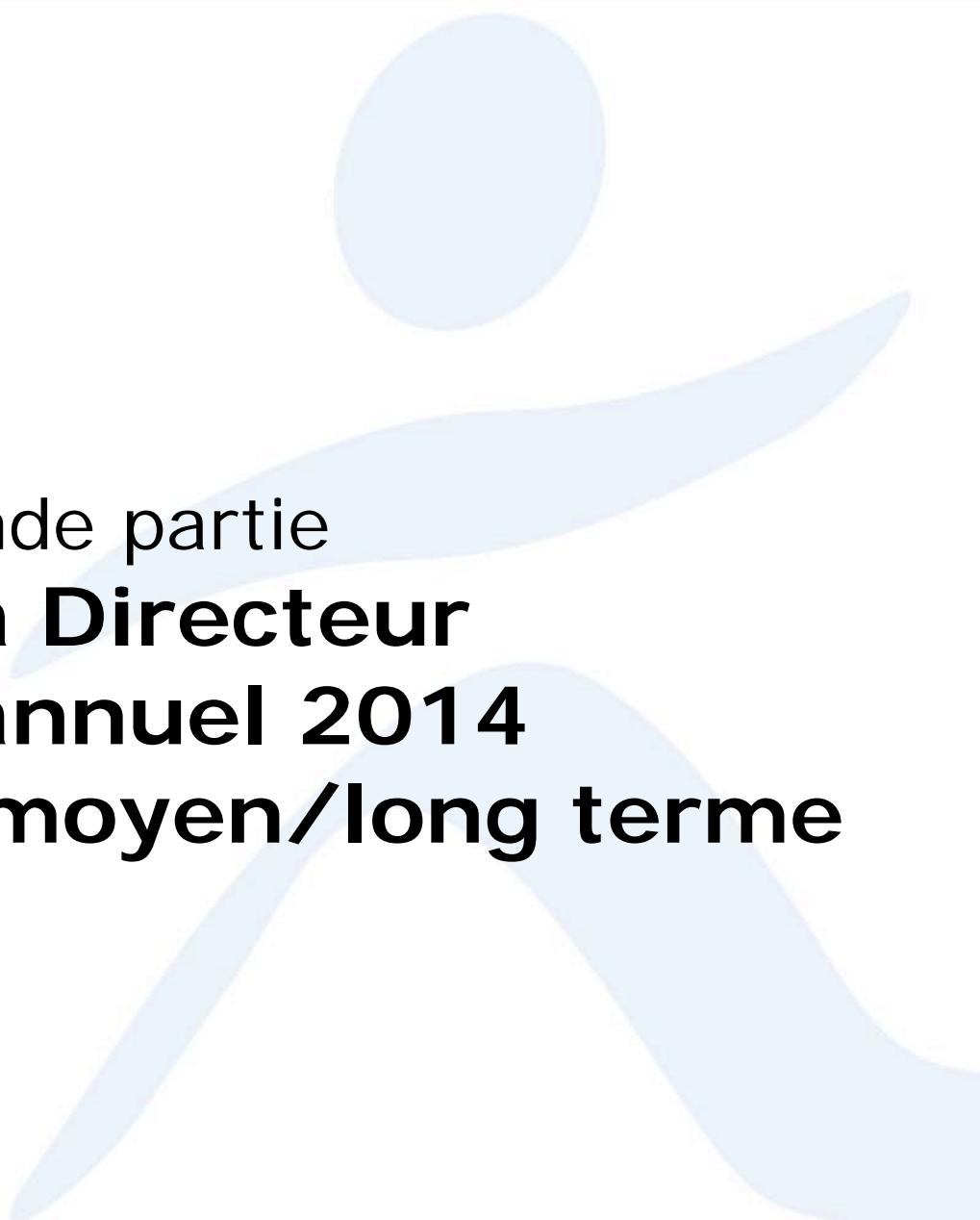
Date de l'incident	Description	Pistes d'amélioration
12 octobre 2011	Suite à une alarme au sein du poste d'aiguillage de St Denis, les trains sont restés bloqués en ligne durant la pointe du soir, ce qui a généré la descente de voyageurs sur les voies.	<ul style="list-style-type: none">• Développer des scénarios de transports alternatifs, en particulier pour desservir les bouts de lignes• Améliorer l'information voyageur en situation perturbée notamment pour orienter les voyageurs vers les différents modes de rabattement
5 mars 2012	Suite à un voyageur malade à bord d'un train à quai à Chatelet, la circulation des RER B et D a été bloquée en heure de pointe du soir dans le tronçon central, ce qui a généré la descente de voyageurs sur les voies.	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer le travail de sensibilisation des pompiers/police aux procédures d'intervention visant à minimiser l'impact sur les circulations• Améliorer l'information aux voyageurs et procédures d'exploitation pour éviter la descente de voyageurs sur les voies
7 novembre 2012	Suite à l'arrachement d'une caténaire à Mitry en début de soirée, de nombreux trains sont restés bloqués en ligne, ce qui a généré la descente de voyageurs sur les voies, jusqu'en avant-gare de Paris Nord, perturbant l'ensemble des circulations jusque tard dans la nuit.	<ul style="list-style-type: none">• Engager des réflexions sur l'évolution de la procédure d'alerte radio pour l'adapter aux spécificités de la zone dense• Elaborer des scénarios conjoints RATP/SNCF de gestion des situations perturbées• Mettre en place des nouvelles mesures d'exploitation pour éviter la descente de voyageurs sur les voies (renforcer l'information circonstancielle, évacuer les voyageurs en gare etc...)

Pour le service 2011, le STIF avait décidé de compléments d'offre :

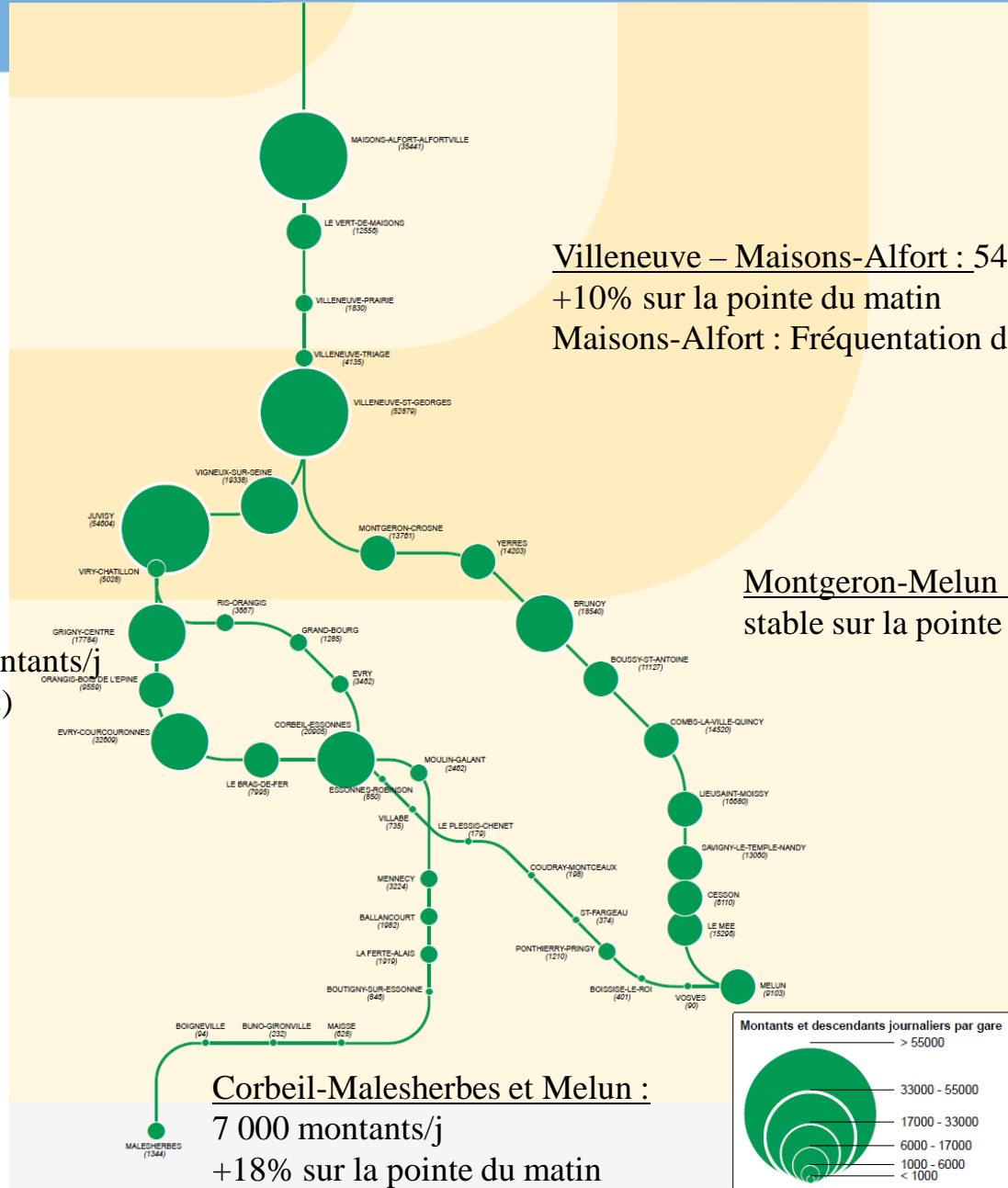
- prolongement jusqu'à Orry la Ville de 2 trains
- création d'un train entre Paris Gare de Lyon et Melun
- prolongement jusqu'à Melun d'un train
- prolongement de trains entre Corbeil Essonne et Melun

Pour les services 2012 et 2013, le STIF a décidé **la mise en trains longs progressive des trains les plus chargés le samedi et le dimanche.**

Au total **180 circulations** sont mises en trains longs chaque week-end.

A large, faint, light blue graphic of a person in motion, possibly walking or running, is positioned in the background behind the text. The figure is composed of simple, rounded shapes for the head, torso, and limbs.

Seconde partie
Schéma Directeur
Service annuel 2014
Perspectives à moyen/long terme



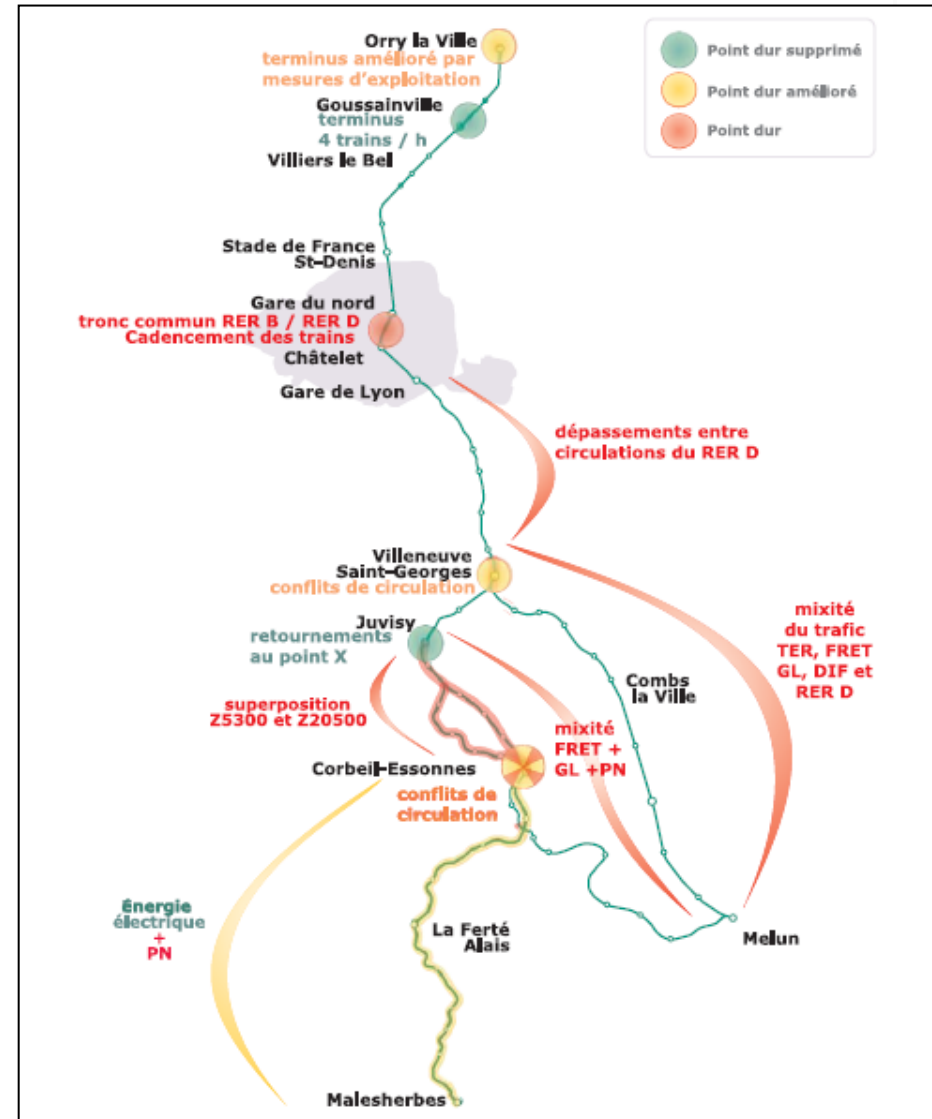
Villeneuve – Maisons-Alfort : 54 000 montants/j
 +10% sur la pointe du matin
 Maisons-Alfort : Fréquentation doublée en 10 ans

Montgeron-Melun : 65 000 montants/j
 stable sur la pointe du matin

Corbeil-Malesherbes et Melun :
 7 000 montants/j
 +18% sur la pointe du matin

Vigneux-Corbeil : 91 000 montants/j
 (avec correspondance RER C)
 stable sur la pointe du matin

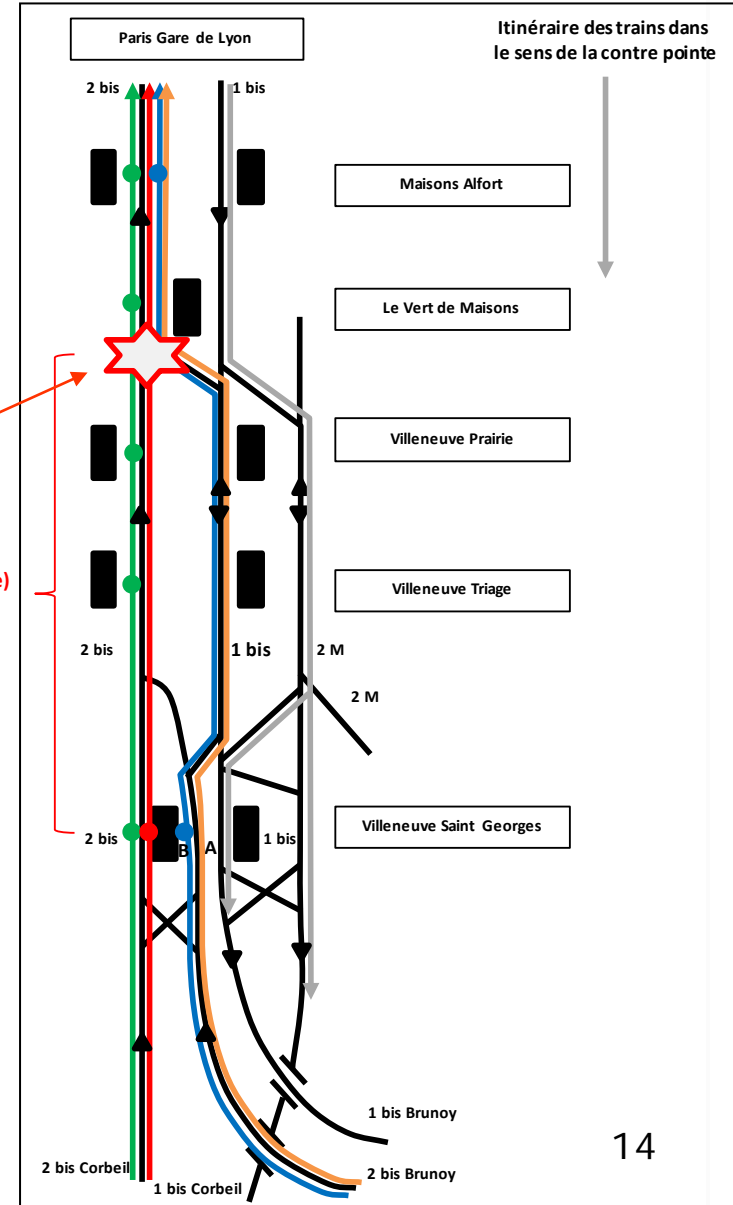
- Le travail mené dans le cadre du schéma directeur de 2006 a permis d'identifier les points durs régularité de la ligne.
- A ce titre, le dépassement des circulations du RER D entre Paris et Villeneuve-St-Georges a été considéré comme une faiblesse majeure pour l'exploitation de la ligne.



- Ce dépassement est rendu possible par l'utilisation d'une « 3e voie » (voie 2 M) entre Villeneuve-St-Georges et Vert-de-Maisons.
- Les RER directs entre Montgeron et Paris Lyon, plus « rapides », peuvent ainsi doubler les RER omnibus, plus « lents ».
- Il en résulte une convergence en ligne entre des trains de vitesses sensiblement différentes, ce qui fragilise l'exploitation de la ligne D.

Schéma illustratif des flux actuels en HPM

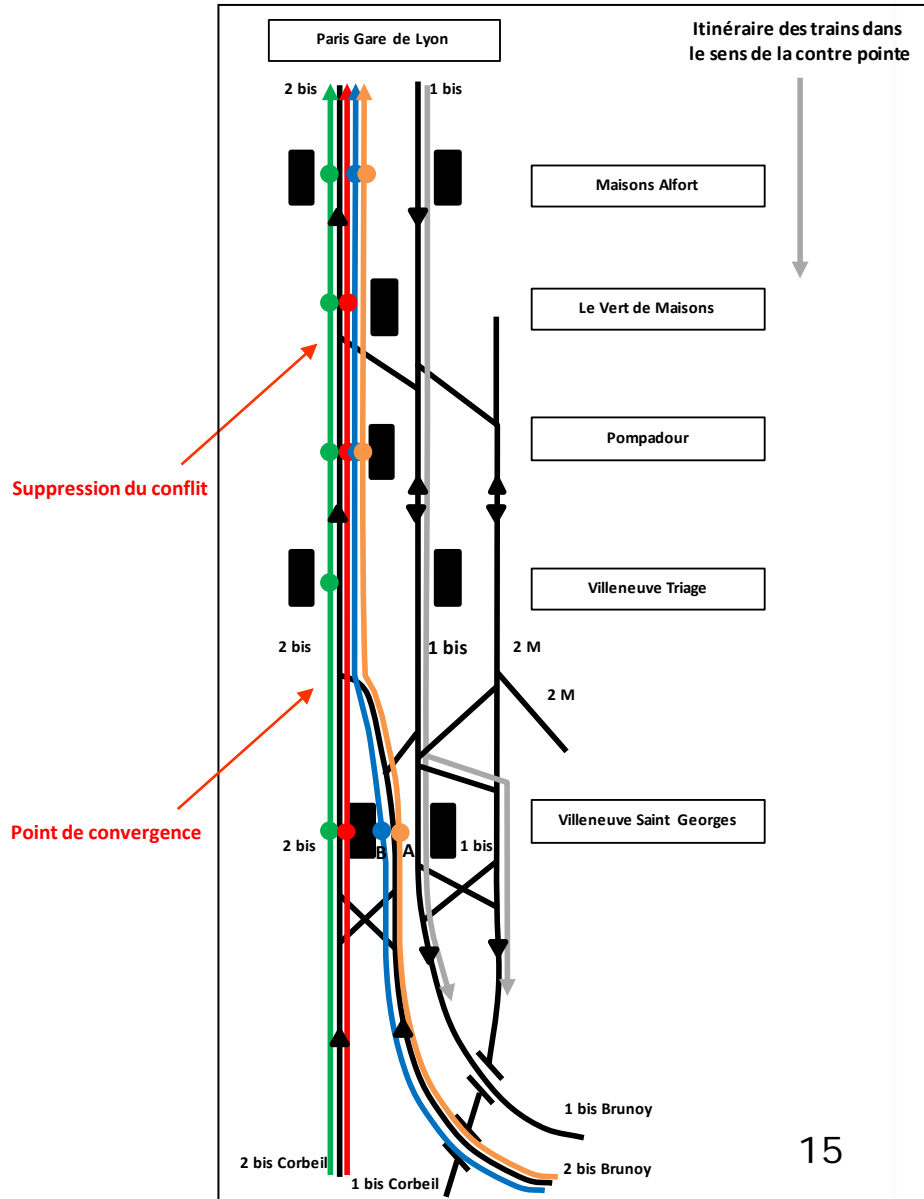
Le train direct entre Montgeron et Paris (orange) double l'omnibus (vert) entre Villeneuve et le Vert de Maisons



- La réponse du Schéma Directeur consiste en la **mise en service conjointe fin 2013 de nouvelles infrastructures et d'une nouvelle desserte**, participant à l'amélioration de la régularité.
- A titre d'exemple, sur cette même zone, le point de fragilité de régularité est supprimé.

La convergence des missions du RER D s'effectue dans de meilleures conditions : immédiatement au Nord des quais de Villeneuve-Saint-Georges où tous les trains marquent l'arrêt, entre des trains de vitesse homogène.

Schéma illustratif des flux 2014 en HPM



Au total, 120 M€ d'investissements, mis en service fin 2013, permettant d'améliorer la robustesse en résorbant les points durs précités :

- **Optimisation de la signalisation** entre Villeneuve-St-Georges et Paris Lyon, mais également entre Paris Nord et Villiers-le-Bel - *Objectif : robustesse, mise en place de la desserte*
- **Amélioration du nœud de Corbeil-Essonnes** - *Objectif : robustesse*
- Création d'une **sous-station à Combs-la-Ville** afin de résorber les chutes de tension dans le secteur - *Objectif : robustesse*
- Aménagement du **terminus de Goussainville** au Nord - *Objectif : robustesse, mise en place de la desserte*
- Autres (aménagement acoustiques, paysagers...) – *Objectif : limitation des nuisances*

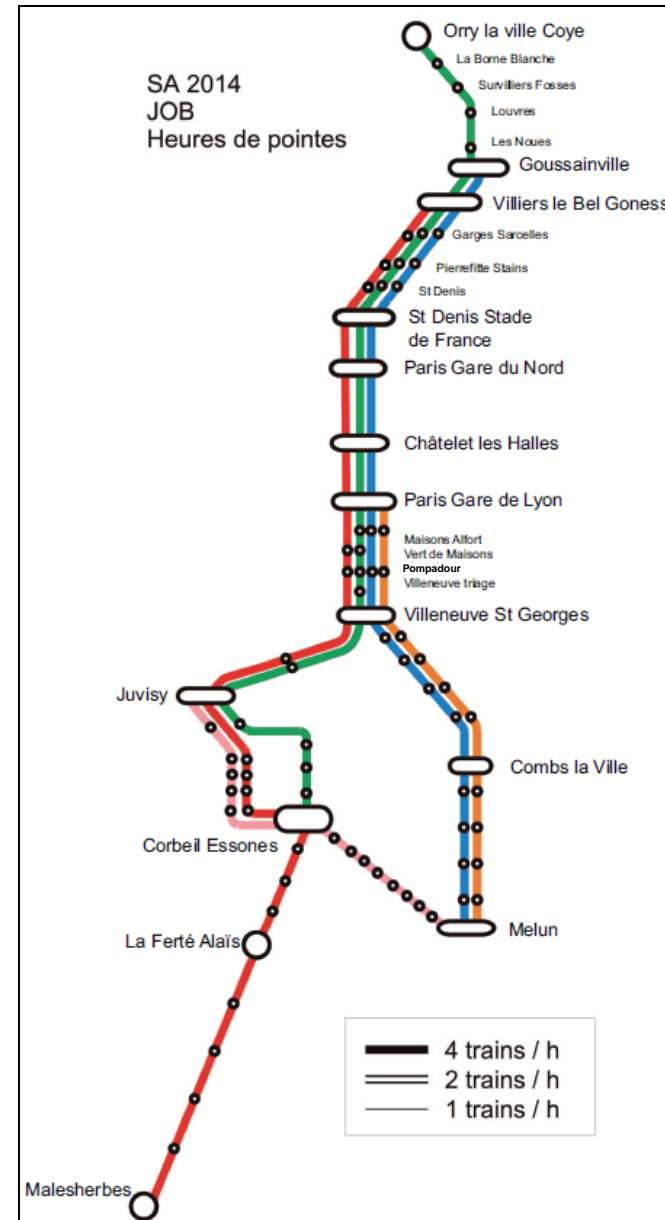
Création d'une nouvelle gare Pompadour, en remplacement de l'actuelle gare Villeneuve-Prairie, afin d'offrir un accès aux pôles Orly-Rungis et Créteil, grâce à la correspondance avec les lignes de bus en site propre TVM et 393.

Principes de desserte 2014 approuvés au Conseil du 8 Juillet 2009 :

- Retour à 12 trains/heure au Nord
- Renforcement de la desserte dans le Val-de-Marne, et notamment de la nouvelle gare Pompadour

Le STIF a demandé en 2011 à RFF et à la SNCF d'engager la conception détaillée de la desserte.

Suite au comité de ligne du 14 octobre 2011, le STIF a demandé l'étude de plusieurs alternatives en proche couronne Sud, afin de réduire les allongements de temps de parcours tout en préservant la robustesse.



- **Pour le moyen terme**, le STIF a demandé à la SNCF et à RFF d'identifier l'ensemble des opérations visant à améliorer davantage le fonctionnement de la ligne, y compris en situation perturbée.
- Notamment, **10 M€** d'économie constatés sur le 120 M€ prévus pour 2014 ont déjà été redistribuées sur des opérations à horizon 2014-2017:

Projet	Interêt	Planning
Allongement quai 2M à Maisons Alfort	Desserte en train long en cas de travaux ou d'incident	Travaux en 2013
Réaménagement d'un faisceau au Sud de Villeneuve	Possibilités de retournement de missions en cas de gros incident	2017
Amélioration des quais de secours Villiers et Garges	Permettre une utilisation de ces quais autrement qu'en phase travaux	Études en cours
Adaptation des installations de contre sens sur le Plateau	Augmenter le débit en cas d'utilisation des installations	Etudes en cours
Sécurisation des Installations EAS	Garantir le fonctionnement même en cas de coupure de courant	2013-2014

Long terme

- Le conseil du STIF du 5 octobre 2011 a approuvé les fonctionnalités du **nouveau matériel RER**, et demandé à la SNCF d'étudier l'opportunité et les conditions **du renouvellement anticipé des rames du RER D** par ce nouveau matériel, dans le cadre du Schéma Directeur du RER D.
- Le STIF a également confié à RFF des études d'aménagements de l'infrastructure du RER D ambitieuses et complexes, permettant de répondre à l'évolution des besoins de mobilité **à long terme**.

Les opérations identifiées doivent permettre entre autres :

- de créer une 3^{ème} mission au quart d'heure sur la branche Melun,
- d'améliorer le débit de l'ensemble de la ligne (optimisation de la signalisation, création de capacité,...)
- d'engager la réflexion sur le doublement du tunnel du Châtelet afin de rendre le RER D indépendant du RER B. Le STIF finance sur fond propre des premières études réalisées par RFF et devant aboutir pour la fin du 1er trimestre 2013.

**Téléchargez les présentations
de ce comité de ligne
sur le site Internet du STIF**

www.stif.info