

Comité de ligne RER C

6 février 2013



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

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER C

Seconde partie

Evolutions à court terme

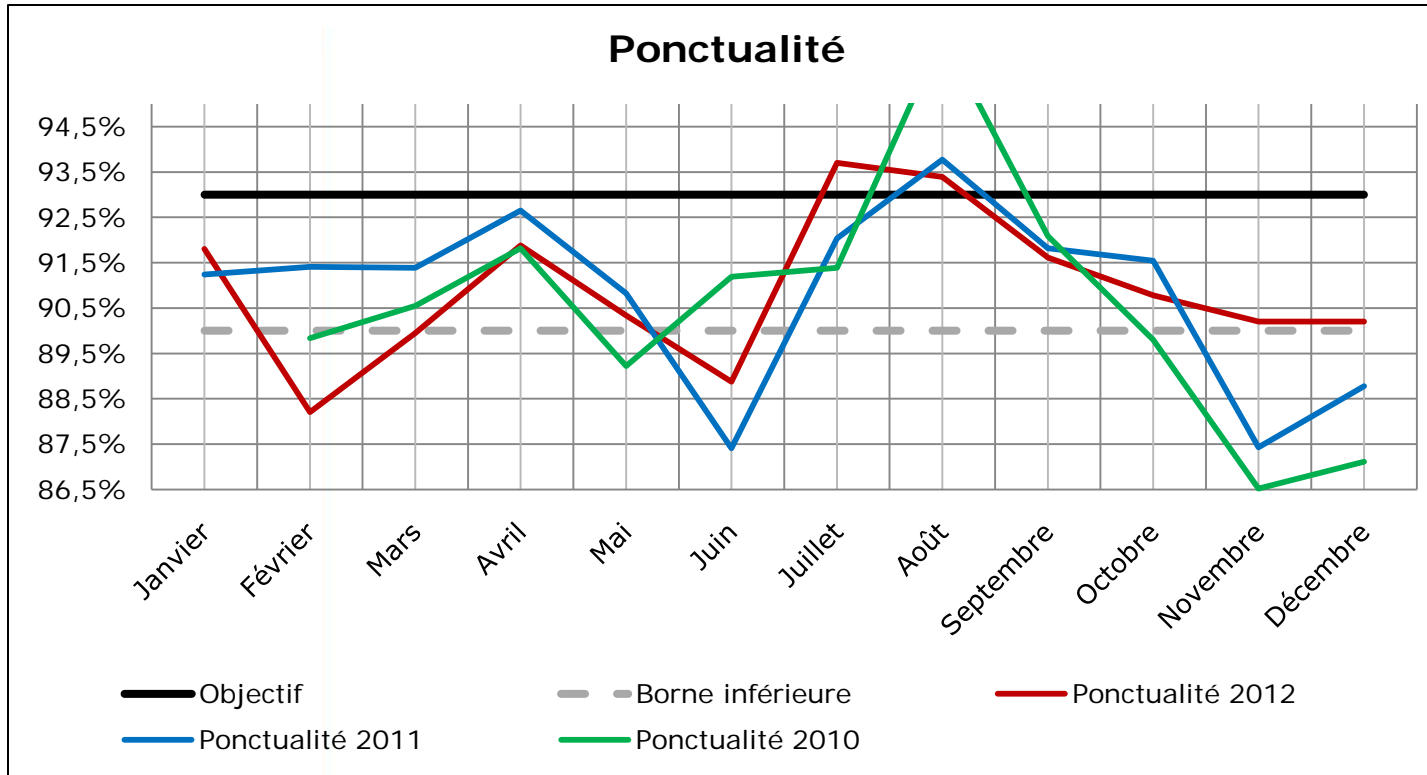
Perspectives à moyen/long terme

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER C

L'indicateur de ponctualité

Une ponctualité moyenne de 90,8% en 2012, comparable à 2011



Objectif = 93%

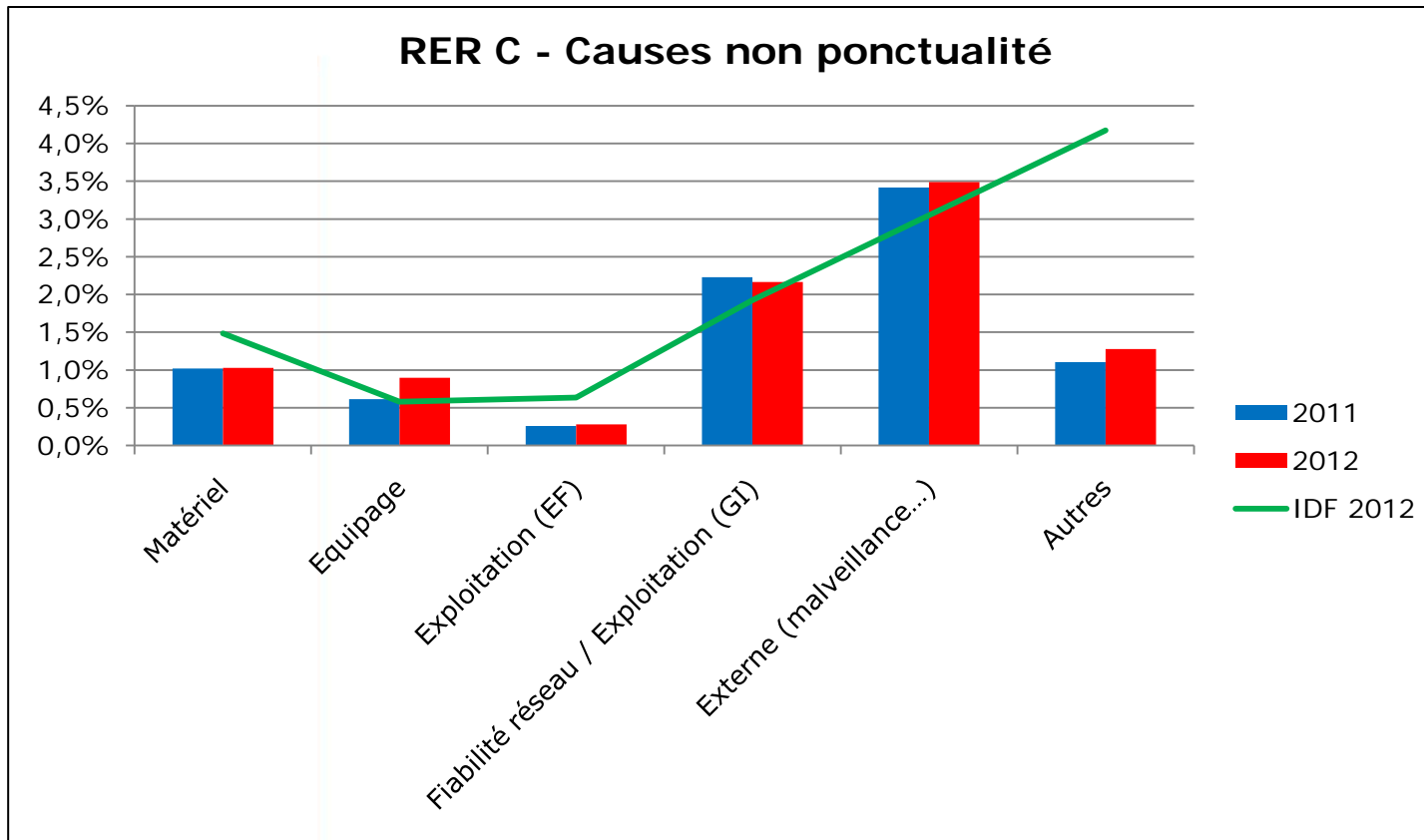
Borne inférieure = 90%

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

Ponctualité par axe en 2012

Invalides - Brétigny	82,6%
Invalides - Dourdan	90,4%
Invalides - Massy Palaiseau	91,7%
Invalides - Saint-Martin d'Etampes	89,7%
Invalides - Saint-Quentin-en-Yvelines	88,6%
Invalides - Versailles Chantiers	92,8%
Invalides - Versailles Rive Gauche	91,9%
Invalides - Pontoise	91,9%

L'indicateur de ponctualité



La cause infrastructure reste importante en 2012

Pour le matériel roulant :

La rénovation des rames Z2N du RER C se poursuit, correspondant à un investissement de plus de 120 M€.

115 rames concernées sur 165 (*non incluses 50 rames déjà climatisées, livrées en 2001-2004*)

42 rames 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-surveillance

Depuis le 1^{er} septembre 2012, les rames sont livrées avec le nouveau design choisi par les voyageurs.



Pour le matériel roulant :

L'arrivée du Francilien sur les réseaux Est et Saint Lazare en 2013 permet de transférer sur le RER C **6 éléments Z2N 4 caisses**.

Ces éléments permettront en 2014 d'augmenter la capacité des trains les plus chargés de la branche Versailles Chantiers (via Massy et Juvisy), qui passeront d'une composition 6 caisses à une compositions 8 caisses (2*4 caisses).

Par ailleurs, elle permettra également le retour d'une réserve d'exploitation à Brétigny en pointe du matin, pour une meilleure ponctualité.

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.

Par ailleurs, le STIF a financé directement à RFF, depuis 2002, **23 M€ d'investissements de court terme** sur le RER C pour améliorer la régularité, et mieux gérer les situations perturbées : sous-station Jouy en Josas, sous-station Dourdan, Poste d'Aiguillage et de Régulation des Invalides, terminus Javel et Austerlitz pour situations perturbées.

Conformément au contenu du futur PDU en cours de révision, la **gestion des situations perturbées** fait l'objet de retours d'expériences d'incidents associant étroitement les représentants des voyageurs, afin de faire émerger des actions d'amélioration innovantes de court terme.

Un premier retour d'expérience a été organisé sur le RER C le 27/10/2011, sous la présidence de M. Guérin:

La journée du 27 juin 2011 a été marquée par une succession d'incidents sur la ligne C, en particulier électriques liés pour la plupart à une augmentation brutale des températures. Ces événements ont fortement perturbé les circulations, plus particulièrement au sud de la ligne. La succession des incidents a conduit à adapter à chaque fois le plan de transport et l'information donnée aux voyageurs.

Ce retour d'expérience a mis en évidence la pertinence d'améliorations suivantes par le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant:

- *Renforcement de la surveillance et de la maintenance de la caténaire (inspections générales, reprise des réglages)*
- *Diagnostic général de la caténaire de la ligne et identification des actions à mener pour fiabiliser l'infrastructure*
- *Travail d'amélioration de l'information aux voyageurs sur les alternatives de transport proposées en cas de fortes perturbations*
- *Développement de scénarios anticipés de gestion des situations perturbées*



Politique STIF (nouveau PDU) d'évolution des gares franciliennes vers de véritables pôles d'échanges, avec typologie en 3 types

- **Principe** : définit les principaux enjeux d'évolution des gares en pôles multimodaux, en tenant compte de leur rôle dans le maillage des réseaux de TC, leur vocation de desserte territoriale et leur environnement urbain
- **Objectif** : améliorer l'intermodalité à travers toutes ses composantes, dans et autour de la gare

- **Des schémas directeurs du STIF précisent** les objectifs de qualité de service à atteindre et les modalités de financement des projets :
 - Parcs Relais («SDPR»)
 - Gares routières («SDGR»)
 - Stationnement Vélos gares/stations («SDVG»)
 - Accessibilité PMR («SDA»)
 - Information voyageurs («SDIV»)
- **Des cahiers techniques du STIF aident les MOA**
 - détaillent les référentiels de qualité STIF
 - conseils techniques sur les projets
 - aident au montage de projets par les MOA
 - précisent les conditions de financement STIF





- **Pilotage des projets de grands pôles multimodaux de correspondance du CPER / CPRD** et des programmes gares des SD RER C, D, A et B

- **Elaboration en 2011 du SD Vélos aux gares et stations**, création et expérimentation de « Véligo »



- **Financement de nouveaux investissements depuis 2009 :**
 - SDA (1,45 Mds€ pour adapter 143 gares)
 - Plan Impact (100 M€ pour désaturer 20 gares)
 - Projets pôles PDU, ouvrages d'intermodalité (Parcs Relais, gares routières PR/GR)



- **2013 : édition d'une plaquette d'information sur les politiques STIF sur l'intermodalité, le montage de projets de pôles**

Grands pôles multimodaux de correspondance (type 1 du PDU)



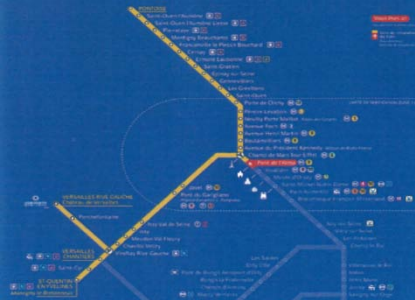
- **3 Projets CPER réalisés sur la ligne C :**
 - Ermont Eaubonne
 - Choisy le Roi
 - Massy Palaiseau
- **3 projets CPER/CPRD à réaliser :**
 - Versailles Chantiers (1^{ère} phase cour du Buc réalisée)
 - Gare d'Austerlitz (1^{ère} phase balcon vers Seine en cours)
 - Juvisy (AVP approuvé par le Conseil du STIF du 10 octobre 2012 et convention de financement des travaux en cours de signature)
- **1 projet de pôle PDU financé et en cours de travaux :** St Quentin en Yvelines (restructuration lourde)

Pôles de desserte des secteurs denses (type 2 du PDU)




- **6 pôles dont l'intermodalité sur voirie a été réorganisée dans le cadre de projets PDU :**
 - Chaville Vélizy
 - Brétigny sur Orge
 - Issy Val de Seine
 - Ivry sur Seine
 - Savigny-sur-Orge, Dourdan
- **1 nouveau projet de pôle PDU financé en 2010/ 2011 :**
Arpajon
- **1 nouveau projet formalisé dans un contrat de pôle :**
Epinay sur Orge
- **Pôles sur TTME :** réflexion complémentaire STIF en cours sur l'intermodalité (PR, bus, Véligo)

Amélioration de la qualité des espaces et de l'intermodalité



- **Dernières rénovations intérieures de gares** : Brétigny, Ivry, St-Michel et Epinay sur Orge, Arpajon, St Cyr, Etampes
- **Amélioration de l'info et de l'ambiance des gares parisiennes du RER C** (éclairage quais, signalétique, IV : 1ère gare réalisée, Champs de Mars, 16 gares à venir)
- **3 Parcs Relais réalisés depuis 2007** : Brétigny, St Michel sur Orge, Massy-Palaiseau
- **1ère gare de la ligne équipée de Véligo** :
 - Ivry, et demande de déploiement sur les gares Vallée de l'Orge

- **Adaptation des gares au trafic et aux dessertes :**
 - Plan Impact : études AVP en cours sur Choisy et Ivry
 - SD RER C : 10 gares à adapter aux évolutions du trafic, et pour l'intermodalité avec des nouvelles lignes (études financées RIF/Etat)
- **Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) :**
 - 53 gares du RER C inscrites au SDA (pour un investissement estimé à plus de 460 M€ sur ces gares)
 - Financement du SDA régional acté par convention en 2011 (1,45 Mds€ pour 50% STIF, 25% RIF, 25% RFF/SNCF)
 - Mise en œuvre sur une première tranche de gares: 17 gares RER C concernées par cette tranche

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly walking or running, is positioned in the background. It consists of a simple oval head and a body with a curved, dynamic shape suggesting movement.

Seconde partie
Evolutions à court terme
Perspectives à moyen terme

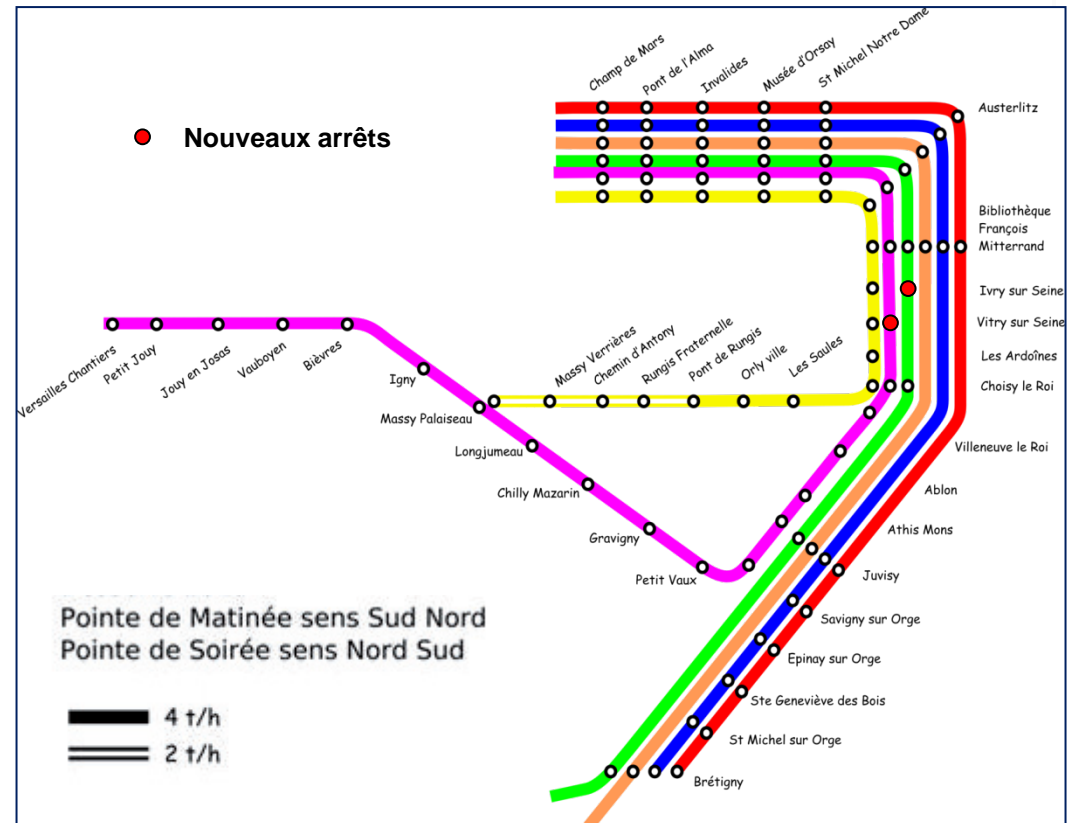
Le Schéma Directeur du RER C, approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009, prévoyait la mise place **d'un deuxième arrêt par quart d'heure aux heures de pointe dans les gares d'Ivry et Vitry-sur-Seine pour le service annuel 2012.**

Le moratoire relatif à l'évolution des dessertes du RER C posé par le STIF fin 2009, et le cadencement 2012 imposé par l'Etat malgré le vœu du Conseil du STIF, n'ont pas permis de réaliser ces arrêts à ce jour.

Le STIF a donc demandé en 2012 à RFF et à la SNCF d'étudier la réalisation de ces arrêts en pointe pour le service 2014

L'amélioration de la desserte de Seine Amont :

- doublement la fréquence de desserte des gares d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine aux heures de pointe ;
- de 1 train / ¼ d'heure à 2 trains / ¼ d'heure dans le sens de la pointe ;
- l'impact sur les temps de parcours au maximum de 1 minute supplémentaire pour les missions concernées.



Les missions **de Versailles-Chantiers** (via Massy et Juvisy) sont aujourd'hui chargées, puisque **circulant avec des rames Z2N plus courtes composées de 6 voitures**, alors que les autres missions sont équipées de rames de 8 voitures.

L'achèvement par RFF **du renforcement de la sous-station de Jouy-en-Josas**, financé par subvention du STIF de 3,1 M€, et **l'arrivée de rames Z2N supplémentaires** permise par le déploiement du Francilien sur le réseau Est, permettront **en 2014 de disposer sur les trains les plus chargés de ces missions de rames plus capacitaires de 8 voitures**.

La réalisation des investissements suivants améliorera **la robustesse de la ligne**, et la **gestion des situations perturbées** :

- depuis 2012 : restitution **d'une voie de retournement à Austerlitz surface**, permettant de mieux gérer les situations perturbées
- fin 2013 : **suppression de limitations permanentes de vitesses** à 40 km/h entre Bd Victor et Invalides, financé à hauteur de 7 M€ par l'Etat et la Région
- fin 2013 : mise en place de **voies de retournement à Javel**, financées par subvention du STIF de 8 M€ ;

Enfin, l'arrivée de rames Z2N permettra également le retour d'une réserve d'exploitation à Brétigny en pointe du matin, supprimée suite à la mise en œuvre du cadencement 2012, pour une meilleure ponctualité sur cet axe.

Les opérations d'investissements suivantes, en lien avec le schéma directeur, sont en cours pour **280 M€ prises en charge au titre de la Convention Particulière Transports (CPT)**

- **traitement du nœud de Brétigny**
- **adaptation de la signalisation entre Juvisy et Brétigny**, horizon 2020, *Objectif : robustesse*
- **fiabilisation de l'alimentation électrique** *Objectif : robustesse*
- création **d'un terminus partiel** en gare souterraine de Paris-Austerlitz pour la gestion des grands incidents (objectif : 2016).

Livraison des études d'Avant Projet fin 2013 pour un montant de 17,4 M€.

La desserte et les infrastructures associées devront être adaptées dans le cadre de l'arrivée de **la ligne rouge du GPE aux Ardoines**.

Pour la **modernisation des gares** du RER C, le STIF a fait approuver en décembre 2012 une convention de financement de 3,6 M€ permettant de réaliser les études d'AVP pour 10 gares prioritaires de la ligne C (enveloppe cible de 70 M€)

Poursuite de la réflexion sur le **sextuplement** dans le cadre des études menées par RFF pour POCL.

En parallèle : approfondissement des pistes d'optimisation de l'infrastructure actuelle (2 paires de voies), avec notamment **une nouvelle signalisation plus performante**

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

www.stif.info