

Comité de ligne

RER D

14 octobre 2011



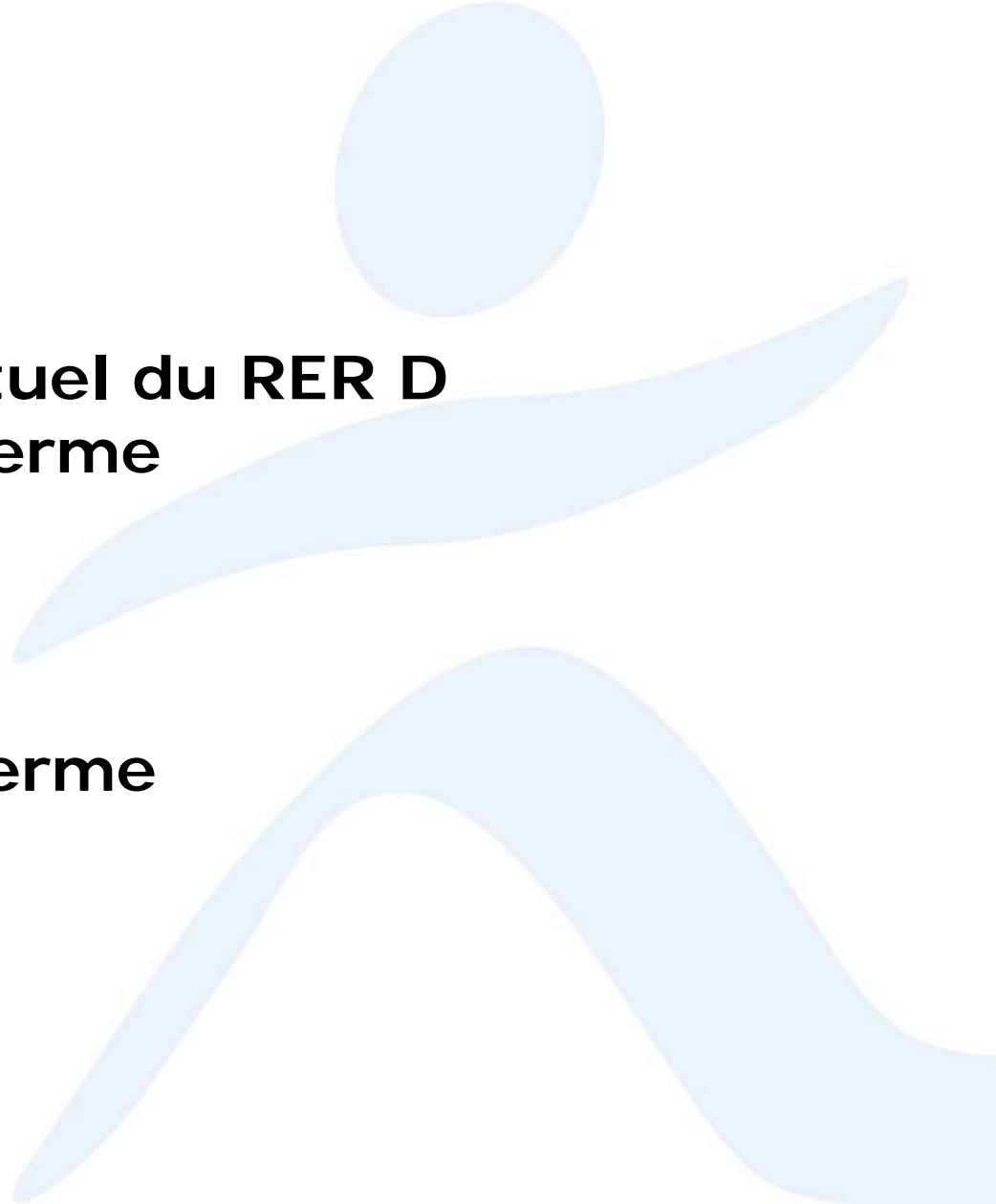
L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D
Perspectives à court terme

Seconde partie

Les projets à moyen terme



Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

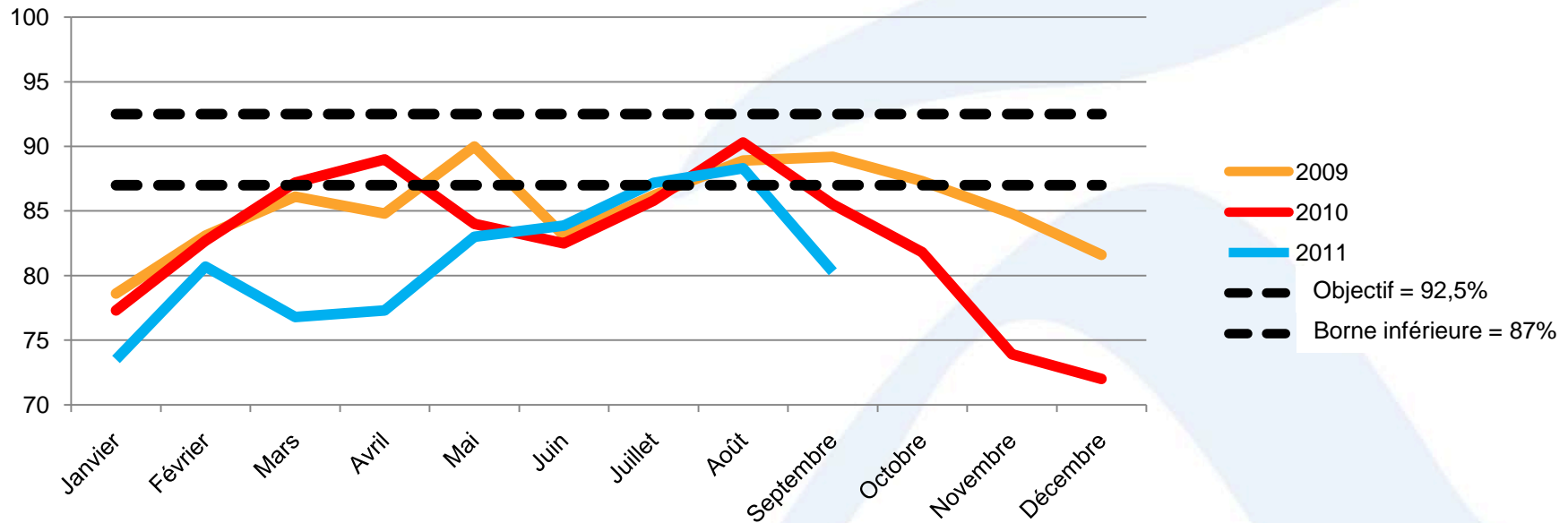
Perspectives à court terme

L'indicateur de ponctualité

Une dégradation de 4.7 points en 2010 par rapport à 2009

Un premier semestre 2011 très dégradé

Evolution comparée 2009-2011 de la ponctualité RER D



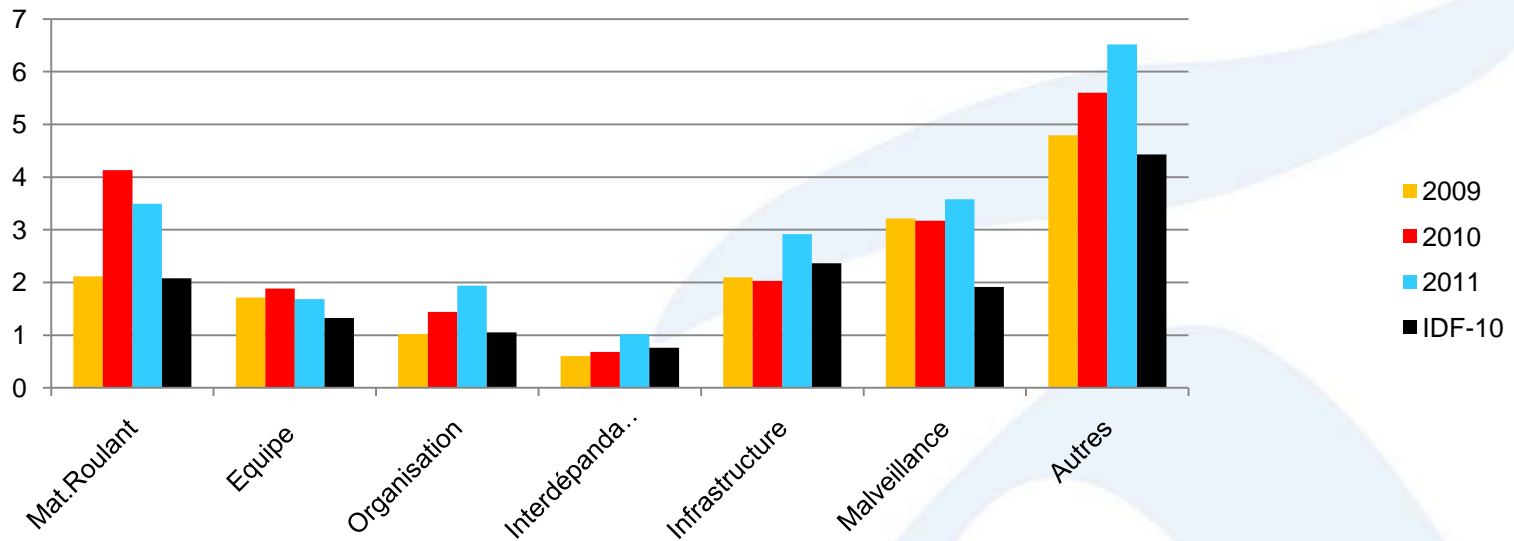
Ponctualité : Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service

L'indicateur de ponctualité

Une dégradation de 4.7 points en 2010 par rapport à 2009

Un premier semestre 2011 très dégradé

Irrégularité RERD 2009-2010-2011



Une cause Matériel Roulant qui a plus que doublé en 2010, et reste importante en 2011

Pour le matériel roulant :

Le STIF a engagé un audit indépendant sur les dysfonctionnements rencontrés en fin d'année 2010 sur le RER D, notamment sur la disponibilité du Matériel Roulant.

Celui-ci a permis de mieux comprendre les raisons de la « crise » du matériel roulant de 2010, et d'identifier **les principaux points de vigilance**.

Ses premières conclusions font l'objet d'une présentation spécifique.

Le STIF n'a pas attendu l'achèvement de cet audit pour décider, lors de son Conseil du 1^{er} juin 2011, de financer directement **l'installation d'un système ABS pour les rames du RER D**, à hauteur de 10 M€ soit 50% du coût.

Le STIF a demandé en parallèle à la SNCF la mise en œuvre d'un véritable plan d'actions sur la maintenance des trains.

Pour le matériel roulant :

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 ;
- l'opportunité et les conditions **d'un renfort du parc du RER D** à court terme, notamment par :
 - l'acquisition de rames de ce nouveau matériel RER ;
 - l'acquisition de **6 rames Z2N** à la Région Nord Pas de Calais.
 - ou toute autre solution alternative.

Sur ce second volet, le STIF a demandé à la SNCF de disposer d'éléments dès la fin du 1^o trimestre 2012.

Pour le matériel roulant :

Depuis 2006, le STIF a engagé un programme très ambitieux de renouvellement et de rénovation du matériel roulant ferroviaire à l'échelle de l'Île-de-France, **permettant d'obtenir dès 2016 un parc entièrement neuf, récent ou rénové.**

Cet engagement fort s'est traduit par des décisions du STIF correspondant à plus de 4 milliards d'euros d'investissement.

Pour le RER D, **la rénovation des matériels à 2 niveaux Z2N se poursuit**, correspondant à un investissement de plus de 150 M€.

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

Nouveaux sièges, nouvelle décoration

Plans dynamiques de ligne

Vidéo-protection



Pour les infrastructures :

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 de 677 M€ à 983 M€ sur la période 2009-2012.

Les mesures concernant le RER D font l'objet d'une présentation spécifique par RFF.

Pour l'offre de transport :

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 le service 2012, le STIF va soumettre à son Conseil de décembre, **la mise en trains longs des trains les plus chargés le samedi et le dimanche, pour mise en service par la SNCF au 1^o trimestre 2012.**

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 eu lieu sur le RER D en présence de voyageurs, sous la présidence de Philippe SAINSARD.

*Incident en gare de Lyon, dans la nuit du 13 au 14 juin 2011, environ **200 voyageurs** ont été orientés en fin de service vers les bus Noctilien, or :*

- *le réseau Noctilien n'a pas été renforcé ;*
- *le dernier train (ZUCO) est finalement parti.*

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

- une meilleure **maîtrise de l'information** à destination des voyageurs
- la présence de **personnel en gare**, y compris en extrémité de journée, assurant une présence pour les voyageurs et un lien avec le Centre Opérationnel de Ligne Transilien.



Politique régionale d'évolution des gares franciliennes vers de véritables pôles d'échanges multimodaux (nouveau PDU)

- **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 (3 types de pôles)
- **Objectif** : améliorer l'intermodalité à travers toutes ses composantes, dans et autour de la gare (gare routière, Parc Relais, stationnement vélo, accessibilité PMR, information voy., correspondances bus...)



– **Villiers le Bel Gonesse Arnouville** : intermodalité voirie réaménagée et gare **renovée** (gare routière et parking, accès principal sur voirie, rénovation gare)

– **Garges Sarcelles** : **travaux en cours** (terminus T5 et nouvelle gare routière).
Projet de refonte du bâtiment gare (Impact)

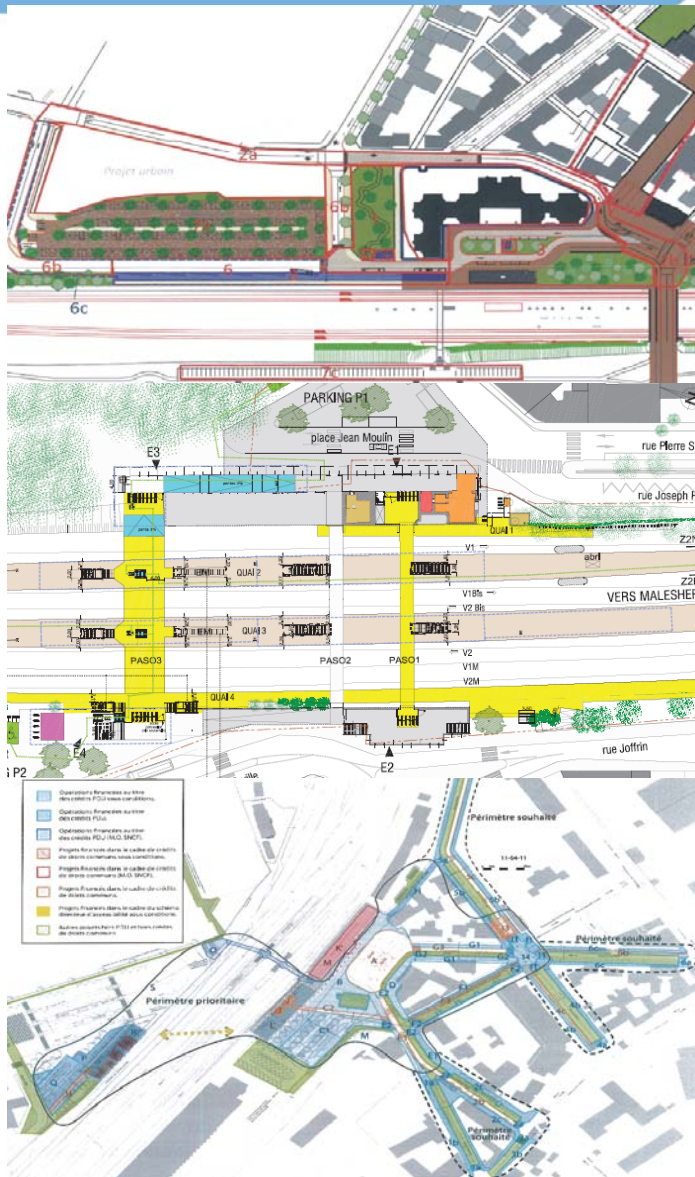
– **St Denis** : **aménagement des accès voiries en cours** (accès à l'ouest avec gare routière, et parvis est sur l'accès principal).

Projet accessibilité PMR et désaturation de la gare à formaliser

– **Châtelet les Halles** : **projet des Halles en cours de travaux** (rénovation salle d'échanges et création d'un nouvel accès RER)



- **Juvisy** : projet CPRD de restructuration du pôle (gares routières, gare SNCF...)
- **Villeneuve St Georges** : projet de requalification du centre ville avec modification de l'intermodalité bus
- **Evry Courcouronnes** : gare entièrement restructurée (rénovation de la gare routière interurbaine en cours)
- **Lieusaint Moissy** : projet de refonte de l'intermodalité en cours d'étude (extension de la gare routière, Parc Relais...)
- **Melun** : rénovation du bâtiment gare et création de nouveaux accès aux quais réalisés. Projet de déplacement de la gare routière et d'accessibilité PMR de la gare



– **Louvres (écoquartier), Goussainville** : projets de pôle PDU en cours de formalisation (rénovation gares réalisées)

– **Maisons Alfort Alfortville** : projet de mise en accessibilité PMR et de désaturation des accès aux quais (nouveau souterrain)

– **Corbeil Essonnes** : projet de pôle en cours (mise en accessibilité PMR et désaturation de la gare, intermodalité...)

– **Les Noues, Survilliers Fosses, Orangis Bois de l'Epine, Viry Châtillon, et Vigneux sur Seine** : rénovation de ces 3 gares entre 2007 et 2011



- **Yerres** : pôle restructuré (Parc Relais, gare routière, gare SNCF, accessibilité PMR: à venir)
- **Montgeron Crosne et Brunoy** : rénovation gares réalisées, projets de création d'un nouvel accès aux quais (impact)
- **Boussy St Antoine et Combs la Ville** (Parc Relais, gares routières et gares SNCF rénovés), l'accessibilité PMR reste à réaliser
- **Savigny Le Temple** : en cours d'étude (intermodalité avec Tzen, accessibilité PMR....)
- **Le Mee** : aménagement de l'intermodalité sur voirie réalisée (gare routière, parvis, site propre bus...)

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly running or jumping, is positioned in the background. It consists of a rounded head, a curved torso, and a long, sweeping leg, all rendered in a soft, semi-transparent blue color.

Seconde partie
Les projets d'amélioration

Horizon 2014 – 120 M€ (c.e 2006) d'investissements permettant d'améliorer la robustesse :

- **Optimisation de la signalisation** entre Villeneuve-St-Georges et Paris Lyon, mais également entre Paris Nord et Villiers-le-Bel
Réalisation dès début 2012,
- **Amélioration du nœud de Corbeil-Essonnes** - *Réalisation dès la fin 2011,*
- Création d'une **sous-station à Combs-la-Ville** afin de résorber les chutes de tension dans le secteur - *Réalisation dès début 2012,*
- Aménagement du **terminus de Goussainville** au Nord - *Réalisation dès début 2012,*
- Autres (aménagement acoustiques, paysagers...) - *Réalisation courant 2013*

Ces dossiers d'investissement (études d'Avant-Projet) ont été adoptés par le Conseil du STIF en Octobre 2010 et Octobre 2011.

Au-delà de 2014

- **Pour le moyen terme**, le STIF a demandé à la SNCF et à RFF d'identifier l'ensemble des opérations visant à améliorer le fonctionnement de la ligne, notamment sur la gestion des situations perturbées.
- Le STIF a 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^e 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 doublage 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 2012.

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

www.stif.info