

Comité de ligne

RER B

29 novembre 2010



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

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER B

Deuxième partie

Le projet RER B Nord+ et les perspectives d'amélioration

Troisième partie

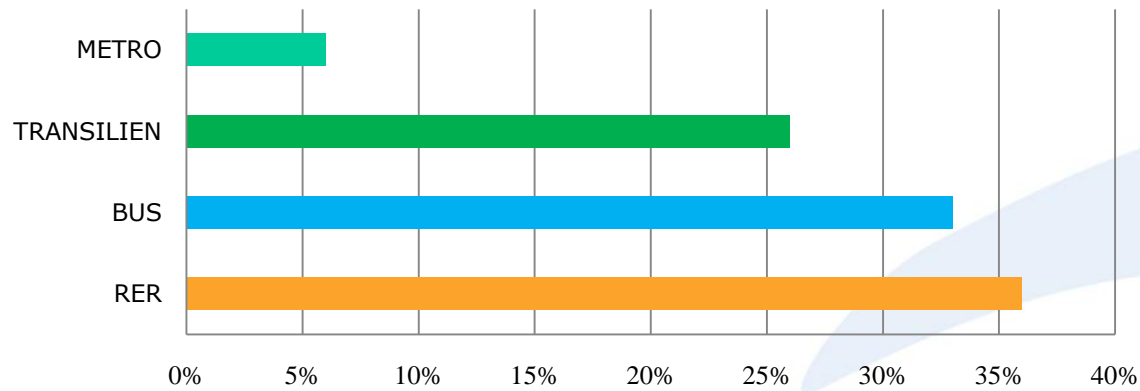
Les politiques de services aux voyageurs

Première partie

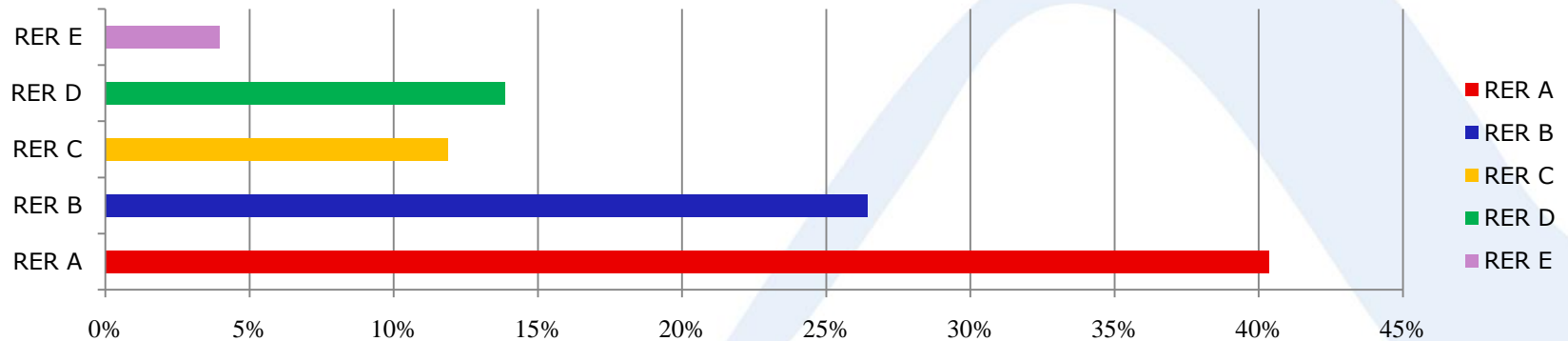
Le fonctionnement actuel du RER B

**Les réclamations voyageurs parvenues au STIF :
5 000 réclamations par an (63% mails – 25% téléphone – 13% courriers)**

Répartition par mode

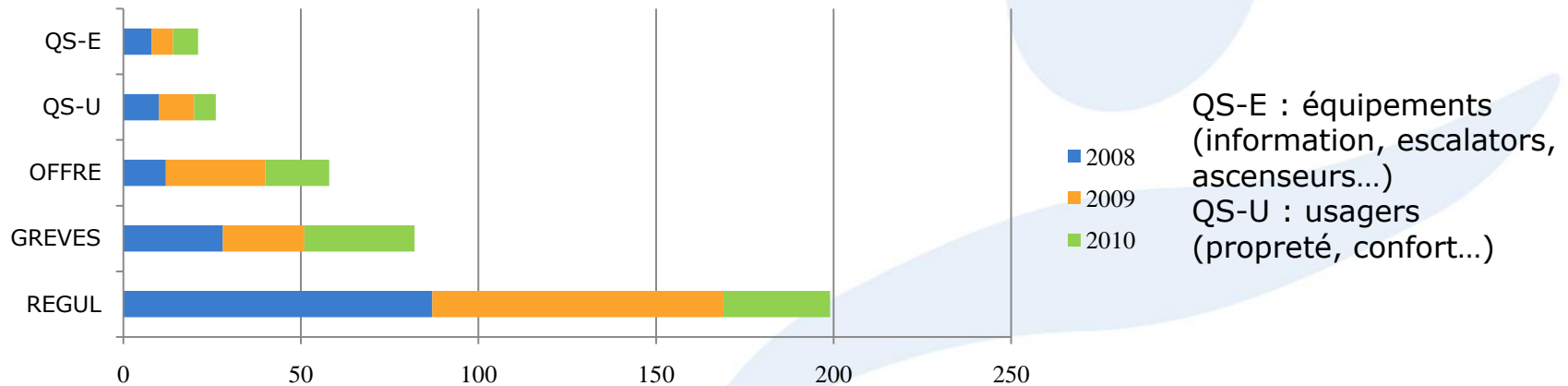


Répartition par RER



Motifs des réclamations des voyageurs du RER B :

RER B répartition par thèmes



Régularité 52%

Dégradation importante du trafic, retards, annulations de trains, modification du trajet en cours de parcours débarquement en milieu de parcours et trains souvent bondés

Grèves 21 %

Conditions de voyage pénibles et demande remboursement ou dédommagement

Offre 15 %

Les demandes de renfort de l'offre portent plutôt sur la partie nord.

Sur la partie Sud, à signaler en février-avril 2009, l'envoi de 408 courriers de la part des scéens et riverains proches craignant la suppression des directs Robinson-Paris.

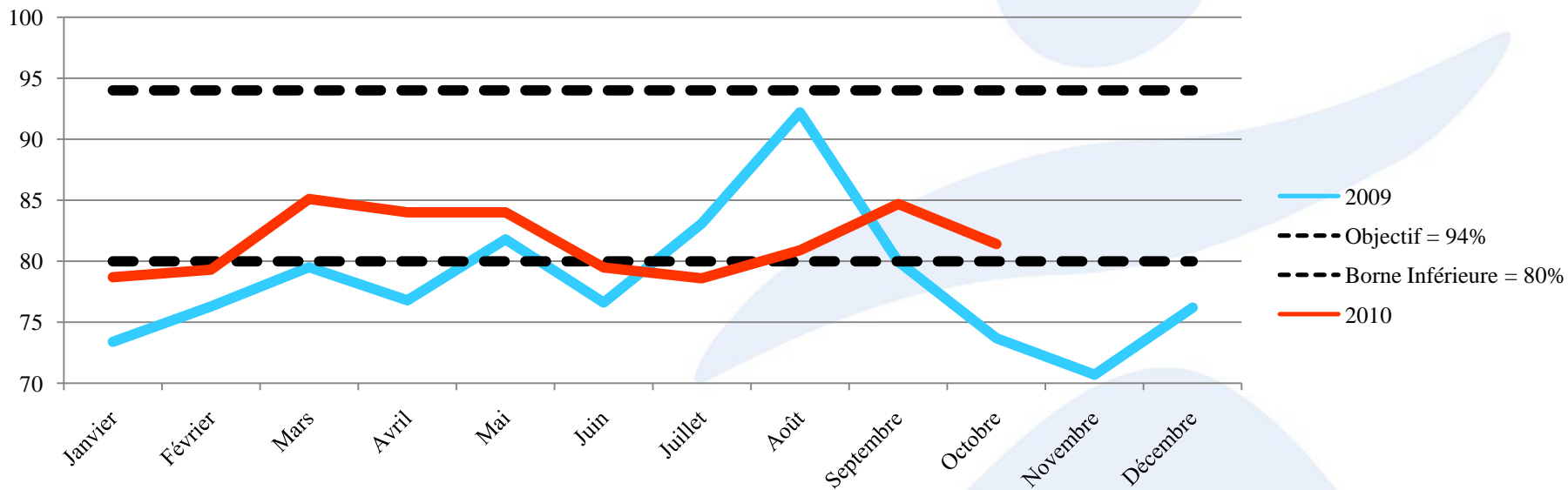
Les horaires d'été sont insuffisants.

Qualité de service 12%

Pas d'information voyageur embarquée et également non embarquée, insécurité

Les rames sont vétustes et sales, à quand le nouveau matériel ?

L'indicateur de coresponsabilité : une mesure unique sur RER B Evolution comparée 2009-2010 de la ponctualité



Un indicateur contractuel en hausse, notamment par l'effet des mesures décidées par le STIF et mises en œuvre par la RATP et la SNCF :

- Suppression de la relève des conducteurs en Gare du Nord en novembre 2009
- Diminution du nombre de trains RER D interconnectés depuis fin 2008



Deuxième partie

Le projet RER B Nord+ et les perspectives d'amélioration



Amélioration de la régularité (+ 5 points)

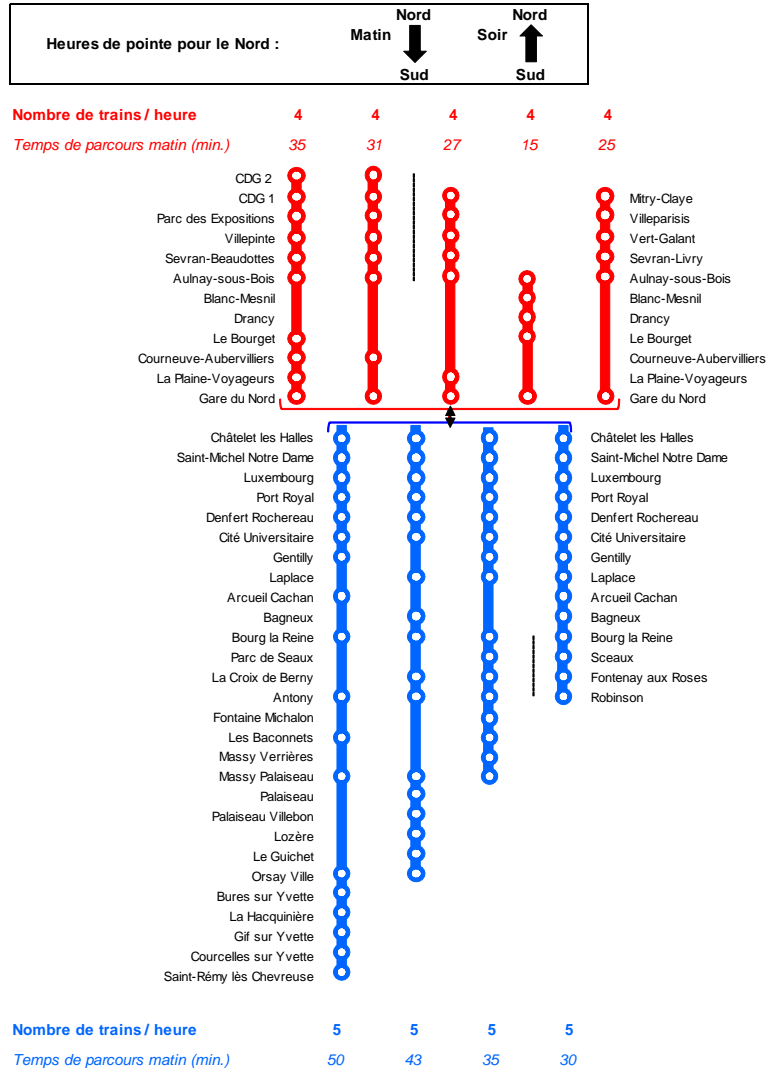
Mise sur voies dédiées : suppression des conflits avec d'autres circulations
Exploitation en mode métro : plus fiable
Rehaussement des quais : amélioration des échanges passagers

Amélioration de l'offre

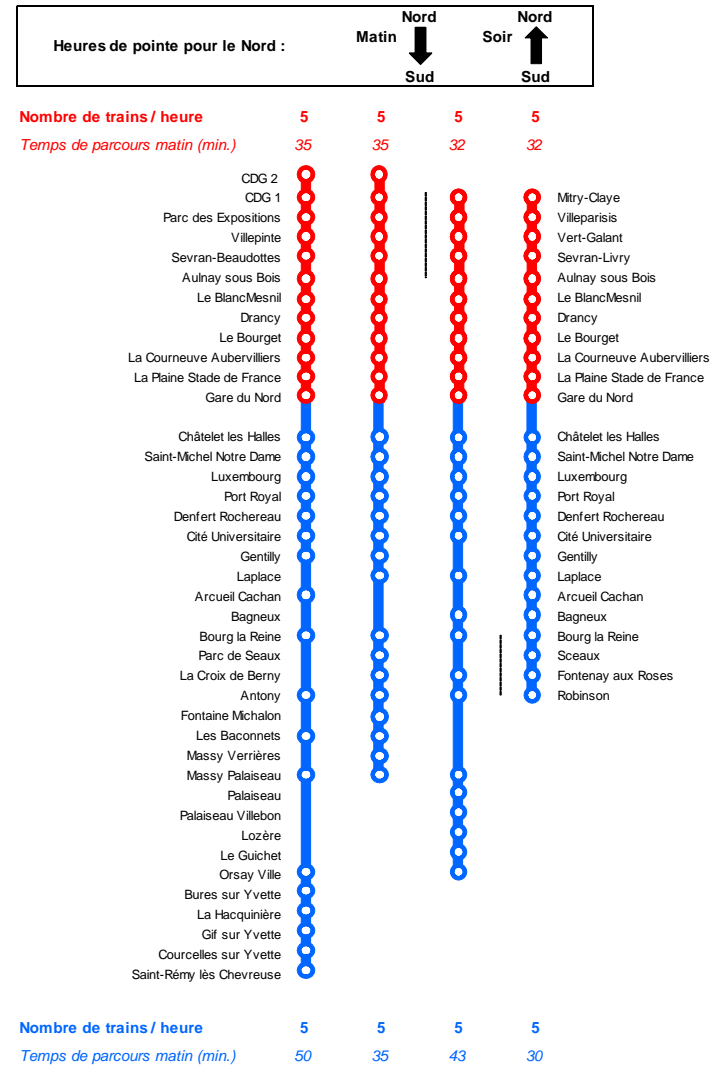
Meilleure réponse aux besoins
Une desserte plus simple en heures de pointe sur la section nord
Harmonisation de la ligne, synchronisation des missions au Nord et au Sud
Amélioration de la lisibilité
Augmentation de capacité le dimanche (trains longs généralisés)
Desserte d'été enrichie / allègement entre Noël et Jour de l'an
Renforcement de l'offre entre l'heure de pointe et l'heure creuse en juillet (période 18h30 - 20h)

Un investissement de 250 M€ financé à 50% par le STIF dans le cadre du CPER, mis en service fin 2012.

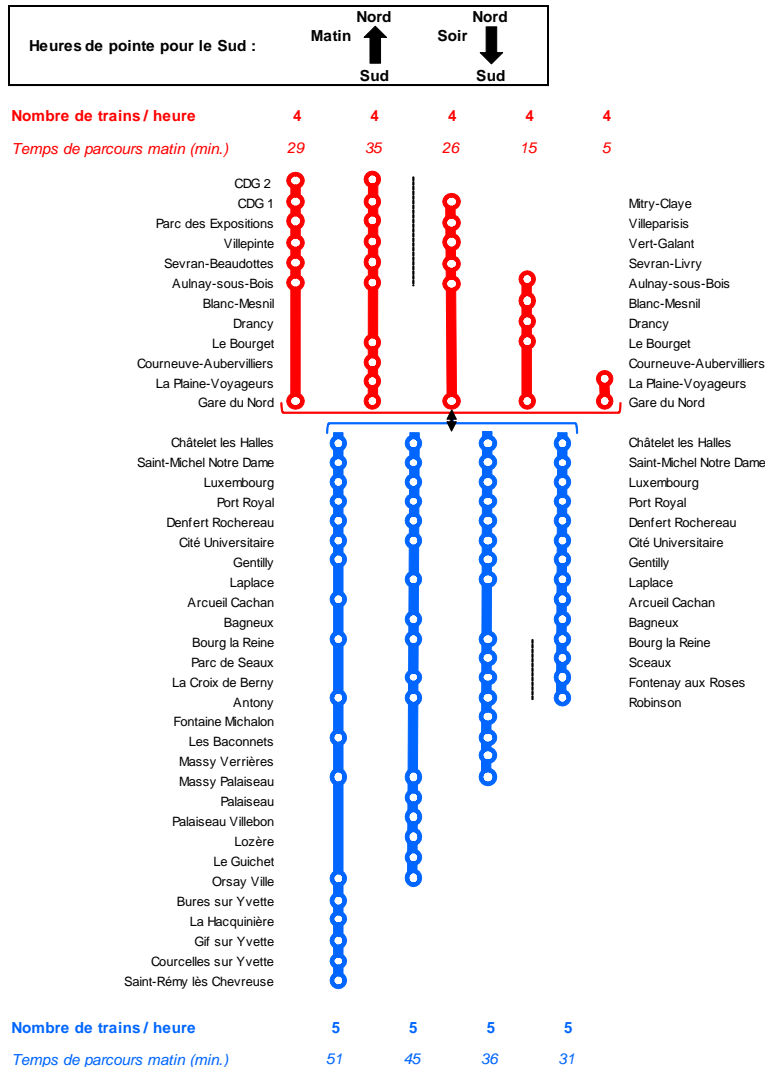
Situation actuelle



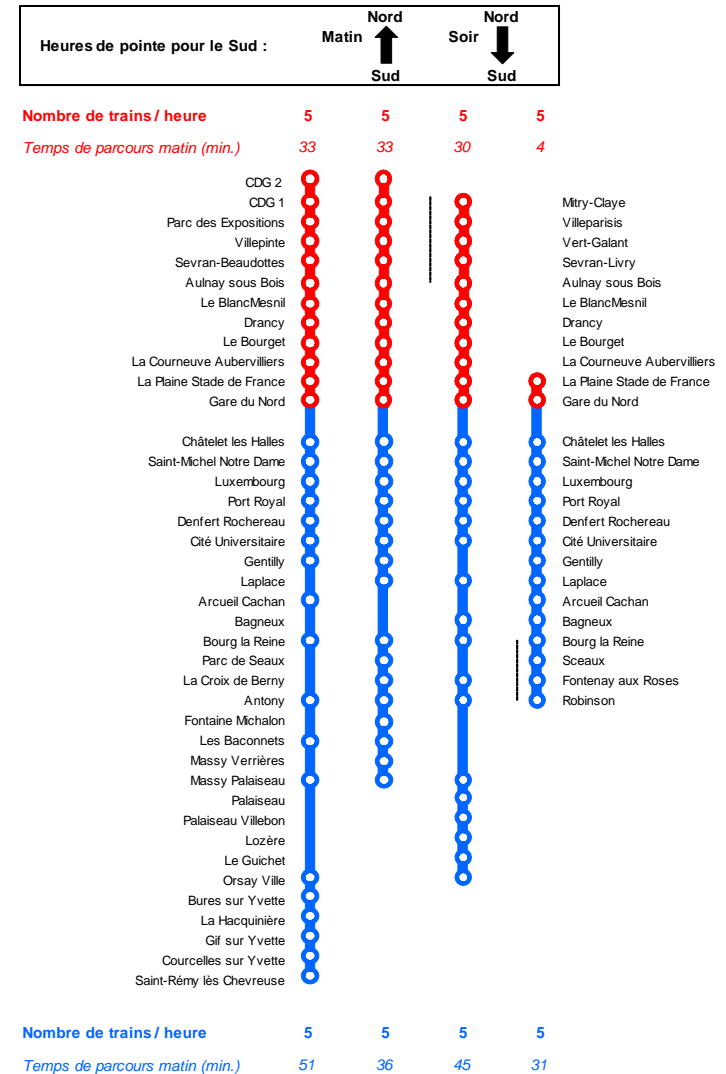
RER B Nord+



Situation actuelle



RER B Nord+



Extension de la période de pointe du soir



Nota : les périodes horaires correspondent au passage en gare du Nord

Situation actuelle



RER B Nord+



Rénovation des 119 rames MI79 : 275 M€ (dont 50% par subvention STIF et 50% dans le cadre des contrats)

Installation de nouveaux équipements

Ventilation réfrigérée, plans lumineux dynamiques, bagageries

Mise en accessibilité du matériel : 2 espaces UFR par rame

Amélioration la circulation des voyageurs dans le train

Nouvelle décoration intérieure et extérieure



5 axes de travail

Régularité / Situations perturbées / Offre / Matériel / Infrastructures

2 horizons temporels

2012 – 2014 : possibilités offertes par transfert MI84 du RER A

Amélioration de la robustesse de la desserte

Renforcement desserte selon besoins de déplacements

Premières études déjà lancées

2025 : horizon de remplacement du matériel actuel

Prospective sur la base des évolutions des territoires et des besoins

Définition coordonnée du nouveau matériel avec un projet d'optimisation des infrastructures, dans la partie centrale (nouvelle signalisation dans la partie centrale de la ligne ou nouveau tunnel entre Châtelet et Gare du Nord selon bilan coût / efficacité) ou sur les branches.

⇒ **Améliorer la capacité de la ligne et la qualité du service**



Troisième partie
**Les politiques de services
aux voyageurs**



18 gares du RER B inscrites au programme des pôles PDU

15 ont fait l'objet d'un comité de pôle

Des projets réalisés

Mitry-Claye (gare routière) : 4 M€

Le Guichet : gare routière créée en 2007 (1 M€)

Pôles en cours de réalisation

La Courneuve - Aubervilliers (mail piétons en cours): 12 M€

Sevran-Beaudottes (travaux en cours): 8,5 M€

Arcueil - Cachan (travaux en cours): 3,5 M€

Laplace (travaux en cours): 2 M€

D'autres pôles PDU à l'étude

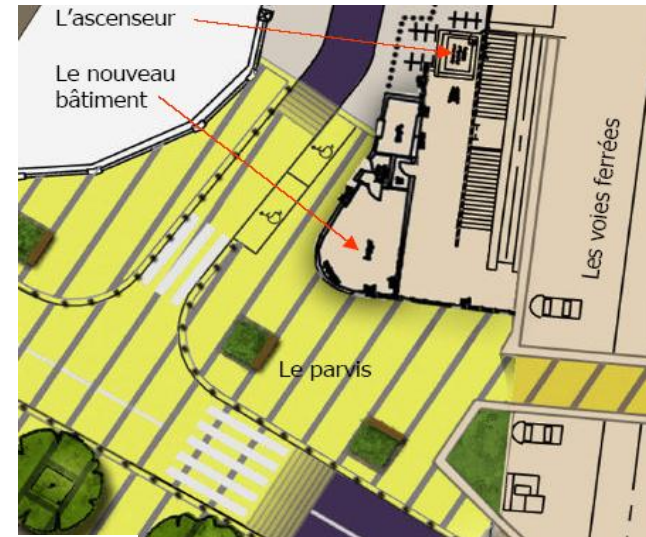
Aulnay-sous-Bois et Le Blanc-Mesnil (validations en cours), Croix-de-Berny (création d'une gare routière et mise en accessibilité PMR), Le Bourget, Bourg-la-Reine (insertion d'une gare routière), Orsay Ville et Robinson

La Courneuve Aubervilliers



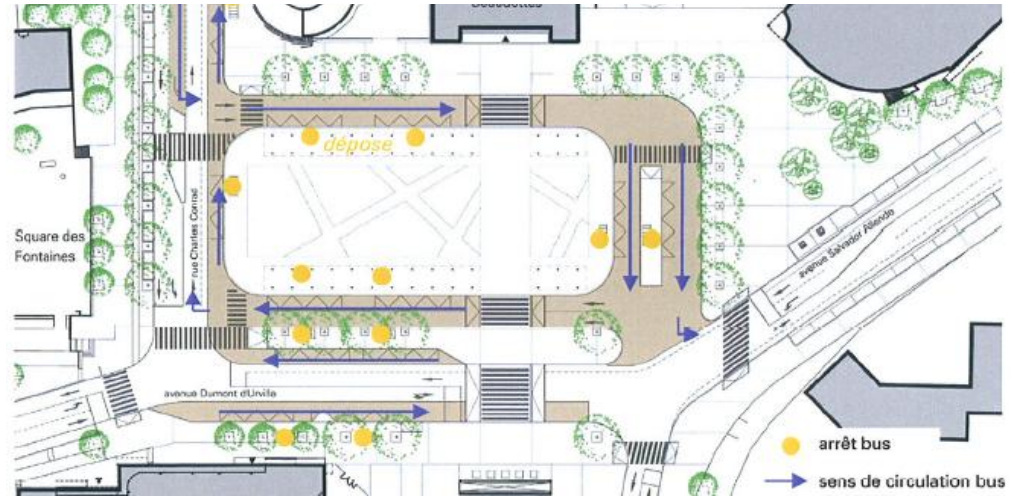
Rénovation de la gare SNCF et réorganisation de l'intermodalité (premiers travaux lancés)

Arcueil Cachan



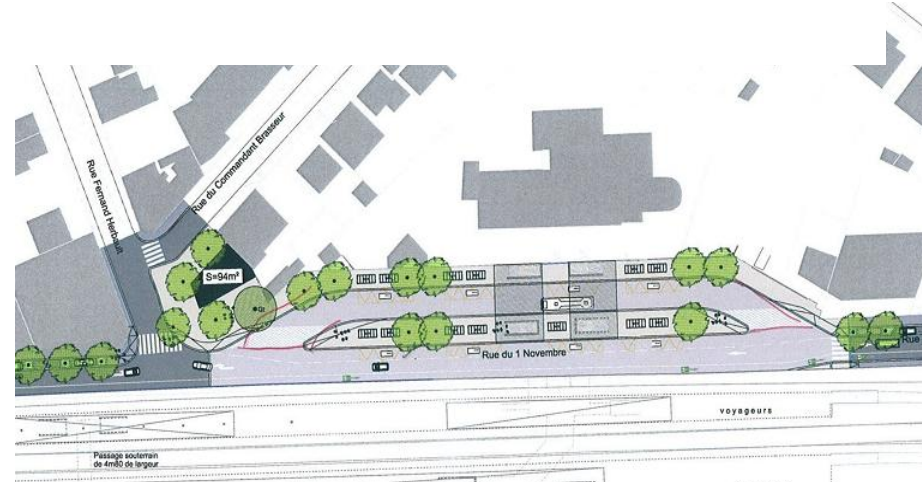
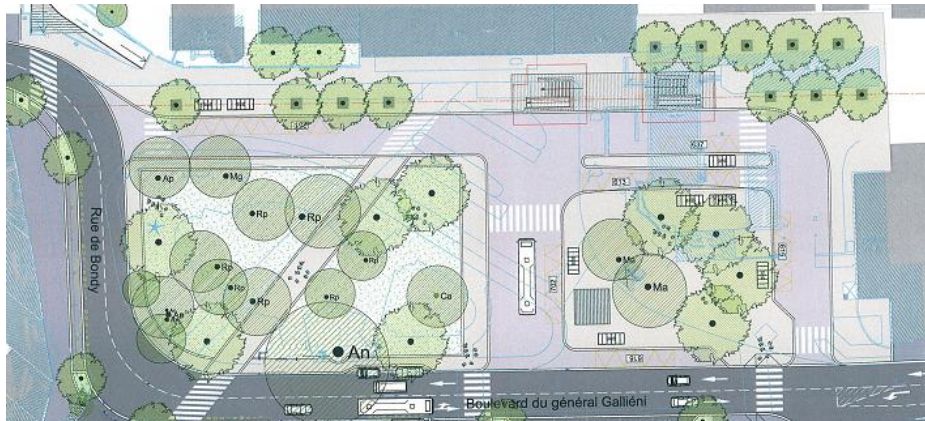
Financements mis en place, travaux prévus pour 2010

Sevran Beaudottes



Lancement des travaux création d'une gare routière et de réorganisation des carrefours début 2010, et rénovation de l'entrée de la gare en cours d'étude détaillée)

Aulnay sous Bois



Aulnay sous Bois (étude d'exécution en cours: réorganisation de l'intermodalité sur l'accès principal et rénovation de la gare routière nord)

Investissement total sur l'intermodalité des gares de la ligne B réalisés au titre des projets de pôles PDU

60 M€ sur les 10 premiers projets de pôles...

Comprenant les opérations de réorganisation de l'intermodalité sur voirie et de rénovation des accès des gares : démarche de proximité

Hors grands projets thématiques (accessibilité, information) ou grands projets (Massy, Châtelet)

A achèvement des projets de pôles PDU, **la moitié du trafic voyageurs de banlieue de la ligne B empruntera des gares dont l'intermodalité aura été réorganisée** (deux tiers si l'on compte les gares récentes d'Antony et de La Plaine Stade de France)

Contrat de Projets :

- **Réaménagement du pôle de Châtelet les Halles**
 - Réaménagement des espaces voyageurs
 - Création d'un nouvel accès (accessible PMR)
 - Objectif : mise en service des espaces transports en 2015
- **Massy-Palaiseau**
 - Mise en service d'une nouvelle passerelle, d'une gare routière et d'un Parc Relais

Autres démarches :

- **Plan Impact** (adaptation des gares de banlieue à l'évolution du trafic): inscription des gares d'Aulnay et du PIEX au programme
- **Pôle du PIEX** : lancement d'une étude de réaménagement du pôle du PEX liée aux projets urbains (pilotée par l'AFTRP)

Mise en œuvre du Schéma directeur des Parcs Relais (depuis 2008)

Démarche de qualité du stationnement à proximité des gares en cohérence avec politique locale en voirie

Investissements de rénovation des PR, voire d'extension de leur capacité au-delà de la zone 3 si la demande est maîtrisée

Le STIF prévoit d'engager **70 M€ au niveau régional pour une 1^{ère} phase** de 83 sites

Ligne B : toutes les gares situées au-delà de la zone 3 sont équipées

(plus de 9 000 places dans 49 Parcs Relais)

11 projets de création, extension, réhabilitation ou labellisation en cours ou réalisés :

En cours de définition : Blanc-Mesnil, Massy-Palaiseau, Gif-sur-Yvette...

Financement prochain: Courcelles-sur-Yvette, Sevran-Beaudottes

Travaux en cours : Massy-Palaiseau (tranche 1)

Récemment rénovés : Vert-Galant (parcs au sol)

Schéma Directeur des Gares Routières (2009)

Mise en place d'un référentiel de qualité de service pour les gares routières de plus de 5 postes à quai (information, accessibilité, entretien et maintenance...)

Mise en accessibilité PMR d'ici à 2015 + mise aux normes de qualité

Ressources d'exploitation permettant aux propriétaires de maintenir la qualité de service du référentiel (redevances aux départs des transporteurs, bonus du STIF sur la qualité de service) par convention STIF/propriétaire

Nombreux projets de GR liées à des pôles PDU en cours dont la qualité de service devra être labélisée

Réalisé ou en cours: Vert-Galant, Mitry-Claye, Massy-Palaiseau
Sevran-Beaudottes, Aulnay-sous-Bois, Orsay

A finaliser : Croix-de-Berny, Bourg-la-Reine, Le Bourget, PIEX

Un état des lieux terminé en 2007

De fortes disparités entre les réseaux voire au sein des réseaux

Une qualité des messages très disparate

Des carences en situation perturbée ou pour les PMR

Légitimité du STIF à mettre en œuvre une approche globale (cf. transport-idf.com, ratp.fr, transilien.com)

Schéma Directeur de l'Information Voyageurs avec préconisations pour l'ensemble des réseaux : approuvé par le Conseil du STIF de décembre 2009

Loi du 11 février 2005 renforce le niveau d'exigence sur l'accessibilité des transports publics

Un diagnostic des réseaux qui met en lumière

Une forte disparité entre les modes, les territoires et les différents handicaps

Un effort financier croissant mais des solutions difficiles à mettre en œuvre rapidement

De fortes attentes pour l'amélioration du fonctionnement de l'existant et le développement des services

Principes du SDA adopté en février 2008 par le Conseil du STIF

Combiner des investissements et des mesures d'exploitation

Tenir compte des contraintes techniques, fonctionnelles et budgétaires par des mesures raisonnables et mesurées

Juillet 2009 : un engagement du STIF de 700 M€ sur les réseaux ferroviaires d'Ile-de-France

Depuis février 2008, 16 gares ferroviaires réalisées au niveau régional, 44 en cours

Complexité des travaux + recherche d'une gêne minimale pour le service
Cohérence avec l'amélioration de l'exploitation ferroviaire (échanges de voyageurs en gare)

Sur la ligne B : programme important de travaux en cours de réalisation, toutes les gares accessibles du niveau 1 à 4 (voirie-> train) d'ici 2012

Restent à réaliser d'ici 2011 : La Courneuve - Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Sevran-Livry, Villepinte, Drancy, Mitry-Claye, Le Bourget, Orsay Ville, Croix-de-Berny

Lozère, Paris-Luxembourg, Orsay (financements mis en place)

PIEX (voirie -> quais): financement de l'opération à 50% par le STIF acté

Déploiement des dispositifs

Vidéo-protection

Bornes d'appel

Centre de surveillance multi-gares prévu en 2011 financé à 50% par le STIF (3 M€ sur coût estimé à 6 M€)

Une politique de présence humaine soutenue par le STIF depuis 2007

600 postes subventionnés sur les réseaux Optile

1200 agents de la SUGE sur le réseau Transilien et 80 médiateurs Transilien

1200 agents sur le réseau RATP

Des plans de prévention au-delà de la sécurisation des espaces transport

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

www.stif.info



Merci de votre attention