

A stylized blue figure on the left side of the slide, composed of a circle for the head, a curved shape for the arm, and a curved shape for the leg, all in a light blue color.

COMITE DE LIGNE C

04 février 2019



Plan

- **01** Carte d'identité de la ligne C
- **02** Performances de la ligne C
- **03** Service Annuel 2020
- **04** Perspectives



01

-

CARTE D'IDENTITE



| L'accélération de la rénovation du matériel roulant

02.

RESULTATS DE PERFORMANCE





03

-
QUALITE DE SERVICE

AMELIORER LES
PERFORMANCES DE LA LIGNE R



Poursuite de la rénovation du matériel roulant

❑ 117 rames Z2N « première génération » rénovées avec les ajouts de la video-protection et d'un système d'informations voyageurs embarquées

- Programme de rénovation et d'optimisation terminée au S2 2018:



livrée BERLINGOT : 39 rames



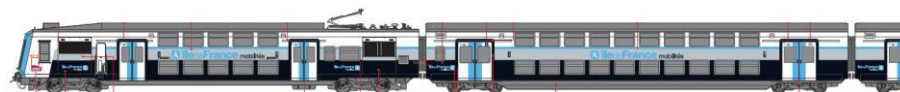
livrée CARMILLON : 73 rames

FIN 2018
117 RAMES (SUR 171)
RÉNOVÉES

❑ 54 Z20900 « dernière génération » en cours de rénovation

Sur demande d'IDFM, la rénovation est accélérée :

- Fin 2018, les 4 premières rames étaient rénovées et remises en service
- 42 rames seront rénovées d'ici 2021 suite à demande d'accélération d'IDFM
- 12 rames rénovées d'ici 2022 (au lieu de 2023)



100% DU PARC LIGNE C
RÉNOVÉ EN 2022

03

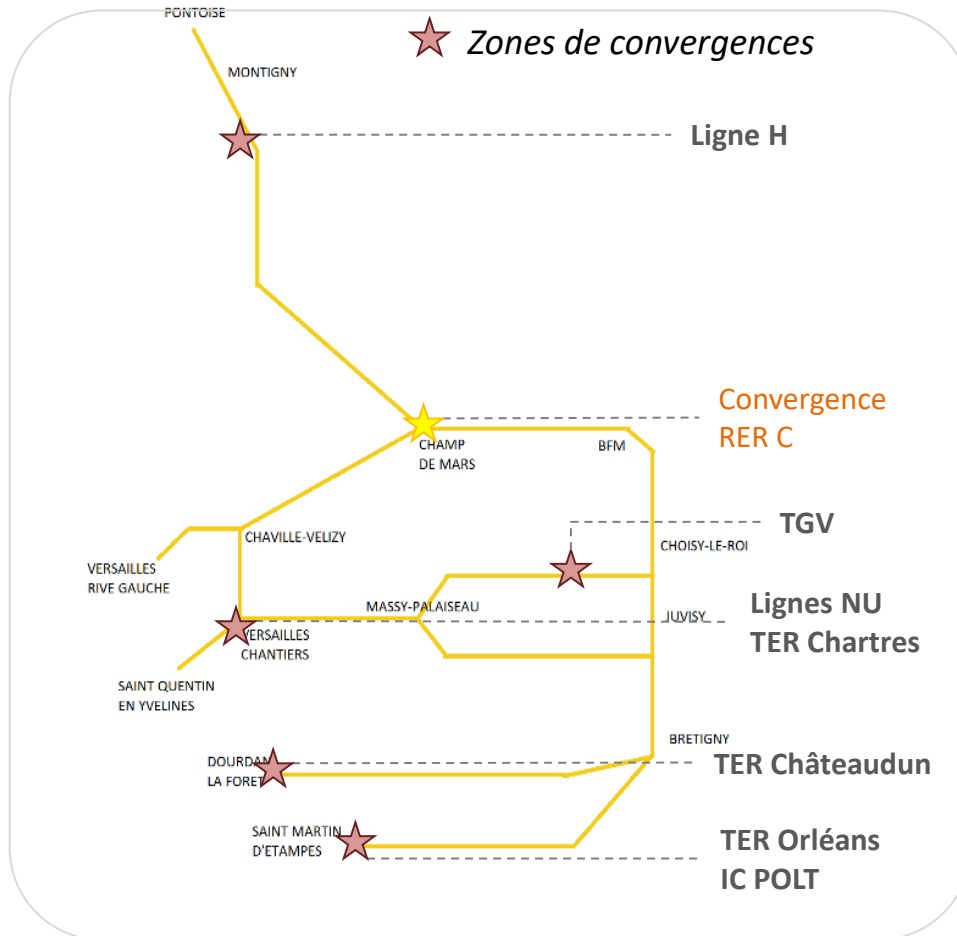
-

LE SERVICE ANNUEL 2020



CONTEXTE

□ Une ligne ramifiée à l'exploitation complexe et peu résiliente



7 branches

87 km => mission la plus longue

6 zones de convergences

5 types de missions dans le sud
(missions rapides, semi direct, omnibus,...)

1 mission circulaire

Versailles Chantiers <> Versailles Rive Gauche

CONTEXTE

❑ Une ligne en difficulté depuis 2014



Incendie du poste des Ardoines en 2014
> Réduction d'offre sur l'ensemble de la ligne C

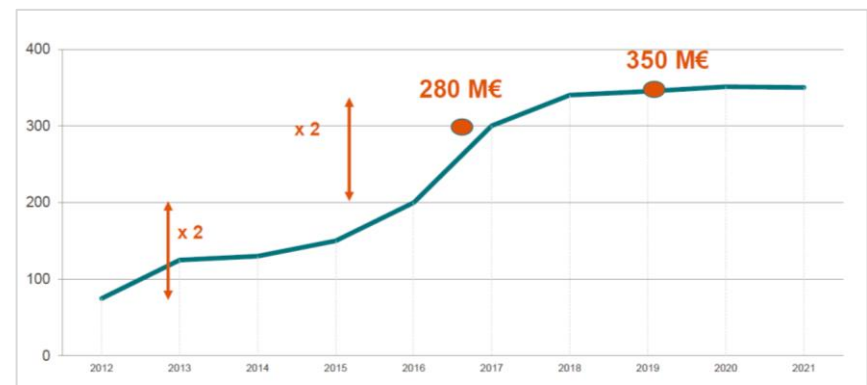


Reconstruction du poste en 2017 : SNCF estime ne pas être en mesure de rétablir l'ensemble de l'offre nominale
> Non circulation des trains de pointe Brétigny <> Pont du Garigliano



Impacts travaux en 2016 : les perturbations des travaux conduisent à une perte du débit en ligne
> Réduction de l'offre en période de pointe pendant plusieurs semaines

❑ Une ligne perturbée par le volume de travaux à venir



Trajectoire financière des travaux sur la ligne C
SNCF

OBJECTIFS

☐ Courrier Île-de-France Mobilités > SNCF Réseau + Mobilités



Paris, le 10 NOV. 2016

La Présidente

DG/LP/RHB-16004862
Affaire suivie par : Laurent PROBST
Mail : secretariatdg@stif.info

Monsieur Guillaume PEPE
Président de la SNCF
2, Place aux Étoiles
CS 70001
93633 LA PLAINES SAINT-DENIS CEDEX
CRT ÎLE-DE-FRANCE PARIS NORD

Monsieur le Président, *Mr Guillaume,*

Depuis de nombreuses années, le RER C est confronté à un niveau de qualité de service très inférieur aux standards et à ceux des autres lignes du fait notamment de la non fiabilité du réseau. De très grands chantiers de régénération sont engagés qui perturbent l'exploitation de la ligne.

Les personnels de SNCF Réseau et de SNCF Mobilité ne ménagent pas leurs efforts mais à défaut d'une coordination de qualité entre les différentes entités de la SNCF intervenant sur la ligne et malgré les nombreux travaux, les résultats de qualité de service obtenus ne sont pas bons : les horaires qui changent tout le temps, des trains supprimés ou sans arrêt, et en définitive des conditions de voyage de plus en plus difficiles pour les usagers.

Les derniers besoins d'interventions déclarés confirment ce constat. La SNCF a annoncé que le plan de transport du RER C serait à nouveau perturbé jusqu'à fin novembre, avec la suppression de trains et des horaires modifiés, et ce après à peine quelques semaines de préavis.

Alors que le tronçon central du RER C est fermé au public tous les étés depuis déjà 21 ans, ces perturbations imprévisibles ne sont pas comprises par les usagers. La situation devient inacceptable.

Les travaux indispensables au bon fonctionnement du RER C doivent être rigoureusement programmés, ce qui permettra de mieux anticiper et atténuer les conséquences pour les voyageurs. Ces conditions doivent permettre une meilleure stabilité des horaires.

A court terme, plusieurs initiatives doivent être mises en œuvre :

- le STIF demande à SNCF que le programme de travaux sur les infrastructures soit défini au moins trois ans à l'avance et partagé avec les usagers.

- le STIF demande qu'un comité de ligne soit organisé au plus vite pour partager les perturbations potentielles et les solutions éventuelles avec les élus et les associations d'usagers. Ce comité de ligne devra réunir des représentants de l'ensemble des entités opérationnelles du groupe SNCF intervenant sur la ligne.

- Enfin, le STIF proposera, en lien avec SNCF Mobilité, de mettre en place une application spécifique au RER C pour informer au mieux et en temps réel les voyageurs sur les travaux, sur les horaires et sur les plans de substitution en cas de perturbation.

- le plan de transport de la ligne C n'a pas évolué depuis 10 ans, il est devenu inadéquat à la situation vécue sur le terrain. On ne peut plus se contenter d'adapter en permanence un plan de transport nominal dans de mauvaises conditions et au dernier moment. Il faut travailler sur un nouveau plan de transport. Le STIF demande donc à SNCF Mobilité d'imaginer, en lien avec les territoires, une recomposition de l'offre du RER C visant à proposer une offre plus simple, plus stable dans le temps (donc moins soumise aux impacts des travaux qui seront réalisés), en proposant une meilleure qualité de service.

L'élaboration de cette recomposition d'offre commencera dès fin 2016 et aura pour objectif d'aboutir à une nouvelle grille horaire mise en œuvre le plus tôt possible et au plus tard au 1^{er} janvier 2020.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.

Valérie Péresse

Valérie Péresse
Valérie PÉRESSE

Demande d'Île-de-France Mobilités pour :

« une recomposition de l'offre de la ligne C visant à proposer une offre plus simple, plus stable dans le temps (donc moins soumise aux impacts des travaux qui seront réalisés), en proposant une meilleure qualité de service »

Objectif industriel

Amélioration du process travaux pour mieux anticiper les impacts travaux

Objectif de qualité de service

Simplification de la desserte

Adaptation de l'offre aux besoins de déplacements

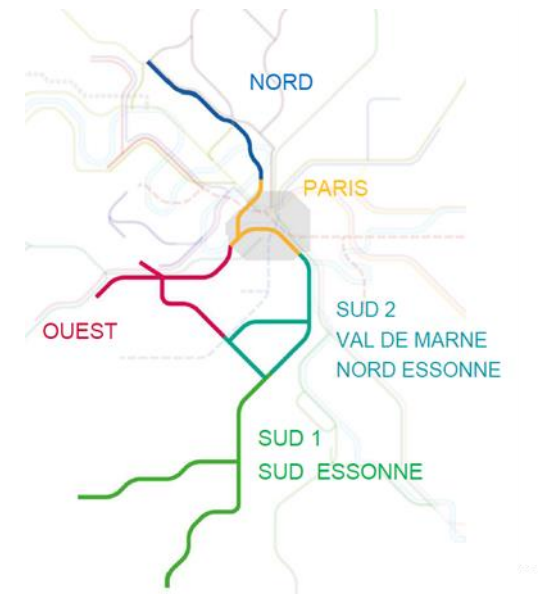
METHODOLOGIE

□ Proposition de la SNCF pour la réalisation d'une étude d'une desserte sur le modèle « page blanche »

- ✓ Etablissement d'un diagnostic trafic + exploitation
- ✓ Détermination des capacités de retournement des trains en ligne
- ✓ Détermination d'un service minimum à accomplir en regard des trafic
- ✓ Etude de scénarios d'offre en rupture par rapport à l'existant

□ Co-construction de la desserte avec les territoires

- ✓ Découpage de la ligne en 5 territoires
- ✓ Pilotage de la concertation par Marianne Duranton
- ✓ Cycle de concertation
 - 2 comités de ligne (au lancement et à la clôture)
 - 4 séances de groupes de travail
 - Réunions bilatérales



DE NOMBREUX SCENARIOS ETUDIES / EXPLORES

☐ Hypothèses structurantes

20 trains / heure maximum dans le sud de la ligne

20 trains / heure maximum dans le tronç commun du RER C

☐ Recherche de simplifications dans l'exploitation de la ligne C

Etudes pour l'inscription d'une navette ferroviaire entre Juvisy et Versailles, en anticipation de la mise en service de T12Express

Etudes pour la limitation à Paris Austerlitz de la mission Dourdan, afin de limiter la longueur des missions et de soulager l'exploitation du tronçon central du RER C

Evaluation de la robustesse du plan de transport et des gains de ponctualité prévisionnelle associée

☐ Recherche d'adaptations de l'offre aux besoins de déplacements

Mise à jour des prévisions de trafic à horizon 2025

Etude pour l'augmentation du nombre d'arrêts dans le Val d'Orge

Etude pour l'adaptation de l'offre dans le Nord en prévision du prolongement du métro 14

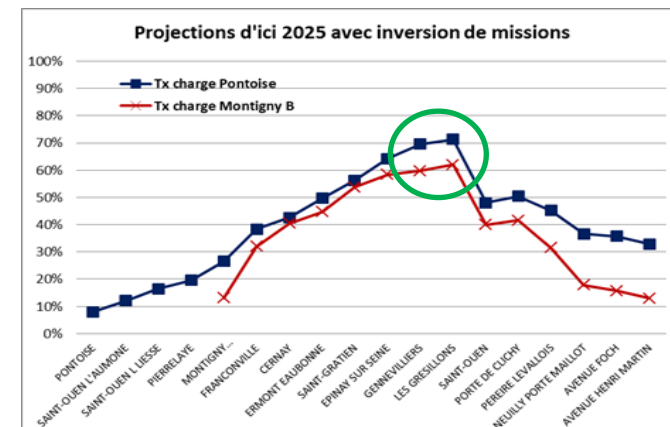
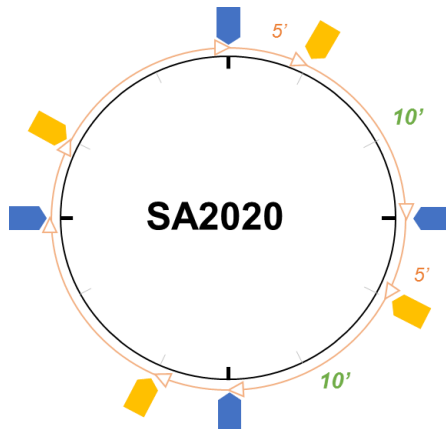
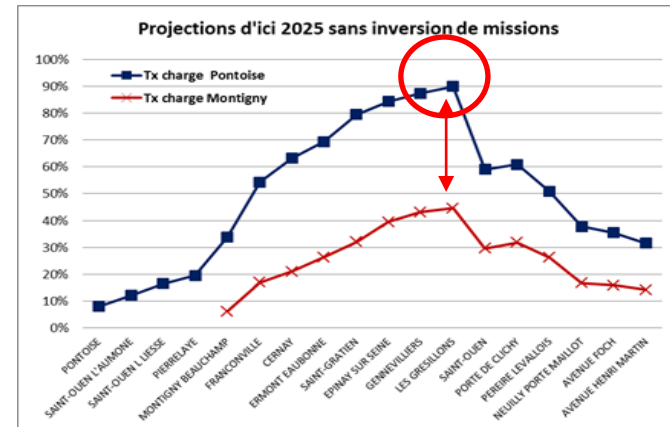
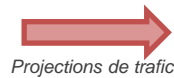
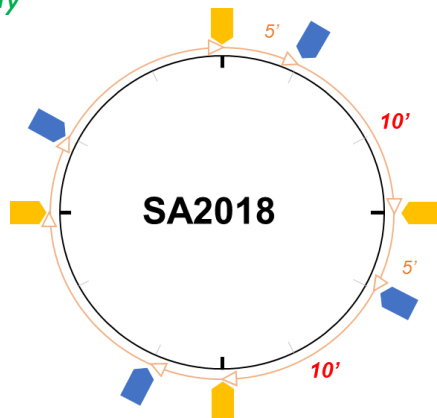
Etude pour le renfort d'offre dans le Val de Bièvres

DE NOMBREUX SCENARIOS ETUDIES / EXploRES

Propositions de desserte présentées par la SNCF au GT 4 du 12/11/2018

Inversion de l'ordre de circulation des missions Pontoise et Montigny

NORD



DE NOMBREUX SCENARIOS ETUDIES / EXploRES

Propositions de desserte présentées par la SNCF au GT 4 du 12/11/2018

SUD



OUEST

*Réduction de l'offre de 4 trains / heure en période de pointe entre Chaville et Paris Austerlitz (lié à la mise en terminus à Paris Austerlitz de la mission Dourdan)

*Etude pour le renfort d'offre dans le Val de Bièvres

Conclusions du GT 4

NORD

- L'inversion de l'ordre de circulation des missions Pontoise et Montigny permet de rééquilibrer la fréquentation des trains. Cela implique un allongement de temps de parcours de 2'.
- ✓ Cette proposition est favorablement accueillie par les territoires.

SUD

- Un moindre impact LTV des travaux qu'attendu au débit du projet, grâce à une meilleure programmation des chantiers
=> Remise en cause de l'hypothèse d'une capacité maximale de 20 trains/h dans le sud
 - Les dégradations du services notables en regard aux engagements de ponctualité de la SNCF (90%) :
 - *risque sur la charge des trains, dans le Val de Marne en particulier
 - *fragilités d'absorption des correspondances à BFM
 - *Allongements de temps de parcours sur la mission Etampes
 - *Création d'un terminus PAZ pendant les travaux de la grande halle voyageurs
- ✗ Cette proposition n'est pas favorablement accueillie par les territoires.

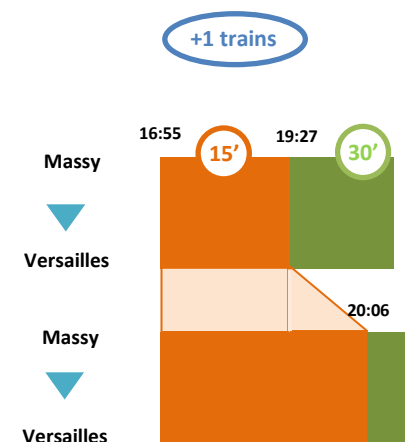
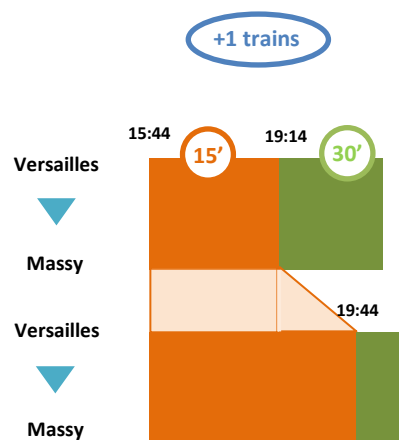
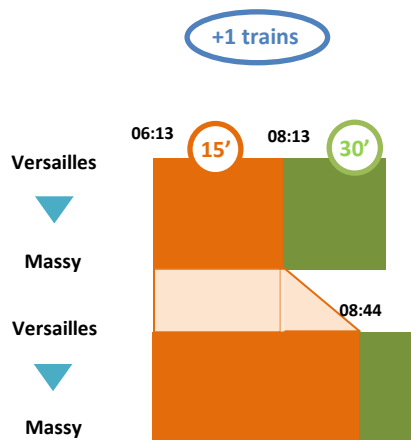
Conclusions du GT 4

QUEST

- Les impacts dans l'ouest de l'offre proposée dans le sud sont conséquents : - 4 trains/h en période de pointe, avec des risques de surcharge en cas d'aléas.
- ✓ Cette proposition n'est pas favorablement accueillie par les territoires.

+ Val de Bièvres

Proposition d'étendre les périodes de pointe de matinée et de soirée au SA 2020 :



Trajectoire d'amélioration à court terme de l'offre RER C

SA 2020

- Inversion des missions Pontoise / Montigny dans le Nord
- Renfort d'offre en flanc de pointe dans le Val de Bièvre

SA 2021

- Poursuite des études pour déterminer la faisabilité et les conditions d'un renfort d'offre dans le sud de la ligne
 - ✓ 1^{ère} étude remise à IDFM par SNCF le 8/11
 - ✓ En cours de contre expertise par IDF
- Poursuite des études pour le renfort d'offre dans le Val de Bièvres

SA 2023

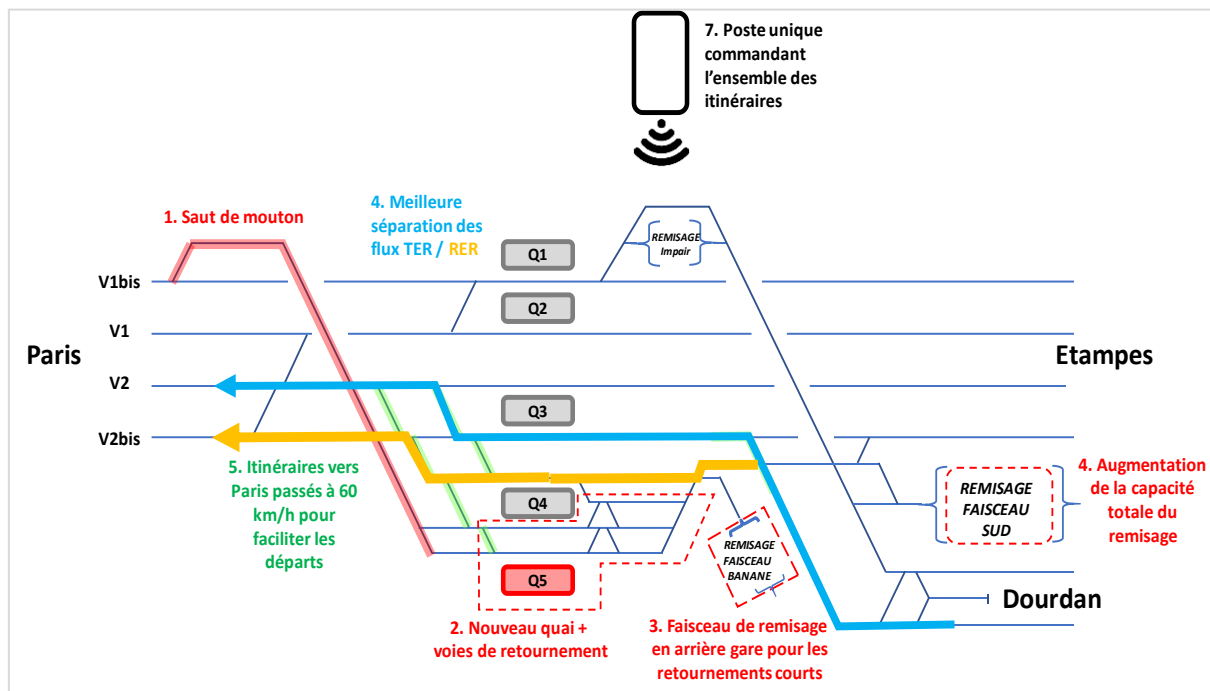
- Refonte de la grille du RER C suite à la mise en service du tramway T12 Express

Travaux

- Poursuite de l'amélioration du processus de programmation des travaux pour
 - ✓ mieux anticiper les impacts sur le plan de transport
 - ✓ mieux informer les territoires et les voyageurs des modifications de leurs conditions de déplacement

Trajectoire d'amélioration à moyen/long terme de l'offre RER C

☐ Poursuivre des investissements sur la ligne C



Refonte du nœud ferroviaire de Brétigny

- ✓ Augmenter les capacités de retournement à Brétigny
- ✓ Augmenter la robustesse de la grille
- ✓ Elargir les amplitudes de période de pointe
- ✓ Moderniser le système de garage/remisage des rames

Approbation par IDFM :
- des études préliminaires
- de la CFI AVP Phase 2 – 12M€

+ la mise à 6 voies aux Ardoines, T12Express, Aiguille Henri Martin, sous réserve des financements nécessaires

+ initialisation des réflexions pour l'acquisition d'un nouveau matériel roulant

-
- ANNEXES**
-

