

Comité de ligne RER D

10 juillet 2014



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

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

Seconde partie

Perspectives à moyen/long terme

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER D

- ➔ Point sur la perception voyageurs
- ➔ Point sur la ponctualité contractuelle
- ➔ Rappel des objectifs du service annuel 2014
- ➔ Evolutions du parc matériel roulant
- ➔ Information Voyageurs
- ➔ Retour sur les REX voyageurs
- ➔ Programme de modernisation des pôles

- ➔ Une enquête perception est réalisée chaque année auprès de 120 000 usagers réguliers des réseaux RATP et SNCF afin d'**évaluer leur satisfaction à l'égard de la qualité de service des transports en commun d'Ile de France**, en regard des politiques de service :
 - Ponctualité
 - Information voyageurs
 - Ambiance des espaces
 - Accessibilité
 - Vente

- ➔ L'évolution des résultats globaux d'une année sur l'autre est soumise à incitation financière, représentant 10% du Bonus-Malus.

➔ Focus sur les résultats de l'enquête de perception du 1^{er} trimestre 2014 sur le RER D

Les points forts de la ligne

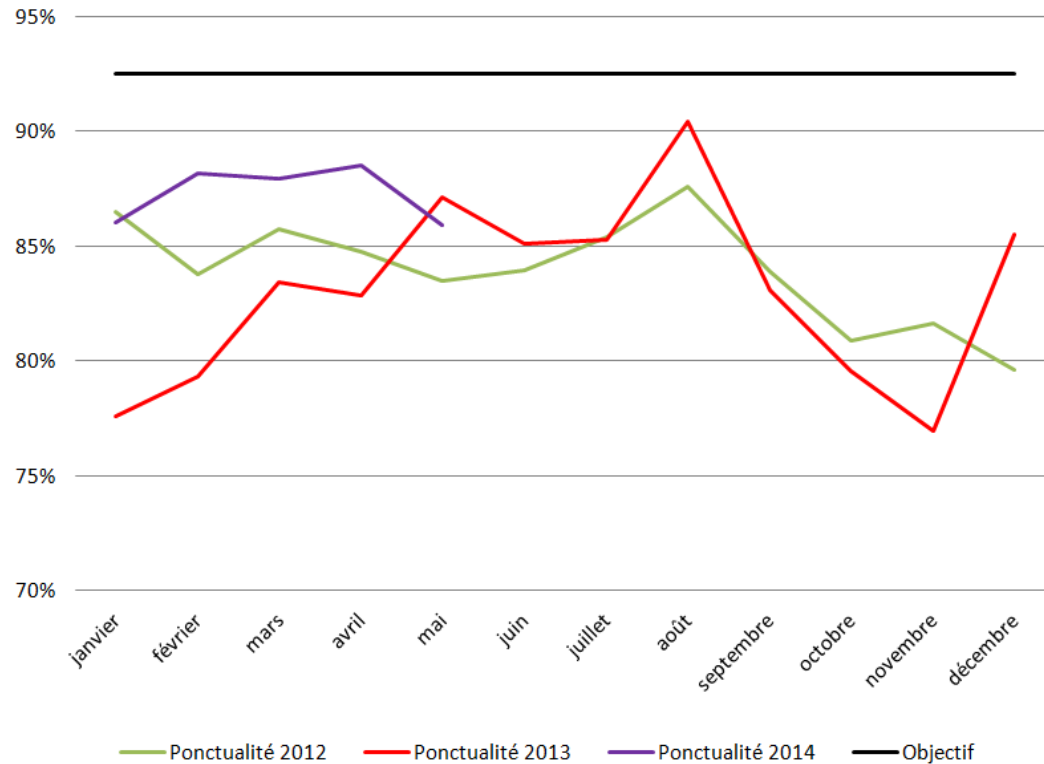
- Signalétique d'orientation 92,3 %
- Amabilité du personnel 94,4 %

Les points faibles de la ligne

- Respect de la régularité sur la ligne 39,1 %
 - Propreté à bord des véhicules 41,1 %
- Information sur la cause de la perturbation 53,9 %
- Délai de réparation escalators / ascenseur 55,2 %

La ponctualité contractuelle

L'indicateur de ponctualité SNCF



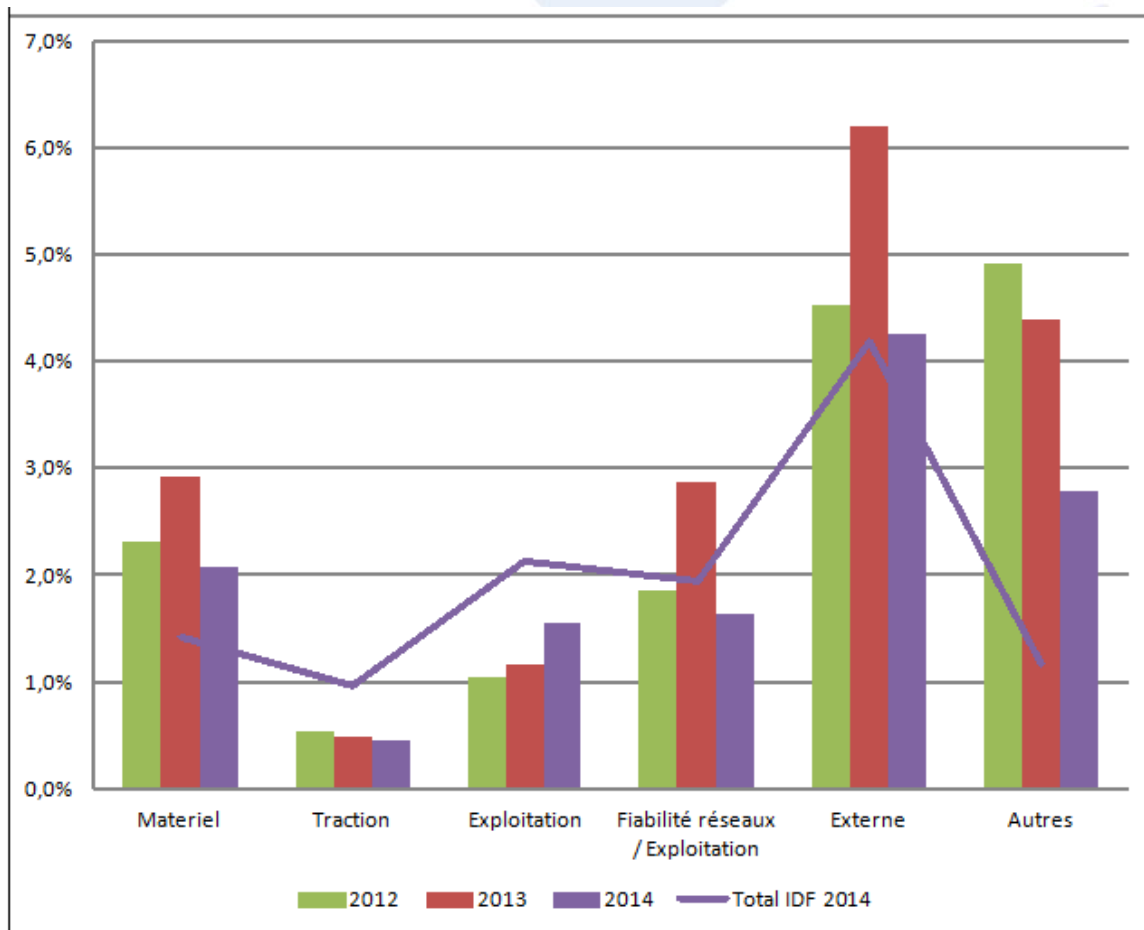
Pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, sur l'ensemble de la ligne, et sur l'ensemble du service

Ponctualité par branche du RER D

| | Janvier-Mai 2013 | Janvier-Mai 2014 |
|---------------------------------|------------------|------------------|
| Goussainville/Orry/Creil | 81 % | 88,8 % |
| Melun | 82 % | 83,9 % |
| Corbeil-Malesherbes | 83 % | 87,4 % |

Illustration des causes de non ponctualité

Cumul Janvier-Mai 2014



Contexte

Le Schéma directeur du RER D de 2006 prévoyait un volet moyen terme qui a fait l'objet d'un Schéma de Principe approuvé par le Conseil du STIF le 8 juillet 2009, dans la perspective d'une mise en service fin 2013.

Principaux objectifs

- améliorer la robustesse de l'exploitation et la ponctualité globale de la ligne ;
- adapter l'offre aux besoins des voyageurs, notamment par le retour à 12 trains par heure de pointe au Nord de la ligne, avec une desserte systématique de chacune des gares.

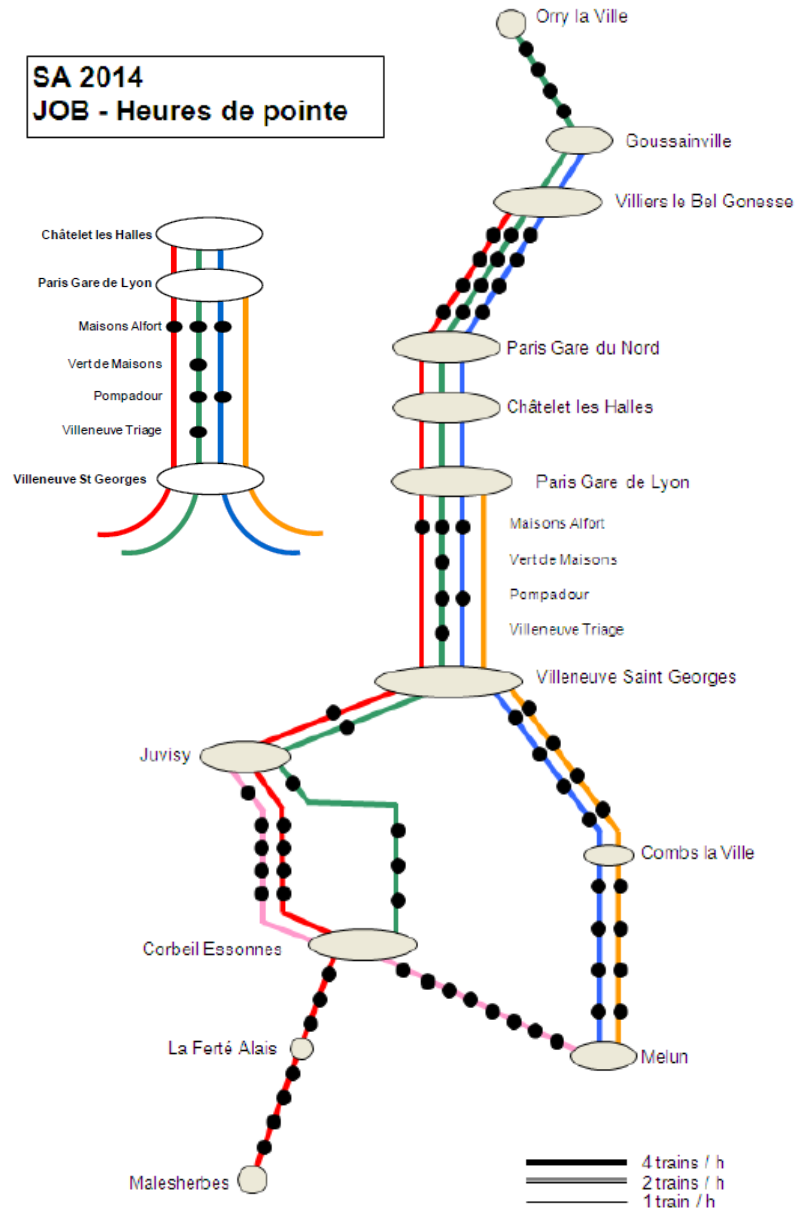
Investissements associés au service annuel 2014 : 120 M€

- optimisation de la signalisation entre Villeneuve-St-Georges et Paris Lyon, et entre Paris Nord et Villiers-le-Bel ;
- amélioration du noeud de Corbeil-Essonnes ;
- création d'une sous-station à Combs-la-Ville ;
- aménagement du terminus de Goussainville.

Création de la gare nouvelle de Pompadour (37 M€), assurant des correspondances avec le TVM et la ligne 393.

Rappels des évolutions d'offre mises en service

- Retour à 12 trains par heure entre Villiers-le-Bel et Châtelet dans les deux sens de circulation aux heures de pointe
- Généralisation de la desserte à 8 trains aux heures de pointe et passage de 4 à 6 trains en période creuse, dans chaque sens de circulation à Goussainville
- Passage de 8 à 12 trains par heure à Maisons-Alfort
- Passage de 12 à 16 trains à Villeneuve Saint-Georges
- Fermeture de la gare de Villeneuve-Pairie et ouverture de la gare de Créteil Pompadour avec 8 trains par heure marquant l'arrêt (contre 4 trains auparavant à Villeneuve-Pairie) avec renfort du TVM notamment, passage toutes les 3 minutes en HP contre 4/5 minutes avant



Renforts d'offre complémentaires mis en service

- ajout d'un train supplémentaire entre Melun et Paris afin de prolonger d'¼ d'heure la pointe du matin les jours ouvrables (jusqu'à 9h10 en gare de Lyon) ;
- prolongation de la desserte entre Paris et Melun avec un intervalle d'¼ d'heure jusqu'à 21h00 au départ de la gare de Lyon les jours ouvrables ;
- prolongement de l'ensemble des navettes Juvisy - Corbeil entre Corbeil et Melun, soit un total de 7 navettes les jours ouvrables ;
- renforcement de l'offre entre Paris et Melun le dimanche, avec un intervalle de desserte d'1/4h en deuxième partie de journée.

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

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

*Rénovation technique mi-vie du matériel
Nouveaux sièges, nouvelle décoration
Vidéo-protection*

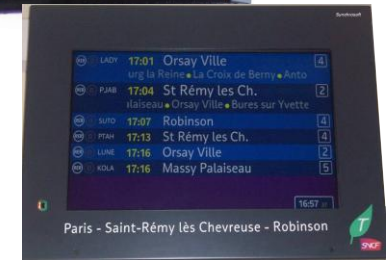
Un système d'information communicant sera également installé progressivement à bord des rames.

Un équipement en système anti-enrayage (ABS) est également déployé sur 100 rames, et équipera l'ensemble du parc.



Installation d'écrans Infogare

- Mise en service programmée :
 - entre Boutigny et Boigneville
 - entre Essonnes-Robinson et Vosves



Installation de Panneaux d'Information des Gares Desservies

- Expérimentation à Melun
- Mise en service programmée :
 - Villeneuve-Saint-Georges : Sept 2015
 - Stade de France et Corbeil-Essonnes : Février 2016

| | | | | | | | |
|---|--------------------|-------|-------|---|----------------------|-------|-------|
| A | Action | 17h15 | 17h20 | B | Bretigny | 17h15 | 17h35 |
| | Arpajon | | | B | Chamarande | 17h15 | 17h35 |
| | Athis Mons | 17h20 | 17h20 | J | Champ de Mars | 17h15 | 17h15 |
| B | Bstevue | | | E | Chaville Rive Gauche | 17h18 | 17h31 |
| | Beynes | 17h31 | 18h01 | B | Chaville Vélizy | 17h15 | 17h15 |
| | Bibl. F. Mitterand | 17h15 | 17h15 | J | Chilly Mazarin | 17h20 | 17h20 |
| | Blévières | 17h20 | 17h20 | J | Choisy le Roi | 17h20 | 17h20 |
| | Bouray | 17h15 | 17h35 | B | Clemart | | |
| | Breuillet Bruyères | | | C | Coignères | 17h18 | 17h33 |
| | Breuillet Village | | | D | Dourdan | | |

Installation de Panneaux d'Information Multimodale (Bus)

- Expérimentation à Yerres et Goussainville
- Mise en service programmée à Boussy-St-Antoine, Brunoy, Combs-la-Ville, Corbeil-Essonne, Evry-Courcouronnes, Garges-Sarcelles, Lieusaint-Moissy, Maisons-Alfort, Melun, Montgeron, Paris Lyon, Pierrefitte-Stains, Savigny-le-Temple, Stade de France, Vigneux, Villeneuve SG, Villiers-le-Bel.

| Prochains départs | | 10:33 |
|-------------------|-------------|--------|
| Ligne | Destination | |
| B | Cutesson | 18 min |
| E | Arbouville | 47 min |
| A | Groussay | 49 min |
| B | Clairbois | 50 min |
| B | Cutesson | 11:50 |
| A | Groussay | 12:20 |
| B | Clairbois | 12:20 |

REX RER B/D-incidents des 28 novembre 2013 et 15 janvier 2014

Le STIF a organisé une réunion 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.

Rappel des incidents

- 28 novembre 2013, deux incidents cumulés sur le RER B ayant des conséquences sur le RER D : Incident de signalisation entre Châtelet et Gare du Nord et avarie matériel à l'entrée de Aulnay sous bois en direction de Paris
- 15 janvier 2014, deux incidents cumulés sur le RER B ayant des conséquences sur le RER D : bagage abandonné à Aubervilliers et rupture caténaire à Aulnay-sous-Bois

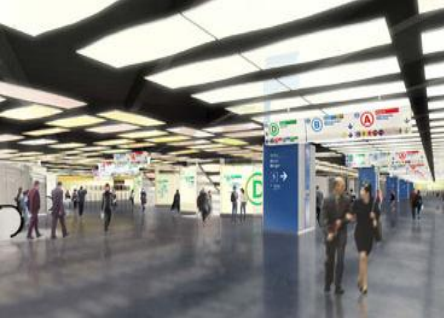
Enseignements

- Mesures communes B/D à mettre en place :
 - Mettre en place des mesures homogènes de régulation Nord/Sud Lignes B et D en s'appuyant sur le rôle du Superviseur de Gare de Lyon en cas de réduction de capacité (allègement du plan transport de la ligne D) tant dans le sens Sud Nord que Nord Sud
 - Etablir un scénario de plan de transport en cas de réduction très forte de la capacité B et D
 - Définir un scénario pour le retournement des lignes B et D en surface à Gare du Nord

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

Grands pôles multimodaux de correspondance

Pôles de plus de 15 000 voyageurs jour qui combinent plusieurs modes de transports en commun



- **Garges Sarcelles : poursuite de la restructuration du pôle par le bâtiment gare SNCF**
 - travaux en cours : refonte du bâtiment et mise en accessibilité PMR de la gare dans le cadre du plan Impaqt (RFF/SNCF)
 - aménagement de la gare routière et du T5 (RATP) [2013]
 - réaménagement des accès voiries (CG95) [2013]
 - création d'un Parc Relais souterrain (CA Val de France) [2010]
- **Saint Denis : adaptation des accès voiries réalisés, étude de pôle en cours sur la gare SNCF**
 - rénovation du bâtiment voyageurs [2010], consigne Véligo [2012] (SNCF)
 - aménagement du parvis Est [2011] et de l'accès ouest avec nouvelle gare routière [...] (Plaine Commune),
- **Châtelet les Halles : travaux en cours**
 - nouvel accès à la gare RER (accès « Margueritte de Navarre)
 - refonte et rénovation de la salle d'échanges, rénovation des quais...

GRANDS PÔLES DE CORRESPONDANCE

Type 1 du PDU



- **Villeneuve Saint Georges: montage du projet de pôle en cours**
 - accès voirie : carrefour RN6 / pont de Villeneuve le Roi (Etat), gare routière (EPAORSA), adaptation de lignes de bus (STIF et transporteurs)
 - étude sur la restructuration du bâtiment gare dans le cadre du Schéma Directeur RER D (SNCF)
- **Evry-Courcouronnes : achèvement du pôle par la mise en accessibilité PMR**
 - travaux en cours : mise en accessibilité PMR de la gare
 - réhabilitation de la gare routière inter urbaine, rénovation du bâtiment gare... (CA Evry Centre Essonne) [...], remise en peinture de la gare (SNCF) [2013]
- **Melun : projet de restructuration du pôle en cours de montage (pour inscription au CPRD)**
 - Etude de pôles en cours (STIF: DOCP) : aménagement gare routière, parvis et accès voirie (CAMVS), mise en accessibilité PMR (RFF/SNCF)
 - rénovation du bâtiment gare (SNCF) [2010]
- **Lieusaint Moissy : montage financier du projet de pôle en cours**
 - Extension de la gare routière et du Parc Relais (SAN Sénart)
 - Réaménagement des accès voirie au pôle (SAN Sénart)
 - mise en accessibilité PMR et dé-saturation de la gare (RFF/SNCF)
- **Juvisy : projet de pôle multimodal CPER/CPRD en cours**

PÔLES DE DESSERTES DE SECTEURS DENSES

Type 2 du PDU



- **Bussy Saint Antoine :**

- rénovation de la gare (SNCF) [2005], des 3 Parcs Relais, consigne Véligo et gare routière (SIRU) [2007 et 2011]
- travaux en cours : mise en accessibilité PMR de la gare



- **Combs la Ville – Quincy : rénovations achevées**

- rénovation gare (SNCF) et labellisation Parc Relais (San Sénart) [2011]
- en cours : consigne Véligo de 108 places (SAN Sénart)
- mise en accessibilité PMR de la gare (RFF/SNCF)



- **Savigny le Temple Nandy : relance de l'étude de pôle en cours**

- en cours d'études : insertion du Tzen et projet de pôle



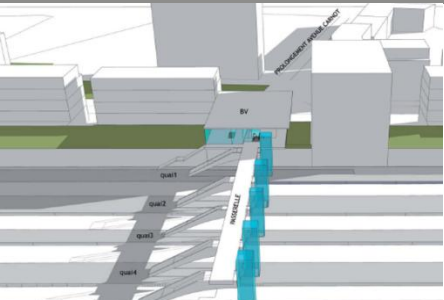
- **Yerres : adaptation de l'intermodalité en cours d'exécution**

- travaux en cours : mise en accessibilité PMR de la gare
- rénovation de la gare (SNCF) [2010]
- Gare routière et Parc Relais : projet en cours (Yerres)



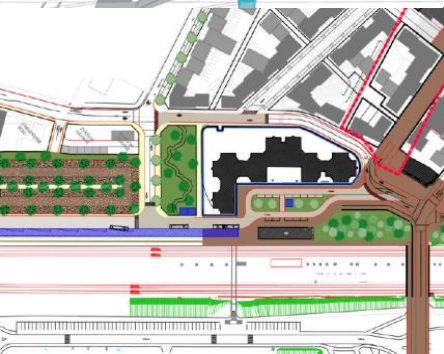
- **Maisons Alfort Alfortville : travaux en cours**

- mise en accessibilité PMR de la gare en cours : nouveau souterrain d'accès aux quais, équipé d'ascenseurs (RFF-SNCF)
- phase suivante prévue : restructuration des 2 bâtiments gares dans le cadre du Schéma Directeur du RER D (RFF-SNCF)



- **Corbeil-Essonnes : projet de pôle complet en cours de montage**

- projet de pôle en cours d'étude (accès voirie)
- en cours d'étude par RFF/SNCF : mise en accessibilité PMR (SDA) et nouveaux accès à la gare (Schéma Directeur RER D)
- consigne Véligo (SNCF) [2012]



- **Le Bras de Fer : étude de pôle en cours**

- étude en cours : insertion du T Zen 4, restructuration de la gare routière, aménagement des voiries d'accès, rénovation du bâtiment gare
- mise en accessibilité PMR de la gare en cours

- **Louvres : début des travaux fin 2014**

- création d'un Parc Relais de 319 places et d'une gare routière de 6 postes à quai, traitement des voiries d'accès et du parvis, stationnements Véligo... (EPA Plaine de France)

- **Goussainville : étude de pôle en cours**

Seconde partie

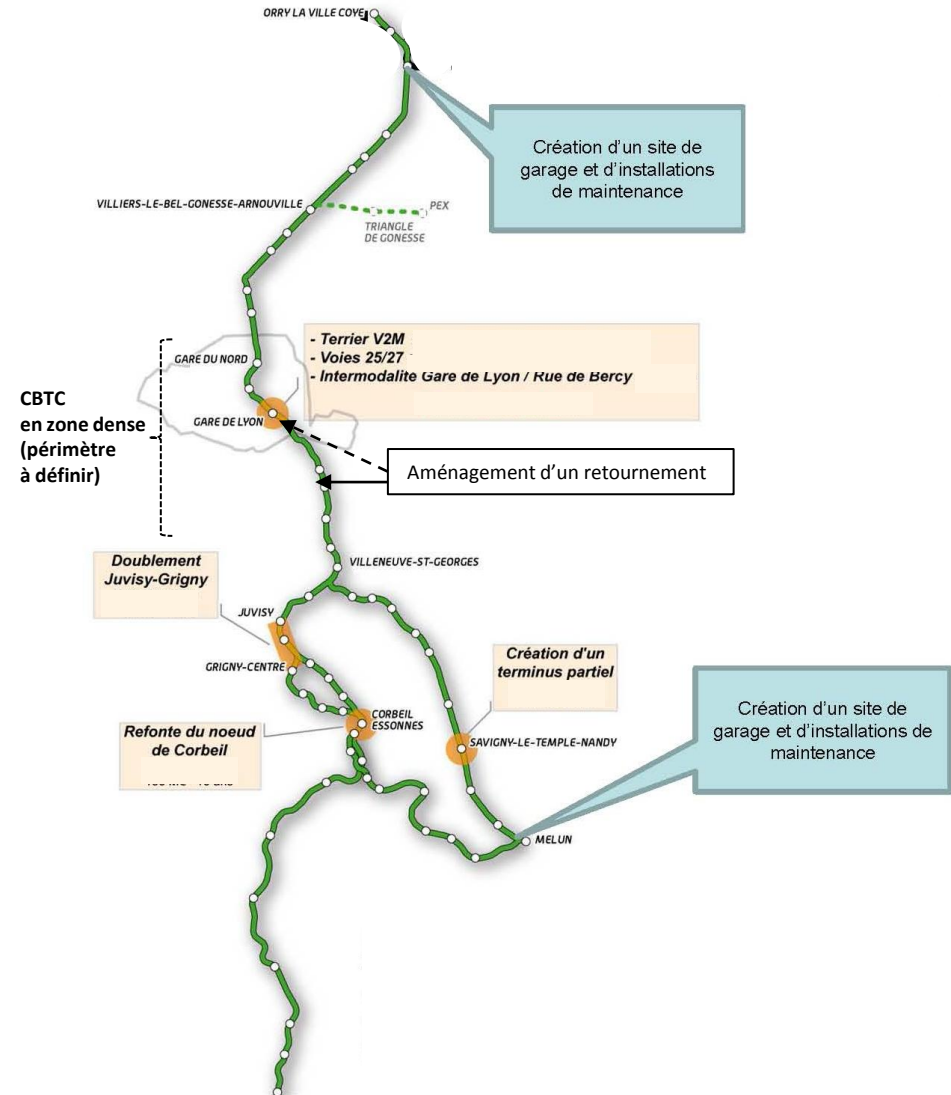
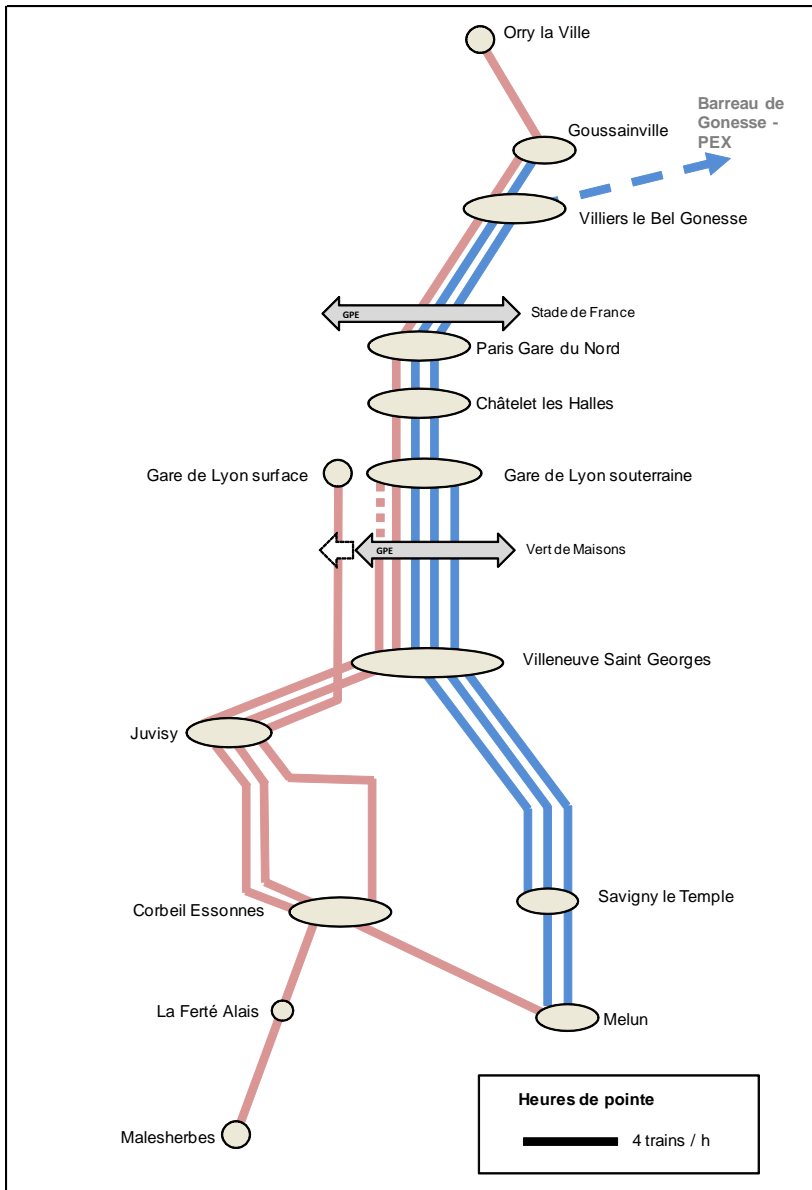
Améliorations de moyen et long terme

- ➔ Avancement des projets du schéma directeur

- **Adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs :**
 - en offrant de bonnes correspondances avec le Grand Paris Express ;
 - en augmentant l'offre de la branche de Sénart, le la branche du plateau d'Evry.
- **Améliorer les performances de la ligne :**
 - en fiabilisant les points durs d'exploitation ;
 - en diminuant la longueur des missions pour réduire les aléas.
- **Améliorer la gestion des situations perturbées** : en développant les possibilités d'accès aux principales gares et l'utilisation de quais de secours
- **Améliorer la qualité de service** : en modernisant le matériel roulant et les gares

- **Des études exploratoires ont été réalisées en 2012-2013 par RFF et la RATP**
- **Il s'agit d'un projet avec de forts impacts sur l'exploitation, et coûteux :**
 - la réalisation est extrêmement complexe ;
 - les travaux nécessitent d'interrompre l'interconnexion du RER D entre Gare de Lyon et Gare du Nord pendant environ une année avec une forte diminution de l'offre au Nord ;
 - l'estimation du coût du projet s'inscrit dans une fourchette de 2 à 3,5 Md€ selon les scénarios (en maintenant la gare de Châtelet).
- **Les prévisions de trafic ne justifient pas de renforcement de l'offre intra-muros via la réalisation d'un second tunnel, ni d'augmentation d'offre au-delà de 12 trains/h au Nord**
- **Le comité de pilotage du 14 mars 2013 a proposé les orientations suivantes pour la suite des études :**
 - mise en œuvre de mesures pour améliorer le fonctionnement du tunnel (automatisation, mise en place d'un système de signalisation plus performant), étudiées dans le cadre du SD RER B ;
 - études complémentaires pour la recherche de possibilités de retournement du RER D au Sud.

- **Les alternatives suivantes au second tunnel ont été étudiées pour la création de 2 missions du RER D supplémentaires au Sud :**
 - l'aménagement d'un retournement en **gare de Lyon de surface** ;
 - l'aménagement d'un second retournement en **gare de Lyon souterraine** (sous réserve de sa robustesse d'exploitation avec un nouveau système de signalisation) ou la création d'un retournement au Nord de la gare de **Vert de Maisons**.



- **Améliorer la gestion des situations perturbées :**

- **10 M€** d'économies constatés sur les 120 M€ prévus pour le RER D 2014 ont déjà été redistribués sur des opérations à horizon 2014-2018:

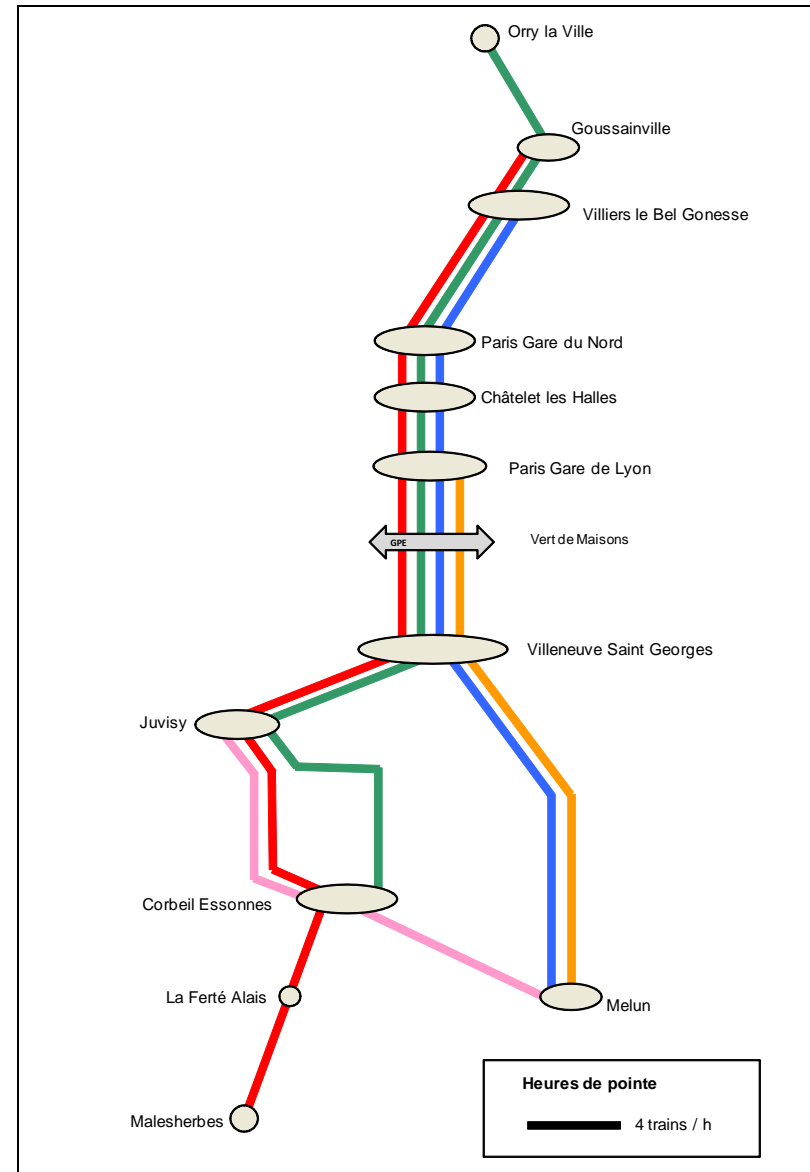
| Projet | Intérêt | Horizon de mise en service |
|---|---|----------------------------|
| Allongement quai 2M à Maisons Alfort et accès | Desserte en train long en cas de travaux ou d'incident | 2015 |
| Réaménagement d'un faisceau au Sud de Villeneuve-Saint-Georges | Possibilités de retournement de missions depuis le Nord en cas de gros incident | 2017 |
| Amélioration des quais de secours Villiers et Garges | Optimiser l'utilisation de ces quais en situation perturbée | 2016 |
| Adaptation des installations de contre sens sur le Plateau d'Evry | Augmenter le débit en cas d'utilisation des installations | 2018 |
| Sécurisation des Installations Equipement Agent Seul | Garantir le fonctionnement même en cas de coupure de courant | 2014 |

- **Programme de 70 M€ pour la modernisation des gares :**

- en complément et en lien avec les programmes existants : SDA, pôles PDU
- Etudes Préliminaires et d'Avant-projets en cours.

- **A l'horizon de la Ligne 15 Sud (2020) :**

- offrir de bonnes correspondances avec le Grand Paris Express ;
- la desserte du Vert de Maisons par 16 RER D/h est nécessaires.

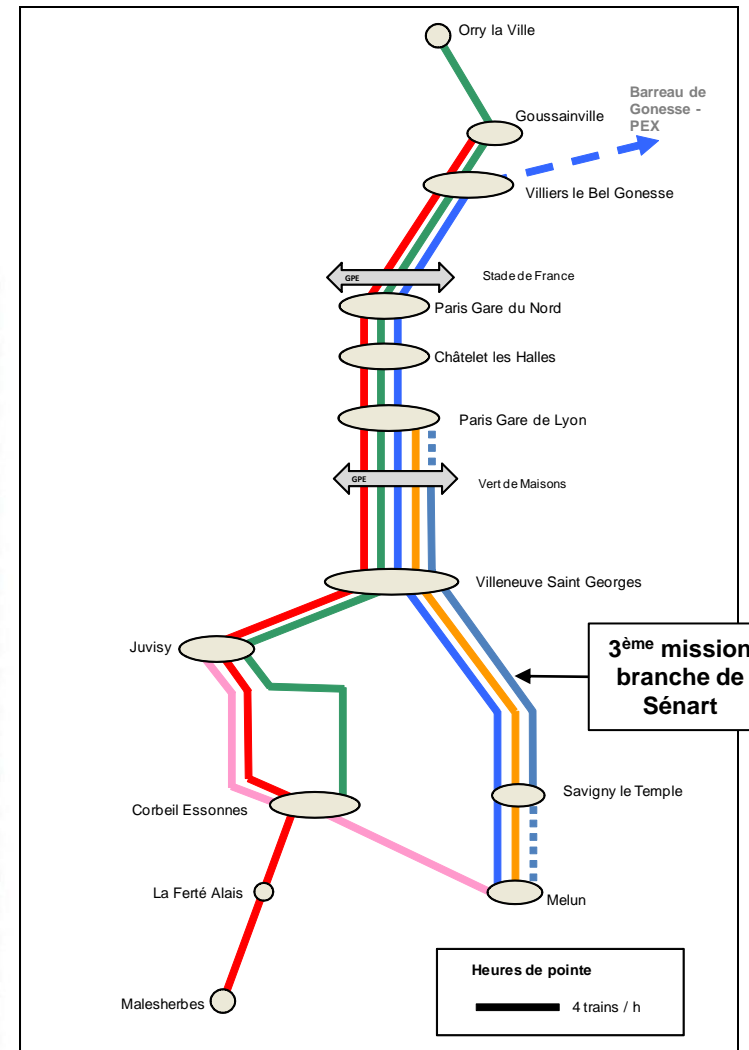


A un horizon le plus proche de la Ligne 15 Sud

- Etude de la création d'une mission supplémentaire de la branche de Sénart entre Melun et Gare de Lyon
- En cas d'impossibilité de desservir la gare de Lyon: terminus dans un 1^{er} temps au Vert-de-Maisons
- En utilisant l'ancien site dit du « ferrailleur » situé entre les gares de Alfortville et Maisons-Alfort pour le retournement des trains



Etude d'une mission supplémentaire à l'horizon du GPE



- Le marché d'acquisition du **RER Nouvelle Génération (NG)**, conçu notamment pour répondre aux besoins du prolongement du RER E à l'Ouest, prévoit la possibilité d'un déploiement sur le RER D.
L'étude des modalités de déploiement du RER NG sur le RER D en cours par la SNCF et RFF, afin de décider ou non de son déploiement sur cette ligne.
- L'étude **d'un second quai en gare de Pompadour**, avec le prolongement de la passerelle, a été réalisée en 2013 par RFF :
 - son utilisation permettrait **d'améliorer la gestion des situations perturbées** ;
 - son coût est estimé à **30 M€** en incluant la signalisation ;
 - sa **compatibilité** avec le long terme est en cours de vérification.
- Les études préliminaires relatives à la desserte futur **stade de la Fédération Française de Rugby (FFR) à Ris-Orangis** se décomposent en deux phases successives :
 - **phase 1, en cours pour fin 2014**: diagnostic des flux et réserves de capacité des réseaux de transport ;
 - **phase 2** : définition des grandes lignes du « plan de transport » à mettre en place et des éventuels aménagements / équipements à réaliser.

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

www.stif.info