

Comité de ligne

RER B

06 juillet 2012



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

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER B

Deuxième partie

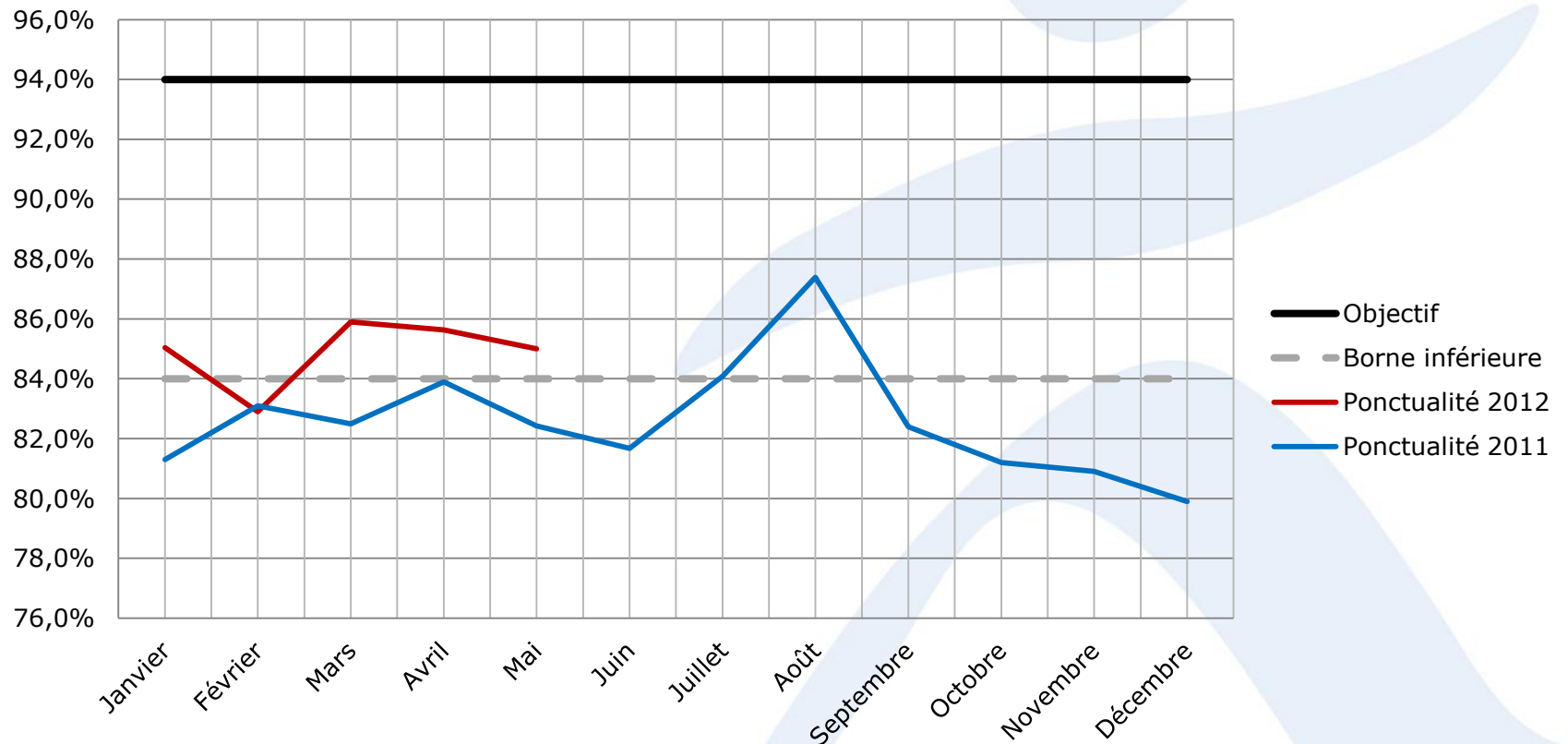
Les perspectives d'amélioration sur la ligne

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER B

L'indicateur de coresponsabilité : une mesure unique sur le RER B

Evolution comparée 2011-2012 de la ponctualité *



(*) Dans le cadre du nouveau contrat STIF-SNCF/RATP, les résultats 2011 et 2012 présentés ici sont ceux transmis par la SNCF/RATP, et élaborés avec un nouvel outil dont les modalités de calcul sont en cours d'analyse par le STIF.

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



14 rames rénovées en circulation, 9 rames en cours de rénovation, 10 rames rénovées en nettoyage-vérification.

Transfert de 12 rames MI84 de la ligne A, pour :

- augmenter la réserve affectée à la maintenance (+ 2 éléments)
- améliorer la gestion des situations perturbées, grâce à la création de réserves sur 5 terminus de la ligne (+ 10 éléments)

Création de 4 positions de garage à Mitry, pour recevoir les trains de réserve .

Décision du Conseil du STIF d'avril 2012, dont la mise en œuvre est attendue fin 2012.

Généralisation des trains longs les dimanches et jours fériés, **depuis le 18 mars 2012.**

Pour l'été 2012, le STIF a demandé à la SNCF et à la RATP :

- des trains longs plus tard le soir, au moins jusqu'à 21 heures ;
- le maintien de 2 trains au ¼ d'heure pour la desserte de contrepointe de La Plaine – Stade de France, tout le mois de juillet et pendant la dernière semaine d'août.

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

Maintien des compositions en trains longs une heure de plus en soirée, jusqu'à 22h

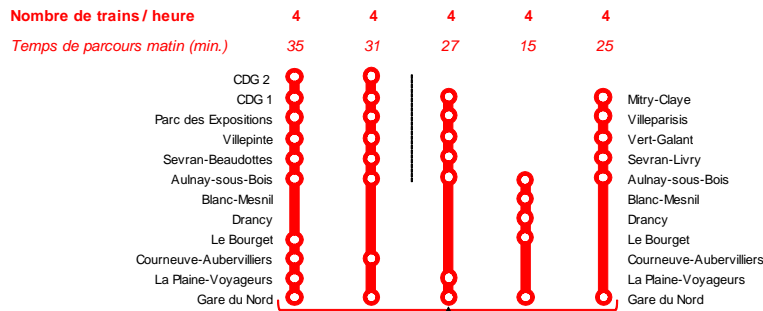
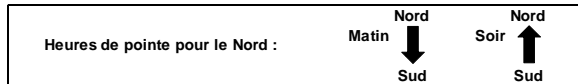
Desserte d'été enrichie / allègement entre Noël et Jour de l'an

Renforcement de l'offre entre l'heure de pointe et l'heure creuse en juillet (période 18h30 - 20h)

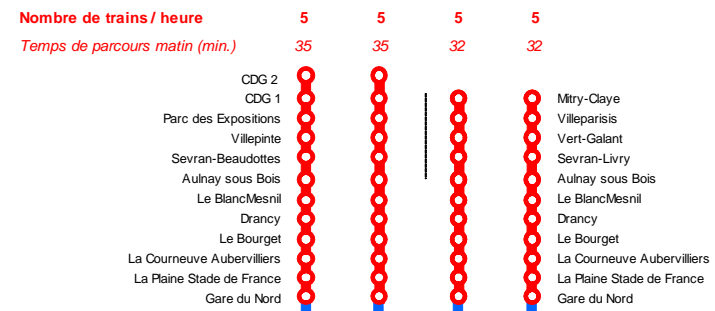
Un investissement de 250 M€ financé à 50% par le STIF dans le cadre du CPER.

Situation actuelle

RER B Nord+



Nombre de trains / heure	5	5	5	5
Temps de parcours matin (min.)	50	43	35	30



Nombre de trains / heure	5	5	5	5
Temps de parcours matin (min.)	50	35	43	30

Rehaussement des quais



Avant

Un quai bas, un train haut et une seule marche intermédiaire : un accès difficile et des temps d'arrêt longs.



Après

Un quai et un train de hauteur voisine : aucune marche pour un accès de plain pied et des temps d'arrêt plus courts.

Après avoir été informé du retard pour la mise en service complète du projet, Jean-Paul Huchon a demandé aux Présidents de RFF et de la SNCF :

- la mobilisation de **moyens supplémentaires** par les deux entreprises pour **réduire le retard** ;
- la prise en compte des **perturbations du service aux voyageurs, en minimisant leurs conséquences sur l'ensemble de la ligne** et en veillant à mettre en place un dispositif de bus de substitution efficace ;
- **une information en toute transparence de l'état d'avancement des travaux auprès des élus locaux et les voyageurs** .

A large, light blue, stylized graphic of a person walking or running, positioned behind the text. It consists of a circular head, a curved line for the torso, and a wavy line for the legs.

Seconde partie
Le Schéma Directeur RER B Sud

Trois grands enjeux

- **Améliorer la situation existante:** satisfaire au mieux et au plus vite les **attentes des usagers pour améliorer la situation** (régularité, qualité de service)
- **Consolider de façon pérenne l'exploitation de la ligne:**
 - logique de **performance globale** de la ligne et **d'unicité de service**
 - agir sur les marges offertes par le système, la robustesse, la production, l'exploitation, la qualité de service...
- **Développement de l'offre:** pouvoir instruire et prévoir les demandes de développement de l'offre

Orientations du Schéma Directeur

- Un programme **d'études approfondissant 61 pistes de progression**:
 - validé et financé par le Conseil du STIF (7 décembre 2011)
 - établi sur la base d'un dossier d'urgence produit par les opérateurs
 - sous maîtrise d'ouvrage coordonnée RATP (50), RFF (7), SNCF (4)
- Une **démarche de programmation** qui :
 - complète les actions déjà engagées ,
 - en faveur d'une ligne co-exploitée qui doit poursuivre sa migration vers un principe de **gestion unifié du service, vecteur de performance** au même titre que les infrastructures ou le matériel roulant,
 - doit proposer un **plan d'urgence** (COSU du 27 avril 2011) sur la base de solutions efficaces et à mettre en œuvre au plus vite

- En complément du programme de travaux majeurs déjà engagé sur le nord de la ligne, **les actions sont à définir prioritairement pour la partie sud de la ligne**, entre la gare du Nord et Saint-Rémy-lès-Chevreuse/Robinson.
- Cependant, **la ligne du RER B doit être prise dans sa globalité**, en tant que système contraint et complexe. L'amélioration de l'efficacité de la ligne passe par la recherche de solutions sans préjuger de la localisation des efforts y concourant.

➤ Une programmation à 3 horizons :

- **Court terme : 2013-2015, pour la traduction effective des actions déjà engagées et de celles qui peuvent être facilement et rapidement mises en œuvre;**
- **Moyen terme : 2016-2020, pour mettre en œuvre des actions structurantes lourdes et significatives, ne pouvant être remises en cause par les évolutions de long terme;**
- **Long terme : au-delà de 2020, pour compléter ou renforcer les actions de moyen terme, en cohérence avec un réseau régional fortement restructuré (Grand Paris Express, second tunnel Châtelet-Gare du Nord...) effectivement mis en œuvre.**

➤ Un plan d'urgence à mettre en œuvre

	2011				2012				2013	
	Sept	Oct	Nov	Déc	T1	T2	T3	T4	T1	T2
Dossier d'urgence										
Finalisation/validation										
Conseil STIF (7 décembre 2011)				★						
Préparation des cahiers des charges										
Etudes de schéma directeur										
Rédaction SD										
Validation SD										★

➤ **Conseil du STIF du 7 décembre:** Validation du programme d'études et du financement

➤ **2011-2012: Etudes complémentaires**

➤ **1^{er} trimestre 2013:** Validation du Schéma Directeur

Des actions:

- Susceptibles d'être engagées **dès la validation** du schéma directeur,
- A forte valeur ajoutée pour la **performance** de la ligne,
- **Sans fausse manœuvre** pour les investissements qui suivront.

Elaboration d'un plan d'urgence

1. **Rapprochement des opérateurs** (démarche commune RATP/SNCF/RFF lancée en février 2012)
 - Structure commune RATP/SNCF
 - Centre de Commandement Unique Ligne B
2. **Robustesse de la ligne en 2013**
 - Transfert de 12 MI84 de la ligne A et conducteurs de réserve associés (décision STIF d'avril 2012)
 - Création de positions de garage à Mitry (décision STIF d'avril 2012)
 - Scénarios de gestion des incidents
3. **Recherche d'optimisation du calendrier pour des actions majeures visant à garantir la robustesse de la ligne**
 - 1ère phase d'un quai terminus provisoire à Denfert
 - Retournements à Orsay
 - 1ère phase de garages et retournements à St-Rémy
 - Renforcement maintenance à Mitry
4. **Amélioration de l'Information Voyageur (IV)**
 - Meilleure cohérence de l'Information Voyageurs (IV) sur la ligne (messages harmonisés...) via le Centre de Commandement Unique Ligne B (cf. rapprochement des acteurs)
 - 1ère phase d'un centre d'IV à Denfert et de la sono dans les gares du sud à l'image des améliorations réalisées au Nord (B Nord +)
 - Amélioration du système d'information en ligne SIEL

- Etudes relatives à la supervision de l'exploitation
 - Etudes relatives aux infrastructures
 - Etudes relatives à l'offre
 - Etudes relatives à l'accueil des voyageurs dans les gares
 - Etudes relatives au matériel roulant
- Etudes à mi-parcours.
L'objectif d'achèvement fin décembre 2012 est confirmé par les MOA.

- Etudes relatives à la **supervision de l'exploitation**

Rapprochement des acteurs opérationnels

Préparation du renouvellement du PCC

Regroupement des PIVIF au nord

Outils de gestion modernes et unifiés (ex : suivi des circulation suivi du matériel, vision prédictive des dérives...)

Scénarios de gestion des situations perturbées : 1-en nov.2012 / 2-avec nouvelles infras

Harmonisation et optimisation de la réglementation

Création d'un poste centralisé à Denfert-Rocherau pour la télésonoriation et la réception des interphones d'alarme

Information des voyageurs en situation normale ou perturbée (yc amélioration de la sonorisation)

SIEL (y compris sonorisation et continuité SIEL-Infogare) (thème d'étude commun avec la ligne A)

Information des voyageurs en plusieurs langues

○ Etudes relatives aux infrastructures

Optimisation de la signalisation d'espace entre Palaiseau et Orsay
Augmentation de la capacité de retournement des trains à Orsay
Faisabilité et pertinence d'un pilotage automatique
Lutte contre les traversées et intrusions coté Nord
Augmentation des capacité et rationalisation garages de Mitry (exploitation)
Augmentation des capacité et rationalisation garages de Mitry (infra)
Fiabilisation de l'alimentation électrique de l'atelier de Massy-Palaiseau
Amélioration de la capacité de retournement à Bourg-la-Reine
Amélioration de la capacité de retournement dans le secteur Châtelet / Denfert
Denfert : Réaménagement des espaces voyageurs (notamment Quai 3 avec de « vraies » correspondances)
Etudes d'exploitation voies dédiées au nord
Infras pour améliorer la gestion des situations perturbées (Le Bourget, Gare du Nord, ...)
Augmentation de la capacité : Adaptation de la signalisation de la ligne B sud
Augmentation de la capacité : Renforcement éventuel de l'alimentation électrique coté sud
Augmentation de la capacité : Impact ou conditions sur l'infra nord
Faisabilité et pertinence d'une signalisation embarquée
Conséquences pour la ligne B de la création d'un 2nd tunnel CHL / NOR
3è voie entre Massy et Antony (y compris l'éventuelle synergie possible avec GPE)
Faisabilité (génie civil, ferroviaire, desserte) de la création de la gare Aéroville
Garages / dégarages à St-Rémy et amélioration de la capacité de retournement
Amélioration et extension des garages au nord à long terme
Protection des faisceaux de garage existants au sud (y compris télésurveillance)
Création de positions de garage au sud de la ligne
Valorisation du faisceau d'Arcueil

- Etudes relatives à l'offre

Prévision de trafic à court terme à partir de l'examen des évolutions récentes

Prévision de trafic à moyen terme (avant GPE et 2nd tunnel)

Prévision de trafic à long terme (avec GPE et/ou 2nd tunnel)

Zoom : Impact du 2nd tunnel

Zoom : Impact du GPE

Zoom : Correspondance à Cité U et Denfert

Zoom : Evolution de la demande dans le Val de Bièvre

Zoom : Evolution de la demande sur la branche de Robinson

Zoom : Evolution de la demande sur la partie sud (Massy - Orsay et alentours)

Zoom : Evolution de la demande à La Croix de Berny

Evolution de desserte à court terme au sud (ex: La Croix de Berny, Val de Bièvre, mise en charge des HLP, ...)

Evolution de desserte à moyen terme

Evolution de la desserte à long terme

- Etudes relatives à l'accueil des voyageurs dans les gares du sud

Rénovation des gares (diagnostic gare par gare : état, visibilité, insertion...)

Accessibilité des gares du sud (La Croix de Berny, EAS)

Accessibilité des trains

Mécanisation des accès dans certaines gares du sud

Examen gare par gare du dimensionnement des espaces par rapport au trafic annuel et aux évolutions attendues

Sécurité d'évacuation (diagnostic de chaque gare par rapport aux normes actuelles d'évacuation)

Création d'un accès supplémentaire à Cité U (incluant EAS & rehausse des quais)

Problème d'étroitesse des quais de certaines gares ou de concentration des voyageurs sur une partie de quai

Installation de portes palières dans certaines gares, -dans le tronçon central

Equipement en lignes de contrôles des gares du sud

- Etudes relatives au **matériel roulant**

Transferts supplémentaires de MI 84 de la ligne A et rénovation
Nouveau matériel en remplacement des MI84 puis des MI79 rénové ?
Dimensionnement de l'atelier de Massy : suffisant ? extension ? création d'installations de maintenance au nord ?
Création de capacité de maintenance au nord

- Lancement en janvier 2012 d'une étude exploratoire en 2 phases :
 - Étude exploratoire : diagnostic, recensement des contraintes techniques, diagnostic du trafic actuel et des déplacements, propositions de scénarios dans un cadre élargi : tunnel pour le D, tunnel pour le B, éventuelle gare nouvelle
 - Analyse multicritère
 - Choix de scénarios (en principe 3) : COPIL du 4 juillet 2012
 - Etude de faisabilité technique : analyse détaillée par scénario, comparaison, dossier de synthèse
 - Fin prévue de l'étude : fin 2012

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

www.stif.info



Merci de votre attention