

# Syndicat des transports d'Ile-de-France

**Délibération n° 2008/0448**

**Séance du 9 juillet 2008**

## **AMELIORATION DE LA REGULARITE ET DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU RER**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Ile-de-France,
- VU** le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France,
- VU** le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- VU** le rapport n° 2008/0448 ;
- VU** l'avis de la commission qualité de Service du 3 juillet 2008 et de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan du 7 juillet 2008 ;

Après en avoir délibéré,

### **DECIDE**

**ARTICLE 1 :** de lancer la réalisation d'un schéma directeur pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A pour organiser et coordonner les actions de la RATP, de la SNCF et de RFF.

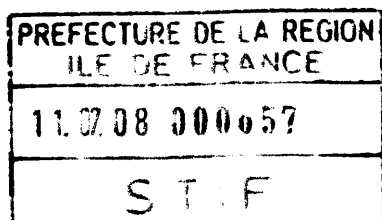
**ARTICLE 2 :** de prendre acte de l'intention de la RATP de lancer très rapidement un appel d'offre pour le renouvellement du matériel affecté à la ligne A du RER pour la mise en service d'un premier train fin 2010.

**ARTICLE 3 :** que le programme de renouvellement devra porter sur le remplacement de l'ensemble du parc de matériel roulant le plus ancien composé des MS61 et MI84 pour un montant estimé, en première approche, à 1300 millions d'euros (CE 2008).

**ARTICLE 4 :** le conseil demande à la RATP de rendre compte régulièrement de la mise en œuvre de ce projet, en particulier sur le respect des points de vigilance cités dans le présent rapport et notamment le respect de l'engagement d'une première mise en service commerciale à fin 2010 au plus tard.

**ARTICLE 5 :** de prendre en charge ce programme à hauteur de 50 %.

**ARTICLE 6 :** la directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du syndicat des transports d'Ile-de-France.



Le président du Conseil  
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON

## **AMELIORATION DE LA REGULARITE ET DE LA CAPACITE DE LA LIGNE A DU RER**

Rapport n° 2008/0448

au Conseil du Syndicat des transports d'Ile de France  
Séance du 9 juillet 2008

Rubrique : matériel roulant

## **Contexte**

Ces dernières années, dans le cadre des comités techniques de suivi du contrat d'exploitation, le STIF a régulièrement attiré l'attention de la RATP et de la SNCF sur la dégradation constante de la régularité et du niveau d'offre produite en heure de pointe sur la ligne A du RER.

Depuis 2000, l'indicateur de régularité a connu une baisse de 6 points. Cet indicateur, qui mesure le pourcentage de voyageurs dont le voyage connaît un retard supérieur à 5 minutes à sa gare de destination, s'élevait en 2007 à 92,8 % pour un objectif contractuel de 94%. Le nombre de trains circulant entre Chatelet et Auber en heure de pointe est passé de 28 à 24 en moyenne par sens entre 2000 et 2007.

Lors de la négociation des contrats 2008-2011, une attention particulière a été portée par le STIF sur cette situation. Les discussions ont porté sur l'amélioration du suivi de la régularité, sur le nombre de circulations réelles en heure de pointe et sur le plan d'investissement pluriannuel.

La politique de renouvellement et de rénovation du matériel du RER A de la RATP reposait, à cette époque, sur:

- L'achèvement de la rénovation des MS 61 (jusqu'en 2009)
- La rénovation des trains MI 84 à partir de 2013
- Le renouvellement des trains MI 2N à partir de 2018

Seul le premier point, qui a des impacts financiers sur le contrat 2008-2011, a été intégré dans le plan quadriennal d'investissement qui sous-tend les grands équilibres du contrat.

Le constat d'une accélération de la dégradation de la régularité sur la ligne A du RER fin 2007 a conduit le STIF à demander à la RATP, dès début 2008, la préparation d'un véritable programme d'amélioration de la ligne à court, moyen et long terme conjuguant mesures d'exploitation, de maintenance et d'investissement sur les installations fixes et les matériels roulants.

Deux réunions se sont tenues sur ce sujet spécifique les 17 avril et 9 juin 2008.

Au cours de la première réunion, la RATP a présenté un plan d'actions à court terme répondant partiellement aux demandes du STIF. Concernant le renouvellement du matériel roulant, aucun élément d'analyse qui aurait permis au STIF de prendre position sur ces dossiers n'a été présenté par la RATP, qui a demandé un délai minimum de 2 mois d'étude et de préparation d'un dossier technique et financier.

La seconde réunion s'est tenue sur la base de premiers éléments complémentaires d'analyse portant sur un seul scénario d'évolution du parc de matériel roulant de la ligne.

## **Présentation du plan d'actions de court et de moyen terme pour l'amélioration de la régularité**

La RATP a présenté au STIF le 17 avril 2008 un plan d'actions visant à agir sur 4 leviers principaux :

- La maîtrise des temps de stationnement,
- La diminution du nombre d'incidents en exploitation,
- L'amélioration des temps d'intervention en cas d'incident,
- L'augmentation la plus rapide possible de la capacité de la ligne.

Le premier volet, de court terme, concerne des mesures de proximité très concrètes en matière de management, d'exploitation, et de maintenance des trains.

Il s'agit de renforcer:

- l'encadrement sur le terrain (présence d'agents d'encadrement à quai, préparation des trains dès 4h30, diffusion quotidienne des résultats de régularité aux équipes) ;
- les équipes d'aide à la régulation des échanges voyageurs sur les quais ;
- les équipes de maintenance, et optimisation de leur organisation (équipe de nuit et de week-end aux ateliers de maintenance des trains, équipes d'intervention sur les installations fixes) ;
- les mesures d'exploitation (1 train de secours prêt à circuler aux heures de pointe situé entre Nation et Vincennes, et un second en septembre 2008) ;
- les mesures d'accompagnement de l'exploitation (présence des secours sur le quai à Gare de Lyon et Chatelet, développement de l'information multimodale en situation perturbée).

Son objectif est de parvenir à faire circuler 27 trains par heure et par sens en moyenne à l'heure de pointe.

Le deuxième volet, de moyen terme, concerne des mesures touchant à la maintenance des installations fixes et à des actions de soutien logistique à l'exploitation.

Il s'agit de :

fiabiliser le système SACEM d'espacement des trains  
densifier les programmes d'entretien des infrastructures  
équiper tous les agents d'exploitation de radio numérique TETRA

Ces actions de court et moyen terme sont toutes très utiles et devraient entraîner une amélioration notable de la situation. Elles doivent cependant être complétées par des actions plus structurantes qui touchent le matériel roulant et les installations fixes.

En complément, la RATP propose l'extension du système SACEM sur la branche de Marne la Vallée – Chessy jusqu'à Neuilly-Plaisance pour un coût de 10 M€, et éventuellement jusqu'à Noisy le Grand pour un coût supplémentaire de 20 M€.

## **Présentation du projet d'augmentation de la capacité par l'acquisition de matériel roulant nouveau**

a) Les premiers éléments très généraux sur les évolutions possibles du parc de matériel roulant du RER A n'ont pu être présentés au STIF que lors de la réunion technique du 9 juin 2008 dernier.

La RATP a rappelé que le parc actuel de la ligne A du RER se décompose ainsi :

35 trains MS 61, en cours de rénovation, dont le renouvellement devra intervenir au plus tard en 2018

29 trains MI 84, qui n'ont pas encore atteint la mi-vie

21 trains MI 2N, à 2 étages, dont 7 ont été financés aux 2/3 par la Région Ile de France en 2002.

Les trains à deux niveaux sont les plus capacitaires du parc actuel, malgré un temps de stationnement légèrement plus élevé.

Selon les études de la RATP, dont le détail n'a pas été remis au STIF, le matériel deux niveaux, du type MI2N, serait celui qui correspond le mieux aux attentes.

La solution proposée par la RATP consiste donc à acquérir 30 trains de matériel de type MI 2N en remplacement des 29 trains de matériel MI84.

La livraison de ces rames interviendrait de fin 2010 à mi 2013. Le coût prévisionnel de ce programme d'acquisition s'élève à 600 M€ aux conditions économiques de 2008, soit un coût estimé par la RATP à 20 M€ par train de 2 rames.

Les seuls éléments transmis à ce jour au STIF (figurant en pièce jointe) permettent difficilement à l'autorité organisatrice d'évaluer les conséquences de ce changement important et récent de politique de l'opérateur.

b) Pour le STIF, la stratégie d'évolution du parc de matériel roulant doit permettre de trouver le meilleur compromis, à la fois par la gestion du matériel ancien et par les caractéristiques du matériel nouveau, aux multiples fonctionnalités du matériel roulant.

La proposition de la RATP présente un intérêt incontestable, notamment parce qu'elle vise une mise en service très rapide d'un matériel roulant plus capacitif à partir de fin 2010. Cette échéance doit être impérativement tenue puisque c'est elle qui légitime la plupart des choix opérés par la RATP. Le STIF devra être très vigilant sur le respect de cet engagement.

En revanche, sur le plan de l'efficacité économique et industrielle, le remplacement de matériels à mi-vie ne constitue pas à l'évidence une optimisation de son usage. Aussi, le STIF invite-t-il la RATP à examiner et proposer toute solution de réutilisation de ce matériel susceptible d'alléger le coût global de l'opération.

D'autres points essentiels du dossier devront faire l'objet d'une vigilance particulière :

- La performance du matériel (capacité, interface quai-train) afin de limiter les temps de stationnement à quai et donc d'augmenter le nombre de train circulant en heure de pointe pour s'approcher le plus possible du potentiel permis par les installations (30 trains par heure et par sens). Cette performance détermine en effet largement la capacité de la ligne.

- L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui doit permettre un accès de plain-pied dans les rames depuis le quai, et présenter un minimum d'obstacles pour l'accès aux places assises ;
- Le coût de possession (investissement, coût de maintenance, impact sur les structures existantes) ;
- Enfin, les conditions de gestion de l'ensemble du parc de matériel roulant de la ligne A. Le maintien en service des rames du matériel MS61, le plus ancien, amène à s'interroger sur l'état de ces rames, leur adéquation aux nouvelles réglementations, leur part dans les causes d'irrégularité dues au matériel roulant ainsi que leur respect de l'environnement (notamment sous l'angle de l'émission de particules).

Le STIF estime que le projet de renouvellement ne peut se limiter à l'acquisition de 30 trains de type MI2N en remplacement des 29 MI84 comme évoqué par le dossier RATP. Il doit impérativement comporter 35 trains supplémentaires pour assurer le remplacement des MS 61.

Au total, c'est un programme d'ensemble d'un montant d'1,3 milliard d'euros environ aux conditions économiques 2008 qui doit être engagé.

## **Délibération**

Il est donc proposé :

- de lancer la réalisation d'un schéma directeur pour l'amélioration de l'offre et de la qualité de service du RER A pour organiser et coordonner les actions de la RATP, de la SNCF et de RFF ;
- de prendre acte de l'intention de la RATP de lancer très rapidement un appel d'offre pour le renouvellement du matériel affecté à la ligne A du RER;
- de décider que le programme de renouvellement devra porter sur le remplacement de l'ensemble du parc de matériel roulant le plus ancien composé des MS61 et MI84 pour un montant estimé, en première approche, à 1300 millions d'euros (CE 2008) ;
- de prendre en charge ce programme à hauteur de 50 %.

Le STIF demandera à la RATP de rendre compte régulièrement de la mise en œuvre de ce projet, en particulier sur le respect des points de vigilance cités dans le présent rapport et notamment le respect de l'engagement d'une première mise en service commerciale à fin 2010 au plus tard.