

—SLOVENSKO—EESTI—SLOVENIJA—ELLÁS—PORTUGAL—ESPAÑA—POLSKA—FRANCE—ÖSTERREICH—IRELAND—NEDERLAND—ITALIA—MALTA—KYPROS—MAGYARORSZÁG—LATVIJA—
ARE DE LYON—MADRID ATOCHA—LISBOA SANTA APOLONIA—KIFJHOEK—WOIPPY
MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AM
—VALENTON LISBOA—SALAMANCA—MADRID—BARCELONA—NARBONNE—MARSEILLE—VILNIUS—LYON—MILANO—BERN—STRASBOURG—NANCY—PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—DOVER—LONDON—WARSAWA—BRISTOL—BRUXELLES—DEN HAAG—AMSTERDAM—DOVDMUND—HANNOVER—BERLIN—FRANKFURT



Comité de ligne RER C - Cadencement
Y. Le Floch
16 décembre 2009



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Répondre aux besoins de mobilité

- **Lisibilité** des horaires pour les voyageurs
- **Simplicité** dans l'usage du train
- Amélioration de l'**intermodalité**
- En cas de perturbations, **une meilleure gestion des situations dégradées** et une accélération du retour à la normale.
- Perméabilité du réseau au fret

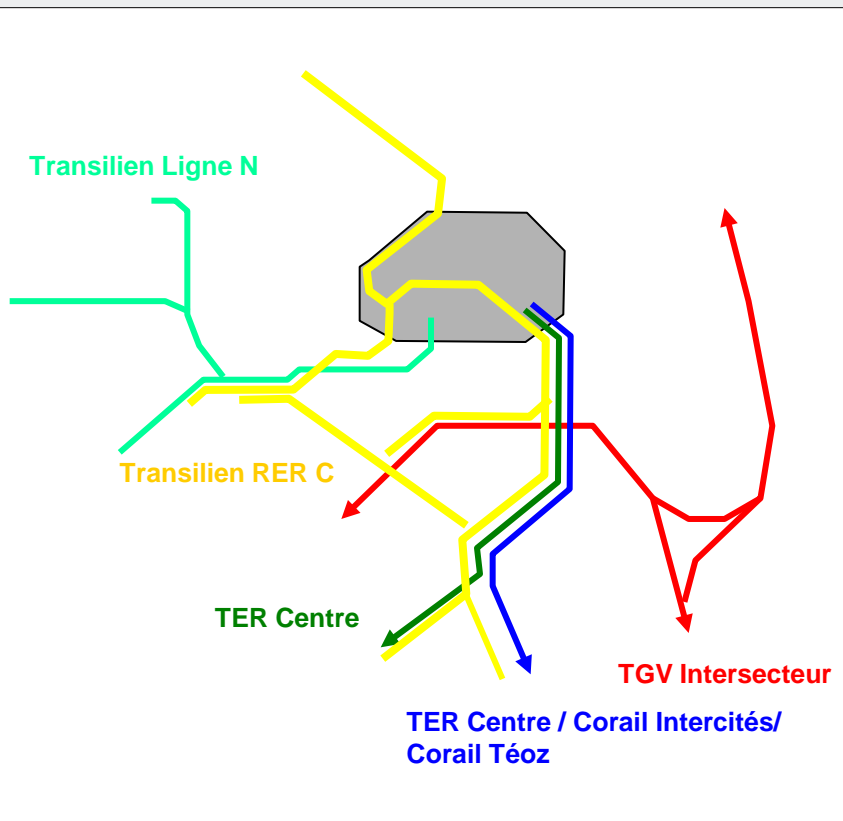
Simplifier la production de l'horaire pour tous les partenaires

- **Conception simplifiée** de l'offre sur un réseau mixte
- **Capacité à mieux se projeter dans le futur** et à anticiper les besoins d'investissement
- Optimisation l'utilisation du réseau (faire passer plus de trains)
- Plus grande **transparence** dans l'allocation de capacité

L'émergence du projet de cadencement 2012

- **L'audit de l'École Polytechnique Fédéral de Lausanne** de 2005 pointe un déficit de structuration de l'horaire :
 - Simplification du nombre de missions,
 - Répétitivité,
 - Nœuds de correspondances.
- **Plusieurs régions souhaitent** s'engager dans un cadencement régional mais s'y engagent de façon non coordonnée.
- Un **effet d'opportunité** en choisissant l'horizon 2012 :
 - La mise en service de la LGV Rhin-Rhône en 2012 qui nécessite de recomposer l'ensemble du Sud-Est
 - Des travaux importants sur le réseau Atlantique (LGV SEA) dès qui impacteront l'horaire du Sud-Ouest, cadencement ou pas.
 - L'émergence de demandes concurrentes à l'internationale sur le secteur pour l'horizon 2012 qu'il convient d'anticiper plutôt que de subi
- **Un besoin de coordination avec les Gestionnaires d'Infrastructure voisins**

Le RER C en interférence étroite avec le réseau national



■ Partage de l'infrastructure:

- Le RER C interconnecte entre eux plusieurs réseaux franciliens: Les lignes C, H, U, N partagent des sections de lignes communes.
- Le RER C partage aussi des sections de lignes avec des trains grandes lignes et des trains de fret

■ Forts besoins de mieux utiliser le réseau, de le rendre plus efficient, d'améliorer la régularité.

■ Pour cela, il faut synchroniser les différents trafics

➔ Il faut retravailler les horaires des trains, mieux cadencer les trains.

➔ Conséquences pour le RER C

- des horaires de départ différents avec un décalage variant de 2 minutes à 7 minutes en heures de pointe.
- une meilleure lisibilité sur l'ensemble de la journée.
- une desserte mieux répartie dans Paris intra-muros en heures creuses.
- pas d'allongement des temps de parcours

Exemple de simplification des horaires

Départ Paris (BFM) vers St Martin d'Etampes		SA2009	
	0		60
0h		53	
-			
5h	1	31	
6h	1	31	
7h	1	30	59
8h		29	59
9h		29	
10h	2	31	
11h	1	31	
12h	1	31	
13h	1	31	
14h	1	31	
15h	1	31	
16h	1	22	37
			58
17h		13	28
			43
18h		13	28
			45
19h		12	31
			46
20h		16	46
21h		16	46
22h		16	46
23h		16	46

Départ Paris (BFM) vers St Martin d'Etampes		SA2009	
0h			
-			
5h	5	35	
6h	5	35	
7h	5	35	
8h	5	35	
9h	5	35	
10h	5	35	
11h	5	35	
12h	5	35	
13h	5	35	
14h	5	35	
15h	5	35	
16h	5	35	50
17h	5	20	35
			50
18h	5	20	35
			50
19h	5	20	35
			50
20h	5	35	
21h	5	35	
22h	5	35	
23h	5	35	

- offre la possibilité de renforcer la desserte d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine.