

Comité de ligne

RER A

20 janvier 2011



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

Première partie

Le fonctionnement actuel du RER A Perspectives 2011

Seconde partie

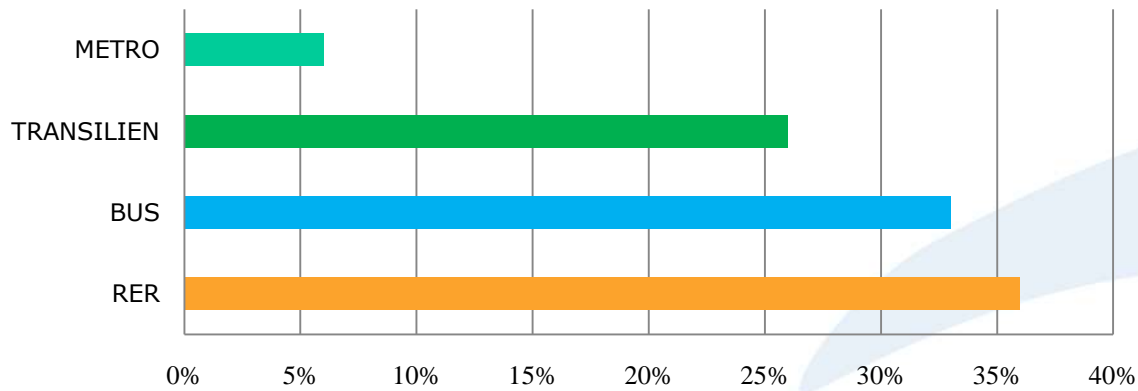
Perspectives d'amélioration 2012 et au-delà

Première partie

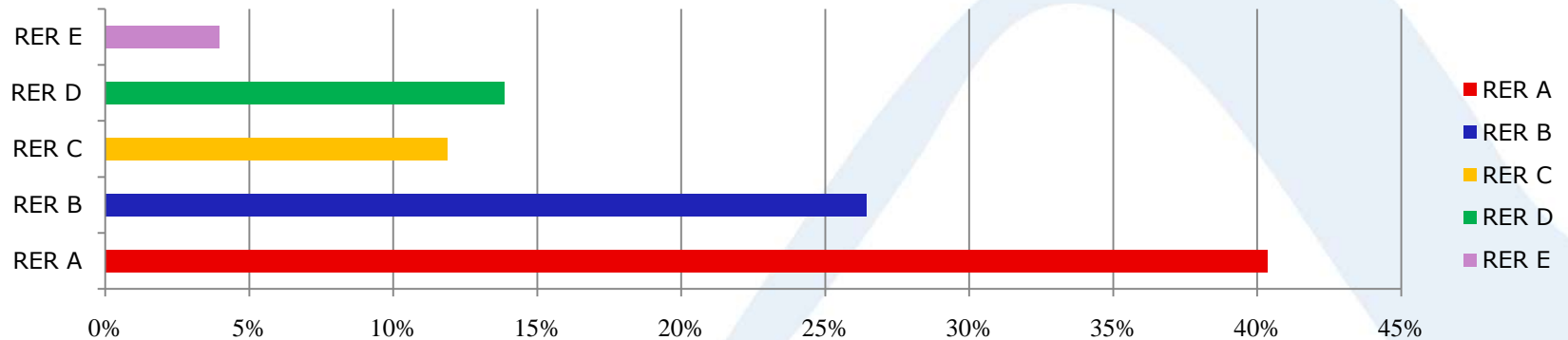
Le fonctionnement actuel du RER A et perspectives 2011

**Les réclamations voyageurs parvenues au STIF :
5 000 réclamations par an (63% mails – 25% téléphone – 13% courriers)**

Répartition par mode



Répartition par RER



Motifs des réclamations des voyageurs du RER A :

Régularité 69%

« Ras-le-bol » : dysfonctionnements constants, retards, annulations de trains, trains bondés...

Grèves 13 %

Conditions de voyage pénibles et demande remboursement ou dédommagement. Les grèves du zèles ont été souvent évoquées.

Offre 9 %

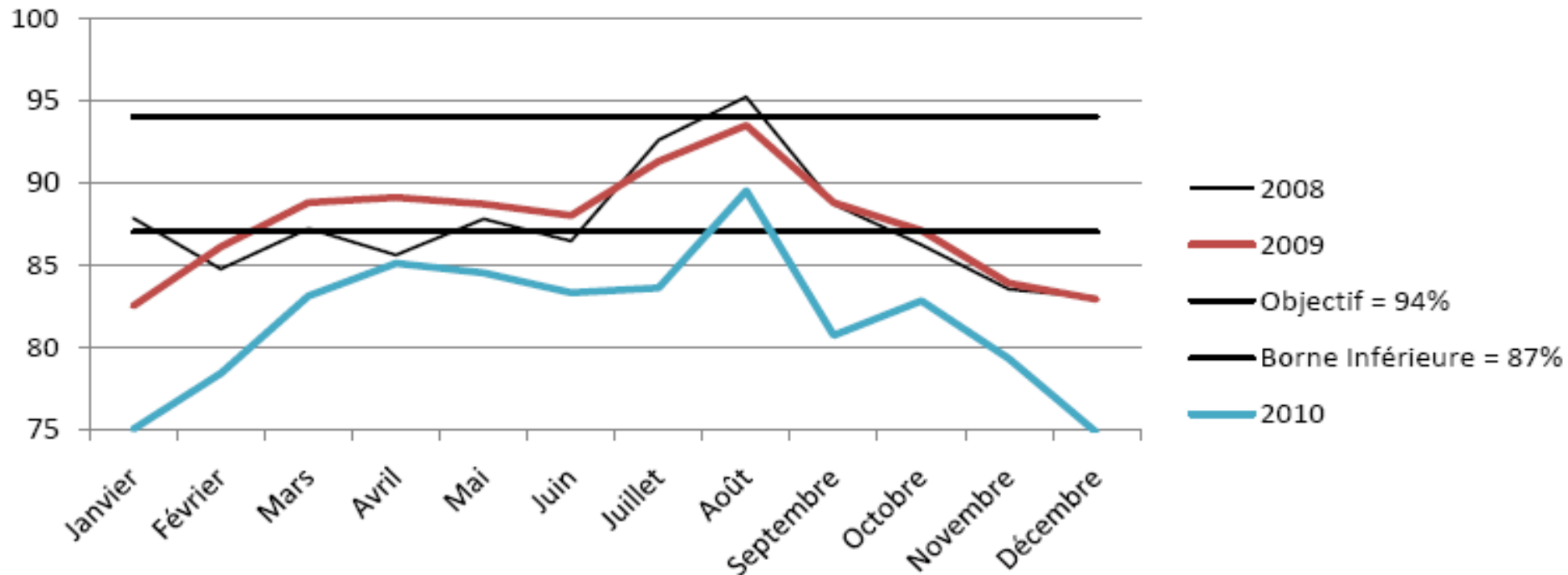
Les demandes concernant l'offre portent sur la suppression de l'interconnexion de NANTERRE et sur le renfort d'offre sur Bry-sur-Marne, Boissy et Torcy-Lognes.

Qualité de service 9%

*Critiques constantes sur **la saleté des rames et des gares**. Insécurité et incivilité. Pas d'information voyageur embarquée et également non embarquée, A quand le nouveau matériel ?*

L'indicateur de coresponsabilité : une mesure unique sur RER A

Evolution comparée 2008-2009 -2010 la ponctualité RER A



Ponctualité : 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

Dès début 2008, face à l'accentuation de la dégradation de la régularité de la ligne, le STIF a demandé à la RATP **d'élaborer un véritable programme d'amélioration à court, moyen et long terme**, conjuguant mesures d'exploitation, de maintenance et d'investissement.

Début 2010, le Président du STIF a écrit au Président de la RATP, en lui demandant de **prendre les décisions nécessaires** permettant un retour très rapide à une situation normale sur la ligne A, à un niveau conforme aux objectifs du contrat.

Le 8 novembre 2010, les **Présidents de la RATP, de la SNCF et de RFF ont été auditionnés par le Conseil du STIF**, au vu de la situation préoccupante de la régularité sur les lignes d'Ile-de-France, et notamment sur le RER A.

A large, light blue, stylized graphic of a person in motion, possibly a runner or a person walking, is positioned in the background. The figure is composed of simple, rounded shapes: a circle for the head, a curved line for the torso, and a long, sweeping line for the legs, suggesting movement.

Seconde partie

**Perspectives d'améliorations 2012
et au-delà**

Renouvellement du matériel roulant : vers le 100% 2 niveaux

Première étape 2011 - 2014

60 rames pour remplacer les MI84 les moins capacitaires (1680 places).



Deuxième étape 2014 - 2017

70 rames pour remplacer les MS61 les plus anciens, mais plus capacitaires (1880 places)



Financement par le STIF à hauteur de 650 M€, décidé en juillet 2008 et confirmé en juillet 2009

Assorti à des mesures de très court terme par les opérateurs pour augmenter le nombre de trains circulant effectivement sur le tronçon central (et donc les branches) et améliorer l'information des voyageurs

L'amélioration du fonctionnement de la ligne A du RER ne peut se résumer à un programme d'amélioration déjà mis en œuvre, et à un investissement, même très important, sur le matériel roulant.

C'est la raison pour laquelle **le STIF a demandé à la RATP, RFF et la SNCF d'engager un véritable Schéma Directeur de la ligne A du RER**, pour l'amélioration de la régularité et de l'offre, afin d'organiser et de coordonner leurs actions de court, moyen et long terme.

Sur la base d'un « dossier d'urgence » élaboré par les opérateurs, rassemblant les résultats des études déjà menées et les propositions d'investissement, il sera proposé au Conseil du STIF, **lors de sa séance de février 2011, d'approuver les orientations du Schéma Directeur, et une convention d'études complémentaires pour achever ce Schéma Directeur.**

Les orientations du Schéma Directeur

Augmenter la capacité de la ligne : *matériel roulant, automatisation du tronçon central*

Supprimer les points de fragilité d'exploitation :

- infrastructures de retournement des trains aux terminus : *Chessy, Cergy* ;
- infrastructures du fonctionnement des branches : *l'accès au garage de Torcy, l'extension du SACEM à Neuilly Plaisance.*

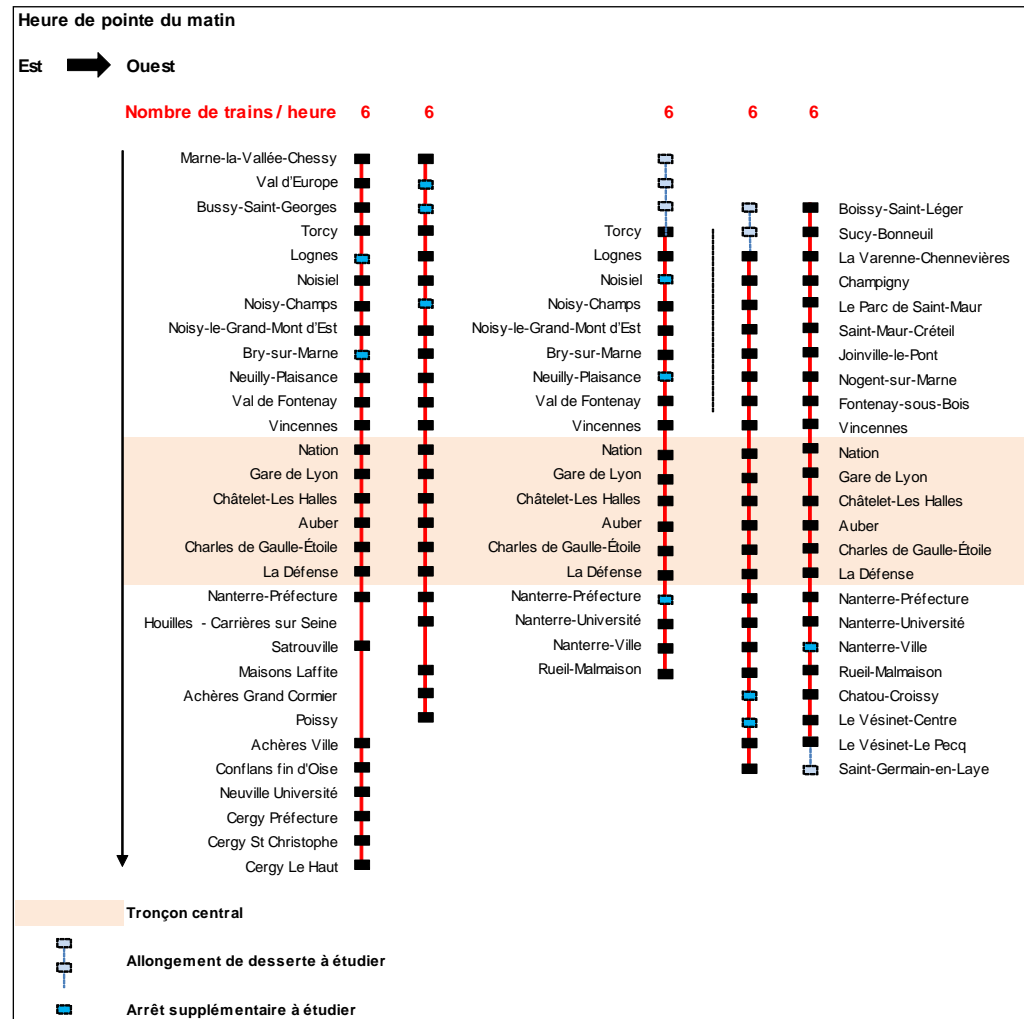
Améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs : *amélioration des interfaces entre RATP et SNCF-RFF, aller vers l'unification de l'exploitation*

Réformer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif :

- renforcement et perfectionnement des systèmes d'annonces sonores et visuelles ;
- amélioration de la gestion des flux de voyageurs dans les grandes gares ;
- établissement de scénarios anticipés d'exploitation en situation perturbées ;
- infrastructures de retournement des trains en gare en situation perturbée : *Gare de Lyon, Etoile, La Défense, Nanterre Université, Val de Fontenay.*

Adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs :

- la modification des dessertes :
 - ✓ l'allongement des missions : *par exemple en prolongeant jusqu'à Chessy des missions origine/destination Torcy ;*
 - ✓ la généralisation de certains arrêts : *par exemple Nanterre Préfecture ;*
 - ✓ à long terme, étude d'évolution de l'offre entre Nanterre et Cergy/Poissy ;
- l'adéquation temporelle entre l'offre et la demande : l'été, la soirée, les week-end



Exemples illustratif des adaptations qui seront étudiées sous forme de scénarios, sur la base de la grille d'offre à l'heure de pointe du matin

Améliorer le fonctionnement des gares et pôles d'échanges :

- l'accessibilité ;
- la rénovation de gares / amélioration de pôles : création d'accès supplémentaire, agrandissement de salle d'entrée, renforcement de la multimodalité, amélioration de l'inscription dans le tissu urbain.
- la propreté (des trains et des gares).

Modalités de réalisation

Présentation d'un dossier d'études RATP-RFF-SNCF et approbation de la convention de financement des études complémentaires au CA du STIF du 9 février 2011

Achèvement des études pour le 1er trimestre 2012

Concertation : une Commission de suivi sera mise en place sous la présidence du STIF et comprendra notamment les représentants du STIF, de la RATP, de RFF, de la SNCF et des collectivités territoriales concernées par le projet.

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

www.stif.info



Merci de votre attention