

PROGRAMME FIABILITE ILE-DE-FRANCE

2014-2020

LIGNE D

CHANTIERS ET PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS

27 octobre 2014



Contacts presse

RFF - Matthieu BEJOT - 01 53 94 33 79 - matthieu.bejot@rff.fr

SNCF Transilien - Ghislaine COLLINET - 01 85 56 50 26 - ghislaine.collinet@sncf.fr

PROGRAMME FIABILITE ILE- DE- FRANCE 2014-2020

Chaque jour, SNCF transporte près de 3 millions de passagers en Ile de France dans 6 200 trains.

- Le réseau francilien conjugue plusieurs caractéristiques qui le rendent particulièrement complexe :
 - il connaît une forte augmentation du nombre de voyageurs depuis 10 ans (+30%)
 - il concentre 40% des circulations ferroviaires et 70% des voyageurs quotidiens de l'hexagone.

- Le trafic du RER B est supérieur au trafic de l'ensemble des TER en France. Le trafic du RER A est égal à 3 fois le trafic TGV. Le RER D couvre un territoire qui va de la Picardie à la Région Centre en passant par Paris.

S'ajoutent à l'intensification du trafic plusieurs éléments qui impactent la régularité des trains Transilien en Ile de France, dont la fiabilité du réseau Infra. Pour redonner à cette infrastructure un niveau de performance optimal, RFF et SNCF ont décidé d'accélérer et de massifier les travaux. L'objectif est ainsi de renforcer la régularité et aussi de réduire l'impact que peut provoquer un incident sur le reste du réseau (appelé « effet domino »).

Les présidents de SNCF et RFF ont lancé en janvier 2014 le Programme fiabilité 2014-2020, qui a pour objectif d'améliorer et renforcer l'infrastructure, tout en impactant le moins possible la circulation des trains du quotidien, par :

- la multiplication par 2,5 des investissements de développement et de modernisation entre 2012 et 2015
- l'engagement d'1 milliard d'euros en 2014 pour moderniser le réseau (contre 550 millions d'euros en 2012)
- l'acquisition d'un 4^e train usine de « suite rapide » (pour le renouvellement des voies), dédié à l'Ile-de-France
- 900 recrutements supplémentaires chez SNCF Infra en 2014

LE PROGRAMME FIABILITE ILE- DE- FRANCE 2014-2020 SUR LA LIGNE D

LE DIAGNOSTIC : DES PROGRES A CONSOLIDER

La Ligne D est une ligne longue de 194 km et complexe avec 11 bifurcations et 4 branches qui traversent 8 départements.

La ligne a mis en place une exploitation de type « métro » entre Villiers le Bel et Villeneuve Saint Georges avec des trains très fréquents en heure de pointe.

550 000 voyageurs utilisent la ligne chaque jour, un chiffre en hausse constante puisque le flux a augmenté de 40 % en 15 ans déjà.

- 40 % de son réseau est en zone dense, voire hyperdense
- Un « entonnoir » se crée entre Paris Nord et Châtelet (exploité par la RATP) pour les RER B et D : 32 trains passent en heure de pointe dans ce tunnel commun, dont 12 pour la ligne D
- Un train entre ou sort d'une gare de la ligne D toutes les 4 secondes
- Et enfin la ligne partage ses voies avec les TGV, le fret, les TER et les Intercités.

L'augmentation du nombre de voyageurs et le vieillissement des installations en fragilisent la ponctualité : en 2013, on estime que 2,5 millions de voyageurs ont été retardés à cause de la non-fiabilité du réseau.

Les incidents de la ligne sont ainsi liés à 15% aux infrastructures car les installations sont anciennes :

- 18% des traverses sont encore en bois
- un tiers des aiguillages, ont plus de 30 ans
- 68% des caténaires datent de 1958
- 50 % des postes d'aiguillage ont plus de 30 ans

En dehors des problèmes liés à l'infrastructure les principales causes de non ponctualité de la ligne D en 2013 sont :

Malveillance, faits de société, faits extérieurs : 30%

Matériel (panne, maintenance, manque...) : 14%

Exploitation : 10%

Conditions climatiques : 5 % (gel, neige, orages, arbres sur la voie...)

LES ACTIONS SUR LA LIGNE D

Le programme fiabilité Île-de-France est décliné pour la ligne D afin de permettre de limiter les incidents sur les zones les plus sensibles, et fiabiliser in fine le réseau dans la durée.

DE GROSSES OPERATIONS DE MODERNISATION

- Renouvellement voie ballast
- Renouvellement d'aiguillage
- Modernisation des postes d'aiguillage et commande centralisée
- Modernisation des gares
- Régénération de la caténaire
- Confortement des ouvrages d'art, des ouvrages en terre

UNE MAINTENANCE RENFORCEE

- Remplacement préventif de composants de signalisation (câbles, relais)
- Remplacement préventif de composants caténaire
- Confortement des massifs caténaire
- Régénération de composants d'alimentation électrique

DES TRAVAUX MASSIFIÉS

Pour plus d'efficacité les travaux sont massifiés : un nombre important de moyens humains et techniques nécessaires est affecté sur un secteur précis, durant une courte période, afin de mener plusieurs type d'interventions simultanément et de diminuer ainsi l'impact sur la circulation des trains. Ces travaux auraient pris plusieurs mois s'ils avaient été réalisés selon les processus habituels.

PRINCIPAUX CHANTIERS SUR LA LIGNE D EN 2014

100M€

28

week end
de travaux

41

semaines
de travaux
de nuit



700 agents

travaillent pour la maintenance
et la fiabilité de l'Infrastructure
de la ligne

MASSIFICATION DES TRAVAUX CORBEIL-ESSONNES - MELUN DU 20 OCTOBRE AU 7 NOVEMBRE 2014

Sur cet axe, 3 secteurs, Combs-la-Ville, Melun et Corbeil-Essonnes, sont à l'origine d'un grand nombre d'incidents liés à l'infrastructure et aux problèmes de signalisation sur la ligne D et font aujourd'hui l'objet des travaux majeurs de modernisation. Il s'agit ici de massifier les travaux en concentrant les moyens humains et techniques sur un secteur précis, durant une courte période, afin de mener plusieurs type d'interventions simultanément et de diminuer ainsi l'impact sur la circulation des trains. Ces travaux auraient pris plusieurs mois s'ils avaient été réalisés selon les processus habituels. Les travaux auront lieu du 20 octobre au 7 novembre, avec un impact pour les voyageurs du 20 octobre au 2 novembre.



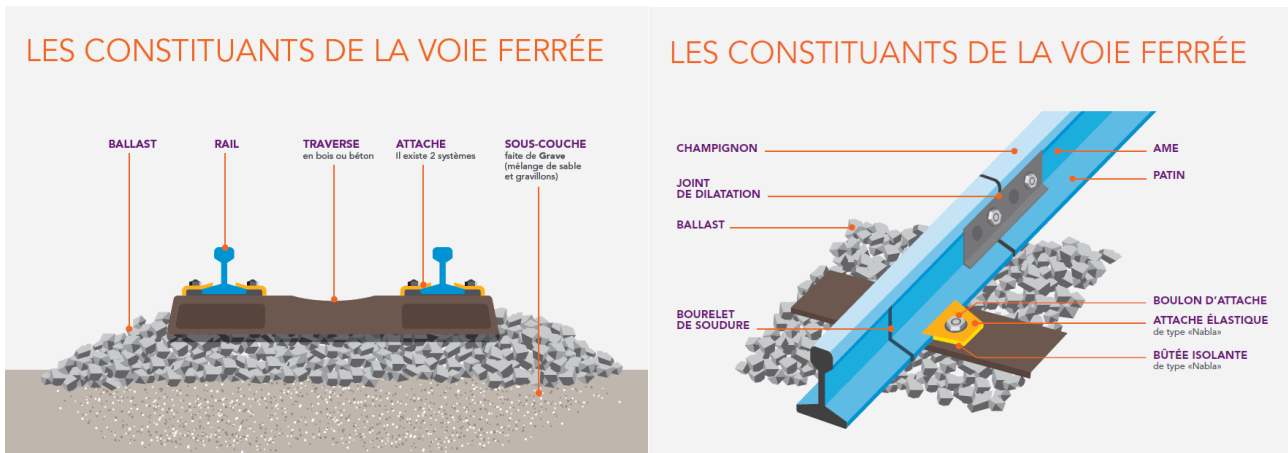
EN CHIFFRES

- 4,8 millions d'euros investis par RFF
- 3 semaines et 2 week-ends de chantiers 24h/24
- 250 techniciens ferroviaires SNCF
- 3000 tonnes de ballast
- 1400 mètres de rails
- 7 aiguillages

SECTEUR COMBS-LA-VILLE - MELUN

NATURE DES TRAVAUX

- Régénération massive d'installations pour une meilleure tenue du matériel
- Rénovation de la caténaire et de la voie entre Combs-la-Ville (Km 31) et Melun (Km 43)
- Remplacement et bourrage du ballast
- Réfection d'attaches : opération qui consiste à remplacer les éléments qui lient le rail à la traverse (tirefond, agrafe, etc.)



POURQUOI CES TRAVAUX ?

Le secteur concerné est soumis à une forte augmentation du transport ferroviaire et dessert des zones très urbanisées.

QUAND AURONT LIEU CES TRAVAUX ?

- Du lundi 20 au vendredi 31 octobre 2014
- 15 jours de travaux

EN CHIFFRES

- 50 agents SNCF mobilisés
- Montant des travaux : 1,1 million €

SECTEUR MELUN

NATURE DES TRAVAUX

Rénovation du faisceau de garage des rames du RER D :

- Remplacement des rails, du ballast et des traverses sur 100 mètres de chaque voie
- Remplacement de 2 aiguillages

Pendant ces travaux, le garage des 18 rames qui se fait habituellement à Melun est reporté à Combs la Ville-Quincy.

POURQUOI CES TRAVAUX ?

Les voies sont en courbe. Du fait de la courbe, les trains qui y circulent et leur poids exercent des forces qui engendrent une usure plus rapide des rails. Dans les courbes, le contact rail-roue s'accroît et produit des « paillettes » : des petits éléments métalliques, la plupart du temps de quelques millimètres, qui parfois vont se loger dans des installations de signalisation et peuvent créer de faux contacts (incident de signalisation).

QUAND AURONT LIEU CES TRAVAUX ?

- Du lundi 27 au vendredi 31 octobre 2014
- 2 semaines de préparation
- 5 jours de travaux

EN CHIFFRES

- 65 agents SNCF mobilisés en 3x8 (20 agents par période de travail)
Montant des travaux : 1,3 million €

PRISE EN CHARGE VOYAGEURS

Entre Combs-la-Ville - Quincy et Melun : Le plan de transport est réduit pendant la journée (1 train toutes les 30 minutes). De plus, du lundi soir au vendredi matin, les derniers trains du soir (après 22h) et les premiers du matin (à partir de 4 heures) ne peuvent circuler.

- **Des navettes de bus sont mises en place**
- **Des gilets rouges orientent les voyageurs**
- **60 000 dépliant horaires sont distribués**
- **Une campagne massive d'affichage est en place dans les gares concernées**

SECTEUR CORBEIL-ESSONNES

NATURE DES TRAVAUX

Deux chantiers seront menés pendant la période sur la zone de Corbeil-Essonnes

- Rénovation de la tête du faisceau de garage RER D : remplacement des rails, du ballast et des traverses sur les voies en courbes, et remplacement de 5 aiguillages
- Rénovation de l'accès nord de la gare de Corbeil : sur une longueur de 160 mètres et sur 4 voies en courbes : remplacement des rails, des traverses, des demis ferrures (élément constituant l'aiguillage) ; puis remise à niveau grâce à une opération de bourrage (utilisation d'une bourreuse)

POURQUOI CES TRAVAUX ?

Les voies sont en courbe. Du fait de la courbe, les trains qui y circulent et leur poids exercent des forces qui engendrent une usure plus rapide des rails. Dans les courbes, le contact rail-roue s'accroît et produit des « paillettes » : des petits éléments métalliques, la plupart du temps de quelques millimètres, qui parfois font se loger dans des installations de signalisation et peuvent créer de faux contacts (incident de signalisation).

QUAND AURONT LIEU CES TRAVAUX ?

- Du lundi 20 au vendredi 24 octobre 2014 (tête de faisceau) puis du lundi 3 au vendredi 7 novembre 2014 (accès nord de la gare)
- 3 semaines de préparation
- 10 jours de travaux

EN CHIFFRES

- 135 agents SNCF mobilisés en 3x8 (45 agents par période de travail)
- Montant des travaux : 1,5 million € pour la tête de faisceau
630 000 € pour l'accès nord de la gare

INFORMATION ET PRISE EN CHARGE VOYAGEURS

Pour répondre aux attentes exprimées par les voyageurs, **Transilien met tout en œuvre pour les informer et les prendre en charge** dans leur trajet quotidien. Car il faut prévoir des moyens alternatifs pour les trajets qui ne seront pas desservis durant les travaux. Jamais SNCF n'a fait de travaux importants sans proposer des itinéraires bis.

Et pour les faire connaître, il faut informer. Bien en amont, et pendant les travaux. Car même s'ils se font durant des périodes plus creuses, les voyageurs sont nombreux à être concernés.

Les principes pour chaque chantier sont simples :

- une information anticipée de la période de travaux, de ses conséquences sur la circulation des trains et des moyens de substitution qui seront mis en place
- des cars de substitution mobilisés si besoin pour permettre à nos clients de poursuivre leur trajet : le travail avec les partenaires autocaristes est fait très en amont
- une signalétique conséquente en gare et à proximité pour guider les voyageurs vers ces cars
- des agents en nombre, et des renforts en gilets rouges dans les gares concernées.

Pour les plans de substitution par bus, Transilien travaille avec de nombreux acteurs, dans un esprit partenarial : la Préfecture, le Stif, Optile, la police etc. afin de prévoir tous les scénarios possibles.

Les informations sur les travaux, le plan de transport durant les travaux et la prise en charge par bus en cas de coupure se déclinent en gare, à bord des trains et sur les médias à distance.

Pour plus d'informations pratiques :

- info travaux sur transilien.com et sur appli smartphone Transilien
- alerte travaux sur smartphone et transilien.com
- mails d'alertes travaux envoyés pour chaque week end
- billets Info travaux sur le blog de la ligne D (<http://maligned.transilien.com/>)
info travaux sur le fil Twitter de la ligne
(https://twitter.com/RERD_SNCF)