



DOSSIER DE PRESSE

jeudi 27 septembre 2012

Visite du 27 septembre 2012 aux ateliers de Sucy-en-Brie

Frédéric Cuvillier, Ministre délégué aux Transports, à la Mer et à la Pêche, en présence et à l'invitation du Président-directeur général de la RATP Pierre Mongin, visite les ateliers de maintenance de la RATP et se fait présenter les nouvelles rames à deux niveaux de la ligne A du RER.

La ligne A est une des plus importantes lignes au monde en terme de trafic ferroviaire urbain et la première ligne européenne. La ligne A représente environ 25 % du trafic de l'ensemble RER RATP et Transilien, soit 40 % du trafic Transilien. En 2011, le trafic global enregistré sur la ligne a été de plus de 300 millions de voyages, soit un peu plus que les lignes C et D réunies. En 2011, on a compté 177 journées durant lesquelles le nombre de voyageurs transportés par jour a été supérieur à un million et, hors les mois de juillet et août, le trafic journalier moyen a été de 1,14 million de voyageurs. La progression de la fréquentation constatée entre 2010 et 2011 a été de 3,4 %. La charge à l'heure de pointe du matin devrait passer de 46 000 utilisateurs observés actuellement à une fourchette de 50 000 à 54 000 utilisateurs à l'horizon 2020. Une croissance forte de la population et des emplois est prévue en dehors de Paris : par exemple, +56 % d'habitants et +102 % d'emplois dans le secteur de Marne-la-Vallée, et +7 % d'habitants et +15 % d'emplois à La Défense.

La RATP adapte ses installations et matériels afin d'apporter des réponses efficaces et économiquement optimisées à l'explosion de la demande :

- en 1989, la mise en service du SACEM (Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance) a permis d'augmenter la capacité de la ligne A de 25 % par la diminution de l'intervalle théorique entre trains à deux minutes, soit trente trains par heure. Cette cadence correspond peu ou prou à un plancher technique compte tenu des caractéristiques de la ligne,
- en parallèle, l'augmentation de capacité a été obtenue par une augmentation de la capacité des matériels roulants : acquisition de 43 éléments MI2N à deux niveaux mis en service de 1996 à 2005,
- la fréquentation croissante de la ligne A du RER et sa saturation constatée depuis 2005 ont conduit la RATP à définir en avril 2008 un plan d'actions pour améliorer sa régularité et sa capacité, comportant en particulier l'acquisition de nouveaux trains à deux niveaux. En deux étapes (acquisition de 60 éléments décidée le 13 mars 2009 pour remplacer dans l'immédiat les MI84, trains les moins capacitaires, puis de 70

éléments supplémentaires le 29 juin 2012, pour remplacer les MS61), la RATP a décidé de généraliser les trains à deux niveaux sur la ligne A pour une augmentation de capacité de 30 %.

D'autres actions sont menées en parallèle pour mettre à disposition des voyageurs des infrastructures adaptées à l'explosion de la demande de transport, comme l'ouverture de la ligne 14 pour désaturer le tronçon Gare de Lyon - Châtelet. A moyen terme, les perspectives de croissance de la demande ont conduit au lancement des travaux du prolongement du RER E à La Défense. A long terme, la réponse à la demande s'appuiera sur le réseau du Grand Paris.

1. La ligne A du RER

Créée en 1969, la ligne A du RER dessert un axe est-ouest de banlieue à banlieue, traversant Paris et de grands pôles économiques tels Gare de Lyon, Les Halles, Auber et La Défense.

Cette ligne souffre d'un problème structurel avec des zones d'habitats à l'est et des bassins d'emplois à l'ouest (41 % des emplois franciliens et 31 % de la population francilienne sont desservis).

La ligne traverse 75 communes de banlieue et onze arrondissements parisiens. Dès les années 1980, le succès de la ligne et l'augmentation du trafic à l'heure de pointe conduisent la RATP à mettre en place de nombreux plans d'actions. En terme de trafic ferroviaire urbain, la ligne A est la première ligne européenne et parmi les premières mondiales : plus d'un million de voyageurs par jour. Cette ligne est exploitée à 85 % par la RATP et à 15 % par la SNCF.

C'est un défi quotidien d'assurer l'exploitation de cette ligne très dense. En plus d'une hausse continue du trafic qui impacte la régularité et la densification des circulations ferroviaires (en heure creuse et en heure de pointe), elle est exploitée avec quatre types de matériels de générations différentes.

Un trafic en hausse continue

Rapidement, la ligne A du RER est devenue une ligne « millionnaire » : entre 2003 et 2011, le nombre de journées à plus d'un million de voyageurs est passé de 7 à 177.

Depuis le renforcement de l'offre de transport sur la branche Cergy en heures creuses de semaine (10H00 / 17H00) en 2008, le trafic est passé d'un train toute les cinq minutes à un train toute les trois minutes vingt secondes.

Le trafic global est en hausse continue (+20 % en dix ans) avec 290 millions de voyageurs en 2010. Il augmente de 19 % à l'heure de pointe, entre 8H00 et 9H00. Sur la période 1997 – 2008, le trafic annuel entrant des gares de la ligne A a augmenté dans tous les secteurs sauf Paris ouest.

Une régularité impactée par différents éléments

Aux heures de pointe, l'intervalle objectif entre deux trains est de deux minutes dans le tronçon central, grâce au dispositif de contrôle continu de vitesse, le SACEM (Système d'Aide à la Conduite, à l'Exploitation et à la Maintenance).

La structure des déplacements à l'heure de pointe dans le sens est-ouest s'est modifiée entre 1997 et 2006 à la suite de la mise en service de la ligne 14 du métro. Un grand nombre de voyageurs descend dans les gares avant Châtelet et à Châtelet ce qui entraîne une augmentation des temps de stationnement à l'heure de pointe dans ces gares.

Avec un trafic qui a augmenté de 20 % en dix ans, la régularité a diminué sensiblement sur cette période avec notamment 60 % des retards qui sont dus à des causes externes : actes de malveillance, sacs coincés, malaises, accidents voyageurs, colis suspects...).

Néanmoins, grâce à la mise en place d'un plan d'actions en 2011 et à la mobilisation de tous les agents, l'indicateur de régularité en co-responsabilité RATP / SNCF s'est amélioré de près de quatre points par rapport à 2010, pour atteindre 85,2 %.

Trois types de matériels en circulation

L'exploitation actuelle de la ligne avec quatre types de matériel roulant (MI09, MI2N, MI84 et MS61) constitue une contrainte pour l'exploitation et la maintenance des matériels, car

tous ces éléments ne peuvent pas circuler sur toutes les branches de la ligne A du RER (RATP et RFN, alimentations électriques différentes), ni être combinés entre eux pour former un seul train.

L'avenir de la ligne A du RER : le schéma directeur

Le STIF, autorité organisatrice des transports en commun d'Ile-de-France, a décidé en 2008 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* ».

Le STIF a choisi de procéder en deux étapes :

- la première a consisté en la production d'un « dossier d'émergence » et la détermination d'un programme d'études complémentaires. Le « dossier d'émergence » comprend un diagnostic détaillé du fonctionnement de la ligne et recense des pistes d'amélioration potentielles. Cette étape a été validée par le conseil d'administration du STIF de février 2011,
- la deuxième étape, après l'achèvement des études complémentaires, consiste en la rédaction du Schéma Directeur proprement dit et la proposition d'un scénario d'investissement. Cette étape a été validée par le conseil d'administration du STIF du 6 juin 2012.

Le scénario d'investissement retenu représente (tous maîtres d'ouvrage confondus) 870 M€ dont 630 M€ relatifs aux installations et 240 M€ au matériel roulant. Les propositions de la RATP ont été retenues et validées par le STIF et l'approbation du Schéma Directeur a fait l'objet d'un large consensus parmi les administrateurs du STIF.

Mesures de court terme

Plusieurs mesures permettent d'escompter à court terme une amélioration des performances de la ligne : meilleur partage par la RATP et la SNCF des outils informatiques de suivi du trafic, harmonisation des messages d'information voyageurs, poursuite de la constitution d'une bibliothèque de scénarios pour la gestion des situations perturbées, etc.

Ces mesures se superposent aux effets de l'arrivée du matériel MI09 et de la poursuite de la « maintenance préventive » des installations fixes.

Mesures de moyen terme susceptibles d'être financées dès cet automne

Ces mesures représentent environ 250 M€ d'investissement en infrastructures et seraient réalisables à l'horizon 2017-2019 :

- mise en œuvre d'un pilotage automatique dans le tronçon central,
- prolongement du SACEM à Neuilly-Plaisance puis Noisy-Champs,
- amélioration des garages/dégarages à La Varenne et prolongement à Boissy-Saint-Léger des missions origine/destination La Varenne,
- augmentation des possibilités de retourner les trains à La Défense et Etoile, en cas de situation perturbée,
- création de possibilités de retourner les trains à Val-de-Fontenay en cas de situation perturbée (avec adaptation des espaces voyageurs),

- désaturation et/ou rénovation de plusieurs gares (Vincennes, Bussy-Saint-Georges, Torcy, Auber, Nanterre-Ville).

Autres mesures de moyen terme (ou de long terme)

D'autres mesures, enfin, sont envisageables à l'horizon 2020. Elles nécessitent l'établissement d'un schéma de principe et sont candidates à un financement dans le cadre du prochain CPER.

Celles-ci représentent plus de 200 M€ d'investissement en infrastructures et plus de 100 M€ en matériel roulant :

- optimisation du complexe de Torcy (garages et atelier),
- amélioration des installations fixes de Marne La Vallée Chessy pour optimiser les manœuvres,
- augmentation de la desserte en secteur IV de Marne-la-Vallée,
- poursuite de la désaturation / rénovation de plusieurs gares.

2. Le matériel MI09

Afin d'augmenter significativement, le plus rapidement possible, la capacité de transport offerte par la ligne A du RER, un plan de renouvellement du matériel roulant a été mis en place. Cette commande de matériel est une étape importante dans l'accélération du renouvellement du matériel roulant de la ligne A initiée en 2008 par les différents acteurs du projet (RATP et STIF).

La décision a été actée en avril 2008 de remplacer le matériel à un niveau de la ligne. Ce remplacement se déroulera en deux étapes successives :

- de novembre 2011 à 2014, déploiement des 60 nouveaux éléments pour remplacer le MI84, le matériel le moins capacitaire de la ligne,
- de 2014 à 2017, déploiement des 70 autres éléments pour remplacer le MS61 rénové (matériel le plus ancien).

Le programme d'acquisition des 130 éléments MI09 représente un coût total de plus de 2 Md€ (dont 1 Md€ pour la tranche conditionnelle).

Ce programme est financé à hauteur de 1,350 Md€ par la RATP et pour 650 M€ par le STIF dans le cadre du plan quadriennal d'investissement.

La première rame MI09 a été mise en service sur le RER A en décembre 2011.

Sur les 60 premiers éléments attendus d'ici janvier 2014 pour remplacer le MI84 (matériel le moins capacitaire), 26 sont à ce jour déployés sur le réseau - soit 13 trains.

D'ici 2017, la ligne va gagner 30 % en capacité d'accueil. Chaque nouveau train accueille jusqu'à 2600 voyageurs dont 948 assis, à comparer aux 432 et 600 places assises sur les matériel MI84 et MS61 qu'il remplace.

Mieux équipé, le nouveau train du RER A améliore aussi le confort, l'information et la sécurité des voyageurs.

Le MI09 à deux niveaux offre une capacité accrue de 50 % comparé au MI84 et de près de 40 % par rapport au MS61.

Le large dimensionnement des portes (deux mètres), les espaces plus généreux à proximité des plateformes d'accès permettent de fluidifier les échanges entre le quai et le train, d'améliorer les temps de stationnement et la régularité de la ligne et d'assurer une meilleure répartition des voyageurs à l'intérieur des rames.

Le MI09 est équipé d'un système d'information voyageur sonore et visuel annonçant la prochaine gare, les destinations, les dessertes et des messages en cas de situations perturbées, grâce à des plans de lignes lumineux dynamiques sur les plates-formes ainsi que deux écrans LCD (19') situés dans chaque compartiment supérieur et inférieur.

Il dispose d'une ventilation réfrigérée offrant aux voyageurs un meilleur confort climatique, tout en étant moins énergivore que la climatisation classique.

Le MI09 est équipé d'un système de vidéo-protection embarquée.

Sur ce nouveau matériel, la priorité a été donnée au confort des voyageurs. Le MI09 bénéficie notamment d'un intérieur repensé, avec un design coloré plus harmonieux, ainsi qu'un nouvel éclairage, créant des ambiances plus douces et plus sereines.

Enfin, le MI09 est équipé d'une chaîne de traction très performante qui réduit sensiblement sa consommation énergétique. Ce nouveau matériel bénéficie en outre d'une optimisation de la récupération de l'énergie au freinage. Compte tenu de sa capacité de transport, le MI09 procurera un gain en consommation d'énergie de 55% par rapport au MS61, 31% par rapport au MI84 et 20% par rapport au MI2N.

Le MI09 est conçu pour être compatible avec le MI2N, l'actuel matériel à deux niveaux circulant sur la ligne, et permettre des formations mixtes. L'exploitation, à terme, de la ligne A du RER avec un seul type de matériel, le matériel à deux niveaux, sera plus souple. Elle permettra notamment d'acheminer le matériel dans n'importe quel atelier de maintenance, contrairement à la situation actuelle, ce qui favorisera la réactivité en cas de dépannage, limitera les manoeuvres de permutation des trains et contribuera à une meilleure disponibilité du matériel.

Une étude réalisée par l'institut BVA en mai, confirme que les trains MI09 à deux niveaux remportent un franc succès auprès de la clientèle : 96 % des voyageurs en sont satisfaits ou très satisfaits (29%).

Six mois après la mise en service du premier train MI09 sur la ligne A du RER, une enquête a été réalisée par l'institut BVA auprès de 460 personnes représentatives de la clientèle de la ligne un jour ouvrable. Elle démontre un niveau de satisfaction très élevé chez les voyageurs. Le nouveau matériel MI09 remporte l'adhésion des voyageurs selon cette étude, à commencer par l'aspect esthétique (allure extérieure, livrée et éclairage à bord) qui plaît à 95 %.

Les innovations marquent positivement les esprits : l'aménagement à bord, la disposition des sièges et la facilité d'accès aux deux niveaux du train sont particulièrement appréciés, avec plus de 90 % de satisfaction exprimée.

Les éléments de confort (places assises, espace, éléments de maintien, éclairage et climatisation) correspondent aussi aux attentes de manière quasi-unanime.

En fin de compte, 88 % des clients estiment que le MI09 rend les trajets sur la ligne A plus agréables par rapport aux autres matériels.

La mise en service de ces nouvelles rames contribue fortement à la bonne image de la RATP et du STIF (88 % des personnes interrogées estiment qu'elle témoigne de l'attention portée aux voyageurs par l'entreprise et l'autorité organisatrice), ainsi que du RER (82 % estiment que l'image du mode s'en trouve améliorée).

3. La maintenance et les ateliers de Sucy

Pour offrir quotidiennement un service fiable et régulier, la RATP assure une maintenance préventive de haut niveau.

Au sein du département du matériel roulant ferroviaire (MRF), l'unité de maintenance des matériels RER, s'occupe de tous les types de trains (MS61, MI79, MI84, MI2N, MI09) et VMI (véhicules de maintenance des infrastructures) utilisés sur les lignes A et B du RER.

Trois niveaux de maintenance sont assurés pour ces matériels :

- les centres de dépannage des trains : chaque ligne dispose de centres de dépannage. Situées à proximité d'un terminus ou d'un faisceau de garage, ces équipes sont les premières à intervenir au sein de la chaîne de maintenance des RER. Leur objectif est de remettre les trains en service le plus rapidement possible par des interventions de courte durée,
- les ateliers de maintenance des trains réalisent des opérations de maintenance sur des trains complets. Ils prennent en charge trois activités :
 - la maintenance préventive : il s'agit d'opérations systématiques et cycliques d'entretien. A l'occasion de ces actions programmées, les agents effectuent les essais de fonctionnement, la vérification d'organes et le remplacement préventif des pièces,
 - la maintenance corrective : elle concerne des réparations nécessitant des moyens techniques non disponibles en centre de dépannage (vérins en fosse, tour en fosse). Il s'agit aussi d'opérations nécessitant une immobilisation de longue durée,
 - les modifications techniques : elles améliorent la fiabilité, le confort et la sécurité des matériels roulants RER,
- les ateliers de maintenance patrimoniale : ils assurent la pérennité, la rénovation et la modernisation des matériels.

Les activités de l'atelier de Sucy se répartissent entre atelier de maintenance patrimoniale et atelier de maintenance des trains.

L'atelier de Sucy emploie plus de 500 salariés.

La maintenance du nouveau matériel MI09 :

A ce jour, 28 MI09 ont été réceptionnés. Le rythme des livraisons est de deux éléments par mois ; le planning s'échelonnant jusqu'au début 2017.

Le renouvellement anticipé du matériel MI84, le moins capacitaire puis celui du matériel MS61, rend nécessaire l'adaptation des infrastructures de maintenance existantes sur les différents sites concernés : Torcy, Rueil, Achères et Sucy.

Afin d'adapter le site de Sucy à la maintenance du nouveau matériel MI09, de nombreuses adaptations doivent être apportées :

- optimisation du nombre de voies et allongement de celles-ci,
- élargissement des quais permettant une dépose aisée des organes latéraux,
- équipements d'accès aux caisses et en toiture,
- installation d'équipements de manutention pour les organes en toiture,
- création de magasins et de parcs de stockage de pièces de rechange,
- création d'un poste de redressement.

SERVICE DE PRESSE RATP

T.01 58 78 37 37

www.ratp.fr – servicedepresse@ratp.fr

www.twitter.com/GroupeRATP
