D

Essonne
LE CONSEIL GÉNÉRAL

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Transilien SNCF

PROTOCOLE RELATIF AU PLAN D'URGENCE D'AMELIORATION DE LA REGULARITE DU RER D

D

- Réseau Ferré de France (RFF), Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) représenté par son Directeur Régional Ile-de-France, Monsieur Bernard Chaineaux,

- La SNCF, Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC), représenté par son Directeur Transilien, Monsieur Thierry Mignauw,

Et

- Le Département de l'Essonne, représenté par Monsieur Michel Berson, son Président, agissant en vertu de la délibération 2005-03-0020 du 23 mai 2005 du Conseil général.

PRÉAMBULE

Le fonctionnement de la ligne D du RER génère de profondes insatisfactions et de réelles souffrances pour ses usagers.
Nos concitoyens sont pourtant légitimement en droit d'attendre du service public, qualité, régularité et sécurité. Aujourd'hui, la ligne D ne répond pas suffisamment à ces exigences.
C'est pourquoi, la SNCF et Réseau Ferré de France ont étudié un certain nombre de propositions d'améliorations faisant l'objet d'un schéma directeur qui devrait être prochainement présenté au Conseil d'administration du STIF. De la même manière, un schéma directeur en faveur de l'amélioration de la ligne C est en cours de finalisation. Ce protocole ne reporte absolument pas les échéances et le niveau des projets d'investissements pour la ligne C. Ainsi, les différentes actions prévues en décembre 2003 pour la ligne C et en particulier les investissements (poste des Invalides, sous-station de Jouy-en-Josas…) seront mis en œuvre entre 2006 et 2009.
Mais devant l'urgence d'une situation difficile à vivre au quotidien pour les usagers et soucieux de répondre à leur légitime colère exprimée notamment lors de la mobilisation de décembre 2004 initiée par les conseillers généraux de l'Essonne - les entreprises publiques SNCF et RFF ont engagé avec le Conseil général de l'Essonne un travail commun qui se matérialise par ce protocole d'accord.
Il définit des mesures mises en place récemment, dont il faudra en partenariat suivre les effets, et des mesures nouvelles dont la mise en place a été accélérée qui entreront en application avant juin 2006.

ARTICLE 1

D

LES ACTIONS ENGAGÉES POUR AMÉLIORER LA RÉGULARITÉ

LES ACTIONS ENGAGEES PAR LA SNCF

En fin d'année 2004 ou tout début 2005, un certain nombre de mesures sont entrées en vigueur pour contribuer à améliorer la situation sur la ligne D.

Amélioration de l'information et du trafic

Le " centre opérationnel Transilien " de la Ligne D est en service depuis janvier 2005.
Il regroupe des équipes dédiées à la Ligne D qui ont la charge :

- de surveiller la circulation,
- d'intervenir en cas d'incident pour modifier le plan de circulation des trains,
- de gérer les conducteurs,
- de gérer les matériels.

Pour renforcer encore l'efficacité de ce centre opérationnel, des "gestionnaires de l'information" ont pour mission de diffuser des informations dans les gares et dans les trains.

Renforcement des conducteurs

La SNCF a renforcé l'équipe de conducteurs de la ligne D en augmentant le nombre d'agents de conduite de réserve.
Présents à Melun, Corbeil-Essonnes, Creil et Paris, ils permettent de pallier les absences et d'assurer tous les trains.
De plus, un pôle d'appui à la conduite a été créé pour aider les conducteurs par téléphone en cas d'incidents pendant leurs trajets.

LES ACTIONS ENGAGEES PAR RFF DANS LE DOMAINE DE L'INFRASTRUCTURE

D

Dans le domaine de l'infrastructure, trois grands axes d'intervention ont été identifiés :

- fiabiliser les différents constituants de l'infrastructure,
- mieux se protéger vis à vis des intrusions dans les voies à travers un programme de clôture des emprises,
- réduire les effets de l'ensemble des incidents grâce à des investissements qui permettent une plus grande capacité de réaction en évitant les " effets boule de neige ".

Les actions suivantes ont été engagées au cours des derniers mois et devraient apporter des améliorations dans les tout prochains mois.

Fiabiliser l'infrastructure

La fiabilité de l'infrastructure résulte à la fois d'un entretien régulier et du remplacement des installations les plus anciennes, à travers le renouvellement périodique de l'infrastructure. Ainsi, en 2005 a été mis en service un nouveau poste d'aiguillages à Melun.

Programme améliorant la disponibilité de l'infrastructure

Au-delà de ces démarches RFF finance un programme d'investissement visant à améliorer la disponibilité de l'infrastructure en remplaçant les composants les plus fragiles ou en introduisant des sécurisations pour éviter des défaillances. Un effort particulier est réalisé sur la ligne D qui porte principalement sur le remplacement de joints isolants pour des joints isolants collés, pour un montant de 1 M€ engagés en 2005.

Télésurveillance de l'infrastructure

Pour réduire les délais de traitement des incidents provoqués par une défaillance de l'infrastructure, RFF, avec l'aide du STIF et de la Région Ile de France, met en place un dispositif de télésurveillance sur les lignes de Paris à Melun et de Paris à Corbeil-Essonnes et Malesherbes. Des capteurs sont ainsi mis en place sur les principaux constituants de l'infrastructure. Les informations obtenues sont regroupées dans un centre régional. Ceci permet de détecter plus rapidement les incidents, de mieux les localiser et les analyser et ainsi d'intervenir et de les réparer plus rapidement. Le dispositif sera opérationnel en avril 2006 sur la ligne D.

ARTICLE 2

D

PRÉSENTATION DES ACTIONS OBJET DU PRÉSENT PROTOCOLE

OPÉRATIONS RELEVANT DU PÉRIMÈTRE DE LA SNCF

D

UN PLAN D'URGENCE JANVIER 2005 - JUIN 2006.

A la suite de la mobilisation de décembre les entreprises publiques SNCF et RFF ont engagé avec le Conseil général de l'Essonne l'élaboration d'un plan d'urgence afin d'améliorer le fonctionnement de la ligne D. Ce plan d'urgence se concrétise par des mesures totalement nouvelles ou par une accélération de la mise en œuvre de mesures déjà envisagées.

Création de nouveaux emplois :

La SNCF, pour aider à l'amélioration de la régularité en Ile-de-France a décidé la création de 300 emplois avec la priorité pour la ligne D (30%).

Ils interviendront dans les domaines suivants :

- maintenance de l'infrastructure,
- maintenance des gares et gestion de site (info gare, escaliers
- maintenance du matériel roulant,
- gestion des situations perturbées : des postes d'agents mobiles pour aider en cas de gros problèmes sur la ligne.

Renforcement sur la maintenance de l'infrastructure

• 10 Millions d'€ seront apportés par la SNCF sur ses fonds propres pour l'amélioration de l'infrastructure en Ile-de-France. Le montant affecté à la ligne D sera de 3,8 M. d'€.

• Par ailleurs, la SNCF a décidé un redéploiement des moyens alloués par RFF pour l'entretien de l'infrastructure du réseau ferré national à hauteur de 1,7 M d'€ pour les sections de lignes empruntées par les trains du RER D.

Amélioration du matériel roulant

• Opération de fiabilisation :

Les " petits gris " : rames inox Z 5300 à un seul niveau sont encore au nombre de 45 sur la ligne D.
Ils sont plutôt utilisés pendant les heures creuses mais assurent des trains en pointe, depuis et à destination de Paris-Lyon (gare souterraine).
C'est un matériel ancien (près de 40 ans) donc fragile mais dont l'utilisation est encore indispensable.
Pour attendre dans de meilleures conditions l'échéance de leur radiation, la SNCF a mis en place et financé à hauteur de 22,8 millions d'€ un programme exceptionnel de fiabilisation technique et de remise à niveau :
Douze rames inox vont bénéficier de ce programme dans l'année 2005.
En 2006, quinze autres rames passeront en révision.

OPÉRATIONS RELEVANT DU PÉRIMÈTRE DE LA SNCF

D

• Opération de remplacement :

Afin d'améliorer la régularité et tenir compte de l'augmentation du nombre des voyageurs dans le Val d'Yerres et à Sénart, la SNCF a étudié le remplacement des Z 5300 par des rames à deux niveaux type Z 5600 sur les trains de pointe assurant la relation Paris Lyon à Melun via Combs-la-Ville sans arrêt à Villeneuve-Saint-Georges (trains dénommés ZUCK et DECA). Cette modification pourrait intervenir à compter du 12 juin 2005.
Ces opérations, dont la finalité est la disparition définitive des trains inox Z5300 en heure de pointe dans la gare souterraine de la gare de Lyon, coûteront 620 000 € par an (un conducteur et une rame Z 20 500).

Information des voyageurs

D'ores et déjà, les conducteurs de la ligne prennent de plus en plus la parole à bord des trains.
Dans certaines gares de la ligne, un déploiement exceptionnel d'agents s'effectue en cas de situation perturbée pour annoncer les trains.

• Améliorer l'intermodalité

Les compagnies de bus seront renseignées par un système précis et pratique d'information de la circulation réelle des trains. A partir de juillet 2005, les gares d'Yerres et Brunoy proposeront ce service " prototype " aux compagnies de bus.
Après ces premiers essais, ce nouveau service pourrait être étendu à partir du début 2006 aux gares d'Evry-Courcouronnes, Le Bras de Fer, Grigny-Centre, Evry, Ris-Orangis et Orangis Bois de l'Epine et éventuellement à la gare de Juvisy sous réserve de demande de subvention pour cette gare par les transporteurs auprès du STIF.

• Faciliter l'information au-delà des gares

- Création d'un site internet spécifique ligne D pour répondre à toutes les questions sur la ligne.
- Organiser les points de rencontre ligne D dans les mairies pour avoir de l'information.
- Courant juillet 2005 : deux outils supplémentaires dédiés aux voyageurs du site de la ligne :

→ les voyageurs pourront consulter les informations en temps réel sur la circulation des trains de la ligne D reprises sur les écrans Infogare

- sur portable (dès juillet 2005 par le système WAP I-mode) pour les informations des gares de :Evry-Courcouronnes, Le Bras de Fer, Brunoy, Evry, Grigny centre, Orangis Bois de l'Epine, Ris-Orangis, Yerres et Juvisy-sur-Orge, soit 9 gares.

OPÉRATIONS RELEVANT DU PÉRIMÈTRE DE LA SNCF

D'ici la mi-2006 les informations de toutes les gares de l'Essonne de la ligne D seront accessibles

- Sur internet à partir de la mi-2006 pour toutes les gares de l'Essonne.

Envoi de SMS aux clients les informant sur l'état du trafic.
Cette opération sera expérimentée sur l'ensemble de la ligne D Sud pendant une période de 6 mois dès Juin 2005.
Les voyageurs désirant bénéficier de ce service s'inscriront et recevront des messages donnant des informations sur les perturbations affectant la ligne.
Ce service sera gratuit pendant cette période test. Le choix est de donner des informations dès qu'il y a une perturbation entraînant des retards d'au moins 10 minutes et ayant des impacts sur plusieurs trains.
L'information donnée sera identique à celle figurant dans la rubrique " information sur l'état du trafic " du site Internet Transilien.

Amélioration des équipements des gares

Un audit a été ordonné dès le mois de février. Toutes les gares ont été visitées pour contrôler tous les équipements : écrans info gares, escaliers, appareils de vente …

OPÉRATIONS RELEVANT DU PÉRIMÈTRE DE RFF

D

Au-delà des actions rappelées à l'article 1er du présent protocole, RFF a décidé d'apporter un financement global propre de 14 millions d'€ pour réaliser les opérations d'amélioration de la régularité de la ligne D. Plus particulièrement sur le sud de la ligne D, les actions nouvelles suivantes sont retenues :

Mieux se protéger des intrusions en clôturant les emprises

L'opération consiste à accélérer la clôture des emprises, plus particulièrement dans le département de l'Essonne entre Paris et Corbeil. Ceci permettra de limiter à la source les risques d'intrusion d'animaux ou de personnes sur les voies ferrées.
L'ensemble des emprises entre Paris et Corbeil-Essonnes sera close d'ici la fin de l'année 2005, pour un montant total de 4 M€, dont 1,1 M€ dans le département de l'Essonne.

Renforcer l'alimentation électrique entre Corbeil et Malesherbes

Les installations électriques de la ligne Corbeil-Essonnes-Malesherbes s'avèrent insuffisantes pour faire circuler les rames à deux niveaux plus puissantes. Il en résulte des petits retards pour les trains venant de Malesherbes, qui se trouvent ensuite amplifiés compte tenu de la grande fragilité de la ligne.
Pour y remédier, il est nécessaire de renforcer l'alimentation électrique en posant des câbles supplémentaires.
Le projet est estimé à 3 M€. Il s'agit d'une opération nouvelle qui peut être réalisée avant la fin de l'année 2006.

Aménager le nœud de Corbeil

La gare de Corbeil représente un point dur de l'exploitation de la ligne D du RER car de nombreux trains s'y croisent engendrant de nombreux conflits de circulation. Tout décalage de l'horaire d'un train provoque rapidement des perturbations qui se propagent à l'ensemble des trains. Il est donc proposé de créer des liaisons entre des voies dans la zone de la gare pour rendre plus indépendantes les circulations entre elles et ainsi éviter le développement de ces perturbations. Celles-ci permettront de réduire de moitié le nombre de ces conflits.
Cette opération retenue dans le schéma d'amélioration de la régularité du RER D pourrait être accélérée. Elle est évaluée à 10 M€. Les travaux pourraient démarrer dès 2006. Préalablement certains anciens appareils de voies de la gare, non concernés par ces modifications, seront renouvelés dès 2005.

OPÉRATIONS RELEVANT DU PÉRIMÈTRE DE RFF

D

Etude des suppressions de passages à niveau sur la ligne Corbeil–Malesherbes

La présence de nombreux passages à niveau entre Corbeil et Malesherbes constitue un facteur de risque pour la sécurité et aussi pour la régularité des circulations. Il est proposé de réaliser une étude pour examiner les possibilités de suppression des passages à niveau sur cet axe.

Télésurveillance des installations (dernière tranche RER D)

La télésurveillance des installations utilisées par les trains du RER D sera complétée par l'équipement de la section Corbeil-Essonnes- Melun. Une amélioration de 10 % de la disponibilité de l'infrastructure suite à incident est attendue.

Fiabilisation de joints isolants

Les joints isolants entre sections de rails permettent la détection des trains et constituent ainsi l'un des premiers maillons des installations de sécurité. Une mauvaise isolation, provoquée par exemple par des particules métalliques, conduit à des dysfonctionnements de signalisation qui entraînent, par mesure de sécurité, des arrêts des trains ou une circulation très ralentie. RFF procède à un remplacement de joints sensibles par une nouvelle technologie de joints, et procède à leur traitement à la peinture antistatique pour éviter l'agglomération de particules métalliques. Une action particulière concernant les lignes parcourues par les trains du RER D est proposée pour y accélérer ce traitement, pour un montant de 300 000 € en 2 ans.

ARTICLE 3

D

LES MODALITÉS DE FINANCEMENT DES OPÉRATIONS OBJET DU PROTOCOLE

Le tableau de synthèse ci-dessous présente les engagements réciproques :

opérations	M/O	Coût	Financement RFF	Financement SNCF	Financement CG 91	Financement autre	Délai
Renforcement de l'alimentation électrique de la ligne Corbeil Malesherbes	RFF	3 M€	1 M€		2 M€	néant	Déc. 2006
Clôture des emprises dans l'Essonne	RFF	4,4 M€	2,95 M€		0,35 M€	1,1 M€	Déc.2005
Modification plan de voies de Corbeil	RFF	10M€	2,5 M€		2,5 M€	5 M€	2008 / 09
Renouvellement d'appareils de voie à Corbeil	RFF	6,7M €	6,7M€				2005/2006
Télésurveillance Corbeil Essonnes-Melun	RFF	700K€ env	1/3			2/3	2006
Fiabilisation des joints isolants	RFF	300 K€	300 K€				2005/2006
Fiabilisation des rames Z5300	SNCF			22,8 M€			2005/2006
Renforcement maintenance infrastructure	RFF	5,5M€	1,7 M€	3,8 M€			2005/2006
Remplacement des Z5300	SNCF			620K€			2005 par an
Envoi des SMS	SNCF			40 K€			2005
Ecrans Info gare sur portable	SNCF			15K€			2005/2006
Création de nouveaux emplois	SNCF						2005/2006
Etude suppression PN					700K€		

ARTICLE 4

D

LES MODALITÉS DE SUIVI DU PROTOCOLE

Pour veiller à la bonne mise en œuvre des dispositions du protocole, un comité de suivi est mis en place. Il réunira les représentants des organismes signataires de ce protocole et sera élargi à l'Union des maires de l'Essonne et aux associations d'usagers des lignes C et D ayant leurs activités en Essonne.
A l'issue des études d'avant-projet, il sera procédé à la signature de conventions particulières de financement pour " études de projet et travaux ", s'appuyant sur les estimations incluses dans les études d'avant-projet.

Ces conventions préciseront entre autres :
• le programme définitif de l'opération sur la base des résultats des études d'avant-projet.
• le calendrier et le phasage prévisionnel de l'opération,
• le plan de financement et les modalités de versement des participations des co-financeurs,
• les modalités de suivi.

Pour le Conseil général de l'Essonne
le Président du Conseil général

Michel Berson

Pour Réseau Ferré de France,
le Directeur Régional Ile-de-France

Bernard Chaineaux

Pour la SNCF,
Le Directeur Transilien

Thierry Mignauw