SNCF TRANSILIEN
DIRECTION DE L'EXPLOITATION (TN-MRS)
209-211 rue de Bercy 75585 PARIS CEDEX 12

PLAN MATERIEL ROULANT TRANSILIEN 2012 - 2020

Ce document a pour objectif de préparer l'actualisation du schéma directeur du matériel roulant approuvé par le STIF en 2009. En effet, plusieurs éléments de contexte sont venus modifier les attendus de ce schéma directeur : augmentation de l'offre, livraison de matériel neuf sur la ligne A du RER, ...

La tranche ferme du Francilien était basée sur les besoins de renouvellement et de parc liés au service annuel 2007. Elle ne prenait pas en compte les évolutions d'offre ; celles-ci devant être couvertes par la tranche optionnelle. Depuis, des développements d'offre ont été réalisés, par les cadencements en 2009 et 2012, et d'autres sont à venir, tels que la D12 en 2014 et l'ouverture de la gare de Rosa Parks en 2016. Une actualisation du schéma directeur est donc nécessaire.

Afin de satisfaire rapidement les évolutions d'offre, tout en maintenant les principes du schéma directeur (radiation des matériels Z6100, Z5300 et RIB/RIO), il est primordial de lister les besoins à couvrir et les ressources potentielles à court terme. Ceci fait partie du premier volet du document « Plan d'urgence à court terme ».

Dans un deuxième volet « Plan matériel roulant à moyen terme », nous avons exploré les pistes qui nous permettent de radier l'ensemble du matériel « ancien », initialement prévu être remplacé par la tranche ferme du Francilien. Sur chacune des lignes où subsiste encore du matériel inox, nous avons étudié plusieurs types de matériel et avec une grille d'analyse, nous avons préconisé le « meilleur scénario ».

PLAN D'URGENCE A COURT TERME

La liste des besoins a été déterminée en étroite collaboration avec les Directions de Ligne et nous avons ainsi pu élaborer un dimensionnement du parc nécessaire en Z2N et en Francilien.

Les besoins ont été classés dans trois catégories :

- **Besoin en développement d'offre**. On retrouve dans cette catégorie la mise en œuvre de la D12 et l'ouverture de la gare de Pompadour en 2014, l'ouverture de la gare de Rosa Parks en 2016, mais aussi des projets non encore validés tels que le cadencement en journée de la ligne U, ou le renforcement de la vallée de l'Orge.
- **Besoins en robustesse**. C'est la mise en place de réserves qui améliorent la robustesse de l'exploitation, en ajoutant des souplesses dans la gestion des parcs lorsque des rames sont immobilisées pour une longue période (réserve pour aléas), dans la gestion opérationnelle du trafic au quotidien (réserve d'exploitation) et dans la gestion de la maintenance (réserve pour maintenance) afin de garantir la disponibilité et la fiabilité des matériels.

- **Besoins en augmentation de capacité**. La croissance du trafic voyageurs génère une augmentation des taux de remplissage des trains. Sur certaines missions, l'augmentation de la capacité, par la mise en UM de certains trains, est inéluctable à plus ou moins brève échéance.

L'ensemble de ces besoins a été chiffré à 40 éléments Z2N 4v, 16 éléments 5v et 42 à 46 éléments Francilien.

Compte tenu des besoins exprimés en Z2N et en Francilien, il nous faut donc trouver des Z2N et du Francilien.

Le Francilien est disponible sur la tranche optionnelle du marché. La date limite de levée d'option est fixée à mi 2014 (notification au constructeur 18 mois avant la livraison de la dernière rame de la tranche ferme).

Dans un premier temps, en modifiant le schéma de déploiement du Francilien et la réaffectation des rames et en reportant la radiation de matériel inox, nous sommes en capacité d'assurer la couverture d'un certain nombre de besoins :

- La D12, par recomposition de Z2N (création de Z2N 5v à partir de Z2N 4v et Z2N 6v)
- Mise en place d'une réserve d'exploitation sur chacune des lignes C, D et P (en Z2N)
- Mise en place d'une réserve d'exploitation sur la ligne L (en Francilien)
- Maintien du train d'hyper pointe de Meaux en Z2N (pour des problèmes de charge)
- Augmentation de la réserve maintenance Z2N, pour maintenir les ratios m/p, sur les lignes C et D
- Augmentation de la capacité offerte sur la ligne C, en intra muros, en remplaçant des Z2N 6v par des UM de Z2N 4v.

Ceci nous permet de restreindre le nombre de matériels « manquants ». Les besoins non couverts sont alors de : 29 éléments Z2N 4v, 4 éléments 5v et 28 à 32 éléments Francilien.

Pour aller plus loin encore, nous avons envisagé des pistes de réflexion pour disponibiliser des Z2N supplémentaires.

Aujourd'hui, la totalité du parc de Z2N est affecté sur les lignes C, D, R, P et U en Ile de France et sur la région Nord Pas de Calais. Nous avons écarté la possibilité de dégager des Z2N des lignes C, D, R et P. Nous avons étudié les autres solutions et nous préconisons de retenir les pistes suivantes :

- 2 Z2N 4v par modification de la desserte de la ligne U
- Acquérir les 6 Z2N 4v de la région Nord Pas de Calais

Ainsi, nous réduisons encore les besoins à couvrir à : 27 éléments Z2N 4v, 2 éléments 5v et 24 à 28 éléments Francilien

Les besoins non couverts en Z2N comprennent des projets dont la pertinence doit être démontrée : l'augmentation de capacité sur les flancs de pointe de la ligne C, l'augmentation de l'offre sur la vallée de l'Orge, …

PLAN MATERIEL ROULANT A MOYEN TERME

Dans ce volet, nous nous plaçons à échéance de la fin de la livraison de la tranche ferme du Francilien. A cette étape, les 172 Francilien ont permis la couverture des besoins les plus urgents (voir ci-dessus), mais des rames Z5300 et RIB/RIO continuent à circuler sur les lignes D&R, N, P, H et K. Nous avons étudié chacune des lignes et fait nos préconisations dans chacun des cas.

LIGNE D&R

Nous préconisons l'acquisition de Francilien courts pour remplacer les Z5300 sur les branches Melun – Montereau et Melun – Juvisy.

Nous déconseillons la mise en œuvre sur ces axes des matériels MI84, rendues disponibles par la livraison du MI09 sur la ligne A du RER, pour la problématique d'accessibilité notamment, et du Régio 2N, à cause du coût du projet.

LIGNE K

Nous préconisons l'acquisition de Francilien long pour remplacer les RIB/RIO de la ligne.

Nous avons écarté la mise en œuvre des matériels MI84 et Z6400, pour la problématique d'accessibilité, et le matériel remorqué (VO2N de la région Centre), pour les risques liés à l'acquisition, la maintenance et l'exploitation des rames complètes (voitures, et surtout des locomotives compatibles)

LIGNE H

Nous préconisons l'acquisition de Francilien long pour remplacer les RIB/RIO de l'axe Creil – Pontoise.

Nous n'avons pas retenu la possibilité de remplacer les RIB/RIO par des Z6400, pour la problématique de l'accessibilité, par des AGC, à cause de la création d'un sous parc et du risque sur la disponibilité de ces matériels, liée à l'échéance de l'électrification de la ligne Gretz – Provins et par des Régiolis, à cause de la création d'un sous parc et du risque de délai quant à la livraison de ce matériel.

LIGNE N

Nous préconisons la construction d'un BIR à Trappes, pour permettre la radiation des 4 Z5300 encore en service sur la ligne N

Sur cette ligne, il ne restera que 4 Z5300 en service : 2 assurant les trains de la journée et 2 en réserve maintenance. L'acquisition de parc complémentaire n'est pas judicieuse, compte tenu du faible nombre. Il convenait donc d'étudier des mesures qui permettent de disponibiliser des VB2N pour compléter le parc de la ligne. Nous avons écarté la diminution de l'offre (suppression d'un aller-retour Dreux) et le transfert d'une VB2N 6v de la ligne J, par acquisition de Francilien supplémentaires, pour cause de réduction de capacité offerte aux voyageurs sur les lignes N et J.

LIGNE P

Nous préconisons l'acquisition de Francilien, dès la mise en œuvre de l'électrification entre Trilport et La Ferté Milon.

La difficulté de cette ligne réside dans l'incertitude sur les projets d'électrification décidés, mais retardés à plusieurs reprises.
L'électrification de la ligne Gretz – Provins offrirait la possibilité de mettre en service du Francilien sur cette ligne et ainsi de proposer aux voyageurs des correspondances en pointe avec les RER A et E (à Gretz et Val de Fontenay). Dans ce cas, les matériels AGC seraient redéployés vers la ligne Creil – Pontoise et/ou vers les régions TER intéressées.

AUTRES SUJETS TRAITES

RER E - EOLE

Le prolongement d'EOLE à l'Ouest, en 2020, pose la question du parc de matériel roulant à acquérir en complément ou en remplacement.

Ces deux hypothèses ont été étudiées et nous préconisons le remplacement de l'ensemble du parc par du matériel RER NG, plus adapté à cette « nouvelle ligne » et à ses objectifs de performance (accessibilité UFR en autonomie, desserte du tronçon central jusqu'à 28 trains/h, ...) ; les MI2N seront alors redéployées vers les lignes J et L, après avoir été ramenées à 4 caisses, pour inscription dans les quais de la gare Saint Lazare.

TRANCHE OPTIONNELLE DU FRANCILIEN

En fonction des différentes préconisations que nous avons faites ci-dessus, la tranche optionnelle du Francilien s'élèverait à 97 rames.