



COMMUNIQUE DE PRESSE

Paris, le 19 août 2013

LE TRAFIC A REPRIS CE MATIN SUR LE RER B APRES UN GRAND WEEK-END DE TRAVAUX

**GRACE LA REUSSITE DES TRAVAUX DE REMPLACEMENT DE LA
SIGNALISATION MENES CE WEEK-END, LA NOUVELLE DESSERTE
DU RER B SERA MISE EN ŒUVRE LE 2 SEPTEMBRE**

La circulation des trains a repris ce matin sur la branche Aulnay-sous-Bois – Aéroport Charles de Gaulle du RER B, la dernière phase des travaux de modernisation de la signalisation du nord de la ligne s'étant achevée avec succès cette nuit à 4h du matin. Interrompu depuis le mercredi 14 août au soir, le trafic avait déjà repris samedi 17 août sur l'axe Paris Gare du Nord / Aulnay-sous-Bois / Mitry Claye.

Grâce à ces travaux, menés pendant près de 100 heures d'affilée par 300 ingénieurs et techniciens de SNCF Infra pour le compte de RFF, le RER B circule depuis ce matin sur deux voies dédiées - où il est le seul à circuler - alors qu'il partageait précédemment quatre voies avec d'autres trains. La nouvelle signalisation est mieux adaptée à la densité du trafic sur la ligne B du RER et va permettre de faire se succéder les trains plus près les uns des autres en toute sécurité, ce qui permettra de renforcer l'offre de trains pour les voyageurs.

Une nouvelle desserte plus fréquente et plus pratique le 2 septembre

Grâce à la nouvelle signalisation et à l'ensemble des travaux réalisés depuis cinq ans, le RER B bénéficiera d'une nouvelle desserte plus fréquente et plus pratique dès le 2 septembre prochain. La nouvelle grille horaire sera mise en œuvre en trois étapes : 12 trains par heure de pointe depuis ce matin 19 août, 16 trains par heure de pointe le 26 août, et enfin 20 trains par heure de pointe à compter du 2 septembre, soit un train toutes les 3 minutes entre Paris Gare du Nord et Aulnay-sous-Bois et toutes les six minutes sur chacune des deux 2 branches Aulnay-Roissy et Aulnay-Mitry Claye. L'exploitation de cette nouvelle desserte a été préparée en étroite collaboration entre la RATP et SNCF.

Dans le détail, deux gares verront s'arrêter 20 trains par heure de pointe au lieu de 4 précédemment (Drancy et Blanc-Mesnil), trois gares bénéficieront de 20 trains par heure de pointe contre 8 précédemment (La Plaine Stade de France, La Courneuve, Le Bourget), et neuf gares bénéficieront de 10 trains par heure de pointe contre 8 précédemment (gares des branches Roissy et Mitry). Le tout dans des temps de trajet inchangés ou très légèrement augmentés.

Par ailleurs, toutes les gares bénéficieront d'une meilleure répartition des trains aux heures creuses, avec moins de temps d'attente entre deux trains, et de meilleures liaisons entre elles : 20 trains par

heure en pointe entre Aulnay-sous-Bois et La Plaine Stade de France au lieu de 8 précédemment et 10 trains par heure de pointe entre Aulnay-sous-Bois et Roissy contre 8 précédemment par exemple

Le dispositif de bus de remplacement a bien fonctionné

L'interruption du trafic ferroviaire sur le nord de la ligne pendant quatre jours, une première sur une période aussi longue depuis sa création en 1981, a nécessité la mise en place par SNCF d'un très important dispositif de bus de remplacement. Pendant près de trois jours, 250 bus conduits par 700 conducteurs ont transportés plusieurs centaines de milliers de voyageurs sur 5 lignes provisoires, à raison de 35 000 kilomètres parcourus par jour (soit quasiment l'équivalent du tour de la Terre). Plus de 200 agents d'accueil supplémentaires avaient été positionnés dans les gares. L'opération, préparée depuis un an, a été réalisée en étroite collaboration avec les Préfectures concernées et Aéroports de Paris. L'opération a été réalisée pendant le grand week-end du 15 août parce qu'il s'agit des jours de plus faible fréquentation du RER B sur l'année.

La phase finale d'un projet global et ambitieux d'amélioration du RER B

Les travaux d'amélioration de la signalisation du RER B sont un des éléments majeurs du programme de modernisation de la partie nord de la ligne. Baptisé « RER B Nord + », il a été décidé par le STIF en 2003. Les travaux ont commencé en 2008, pour un montant total de 250 millions d'euros financés par l'État, la Région Ile-de-France et le STIF. Mené par Réseau Ferré de France et SNCF, il a permis de rénover entièrement les 16 gares de cette partie de la ligne, avec notamment des quais plus hauts pour faciliter l'accès aux trains et équipés d'abris pour protéger les voyageurs, la création d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques et l'installation de nouveaux écrans d'information. Il a également permis de renforcer les infrastructures ferroviaires nécessaires au retournement des trains aux terminus, les postes d'aiguillage et les postes d'alimentation électrique. En parallèle, 30% des rames du RER B ont d'ores et déjà été rénovées dans le cadre d'un programme qui s'étend jusqu'en 2015.

La ligne B du RER constitue l'un des principaux axes de transport de l'Ile-de-France. Elle est empruntée quotidiennement par près de 900 000 voyageurs dont 300 000 sur sa partie nord. Elle a connu depuis 10 ans une croissance de sa fréquentation de près de 30%.

Contacts presse :



Guillaume PENNEQUIN
Tél 01 53 94 35 47
guillaume.pennequin@rff.fr



Antoine DEBIEVRE
Tél 01 55 31 11 47 – 06 34 11 10 44
antoine.debievre@sncf.fr