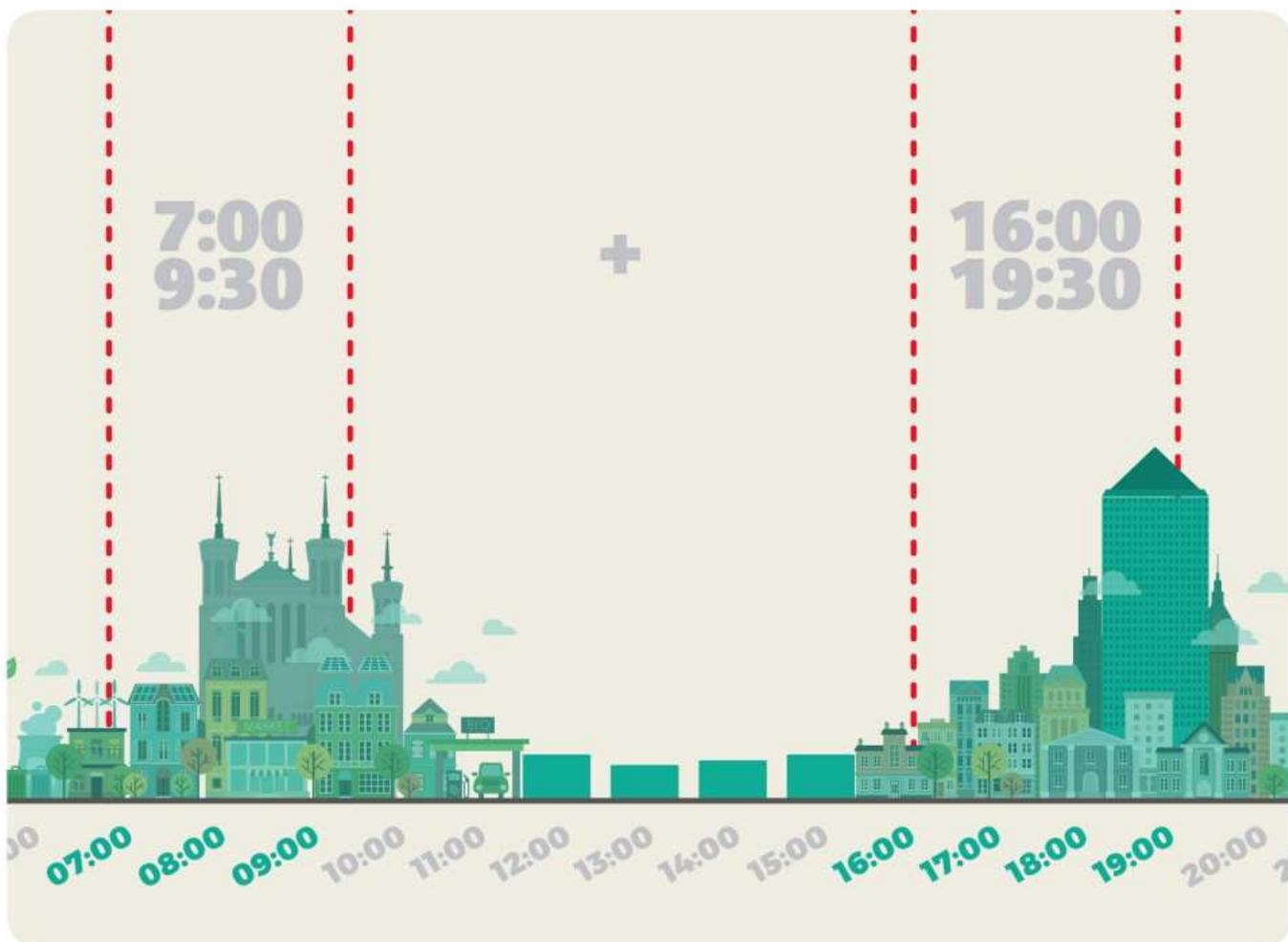


LA DISTANCE

Avec 611 départs quotidiens, **les trains du RER A parcourent ensemble près de 40 000 km chaque jour.**
Soit un tour complet de la Terre.

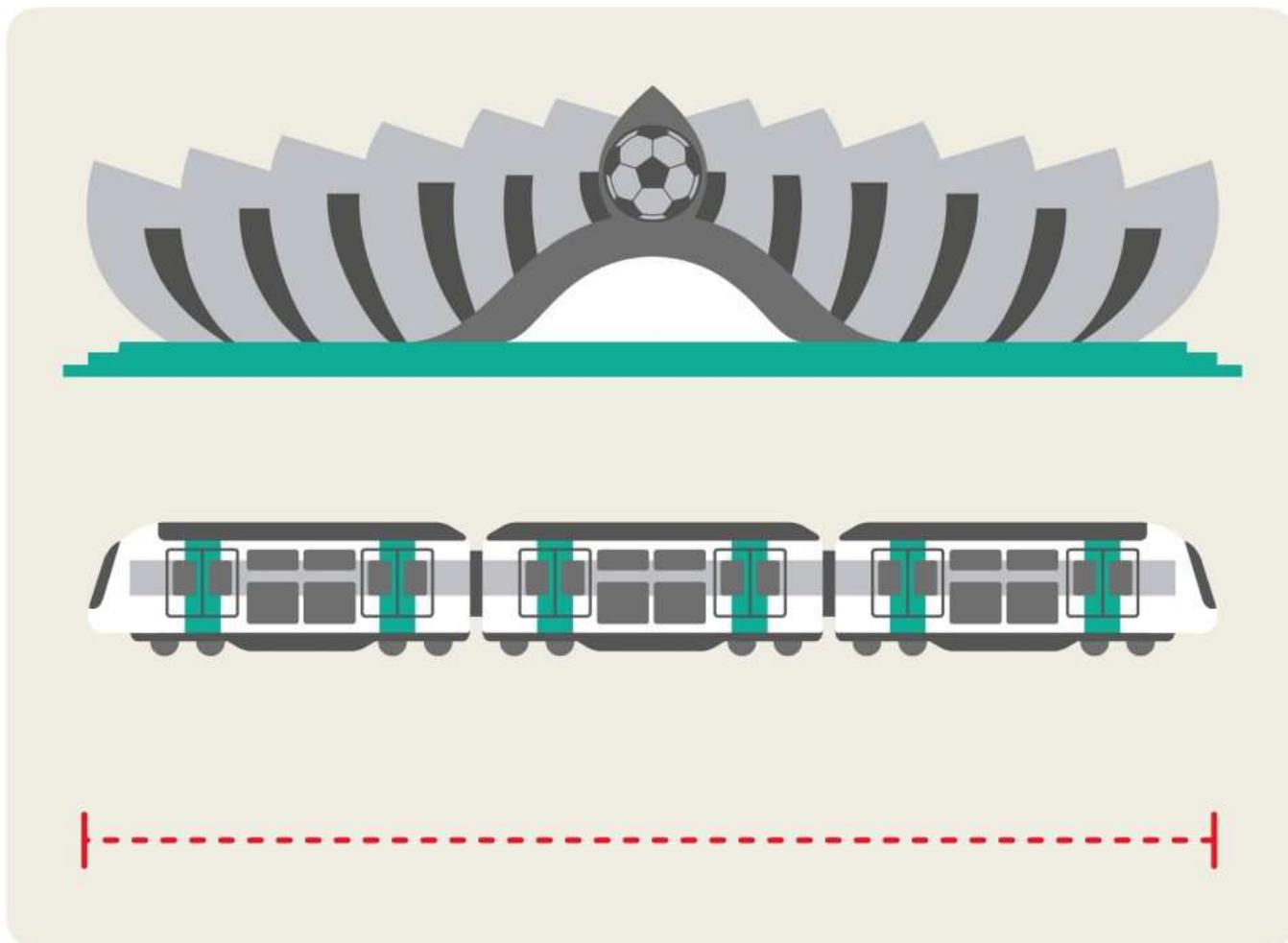
A lui seul, le RER A représente tout simplement $\frac{1}{4}$ du trafic total du RER et du réseau Transilien, avec plus de 300 millions de voyageurs chaque année. Soit 1,2 million de voyageurs en moyenne par jour ouvrable. Plus compliqué encore, près de la moitié du trafic se concentre en heures de pointe : 290 000 voyageurs le matin (7h30-9h30), 350 000 le soir (16h00-19h30). Cela implique de faire circuler des trains avec un intervalle de deux minutes sur le tronçon central de la ligne, entre Nation et La Défense.



L'AFFLUENCE

Pendant les **heures de pointe** de la journée,
le RER A transporte 640 000 voyageurs.
 C'est plus que la population de la ville de Lyon

Le RER A circule 21 heures par jour, de 4h41 à 1h41. Son fonctionnement mobilise plus de 2 500 personnes du côté de la RATP, dont environ 500 conducteurs, 70 personnes chargées de la régulation de la ligne au Poste de Commandement Centralisé de Vincennes et 1 000 agents de gare.



LA TAILLE

Un train composé de **deux rames MI09** mesure **224 m** de long.
Autant que **le Parc des Princes**.

« Dès mon arrivée, j'ai souhaité que toute l'entreprise se mobilise pour un programme ambitieux au bénéfice du RER et de ses voyageurs. Le RER bénéficie, avec le soutien du STIF, d'un investissement de plus d'1 milliard d'euros pour ces 5 prochaines années, avec des renforcements de l'infrastructure, la modernisation des matériels roulants, et la mise en œuvre d'un grand programme de rénovation des gares. Ce chantier témoigne de notre ambition très forte de redonner toute sa fierté au réseau RER. »

Elisabeth Borne, PDG de la RATP.

Une exploitation complexe

L'exploitation du RER A est un challenge au quotidien.

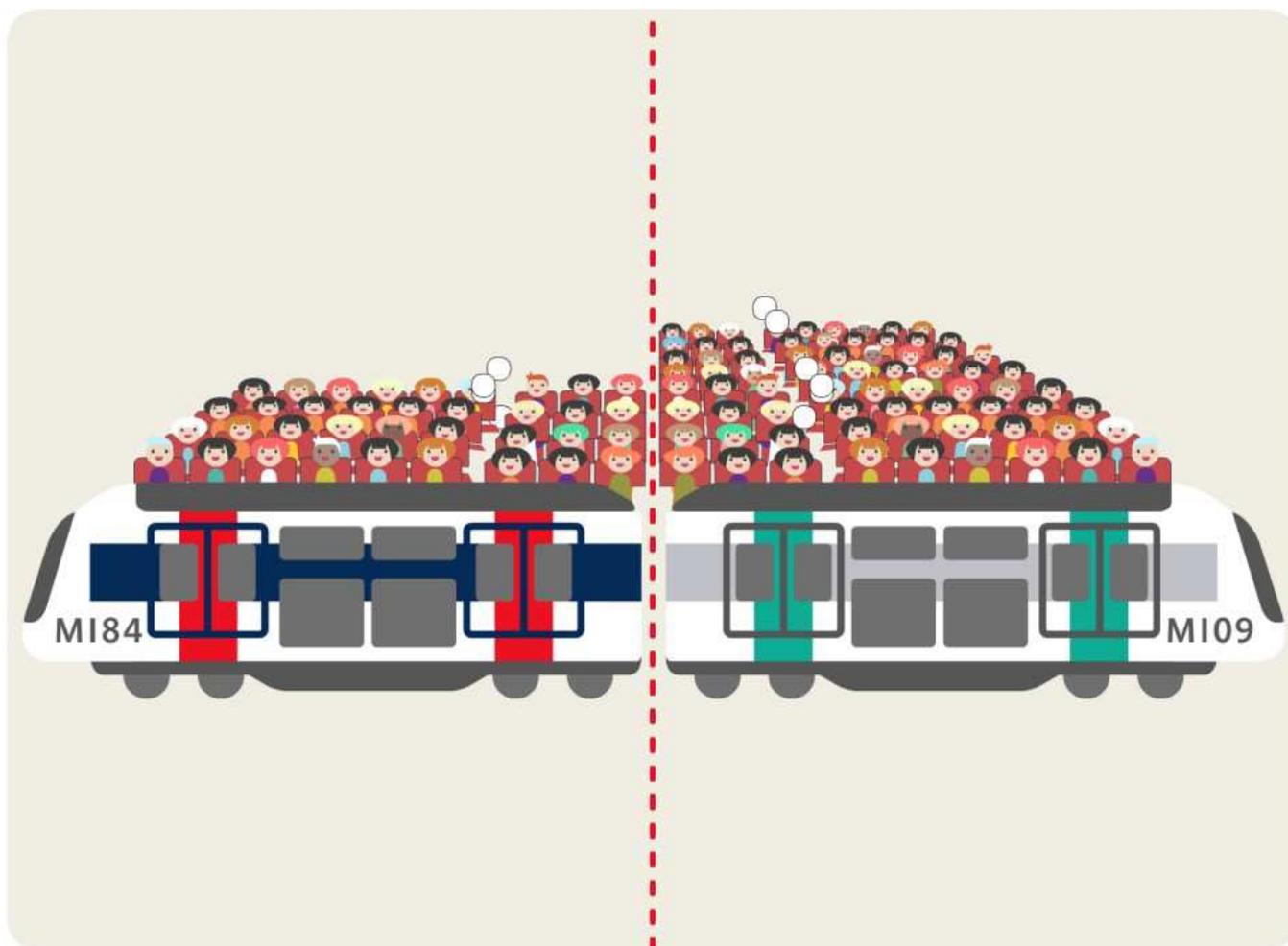
Le **tronçon central Nation-La Défense** représente plus de 55% des voyageurs sur la ligne. La fréquence des trains en heures de pointe, un toutes les 2 minutes, la fragilise. En effet, les trains, qui transportent jusqu'à 2 600 voyageurs, marquent des arrêts de 50 secondes en gare, pour permettre de descendre et monter. La marge de manœuvre est de 5 à 10 secondes. Au moindre incident, même aussi bénin qu'un problème de fermeture des portes, ce sont tous les autres trains en circulation qui sont affectés. Difficulté supplémentaire en cas d'incident plus important : entre les gares d'Auber et Nation, il est impossible de retourner un train.

Le tronçon central est également impacté par tous les incidents sur les branches. A l'endroit où elles le rejoignent (les « convergences » de Nanterre à l'Ouest, Vincennes à l'Est), il faut insérer un train toutes les deux minutes. Ce qui est complexe en temps normal devient une véritable gageure lorsqu'un train prend du retard en amont de la convergence. S'ajoutent à cela des difficultés plus localisées : l'impossibilité de retourner les trains dans certaines gares ne

permet pas de créer des terminus intermédiaires qui faciliteraient la gestion et la résolution de certains incidents.

Autre difficulté, les colis suspects. Dans un contexte de vigilance accrue, le nombre de colis suspects a atteint en 2016 un niveau exceptionnellement haut avec en moyenne 7 cas par jour sur le réseau RATP dont 30% sur le RER A, qui génèrent de lourdes conséquences pour les voyageurs, avec en moyenne 40 minutes d'interruption de trafic par objet déclaré suspect par la Police. Si le nombre de signalements avait déjà doublé entre 2014 et 2015 à la suite des attentats de janvier et novembre 2015, la hausse s'est poursuivie en 2016 avec 60% de signalements supplémentaires au 1er semestre 2016 par rapport au 1er semestre 2015. Pour inciter les voyageurs à faire attention à leurs affaires personnelles, la RATP a lancé une [campagne de sensibilisation](#) sur ce sujet en décembre 2015.

Par ailleurs, **l'hétérogénéité du matériel** depuis plusieurs années, avec 4 types de rames différentes en circulation, augmentait les contraintes d'exploitation. En raison des différences de tensions électriques entre le réseau SNCF et le réseau RATP, certains trains ne pouvaient pas circuler sur la branche de Cergy-Poissy. Avec le retrait effectif des trains MS61 depuis avril 2016 et celui programmé en 2017 des MI84, ces contraintes sont aujourd'hui moins fortes et n'existeront plus à la fin de l'année 2017. Enfin, l'uniformisation permettra d'envisager certains aménagements sur les quais pour favoriser la fluidité des montées et descentes.



LA CAPACITÉ

Les **rames MI84** transportent jusqu'à **1 700 personnes** par train. Les nouvelles **rames MI09** peuvent accueillir jusqu'à **2 600 personnes**.

Les performances du RER A

La performance du RER A est mesurée grâce à des indicateurs de ponctualité qui évaluent l'horaire d'arrivée des voyageurs par rapport à l'horaire d'arrivée prévu, avec une tolérance de 5 minutes d'écart. Ce chiffre étant établi sur l'ensemble de la ligne, il est une responsabilité partagée de la RATP et de la SNCF.

L'an dernier, ce taux de régularité s'est établi à 85,1%. En clair, cela signifie que sur une journée moyenne, 1 million de voyageurs du RER A arrivent à l'heure ou avec un retard inférieur à 5 minutes. 200 000 personnes environ subissent un retard plus important.

Construire le RER A de demain, plus « grand », plus fiable, plus régulier

Les sources de difficultés du RER A sont identifiées. A la demande du STIF entre 2010 et 2012, la RATP et la SNCF ont établi un schéma directeur qui guide tous les investissements qui vont permettre d'« agrandir » le RER grâce à de nouveaux trains plus capacitaires, de renforcer les infrastructures pour les rendre plus souples et plus résilientes ou de rénover les gares pour améliorer l'accueil des voyageurs...

Les conditions de réussite du RER A demain selon son directeur Cyril Condé

*« L'avenir du RER passe par des investissements, mais pas seulement. Notre action dans la durée se structure autour de **quatre grands enjeux** qui ont pour ambition d'améliorer la satisfaction quotidienne des voyageurs.*

*Il faut d'abord que notre **réseau soit fiable et performant**. Nos infrastructures doivent être en parfait état et nos systèmes d'exploitation performants, capable de réagir rapidement en cas d'incidents. C'est le sens par exemple des travaux d'été de renouvellement de voies et du ballast (RVB).*

*Nous avons besoin de **trains plus fiables, plus modernes**, transportant plus de voyageurs. C'est le dossier sur lequel nous sommes le plus avancés, puisque courant 2017, il n'y aura plus que des trains à deux niveaux en circulation.*

*Ensuite **notre offre de transport doit être robuste**, avec des marges de manœuvre plus importantes et capable de reprendre au plus vite en cas d'incidents. Elle doit aussi s'adapter à l'évolution des lieux de résidences et d'activités de nos voyageurs. C'est seulement en créant une offre nouvelle que nous pourrons tirer le meilleur parti de nos investissements sur le réseau et le matériel.*

*Enfin, et c'est très important, nous devons avoir quotidiennement **une attention constante et particulière pour nos voyageurs**. Leur proposer plus de services, comme par exemple le wifi gratuit dans les gares et la 3G/4G. Leur donner une information plus précise, renouvelée en temps réel. Et quand nous avons à prendre des décisions en cas d'incident, nous devons le faire pour répondre au mieux à leurs attentes. »*

Repenser l'information voyageurs

Depuis novembre 2015, la RATP propose une application pour smartphone spécifiquement dédiée au RER A : MonRERA. Elle donne accès au trafic en temps réel, en visualisant directement la position des trains sur la ligne. Les temps de parcours et les horaires de passage de tous les trains sont également renseignés, ce qui permet aux voyageurs d'anticiper et de mieux gérer leur temps d'attente en gare. La RATP travaille actuellement à l'intégration des données des parties SNCF du RER A dans cette appli.

Ces services viennent compléter l'offre digitale proposée par la RATP à travers le site ratp.fr, le compte twitter [@RER_A](https://twitter.com/RER_A) et l'application RATP.

Augmenter l'offre de transport

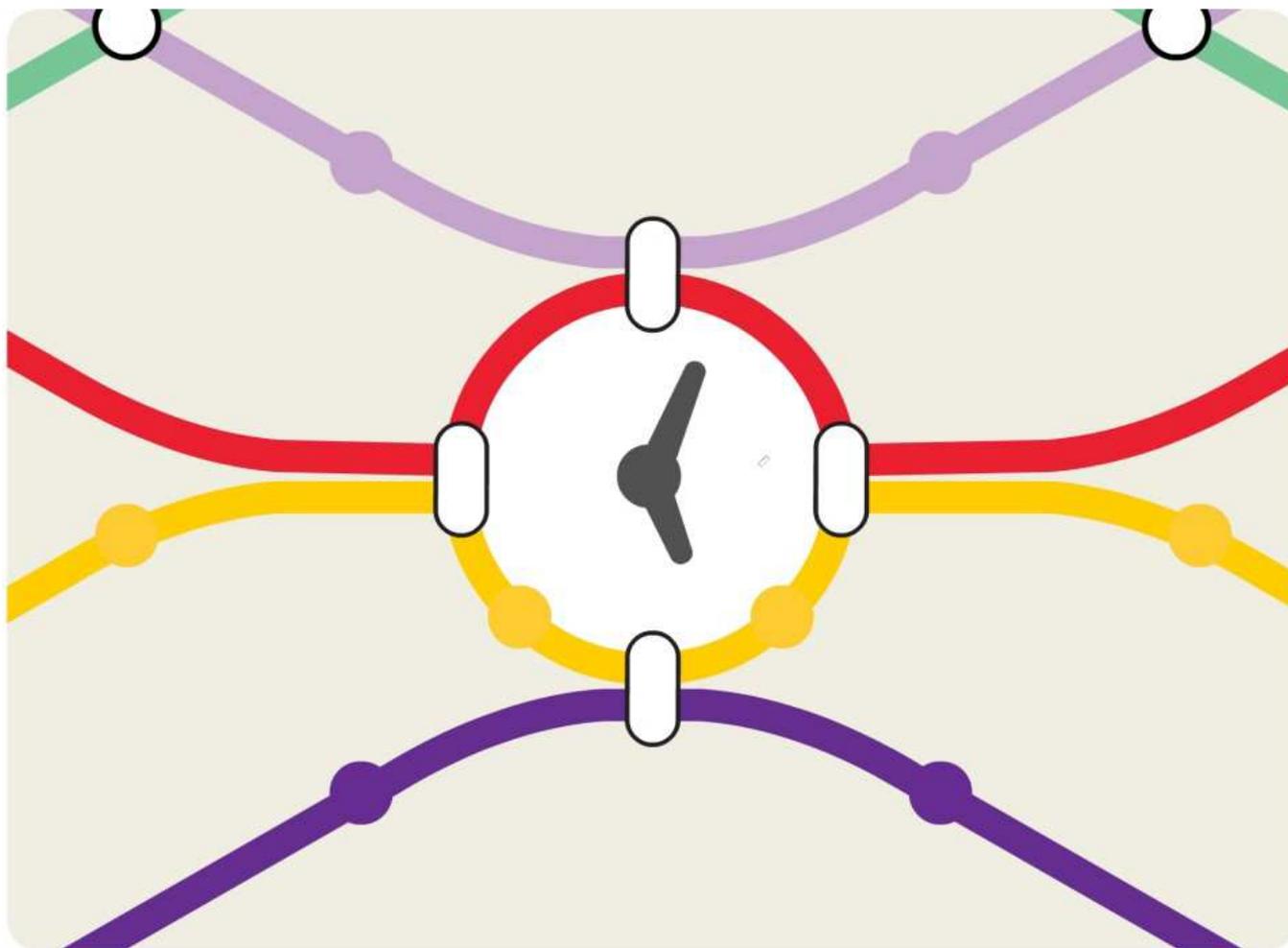
Un matériel uniformisé en 2017 : MI2N et MI09 – 2 600 voyageurs par train soit une capacité augmentée de 30 %

Améliorer la ponctualité : les améliorations en cours



30KM DE RAILS REMPLACES CHAQUE ANNEE

Un renouvellement total de la voie et du ballast
sur le tronçon central par une campagne de travaux
d'été étalés entre 2015 et 2021



RÉNOVATION DU PCC DE VINCENNES

Extension du système SACEM

(Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance)
qui permet d'uniformiser la vitesse et l'espacement des trains
sur le tronçon central à d'autres branches de la ligne.

Les améliorations prévues à court terme (2016-2017) :

Dispositif d'aide à la gestion des convergences

Ce logiciel prédictif facilite l'insertion des trains qui arrivent des différentes branches de la ligne sur le tronçon central (entre Nation et la Défense).

Dispositif d'aide au respect des temps de stationnement

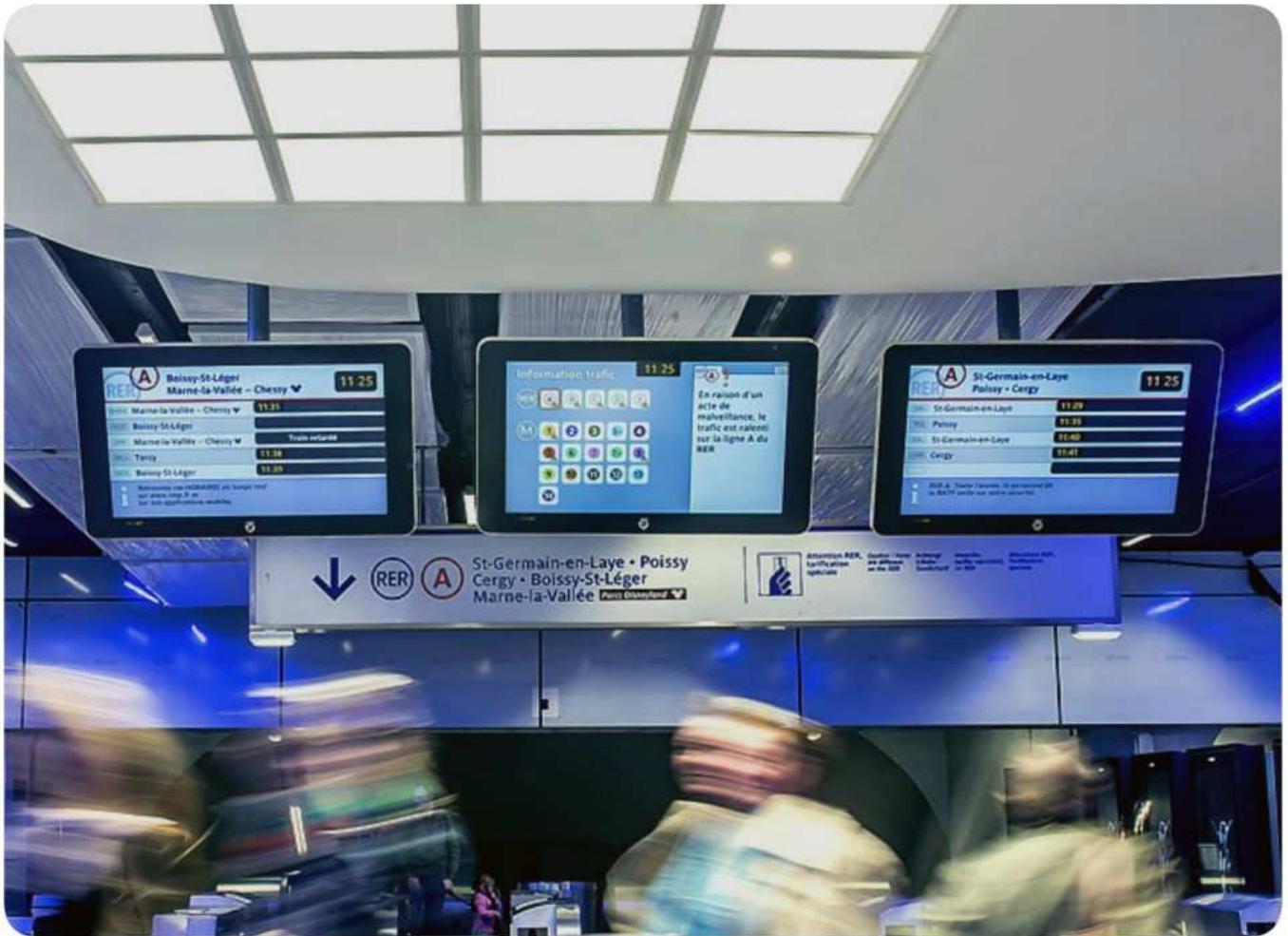
Cet outil délivre des informations dynamiques au conducteur sur la durée de stationnement (durée prévue, temps restant avant le départ théorique du train).

Améliorer la gestion des incidents :

Augmentation des capacités de retournement dans certaines gares (La Défense, CDG-Etoile)

Création d'installations de retournement (Val de Fontenay) et adaptation de la gare de Varenne-Chennevières aux nouveaux trains (horizon 2017)

Améliorer l'accueil



AMÉLIORER L'ACCUEIL

24 gares rénovées ou en cours de rénovation

5 800 places de parking en parc-relais créées

532 écrans d'information voyageurs IMAGE déployés aujourd'hui

Objectif : 1 032 écrans IMAGE déployés à terme