



île de France
mobilités



40

LES 40 ANS DU RER

DOSSIER DE PRESSE

Décembre 2017

Le RER, 40 ans au service des territoires d'Ile-de-France

Il y a 40 ans, le 9 décembre 1977, le RER devenait une réalité grâce à la mise en service simultanée du tronçon Auber Nation et au prolongement Luxembourg Châtelet-Les Halles. Symbole de lien régional, il structure l'Ile-de-France, notamment par ses lignes A et B, co-exploitées par la RATP et SNCF Transilien, qui transportent en moyenne près de 2 millions de voyageurs par jour.

Le RER demeure ainsi le seul moyen de transport collectif et rapide à relier Paris et ses alentours en traversant la région du Nord au Sud et d'Ouest en Est, en connectant de nombreux bassins d'activités.

Ce moyen de transport révolutionnaire en son temps s'est imposé comme un temple de la modernité (escaliers mécaniques, tourniquets automatiques, immenses gares colorées que d'aucuns ont comparé à des cathédrales futuristes).

Avec le RER, ont émergé les villes nouvelles, telles que Marne-La-Vallée, Cergy, Saint-Quentin en Yvelines ou Evry. Des millions de Franciliens se sont installés en dehors de Paris, en ayant la possibilité d'y venir rapidement, de grands pôles d'activités industriels, de recherche ou d'enseignement supérieur se sont développés (l'Université et les écoles du Plateau de Saclay à Massy-Palaiseau, l'Université Paris Est – Marne-la-Vallée à Noisy-Champs ou l'Essec à Cergy...). Sans le RER, Disneyland n'aurait sans doute pas vu le jour en Ile-de-France et le quartier d'affaires de La Défense n'aurait pas connu un tel développement.

40 ans plus tard, le RER est toujours un territoire d'innovation en continu. Avec ses trains circulant en moyenne à 50 km/heure – soit deux fois plus vite que les lignes, non automatiques, les plus rapides du métro – pour traverser Paris en un temps record (20 minutes de La Défense à Vincennes

aujourd'hui), le RER a toujours cherché à évoluer pour améliorer sa performance au service des voyageurs. Grands travaux de renouvellement et de modernisation de la voie sur plus de 20 km de 2015 à 2021, pilotage automatique avec conducteur sur le tronçon central pour améliorer la fluidité et la fiabilité, rénovations de gares comme Sucy - Bonneuil (2011), Massy (2012), Nanterre – Université (2016) ou encore Cergy-Prefecture (2019-2020) afin de les adapter à la ville d'aujourd'hui...

Mais le RER a encore beaucoup à prouver pour répondre aux demandes légitimes de ses voyageurs quotidiens : ponctua-

lité, propreté, services... Avec le soutien d'Ile-de-France Mobilités, c'est toute l'entreprise qui est mobilisée pour améliorer les conditions d'exploitation de ce mode et faire face à l'afflux croissant de voyageurs. Cela signifie en particulier développer la maintenance prédictive, mieux coordonner tous les acteurs, continuer le renouvellement du matériel roulant, mettre en place le pilotage automatique ou renforcer l'information voyageurs.

Pour offrir un service à la hauteur du Grand Paris, comme pour être prêt à accueillir les JO 2024 ou pour relever avec succès tous les grands défis de demain, l'ensemble de la RATP – concepteurs, ingénieurs, exploitants, mainteneurs – se mobilise et modernise ce réseau.



Le RER, un mode de transport en constante évolution

Les RER A et B sont parmi les lignes les plus chargées au monde : elles transportent aujourd'hui près de 2 millions de voyageurs chaque jour sur 115 km de voies.

Dès son origine, le RER a été un puissant vecteur d'urbanisation et de développement : de 1975 à 1990, la croissance de l'emploi a été 13 % supérieure dans les communes desservies par une ligne de RER, par rapport à l'Ile-de-France dans son ensemble. Les RER A et RER B sont donc des lignes extrêmement fréquentées, où le moindre incident génère des retards en cascade avec des infrastructures ne permettant pas de résorber facilement ces dysfonctionnements. Ces retards génèrent à juste titre insatisfaction et incompréhension des voyageurs.

Pour répondre à ces difficultés, la RATP et SNCF ont conçus avec IDF Mobilités des schémas direc-

teurs ambitieux pour chaque ligne. Objectif : restaurer la régularité, améliorer la gestion des situations perturbées, préparer l'évolution de l'offre de transport avec le renouvellement du matériel roulant et rendre plus attrayants les espaces.

Pour répondre à la demande de transport, en croissance continu, les méthodes d'exploitation ont évolué, les matériels roulants ont été modernisés, de nouveaux services lancés, avec l'appui d'Ile-de-France Mobilités. Un investissement de plus d'1,5 milliard d'euros pour les lignes A et B du RER a été acté entre la RATP, SNCF Transilien et Ile-de-France Mobilités pour la période 2016/2020.



Le RER A change

Depuis le printemps 2017, **l'ensemble du RER A est équipé de trains à 2 niveaux** (MI09 et MI2N) qui offrent 30% de capacité supplémentaire sur la ligne et sont équipés de ventilation réfrigérée.

De plus, **une direction de ligne unifiée** (RATP/SNCF) a été mise en place pour une meilleure organisation, améliorer la gestion des situations perturbées, et donner aux voyageurs une information cohérente et complète sur l'ensemble de la ligne. Très prochainement, un Centre de commandement unique sera mis en place, sur le modèle de celui de la ligne B, déjà en place.

Dès le 10 décembre, **une nouvelle grille horaire** sera mise en service avec l'objectif d'offrir une meilleure ponctualité aux voyageurs et de mieux répondre aux évolutions de la démographie des zones traversées.

La modernisation du RER A, c'est aussi la mise en place progressive, jusqu'à fin 2018, du **pilotage automatique sur le tronçon central** et le développement des services d'information voyageurs : application dédiée monRER A, blog RER A commun RATP/SNCF, compte twitter RER A, Zenway, écrans Image multimodaux.

Enfin, la RATP, en accord avec IDF Mobilités, a lancé en 2015 un important programme pour renouveler les voies et le ballast de la ligne ainsi que les aiguillages. Ce chantier, qui représente un investissement d'un peu plus de 100 millions d'euros, nécessite, chaque été sur une période de 7 ans, la fermeture de la ligne sur différentes portions entre les gares de Nanterre – Université et de Vincennes.

Le RER B, une ligne continue

Le RER B évolue aussi depuis plusieurs années. Ainsi, depuis 2009, **les conducteurs RATP et SNCF parcourent la ligne de bout en bout** et une **Direction de ligne Unifiée** assure une coordination maximale des conditions d'exploitation sur l'ensemble de la ligne. En parallèle, **un Centre de commandement unique a été mis en place** afin de regrouper en un même lieu tous les acteurs décisionnels de la ligne (RATP, SNCF Mobilités et SNCF Réseau).

Avec l'aide d'IDF Mobilités, **l'ensemble des trains est rénové** ou va l'être, intégrant une ventilation réfrigérée. Enfin, à la demande d'Ile-de-France Mobilités, **le cahier des charges pour un nouveau matériel roulant destiné à la ligne B du RER, est en cours de définition** pour une livraison à l'horizon 2025.

Le RER, un laboratoire du service

Le réseau RER a toujours servi de laboratoire pour tester de nouveaux services en gare. Aujourd'hui, **les 1500 agents des gares des lignes A et B sont par exemple équipés de tablettes numériques** pour informer les voyageurs en temps réel, **la 3G/4G est en cours de déploiement, des Points Connect (avec borne Wifi et prises de recharge)** ont été créés, et des écrans d'orientation Zenway, développés par IXXI filiale de la RATP, installés.



C'est enfin sur le réseau RER qu'ont été développés en priorité les points de contact permettant de simplifier le service après-vente, avec une réponse immédiate et sur place aux clients. De plus, l'entreprise est attentive à l'accueil des personnes en situation de handicap mental, **les lignes A et B ayant obtenu la labellisation S3A, garantie d'un accueil adapté.**

Des commerces plus qualitatifs et répondant aux nouvelles attentes des voyageurs sont installés dans les gares : un centre dentaire à La Défense, mais aussi des laboratoires d'analyses, services de retraits de colis, des clubs de gym... Ce travail est mis en place par Promométro, filiale de la RATP en charge des espaces commerciaux. De son côté, SNCF a développé des espaces de co-working et des boutiques de services, tels la restauration ou la presse mais aussi des services de conciergerie, afin de faciliter le quotidien des usagers.

Dans le même temps, un programme ambitieux de rénovation des gares se poursuit, après notamment la rénovation de Nanterre – Université et celle de Massy / Palaiseau, c'est le chantier de la gare cathédrale Châtelet-Les Halles qui s'achève avec de nouveaux accès directs depuis la voirie, une salle d'échange remodelée et la mise en place d'une nouvelle signalétique. **Prochainement**, ce sont les gares d'Auber, Vincennes, Bourg La Reine, La Croix de Berny (+ 243 % de fréquentation de 2006 à 2013), Arcueil Cachan et Aulnay-sous-bois qui vont être modernisées et adaptées pour répondre à la fréquentation actuelle en forte, voire très forte croissance.

Le RER, d'hier à aujourd'hui

Ces transports de grande capacité, qui ont prouvé toute leur pertinence en termes d'aménagement de l'Ile-de-France, tant pour l'habitat que pour les emplois, répondaient aux critères d'origine: des transports ferroviaires rapides, fréquents, avec des amplitudes horaires conséquentes, et surtout des trains, confortables, traversant Paris à grande vitesse.

C'est ainsi que ce nouveau mode, initialement appelé Métro express régional, devenu depuis RER pour Réseau Express Régional, est devenu indissociable de la modernisation des territoires et villes traversées par ces lignes rapides, particulièrement les villes nouvelles voulues par le Schéma directeur de Région Ile-de-France de 1960.

Ce concept de métro rapide, né dans les années 1930, appliqué pour la première fois en 1937 sur la ligne de Sceaux, future ligne B du RER, ralenti par la seconde guerre mondiale et les années d'après-guerre, a véritablement été lancé à la fin des années 1960 après plusieurs travaux de constructions de lignes nouvelles et de modernisation de lignes existantes.

En près de 10 ans, s'est ainsi constituée la première épine dorsale de l'architecture globale du réseau RER tel que nous le connaissons aujourd'hui, à savoir des gares intra-muros dimensionnées pour accueillir des flux très importants de voyageurs, de multiples correspondances avec les autres réseaux de transport en commun, trains d'Ile-de-France, métro et bus. C'est aussi à cette époque qu'a été créée la gare de Châtelet – Les Halles qui accueille plusieurs lignes de RER et où transitent plus de 800 000 voyageurs quotidiennement via les lignes A, B et D.

La fréquentation sans cesse croissante des réseaux de transport démontre que les concepteurs et promoteurs, avaient particulièrement bien anticipé ce succès : gares « monumentales », trains fréquents, rapides et capacitaires, très grande amplitude horaire, correspondances aisées.

En 1983, RATP et SNCF procèdent à la mise en circulation des premiers trains interconnectés sur la ligne B du RER, permettant aux voyageurs de circuler sans changer de train du sud au nord de la région Ile-de-France. Les trains de la ligne B sont alors parmi les plus modernes : aptes à circuler sur les 2 réseaux SNCF et RATP, bi-tension, un emmarchement mobile selon la hauteur des quais des gares desservies, un design intérieur et un éclairage particulièrement soignés. Cette interconnexion préfigure la poursuite de la modernisation de ces lignes RER : à partir de 1987, est mise en service sur la ligne A l'interconnexion Ouest à Nanterre-Préfecture avec la nouvelle ligne SNCF vers la ville nouvelle de Cergy Pontoise et Poissy. Mais, face à la demande croissante, particulièrement sur la ligne A, face à la congestion proche du système, la RATP a progressivement mis en place de nouvelles méthodes, nouvelles technologies, nouveaux matériels.

En 1987, concomitamment à la mise en service de l'interconnexion Ouest, la mise en exploitation des nouveaux trains de la ligne A MI84, qui sont appelés à circuler en priorité sur la ligne vers Cergy/Pontoise, permet de soulager un peu les plus anciens matériels roulant datant pour certains de 1968. 40 % des retards de la ligne (de moins de 5 minutes) sont désormais résorbés.

En 1989, la RATP procède alors simultanément à la révision et fiabilisation supplémentaire du matériel roulant d'origine et installe progressivement le système SACEM, Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (contrôle continu de vitesse), qui permet de réduire l'intervalle à 2 min entre 2 trains en heures de pointe sur le tronçon central de la ligne A, ce qui a permis l'augmentation de l'offre théorique de transport de 25% aux heures de pointe, avec des matériels à un niveau.

Le succès de ces lignes ne se dément pas et la courbe de fréquentation reste toujours croissante.



Le RER, et demain ?

Le réseau RER existant est constitué, selon la volonté de ses concepteurs, de radiales qui traversent l'Ile-de-France, dont Paris, de part en part. Cela oblige certains voyageurs qui effectuent des trajets de banlieue à banlieue à transiter via les gares parisiennes, et contribue à engorger le système, déjà soumis à de multiples aléas techniques (infrastructures, matériels roulants), humains (voyageurs malades) ou encore sécuritaire (paquets suspects).

L'Etat et la Région Ile-de-France ont donc décidé la réalisation de lignes de rocades, banlieue - banlieue, diminuant ainsi les trajets via Paris, en s'appuyant notamment sur les lignes de RER existantes, ce qui devrait contribuer à la désaturation de ces lignes.

Mais, en attendant la mise en service de ces nouvelles lignes, la croissance des réseaux RER se poursuit, et Ile-de-France Mobilités, la RATP et SNCF, investissent massivement.

C'est ainsi qu'a été décidé la création de la ligne 14 du métro qui a soulagé grandement le tronçon central et aujourd'hui le prolongement de la ligne E du RER vers Mantes La Jolie, offrant ainsi à terme un itinéraire alternatif de Val-de-Fontenay à La Défense à la ligne A du RER.

La ligne E, exploitée par SNCF, sera aussi équipée d'un tout nouveau système de commande contrôle des trains, NExTEO, mis au point par SNCF et la RATP. Cette nouvelle technologie permet une gestion automatique du trafic sur certains tronçons de cette ligne et une assistance à la régulation et à la gestion des situations perturbées. NExTEO est un système de contrôle-commande et de régulation du trafic, un système de protection des circulations et un système de pilotage automatique.

Ce système sera par la suite étendu aux lignes B et D du RER, afin de renforcer la robustesse des deux lignes aux petits aléas et de fluidifier le tunnel commun à ces 2 lignes entre Châtelet-les-Halles et Gare du Nord. Enfin, à la demande d'Ile-de-France Mobilités, le cahier des charges pour un nouveau matériel roulant destiné à la ligne B du RER, est en cours de définition pour une livraison à l'horizon 2025.

Le calendrier de mise en service du premier train de cette nouvelle génération est ambitieux pour un matériel de conception nouvelle, qui doit répondre à des exigences très élevées du fait des caractéristiques particulières de la ligne : fréquence d'échange et affluence, longueur disponible des infrastructures et sinuosité. De plus, certaines infrastructures de la ligne devront être adaptées.

Le RER A c'est...

900 agents des gares et **500 conducteurs**
1^{ère} ligne la plus fréquentée d'Europe
76,7 km de lignes pour la RATP
et **37 km** pour SNCF
46 gares dont **35** pour la RATP et **11** pour SNCF
1,2 millions de voyageurs / jour
183 trains en service (RATP + SNCF)
70 trains en circulation aux heures de pointe
2min20 d'intervalle minimum aux heures de pointe sur le tronçon central
40.000 km parcourus chaque jour,
soit un tour du monde

Le RER B c'est...

550 agents des gares RATP
320 conducteurs RATP
210 conducteurs pour SNCF
2^{ème} ligne la plus fréquentée d'Europe
après le RER A
40,5 km de lignes pour RATP
et **39 km** pour SNCF
47 gares dont **31** pour la RATP et **16** pour SNCF
875.000 voyageurs / jour
158 trains en service (RATP + SNCF)
57 trains en circulation aux heures de pointe
3min d'intervalle mini aux heures de pointe





SERVICE DE PRESSE RATP

Tél. : 01 58 78 37 37

ratp.fr

servicedepresse@ratp.fr

twitter.com/GroupeRATP