Paris Meaux Château La Ferté Milon Esbly

23 mars 2009

Vivre Transilien
Tous nos métiers comptent

SNCF

La Ligne P

REIMS
EPERNAY
LA FERTE MILON TER (Aisne)
Mareuil sur Ourcq TER (Oise)
Crouy sur Ourcq
Lizy sur Ourcq
Isles Armentières Congis
CHÂTEAU THIERRY DDG (Aisne)
Chézy sur Marne TER (Aisne)
Nogent l'Artaud Charly TER (Aisne)
Nanteuil Saâcy
La Ferté sous Jouarre
Changis Saint Jean
Trilport
MEAUX
CHELLES GOURNAY
Vaires Torcy
Lagny Thorigny
Esbly
Montry Condé
Couilly Saint Germain Quency
Villiers Montbarbin
CRECY LA CHAPELLE
PARIS EST
Gretz Armainvilliers
TOURNAN
Marles en Brie
Mortcerf
Guérard La Celle sur Morin
Faremoutiers Pommeuse
Mouroux
LA FERTE GAUCHER
BUS
COULOMMIERS
Verneuil l'Étang
Mormant
Nangis
Longueville
Sainte Colombe Septveilles
Champbenoist Poigny
PROVINS
TROYES

Analyse globale de la régularité sur les axes de la ligne P depuis janvier 2007

Axes	année	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	moyenne
Esbly Crécy	2007	8,2%	6,5%	6,8%	19,5%	10,6%	4,6%	0,0%	0,0%	5,6%	3,9%	15,6%	8,2%	7,5%
	2008	6,7%	11,6%	1,7%	7,1%	4,3%	14,0%	8,6%	1,7%	2,5%	3,4%	6,3%	3,6%	6,0%
	2009	8,9%	1,7%											5,3%
Château Thierry	2007	14,2%	8,2%	19,8%	12,4%	16,9%	9,7%	12,6%	5,2%	10,3%	16,5%	8,9%	18,4%	12,8%
	2008	16,3%	12,8%	11,3%	8,3%	11,1%	11,1%	17,2%	4,6%	12,5%	11,7%	8,7%	5,9%	11,0%
	2009	11,9%	8,6%											10,3%
La Ferté Milon	2007	9,5%	12,5%	31,1%	25,0%	23,5%	9,9%	16,9%	7,8%	6,4%	13,5%	30,4%	4,4%	15,9%
	2008	23,4%	11,6%	10,0%	6,5%	11,9%	11,3%	20,8%	7,1%	7,1%	14,3%	12,5%	9,1%	12,1%
	2009	15,7%	7,9%											11,8%
Coulommiers	2007	9,1%	5,6%	13,1%	6,7%	12,4%	10,8%	5,5%	3,2%	4,5%	8,9%	12,5%	17,0%	9,1%
	2008	9,1%	6,7%	5,0%	7,7%	10,6%	4,7%	12,3%	4,0%	7,3%	8,7%	11,9%	7,7%	8,0%
	2009	15,0%	9,5%											12,3%
Provins	2007	18,2%	19,2%	34,0%	22,5%	18,6%	17,9%	18,2%	10,3%	11,8%	22,5%	26,1%	31,4%	20,9%
	2008	17,8%	19,9%	20,5%	15,7%	13,1%	11,0%	15,7%	10,9%	8,7%	19,0%	19,9%	9,9%	15,2%
	2009	12,7%	10,0%											11,4%

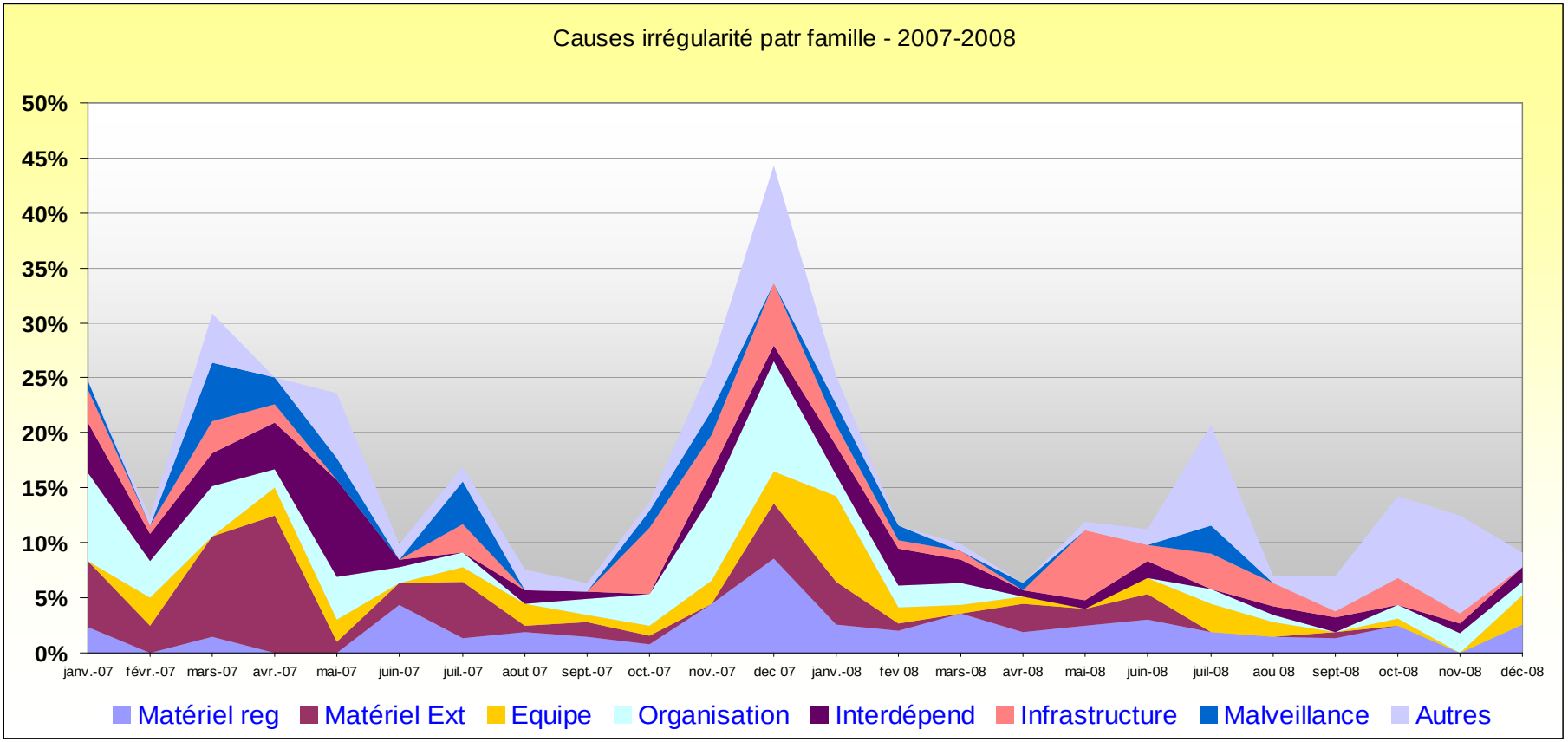
Tous les axes de la ligne P ont vu leur régularité s'améliorer en 2008.

L'amélioration la plus substantielle est celle de l'axe Meaux La Ferté Milon avec 4,7 points gagnés entre 2007 et 2008, la tendance étant confirmée sur les deux premiers mois 2009. L'amélioration de la fiabilité des rames RIB expliquent cette amélioration de même que la disponibilité des locomotives diesel explique une diminution importante du nombre de trains supprimées, 2 % en 2008 contre 6,5 % en 2007.

Cette amélioration de la fiabilité des rames RIB se retrouve sur l'axe Esbly Crécy exploité à 100 % en rame RIB, dont la régularité en pointe est passée à 94 % en moyenne sur 2008, avec 3 % de trains supprimés contre 5 % en 2007.

Sur Paris Meaux Château, avec 89 % de régularité en moyenne sur 2008, l'amélioration est plus lente, cet axe étant très sensible aux difficultés de circulation de la zone de Meaux, notamment au cours des pointes du matin. La tendance du début 2009 est bonne avec presque 90 de régularité ; le travail inter métier du comité de site de Meaux porte ses fruits. Il s'agit désormais de bien préparer l'arrivée des automotrices Francilien en 2012 pour atteindre une régularité > 92 %.

Analyse des causes d'irrégularité sur Paris La Ferté Milon depuis janvier 2007

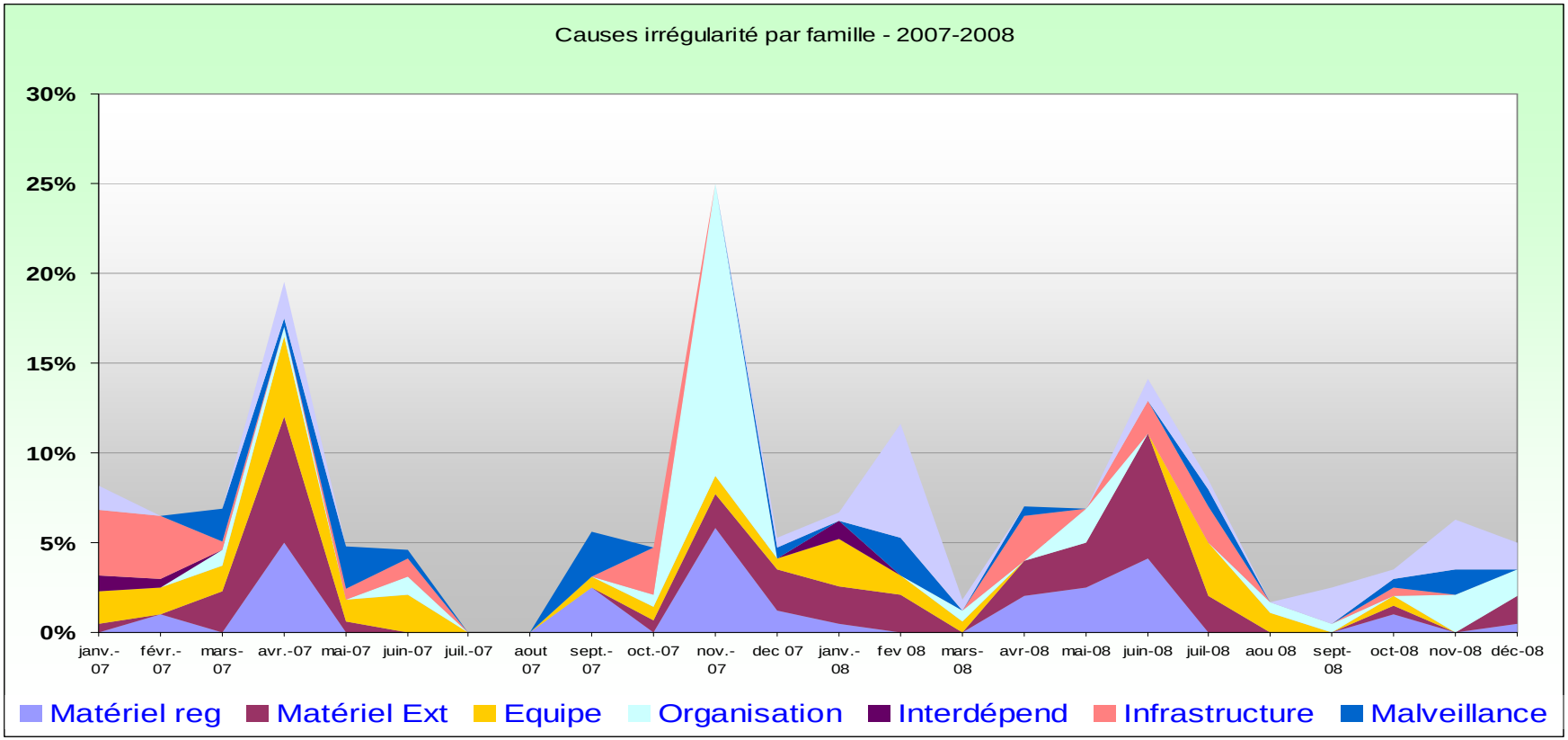


La régularité moyenne est passée de 83 % à 88 % des trains en heure de pointe entre 2007 et 2008 soit 5 % d'amélioration.

Ces 5 % d'amélioration ont été gagnés sur la part maîtrisable notamment sur la meilleure disponibilité des locomotives diesel (3%) et sur l'organisation (2 %).

Ces résultats sont confirmés début 2009 . La mise en service des AGC mi 2010 devrait permettre d'améliorer encore cette régularité .

Analyse des causes d'irrégularité sur Esbly Crécy depuis janvier 2007

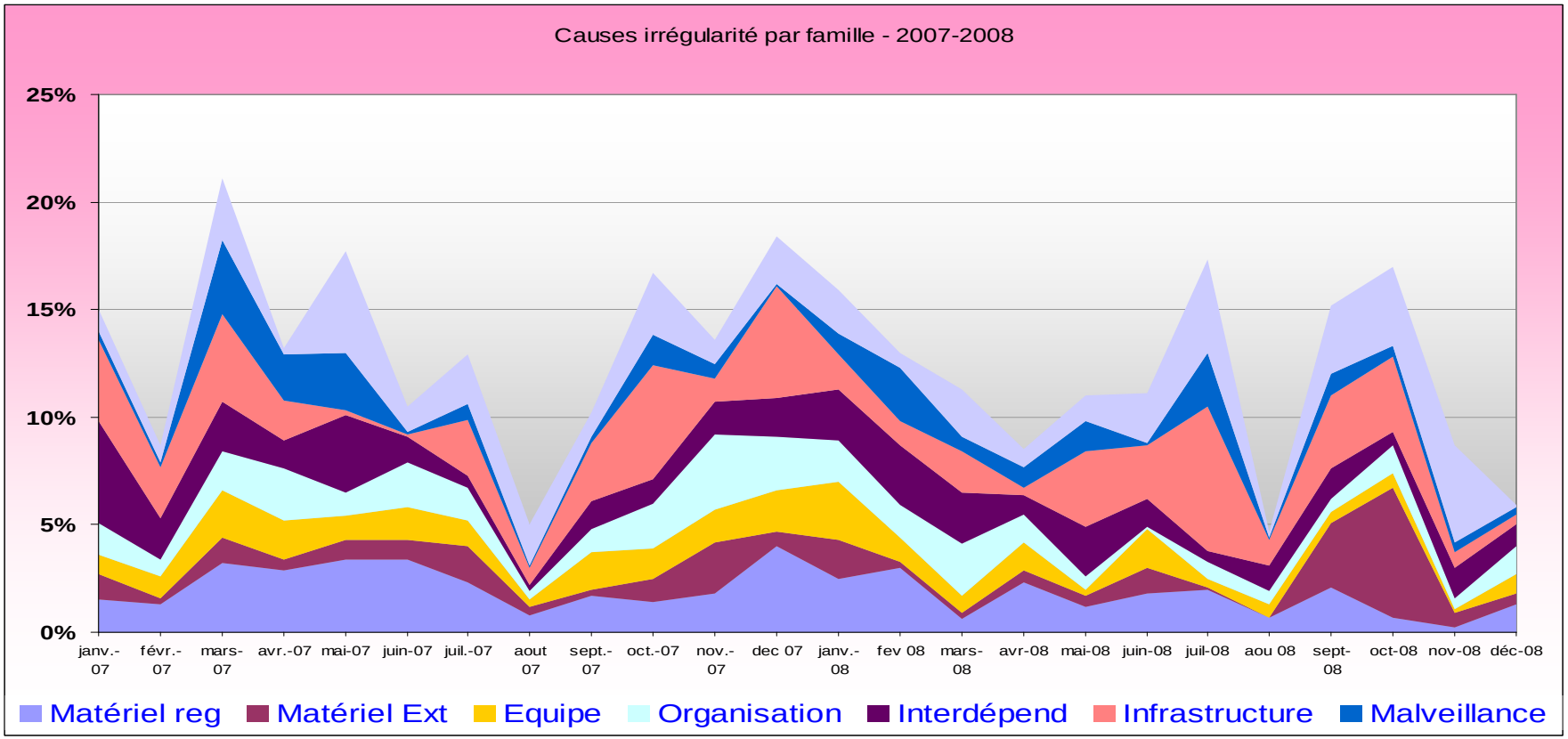


La régularité est passée de 92,5 % à 94 % entre 2007 et 2008 soit 1,5 % d'amélioration.

2 % d'amélioration ont été gagnés sur les causes maîtrisables (1 % côté matériel,0,5 sur les équipages et 0,5 % côté infra) et 0,5 % ont été perdus sur les causes externes (malveillance, intempéries, …) .

Ces résultats font évoluer cette ligne vers des standards de régularité conformes aux objectifs du STIF; reste à améliorer le standard du confort avec l'étude de la mise en place de rames AVANTO fin 2010..

Analyse des causes d'irrégularité sur Paris Meaux Château depuis janvier 2007



La régularité moyenne est passée de 87,2 % à 89 % entre 2007 et 2008 soit 1,8 % d'amélioration.

Les 1,8 % d'amélioration constatés portent sur tous les item des causes maîtrisables (matériel régional, matériel extérieur, équipage, organisation, interdépendance avec les autres trains, infrastructure, les causes externes étant stables.

La saturation de la zone de Meaux, notamment en pointe de matinée limite la portée des actions entreprises. L'arrivée de l'automotrice Francilien en 2012 permettra de poursuivre l'amélioration enregistrée sur les causes internes.

L'étude de désaturation du site est en cours pour obtenir un niveau de régularité conforme aux ambitions du STIF.

La préparation de l'arrivée de l'automotrice Francilien :

Entre 2009 et 2011, dans le cadre de la convention SNCF/STIF/RFF, un programme de mise à niveau de l'infrastructure (signalisation et alimentation électrique) est planifié entre Paris et Meaux

Les installations du centre de maintenance de Noisy vont être adaptées à la réception de la nouvelle automotrice Francilien

Entre 2007 et 2009 : Nanteuil Saacy, La Ferté sous Jouarre, Changis St Jean, Trilport ont bénéficié de la 1ère phase du programme « Transilien + loin. Les travaux ont consisté à :

- compléter l'identité visuelle de la gare (remise à niveau de la signalétique "plaque de quai", "plaque nom de gare sur les BV", remises en peinture éventuelles extérieures)
- compléter l'information des voyageurs au niveau signalétique directionnelle et cadre d'affichage pour les affiches
- rajouter des éléments de confort (bancs, poubelles, abri quai, horloges,fleurissement de la gare dans les BV)
- remettre à niveau d'autres équipements comme les éclairages et des remises en peinture de certains éléments comme les rampes d'escalier ou de plafond de souterrain ou de BV.

Entre 2009 et 2011

Crouy sur Ourcq, Lizy sur Ourcq, Isles Armentière, Montry Condé, Couilly St Germain, Villiers Montbarbin et Crécy la Chapelle vont bénéficier de la deuxième phase de ce programme Transilien + loin

Programmé de 2009 à 2012

L'amélioration de la sonorisation des gares, l'extension de la video surveillance, la mise en place d'une information dynamique.

Fin 2012 :. La certification de la ligne Paris Meaux sera entreprise lorsque l'automotrice Francilien sera en service.

Le Projet de service à l'horizon 2012

Ce projet de service est destinée à reconquérir durablement la confiance des voyageurs :

- sur les éléments majeurs de la qualité du service

  → régularité > 92 %,

  → conformité de l'information des voyageurs à bord des trains > 80 %

  → indicateur de satisfaction clientèle > 13

- par la certification de la ligne Paris Meaux fin 2012.

La réussite de ce plan repose sur l'efficacité des actions managériales en faveur de la qualité du service :

→ démarches Vitalité, démarche Inform'actif, comités de site de Paris Est et Meaux, Comités de pilotage régularité, et inter modalité.

→ La mise en œuvre effective des investissements prévus à cette échéance.

Ligne P
Mise en œuvre de rame Avento
En remplacement des rames RIB sur Esbly Crécy

Vivre Transilien
Tous nos métiers comptent

Proposition faite au STIF par la direction de ligne Transilien de Paris Est début 2008 :

Améliorer l'image et la qualité de la desserte Esbly Crécy afin de retrouver la clientèle perdue depuis les comptages de 2005.

Profiter des 2 rames excédentaires du parc Avanto de la ligne T4 pour substituer aux rames RIB actuel un matériel moderne valorisant l'image désuète de la ligne Esbly Crécy.

Mise en œuvre de cette proposition

Ce projet ne constitue pas une modification substantielle du système :

- la desserte est dédiée sur une voie unique isolée du reste du réseau
- le mode d'exploitation ferroviaire est inchangé, il n'y a qu'une circulation à la fois.
- il suffit d'étendre le domaine d'utilisation de la rame AVANTO circulant déjà sur la ligne T4

La commande explicite du STIF à la DLT de Paris Est

Réaliser cette opération au SA 2010 afin d'autoriser le cadencement de la ligne à raison de deux allers et retours par heure.

La décision de l'EPSF notifiée fin 2008

L'EPSF n'a pas retenu la procédure d'extension de parcours à Esbly - Crécy de la rame Avanto, nous sommes conduits à établir un dossier de sécurité, qui devra aboutir à une autorisation de mise en circulation vers en octobre 2010.

En application des dispositions de l'article 43 du décret n° 2006-279 du 19 octobre 2006, le projet se compose donc de quatre étapes :

- rédaction et transmission du dossier de définition,
- rédaction et transmission du dossier préliminaire de sécurité,
- rédaction et transmission du dossier de sécurité,
- prise en compte dans la rédaction du dossier des remarques formulées par l'EPSF

Le principe des échéances :

l'EPSF prononce la complétude de chaque dossier dans le mois qui suit sa réception,

l'EPSF dispose alors d'un délai de 4 mois se prononcer sur chaque dossier à compter de la date de complétude, (sachant que le silence gardé plus de 4 mois par l'EPSF vaut décision de refus).

La règle à retenir :

le traitement du dossier s'inscrit dans une plage théorique légale de 15 mois à laquelle il convient d'ajouter le temps nécessaire à la rédaction des documents et au pilotage sécurité du dossier.

Le travail déjà produit pour Aulnay Bondy et Paris Est Bondy est de nature à minimiser la durée de cette période supplémentaire. De plus, il est possible de travailler sur le dossier suivant pendant l'examen par l'EPSF du dossier précédent.

Il faut par ailleurs adresser à RFF une demande d'attestation d'accessibilité au réseau avec l'envoi du dossier de sécurité, RFF ne se prononçant qu'au reçu de l'autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée par l'EPSF.

Simulation possible :

Compte tenu des 3 points précédents, l'échéancier ci-dessous est envisageable.

avril : rédaction du dossier de définition

mai : envoi du dossier et prise en compte du délai de complétude,

septembre : réception de l'avis sur le dossier,

août à novembre : travaux préparatoire et rédaction du dossier préliminaire de sécurité,

décembre : envoi du dossier et prise en compte du délai de complétude,

avril 2010 : réception de l'avis sur le dossier préliminaire,

février 2010 à juin 2010 : travaux préparatoire et rédaction du dossier de sécurité,

juillet : envoi du dossier de sécurité et prise en compte du délai de complétude, et demande d'accessibilité au réseau à RFF,

août 2010 à novembre 2010 : traitement du dossier par l'EPSF,

décembre 2010 : réception de l'autorisation de mise en exploitation de l'EPSF et réception de Procès Verbal d'accessibilité au réseau de RFF.

consequences sur le service annuel 2010.

L'homologation ne sera pas délivrée pour décembre 2009.

Dans ces conditions, le STIF a demandé à Transilien de maintenir l'offre actuelle routière et ferroviaire, sans aucun renforcement, et d'accélérer la procédure d'homologation.