

# PROGRAMME FIABILITE ILE-DE-FRANCE

2014-2020

## LIGNE C

### CHANTIERS ET PRISE EN CHARGE DES VOYAGEURS

30 avril 2014



SERVICE COMMUNICATION RFF

Anne Le Garrec - Tél : 01 53 94 35 47 – [anne.legarrec@rff.fr](mailto:anne.legarrec@rff.fr)

SERVICE PRESSE SNCF TRANSILIEN

Ghislaine Collinet - Tél : 01 53 25 33 66 – [ghislaine.collinet@sncf.fr](mailto:ghislaine.collinet@sncf.fr)  
Gubina Nsilou - Tél : 01 53 25 70 21 – [gubina.nsilou@sncf.fr](mailto:gubina.nsilou@sncf.fr)

# PROGRAMME FIABILITE ILE- DE- FRANCE 2014-2020

Chaque jour, SNCF transporte près de 3 millions de passagers en Ile de France dans 6 200 trains.

- Le réseau francilien conjugue plusieurs caractéristiques qui le rendent particulièrement complexe :
  - il connaît une forte augmentation du nombre de voyageurs depuis 10 ans (+30%)
  - il concentre 40% des circulations ferroviaires et 70% des voyageurs quotidiens de l'hexagone.
  
- Le trafic du RER B est supérieur au trafic de l'ensemble des TER en France. Le trafic du RER A est égal à 3 fois le trafic TGV. Le RER D couvre un territoire qui va de la Picardie à la Région Centre en passant par Paris.

S'ajoutent à l'intensification du trafic plusieurs éléments qui impactent la régularité de Transilien en Ile de France, dont la fiabilité du réseau Infra. Pour redonner à cette infrastructure un niveau de performance optimal, RFF et SNCF ont décidé d'accélérer et de massifier les travaux. L'objectif est ainsi de renforcer la régularité et aussi de réduire l'impact que peut provoquer un incident sur le reste du réseau (appelé « effet domino »).

Jean-Paul Huchon, Président du conseil du STIF, a approuvé cette décision début janvier.

Les présidents de SNCF et RFF ont lancé en janvier 2014 le Programme fiabilité 2014-2020, qui a pour objectif d'améliorer et renforcer l'infrastructure, tout en impactant le moins possible la circulation des trains du quotidien, par :

- la multiplication par 2,5 des investissements de développement et de modernisation entre 2012 et 2015
- l'engagement d'1 milliard d'euros en 2014 pour moderniser le réseau (contre 550 millions d'euros en 2012)
- l'acquisition d'un 4<sup>ème</sup> train usine de « suite rapide » (pour le renouvellement des voies), dédié à l'Ile-de-France
- 900 recrutements supplémentaires chez SNCF Infra en 2014

## Une approche industrielle des travaux

De nombreuses actions ont déjà été réalisées depuis plusieurs années. Cependant, la forte sollicitation du réseau laisse peu de périodes libres pour organiser les travaux en limitant l'impact sur les clients.

Pour préserver au maximum la circulation des trains, RFF, SNCF et le STIF ont jusqu'à présent préféré une mise en œuvre des travaux sur des plages horaires de nuit, relativement restreintes, avec parfois des suppressions de trains en fin de soirée et l'objectif de libérer la voie pour les premiers trains du matin, ceux qui emmènent les franciliens au travail.

Selon la nature des travaux à réaliser, par exemple des remplacements d'appareils d'aiguillages qui nécessitent des plages travaux continues de plusieurs dizaines d'heures consécutives, ils sont planifiés lors de week-ends, pendant lesquels les substitutions routières sont envisageables.

Enfin, certains travaux très lourds nécessitent d'interrompre les circulations sur des périodes plus longues, parfois plusieurs semaines. Dans ce cas, ils sont programmés sur la période estivale,

lorsque la diminution du nombre de voyageurs et des circulations est moins gênante. C'est le cas par exemple des travaux dit « Castor » de consolidation des tunnels du tronçon central du RER C. Cette contrainte entraîne des chantiers extrêmement coûteux, très complexes à organiser et longs à mener car ils sont fractionnés en de multiples sessions de quelques heures.

L'état du réseau et l'intensité du trafic en Ile-de-France nécessitent une approche dite « industrielle » des travaux qui permet de libérer, de façon organisée et anticipée, de plus amples périodes pour réaliser les chantiers.

Cela implique d'accepter des interruptions de circulation ciblées et gérées qui permettent de limiter l'impact sur le trafic voyageurs. Conscient de l'ampleur du programme et de son urgence, le STIF a accepté le principe de « plages de travaux » plus importantes et d'interruptions de trafic spécifiques. Ce dispositif permet de massifier les chantiers et de les traiter différemment des organisations habituelles.

RFF et SNCF souhaitent fermer ponctuellement pendant plusieurs jours consécutifs, voire quelques semaines, des tronçons de ligne, ou des gares, pour concentrer tous les moyens sur ces zones et y mener simultanément (massifier) plusieurs types de travaux (maintenance renforcée, remplacement d'aiguillages, rénovation de voies, rénovation de la signalisation, remplacement de matériel gare, etc.).

### **Un gestionnaire de l'infrastructure coordonnant l'ensemble des compétences réseau**

La préfiguration d'un Gestionnaire d'Infrastructure Unifié (GIU) en Ile-de-France, permet de regrouper les compétences de RFF, de SNCF Infra et de la Direction des Circulations Ferroviaires (DCF) autour des problématiques de réseau. Cette structure permet d'anticiper et de prioriser les besoins, ainsi que de coordonner tous les moyens permettant de massifier et d'accélérer les travaux.

Dans ce cadre, une nouvelle organisation plus réactive est mise en place pour gérer les incidents lorsqu'ils se produisent. Des équipes de maintenance sont positionnées sur les zones plus fragiles du réseau :

- Equipe d'intervention voie et signalisation installées à Paris-Saint-Lazare et Paris-Nord
- Équipe de permanence signalisation et garde PN sur les zones critiques de la ligne D Sud
- Equipe dédiée à la végétation sur l'ensemble de l'Ile-de-France
- Equipe coup de poing géométrie préventive sur Paris-Rive Gauche
- Equipe de permanence pour intervenir sur des incidents de signalisations en heure de pointe dans le tunnel parisien du RER C

## **DIAGNOSTIC LIGNE C**

La Ligne C est une ligne complexe dans sa configuration, « tentaculaire » avec 7 branches qui traversent 7 départements franciliens sur 187 kilomètres.

- 50 % de son réseau est en zone dense, voire hyperdense (Paris intra-muros, Juvisy, Ermont...)
- toutes les branches convergent vers un tunnel centenaire à 2 voies
- 24 trains passent en heure de pointe dans ce tunnel central entre Champs de Mars et BFM, soit 1 train toutes les 2 minutes 30
- la ligne partage ses voies avec les TGV, les TER, les Intercités et les trains de fret

L'augmentation du nombre de voyageurs de 30% en 10 ans et le vieillissement des installations en fragilisent la ponctualité : en 2013, on estime que 3,6 millions de voyageurs ont été retardés à cause de la non-fiabilité du réseau.

Les incidents de la ligne sont ainsi liés pour 29 % aux infrastructures, soit un tiers des causes de non ponctualité car les installations sont anciennes :

- 225 km de caténaires sur 450 km de voies de la Ligne C datent de 1930.
- 22% des traverses sont encore en bois et 37% des aiguillages sont à remplacer.
- 6 postes de signalisation mécanique ont plus de 50 ans.

### **En dehors de l'Infra, les principales causes d'irrégularité de la ligne C en 2013 sont :**

Malveillance, faits de société, faits extérieurs : **30%**

Matériel (panne, maintenance, manque...): 11%

Exploitation : 13%

Conditions climatiques : 5 % (gel, neige, orages, arbres sur la voie...)

**En 2013, la ponctualité de la ligne est de 90,25%.** Une ponctualité globale de bon niveau, mais très sensible au moindre « grain de sable ». En octobre et novembre par exemple, la ponctualité est tombée à 85 % environ à cause d'une forte recrudescence d'incidents sur le réseau.

## **ACTIONS**

Un vaste plan de modernisation a été acté dès 2011 et ce jusqu'en 2020, mais l'état du réseau et l'intensité du trafic dégradent la qualité du service. SNCF Transilien et Réseau Ferré de France, accélèrent donc le rythme de la modernisation : aussi, le programme fiabilité Île-de-France est décliné dès 2014 pour la ligne C. Il permettra de limiter les incidents sur les zones les plus sensibles, et fiabiliser in fine le réseau dans la durée

Ainsi, 3 000 mètres de rails, à la hauteur de la gare de Paris Austerlitz, seront remplacés, là où la circulation est la plus dense. La maintenance des installations caténaires sera renforcée avec le démarrage du renouvellement des installations critiques, mais aussi le remplacement de certains composants tout au long de l'année.

Le renouvellement des aiguillages s'amplifie. En 2014, 24 aiguillages seront modernisés sur la ligne C, et cela dans les zones les plus stratégiques, à Choisy, Brétigny, Etampes et musée d'Orsay.

Les travaux concernant la signalisation démarreront dès 2014 et ce jusqu'en 2020. Ils incluent la mise en place de télésurveillance pour une maintenance adaptée aux incidents.

Les travaux CASTOR +, réalisés à l'ombre des travaux « CASTOR » de confortement du tunnel de Paris Intra-Muros, se poursuivront encore cet été et s'étaleront sur 6 semaines, et permettront de moderniser des installations de voie sur le tronçon le plus emprunté du RER C (24 trains/h en heures de pointe). Ainsi, SNCF et RFF profitent de l'interception du chantier Castor pour intervenir sur les composants de l'infrastructure de cette zone stratégique : outre le renouvellement de 9 aiguillages à Musée d'Orsay, une campagne importante de remplacement de rails sera menée, pour traiter de façon préventive les rails en limite d'usure..

## Le temps des chantiers

La réalisation de tels chantiers nécessite la mise en place d'une organisation spécifique permettant la réalisation de travaux particulièrement délicats comme le changement d'appareils d'aiguillage mais aussi de massifier les chantiers en intégrant plusieurs type d'interventions simultanément. Cette organisation ne sera pas sans conséquences pour nos clients au quotidien bien que la plupart des chantiers et la mobilisation des équipes s'effectuent de nuit ou le weekend.

Il pourra y avoir des limitations de vitesse pour la préparation et les finitions de certains chantiers, ce qui entraînera également la suppression de certains trains, principalement en soirée et le week-end.

Dans certaines configurations particulièrement complexes, certaines suppressions pourront avoir lieu en journée et certaines fois pendant les périodes de pointe, pour permettre aux agents de l'Infrastructure de réaliser les travaux les plus lourds.

**En 2014 sur la C, la période de mai à novembre va être particulièrement chargée.**

Le Programme fiabilité va **s'échelonner jusqu'en 2020** sur l'ensemble de la ligne C, axe par axe. Pour pallier les suppressions de trains, des bus seront mis à disposition et un dispositif important de prise en charge et d'information des voyageurs sera déployé.

## PRINCIPAUX CHANTIERS SUR LA LIGNE C EN 2014

150 M€

36  
Week-end  
de travaux

44  
Semaines  
de travaux  
de nuit



**700 agents**

travaillent pour la maintenance  
et la fiabilité de l'Infrastructure  
de la ligne C

## SECURISATION DU TUNNEL DE MEUDON (1.5 M d'€)

Les week-ends :

- Du 24 au 26 janvier 2014
- Du 24 et 26 mai



Bus de substitution entre Boulevard Victor et Meudon Val Fleury  
Report sur la ligne N à partir de Meudon Bellevue

## TRAVAUX DU POLE MULTIMODAL DE VERSAILLES CHANTIERS 2014-2017 (63,6 M d'€)

32 week-ends d'interruption de trafic entre le vendredi 23h et le lundi 4h30 de janvier à novembre.

La transformation de la gare et de ses abords en un véritable pôle d'échanges multimodal oblige SNCF Transilien à rendre les trains terminus Chaville-Vélizy. Pour orienter les voyageurs vers le Château de Versailles, SNCF Transilien renforce la présence d'agents en gare de Chaville et Viroflay, met en place une signalétique dédiée affichant une information en plusieurs langues pour indiquer la direction du Château.



Report sur la ligne N en cas d'interruption entre Viroflay et Saint-Quentin en Yvelines

Mise en place de bus de substitution à l'identique en cas d'interruption entre Jouy et Versailles Chantiers ou entre Massy et Versailles Chantiers.

## MASSY-VALENTON : DISSOCIATION DES FLUX TGV/RER DE 2014 A 2017 (64 M d'€, 19 M d'€ en 2014)

9 mois (c'est-à-dire toute l'année 2014, sauf l'été), en semaine à partir de 22h50 entre Choisy et Massy, à l'exception de la période entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 14 septembre



Mise en place de bus de substitution, soit entre Choisy et Pont de Rungis, soit entre Bibliothèque François Mitterrand et Pont de Rungis

## REPLACEMENT DE 9 AIGUILLAGES A CHOISY (6,1 M d'€)

Les week-ends du 30 mai au 1er juin, du 7 juin au 9 juin et du 14 juin au 15 juin et toutes les nuits du 30 mai au 30 juin.

Un appareil de voie est un aiguillage permettant à un train de changer d'itinéraire, c'est-à-dire, de passer d'une voie à une autre.

Les aiguillages de Choisy seront modernisés : anciennement constitués de traverses bois, ils seront désormais supportés par des traverses en béton, Nous profitons du chantier pour réaliser 1200 m de RVB.

Du 30 mai au 30 juin, la circulation s'effectuera à vitesse réduite en semaine, en heures de pointe (ce qui engendrera des suppressions de trains).

- Pendant 3 week-ends, le trafic sera interrompu entre Paris Austerlitz et Juvisy, et entre Paris Austerlitz et Massy :
  - du vendredi 30 mai à 22h00 au dimanche 1er juin à 14h00,
  - du samedi 7 juin à 10h au lundi 9 juin à 14h
  - du samedi 14 juin à 14h00 au dimanche 15 juin à 14h00.
- En pointe en semaine :
  - entre Juvisy et Brétigny : 1 train sur 2
  - à Choisy : 2 trains sur 3
  - à Vitry et Ivry : 1 train sur 2
  - départ des trains avec 2 min d'avance d'Etampes à Juvisy le matin



Des bus de substitution seront mis en place le week end

## REMPACEMENT D'UN AIGUILLAGE A BRETIGNY (0.5 M d'€) et renouvellement de 4 appareils de voie à Etampes : 2,3 M d'€

Interruption du trafic entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny entre le samedi 14 juin à 00h40 et le dimanche 15 juin à 14h.

Interruption du trafic entre Brétigny et Etampes sur 3 week-ends en septembre, entre le samedi à 14h et le dimanche à 14h30 (week-end du 6 et 7, du 20 et 21 et du 27 et 28).



Des bus de substitution seront mis en place

## REMPACEMENT DE 3000 METRES DE RAIL ENTRE BFM ET PARIS-AUSTERLITZ (1M d'€)

Les 26 et 27 juillet ainsi que les 9 et 10 août. Il y aura une légère diminution de la fréquence des trains mais les RER seront reçus en gare de surface à Austerlitz.

A la fin de l'année 2013, 3 incidents affectant les voies entre les gares de Bibliothèque François Mitterrand et Paris Austerlitz ont fortement perturbé la circulation des RER C. Au total, ce sont 442 trains et plus de 300 000 voyageurs qui ont été retardés pour ce motif. Pour pallier la dégradation rapide de ces rails et en limiter les conséquences sur la ponctualité, nous avons décidé, en concertation avec Réseau Ferré de France, d'organiser dès juillet 2014, le remplacement de 3000 mètres de rails sur ce secteur. Ces travaux étaient initialement prévus en 2016, comme le prévoit le cycle de remplacement de rails.



## CASTOR (12 M d'€)

Du mardi 15 juillet au samedi 23 août. Interruption du trafic entre Paris Austerlitz et Invalides : mise en place de bus de substitution

Comme chaque année, les travaux CASTOR auront lieu entre Paris Austerlitz et Invalides. Ces travaux ont pour objectif de consolider les installations du tunnel Intramuros. Cette année, une semaine supplémentaire d'interruption sera nécessaire (6 semaines au lieu de 5 les années précédentes).

## CASTOR + REMPLACEMENT DE 9 AIGUILLAGES EN GARE DE MUSEE D'ORSAY (4 M d'€) mêmes dates que Castor

Depuis quelques années, nous profitons de l'interruption des circulations lors des travaux CASTOR pour régénérer certaines de nos installations : remplacement de coupons de rail, intervention sur la caténaire, renouvellement de stations de pompage, fiabilisation de l'alimentation électrique... En 2014, ce chantier inclut tout particulier le remplacement de 9 aiguillages à Musée d'Orsay

## MODERNISATION COMPLETE DE 12 KM DE VOIE (RENOUVELLEMENT VOIES BALLAST) entre BFM ET ATHIS MONS (18 M d'€)

Du 6 septembre au 7 novembre hors week-end : réduction de fréquence en pointe.

Ce type de chantier consiste au remplacement de tous les constituants de la voie ferrée : ballast, traverse, rail, dispositif de fixation des rails sur les traverses. **Sur 10 km de ce tronçon, la voie date de 1973. Elle sera modernisée, et les traverses en bois seront remplacées par des traverses en béton.**

Les conséquences pour les voyageurs :

Le week-end du 6 au 7 septembre pour la voie 2 bis : interruption du trafic entre Paris-Austerlitz et Juvisy et entre Brétigny et Etampes du samedi 14h au dimanche 14h30.



Des bus de substitution seront mis en place (hors axe Juvisy Dourdan)

Réduction de la fréquence des trains le lundi 8 septembre et du 15 septembre au 7 novembre, toutes les semaines du lundi au vendredi :

- en heures de pointe le matin et le soir entre Juvisy et Brétigny : 1 train omnibus sur 2
- à partir de 20h30, sur l'axe Bibliothèque François Mitterrand/ Massy : 1 train sur 2
- à partir de 20h30, desserte de Dourdan par correspondance à Brétigny

## INTERVENTION RENFORCEE SUR LES CATENAIRES (1,5 M d'€)

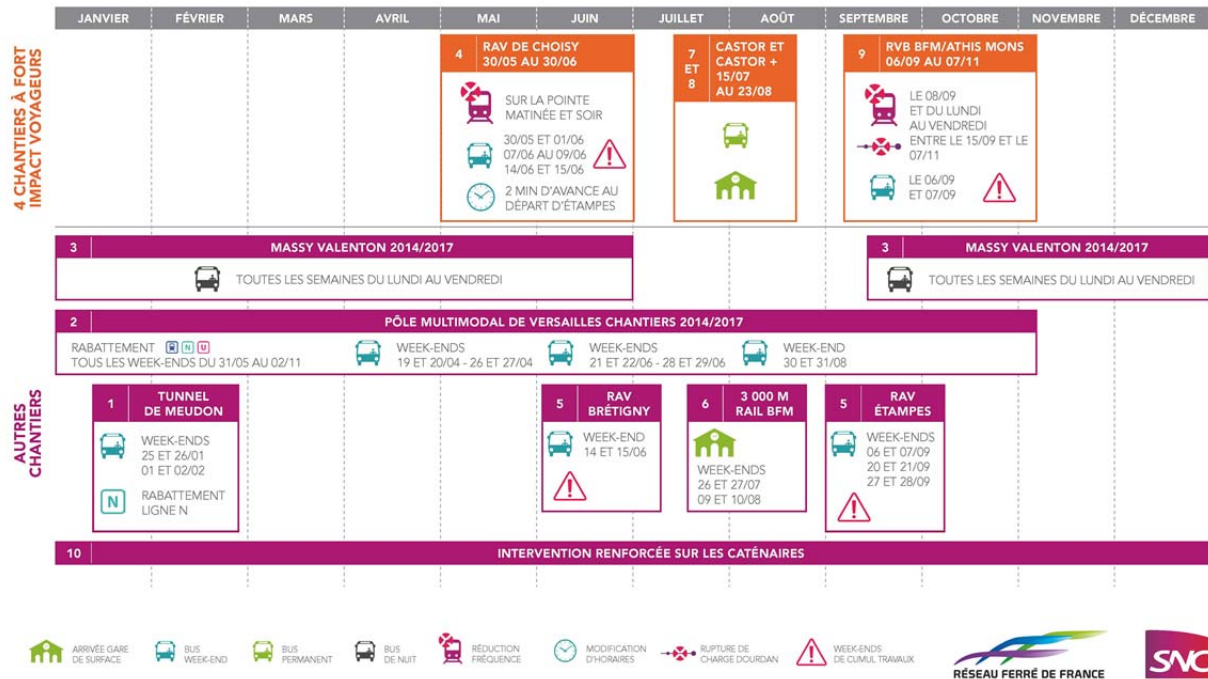
50 nuits, sans conséquence sur la circulation des trains.

Remplacement des porteurs caténaires sur la zone de Pont de Rungis / Massy et retente des porteurs entre Brétigny et Dourdan, entre Bibliothèque François Mitterrand et Juvisy, entre Pereire Levallois et Porte de Clichy, entre Javel et Chaville Velizy et entre Savigny et Massy.





## SNCF TRANSILIEN LIGNE C 10 CHANTIERS MAJEURS EN 2014 RÉPERCUSSIONS VOYAGEURS



## LES PRINCIPAUX TRAVAUX EN 2015

- renouvellement complet de Voie et Ballast (RVB) entre Etampes et Angerville
- une quarantaine de Remplacement d'Appareils de Voie (RAV) à Choisy, Juvisy, dans Paris Intramuros, à Angerville et à Versailles Chantiers
- Castor 2015 : remplacement de 9 appareils de voie à Invalides et renouvellement complet de voie entre Saint Michel Notre Dame et Paris Austerlitz

## LES PRINCIPAUX TRAVAUX EN 2016

- renouvellement d'aiguillages à Massy, Juvisy, Etampes, Choisy, Wissous, Brétigny et à Saint-Ouen L'Aumône
- renouvellement complet de Voie Ballast à Juvisy, entre Bibliothèque François Mitterrand et Paris Austerlitz et à Brétigny
- renforcement des travaux en zone hyperdense toutes les nuits en semaine (allongement des durées)

## QUE PENSENT LES VOYAGEURS DE CE PLAN TRAVAUX ?

Fin 2013, SNCF Transilien a sondé, par le biais de l'institut IFOP, 80 000 voyageurs du réseau Transilien afin de mieux connaître leurs attentes en termes de qualité de service. Le résultat de ce sondage a révélé que la satisfaction générale des clients du réseau SNCF Transilien est en baisse par rapport à 2012. **Sur la ligne C, la satisfaction clients est en baisse, passant de 78% en janvier 2013 à 72 % en janvier 2014.**

Si la **régularité** est l'item pour lequel les voyageurs attendent un investissement fort et total de la part de SNCF Transilien (mais la régularité compte cependant « seulement » pour un tiers de la satisfaction client), il n'en reste pas moins que pour eux, les autres items (présence et réactivité des agents à bord et en gare, information et propreté en gare, propreté et sentiment de sécurité à bord, mobilisation et information en situation perturbée) sont également essentiels et participent à l'amélioration de la qualité de service.

En parallèle de ce sondage, une étude qualitative a été menée par Transilien auprès de 900 voyageurs pour évaluer leur « **acceptabilité** » du plan fiabilité annoncée par SNCF et RFF. Les résultats de cette étude montrent que, **pour 89% des voyageurs interrogés, les travaux sur le réseau sont jugés indispensables et utiles**, et ils sont **en moyenne 70% à accepter le principe d'allongement des plages travaux** pour accélérer le process. A condition qu'ils soient faits à des moments choisis, avec la mise en place de moyens de substitutions appropriés et une information complète avant, pendant et après les travaux.

## INFORMATION ET PRISE EN CHARGE VOYAGEURS

Pour répondre aux attentes exprimées par les voyageurs, **Transilien mettra tout en œuvre pour les informer et les prendre en charge** dans leur trajet quotidien. Car il faut prévoir des moyens alternatifs pour les trajets qui ne seront pas desservis durant les travaux. Jamais SNCF n'a fait de travaux sans proposer des itinéraires bis. Et pour les faire connaître, il faut informer. Bien en amont, et pendant les travaux. Car même s'ils se font durant des périodes plus creuses, les voyageurs seront nombreux à être concernés.

**La gestion des foules est une « spécialité Transilienne ».**

Comme le demandent les clients, ce sont les hommes et les femmes qui les accompagnent dans ces périodes difficiles qui font la différence.

**Il faut rassurer, informer, diriger, aider.**

Le dispositif mis en place l'an dernier lors de la fermeture totale du RER B durant le week-end du 15 août avec ses 350 bus de substitution a démontré sa pertinence et il sera décliné sur les lignes en travaux pour assurer une prise en charge totale des voyageurs.

Les principes en sont simples :

- une information très anticipée de la période de travaux, de ses conséquences sur la circulation des trains et des moyens de substitution qui seront mis en place
- des cars de substitution mobilisés pour permettre à nos clients de poursuivre leur trajet : le travail avec les partenaires autocaristes est fait très en amont

- une signalétique conséquente en gare et à proximité pour guider les voyageurs vers ces cars
- des agents en nombre



**L'objectif de Transilien** : apporter aux voyageurs un service qui réponde à leurs attentes en matière de ponctualité, d'information voyageur et de prise en charge, de confort et de sécurité.

Pour les plans de substitution par bus, Transilien travaille avec de nombreux acteurs, dans un esprit partenarial : la Préfecture, le Stif, Optile, la police etc. afin de prévoir tous les scénarios possibles.

**12 000 trajets de bus sont prévus en 2014.**

**+ de 1000 agents**

travaillent pour l'information et l'accueil des voyageurs de la ligne C

## En gare

- pose d'affiches de pré annonce des travaux (les piliers de la gare BFM seront pelliculés)
- distribution de flyers spécifiques pour chaque week-end (plan de transport expliqué et messages pédagogiques, conseils pour bien voyager pendant les travaux, avec itinéraires conseillés et temps de parcours) **30 000 dépliant d'information sur les travaux de renouvellement d'aiguillages à Choisy**
- publication d'articles travaux dans le journal clients avec schémas pédagogiques
- tractage des flyers en gares et à bord : **500 000 dépliant horaires distribués pour les 4 chantiers majeurs**
- mise en place de banderoles info travaux aux accès des gares : **60 bâches d'information**
- affiches travaux reprises sur les écrans infos en gare

- fléchage bus de substitution en gare
- mise en place d'oriflammes travaux/bus pour signaler aux clients les bus de substitution pendant les travaux quand cela est possible
- diffusion d'annonces Flash travaux en gare
- utilisation du stand travaux pour pré-informer les clients dans les gares impactées
- calendriers trimestriels des travaux : **40 000 calendriers trimestriels des travaux ligne C**
- stickers
- magazine de la ligne C Jeudi
- rencontres voyageurs mensuelles « Les Jeudis de la Ligne C »



### À bord des trains

- annonces à bord des trains
- affichage à bord des trains via les espaces « carré d'As », banquetage du magazine C jeudi et de plaquettes travaux

### À distance

- info travaux sur transilien.com et sur appli smartphone Transilien
- alerte travaux sur smartphone et transilien.com
- mails d'alertes travaux envoyés pour chaque week end
- billets Info travaux sur le blog de la ligne C (<http://malignec.transilien.com/>)
- info travaux sur le fil Twitter de la ligne ([https://twitter.com/RERC\\_SNCF](https://twitter.com/RERC_SNCF))
- tchat mensuel



**+ de 9844 abonnés**  
**au fil Twitter**  
**@RERC\_SNCF**

### Chiffres clés ligne C :

- 540 000 voyageurs
- 531 trains/jour
- 187 kilomètres sur 7 branches
- 84 gares, dont 16 dans Paris
- 7 départements traversés
- 3 000 agents

## LE RER C SE MODERNISE SUR TOUTE LA LIGNE

**Au-delà des travaux** sur les infrastructures plusieurs projets vont permettre d'améliorer la qualité de service du RER C :

Déploiement de 138 écrans supplémentaires dans 19 gares pour améliorer l'information de 50 000 voyageurs quotidiens dès cette année

- Développement progressif d'écrans d'information multimodale (donnant des infos sur les bus par exemple) dans 39 gares d'ici à 2017
- rénovation de 80 rames « nouvelle livrée » équipées d'un système d'information voyageur embarqué et de caméra de vidéo-protection, et rénovation de l'ensemble des trains d'ici à fin 2016
- installation progressive d'un nouveau système d'information voyageurs embarqué à bord des trains qui intègre la possibilité de communiquer en temps réel pour informer les voyageurs en situation perturbée à partir de 2016
- réorganisation du Poste d'Information Voyageurs d'Ile-de-France des Invalides pour améliorer la qualité des annonces sonores fin 2014
- réaménagement des pôles multimodaux de Juvisy et de Versailles Chantiers





LE RER C  
SE MODERNISE SUR TOUTE LA LIGNE

