

## DÉCRYPTAGE

# UN PROJET INSCRIT AU SCHÉMA DIRECTEUR DE LA LIGNE B

Traversant l'Île-de-France du nord au sud, le RER B dessert des équipements majeurs (aéroports, Stade de France, etc.) ainsi que de nombreux pôles d'activité ou universitaires. Avec près de 870 000 voyageurs par jour\*, le RER B est aujourd'hui la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe.

L'augmentation du trafic sur la ligne combinée à une organisation complexe en 4 branches et des installations parfois anciennes occasionnent des retards fréquents et sont à l'origine de conditions de transport difficiles pour les voyageurs.

Un premier Schéma Directeur, approuvé par le Conseil du STIF le 1<sup>er</sup> octobre 2003, a permis la réalisation de l'opération B Nord + mise en service en 2013 qui s'est traduite par une augmentation de la ponctualité de 7 points entre 2013 et 2015.

Pour compléter et poursuivre la modernisation du RER B, un second Schéma Directeur dit RER B Sud a été approuvé par le Conseil du STIF en juillet 2013. Visant à améliorer le quotidien des voyageurs, il propose un certain nombre d'actions de court et moyen terme qui permettront de fiabiliser l'exploitation du RER B, de mieux gérer les situations perturbées et d'offrir aux usagers une information et un niveau de service fiables et de qualité.

\* Étude de comptage réalisée en 2014

## EN QUELQUES MOTS

### AILLEURS SUR LA LIGNE

D'autres projets sont à l'étude pour construire l'avenir du RER B. Entre mars et mai 2017, la RATP présente à la concertation un projet de désaturation de la gare de Cité Universitaire et un projet d'agrandissement de l'accès Ouest de la gare de Robinson. À Saint-Rémy-lès-Chevreuse, des travaux de renouvellement des équipements de signalisation ont par ailleurs commencé à l'été 2016, de nouvelles positions de garage seront également créées. De même que les travaux d'Orsay, ils contribueront à améliorer la régularité de la ligne B du RER.

Pour tout savoir sur les projets en cours et à venir, rendez-vous sur [www.ratp.fr/concertations](http://www.ratp.fr/concertations)

### UN PEU D'HISTOIRE

Le saviez-vous ? La gare d'Orsay - Ville a été mise en service en 1854 ! Elle était à l'époque desservie par la Ligne de chemin de fer "de Sceaux", reliant Paris à sa banlieue sud. Inaugurée en 1846 entre Paris et Sceaux, cette ligne est progressivement prolongée jusqu'à Orsay puis Limours en 1867. Le ballast et le fer du tronçon entre Saint-Rémy et Limours sont utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, la ligne s'arrête alors à Saint-Rémy-lès-Chevreuse. Électrifiée à la fin des années 1960, la ligne est rebaptisée RER B lors de l'inauguration de la station Châtelet - Les Halles en 1972.

# TRAVAUX EN GARE DE ORSAY - VILLE

LETTRE D'INFORMATION N°1 / MAI 2017

À LA UNE

## Coup d'envoi pour les travaux !

Après les travaux préparatoires menés depuis l'été 2016, la RATP commence au printemps 2017 les travaux de prolongement d'une voie de retournement en gare d'Orsay - Ville. Ces nouvelles infrastructures contribueront à l'amélioration de la régularité de la ligne B du RER. Retrouvez dans cette lettre toutes les informations sur le projet et les travaux qui se déroulent en ce moment.



## REPÈRES

# CE QUI VA CHANGER À ORSAY

Depuis l'automne 2016, la RATP réalise des aménagements techniques en gare d'Orsay. À terme, ces nouvelles infrastructures optimiseront le retournement des trains et contribueront à améliorer la régularité de la ligne B du RER. À l'horizon 2020, cette nouvelle configuration permettra à un train arrivant en retard de repartir à l'heure dans l'autre sens.

Aujourd'hui, lorsqu'un train en direction d'Orsay arrive avec un retard supérieur à 8 minutes, son trajet est stoppé à Massy – Palaiseau, car les infrastructures à Orsay – Ville ne permettent pas aux trains de se retourner\* suffisamment rapidement. Une fois les travaux achevés, le retard récupérable sera de 17 minutes, ce qui permettra de régler plus de 80 % des incidents sur la ligne, et donc de moins pénaliser les voyageurs.

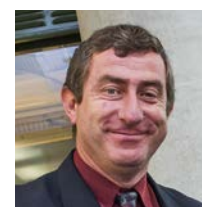
Pour arriver à cet objectif, le projet prévoit de prolonger la voie n°2 pour laisser un train en provenance de Saint-Rémy continuer vers Paris pendant qu'un autre train en provenance de Paris manœuvre voie Z. Cette opération sera possible grâce à la pose de nouvelles communications entre les voies, et à la création d'un trottoir permettant aux conducteurs de changer de cabine.

Un local de signalisation enterré sera également construit pour garantir la régularité du trafic.

Le coût du projet est évalué à 54,5 millions d'euros, il est financé à 100 % par la Société du Grand Paris.

\* Le temps de retournement est le temps nécessaire pour manœuvrer un train et le faire repartir dans l'autre direction.

## LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL



### TROIS QUESTIONS À...

Christophe CONTET, chef de projet RATP

#### Le projet a-t-il évolué depuis la concertation qui s'est déroulée 2014 ?

Organisée en septembre 2014, la concertation publique a largement validé l'opportunité du projet ainsi que les différents aménagements nécessaires à sa réalisation. Depuis, des études approfondies ont été réalisées pour préparer la phase chantier, mais les contours du projet sont restés les mêmes que ceux présentés au public en 2014.

#### Quand les voyageurs profiteront-ils des bénéfices du projet ?

Courant 2020, dès la mise en service des équipements de retournement, davantage de trains pourront être amenés jusqu'à Orsay lors d'un incident sur la ligne. Et ce ne sont pas les

seules améliorations prévues ! D'autres chantiers comme celui en cours à Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour le renouvellement d'équipements de signalisation apporteront également plus de fiabilité à l'ensemble de la ligne.

#### Les travaux impacteront-ils les riverains et voyageurs ?

Durant les deux premières années, les travaux seront visibles mais n'affecteront pas les voyageurs. Toutes les mesures seront prises pour minimiser les nuisances auprès des riverains. À l'été 2019 et 2020 en revanche, deux interruptions totales du trafic seront nécessaires sur le sud de la ligne B pour effectuer des travaux sur les voies. Celles-ci auront lieu l'été, comme sur le tronçon central du RER A depuis 2015 afin de minimiser les impacts pour les voyageurs. La RATP mettra en place des transports de substitution.

## L'ACTUALITÉ DU CHANTIER

# LE CHANTIER EN 2017

Les travaux nécessaires au renouvellement des équipements de signalisation et au prolongement de la voie vont durer quatre ans, soit jusqu'au printemps 2021. À chaque numéro de cette lettre nous reviendrons en détail sur les travaux en cours ou à venir.

Cette année commencent d'importants travaux pour le prolongement de la voie n°2 et le renouvellement des équipements de signalisation :

- à côté du parking de la gare, les travaux ont débuté pour permettre la construction d'un nouveau local de signalisation : en janvier, l'actuelle voie n°5 a été déposée afin de libérer l'espace (photo en page de couverture). Cette voie sera reconstituée et renommée voie n°3 (voir schéma ci-dessous) ;

- dès le mois de juin, les travaux démarreront à proximité de la rue de la Chaufferie pour élargir la plateforme ferroviaire (voir zoom ci-dessous).

La réalisation des travaux est organisée de manière à ne pas perturber la circulation du RER. Les travaux à proximité des voies sont donc réalisés de nuit. En cas de perturbation, une information spécifique sera diffusée aux riverains.

## ZOOM SUR...

### LE POSTE DE SIGNALISATION

Un local de signalisation est un bâtiment qui accueille des équipements électriques spécifiques dédiés à la commande des aiguillages, l'allumage des signaux, la détection des trains. D'ici à mi-2018, un local de signalisation enterré sera créé en gare d'Orsay pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires.

### L'ÉLARGISSEMENT DE LA PLATEFORME FERROVIAIRE

Afin de prolonger la voie n°2 sur 400 mètres, il est nécessaire d'élargir la plateforme sur laquelle sont posées les voies, et donc d'empiéter sur le talus existant, qui jouxte les voies du RER. Lorsque la voie surplombe le terrain naturel, le talus sera élargi. Il pourra être repoussé voire remplacé par un mur de soutènement lorsque la voie est encaissée. Ensuite, le talus sera végétalisé pour l'insérer au mieux dans son environnement. Ces travaux ont commencé début 2017 et s'étaleront jusqu'en 2019.

