

Audit RER B

Plan d'action prioritaire

17/10/2023

Table des matières

1. CONTEXTE ET METHODE	3
2. GRANDES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC	5
3. CINQ ENJEUX POUR REDRESSER LA PERFORMANCE	10
4. PLAN D'ACTION PRIORITAIRE	11
5. CONCLUSION	26

1. CONTEXTE ET METHODE

Contexte

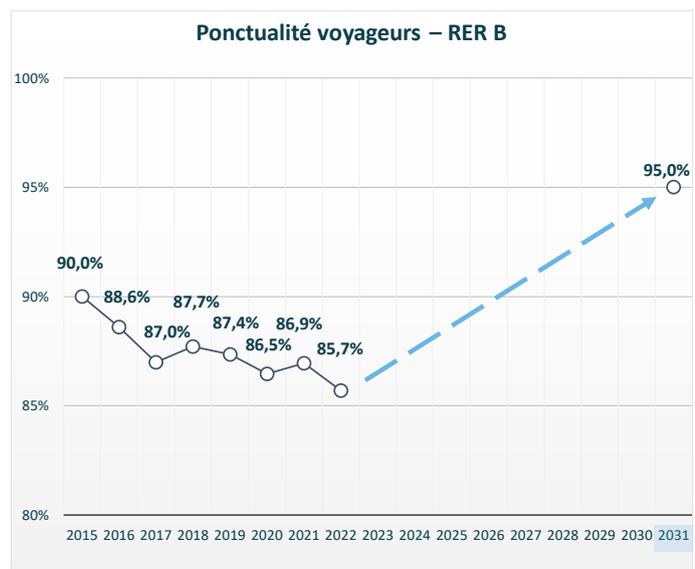
Depuis 2015, une dégradation de la qualité de service est observée sur le RER B. Cette dégradation est constatée par les usagers, avec une récurrence des perturbations, et se retranscrit sur des résultats de ponctualité en baisse. Le résultat de ponctualité de 2022, 85,7%, est ainsi le plus bas des 9 dernières années.

Pour poursuivre les gains de plus de 8 points de ponctualité obtenus sur la période 2011-2015, permis par la mise en service du CCU de Denfert, la création de la DLU ou encore la mise en service du projet B Nord+, plusieurs opérations ont été mises en œuvre durant la période 2015-2022, comme l'adaptation de la signalisation au Sud de la ligne, la mise en service du tiroir d'Orsay, la création de terminus partiels, le nouvel atelier de maintenance à Mitry ou l'évolution d'offre au Sud de la ligne. Une poursuite de l'amélioration du fonctionnement du RER B était attendue.

Or la baisse de performance des dernières années n'est pas alignée avec ces attentes. Elle est source d'interrogations à la vue des investissements et efforts engagés. Celle-ci ne s'explique pas par une cause majeure mais par une multitude de facteurs endogènes et exogènes à la ligne. Certaines difficultés sont en partie identifiées (augmentation du volume de travaux, forte fréquentation de la ligne, complexité d'exploitation), mais l'ensemble des composantes, leur rôle respectif et les liens éventuels entre elles méritent une meilleure compréhension de la part de l'ensemble des acteurs.

Le présent audit a été commandé par Île-de-France Mobilités, dans la perspective de mieux comprendre collectivement les sources de dysfonctionnement et la baisse de ponctualité depuis 2015 puis d'identifier les actions prioritaires à mettre en œuvre pour stopper cette baisse de performance et redresser progressivement et durablement la qualité de service. L'objectif visé est d'augmenter la ponctualité d'un point par an en moyenne pour atteindre 95% en 2031.

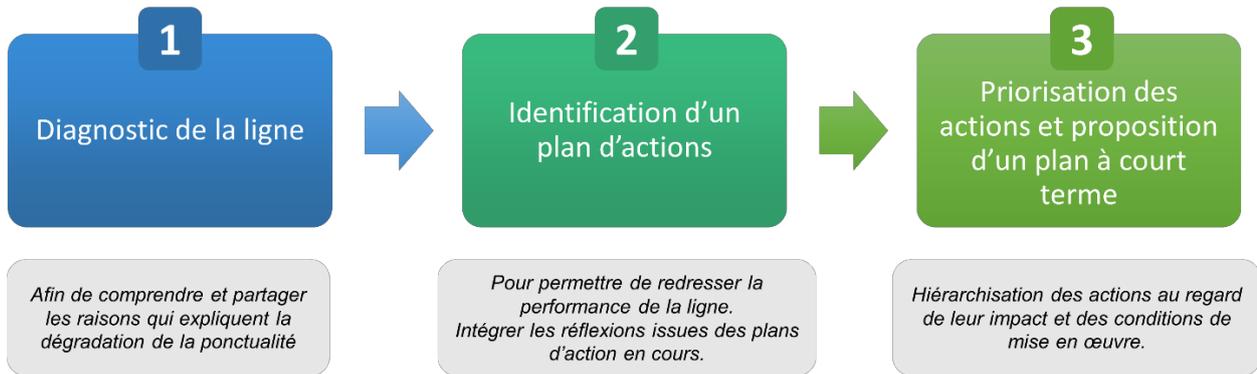
Il est important de mettre en avant que les entretiens réalisés ont permis de dénoter un grand niveau d'engagement quant à l'exploitation du RER B. Ils ont permis d'apporter un très bon niveau de compréhension du fonctionnement de la ligne et des difficultés récemment rencontrées. Le travail effectué a permis de définir un plan d'actions à mettre en place rapidement et qui nécessitera une grande implication de l'ensemble des acteurs pour répondre à l'ambition du redressement de la performance de la ligne.



Méthodologie

La réalisation de l'audit a été confiée au groupe de travail constitué de Yves Ramette, Rail Concept et SETEC.

Il s'est décomposé en 3 phases décrites ci-dessous :



La **phase 1** a consisté à dresser un **diagnostic global de la ligne** (gouvernance, fonctionnement, organisation), afin d'identifier les principales problématiques qui impactent le RER B aujourd'hui. Pour mener à bien ce diagnostic, un nombre important d'entretiens ont été réalisés avec les acteurs clés de la ligne : RATP, SNCF Transilien, SNCF Réseau, DLU, Associations d'usagers, Île-de-France Mobilités. Si une majeure partie du diagnostic a été menée grâce à ces entretiens et à l'analyse de nombreuses données, des approfondissements sur certaines thématiques ont été réalisés.

La **phase 2** a permis d'identifier **un plan d'actions pour améliorer la performance** du RER B et proposé par grandes thématiques.

La **phase 3** a permis de prioriser **certaines actions** au regard de leur niveau d'impact et de leur facilité de mise en œuvre.

Ces actions prioritaires sont présentées dans la suite du document sous forme de « fiches actions » par thématique (exploitation, organisation, matériel roulant, infrastructure, etc.) et précédées par des éléments de contexte issus du diagnostic.

2. GRANDES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic qui a été mené dans le cadre de l'audit a été essentiel pour approfondir la compréhension des raisons sous-jacentes de la dégradation significative de la performance. Cette analyse approfondie a permis de dégager cinq axes clés autour desquels nous proposons une synthèse.

Axe 1 : Une multiplicité des acteurs et une différence culturelle marquée entre les trois acteurs

La multiplicité des acteurs impliqués sur le RER B complexifie considérablement les interfaces et le partage d'informations à différents niveaux, que ce soit dans la conception de l'offre de transport, les opérations quotidiennes ou la prise de décisions stratégiques. Cette complexité est particulièrement prononcée dans le contexte de la collaboration entre trois entreprises distinctes, à savoir Transilien, RATP et SNCF Réseau. Les différences culturelles entre ces trois entités se manifestent de manière significative à plusieurs niveaux :

- **Niveau décisionnel** : Au niveau de la prise de décision stratégique, les différences culturelles peuvent entraver la communication et la compréhension mutuelle entre les entreprises. Chacune peut avoir ses propres priorités et objectifs contractuels. La délimitation des périmètres de compétence est aussi source de complexité pour mettre en œuvre des politiques communes sur l'ensemble de la ligne, intégrées entre les exploitants et gestionnaires d'infrastructure, et nécessite une attention très forte.
- **Niveau opérationnel** : Sur le terrain, les différences culturelles entre les entreprises se reflètent dans la manière dont l'exploitation nominale est réalisée. Par exemple, la conduite des trains peut varier en fonction des normes et des procédures internes de chaque entreprise, ce qui peut créer des défis en termes de cohérence et d'efficacité des services. Les différences en situations perturbées sont également fortes et peuvent impacter la performance de la ligne.
- **Outils et systèmes d'information** : Au-delà des processus, les entreprises disposent d'outils et de systèmes d'information différents, tant pour la conception des plans de transports que pour l'exploitation et le reporting incidentologique. Ces différences compliquent le partage d'informations qui est essentiel pour la gestion globale du système de transport, car la compatibilité entre les systèmes peut être un défi majeur. Il peut également être difficile de mettre en place des interfaces efficaces entre ces systèmes hétérogènes. Les analyses fonctionnelles à l'échelle de la ligne entière sont également complexes, ne facilitant pas la connaissance fine et unifiée de la ligne, et de l'évolution de son fonctionnement.

Axe 2 : Le système dans son ensemble n'est plus suffisamment performant pour répondre au niveau de fréquentation de la ligne et aux attentes des usagers

Beaucoup de composantes du système « RER B » sont en limite de capacité et de performance, ce qui ne permet plus de répondre adéquatement aux besoins des usagers et à la demande croissante de la ligne. Plusieurs facteurs peuvent contribuer à cette insuffisance de performance.

Plus précisément, le nombre d'usagers sur la ligne a été en constante progression entre 2015 et 2019, participant inévitablement aux difficultés d'exploitation de la ligne. Si l'offre contractuelle sur le RER B a été déterminée par le besoin d'emport, les performances et des capacités permises par l'infrastructure, les contraintes imposées par les travaux en cours, la performance du matériel roulant, ainsi que par les conditions d'exploitation actuelles de la ligne ne permettent plus d'assurer cette offre de façon satisfaisante.

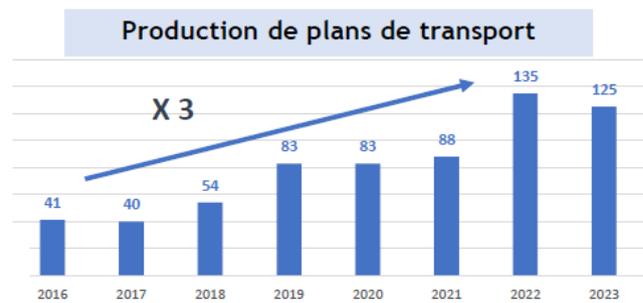
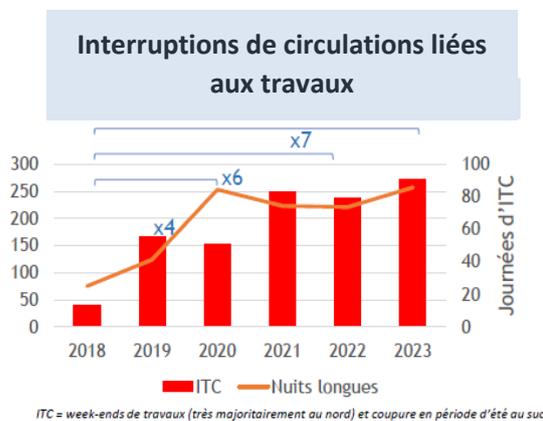
La gestion du tunnel et celle de la convergence des lignes B et D symbolisent cette problématique. En effet, cette convergence des circulations en amont du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord accentue le besoin de mise en qualité sur l'ensemble de la ligne du plan de transport souhaité avec 32 trains tracés par heure en période de pointe (20 trains pour le RER B, 12 trains pour le RER D). Ce niveau d'offre important nécessite une très bonne coordination en, régulation opérationnelle lors des incidents d'exploitation. Sur ces 32 trains contractuels, 27 à 28 trains en moyenne sont produits en phase opérationnelle chaque jour. Cette différence de quelques trains par heure non produits se traduit concrètement par des annulations ou des retards impactant les voyageurs.

Ces éléments illustrent la problématique à laquelle est confrontée le RER B : répondre à la fois à un besoin d'emport hors norme (983 000 voyages par jour en 2019) et à un objectif de performance pour assurer une qualité de service satisfaisante et ce, dans un contexte opérationnel particulièrement complexe. Aujourd'hui, le plan de transport contractuel permet de répondre en premier lieu à la demande d'emport. En revanche les marges de manœuvre, particulièrement en période de pointe, sont insuffisantes à la vue des résultats de la ligne ces dernières années. Au regard des performances actuelles de l'infrastructure, le RER B semble arriver en « limite » du système.

Axe 3 : Le volume et la densité de travaux impactent l'ensemble du fonctionnement du RER B

L'importance du volume et de la densité des travaux sur le RER B impacte de manière significative tous les aspects de son fonctionnement, touchant à la fois les voyageurs, l'exploitation, ainsi que la maintenance des infrastructures et du matériel roulant. Plusieurs problématiques intrinsèques aux travaux ont pu être identifiées :

- Les restrictions de circulation sur la ligne qui se manifestent par des ITC (interruption temporaire de circulation) ou des LTV (limitation temporaire de vitesse) induisent des perturbations de plus en plus nombreuses sur le fonctionnement de la ligne. Les programmations travaux montrent que ces restrictions seraient encore amenées à s'accroître. Au-delà des contraintes très importantes pour les usagers, ce grand nombre d'adaptation travaux ne permet pas d'identifier en amont toutes les situations représentant un risque sur l'exploitation du RER B et représente une charge de travail particulièrement importante pour l'exploitant.

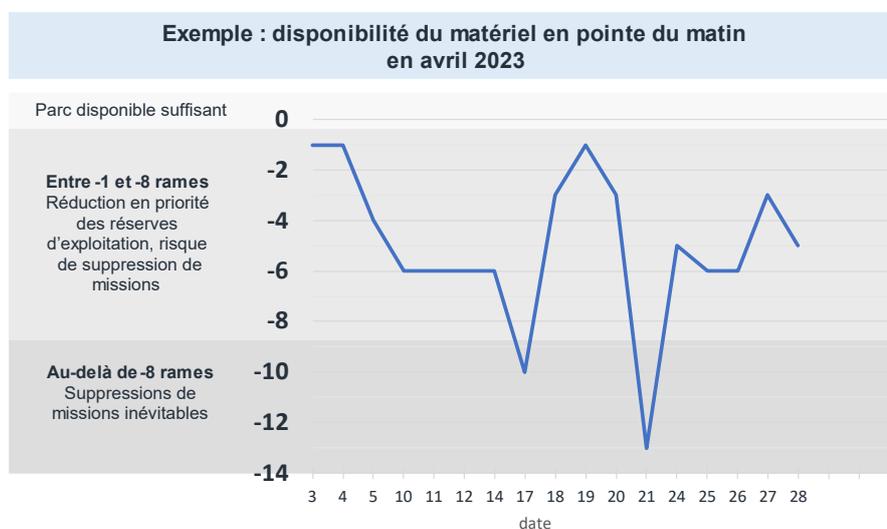


- Les restrictions de circulation ont un impact sur la maintenance du matériel roulant. Par exemple durant l'été 2022, des ITC ont fortement perturbé l'accès au site de maintenance de Massy, générant un retard de maintenance sur certaines rames, ce qui a diminué pendant plusieurs mois le taux de disponibilité des rames du RER B. A noter aussi la coupure de l'alimentation électrique de l'atelier de Mitry en cas de travaux sur les voies principales.
- Une difficulté majeure réside dans le peu de coordination entre les deux gestionnaires d'infrastructure en charge de la ligne. La planification est réalisée de part et d'autre, la mise en commun n'intervenant que tardivement lors de la construction des plans de transport adaptés, pouvant être très complexes à concevoir avec le cumul de contraintes au Nord et au Sud. Il apparaît clairement que des améliorations substantielles pourraient être apportées en ce qui concerne la programmation des travaux et la gestion des problématiques d'infrastructure communes.
- Les travaux ont désormais des impacts sur l'exploitation quotidienne du RER B. A l'automne 2022 et à partir de l'été 2023 de nouvelles contraintes liées aux travaux compliquent et limitent l'utilisation des voies directes au Nord de la ligne. Ces voies sont empruntées en pratique plusieurs fois par jour par les trains du RER B afin de résorber les retards.

Axe 4 : Une disponibilité du matériel roulant et une maintenance à améliorer

La fiabilité et la disponibilité du matériel roulant jouent un rôle crucial dans les problèmes actuels de la ligne. Plusieurs aspects de sa performance posent des défis majeurs. Tout d'abord, la fiabilité des trains est en deçà des attentes, ce qui entraîne des retards et des interruptions fréquents du service.

Concernant la disponibilité, en 2022, **seulement 80,7% des journées ont pu être exploitées avec un nombre de rames disponibles suffisant pour réaliser strictement l'offre théorique**. En comptant les 8 rames de réserves d'exploitation normalement positionnées aux terminus pour la gestion d'aléas d'exploitation, ce taux est encore inférieur.



La maintenance des trains n'a pas atteint la capacité de traitement attendu à ce jour, malgré la mise en service du nouvel atelier à Mitry en 2022. Ce site restait sous-utilisé en avril 2023 : sur 1 journée, 5 éléments étaient reçus en moyenne sur 9 possibles.

Par ailleurs, la gestion des interfaces entre le matériel roulant, l'exploitation, l'infrastructure et la programmation des travaux est un élément clé qui nécessite une amélioration significative. L'interface travaux – maintenance du matériel roulant a pu être décrite dans l'axe 3. L'interface exploitation – maintenance concerne des priorités opérationnelles avec une préférence donnée à l'exploitation, particulièrement en période de tension sur le parc, retardant davantage les opérations de maintenance. Ces problèmes de coordination et de communication entre ces différents acteurs ont un impact négatif sur la qualité du service. Une meilleure coordination et une collaboration plus étroite entre les parties prenantes pourraient contribuer à résoudre certains des problèmes actuels.

Enfin, la gouvernance globale de la ligne doit être revue et renforcée sur les problématiques relatives au matériel roulant. Une meilleure supervision et une gestion plus efficace des opérations sont essentielles pour garantir la fiabilité et la performance de la ligne. Des mesures de gestion plus rigoureuses et une prise de décision plus proactive sont nécessaires pour résoudre les difficultés actuelles et améliorer l'expérience des usagers. La responsabilité des difficultés actuellement rencontrées sur la disponibilité du matériel roulant du RER B est ainsi commune à l'ensemble des acteurs de la ligne.

Axe 5 : Une incidentologie à deux vitesses

Les indicateurs de suivi contractuel permettent de donner une première orientation dans la manière de comprendre plus précisément cette évolution à la baisse de la performance. Ces indicateurs donnent une description des grandes causes incidentologiques qui expliquent cette « non-punctualité » sur la ligne B. Plus précisément nous observons :

- Une augmentation depuis 2015 de la non-punctualité pour des causes relatives à la conduite et l'exploitation (pouvant révéler des problèmes liés aux contraintes de tenue des horaires théoriques) et au matériel roulant
- Les impacts relatifs aux infrastructures sont variables, avec notamment une année 2022 à fort impact
- Une décroissance puis une croissance des incidents relatifs à des causes externes (dont les faits de société et la malveillance).

Suivi de la non-punctualité pour chaque cause incident sur toute la ligne B depuis 2013

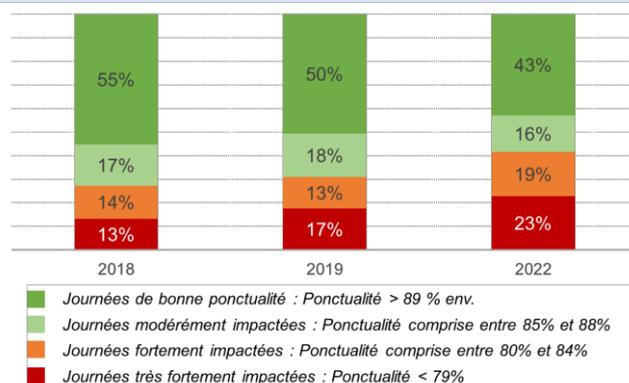


L'analyse plus précise des données d'incidents a pu permettre de mettre en exergue la présence d'une structure à deux vitesses. En effet, celle-ci est constituée d'un bruit de fond permanent qui génère des petites perturbations récurrentes, auquel s'ajoute des incidents à très fort impact, moins nombreux mais très pénalisants pour les usagers.

Ce bruit de fond complexifie le retour à la normale des situations à fort impact et va, par effet boule de neige, augmenter le nombre d'usagers impactés par ces gros incidents en générant des sur-incidents. Les incidents qui composent le bruit de fond sont en majorité des incidents liés à la conduite et à l'exploitation/régulation de la ligne tandis que les incidents qui génèrent les gros impacts sont principalement des faits de sociétés/malveillance et des incidents liés aux infrastructures.

Enfin, une tendance s'est dessinée : on observe depuis 2018 une diminution des journées avec une bonne punctualité (passant de 55% à 43%) et une augmentation des journées à très fort impact pour les usagers (passant de 13 à 23%). Les incidents qui vont générer ces journées à fort impact sont des incidents plus rares en nombre mais qui vont induire des perturbations importantes et très impactantes pour les usagers.

Répartition du nombre de journées par niveau de punctualité



3. CINQ ENJEUX POUR REDRESSER LA PERFORMANCE

Au regard du diagnostic et des objectifs d'amélioration de la performance de la ligne B, le plan d'action a été structuré autour de cinq enjeux :

- 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
- 2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
- 3 Renforcer la coordination autour des travaux
- 4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
- 5 Développer des outils et systèmes d'information communs

4. Plan d'action prioritaire

Synthèse des 14 actions proposées

	Description	Réponse aux enjeux	Horizon
1	Adapter la rénovation des MI84 pour augmenter le parc disponible sur la ligne	1	D'ici 1 an
2	Améliorer l'efficacité du site de maintenance du matériel roulant de Mitry	1	D'ici 1 an
3	Définir des objectifs de performance contractuels entre SNCF Réseau et IDFM	4	Court terme
4	Adapter l'organisation pour renforcer la prise de responsabilité commune des entreprises RATP et SNCF Transilien et Réseau sur l'ensemble de la ligne	4	D'ici 1 an
5	Mettre en place un outil d'ordonnancement partagé entre SNCF et RATP, commun aux deux sites de Massy et Mitry , pour les interventions techniques à projeter sur le matériel roulant sous contrôle de la maintenance, et développer un outil de localisation des rames au nord de la ligne	1 5	D'ici 1 an
6	Garantir l'utilisation des voies directes à la mise en service du CDG Express via la priorisation du RER B en situations perturbées	2	Court terme
7	Anticiper la mise en commun des travaux à l'échelle de la ligne entre les gestionnaires d'infrastructure SNCF Réseau et RATP	3 4	D'ici 1 an
8	Améliorer la coordination des acteurs entre la planification des travaux et le maintien de l'activité sur l'atelier de Mitry	1 3 4	D'ici 1 an
9	Renforcer les moyens d'intervention de SNCF Réseau pour une résolution plus rapide des incidents d'infrastructure : facilités de circulation en voirie des agents, faciliter le traitement simultané de plusieurs incidents.	2	D'ici 1 an
10	Faciliter les évolutions réglementaires sur le périmètre SNCF Réseau pour s'adapter aux particularités du RER B. Accompagner les évolutions opérationnelles associées.	2	D'ici 1 an
11	Mettre en œuvre des outils pour faciliter l'exploitation des circulations sur les points clés de la ligne	2 5	D'ici 1 an
12	Réévaluer régulièrement l'efficacité des dispositifs visant à limiter les incidents externes (régulateurs de flux sur les quais, prise en charge des malaises voyageurs, équipes cynophiles)	2	En continu
13	Unifier les systèmes d'informations et les pratiques pour répertorier les incidents et leurs impacts. Réaliser périodiquement des analyses critiques de ces données pour rendre compte des tendances d'évolution sur le long terme de la performance de la ligne.	5	Court et moyen terme
14	Acter formellement la mise en œuvre du CCU B/D	2 4	D'ici 1 an

- 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
- 2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
- 3 Renforcer la coordination autour des travaux
- 4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
- 5 Développer des outils et systèmes d'information communs

ACTION 1	ADAPTER LA RENOVATION DES MI84 POUR AUGMENTER LE PARC DISPONIBLE SUR LA LIGNE
Réponse à l'enjeu	1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
Acteurs concernés	RATP, IDFM et SNCF Transilien
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>Le parc de matériel roulant de la ligne B est confronté à une tension considérable. Cette situation s'aggrave depuis plusieurs mois, malgré les efforts déployés par les ateliers responsables de la maintenance du matériel.</p> <p>En avril 2023, 148 rames sont disponibles pour l'exploitation pour un besoin total de 149 rames (1 rame en réparation longue). Les 6 rames non disponibles pour la rénovation des MI84 avaient bien été prises en compte dans le dimensionnement de parc au moment du transfert des MI84 du RER A vers le RER B. Ainsi le dimensionnement du parc n'explique pas l'ampleur des difficultés rencontrées. Cette non-disponibilité s'explique principalement par les difficultés liées à la maintenance, en lien avec la mise en service du site de Mitry, les travaux et la complexité de la gouvernance (voir Axe 4 du diagnostic).</p> <p>Parallèlement, les travaux de rénovation lourde du matériel MI84 ont été interrompus à début 2023 en raison de problèmes industriels et de retards importants par rapport au calendrier initial, qui prévoyait une fin des travaux au T2 2021.</p> <p>La RATP a choisi de proposer à IDFM de réorienter cette rénovation, avec ses propres moyens industriels, en proposant une rénovation des MI84 « allégée » au rythme prévisionnel de 2 rames par mois de janvier 2024 à avril 2025, avec une interruption du chantier pendant les Jeux Olympiques d'été 2024, pour lesquels la totalité du parc pourra être affectée pour les besoins de l'exploitation</p>
Description de l'action	Adapter la rénovation des MI84 pour augmenter le parc disponible sur la ligne et pallier autant que possible le manque de disponibilité constaté.
Bénéfices / Améliorations	Ces nouvelles modalités planifiées seront effectives dès que l'unité de maintenance du matériel roulant RATP aura pu reconstituer une marge opérationnelle d'exploitation de 3 éléments en réserve supplémentaires. Ce plan d'action permettra de retrouver 2 rames additionnelles dès octobre 2023 et 3 rames à partir de novembre 2023.

ACTION 2	AMELIORER L'EFFICACITE DU SITE DE MAINTENANCE DU MATERIEL ROULANT DE MITRY
Réponse à l'enjeu	 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>L'atelier de maintenance de la RATP (MRF) de Mitry a ouvert sur le périmètre SNCF en 2022, alors que le respect des standards de maintenance requis pour le matériel roulant était déjà tendu. Cet atelier est destiné à accroître les capacités de maintenance du matériel roulant de la ligne B, compte tenu du besoin d'adaptation des ateliers de Massy Palaiseau pour la réception des futurs matériels MI20, le site de Massy étant en travaux depuis 2020 et jusqu'en 2027, avec pour conséquence une réduction importante de sa capacité de maintenance.</p> <p>Sur le site de Mitry la capacité d'accueil pour respecter la production de maintenance et de dépannage du parc total de la ligne est de 9 éléments par cycle de 24h. En avril 2023 le résultat atteint est très en retrait de la cible avec seulement 5 éléments traités en moyenne. Les raisons de cette contre-performance s'expliquent par les priorités opérationnelles qui peuvent être faites en cours d'exploitation. En effet, l'exploitation peut être privilégiée au regard de la maintenance, impactant ainsi le programme prévu. Cette situation est insuffisante pour respecter les engagements contractuels et s'expose à des retards de maintenance chroniques et concomitamment à une baisse des indicateurs de fiabilité des matériels agissant directement sur le niveau de qualité de service rendu.</p> <p>Au-delà des 2 voies pour la maintenance préventive dont dispose le site de Mitry, celui-ci dispose également de voies pour effectuer des dépannages courts ainsi que des voies de garages.</p>
Description de l'action	Accompagner les acteurs dans la montée en puissance du site de maintenance de Mitry, notamment au travers une optimisation et une meilleure efficacité des processus de production actuelle. Pour cela des groupes de travail entre les différents acteurs (SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP) devront être mis en place afin de partager les besoins et les ressources nécessaires pour améliorer la capacité de traitement du site.
Bénéfices / Améliorations	Amélioration de la disponibilité des rames. Augmentation du nombre de rames maintenues à Mitry afin de mieux absorber les besoins de maintenance du parc.

ACTION 3	DEFINIR DES OBJECTIFS DE PERFORMANCE CONTRACTUELS ENTRE SNCF RESEAU ET IDFM
Réponse à l'enjeu	 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
Acteurs concernés	SNCF Réseau et IDFM
Horizon de mise en œuvre	Court terme
Diagnostic	<p>SNCF Transilien en tant qu'opérateur et RATP, en tant qu'opérateur et gestionnaire d'infrastructure, sont liés contractuellement à Ile-de-France Mobilités. Ils partagent ainsi les mêmes objectifs de performance sur ligne et s'engagent à les respecter.</p> <p>Il n'existe aucun lien contractuel entre Ile-de-France Mobilités et SNCF Réseau. Cette absence de lien contractuel avec le gestionnaire d'infrastructure au nord de la ligne ne permet pas à Ile-de-France Mobilités de pouvoir engager SNCF Réseau sur la réalisation d'un certain niveau de performance similaire à ce celui qui est attendu par les autres acteurs sur l'ensemble de ligne B, ni de disposer du même niveau de reporting.</p> <p>Bien que SNCF Réseau s'engage à respecter un certain nombre d'objectifs de performances, ces derniers ne sont pas les mêmes que ceux des autres acteurs et sont définis unilatéralement. Cette différence a un impact sur la réalisation de ces objectifs dans la mesure où les répercussions ne sont pas de même nature entre les deux acteurs SNCF Réseau et SNCF Transilien.</p>
Description de l'action	<p>Mettre en place une convention entre SNCF Réseau et IDFM qui doit permettre la mise en œuvre d'un niveau d'engagement entre les deux acteurs. Le périmètre de cette convention devra être défini.</p> <p>Elle pourrait dans un premier temps être restreinte au périmètre nord de la ligne B et dans un second temps élargi au réseau francilien géré par SNCF Réseau et sur lequel circule des trains d'IDFM.</p> <p>Ce cadre devra intégrer des indicateurs définissant les attendus en termes de performances, mais pourra aussi intégrer les relations financières entre les deux acteurs.</p>
Bénéfices / Améliorations	La définition d'accords entre SNCF Réseau et IDFM permettra de faciliter le pilotage de la ligne et le suivi côté IDFM. Il incite à la performance l'ensemble des signataires.

ACTION 4	ADAPTER L'ORGANISATION POUR RENFORCER LA PRISE DE RESPONSABILITE COMMUNE DES ENTREPRISES RATP ET SNCF TRANSILIEN ET RESEAU SUR L'ENSEMBLE DE LA LIGNE
Réponse à l'enjeu	 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien, RATP
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>La DLU est constituée des deux opérateurs de la ligne RER B. Un accord particulier identifie précisément les missions propres à la DLU, notamment en termes de analyses, méthode, conception horaire et IV. Bien que SNCF Réseau ne soit pas intégré à la DLU, un plan d'action commun a été identifié afin d'améliorer la gestion commune de la ligne et ainsi être plus réactif et souple sur le plan de l'exploitation ferroviaire. Le lien entre la maintenance du matériel roulant et la DLU mériterait d'être renforcé pour mieux partager les contraintes respectives et rechercher les solutions adéquates.</p> <p>En 2019, un changement d'organisation au sein de la DLU a été opéré avec la création de deux postes de directeurs de ligne côté RATP et SNCF. Les programmes et actions communes à l'ensemble de la ligne reposent ainsi sur la bonne collaboration des deux entités.</p>
Description de l'action	<p>Action 1 : Identifier un référent matériel roulant au sein de la DLU pour permettre de centraliser une vision globale des problématiques relatives au matériel roulant et à sa maintenance. Cela doit permettre de pouvoir faire le lien entre MRF et les autres acteurs afin de fluidifier les interfaces et permettre une meilleure communication entre les acteurs.</p> <p>Action 2 : Renforcer le pilotage commun du RER B à haut niveau au sein des entreprises.</p>
Bénéfices / Améliorations	<p>Action 1 : Avoir un échange permanent des difficultés identifiées côté MRF et au sein de la DLU et faciliter leur résolution.</p> <p>Action 2 : harmoniser les plans d'actions et les pratiques pour améliorer leurs résultats.</p>

ACTION 5	METTRE EN PLACE UN OUTIL D'ORDONNANCEMENT PARTAGE ENTRE SNCF ET RATP, COMMUN AUX DEUX SITES DE MASSY ET MITRY, POUR LES INTERVENTIONS TECHNIQUES A PROJETER SUR LE MATERIEL ROULANT SOUS CONTROLE DE LA MAINTENANCE, ET DEVELOPPER UN OUTIL DE LOCALISATION DES RAMES AU NORD DE LA LIGNE
Réponse à l'enjeu	<ol style="list-style-type: none"> 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins 5 Développer des outils et systèmes d'information communs
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien, RATP
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>La planification des phases d'entretien et de circulations commerciales d'une rame n'est pas partagée au sein d'un processus commun par l'ensemble des acteurs. Elle dépend de plusieurs acteurs qui exercent des responsabilités différentes, par exemple pour la mise à disposition d'une rame à l'atelier de Mitry :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RATP : Mise à disposition des matériels programmés pour la maintenance - SNCF Transilien : Gestion des manœuvres pour envoyer le matériel vers le site de Mitry - SNCF Réseau (EIC) : Gestion des manœuvres des matériels roulants dans l'atelier et les voies de garage par l'EIC <p>Par ailleurs, l'absence de système de localisation des rames sur le périmètre SNCF ne facilite pas la gestion du matériel, notamment dans la perspective de respecter les rendez-vous de maintenance programmés. Un système d'identification du numéro de train est utilisé sur le périmètre nord mais sans avoir l'information de la rame utilisée. Sur le périmètre RATP, un système automatique permet de connaître en temps réel le positionnement géographique de chaque rame.</p>
Description de l'action	<p>Action 1 : Mettre en place un outil d'ordonnancement commun à partager entre les mainteneurs et les exploitants SNCF et RATP pour suivre la maintenance de l'ensemble du parc, sur les deux ateliers de Massy et Mitry.</p> <p>Action 2 : Mettre en place une solution légère pour géolocaliser en temps réel les matériels roulants circulants au nord, à partir de Gare du Nord, afin de faciliter la gestion du matériel et permettre de répondre aux exigences logistiques liées à la maintenance programmée et à la gestion optimisée du parc par l'exploitant (notamment les garages).</p>
Bénéfices / Améliorations	Améliorer la coordination entre les acteurs, en particulier entre l'exploitation et la maintenance.

ACTION 6	GARANTIR L'UTILISATION DES VOIES DIRECTES A LA MISE EN SERVICE DU CDG EXPRESS VIA LA PRIORISATION DU RER B EN SITUATIONS PERTURBÉES
Réponse à l'enjeu	 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	Court terme
Diagnostic	<p>Le projet du CDG Express a pour objectif de relier Paris à l'aéroport du même nom en 20 minutes par une liaison ferroviaire rapide cadencée (15 min) depuis la gare de l'Est, à l'horizon 2027/2028. Le projet prévoit d'emprunter une partie du réseau ferroviaire existant sur 23 kilomètres (gare de l'Est, section du Transilien K entre La Plaine et Villeparisis) et de créer des voies nouvelles (sections en avant-gare de gare de l'Est – La Plaine et entre Villeparisis et l'aéroport Roissy CDG). L'itinéraire prévu génère de nombreuses interactions sur les troncs communs avec d'autres lignes ferroviaires, notamment la ligne K, les TER Paris – Laon et les circulations frets.</p> <p>Les voies bis, dédiées au RER B, ne seront pas impactées par cette nouvelle liaison. Néanmoins, à la mise en service du CDG Express, les marges de manœuvre opérationnelles du RER B seront réduites, en raison de l'augmentation du trafic sur les voies directes. Ces voies sont en effet empruntées quotidiennement par les trains du RER B (en moyenne 13 à 16 fois par jour ouvré en mai et juin 2023), soit pour des mesures visant à résorber les retards, soit lors de situations plus perturbées en cas d'indisponibilité des voies bis.</p> <p>Pour ne pas perdre ces marges de manœuvre opérationnelles, il sera essentiel de coordonner les efforts entre les parties prenantes et d'établir en amont de la mise en service du CDG Express des règles communes pour garantir la qualité de service au quotidien du RER B et des capacités de transport suffisantes en cas de perturbations.</p>
Description de l'action	Garantir l'utilisation des voies directes à la mise en service du CDG Express via la priorisation du RER B en situations perturbées.
Bénéfices / Améliorations	Mieux appréhender les impacts potentiels de la mise en service du CDG Express sur l'exploitation du RER B et diminuer les impacts de la densification du trafic sur l'axe Nord pour le RER B.

ACTION 7	ANTICIPER LA MISE EN COMMUN DES TRAVAUX A L'ECHELLE DE LA LIGNE ENTRE LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURE SNCF RESEAU ET RATP
Réponse à l'enjeu	<p>3 Renforcer la coordination autour des travaux</p> <p>4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B</p>
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau et RATP (GI)
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>Les deux gestionnaires d'infrastructure, SNCF Réseau et RATP GI, effectuent leur propre planification des travaux de manière indépendante, sans coordination. Ils établissent leurs programmes plusieurs années à l'avance sans intégrer la vision à l'échelle de la ligne. La coordination des contraintes de travaux des deux gestionnaires n'intervient que plus tard, au niveau de la DLU, une fois que les programmations sont figées.</p> <p>Cette absence de coordination entraîne des situations complexes, comme la programmation d'ITC simultanées sur les périmètres nord et sud.</p> <p>Ce fonctionnement nuit à la conception d'un plan de transport suffisant vis-à-vis de la fréquentation de la ligne et suffisamment robuste en exploitation, et nécessite des réunions entre les acteurs pour ajuster les programmes de travaux.</p>
Description de l'action	Définir un cadre entre SNCF Réseau et RATP GI qui puisse permettre d'établir des relations périodiques entre ces deux acteurs afin de partager la programmation des travaux sur la ligne en complément des relations existantes avec la DLU.
Bénéfices / Améliorations	Partager l'information sur la programmation des travaux Anticiper l'identification et la résolution des problèmes techniques sans attendre la conception horaire de l'offre.

ACTION 8	AMÉLIORER LA COORDINATION DES ACTEURS ENTRE LA PLANIFICATION DES TRAVAUX ET LE MAINTIEN DE L'ACTIVITÉ SUR L'ATELIER DE MITRY
Réponse à l'enjeu	<ul style="list-style-type: none"> 1 Retrouver une disponibilité du matériel roulant en phase avec les besoins 3 Renforcer la coordination autour des travaux 4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>L'alimentation électrique des installations de l'atelier de Mitry, qui sont dédiées à la maintenance du matériel roulant, sont dépendantes de l'alimentation électrique des voies principales. Cette dépendance ne permet pas de dissocier les réseaux et ainsi, lorsque l'alimentation électrique est coupée sur les voies principales, il est l'est aussi pour l'atelier.</p> <p>Cela entraîne une conséquence immédiate sur le fonctionnement des ateliers ou les activités de dépannage organisées sur le site. Ces coupures d'électricité ne sont pas intégrées dans le programme de maintenance du mainteneur.</p> <p>Le projet d'indépendance de l'alimentation électrique du site de Mitry est lancé (AVP prévu pour fin 2024) pour une mise en service annoncée en 2027.</p> <p>D'ici la réalisation des nouvelles installations, il sera nécessaire que la programmation de la maintenance du matériel roulant soit partagée avec l'ensemble des acteurs, ainsi que les prévisions d'opérations pouvant nécessiter l'interruption de l'alimentation électrique, pour intégrer et anticiper au mieux les contraintes.</p>
Description de l'action	<p>Signer la convention de financement du projet de feeder visant à sécuriser l'alimentation électrique du site de Mitry.</p> <p>D'ici la réalisation de ces installations, mettre en place et animer une coordination de haut niveau destinée à soutenir la maîtrise de la production quotidienne et optimiser des installations de maintenance du matériel roulant de Mitry de la part de SNCF Réseau avec la mise en place d'un accord de partenariat « SNCF Réseau/SNCF Transilien/RATP » pour sceller les contributions et engagements de chacune des parties prenantes.</p>
Bénéfices / Améliorations	Les conséquences de certaines opérations seront programmées à l'avance et seront instruites par la coordination entre les acteurs, pour que les mainteneurs du matériel roulant organisent leurs activités à l'avance.

ACTION 9	RENFORCER LES MOYENS D'INTERVENTION DE SNCF RESEAU POUR UNE RESOLUTION PLUS RAPIDE DES INCIDENTS D'INFRASTRUCTURE : FACILITES DE CIRCULATION EN VOIRIE DES AGENTS, FACILITER LE TRAITEMENT SIMULTANE DE PLUSIEURS INCIDENTS
Réponse à l'enjeu	 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>En cas d'incident sur la ligne B du RER, le temps d'intervention des agents de SNCF Réseau peut s'avérer important. La configuration actuelle ne permet pas de positionner les agents d'astreinte à proximité de la ligne, sauf en gare de La Plaine Stade-de-France, où une entité est présente. La localisation des agents de l'Infrapôle dépend également des interventions en cours.</p> <p>Les délais d'intervention à la Gare du Nord peuvent parfois être prolongés en raison des embouteillages sur la voie publique, principalement dus au sens unique de la rue de la Chapelle.</p> <p>Dans le passé, le véhicule d'intervention était autorisé à utiliser un gyrophare et à utiliser les voies d'urgence. Actuellement, les agents d'astreinte ne bénéficient d'aucune priorité de passage, bien que leurs locaux se trouvent à proximité des gares. Dans ces zones urbaines densément peuplées, même de courtes distances peuvent entraîner des retards considérables pour les agents.</p> <p>Par ailleurs, en cas d'incidents d'infrastructure simultanés sur la section nord, la présence d'une seule équipe d'intervention peut provoquer des temps d'intervention très longs pour la résolution d'un des incidents, impactant fortement l'exploitation.</p>
Description de l'action	<p>Action 1 : Faciliter la circulation des agents de SNCF Réseau en :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demandant des autorisations auprès de la mairie de Paris pour utiliser l'accès aux voies de bus pour une équipe en intervention. • Demandant à la Préfecture l'autorisation et la mise à disposition d'un gyrophare pour les voitures de service en intervention et permettre l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence en cas d'embouteillage. <p>Action 2 : Structurer et renforcer les équipes de l'Infrapole afin de pouvoir traiter plusieurs incidents simultanés sur leur périmètre.</p>
Bénéfices / Améliorations	Améliorer les délais d'intervention, les temps de résolution d'incidents et les impacts sur l'exploitation. Limiter la récurrence de journées de très faible ponctualité.

ACTION 10	FACILITER LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES SUR LE PERIMETRE SNCF RESEAU POUR S'ADAPTER AUX PARTICULARITES DU RER B. ACCOMPAGNER LES EVOLUTIONS OPERATIONNELLES ASSOCIEES.
Réponse à l'enjeu	 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien, RATP
Horizon de mise en œuvre	D'ici 1 an
Diagnostic	<p>De nombreuses évolutions réglementaires sur le périmètre SNCF Réseau sont en cours avec pour objectif de renforcer l'agilité de l'exploitation : remises d'ordres verbaux pour reprendre les circulations après une interruption, modalités d'intervention de la SUGE, levée de doute d'intrusion sur les emprises par vidéo, etc.</p> <p>Depuis décembre 2021, la réglementation liée aux intrusions de personnes sur les voies est en cours d'évolution avec l'application de la « marche à vue » pour l'agent de conduite, après déclenchement de l'alerte radio. Cela permet d'éviter de déclencher un arrêt en pleine voie et d'avoir un risque d'ouverture des portes du train par des voyageurs.</p> <p>Depuis l'été 2023 sera mise en place la possibilité de faire évoluer opérationnellement la réglementation et les gestes métiers correspondants pour ce qui concerne les circulations sous contrôle de l'alerte radio en cas de présomption d'ouverture des portes d'un train. Dans de très nombreuses situations, le principe de commander, par SNCF Réseau, l'arrêt de toutes les circulations qui se dirigent vers la zone présumée du désordre d'exploitation ne sera plus la règle, et permettra d'éviter le figeage du système ferroviaire avec les conséquences potentielles de perturbations d'exploitation.</p> <p>D'autres évolutions sont également en cours d'implémentation.</p>
Description de l'action	<p>Les actions actuellement conduites s'appuient notamment sur une réglementation mieux adaptée à l'exploitation du mass transit et permet d'activer un premier levier pour améliorer durablement les résultats de performance du RER B.</p> <p>Déployer d'importants moyens en termes de management pour assurer l'accompagnement de ces mesures et permettre l'application de ces dernières le plus rapidement possible.</p>
Bénéfices / Améliorations	Ces nouvelles dispositions réglementaires sont de nature à limiter le risque d'incidents de type « intrusion de personnes » et leurs conséquences.

ACTION 11	METTRE EN ŒUVRE DES OUTILS POUR FACILITER L'EXPLOITATION DES CIRCULATIONS SUR LES POINTS CLES DE LA LIGNE
Réponse à l'enjeu	<p>2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit</p> <p>5 Développer des outils et systèmes d'information communs</p>
Acteurs concernés	SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	Court terme
Diagnostic	<p>Les deux opérateurs assurent le développement d'outils d'aide à l'exploitation adaptés pour gérer des situations particulières dans le domaine de l'ingénierie d'exploitation ferroviaire. Ces outils de gestion de situations locales (ALET, FIFO30, etc.) qui sont, in situ, en soutien de l'action temps réel des gestes métiers des agents de conduite, des agents de circulation ou des aiguilleurs servent à améliorer l'exploitation de la ligne.</p> <p>Sur la zone aval de Paris Nord, notamment entre La Plaine Stade de France (RER B), Stade de France Saint-Denis (RER D) et Gare du Nord (RER B et D) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un outil d'aide à la convergence à Aulnay, mais aussi en entrée de Gare du Nord entre les RER B et D, permettra à l'agent de circulation de réaliser une modification de l'ordonnancement des trains sans déséquilibrer l'axe. - L'outil ALET v2 (Aide à L'Exploitation des Trains), permettra d'améliorer les conditions de fluidité en permettant au conducteur de rouler à une certaine vitesse sans risque de devoir stationner en pleine voie. <p>D'autres outils sont en cours de mise en place pour faciliter l'exploitation du tunnel commun entre Gare du Nord et Châtelet. Ces outils spécifiques à la ligne B sont très attendus pour renforcer la stabilité du plan de transport en améliorant la robustesse du système, et leur mise en service est prévue pour 2023.</p>
Description de l'action	<p>Action 1 : Déployer dans l'année d'importants moyens en termes de management pour assurer l'accompagnement dans l'utilisation de ces nouveaux outils afin qu'ils puissent avoir un impact fort sur le niveau de performance de la ligne. Il s'agira ainsi de bien accompagner et suivre le déploiement de ces innovations.</p> <p>Action 2 : Industrialiser les outils développés, ou en cours de développement, pour fiabiliser ces derniers et permettre une intégration totale de ces outils dans la régulation des deux lignes du RER B et D.</p>
Bénéfices / Améliorations	Fiabiliser la gestion de l'exploitation pour le RER B et D, notamment sur les secteurs clés : Aulnay, entre La Plaine Stade de France, Stade de France Saint-Denis et Gare du Nord et dans le tunnel entre Gare du Nord et Châtelet.

ACTION 12	REEVALUER REGULIEREMENT L'EFFICACITE DES DISPOSITIFS VISANT A LIMITER LES INCIDENTS EXTERNES (REGULATEURS DE FLUX SUR LES QAIS, PRISE EN CHARGE DES MALAISES VOYAGEURS, EQUIPES CYNOPHILES)
Réponse à l'enjeu	 Adapter la gestion des circulations au mass-transit
Acteurs concernés	IDFM, RATP, SNCF Transilien, SNCF
Horizon de mise en œuvre	En continu
Diagnostic	<p>Les incidents liés aux malaises (220 à 340 malaises par an) et aux colis abandonnés (200 à 260 objets délaissés par an) ont un impact important dans l'exploitation quotidienne de la ligne B.</p> <p>Si des équipes cynophiles sont postées dans les gares et stations clés de la ligne, pour certaines gares le traitement des colis passe systématiquement par l'intervention d'une équipe de démineurs, plus longue, perturbant davantage l'exploitation du RER B. Les dispositifs d'équipes cynophiles sont déterminés et suivis à l'échelle des réseaux RATP et SNCF. Une vision des besoins et contraintes d'exploitation de certaines lignes particulièrement impactées serait ainsi complémentaire.</p> <p>Par ailleurs, des régulateurs de flux sont présents dans certaines gares. Ces dispositifs sont prévus dans les contrats des opérateurs avec IDFM et ont été renforcés lors du plan d'urgence lancé en 2019, ainsi que des dispositifs visant à une meilleure gestion des malaises voyageurs (équipes de protection civile, SSIAP). Un bilan régulier de ces dispositifs est nécessaire afin de pouvoir les adapter au mieux aux évolutions de fréquentation de la ligne.</p>
Description de l'action	<p>Instaurer un meilleur dialogue entre les exploitants et les gestionnaires des dispositifs de sûreté afin de limiter au mieux les impacts des colis abandonnés sur le RER B. Réaliser et partager un diagnostic : localisation des incidents les plus fréquents, types de difficultés rencontrées, etc.</p> <p>Réaliser des bilans réguliers des dispositifs visant à limiter la survenue d'incidents et à fluidifier l'exploitation (régulateurs de flux, gestion des malaises voyageurs).</p>
Bénéfices / Améliorations	L'objectif est d'optimiser l'efficacité des dispositifs existants et mieux s'adapter aux évolutions constatées sur la ligne.

ACTION 13	UNIFIER LES SYSTEMES D'INFORMATIONS ET LES PRATIQUES POUR REPERTORIER LES INCIDENTS ET LEURS IMPACTS. REALISER PERIODIQUEMENT DES ANALYSES CRITIQUES DE CES DONNEES POUR RENDRE COMPTE DES TENDANCES D'EVOLUTION SUR LE LONG TERME DE LA PERFORMANCE DE LA LIGNE
Réponse à l'enjeu	 Développer des outils et systèmes d'information communs
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	Court et moyen terme
Diagnostic	<p>Les systèmes d'information utilisés par chaque opérateur pour tracer les incidents, et leurs impacts, sont différents et ne communiquent pas entre eux. Au-delà des outils informatiques, les processus d'identification et d'affectation des incidents sont différents, ce qui rend complexe l'analyse de l'incidentologie sur la ligne.</p> <p>La traçabilité d'un incident dans le système d'information de la SNCF passe par plusieurs acteurs chez SNCF Transilien et SNCF Réseau, ce qui occasionne un respect du processus plus long et conséquent alors que la démarche du côté de la RATP est plus fluide et rapide dans la mesure où seul le chef de régulation (CREG) intervient.</p> <p>Ces deux processus alimentent deux flux de données différents. Il n'existe pas de base de données unifiée permettant de réaliser des analyses normalisées. L'analyse des causes d'incident est réalisée sous le prisme de l'opérateur, avec une distinction entre Nord et Sud. L'assemblage effectué pour le reporting contractuel présente seulement une classification à grande maille des causes communes.</p> <p>Des analyses régulières sur l'ensemble de la ligne, issues d'une base unifiée, permettraient une meilleure compréhension des enjeux et évolutions du fonctionnement de la ligne au fil de l'eau.</p>
Description de l'action	<p>Action 1 : Mettre en place un fichier assemblé d'analyse et de classification des incidents avec une précision fine des causes. Cette base de données permettra d'aboutir à un fichier de suivi analytique global de la ligne, donnant une vision sur le temps long des évolutions des incidents. Ce dernier pourrait être transmis à une maille semestrielle.</p> <p>Action 2 : A moyen terme, unifier les systèmes d'information de report des incidents et les process d'affectation pour les deux opérateurs</p>
Bénéfices / Améliorations	Meilleure analyse et traçabilité des causes incidents de la ligne, meilleure réactivité face aux tendances de fond. L'analyse des causes sera plus rapide et aisée pour permettre une vision globale de la ligne, et ainsi donner à la DLU les capacités d'agir sur les incidents prédominants.

ACTION 14	ACTER FORMELLEMENT LA MISE EN ŒUVRE DU CCU B/D
Réponse à l'enjeu	<p>2 Adapter la gestion des circulations au mass-transit</p> <p>4 Renforcer la dynamique positive dans la gouvernance du RER B</p>
Acteurs concernés	IDFM, SNCF Réseau, SNCF Transilien et RATP
Horizon de mise en œuvre	Court terme (décision)
Diagnostic	Le rapprochement des acteurs des opérateurs et gestionnaires d'infrastructure au sein d'un futur CCU pour les lignes B et D a pour objectif de faciliter l'anticipation des difficultés d'exploitation et de faciliter la coordination des acteurs en vue de leur résolution, aujourd'hui présents dans différents sites de gestion opérationnelle.
Description de l'action	Valider la mise en œuvre du CCU commun des lignes B et D pour ne pas retarder sa mise en service
Bénéfices / Améliorations	Proposer une organisation optimale pour l'exploitation et la régulation de la ligne B sur son ensemble

5. CONCLUSION

Le redressement de la performance du RER B et la mise en œuvre du plan d'action nécessite le plein engagement de l'ensemble des acteurs. Ce dernier requiert un travail important et sa mise en œuvre ne sera réussie sans une coordination et un dialogue approfondi. L'engagement des acteurs sera d'autant plus nécessaire que les contraintes et défis, liés notamment aux travaux et à l'exploitation de la ligne, sont amenés à s'accroître dans les années à venir. L'augmentation de la ponctualité de 1% par an en moyenne est à la fois ambitieuse et indispensable pour les usagers. A plus long terme, la réalisation des grandes opérations lancées sur le RER B (NExTEO, MI20, CCU B/D) apportera des gains d'ampleur.

Une présentation des actions issues de l'audit du RER B a été réalisée auprès de la RATP, SNCF Transilien et SNCF Réseau pendant l'été. Il est important de noter que plusieurs actions ont déjà été amorcées par ces derniers en parallèle de la réalisation de l'audit.

La participation de la Direction de Ligne Unifiée, de la RATP, SNCF Transilien et SNCF Réseau à l'audit du RER B est un point particulièrement positif. Cette dynamique est à poursuivre pour mettre en œuvre le plan d'action.

Le suivi de la mise en œuvre de ce plan sera piloté par IDFM. Un reporting serré de l'avancement des actions, ainsi que de l'évolution des performances du RER B sera demandé aux opérateurs et gestionnaires d'infrastructure.