



## Des gares mieux équipées aujourd'hui, des trajets plus agréables demain

Le projet de modernisation du RER B, pour renforcer la régularité et la fréquence des trains tout en améliorant votre confort, a franchi une nouvelle étape.

Les grands travaux dans les gares du RER B du nord de la ligne touchent à leur fin. Les quais sont rehaussés, les abris de quais posés et les équipements facilitant l'accessibilité et améliorant le confort installés dans les gares concernées.

D'ici septembre 2013 se déroulera la dernière ligne droite des travaux qui concerne la mise en place d'une nouvelle signalisation « sur mesure ». Ces travaux sont nécessaires pour permettre la mise en service, en toute sécurité, de la nouvelle desserte B nord+ le 2 septembre prochain.

Depuis le début, les acteurs du projet veillent à vous tenir régulièrement informés des transformations de la ligne via le site [www.modernisation-rerb.fr](http://www.modernisation-rerb.fr), ce journal périodique et l'affichage en gare.

Soyez assurés de la mobilisation de toutes nos équipes afin de garantir la mise en service du projet B nord+ pour la rentrée 2013 dans les meilleures conditions possibles.

### Regards croisés

p. 2



### Le nouveau visage du RER B

p. 2/3



### Dernière ligne droite avant la nouvelle desserte de la ligne B

p. 4



À LA FIN DES TRAVAUX  
FIN AOÛT 2013



1 TRAIN TOUTES LES  
3 MINUTES 6 MINUTES  
entre Paris et Aulnay-sous-Bois, en période de pointe.  
sur chacune des deux branches, en période de pointe.



33 MINUTES  
pour se rendre de la gare du Nord à l'aéroport Charles-de-Gaulle.

117 RAMES MI79  
RÉNOVÉES  
À L'HORIZON 2015

Ces nouvelles rames pourront transporter 844 voyageurs (280 places assises, 564 debout).



Retrouvez toutes les informations de la modernisation sur : [www.modernisation-rerb.fr](http://www.modernisation-rerb.fr)



Claire Z.

19 ans  
Étudiante en Licence  
Sciences Sanitaires  
et Sociales.  
Utilisatrice du RER B  
dans plusieurs gares  
entre le Vert-Galant  
et la gare du Nord.



Bernard Guillerm  
Maître d'œuvre  
projet RER B nord +

# Regards croisés

## En quoi selon vous, était-il nécessaire de moderniser les quais ?

Claire Z.

Il était difficile pour certaines personnes, comme les personnes handicapées, de monter dans les trains, les marches étaient très hautes. Il fallait également installer plus d'ascenseurs pour faciliter l'accès aux quais.

Bernard Guillerm

Il fallait améliorer l'accessibilité pour tous et notamment les personnes à mobilité réduite. Les quais devaient aussi être rehaussés pour faciliter la descente et la montée dans les trains et ainsi limiter le temps d'arrêt des trains en gare.

Enfin, il fallait également renforcer l'accueil et le confort des voyageurs. C'est pour cela que les abris filants et le mobilier ont été installés, et les écrans d'information, l'éclairage des quais et la qualité de la sonorisation renouvelés.

## Comment avez-vous vécu les travaux ?

Claire Z.

Personnellement, je n'ai pas particulièrement été gênée, à part à la gare de la Courneuve-Aubervilliers où il fallait aller tout au bout de la gare pour descendre et remonter avant de sortir ou se diriger vers un autre quai. Il y avait également des retards, mais je ne pense pas que ceux-ci soient liés aux travaux.

Bernard Guillerm

Les opérations se sont déroulées en plusieurs phases entre 2009 et 2013. Il fallait assurer la sécurité des clients (balisage des zones de travaux, signalisation des cheminements, etc.) tout en maintenant la circulation. La complexité a été de gérer toutes ces contraintes tout en maintenant la ligne en service et donc avec des périodes de travaux très courtes (quelques heures la nuit et certains week-ends). C'est cette organisation particulière qui explique la durée des travaux.

Toutefois, la bonne préparation, en amont, entre le maître d'œuvre et l'exploitant de la gare a permis la réussite des opérations.

## Que pensez-vous des résultats ?

Claire Z.

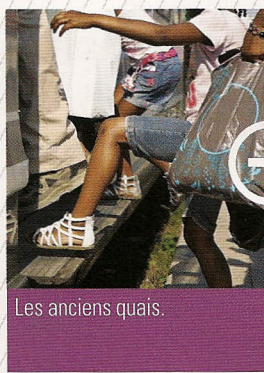
Ils sont bons. Les gares de Vert-Galant, d'Aulnay-sous-Bois et de La Courneuve-Aubervilliers, que j'utilise souvent, ont été très bien renouvelées. Plus on s'éloignait de Paris et plus les gares étaient vieillottes... J'apprécie également la création d'abris, pratiques en temps de pluie et l'installation de bornes d'alarmes, bien utiles en cas de problème. Pour les personnes se déplaçant difficilement – les personnes âgées ou se servant de béquilles, par exemple – les rampes d'accès apportent une véritable aide.

Bernard Guillerm

Lors des réunions de chantiers, le retour des clients et des exploitants est positif. C'est ce qui nous permet de dire que les résultats sont satisfaisants.

# Le nouveau visage du RER B

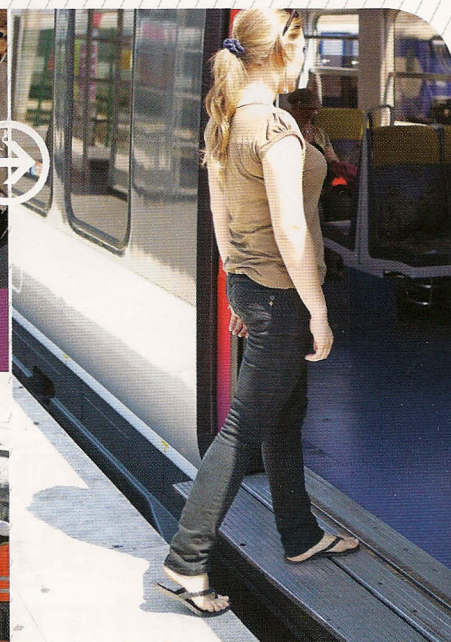
## Les rehaussements des quais



Les anciens quais.



Les travaux de rehaussement des quais.



Les nouveaux quais, rehaussés à hauteur du plancher des rames, facilitent la montée. La majorité des quais sont rehaussés depuis la fin de l'été 2012.

## Les nouveaux abris de quai



Ancien abris de quai.



Installation de la nouvelle structure.



Nouvel abris, présent sur la longueur du quai pour se protéger des intempéries. Tous les abris de quai sont installés depuis début 2013.



Une ligne plus confortable et agréable, des trains plus réguliers, une desserte simplifiée et renforcée, un trafic fluide. Le RER B s'adapte aux besoins des usagers.

### Le Poste d'Aiguillage Informatisé (PAI) de Mitry-Claye



L'ancien poste d'aiguillage.

Le nouveau poste informatisé, télécommandable à distance, permet une gestion plus réactive de la circulation des trains. Le PAI a été mis en service en novembre 2011.

### Le terminus de Mitry-Claye



La gare de Mitry-Claye avant les travaux de modernisation.

La nouvelle gare de Mitry-Claye, équipée de nouveaux quais, abris, mobiliers et systèmes d'information.

### Les nouveaux équipements (bancs, poubelles, ascenseurs, escaliers mécaniques...)



25 ascenseurs et 14 escaliers mécaniques ont été installés pour rendre les gares plus accessibles. De nouveaux bancs, alarmes, poubelles, bandes podotactiles, éclairage de quai et caméras de surveillance améliorent le confort et la sécurité dans les gares. De nouveaux écrans de dernière technologie diffusent une information en temps réel.

## ZOOM SUR

### La nouvelle sous-station électrique de Mitry-Claye.

Elle permet une augmentation de la puissance électrique, et participe ainsi à fiabiliser les circulations de la ligne B. Mise en service en septembre 2012.

### La nouvelle machine à laver les trains de Mitry-Claye.

Plus performante et respectueuse de l'environnement. Mise en service en juin 2012.





# Et maintenant ?

## Dernière ligne droite avant la nouvelle desserte de la ligne B.

Le point avec Dominique Lefrère, Directeur d'Opération Délégué adjoint RER B nord+, SNCF INFRA



RER

B

nord+

### Quelles sont les prochaines étapes du programme de modernisation ?

Nous avons achevé fin 2012, les travaux de génie civil (rehaussement de quais, abris filants). Quelques travaux de finition (installation des derniers mobiliers, écrans d'information) seront réalisés durant le premier trimestre 2013. Nous terminerons par des travaux de signalisation, pour adapter le système à la nouvelle circulation des trains.

À ces travaux de signalisation, s'ajoutent des programmes complémentaires. Avec la nouvelle circulation, les trains seront plus nombreux sur un même secteur et s'arrêteront dans toutes les gares, ce qui nécessitera plus d'énergie. Un survoltage va donc être mis en service en mai 2013. Il permettra de réguler la tension électrique jusqu'au bout de la ligne.

### Les travaux de signalisation présentent-ils des difficultés particulières ?

C'est la première fois que des travaux et essais de cette ampleur sont effectués sur une ligne exploitée. Ils sont menés la nuit et certains week-ends, afin de limiter au maximum les inconvénients pour les voyageurs. Un personnel important est alors mobilisé dans un temps très court. À partir de fin janvier 2013, les travaux vont s'accroître et engendrer des perturbations sur la ligne. La mise en service de la nouvelle signalisation nécessitera notamment des essais importants entre le 15 et le 19 août 2013.

### Quelles mesures seront alors prises pour gêner le moins possible les voyageurs durant leurs déplacements ?

Pendant ces périodes de travaux et d'essais, la circulation sera interrompue entre La Plaine - Stade de France et les terminus de Mitry-Claye et de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle.

Dans un premier temps, pendant plusieurs semaines, l'interruption du service aura lieu uniquement en fin de soirée, pendant les périodes de moindre affluence.

## INFO TRAVAUX

### Calendrier des travaux du 15 avril au 30 août 2013

**Du 15 au 26 avril 2013 (du lundi au vendredi) :**

À partir de 23h15 suppression des derniers trains entre La Plaine - Stade de France et les terminus Mitry-Claye et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Un service de bus est mis en place. Un allongement du temps de parcours est à prévoir.

**À partir du 10 juin et jusqu'au 30 août 2013, des interruptions de circulation de la ligne en extrémité de soirée à partir de La Plaine - Stade de France vers le nord sont à prévoir.**

**⚠ Week-end du 15 août : interruption des circulations sur la ligne B au nord à partir de La Plaine - Stade de France du 15 au 17 août 2013.**

Un service de bus est mis en place. Un allongement du temps de parcours est à prévoir. Compte tenu du caractère exceptionnel de la situation, nous invitons les voyageurs à limiter leurs déplacements via la ligne B pendant ce week-end.

**Ces travaux sont nécessaires pour la mise en service de la nouvelle desserte B+ le 02 septembre 2013.**

Le week-end du 15 août constituera une situation exceptionnelle. La nature des travaux à réaliser nécessite une interruption complète de la ligne à partir de La Plaine - Stade de France pendant 3 jours pleins, ainsi qu'une interruption partielle de 36 heures.

### Une fois les travaux terminés, quels en seront les bénéfices concrets pour les Franciliens ?

Des temps de parcours fiabilisés, une fréquence accrue, un accès aux personnes à mobilité réduite et un confort optimisé répondront aux attentes des voyageurs.

## ZOOM SUR :

### la gare de Drancy, exemplaire en terme d'accessibilité.

Journal de la région Ile-de-France décembre 2012-janvier 2013 n° 44

La gare de Drancy est exemplaire en termes d'accessibilité grâce notamment à ses distributeurs de billets de faible hauteur.

**HANDICAP D'ici à 2020, l'essentiel du réseau Transilien sera adapté aux voyageurs en fauteuil roulant.**

### DES GARES PLUS ACCESSIBLES

L'accès aux transports en commun d'Ile-de-France pour les personnes à mobilité réduite (PMR) prend forme. D'ici à 2020, 207 gares Transilien SNCF seront accessibles. Elles représenteront à elles seules 90% du trafic voyageurs. Prévu dans le cadre de la loi 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, les aménagements nécessaires - qui impliquent des chantiers lourds et longs - ont déjà été réalisés dans près de la moitié de ces gares. La Région Île-de-France a, pour sa part, dépensé depuis 2011 plus de 20 millions d'euros pour relever ce défi.

La diversité des hauteurs de quais C'est ainsi que Drancy (93) est devenue une référence. Du stationnement devant la gare à la montée dans le train, tout est aux normes. La gare a été dotée de guichets abaissés et de larges portes automatiques, laissant assez d'espace et de temps pour manœuvrer un fauteuil roulant, valider son ticket et ressortir. La passerelle et les deux ascenseurs garantissent un accès au quai en toute autonomie. Pour la montée dans le train, un dernier obstacle subsiste, que l'on surmonte en faisant appel à un service agent de la SNCF, dans le cadre d'un service appelé « Accès plus ». Les quais étant passés de 55 à 115 cm, une petite rampe manuelle suffit à aujourd'hui à combler le décalage avec la rame. La diversité des hauteurs de quais en Ile-de-France offre d'ailleurs une spécificité au réseau francilien, et à son histoire même : la coexistence

de plusieurs sociétés ferroviaires jusqu'à la création de la SNCF en 1937. Le dispositif profite à tous : « Lors des montées et des descentes, c'est une économie de temps pour tous les usagers et l'assurance d'un train à l'heure », explique Thierry Queau, responsable de la cellule travaux à la SNCF.

Des chantiers longs pour ne pas gêner Deux ans auront été nécessaires pour aménager la gare. « Pour ne pas perturber les usagers, nous avons effectué les travaux de nuit, d'où un temps de réalisation forcément plus long », justifie Alain Saillard, directeur du projet d'accessibilité des gares à RFF, propriétaire des voies et des quais de toutes les gares SNCF. Plusieurs associations ont par ailleurs été appelées à donner leur avis pour que les travaux gênent le moins possible les autres voyageurs. Dernière étape : le renouvellement des trains franciliens, qui permettront aux personnes à mobilité réduite de circuler dans les rames en toute autonomie. »

#### EN SAVOIR PLUS

« Le défi d'accès plus » proposé par la SNCF, l'association des transports franciliens, le STIF, permet de répondre par la route aux personnes à mobilité réduite. Le tout sur 24 heures, et pour le prix d'un billet Transilien. Plus d'infos : 01 70 767 433. © www.transilien.com

© à découvrir en vidéo sur www.snctf.com en comparant entre la gare de Drancy et la gare de Nogent-sur-Oise.

Journal édité par les partenaires du projet RER B nord+.

**Directeur de la publication :**  
Éric Giraud-Desjuzeur (RFF)

**Comité de rédaction :**  
Marie-Aude Cariou (RFF),  
Céline Pierre (RFF),  
Virginie Laroche (SNCF),  
Dominique Lefrère (SNCF),  
Diane Chomette (SNCF),  
Marie-Pierre Frydman (SNCF),  
Catherine Nier (SNCF).

**Conception et réalisation :** Sennse

N°ISSN en cours

Des informations plus précises seront communiquées aux voyageurs dans les gares et sur le site : **www.modernisation-rerb.fr**

