La ligne orange du Grand Paris Express

-

Conseil d'administration d'Orbival

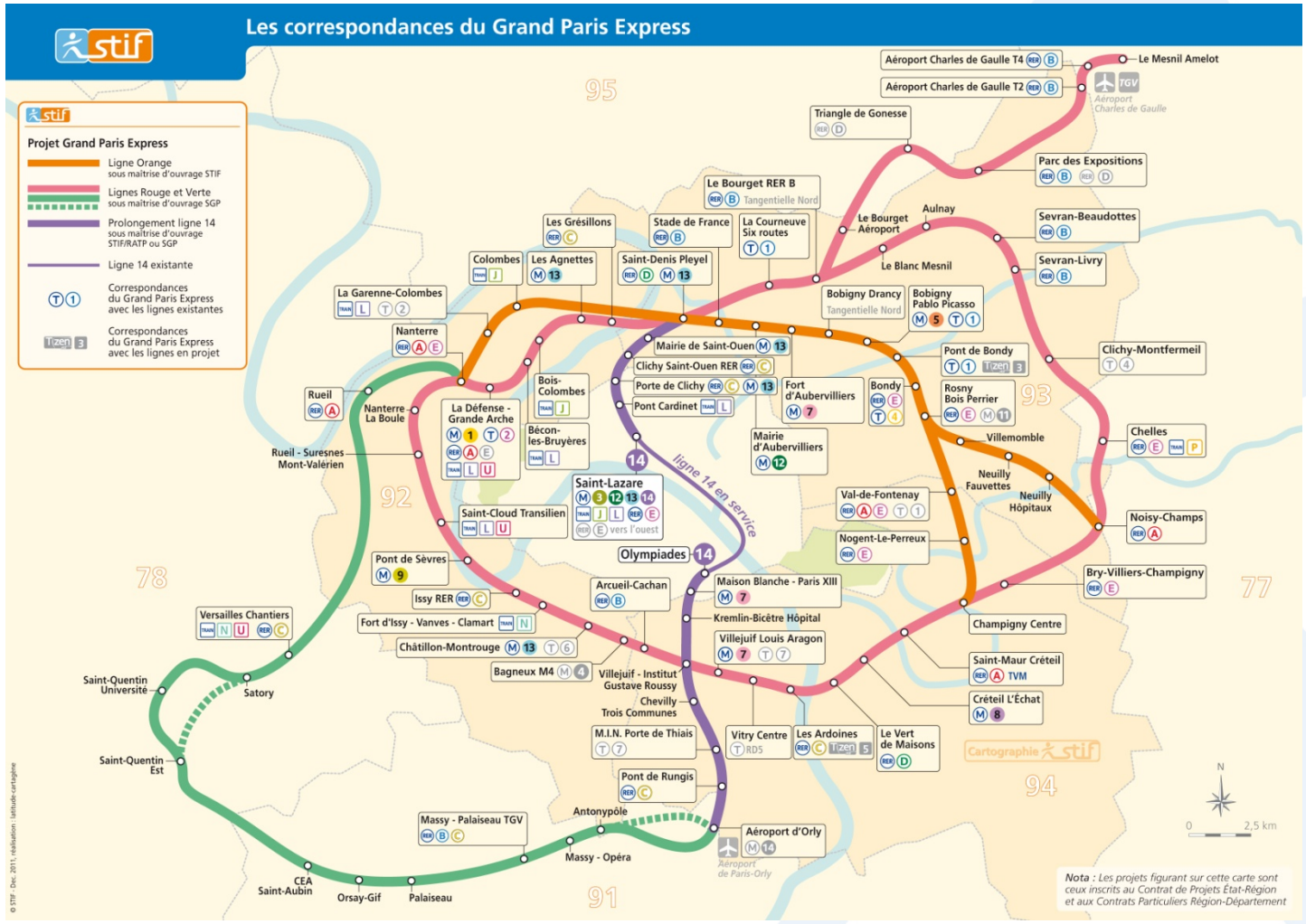
le 13 décembre 2011

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Le(s) rôle(s) du STIF dans le Grand Paris Express

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Le schéma d'ensemble approuvé par le décret du 24 août 2011
(suite au protocole d'accord Etat-Région du 26 janvier 2011)



Maîtrise d'ouvrage SGP
> ligne rouge
> prolongements Nord (*) et Sud de la ligne 14
> ligne verte
(*) : de Mairie de St Ouen à St Denis Pleyel

Co-maîtrise d'ouvrage STIF-RATP
> Prolongement ligne 14
de St Lazare à Mairie de St Ouen

Maîtrise d'ouvrage STIF
> Ligne orange

Les enjeux du Grand Paris Express identifiés par le STIF, Autorité organisatrice

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

L'ARTICULATION AVEC L'EXISTANT ET AVEC LE PLAN DE MOBILISATION

- La priorité à donner à la réalisation du Plan de Mobilisation (calendrier et financements)
- Un réseau maillé avec les lignes existantes et en projet
- La désaturation de l'existant

LE DIMENSIONNEMENT DU PROJET

- La nécessité d'un schéma d'exploitation cohérent et optimisé
  Identification des ruptures de charge, compte tenu des logiques de flux et des contraintes techniques
- La nécessité d'un dimensionnement des infrastructures et des composantes fonctionnelles des futurs pôles d'échanges adapté aux flux attendus

LES ENJEUX DE LIAISONS ET DE DESSERTES

- Une desserte fine
- Les liaisons banlieue-banlieue
- Le désenclavement

LES ENJEUX D'AMENAGEMENT DES STATIONS

- **L'insertion urbaine des stations :** la prise en compte des projets portés par les collectivités

- **La qualité des correspondances** au niveau des stations existantes
  minimisation du temps de parcours, et de la pénibilité de la correspondance
- **La mise à niveau des stations existantes** pour absorber les flux supplémentaires induits par l'arrivée du Grand Paris Express

- **L'aménagement de pôles d'échanges de qualité :**

  - **l'intermodalité avec le réseau de surface :**
    pré-dimensionnement des besoins pour gérer l'intermodalité avec le réseau de surface
    aménagements permettant une exploitation de qualité
    localisations optimales pour gérer les correspondance TC de surface / futur métro
    (SD gares routières)

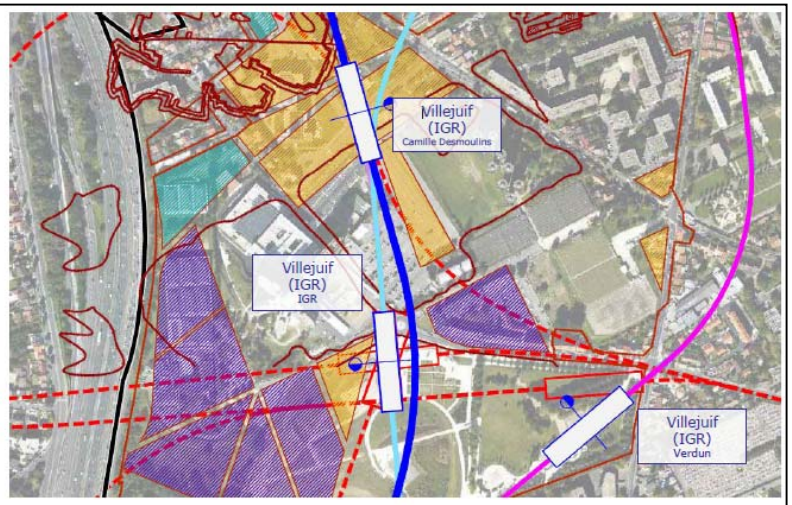
  - **la prise en compte du rabattement voitures**
    au cas par cas (PDU Ile de France, SD parcs-relais)

  - **l'accès des modes actifs** *(SD stationnement vélos dans les pôles d'échanges)*

  - **l'accessibilité PMR** *(mise en conformité avec les normes ERP)*

  - **les services aux voyageurs**
    information, repérage, accueil (SD Informations Voyageurs)

Points de vigilance de l'Autorité organisatrice : l'exemple de Villejuif Institut Gustave Roussy



- 3 implantations de gare double
  - Camille Desmoulins : bleue - 35 m et rouge - 60 m
  - IGR : bleue – 29 m et rouge – 68 à – 35 (+ 1500 mètres)
  - Verdun : bleue – 21 m et rouge de – 54 à – 36 (+ 1300 m)

Source : SGP

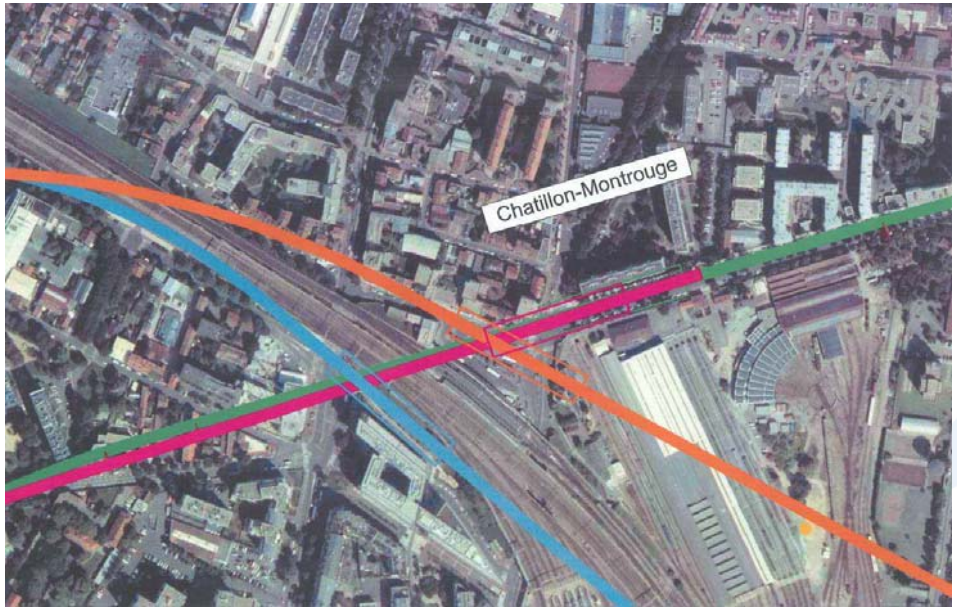
Premières estimations de flux présentées par la Société du Grand Paris

85% de la fréquentation de la future gare
= correspondance ligne rouge/ligne bleue

Variantes d'implantation de la future gare ligne rouge

Propositions SGP	Préconisations STIF
gare ligne rouge très profonde : **- 54 m à – 68 m de profondeur**	**Très mauvaises conditions :** - **d'accès aux quais** de la station ligne rouge depuis la surface - **de correspondance ligne rouge/ligne bleue**
gare ligne rouge à – 35 m **et gare ligne bleue à – 29 m** *(SGP indique allongement du temps de parcours dans ce cas = + 1300 à 1500 m de linéaire d'infrastructure supplémentaire)*	Variante plus favorable pour **configuration de la future gare de Villejuif IGR** *Demande à la SGP d'étudier d'autres hypothèses de tracé, afin que le choix de l'implantation IGR n'impose pas une seule et unique solution d'aménagement de la future gare d'Arcueil-Cachan.*

Points de vigilance de l'Autorité organisatrice : l'exemple de Chatillon-Montrouge



Source : SGP

Variantes d'implantation de la future gare ligne rouge

Propositions SGP	Préconisations STIF
variante 1 : sous l'av. M Dormoy relativement éloigné du M13 (couloir de correspondance de 70 mètres)	peu d'impact sur la configuration actuelle du pôle **> Nécessite un couloir de correspondance souterrain**
Variantes 1bis et 2 : plus près de la ligne 13 sous la gare routière,	Proposition SGP de localisation de l'émergence **> fort impact sur la capacité de la gare routière en phase travaux et à terme,**
Le scénario 3 positionné à équidistance de la future station du tramway T6 et de la ligne 13, serait éloigné de la gare routière.	**> Nécessite un couloir de correspondance souterrain**

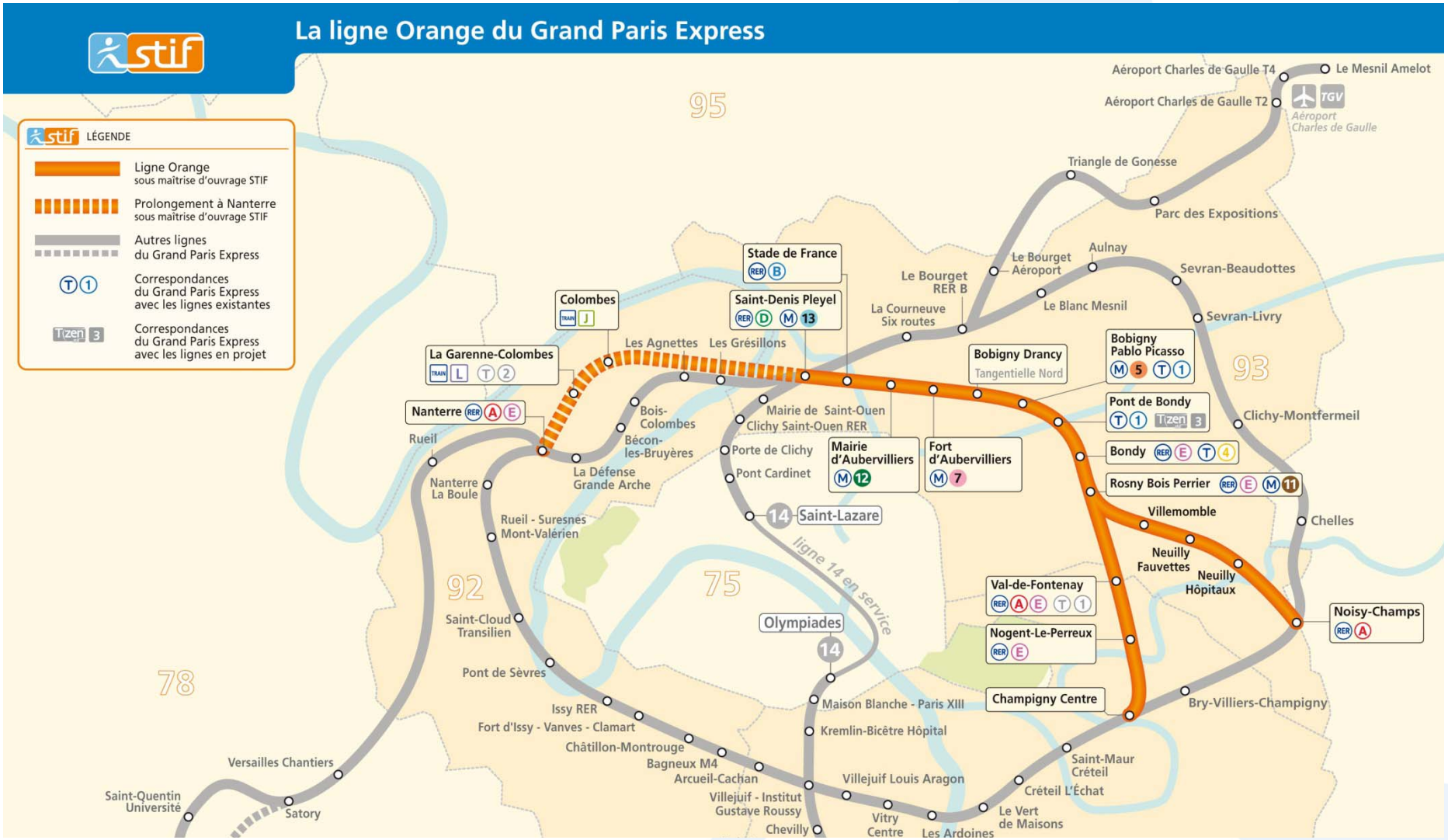
Remarque globale du STIF

les données de flux présentées à ce jour par la SGP ne permettent pas d'évaluer la répartition des flux de correspondances ligne rouge / M13 / T6 / bus

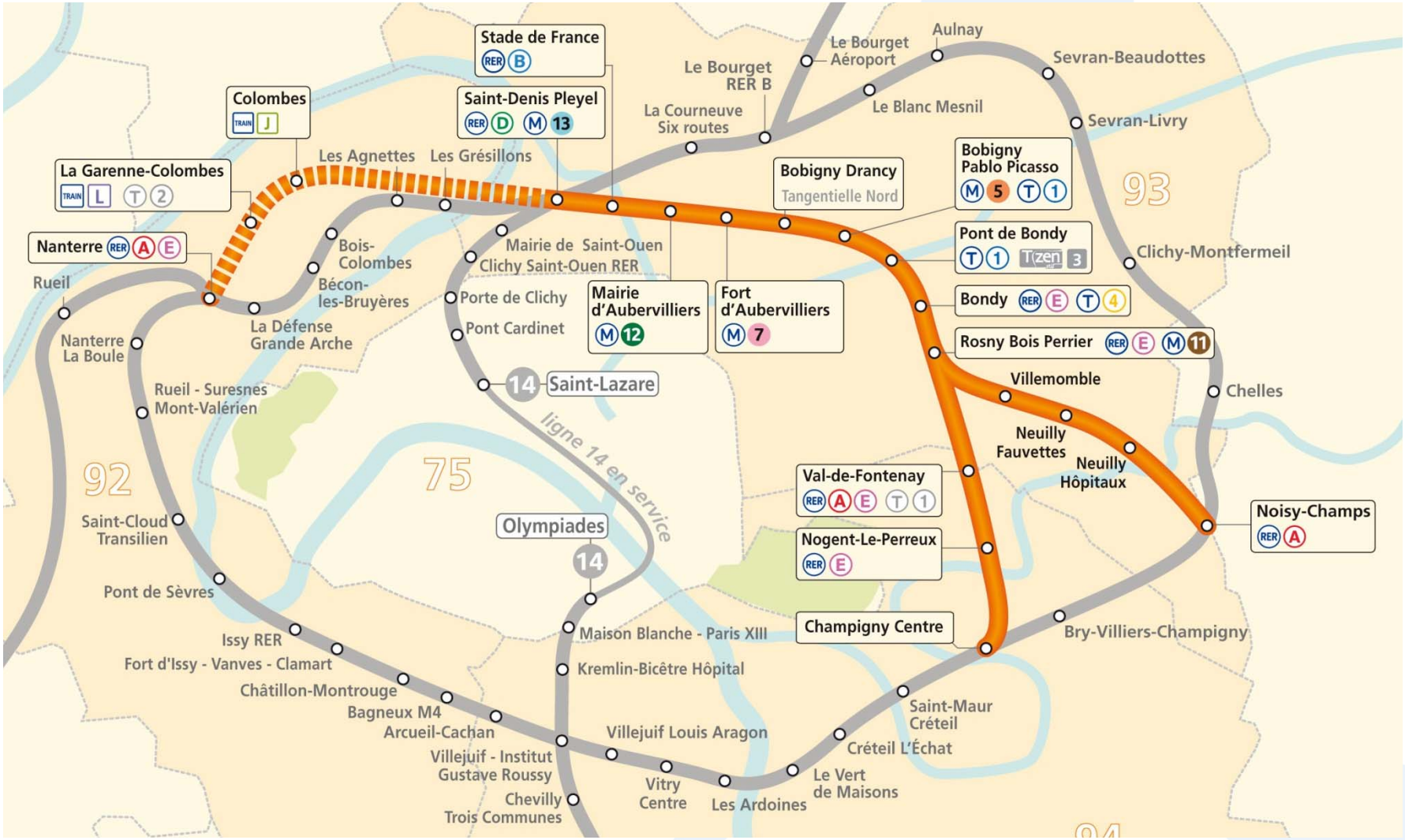
La ligne orange du Grand Paris Express, sous maîtrise d'ouvrage du STIF

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

Le tracé de la ligne orange

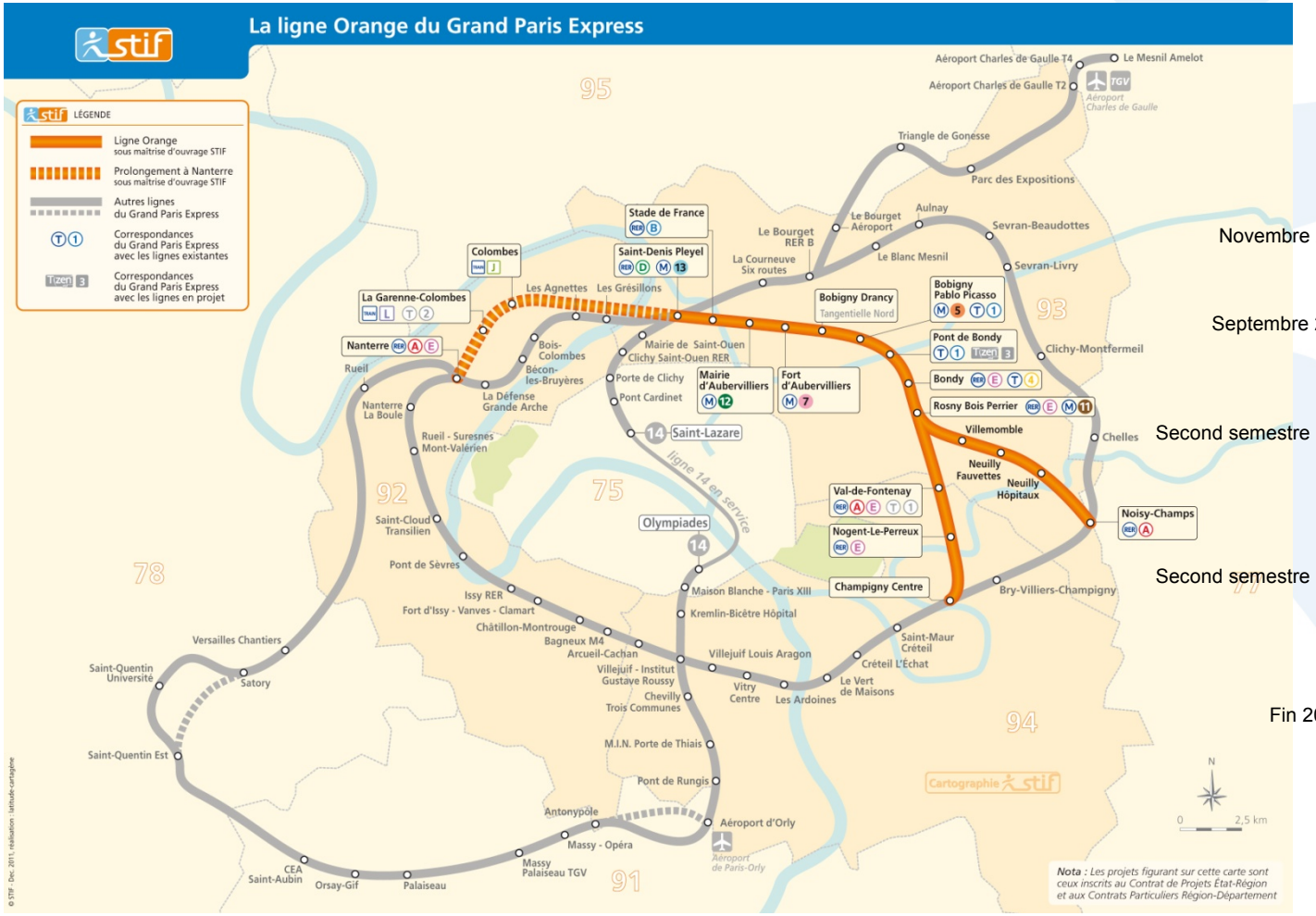


Les enjeux de la ligne orange



Le calendrier des études de la ligne orange

- **Une réalisation en deux temps :**
  - Le tronçon [Champigny Centre/Noisy-Champs <> St Denis Pleyel]
  - Puis, au-delà de 2025 : son prolongement jusqu'à Nanterre



Novembre 2011 — Premières consultations pour les études DOCP

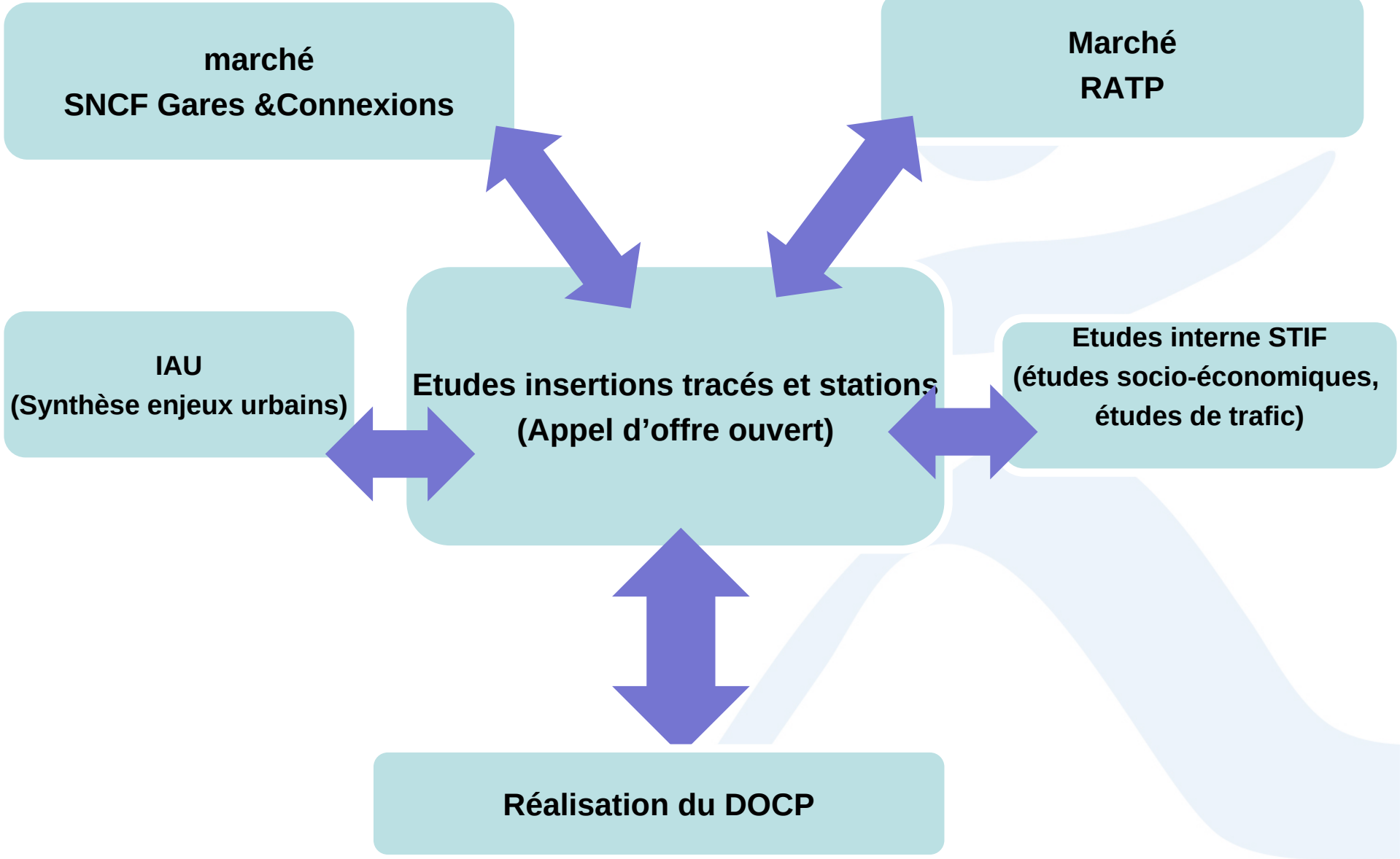
Septembre 2012 — Dossier des Objectifs et Caractéristiques Principales

Second semestre 2012 — Concertation ou Débat public

Second semestre 2013 — Etudes niveau Schéma de principe

Fin 2013 — Enquête d'Utilité Publique

Le programme des études DOCP de la ligne orange



Les schémas d'exploitation du Grand Paris Express

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

- **Le schéma d'exploitation détermine :**
  - la qualité du service aux voyageurs (confort, temps de parcours, régularité, etc…) et son coût
  - le dimensionnement du parc de matériel roulant, et des installations associées.

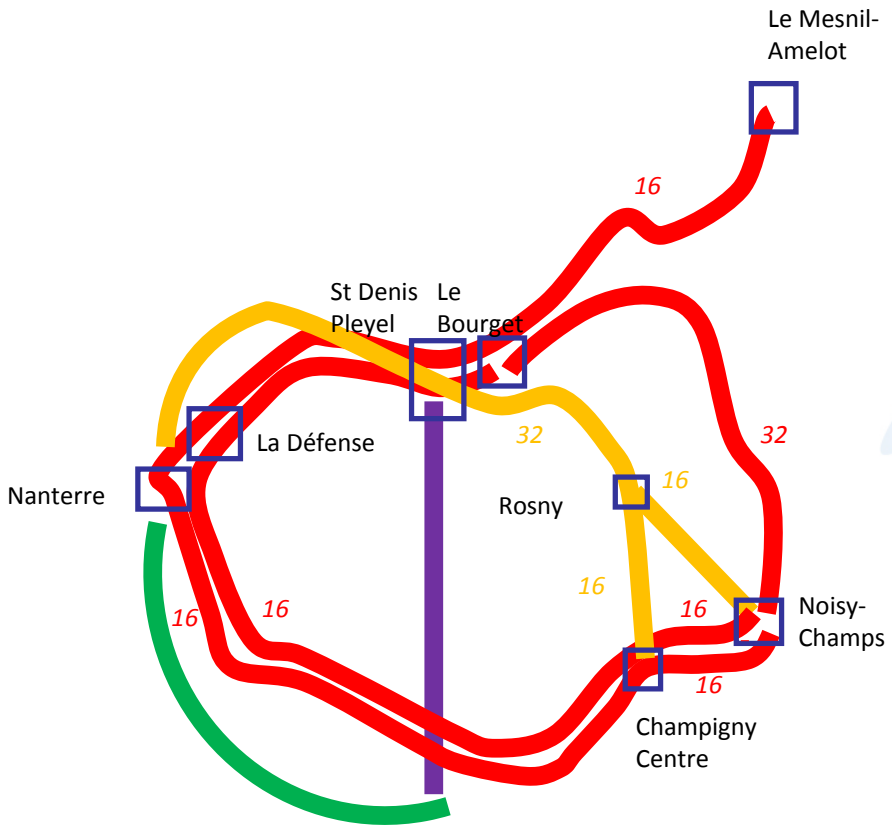
- **Perspectives de trafic au regard des différents schémas d'exploitation**
  - Objectif : favoriser l'amélioration des déplacements du plus grand nombre

- **> échanges STIF-SGP nécessaires** pour s'assurer de l'adéquation aux attentes des voyageurs franciliens, et mieux appréhender le futur coût du service.

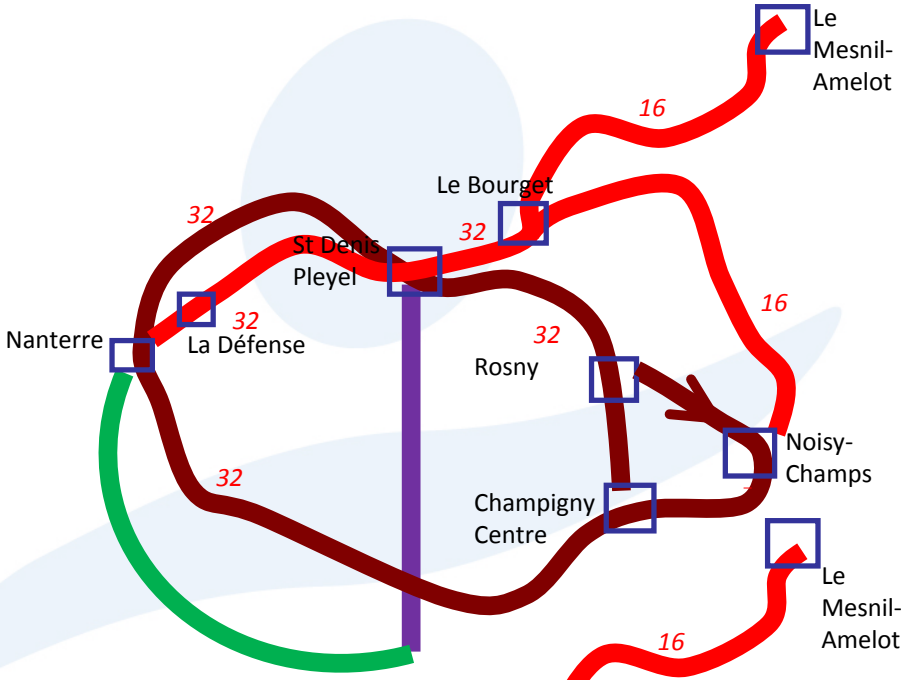
- **> les premières conclusions des études de trafic menées par le STIF :**
  - **La nécessité de temps de correspondance optimaux**
    (hyp : 1,5 mn entre lignes GPE, 2 mn GPE – métro, 3 mn GPE– RER/train)
  - **Charge maximale observée sur le tronçon sud de la ligne rouge (ouest RER B) : 28 000 à 29 000 voy./h**
  - **Charge sur la ligne orange : entre 12 000 et 17 000 voy./h**

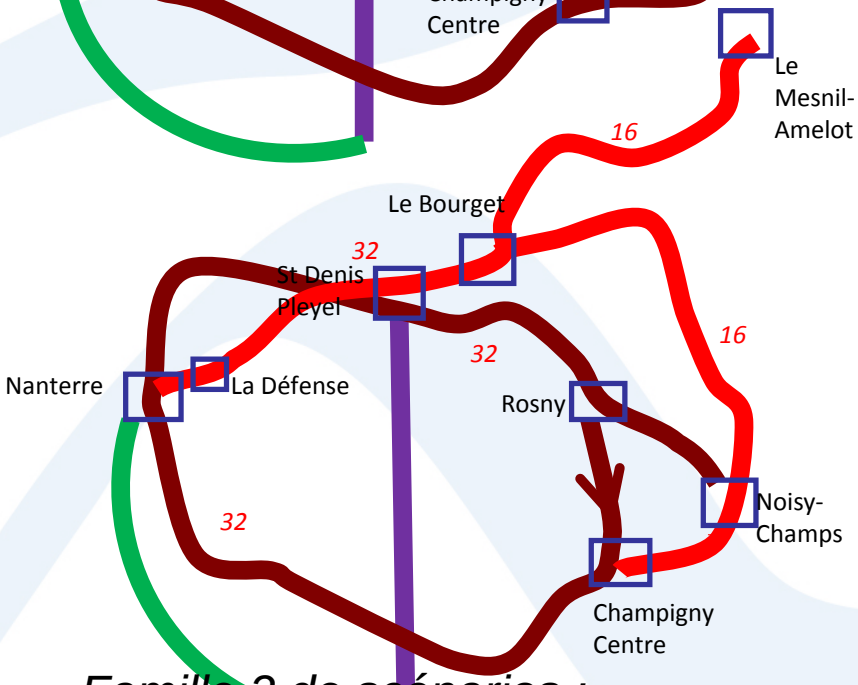
Schéma d'exploitation : la recherche d'une cohérence avec la politique du STIF

- **> Deux grandes familles de scénarios d'exploitation à l'étude**



Famille 1 de scénarios :
Ligne orange indépendante





Famille 2 de scénarios :
Ligne orange interopérable

Le travail en commun : clé de la réussite du projet

L'autorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

- **Le STIF souhaite travailler avec chaque collectivité concernée par la ligne orange :**
  - **pour assurer la bonne prise en compte :**
    - **de la situation existante :**
      - quelles conditions d'accès actuelles pour les stations existantes ?
      - quelle insertion urbaine des stations existantes ?
      - quels enjeux de desserte pour les quartiers non desservis aujourd'hui, et qui le seront avec la ligne orange ?
    - **des projets portés par les collectivités :**
      - quels projets d'aménagement urbain (urbanisme réglementaire, et urbanisme opérationnel) aux abords des futurs stations ?
      - quels projets en matière de déplacements (voiture, piétons, vélos) ?
  - **pour assurer une intermodalité optimale au niveau de chaque station**
  - **pour assurer une interface ville – transports.**

- **Proposition = une « Charte pour un territoire durable autour de la ligne orange », à l'image de la charte de la ligne 11**

  − objectif : une articulation cohérente et programmée entre transports et aménagement du territoire

  − établir un diagnostic partagé des territoires

  − s'accorder sur les secteurs à enjeux

  − définir les actions à entreprendre

  − déterminer les engagement des différents partenaires et les modalités de poursuite du travail partenarial engagé, à chaque étape de l'avancement du projet.

L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france