

Correspondances et interconnexions du Nouveau Grand Paris

Présentation du 13 mai 2014 à la FNAUT





Discours du Premier ministre du 6 mars 2013

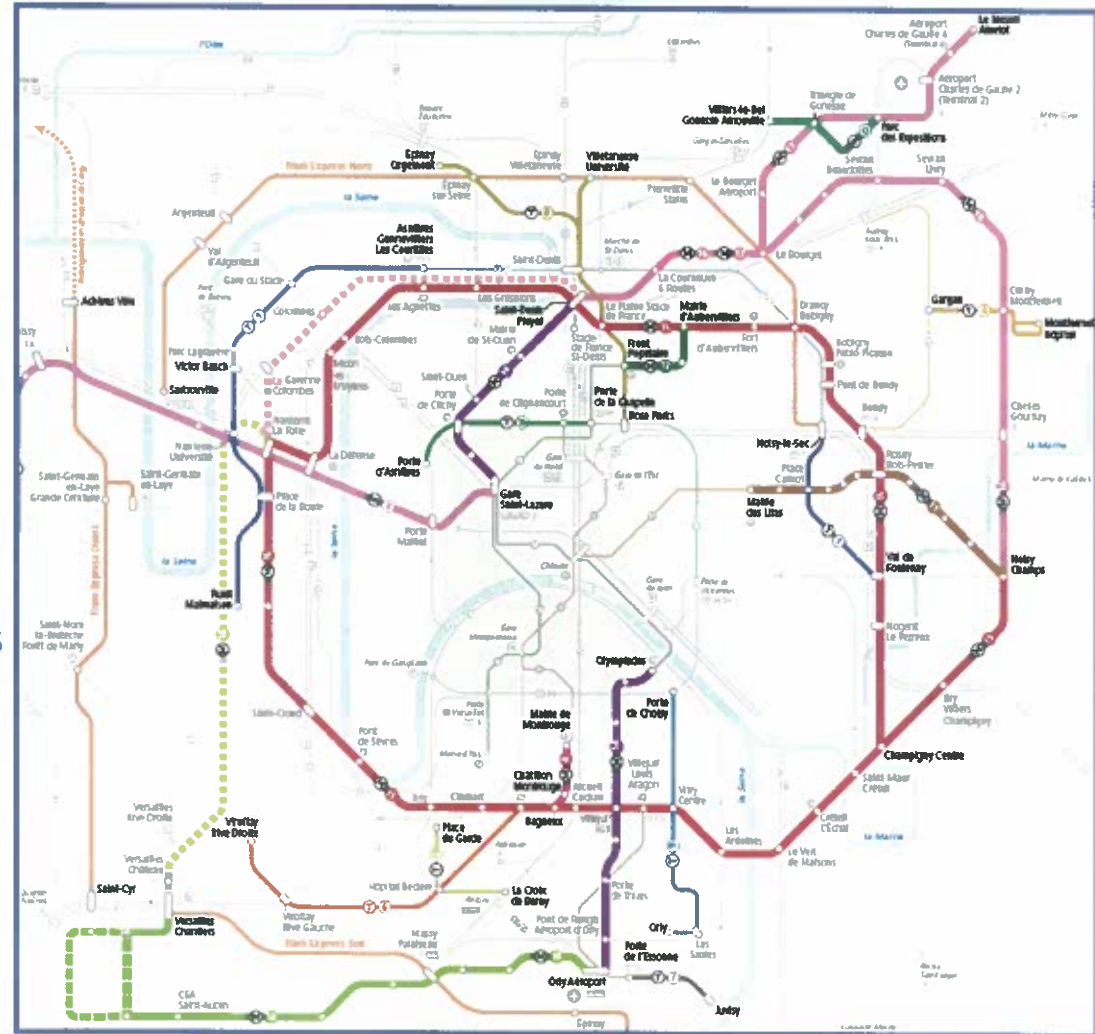
Projet d'aménagement à l'échelle de l'agglomération depuis 2013 jusqu'à l'horizon 2030

- Améliorations de court terme :
 - Modernisation et extension du réseau existant,
 - Information voyageurs,
 - Régularité et fiabilité des lignes
- Réalisation du GPE

Grand Paris Express (GPE)

4 lignes, 200 km, 23 Mds €

Projet optimisé et performant
de capacité de transport adaptée
aux besoins de mobilité

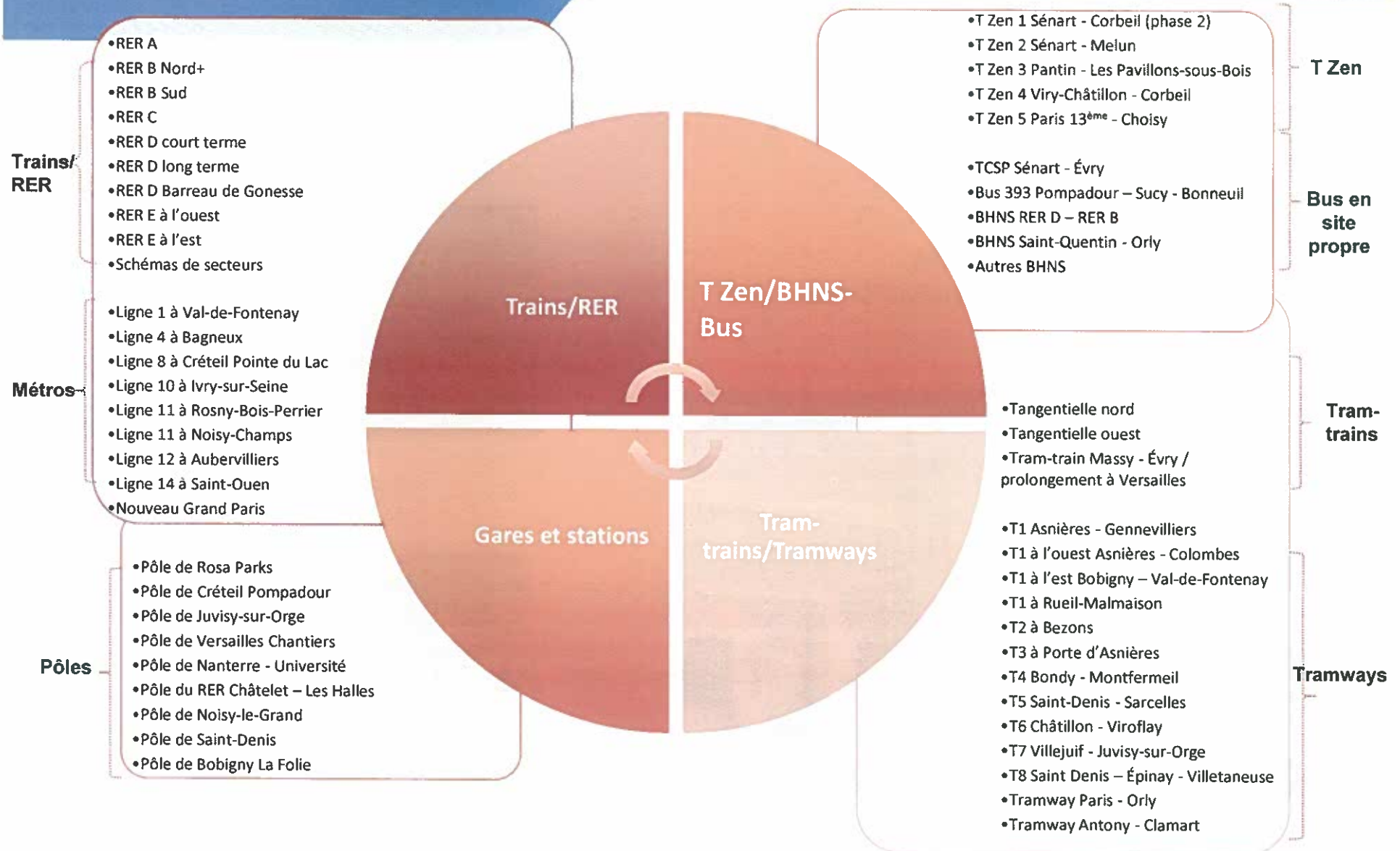


Plan de mobilisation pour les transports

7 Mds € AP et 6 Mds € CP pour la période 2013-2017



Plan de mobilisation : les opérations



Les trains/RER et tram-trains

- RER B nord+ (2013)
- RER A schéma directeur (2014)
- RER D (début 2014)

A venir à court terme

- RER B 3^{ème} quai Denfert-Rochereau (2015)



Les prolongements de métro

- Ligne 4 à Mairie de Montrouge (2013)
- Ligne 8 à Créteil Pointe du Lac (2011)
- Ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (2012)



Les tramways

- T1 Asnières - Gennevilliers (2012)
- T2 à Bezons (2012)
- T2 à Porte de Versailles (2009)
- T3 à Porte de la Chapelle (2012)
- T5 Saint-Denis - Garges - Sarcelles (2013)

A venir à court terme

- T6 Châtillon - Viroflay (2014-2015)
- T8 Saint-Denis - Épinay - Villetaneuse (2014)





Plan de mobilisation : les bus en site propre



Les bus en site propre et T Zen

- Bus 393 Pompadour - Sucy - Bonneuil (2011)
- T Zen 1 Sénart – Corbeil (2011)

A venir à court terme

- Bus en site propre Massy - Saclay (2016)
- Bus en site propre RER D - RER B

Les Gares et Stations

- Pôle de Massy (2012)
- Pôle de Noisy-le-Grand (2013)
- Pôle de Créteil Pompadour (2013)

A venir à court terme

- *Pôle de Nanterre – Université (2015)*
- *Pôle du RER Châtelet – Les Halles (2016)*
- *Pôle de Versailles Chantiers (2016)*





Plan de mobilisation : opérations à moyen terme

Trains/RER

- RER A (2022)
- RER B sud (2022)
- RER C (2025)
- RER D long terme (2025)
- RER E à l'ouest (2020)

Métros

- Ligne 4 à Bagneux (2020)
- Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier (2020)
- Ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers (2017)
- Ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen (2017)

Tram-trains et tramways

- Tangentielle nord phase 1 (2017)
- Tangentielle ouest (phase 1 : fin 2018, phase 2 : fin 2019)
- Tram-train Massy-Évry prolongement à Versailles (2018-2020)
- T4 Bondy - Montfermeil (2017)
- T7 Athis - Juvisy (2018)
- T10 Paris - Orly (2020)
- T1 Asnières - Colombes (phase 1 : 2018, phase 2 : 2023)
- Tramway Antony - Clamart (2021)

Gares et Stations

- Pôle de Juvisy-sur-Orge (2020)

Cette programmation implique la mobilisation de tous les acteurs :

- STIF au titre de sa mise en œuvre et de son orchestration
- Financeurs (et en particulier de l'Etat, de la Région et de la SGP) pour la mise à disposition rapide des crédits en cohérence avec l'avancement des projets
- Différents maîtres d'ouvrage pour la réalisation des études et des travaux dans des délais sur lesquels ils s'engagent
- Partenaires, en particulier des collectivités locales, pour accompagner les projets

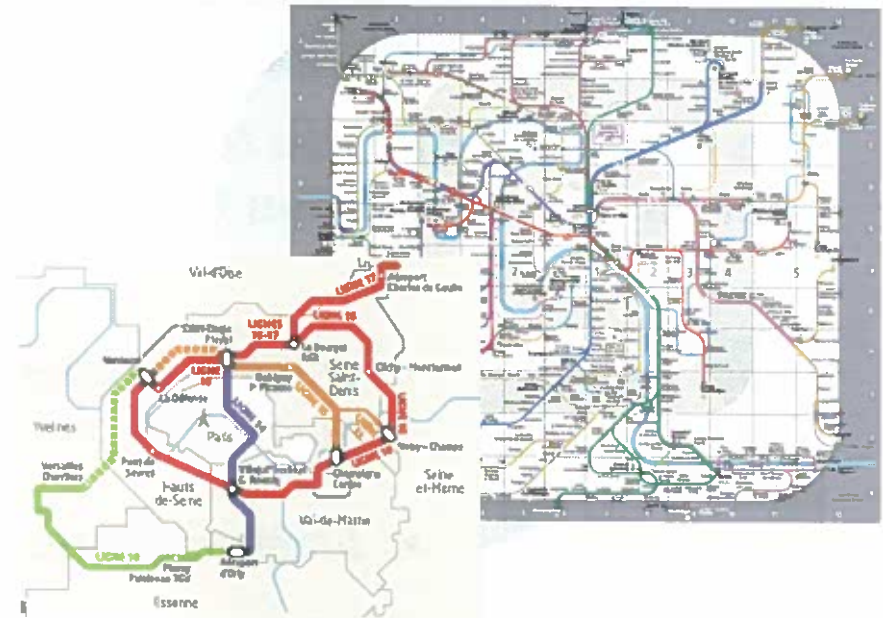
Une modernisation du réseau qui s'accompagne d'efforts importants pour l'amélioration des transports du quotidien



- Schéma directeur du matériel roulant : en 2016, tous les trains renouvelés ou rénovés
- Amélioration de l'information voyageurs
- Renforcement de la robustesse d'exploitation du réseau
- Politique bonus/malus avec opérateurs
- Programme d'accessibilité des gares
- Renforcement de l'offre bus
- Consignes sécurisées pour les vélos, 20 000 places en 2020

Il appartient au STIF,
autorité organisatrice :

- De garantir au plus grand nombre d'usagers l'accès au métro de rocade dans des conditions optimales de confort et de sécurité
 - Maillage du territoire par des correspondances avec le réseau ferré (Transilien, RER, métro)
 - Correspondances facilitées avec les réseaux de surface qui irriguent les territoires (tramways, réseaux de bus)
- De financer le matériel roulant
- De désigner le(s) futur(s) exploitant(s)

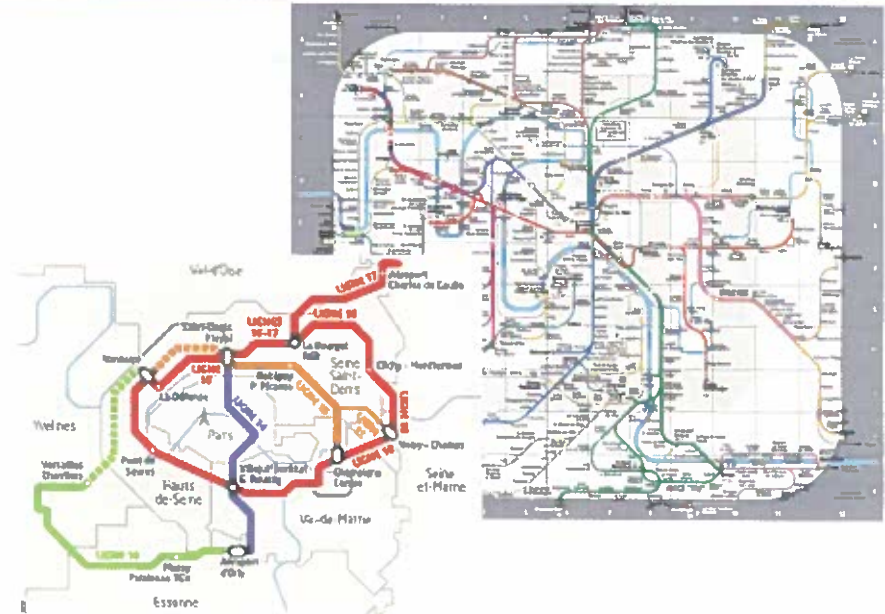




Le réseau GPE intégré au réseau Ile de France

Points de vigilance Pour la cohérence du réseau

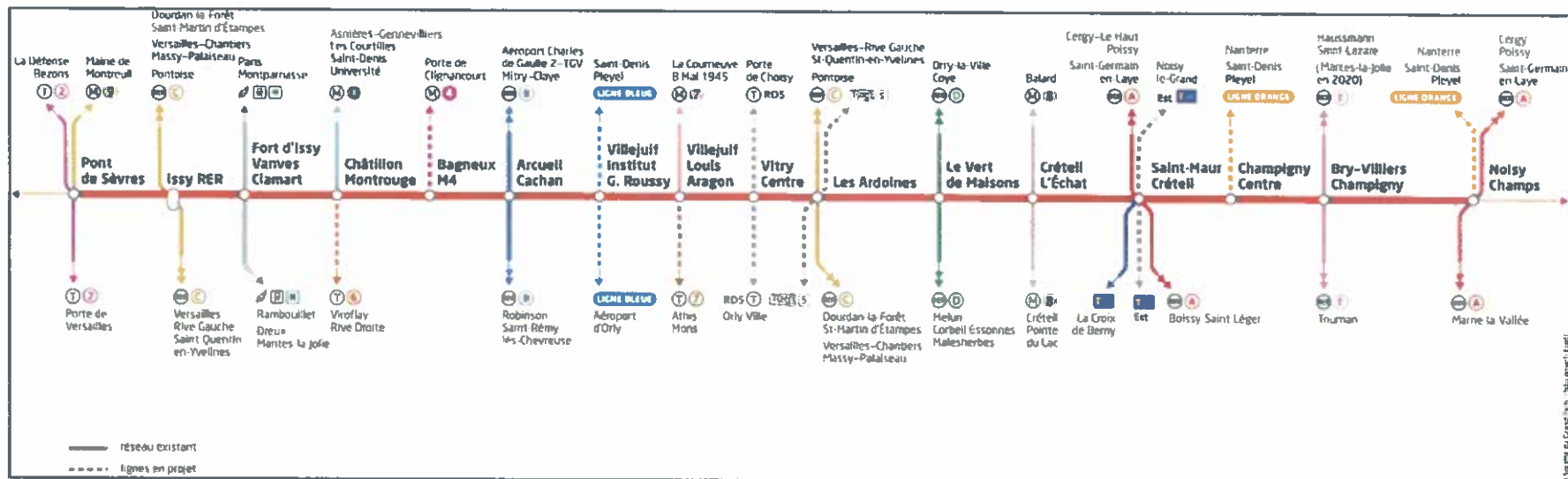
- Profondeur de la gare et conception de l'émergence de la gare
- Organisation des correspondances fer/fer et impacts sur le réseau existant
- Optimisation des conditions d'intermodalité, restructuration de la desserte bus, problématique P + R



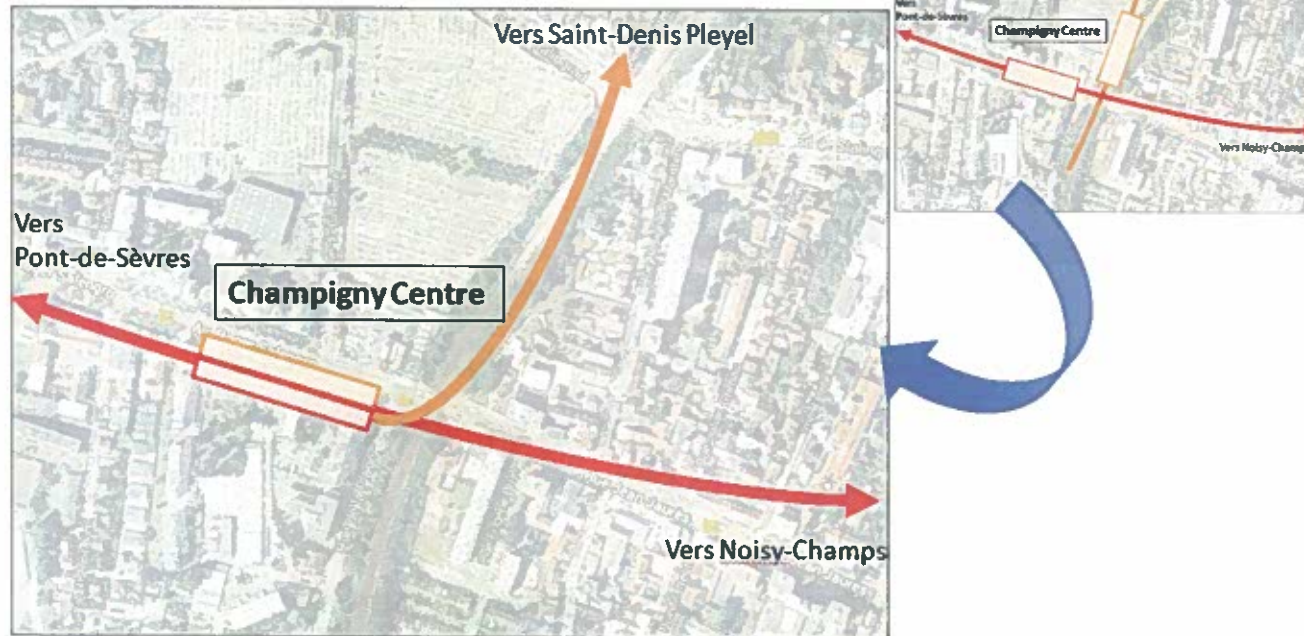
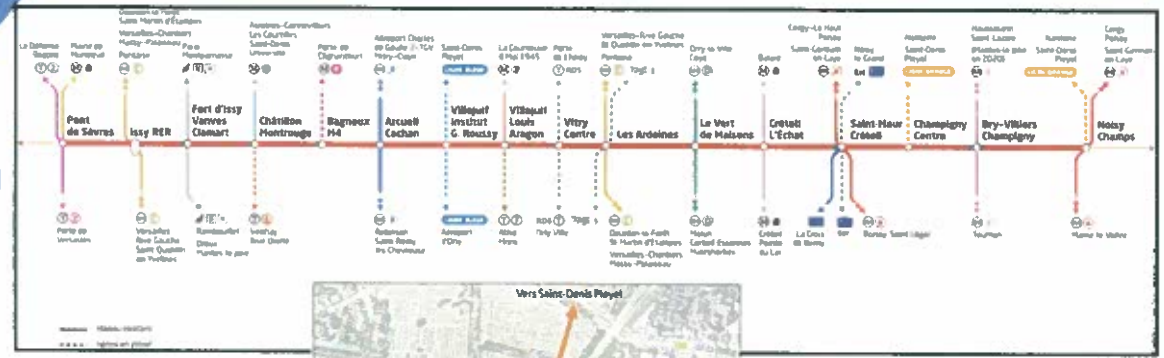


Un maillage efficace du réseau : exemple de la ligne 15 sud

- Avec des correspondances performantes
15 des 16 gares de la Ligne 15 sud en correspondance



Qui prend en considération
l'interopérabilité
commerciale à Champigny

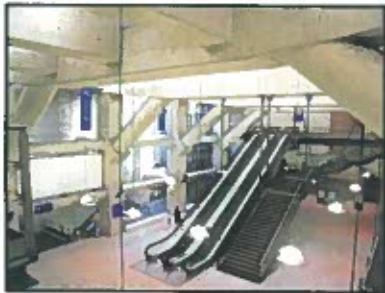


- Demandé par Conseil STIF 10 octobre 2012
- Validé par Conseil de surveillance SGP à deux reprises
- Confirmé par copil NGP 28 août 2013 et rapport CE L15 sud



Des espaces voyageurs justement dimensionnés

Des espaces voyageurs bien dimensionnés...



- **Pilotage par le STIF** du travail de convergence SNCF, RFF, RATP, DRIEA et SGP des flux des futures gares

...confortables et accessibles



- Accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Disposant d'une information voyageurs et d'une billettique harmonisées avec le réseau





Le réseau GPE intégré au réseau Ile de France



Les interconnexions ferroviaires

Permettre l'arrêt d'un maximum de trains dans chaque nouvelle gare pour améliorer l'accessibilité de la Grande Couronne



Le STIF est coordonnateur des études d'interconnexions ferroviaires

- Garantir la cohérence des différentes études conduites par les opérateurs
- Aboutir à une expertise partagée à l'issue des études d'avant-projet
- Etablir une estimation des impacts ferroviaires

Objectifs

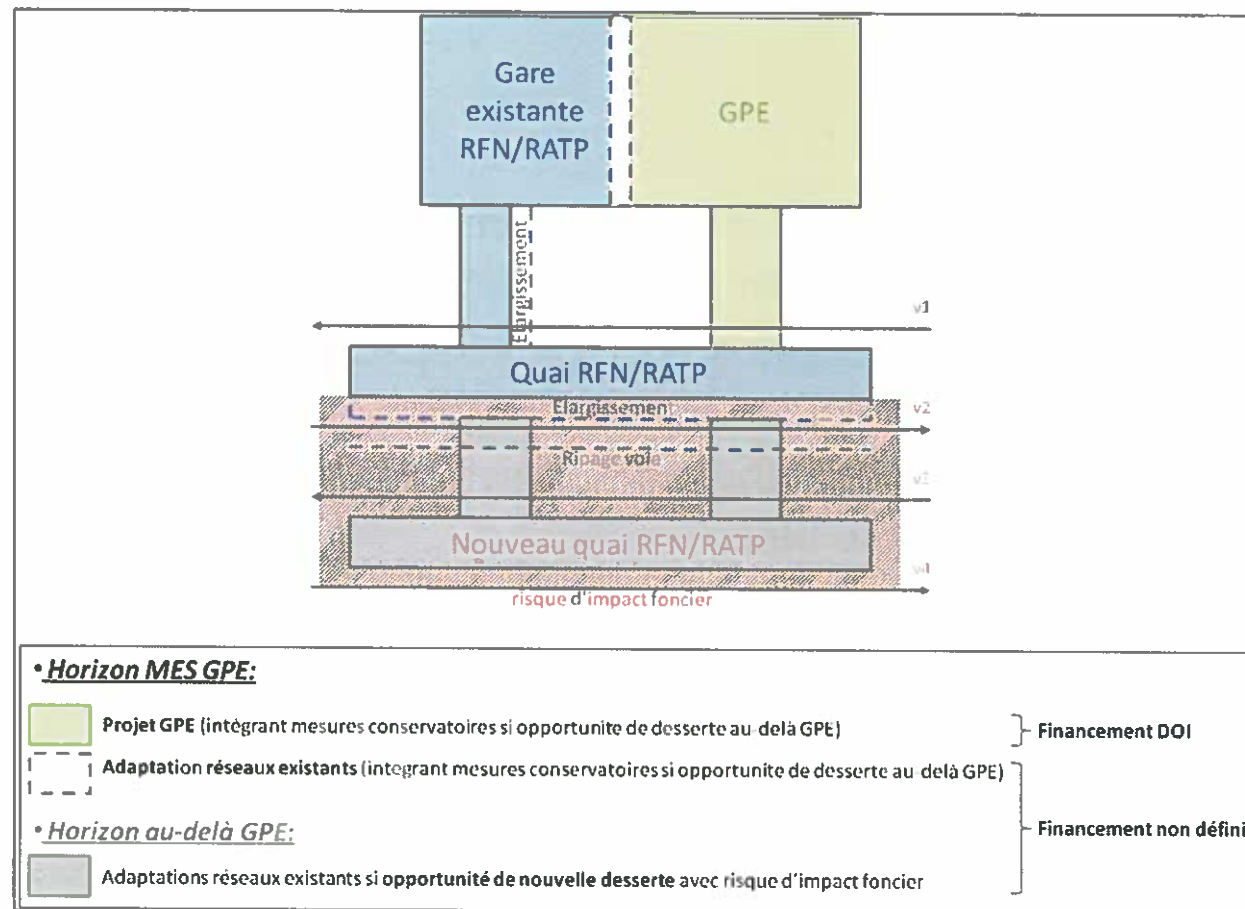
- **Une circulation des trains du réseau existant (RFN et RATP) avec une évolutivité de l'offre garantie** postérieurement à la mise en service du GPE
 - Etudes d'exploitation avec objectif d'arrêt d'un maximum de train
- **Une gestion des flux voyageurs** pour chaque gare d'interconnexion avec des espaces dimensionnés en conséquence
 - Redimensionnement des quais et des espaces de correspondance



Le réseau GPE et les interconnexions ferroviaires



Périmètres d'adaptation des réseaux existants





Le réseau GPE et les interconnexions ferroviaires



Le STIF est attentif aux conditions de transport des usagers en phase chantier

- **Demande aux opérateurs d'évaluation de la durée des impacts sur le réseau existant et de leur minimisation.**
 - Privilégier les scénarios les moins impactants pour les usagers en phase chantier
 - Regroupement des phases de travaux sur des week-ends de 3/4 jours et le plus possible l'été.

- **Demande de mise en place de mesures compensatoires**
 - Services de substitution



Le réseau GPE intégré au réseau Ile de France

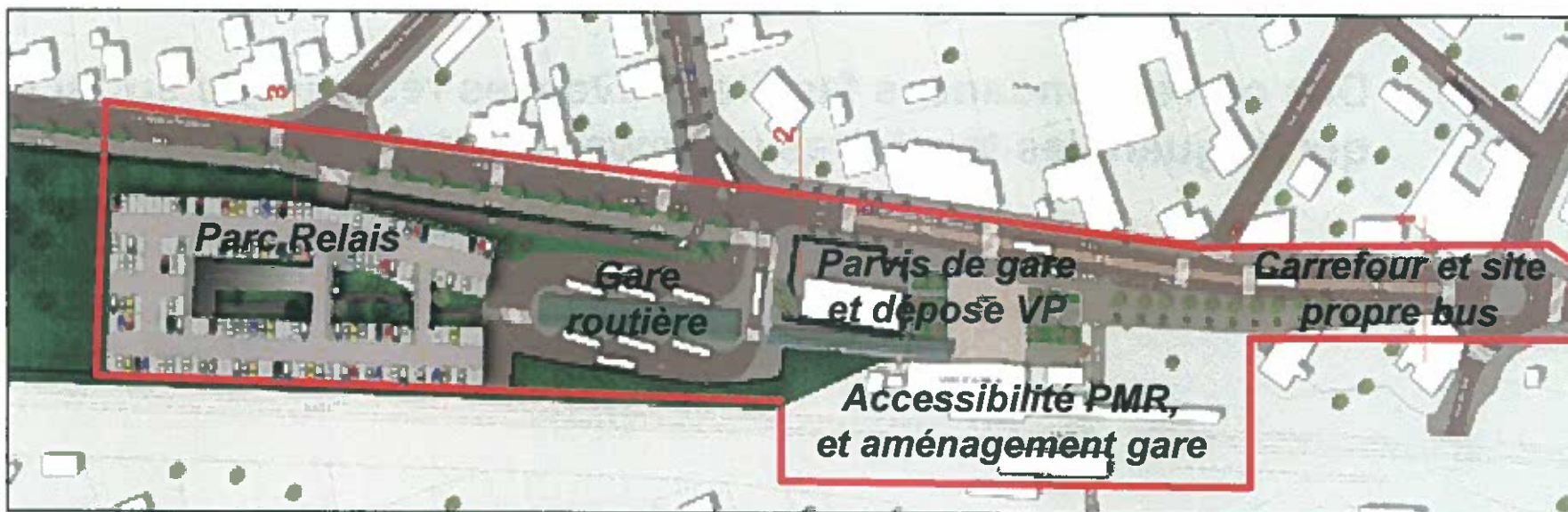


L'intermodalité

Des correspondances facilitées avec les réseaux de surface qui irriguent les territoires (tramways, réseaux de bus)



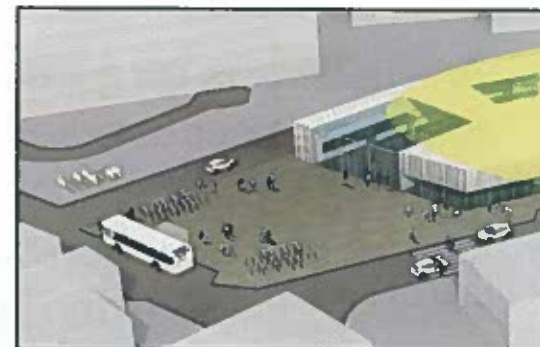
- Les gares, lieux d'échanges et d'intermodalité
- Des groupes de travail intermodalité réunissant le STIF, la SGP et les territoires





Les piétons et les vélos

- Un parvis généreux pour un accès confortable et sécurisé à tous les modes doux
- Des traversées sécurisées et des circulations motorisées apaisées
- Des consignes et abris sécurisés deux roues facilement accessibles et bien dimensionnés
- Le respect de la charte Véligo et du Schéma directeur du stationnement vélo (SDSV)



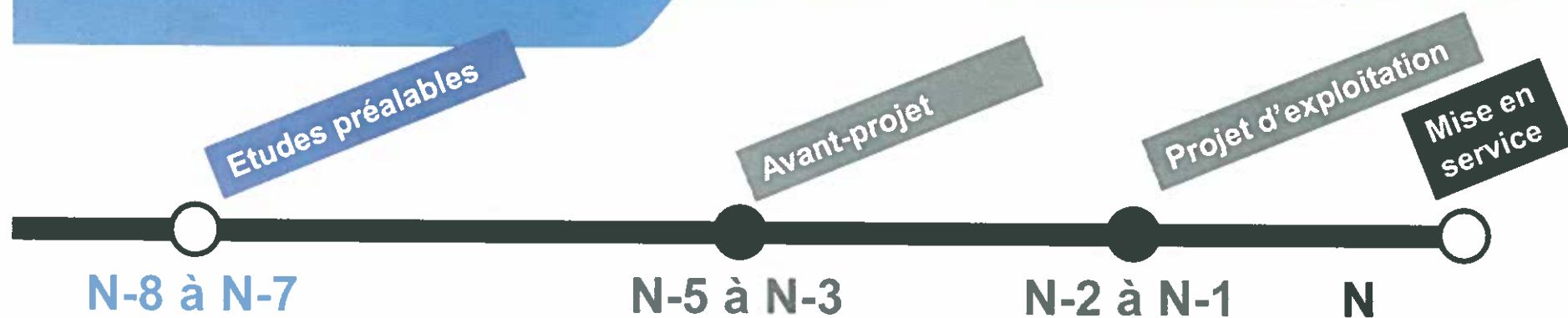


Les bus

- Arrêts de bus ou gares routières à proximité immédiate des bâtiments voyageurs, facilement accessibles et suffisamment dimensionnés
- Travail de restructuration engagé par le STIF en lien avec les collectivités pour une desserte fine des territoires
- Respect du Schéma directeur des gares routières (SDGR)



Phasage théorique des études de restructuration bus et d'intermodalité



□ Méthode

- **Groupes de travail / Réunions de tronçons avec la commune d'implantation, l'EPCI, les maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie, les maîtres d'ouvrage et exploitants de la gare en interconnexion, les transporteurs bus**

- **Echanges techniques avec les opérateurs**

□ études préalables d'intermodalité :

- estimation du nombre de postes à quai, points d'arrêt et zones de régulation à prévoir aux abords du pôle
- positionnement des émergences
- Principales orientations d'aménagement à développer autour de la station (pôle bus, Véligo, parvis, etc.)
- Identification des voiries à adapter, des zones d'emprise du projet

Phasage théorique des études de restructuration bus et d'intermodalité



Méthode pour la restructuration bus :

▪ COPIL de lancement avec les opérateurs et les collectivités

- saisine des collectivités pour avis écrit
- COTEC avec les collectivités, selon les remarques formulées

▪ COPIL 2 : ajustement du schéma cible de restructuration bus

- saisine des collectivités pour avis écrit
- COTEC avec les collectivités, selon les remarques formulées

▪COPIL de finalisation

Méthode pour l'aménagement de l'intermodalité :

- Groupe de travail par gare
- Réunion de tronçons

Études de restructuration bus :

- itinéraires y compris lignes nouvelles,
- implantation des terminus
- dimensionnement des gares routières.
- 1^{ère} estimation des coûts d'adaptation réseau bus

Esquisse des aménagements de voirie à réaliser, dessin de l'ensemble du pôle, estimation des coûts, identification des MOA possibles

Lancement des appels d'offre (DSP) pour les lignes nouvelles de bus

Phasage théorique des études de restructuration bus et d'intermodalité



□ Méthode pour le PEX :

- Remise du PEX par les opérateurs au STIF environ 8 à 12 mois avant la mise en service.
- Instruction du STIF et négociations contractuelles
- Présentation du PEX aux collectivités, avant passage au Conseil du STIF
- Passage au Conseil du STIF qui précède la date de mise en service

□ Définition dans le PEX des niveaux d'offre ligne par ligne :

- jours de fonctionnement,
 - amplitudes de service,
 - intervalles de passage,
 - matériel roulant
- et de l'enveloppe budgétaire du schéma de restructuration.

Transports d'avenir 2013-2030 en Île-de-France

Dates prévisibles des mises en service

- 2013
- 2014-2015
- 2016-2017
- 2018-2019
- Post 2019
- Post 2020

Nouvelles lignes de métro

- Existant
- Projet
- Principe de liaison

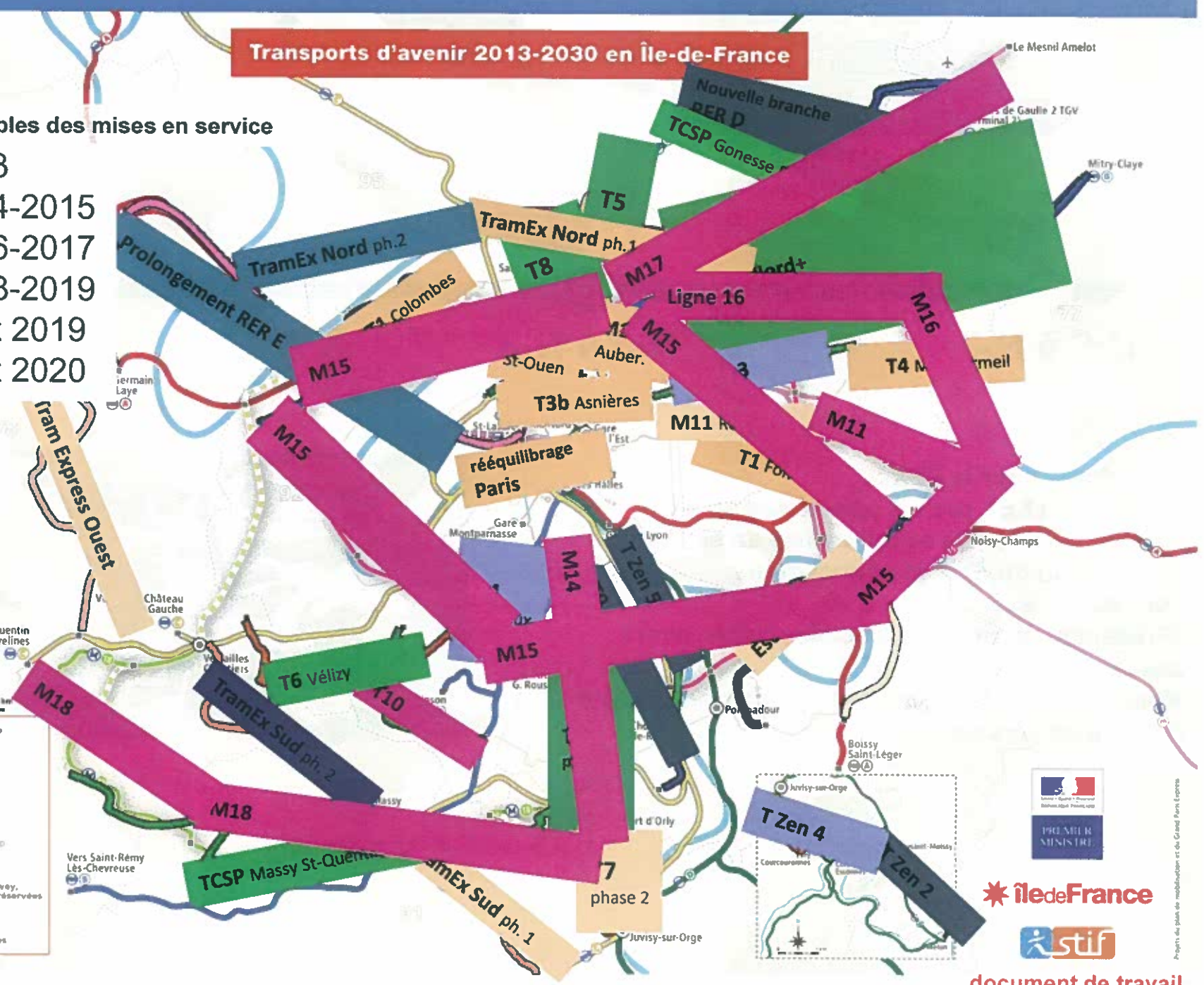
Lignes de RER renouvelées

- RER A modernisé
- RER B modernisé
- RER C modernisé
- RER D modernisé
- Nouvelle branche RER D
- RER E
- Prolongement RER E

Nouvelles lignes de tramway, tram-train et bus à voies réservées

- Existant
- Projet

Grandes gares renouvelées



Île de France



document de travail

Projet de plan de mobilisation et de Grand Paris Express



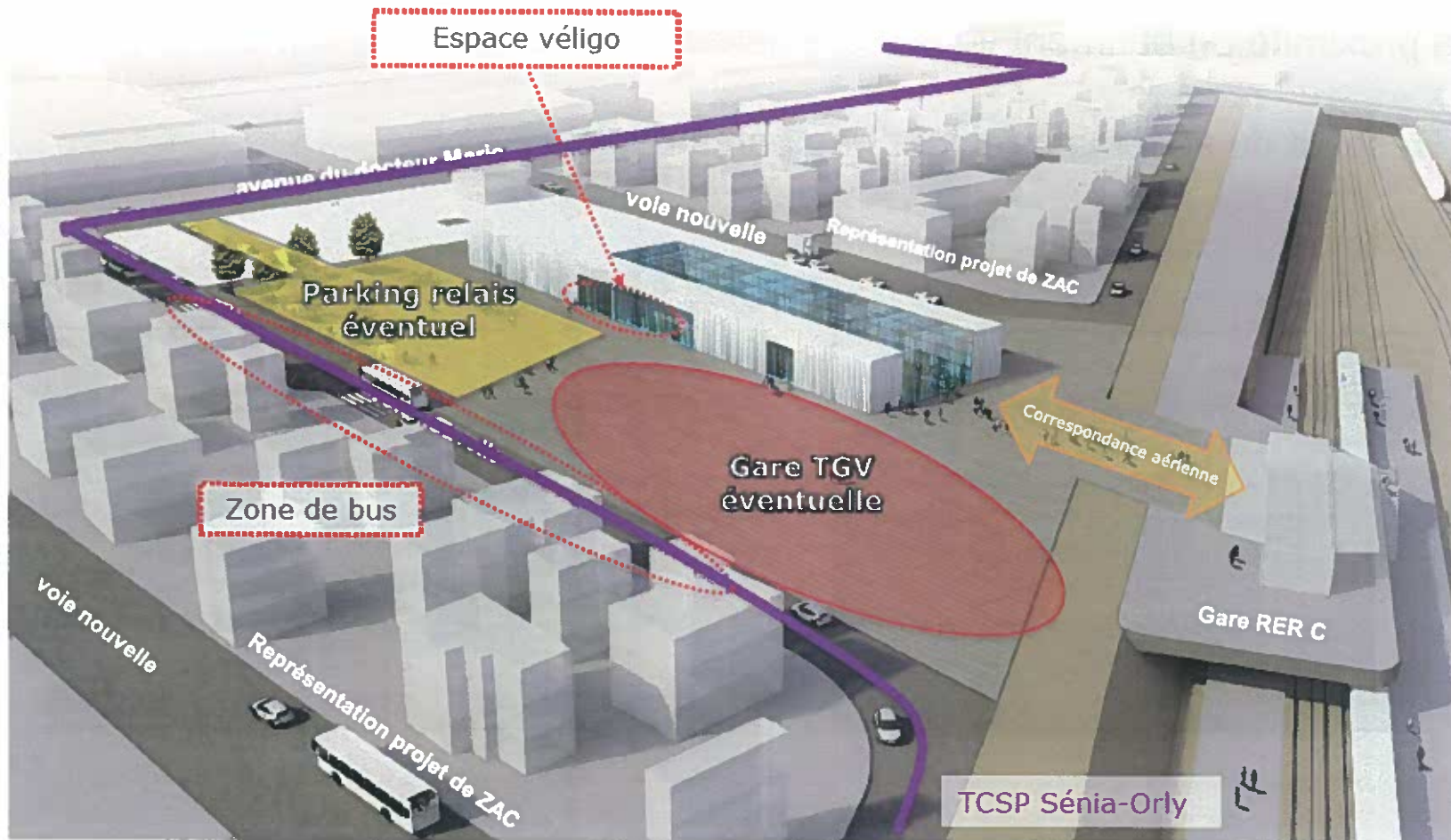
Les véhicules particuliers

- En dehors du secteur central, au-delà de la zone 3, des parcs de stationnement à proximité du bâtiment voyageurs selon un dimensionnement validé par le STIF
- Respect du schéma directeur des parcs relais





Programme d'aménagement de l'intermodalité Pont de Rungis (L14 sud)





Le STIF finance le matériel roulant et désigne l'exploitant

Le STIF finance le matériel roulant

- SGP commande le matériel roulant
- STIF définit les caractéristiques fonctionnelles et finance le matériel roulant



Le STIF désignera le(s) futur(s) exploitant(s)

- Les infrastructures réalisées par la SGP seront confiées par la loi à la RATP, Gestionnaire d'Infrastructures
- Le STIF désignera le(s) futur(s) exploitant(s) dans le cadre d'une procédure de délégation de service public



- **Un comité de pilotage interministériel NGP depuis le 28 août 2013, instance de suivi et d'arbitrage**
- **La loi d'habilitation du 2 janvier 2014**
- **La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014**

Coordination STIF et SGP, par la réaffirmation du rôle d'autorité organisatrice de la mobilité du STIF sur les projets dont la SGP assure la MOA, comme c'est le cas vis-à-vis de tous les opérateurs SNCF/RFF ou RATP

Demands du comité de pilotage du 28 août 2013 sous la présidence conjointe de C.Duflot, F.Cuvillier et de JP.Huchon

- Assurer l'interopérabilité commerciale à Champigny
- STIF, coordonnateur des études SGP/SNCF/RFF/RATP relatives aux impacts ferroviaires
- Préparer les schémas de desserte des RER C et D pour MES L15sud
- Chiffrer les économies potentielles de substitution L11 au tronçon L15/LO

Merci pour votre attention