

Métro2030, notre nouveau métro de Paris

Métro2030, c'est une ambition forte, la profonde mutation du métro de Paris, la somme inégalée de projets de modernisation du réseau dans son ensemble.



La RATP a engagé, au début des années 2000, l'un des plus vastes programmes de modernisation du réseau depuis la création du métro.

Avec une approche unique au monde à ce jour, Métro2030 modernise chaque composante de chaque ligne du réseau : les espaces du métro, leur aménagement, les trains, les systèmes de contrôle, de commande et d'aide à la conduite, l'accueil et les services aux voyageurs, la maintenance des équipements et des infrastructures.

Sur tous les fronts, ce programme est en marche.

Jusqu'en 2030, de jour comme de nuit, il mobilise tous

les savoir-faire de la RATP. Perceptible par les voyageurs ou menée en coulisses, la grande transformation du métro de Paris s'accomplit pour prendre un nouveau temps d'avance et être au rendez-vous du Grand Paris.

La modernisation des stations

Pour le voyageur, Métro2030, ce sont d'abord des stations plus modernes, en lien avec notre temps, des stations plus agréables, plus fluides, plus fonctionnelles... C'est la prise en compte des accès, des espaces de circulation et d'échanges, puis des quais. Dans cette dimension souterraine de la ville, les matériaux, l'éclairage, la signalétique et le patrimoine composent un décor et orientent les parcours, tandis que la maintenance des espaces participe à la pérennité du réseau.

► « Un métro plus beau » : en 2014, les travaux se sont poursuivis dans 16 stations, dont 5 ont été entièrement réhabilitées : Porte de la Chapelle, La Fourche, Porte des Lilas, Louis Blanc et Palais Royal – Musée du Louvre, portant à 246 le nombre de stations rénovées à ce jour, soit 90 % des stations du projet.

[En savoir plus](#)

► Un éclairage plus sophistiqué et plus durable : fin 2014, 150 stations (soit 50 %) étaient équipées, dont l'intégralité des stations des lignes 1, 2, 5, 7 et 14 et 5 grands pôles d'échanges : Gare du Nord, Montparnasse – Bienvenue, Charles de Gaulle – Étoile, Nation et Gare de Lyon. Ce programme sera achevé début 2016 avec un an d'avance sur le calendrier initial.

[En savoir plus](#)



► Un métro plus facile à pratiquer : le métro historique est exclu du délai légal de 10 ans pour sa mise en accessibilité aux personnes utilisatrices de fauteuils roulants en raison des nombreux obstacles techniques et des difficultés d'insertion dans le sous-sol parisien que supposerait sa mise en accessibilité. Néanmoins, les nouvelles stations créées lors des prolongements de lignes sont entièrement accessibles. Par ailleurs, la RATP mène de nombreuses actions pour rendre le réseau historique accessible au plus grand nombre. Ainsi, en 2014, les stations Château de Vincennes, Reuilly – Diderot et Olympiades ont commencé à s'équiper à titre expérimental de dispositifs facilitant les déplacements dans les espaces.

► Des verrières et des ouvrages d'art pérennes : les viaducs et les verrières centenaires font l'objet d'importants travaux de rénovation pour maintenir en bon état ce patrimoine spécifique du paysage de Paris et affronter sereinement l'avenir. En 2014, c'est la ligne 6 qui a été concernée par ces travaux, avec la rénovation complète des verrières des stations Cambronne et Sèvres-Lecourbe et du viaduc entre Montparnasse - Bienvenue et

Trocadéro. Les 3 dernières verrières seront rénovées d'ici 2016.

► Un métro plus agréable : véritables sources de dégradation du réseau souterrain, les infiltrations d'eau donnent lieu à d'importants moyens d'action. En 2014, 15 stations ont notamment fait l'objet d'importants travaux d'étanchéité depuis la voirie. La propreté est également une priorité de la RATP, qui impose des critères plus exigeants à ses prestataires et un système de contrôle renforcé. Par ailleurs, 26 opérations « Coup de propre » ont été menées en 2014 sur le réseau métro, comme à la station Madeleine.



La modernisation de l'information

Avec Métro2030, la mobilité se conjugue sur tous les modes et l'information se décline sur tous les supports. Résolument entré dans le 21e siècle, le métro devient un espace connecté qui informe ses voyageurs en continu et leur permet de naviguer sur leurs propres réseaux.

► L'information des voyageurs en temps réel : en 2014, 300 écrans ont été installés sur le réseau métro. À ce jour, 170 stations de métro sont équipées de ce nouveau dispositif.

En savoir plus

► Génération connectée : avec Métro2030, le développement du haut débit mobile se poursuit. En savoir plus

Disponible sur « smartphone », l'application RATP s'est enrichie de nouvelles fonctionnalités. En savoir plus



La modernisation du transport



La modernisation du transport recouvre plusieurs domaines d'expertise, où le visible et l'invisible sont intimement liés. Le visible : avec les trains qui nous emmènent vers le futur, et dont les voyageurs peuvent apprécier les évolutions du confort et du design. L'invisible : avec toute une architecture numérique et avec les activités de maintenance des trains et des voies.

► Nouveaux trains et automatisation : les lignes 1, 2 et 5 sont équipées de trains nouvelle génération et leur déploiement est en cours sur la ligne 9 avec la mise en service de 20 trains en 2014 (il sera achevé fin 2016).

Par ailleurs, la RATP et le STIF ont augmenté en 2014

la fréquence des métros sur la ligne 14, qui passe de 95 à 85 secondes à l'heure de pointe du matin les jours de semaine : une première mondiale.

► La révolution numérique : Métro2030, c'est aussi la modernisation des systèmes d'exploitation du métro avec le développement des technologies numériques.

En service depuis fin 2012 sur la ligne 3, le nouveau système numérique de contrôle et de commande des trains était en cours de déploiement en 2014 sur les lignes 5 et 9, pour une mise en service définitive en 2015 sur la ligne 5.

Élément clé de la modernisation du métro, ce système offre la possibilité de réduire l'intervalle entre deux trains et d'augmenter ainsi l'offre de transport, lorsqu'il est associé à la mise en service de trains supplémentaires.



- ▶ Le rail et l'électricité : chaque année, entre les opérations régulières de maintenance et les nouvelles réalisations, environ 40 kilomètres de câbles électriques sont installés ou remplacés. Par ailleurs, en 2014, 4 appareils de voies (aiguillages) ont été mis en place ou renouvelés sur le réseau.
 - ▶ La ventilation : pour le confort et la sécurité des voyageurs, la ventilation du métro fait l'objet d'une amélioration constante. En 2014, 11 ventilateurs du réseau ont été modernisés.
- [En savoir plus](#)



- ▶ Les ateliers de maintenance : la modernisation des trains nécessite la modernisation de leurs ateliers de maintenance, plus fonctionnels et adaptés aux technologies de dernière génération.

Métro2030, les échéances

2015

- Finalisation complète de la modernisation de la ligne 5
- Mise en service de l'atelier de maintenance reconstruit de la ligne 9 à Boulogne-Billancourt

2016

- Démarrage des travaux pour l'automatisation de la ligne 4
- 100 % des stations de métro sont éclairées par LED, le métro de Paris devient le 1er réseau de transport entièrement équipé de la technologie LED

2017

- Toutes les stations du métro de Paris seront équipées en très haut débit mobile (3G/4G)

2020

- 273 stations entièrement rénovées
- 55 % du matériel roulant est rénové ou renouvelé

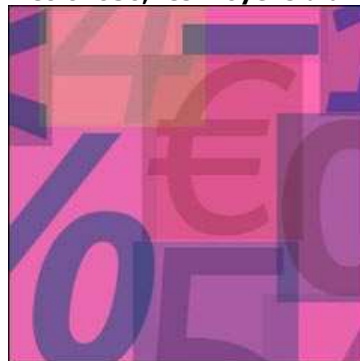
2030

- 100 % des lignes sont modernisées
- 85 % du matériel roulant est rénové ou renouvelé

Métro2030, les chiffres

- ▶ 5,26 millions de voyageurs par jour dans le métro de Paris en 2013.
- ▶ **23 millions** de carreaux de faïence remplacés sur les 272 000 m² de murs rénovés
- ▶ **3 000** nouveaux écrans d'information multimodale installés à terme en remplacement des 1 300 écrans ancienne génération
- ▶ **30 %** d'économie d'énergie grâce au matériel roulant nouvelle génération

Métro2030, les moyens d'une ambition



- ▶ **Un investissement moyen de 500 millions d'euros par an** dans le cadre du contrat passé avec le STIF en mars 2012