



Dossier de candidature :  
Transports en Commun

## Annexe 27 – Fiches sur les conditions d'amélioration de la desserte les jours d'évènements



## Ligne D du RER

### Nature de l'équipement

- Renforcement de l'offre en semaine et les weekends, lors des manifestations au GSR

### Dimensionnement actuel

- Fréquence :
  - heures de pointe : 15 min (4 trains / heure)
  - heures creuses : 30 min

### Flux en période de pointe

- Heure de pointe d'arrivée :  
17 777 personnes
- Heure de pointe de départ :  
20 739 personnes

### MOA potentiels

- RFF / SNCF
- STIF

### Financeurs potentiels

- RFF / SNCF
- Région Ile-de-France
- Etat
- STIF (contrat STIF/SNCF)

### Nature du projet, de l'investissement

- Renforcement des capacités et du cadencement du RER D par la mise en place de services spéciaux à un train double toutes les 5 min (soit 12 trains / heure) en période de pointe nécessitant :
  - l'achat de 20 rames supplémentaires
  - la modification de la signalisation entre Juvisy et Corbeil-Essonnes
  - l'adaptation d'un centre de remisage

### Estimation de l'enveloppe d'investissement

- Coût H.T. :  
Voie supplémentaire : 200 M€  
Achat 20 rames : 240 M€

- Commentaires : enveloppe d'investissement à vérifier par des études complémentaires (NB : coûts de la signalisation et des nouvelles modalités d'exploitation inconnus à ce jour)
- Le Schéma Directeur du RER D prévoit déjà l'inscription d'investissements à hauteur de 500 M € (avec notamment le doublement des voies entre Grigny et Juvisy-sur-Orge et l'augmentation de la fréquence à 8 trains / heure )

### Démarches engagées

- Réunion politique entre le Cabinet du Président de la CAECE et le Président de RFF le 02 février 2012
- Réunion technique entre la SNCF, RFF, le CG91 et la CAECE du 15 mars 2012
- Réunion technique avec le STIF le 03 avril 2012

### Plan d'actions

### Concrétisation possible de l'engagement du maître d'ouvrage d'ici fin mai 2012

- Courrier de soutien de la SNCF du 19 octobre 2011
- Courrier de soutien de RFF du 26 janvier 2012



## Ligne C du RER

Nature de l'équipement		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement de l'offre en semaine et les weekends lors des manifestations au GSR</li> </ul>		
Dimensionnement actuel		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Fréquence :               <ul style="list-style-type: none"> <li>heures de pointe : 8 trains / h</li> <li>heures creuses : 4 trains / h</li> </ul> </li> </ul>		
Flux en période de pointe		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Heure de pointe d'arrivée : 7 619 personnes</li> <li>Heure de pointe de départ : 8 888 personnes</li> </ul>		
MOA potentiels	Financeurs potentiels	Nature du projet, de l'investissement
<ul style="list-style-type: none"> <li>RFF</li> <li>Gares et Connexions /SNCF</li> <li>STIF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>RFF</li> <li>Région Ile-de-France</li> <li>Etat</li> <li>STIF (contrat STIF/SNCF)</li> <li>Gares et Connexions / SNCF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcement des capacités et du cadencement du RER C à 8 trains par heure en période de pointe nécessitant :               <ul style="list-style-type: none"> <li>la libération de sillons en heure de pointe d'arrivée les soirs de semaine</li> <li>l'achat de 5 rames doubles supplémentaires</li> </ul> </li> <li>Reconfiguration des correspondances RER C / TTME sur le pôle multimodal d'Epina-sur-Orge</li> </ul>
Estimation de l'enveloppe d'investissement		<ul style="list-style-type: none"> <li>Commentaires : <u>enveloppe d'investissement incomplète, à vérifier par des études complémentaires (NB : coûts du redimensionnement des correspondances du pôle d'Epina-sur-Orge et des nouvelles modalités d'exploitation inconnues à ce jour)</u></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Coût H.T. : Achat 5 rames : 70 M€</li> </ul>		
Démarches engagées		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Réunion politique entre le Cabinet du Président de la CAECE et le Président de RFF le 02 février 2012</li> <li>Réunion technique entre la SNCF, RFF, le CG91 et la CAECE du 15 mars 2012</li> <li>Réunion technique avec le STIF le 03 avril 2012</li> </ul>		
Plan d'actions		
<p> </p>		
Concrétisation possible de l'engagement du maître d'ouvrage d'ici fin mai 2012		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Courrier de soutien de la SNCF du 19 octobre 2011</li> <li>Courrier de soutien de RFF du 26 janvier 2012</li> </ul>		





## M. Tram-train Massy-Evry

### Nature de l'équipement

- Renforcement de l'offre en semaine et les weekends lors des manifestations au GSR
- Aménagement d'un centre de remisage et maintenance

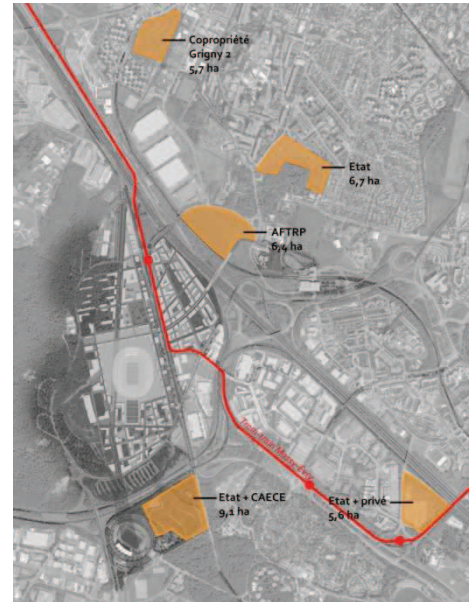
### Dimensionnement actuel

- Fréquences prévues :
  - heures pleines : 10 min
  - heures creuses : 15 min

### Flux en période de pointe

- Heure de pointe d'arrivée : 6 898 personnes
- Heure de pointe de départ : 8 168 personnes

### Illustration / plan



Sites identifiés pour l'éventuel accueil du centre de remisage du TTME

### MOA potentiels

- RFF
- SNCF
- STIF

### Financeurs potentiels

- Région Ile-de-France
- CG 91
- STIF (études)
- SNCF
- RFF

### Nature du projet, de l'investissement

- Renforcement des capacités et du cadencement du TTME à 3 min en période de pointe (rames doubles) nécessitant :
  - l'aménagement d'arrière-gares aux terminus et un nouveau tracé à Savigny sur Orge (voie unique sur 600 m actuellement)
  - la création d'un centre de remisage à proximité de la station Croizat (surface : 6 ha)
  - l'achat de 21 rames supplémentaires

### Estimation de l'enveloppe d'investissement

- Coût H.T. :  
Achat 21 rames : 100 M€

- Commentaires : estimation de l'enveloppe d'investissement à vérifier par des études complémentaires (NB : coûts des arrière-gares, du nouveau centre de remisage, de la modification du tracé à Savigny et des nouvelles modalités d'exploitation inconnus à ce jour)
- L'interruption de la circulation du TTME le long de la RD31 lors des événements au GSR est envisageable pour éviter le croisement des piétons venant de la gare Orangis-Bois de l'Epine et le tram-train (fonctionnement du TTME en deux tronçons distincts avec création d'une nouvelle station au sud du GSR)

### Démarches engagées

- Réunion politique entre le Cabinet du Président de la CAECE et le Président de RFF le 02 février 2012
- Réunion technique entre la SNCF, RFF, le CG91 et la CAECE du 15 mars 2012
- Réunion technique avec le STIF le 03 avril 2012

### Plan d'actions

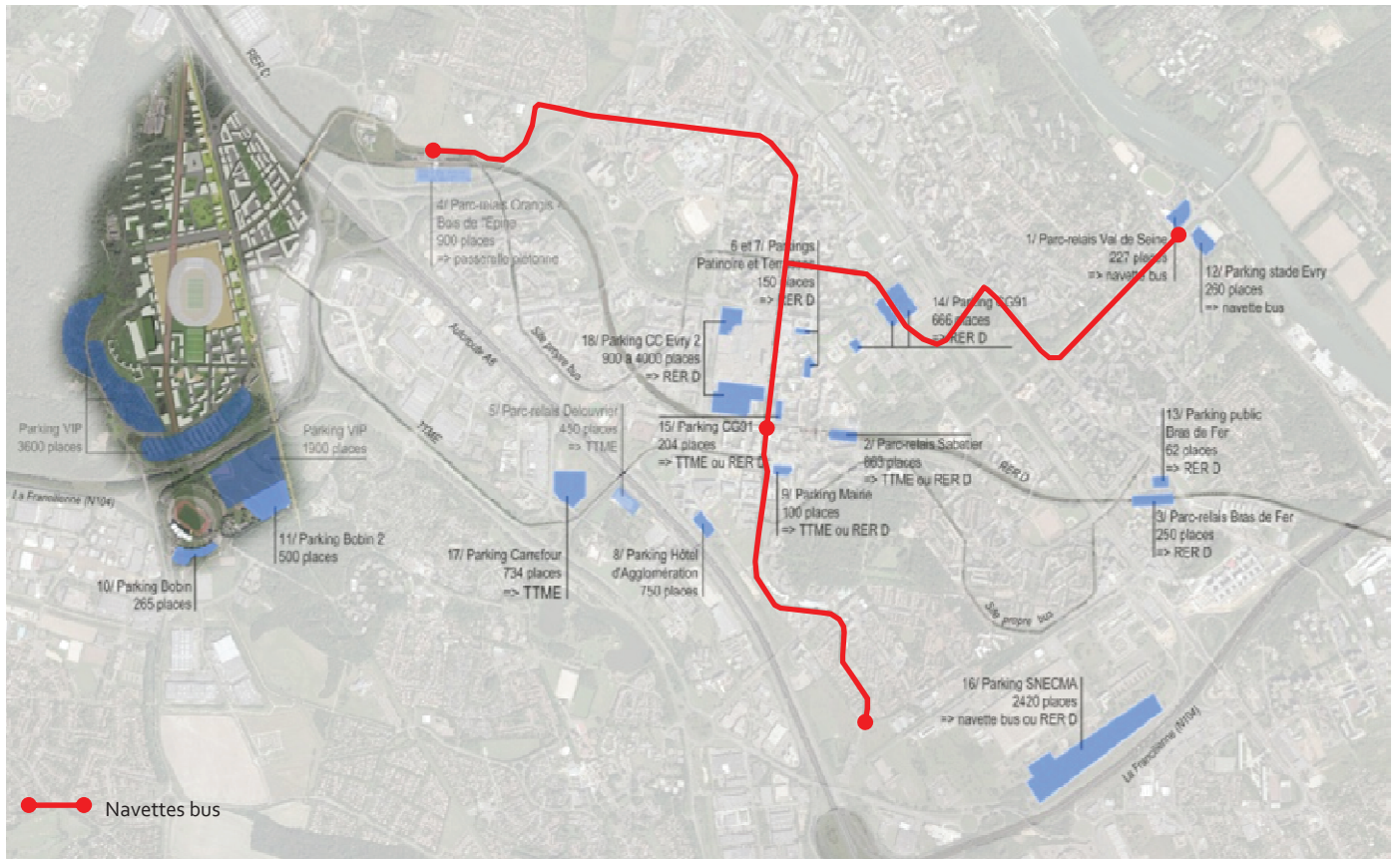
### Concrétisation possible de l'engagement du maître d'ouvrage d'ici fin mai 2012

- Courrier de soutien de la SNCF du 19 octobre 2011
- Courrier de soutien de RFF du 26 janvier 2012



# Navettes bus pour la desserte du Grand Stade

Plan des itinéraires de desserte des navettes de bus





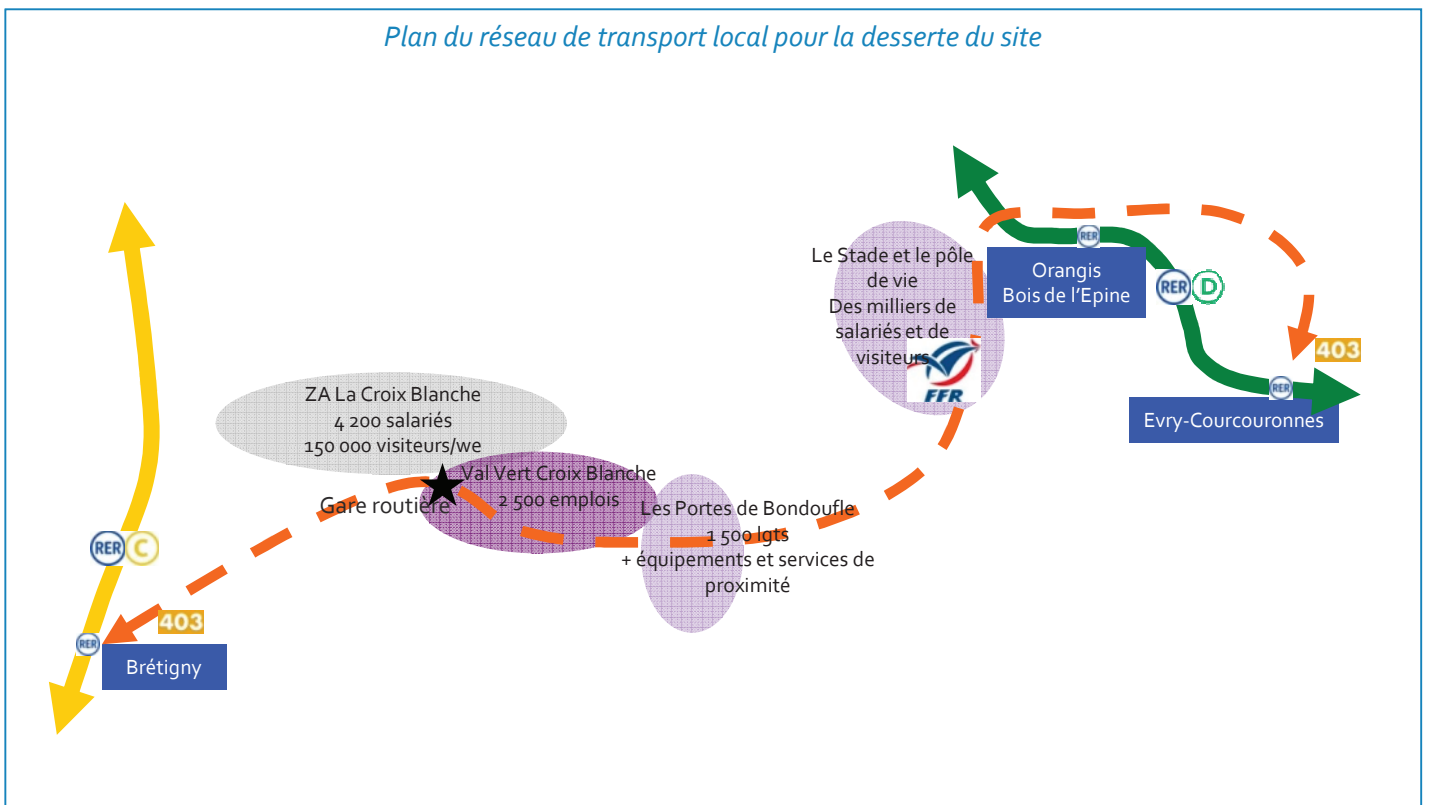
## Navettes bus pour la desserte du Grand Stade

Nature de l'équipement		
<ul style="list-style-type: none"><li>Mise en place de navettes depuis les parkings visiteurs et depuis la gare de Brétigny-sur-Orge vers le GSR</li></ul>		
Dimensionnement actuel		
<ul style="list-style-type: none"><li>Desserte actuelle par les lignes 403 et 406 inadaptée à la présence d'un grand stade</li></ul>		
Flux en période de pointe		
<ul style="list-style-type: none"><li>Depuis la gare de Brétigny : 1200 personnes</li><li>Depuis les parkings : 8 640 personnes (capacité d'emport maximale)</li></ul>		
MOA potentiels	Financeurs potentiels	Nature du projet, de l'investissement
<ul style="list-style-type: none"><li>Opérateur de transport</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>CG91</li><li>Bloc communal (EPCI, communes concernées)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Mise en place de services spéciaux lors des événements pour acheminer les spectateurs vers le GSR :</li><li>Provenant du RER C (gare de Brétigny) : 1 bus articulé toutes les 10 min</li><li>Provenant des parkings sur l'agglomération (en complément du RER D et du TTME) via le site propre : 1 à 3 bus toutes les 5 min selon les parkings</li></ul>
Estimation de l'enveloppe d'investissement		<ul style="list-style-type: none"><li>Commentaires : circulation des navettes sur le site propre intégral de l'agglomération (17 km) permettant de garantir une régularité des navettes et une fréquence soutenue.</li></ul>
<ul style="list-style-type: none"><li>Coût H.T. :</li><li>navette Brétigny : 335 000 €/an</li><li>navettes parkings : 1 826 000 €/an</li></ul>		
Démarches engagées		
<ul style="list-style-type: none"><li>Réunions avec un opérateur de transport des 13 février 2012 et 29 mars 2012</li><li>Etude opérateur de transport sur l'offre de navettes pouvant être envisagée lors des événements et au quotidien</li></ul>		
Plan d'actions		
Concrétisation possible de l'engagement du maître d'ouvrage d'ici fin mai 2012		



## Réseau de transport local pour la desserte du site

Plan du réseau de transport local pour la desserte du site







## Réseau de transport local pour la desserte du site

### Nature de l'équipement

- Projet de ligne 403 : Evry-Courcouronnes centre RER D / Brétigny-sur-Orge RER C
- Evolution des lignes 404 et 405 en lignes Mobilien

### Dimensionnement actuel

- Desserte actuelle par les lignes 403 et 406 inadaptée au développement de 316 000 m<sup>2</sup> d'activités

### Flux en période de pointe

#### MOA potentiels

- TICE
- STIF

#### Financeurs potentiels

- STIF (CT2)

#### Nature du projet, de l'investissement

- Ligne 403 : projet de ligne de bus reliant la gare RER de Brétigny à Evry Courcouronnes centre en passant par plusieurs zones de développement urbain (Val Vert Croix Blanche, Portes de Bondoufle et GSR) – projet présenté au STIF
- Lignes 404 et 405 : évolution en lignes Mobilien (permettant un renforcement de l'offre et de la qualité de services)

#### Estimation de l'enveloppe d'investissement

- Coût H.T. :

- Commentaires : le projet de ligne 403 a été inscrit au programme pluriannuel d'amélioration de l'offre soumis au STIF dans le cadre des négociations du « Contrat Type 2 ».

### Démarches engagées

- Réunions avec TICE des 13 février 2012 et 29 mars 2012
- Etude TICE sur l'offre de transport bus pouvant être envisagée lors des évènements et au quotidien

### Plan d'actions

Concrétisation possible de l'engagement du maître d'ouvrage d'ici fin mai 2012