

CAHIER D'ACTEURS COMMUN AUX DEUX DEBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Novembre 2010

RATP



La RATP, depuis 2006, rappelle aux pouvoirs publics la nécessité absolue de développer de nouvelles capacités de transport en banlieue pour les relier entre elles et éviter la saturation du réseau existant.

Une rocade constitue sans doute l'investissement le plus rentable et le plus nécessaire pour améliorer, dans la durée, la vie des franciliens, l'économie et l'emploi de la Région Capitale.

Connaissant les attentes et les besoins des millions de voyageurs transportés chaque jour, les équipes de la RATP se tiennent prêtes et mettront leur savoir-faire au service du projet retenu lorsque l'heure des décisions que nous espérons proche sera venue.

Pierre Mongin
Président-Directeur général
de la RATP

RATP

54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
www.ratp.fr



La Région Capitale a impérativement besoin d'un système de transport de nouvelle génération

Au service d'un aménagement durable de la métropole, un métro automatique en rocade apparaît comme la meilleure solution pour réduire les temps de trajet quotidiens, la fatigue et le stress des voyageurs. La rocade devra être complète et maillée avec le réseau de métro et RER existant mais aussi s'articuler avec les projets en cours réalisés par la RATP dans le cadre du Contrat de Projets État Région : les prolongements des lignes 4 à Bagneux, 8 à Pointe du Lac-Créteil, 12 à Aubervilliers, les prolongements ou créations de tramway.

Ce n'est qu'une première étape. Prolonger les lignes de métro pour les connecter à la rocade est nécessaire pour tirer pleinement parti de ce grand projet. Cela implique notamment de mener à bien

les projets promus par la Région et la RATP, comme l'extension des lignes 1 (vers Val-de-Fontenay et Nanterre), 4 (vers Saint-Ouen), 7 (vers Le Bourget), 9 (vers Montreuil), 11 (vers Romainville et Rosny) et 12 (vers la Courneuve et dans Issy-les-Moulineaux). A l'avenir, d'autres projets seront nécessaires pour offrir le réseau étroitement maillé qu'attendent les franciliens.

Les stations de cette rocade, éclairées par la lumière du jour, devront permettre un accès facile aux piétons et aux vélos, simplifier les échanges entre tous les modes, offrir de nouveaux services au quotidien. Elles devront être conçues comme de véritables lieux de vie, articulés avec les espaces urbains avoisinants.

Améliorer l'offre de transport à l'échelle régionale

Consciente des difficultés rencontrées par les voyageurs, notamment à l'heure de pointe, la RATP poursuit ses efforts pour améliorer le service au quotidien, maintenir et développer les infrastructures. Les investissements de la RATP sont très importants ; ils ont progressé de 50 % en 5 ans pour atteindre, en 2010, 1,4 milliard d'euros. Cette mobilisation totale et indispensable devra se poursuivre dans la durée avec l'aide du STIF. Ces programmes ne se substituent pas aux besoins d'infrastructures nouvelles de banlieue à banlieue qui doivent privilégier des déplacements directs et rapides sans avoir à passer par le centre de Paris.

Offrir une vraie mobilité de banlieue à banlieue

Le réseau de métro parisien est reconnu comme l'un des meilleurs du monde en termes de densité, de fréquence et de sécurité. Ses performances se réduisent dès que l'on s'écarte du périphérique, alors que l'éloignement progressif des lieux de vie et d'emplois augmente les besoins de mobilité.

- Si le temps d'accès au travail d'un parisien est de 34 min. en moyenne, celui d'un habitant de petite couronne est de 46 min. et de 77 min. pour un habitant de grande couronne.
- Si 96 % de la population parisienne a directement accès à une station de métro ou une gare, ce n'est vrai que pour 46 % dans les départements de petite couronne, et 26 % en grande couronne.

La vocation de la rocade métro est de devenir l'ossature indispensable d'une chaîne de transport « porte à porte » proposant des stations maillées au réseau ferroviaire ou offrant des parcs relais qui seront autant de portes multimodales ouvertes pour la Seine-et-Marne, l'Essonne, le Val d'Oise et les Yvelines.

En facilitant les déplacements de banlieue à banlieue, la rocade remédie à la disparité qui existe entre les franciliens qui ont accès à la mobilité et ceux qui ne l'ont pas, entre ceux qui vivent bien la ville et les autres.

- Dans Paris, 64 % des déplacements mécanisés se font en transports en commun, contre 23 % en petite couronne et 16 % pour l'ensemble de la banlieue.
- Les déplacements de banlieue à banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans et représentent aujourd'hui 70 % des déplacements quotidiens. Parallèlement, l'utilisation de la voiture particulière a explosé avec une croissance de 57 %. La part de marché des transports collectifs a dans le même temps chuté de 34 à 30 %.

Un métro du 21^e siècle au service de tous

Un métro automatique, moderne, rapide, confortable, accessible et connecté au monde extérieur répondra aux besoins de dessertes et aux attentes des voyageurs. Doté des technologies les plus fiables, un tel métro sera susceptible de fonctionner jour et nuit. Modulable et flexible dans sa mise en oeuvre, sa grande souplesse d'utilisation permettra une adaptation du service voyageurs en temps réel et en toute sécurité : réduction sans délai des intervalles entre chaque rame pour adapter l'offre de transport à la demande en toutes circonstances. Disposant des avancées technologiques basées sur les automatismes et l'informatique de dernière génération, il pourra être doté des moyens de communications numériques pour permettre une mobilité utile : accès internet, vidéo, téléphonie sans fil.

Une ligne 14 conçue pour s'adapter :

À son ouverture en 1998, la ligne transportait environ 150 000 voyageurs par jour. Elle en transporte près de 500 000, 12 ans plus tard. Néanmoins, elle continue d'être entièrement en phase avec les attentes des voyageurs. Son taux de fiabilité et de régularité est de loin le meilleur du réseau : une régularité qui est restée supérieure à 99,8% malgré l'afflux de voyageurs.



Ligne 4 : un des nombreux chantiers de prolongement qui avance...

Un nouveau métro devra être aussi un métro éco-conçu, silencieux, respectueux des riverains et de l'environnement, un métro qui régule automatiquement sa consommation d'énergie, en permettant à une rame qui freine d'alimenter une rame qui accélère.

Les portes palières, en isolant les quais du tunnel, pourront permettre de concilier confort, sécurité et régularité en évitant les incidents sur les voies en permettant un contrôle amélioré de la qualité de l'air, de l'ambiance sonore et climatique.

Un impact positif pour le climat

Les franciliens qui abandonneront leur voiture pour emprunter le métro diviseront par 50 les émissions de gaz à effet de serre liées à leur voyage. Le métro permet de remplacer l'énergie fossile responsable du changement climatique, par une énergie électrique à très faible émission de gaz à effet de serre en France.

Des stations adaptées à la diversité des tissus urbains desservis

Les stations du futur, comme les imagine la RATP, seront des espaces ouverts, offrant des lieux de vie polyvalents et durables adaptés aux besoins des voyageurs et conçues en étroite collaboration avec les collectivités locales. Les stations de la rocade pourraient ainsi s'adapter à l'identité et à la diversité des tissus urbains desservis. L'expérience de ses 365 stations et gares et sa connaissance fine des territoires ont conduit la RATP à explorer des solutions innovantes : avec OSMOSE, elle a engagé avec trois agences d'architecture et d'urbanisme internationales une démarche prospective sur la conception des stations du futur.



*Les quais larges et aérés permettent d'observer l'animation de la station et du quartier.
Projet Osmose RATP – Foreign Office Architects*

Repenser l'ambition de service multimodale

La création de ce nouveau métro du 21ème siècle permettra de repenser les connexions avec le réseau existant pour offrir une interface facile et fluide avec le RER, le transilien, le métro, les réseaux de surface (tramway, BHNS, bus) et les autres modes : taxis, vélos et voitures, privés ou partagés, en intégrant les parkings nécessaires au rabattement.

Les systèmes d'information en temps réel continueront à évoluer au plus près des attentes des voyageurs réguliers ou occasionnels. Ils intégreront sans cesse les dernières technologies de communication pour être au service de chacun. « Ratp dans ma poche » en est le dernier exemple.

Profiter des bénéfices de la modernisation

En désengorgeant le cœur historique du réseau, le métro automatique permettra aux voyageurs de profiter pleinement des programmes de modernisation et d'amélioration de l'offre engagés par la RATP, avec le soutien du STIF et de la Région. Notamment :

- La ligne 13 bénéficiera de l'installation de portes palières dans les stations les plus fréquentées et d'une amélioration de la fréquence en introduisant un nouveau système d'exploitation.
- La ligne 1 du métro est en cours d'automatisation, une première mondiale pour une ligne en exploitation de cette dimension.
- Le RER A, dont le trafic quotidien a augmenté de 23 % en 10 ans, enregistrera à partir de 2011 l'arrivée des nouvelles rames à deux étages qui offriront 50 % de capacité supplémentaire par rapport au matériel à un étage en circulation.
- Le RER B verra la mise en service prochaine des premiers trains rénovés ; le programme inclut une mise à niveau technologique et une amélioration du confort.



Faire du déplacement un temps fort : simplicité, informations, services.

Un savoir-faire reconnu au service d'un grand projet

Le métro automatique, une solution qui a fait ses preuves

Le projet de métro automatique pourra s'appuyer sur l'expérience unique de la RATP, précurseur de ce mode de transport :

- la ligne 14 inaugurée en 1998 et prolongée à deux reprises, fait appel à de nombreuses expertises pour offrir un service apprécié par des dizaines de millions de voyageurs.
- Les ingénieurs du groupe RATP accompagnent la réalisation de nouvelles générations de métro automatique à l'international : au Brésil, en Corée du Sud, à Taiwan, à Singapour, à New York ou Dubaï...

Des compétences multiples

- L'expertise des équipes RATP couvre la totalité des métiers du transport public : ingénierie, exploitation, maintenance. L'expérience de ses filiales RATP Dev, Systra et Xelis, dans la conception et la gestion de réseaux urbains et interurbains en France et dans le monde est essentielle.
- En relation avec les territoires d'Ile-de-France, la RATP dialogue avec élus, monde associatif, acteurs économiques pour imaginer ensemble les développements de demain.

Rapprocher aujourd'hui et demain : la RATP met son expertise au service des grands projets d'Île-de-France.



Poste de Commandement Centralisé : des hommes et des technologies au service des voyageurs.