

Octobre 2010

SNCF

La Région Capitale se positionne dans la compétition des grands pôles économiques européens et mondiaux. Le transport public sous toutes ses formes est l'une des clés de son attractivité. En articulation étroite avec le réseau de transport public du Grand Paris, la modernisation du réseau Transilien, le développement des tangentielles ferrées de banlieue à banlieue et la création d'une rocade des gares TGV vont dessiner le nouveau visage de l'Île-de-France : un réseau maillé, urbain, dense et cadencé, au service des voyageurs et d'une croissance durable.

Guillaume Pepy,
Président de la SNCF



SNCF

34, rue du commandant
René Mouchotte
75014 Paris
www.sncf.com

Le métro automatique du Grand Paris alimenté par un réseau restructuré et modernisé

Le réseau du Grand Paris vise à une amélioration considérable du transport collectif, en vitesse et en fréquence. L'essentiel de ses voyageurs utilisera aussi, en amont ou en aval, le réseau du métro ou le réseau ferré. Afin de proposer une offre de service cohérente, il faudra élever le niveau de performance des réseaux existants et soigner la gestion des flux de passagers et l'intermodalité, dans des gares compactes et ouvertes sur la ville.

Le réseau ferré d'Île-de-France, vieillissant et saturé, nécessite une modernisation en profondeur, d'ores et déjà engagée à travers le déploiement des nouveaux trains *Francilien* et la première phase des schémas directeurs des lignes RER. Il s'agit de répondre rapidement aux besoins d'amélioration des conditions de déplacement quotidiennes en Île-de-France.

Cette modernisation ne suffit pas. L'efficacité à terme des transports publics en Île-de-France repose sur une meilleure articulation entre les échelles urbaine, régionale, inter-régionale (grand bassin parisien), nationale et internationale. Une telle articulation passe par un maillage des réseaux, assuré par un système cohérent de rocades métro, ferroviaire et TGV. C'est une condition essentielle de l'attractivité, de la croissance durable et du rayonnement de la Région Capitale.

Aujourd'hui, un accès au TGV inégal selon les territoires d'Île-de-France, conjugué avec un cœur de réseau quasi-saturé conduisent la SNCF à proposer, pour le long terme, le renforcement du modèle de service déjà amorcé avec les TGV province-province desservant au passage CDG, Marne-La-Vallée et Massy. Ce modèle s'appuiera sur des gares périphériques plus nombreuses situées sur une rocade complète autour de Paris, reliant entre elles les lignes radiales.

Les gares, lieux de correspondance efficaces au cœur des villes et des grandes artères, accueilleront une nouvelle offre de services à destination des riverains et des voyageurs. De lieux de transit, elles se transformeront en lieux de vie où il sera aussi facile de circuler que de prendre le temps d'une pause utile dans le parcours quotidien.

Le mode ferroviaire jouera aussi un rôle central pour fonder autour de services innovants une logistique multimodale performante, condition déterminante de la croissance durable du Grand Paris et de son effet d'entraînement sur l'économie nationale.

Le futur réseau de métro automatique maillé avec le Transilien de nouvelle génération

Pour assurer un maillage efficace avec le réseau du Grand Paris, les RER et lignes Transilien vont accélérer leur modernisation, pour devenir des « lignes de vie », aisément accessibles à tous, avec des trains renouvelés offrant des qualités de confort et des capacités d'accueil en forte progression.

Cela suppose d'apporter une réponse aux problèmes de congestion ferroviaire de l'Île-de-France, où les circulations TGV, grandes lignes, Intercités, TER, fret et Transilien partagent les mêmes rails. Des projets d'infrastructures bénéficiant à tous doivent être réalisés, permettant de fiabiliser et désaturer le réseau.

Reconfigurer les RER, des dessertes plus fréquentes, plus rapides, et cadencées

Afin d'accueillir les voyageurs du métro automatique, les RER vont être reconfigurés pour être plus performants. Sur le modèle de la transformation en cours du RER B dans sa partie nord, ainsi que des propositions faites dans les schémas directeurs des RER C et D, les RER du Grand Paris seront cadencés, plus fréquents, mieux maillés et accessibles. La modernisation

du réseau s'appuiera sur une double approche :

- l'une, privilégiant la fréquence, pour la desserte dense et maillée de l'agglomération centrale, en correspondance avec les lignes du métro automatique ;
- l'autre, privilégiant la vitesse, pour la desserte rapide des agglomérations de grande couronne.

Les lignes fréquentes de l'agglomération centrale

Omnibus et fréquentes, traversant Paris en souterrain, ces lignes permettront de prendre le train sans regarder l'horaire. Elles seront parfaitement maillées avec les 3 rocade (rocade de métro automatique, rocade ferrée des tangentielles, rocade TGV), elles offriront des itinéraires de contournement et bénéficieront d'une exploitation simplifiée pour une grande fiabilité. Elles seront exploitées avec un nouveau matériel roulant de type « Francilien 2 niveaux ».

Les lignes rapides de « grande couronne »

Ces lignes auront peu d'arrêts dans l'agglomération centrale jusqu'à la gare tête

de ligne de Paris, gare terminus située en surface, avec une vitesse commerciale élevée (80/100 km/h). Elles desserviront des pôles intermédiaires principaux pour faciliter les échanges avec les lignes fréquentes. Le service sera cadencé (15 minutes/30 minutes/60 min) et assuré avec un matériel roulant privilégiant les places assises.



Un réseau accessible

Le réseau du métro automatique sera totalement accessible à tous. Maillées avec ce réseau, les lignes Transilien vont se transformer dans le cadre d'un schéma directeur d'accessibilité.

Un nouveau système de gestion du trafic

La modernisation des lignes passera enfin par la mise en œuvre d'un nouveau système d'exploitation, consistant à gérer, de façon automatisée, un trafic plus dense et plus rapide. Cela permettra également une information en temps réel des voyageurs plus riche et plus précise.

Un nouveau réseau, de nouvelles gares

Sur les 42 gares du métro du Grand Paris, 25 seront des gares de maillage avec le réseau ferré. L'ambition est de réaliser une meilleure connexion des gares franciliennes à leurs territoires et ainsi de faciliter la vie des voyageurs et habitants.

Les gares devront être plus accessibles, plus confortables, et s'enrichir d'une dimension urbaine. Les gares d'interconnexion devront particulièrement soigner les flux de correspondance entre les réseaux régionaux et locaux, et l'intermodalité.

L'émergence de nouvelles mobilités et le retour du commerce de proximité vont transformer ces lieux de transport en espaces stratégiques sur les parcours quotidiens, permettant de répondre à la fois aux attentes de fluidité et aux besoins nouveaux de consommation.

La rocade des tangentielles, une desserte des territoires complémentaire au réseau du métro automatique

Irriguer la moyenne couronne

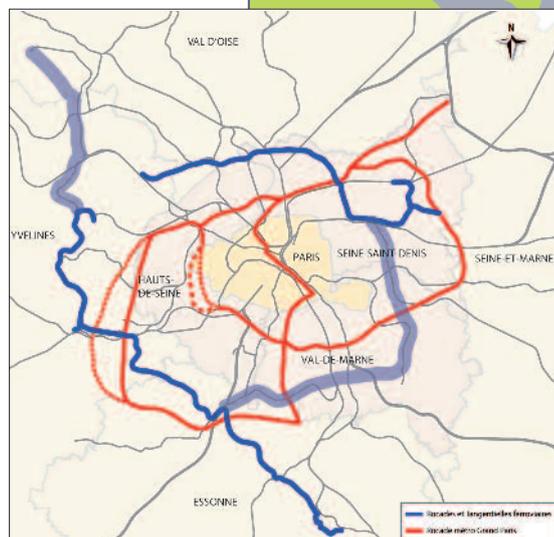
Le projet consiste à irriguer la moyenne couronne francilienne par des services rapides et fréquents en correspondance avec les lignes existantes restructurées et en complémentarité du réseau de métro automatique. Il s'appuie sur de nouvelles liaisons tangentielles formant rocade, situées à une quinzaine de kilomètres du centre de Paris, et qui permettront d'accélérer le désenclavement de nombreux territoires prioritaires de l'Île-de-France.

Avec un matériel roulant innovant

De type tram train, il est capable de circuler en toute sécurité comme un tramway sur la voirie urbaine, et comme un train sur les voies du réseau ferré national à la vitesse de 100 km/h.

Réalisable par étapes

Ce projet de rocade est réalisable par étapes ; la tangentielle Nord et la tangentielle Ouest prévues au contrat de projets Etat Région Île-de-France 2007 – 2013, la rocade sud de Sucy – Bonneuil à Versailles connectée au tram-train Massy/Evry et la Rocade Est de Noisy-le-Sec à Sucy – Bonneuil.

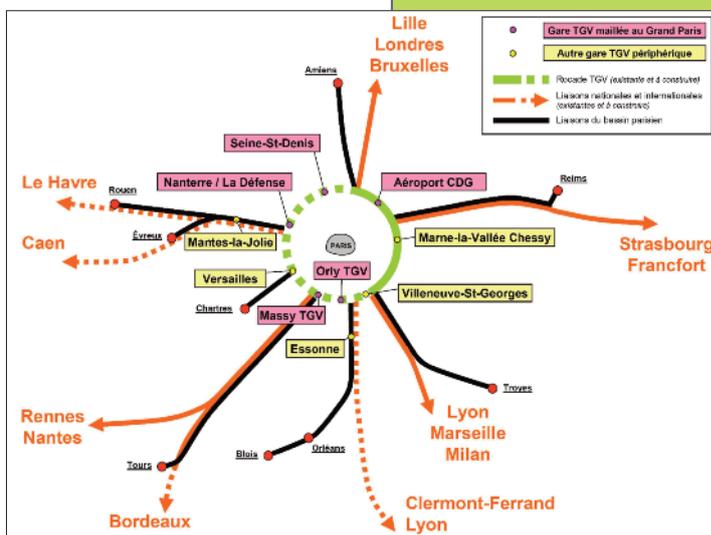


Une ouverture du métro automatique du Grand Paris sur la France et sur l'Europe

Au-delà des trois nouvelles gares TGV proposées sur le réseau du Grand Paris, la SNCF souhaite mettre en place un véritable réseau de gares périphériques bien maillées avec les aéroports, les transports en commun et le réseau routier d'Île-de-France.

Elles constitueront une véritable alternative au passage obligé dans Paris et devront être traversantes afin d'améliorer l'accès de tous les Franciliens à l'ensemble des destinations du réseau à grande vitesse national et européen. C'est la condition indispensable pour qu'elles contribuent efficacement à la désaturation des gares parisiennes, pour mettre en synergie le trafic province-province et le trafic de l'Île-de-France, ce que ne ferait pas une gare terminus située hors de Paris.

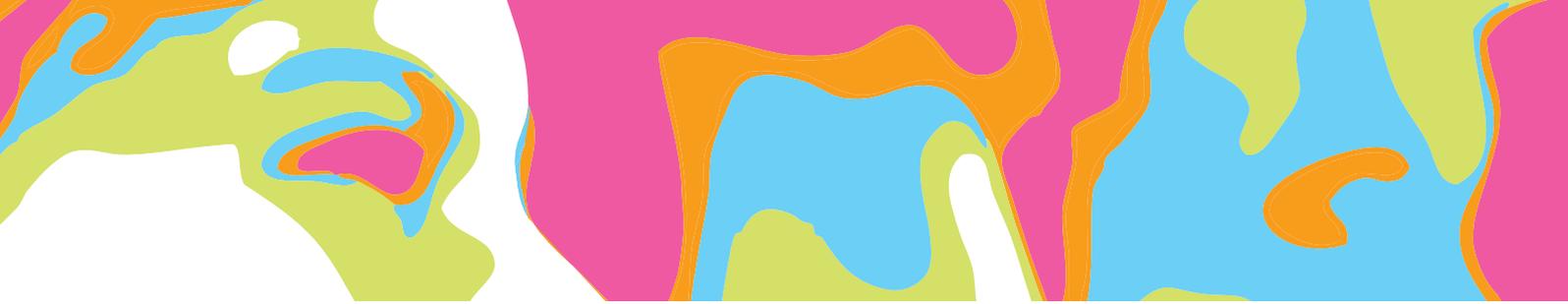
La SNCF propose de réaliser à terme une rocade complète à grande vitesse autour de Paris en complétant les lignes d'interconnexion existantes à l'Est ou à l'étude au Sud par de nouveaux arcs à l'Ouest et au Nord. Le bouclage de cette rocade s'articulera notamment avec les nouvelles infrastructures Paris-Orléans-Clermont-Lyon, Paris-Normandie et Roissy-Picardie.



Les projets liés au Grand Paris constituent une véritable opportunité pour le développement et l'amélioration des liaisons interrégionales (Intercités et TER) entre les grandes villes d'Île-de-France et les capitales régionales du bassin parisien.

L'offre interrégionale du grand bassin parisien est à construire en complémentarité avec les nouveaux services Grande Vitesse et le Transilien de nouvelle génération, en s'appuyant sur des pôles interconnectés en grande couronne qui constitueront de nouvelles gares d'entrée dans le Grand Paris.

Enfin, le développement de liaisons transversales à l'échelle du grand-bassin parisien, via l'utilisation d'infrastructures nouvelles et existantes, permettra d'y favoriser les déplacements tout en irriguant l'Île-de-France.



Les gares du Grand Paris vont se transformer dans la prochaine décennie et au-delà, autour d'une double échelle locale et métropolitaine.

L'avenir du Grand Paris se construit autour de la transformation progressive des gares existantes en lieux de correspondance entre les réseaux. Ainsi elles constitueront aussi les nouveaux territoires d'une urbanité durable (intermodalité, services et commerces, nouveaux espaces publics, aménagement durable...), mais aussi de futurs pôles de développement.

La logistique multimodale, atout indispensable à l'attractivité du Grand Paris

Une logistique multimodale efficace nécessite des investissements pour des infrastructures performantes. La SNCF soutient la création d'un itinéraire fret à haute performance, électrifié, entre les Grands Ports Maritimes normands et le dispositif logistique francilien via Serqueux-Gisors et la Grande Ceinture, crucial pour affirmer la façade maritime du Grand Paris. Elle propose des services de transport combiné de nouvelle génération, qui requièrent des terminaux performants dans le proche sud-est parisien. L'accès efficace pour le fret à la Grande Ceinture et ses terminaux est un pré-requis. La SNCF étudie aussi un service à très grande vitesse, pour lequel une plateforme air-fer en zone aéroportuaire de Roissy CDG serait nécessaire. Enfin, la question de l'usage du réseau du Grand Paris pour certains types de fret est à approfondir.

Transformer le présent, préparer l'avenir, la vision Grand Urbain de la SNCF

Les propositions de la SNCF, articulées entre Transilien, TGV et logistique, visent à la création d'un service ferroviaire totalement maillé avec le projet de métro automatique du Grand Paris.

Les lignes du réseau Transilien, cadencées et fréquentes, connectées à la rocade de métro automatique, desservent l'ensemble des territoires d'Île-de-France. Pour améliorer leur capacité et leur régularité, pour faire face à un trafic qui va croître encore plus, un effort soutenu d'investissement est nécessaire pour mettre à niveau les lignes et transformer les gares existantes en pôles d'échange performants.

Opérateur du Grand Urbain, la SNCF promeut en moyenne couronne la rocade des tangentielles, qui vient mailler le réseau existant.

La SNCF propose enfin une rocade des gares TGV, maillée avec le réseau francilien, pour permettre au TGV de mieux relier les régions françaises entre elles et en faciliter l'accès à tous les habitants d'Île-de-France.