

Pour mieux *relier* les banlieues

# Comment *mailler* efficacement le réseau ferré régional ?



## UNE AMBITION

- Pour répondre aux besoins de développement des transports en commun en Ile-de-France, le mode ferroviaire doit disposer d'un réseau mieux structuré.



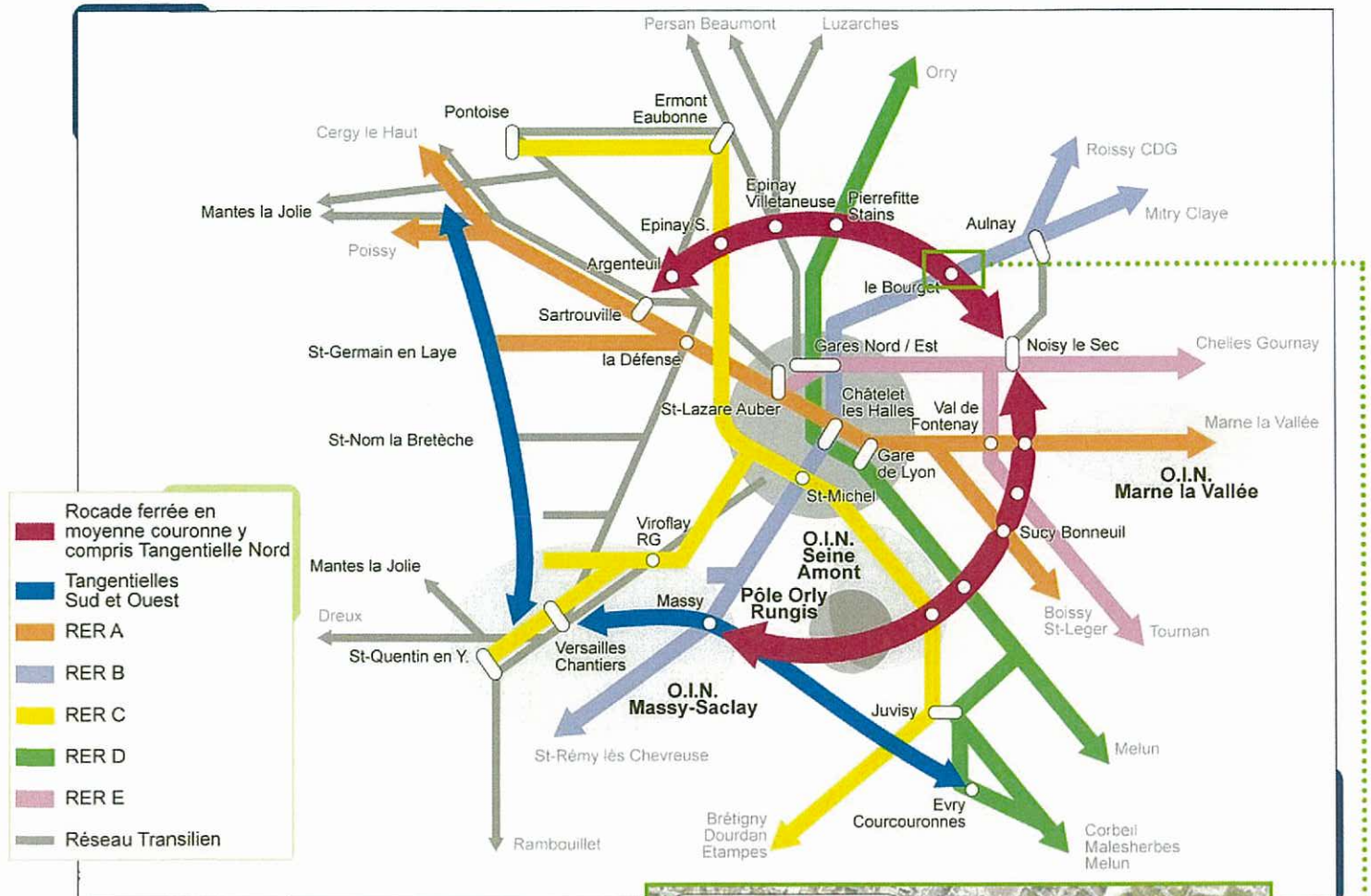
## DEUX OBJECTIFS

- ◎ **Améliorer la mobilité francilienne**
  - Des déplacements plus rapides et plus simples de banlieue à banlieue.
  - Des trains moins chargés en zones denses sur les lignes radiales.
  - Une diminution de la congestion et de la pollution routières en banlieue.
- ◎ **Accompagner l'aménagement de la Région Ile-de-France**
  - Des territoires et des quartiers désenclavés.
  - Un appui au développement des pôles d'activité de moyenne couronne, notamment le pôle d'Orly-Rungis, et des Opérations d'Intérêt National (OIN) de Seine-Amont et de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.
  - Une aide à la densification des espaces urbanisés, en cohérence avec les orientations du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.

# UN RÉSEAU + STRUCTURÉ

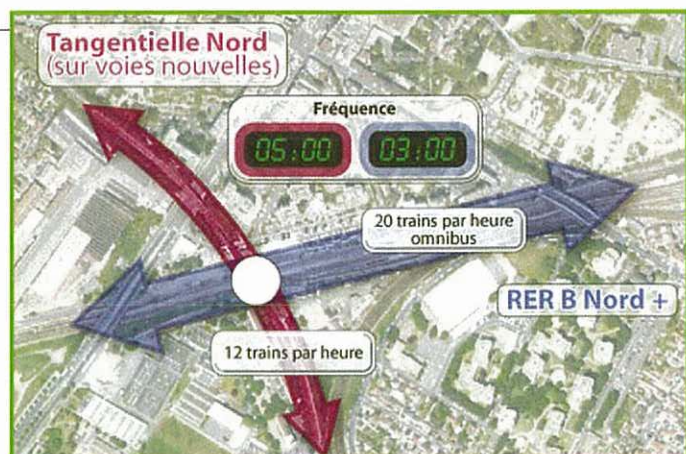
## Une logique de maillage

Le projet de maillage du réseau ferré régional en moyenne couronne consiste à relier les banlieues par des services rapides et fréquents en correspondance avec les lignes existantes restructurées. Il s'appuie sur une nouvelle liaison en rocade, située à une quinzaine de kilomètres du centre de Paris.



## Renforcer la logique de réseau

- Une première rocade reliera Sartrouville à Noisy-le-Sec : la Tangentielle Nord.
- S'inscrivant dans sa continuité, avec le même mode de fonctionnement, le prolongement de la rocade ferrée en moyenne couronne viendra compléter à l'Est et au Sud le maillage des lignes ferroviaires radiales existantes.
- Ces lignes radiales – notamment le RER – seront restructurées pour plus de fiabilité et pour mieux adapter les dessertes aux besoins des voyageurs.
- Radiales et rocade s'articuleront dans de nouveaux pôles de correspondance.
- L'ensemble de la configuration constituera un réseau régional rapide mieux maillé, donc plus performant.



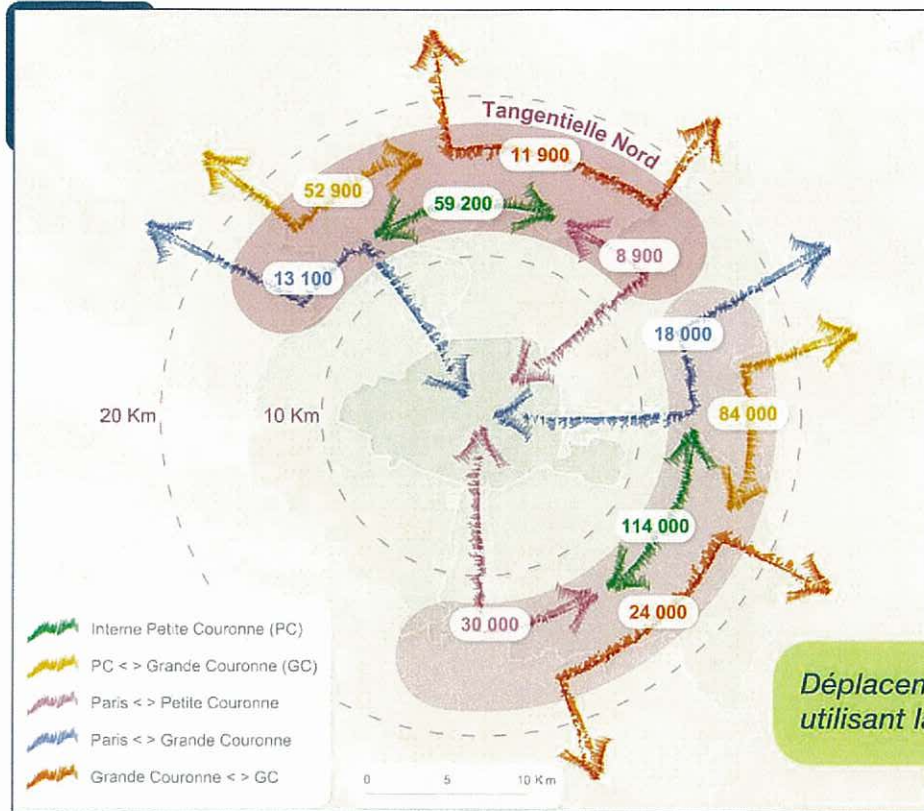
### 🕒 L'exemple du nouveau pôle du Bourget

Des correspondances rapides grâce à des fréquences élevées sur chaque ligne : le système de fonctionnement d'un réseau régional rapide mieux maillé est illustré par la future desserte du Bourget par la Tangentielle Nord et le RER B Nord +.

# UN RÉSEAU + EFFICACE

## De banlieue à banlieue au plus rapide et au plus simple

Le projet de maillage du réseau ferré régional en moyenne couronne est conçu pour améliorer les déplacements quotidiens de près de 420 000 franciliens utilisateurs des transports collectifs, dont 270 000 entre Noisy-le-Sec et Massy. Au total, ce sont plus de 10 millions d'heures gagnées chaque année.



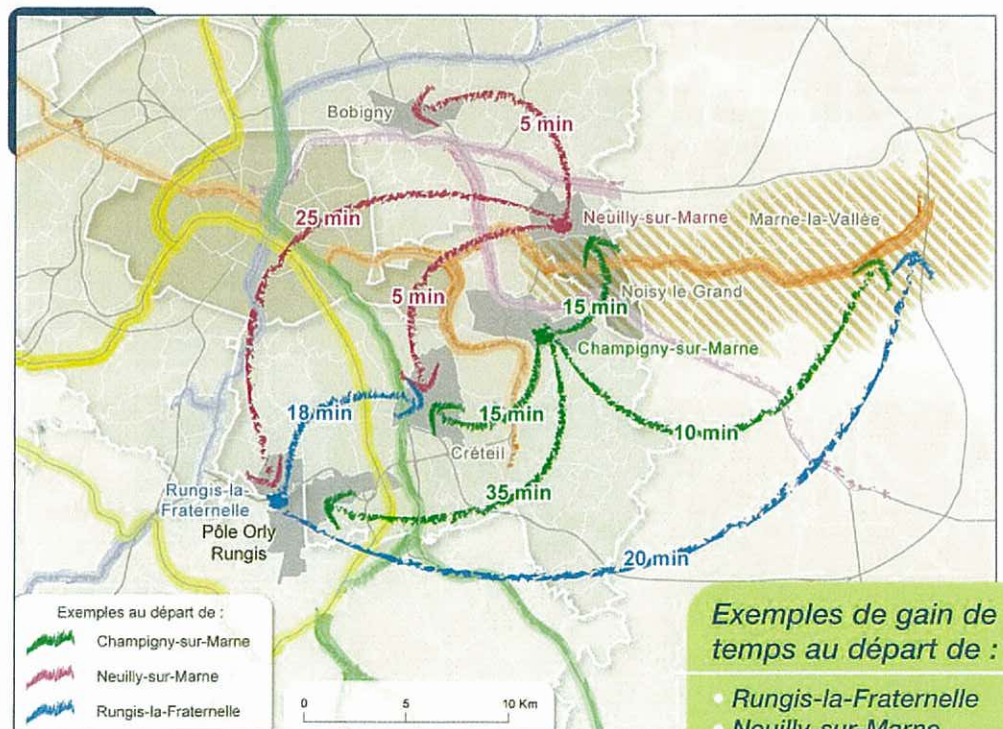
### La rationalisation des liaisons périphériques

- Grâce au maillage entre les radiales et la rocade, les déplacements ne transitent plus systématiquement par Paris. C'est le cas pour plus de 80 % des utilisateurs de la rocade.
- La charge des trains diminue sur les radiales à l'intérieur de la rocade.
- Les relations entre pôles de moyenne couronne sont améliorées.
- Les flux diffus sont captés en répondant à la diversité des besoins de déplacement en banlieue.

## Une accessibilité élargie

Exemple :

- Doublement du nombre de gares accessibles en moins de 30 minutes au départ de Rungis-la-Fraternelle (Pôle d'activité Orly-Rungis) :
  - sans la rocade ferrée, 30 gares sont accessibles en moins de 30 minutes ;
  - avec la rocade ferrée, 63 gares deviennent accessibles en moins de 30 minutes.

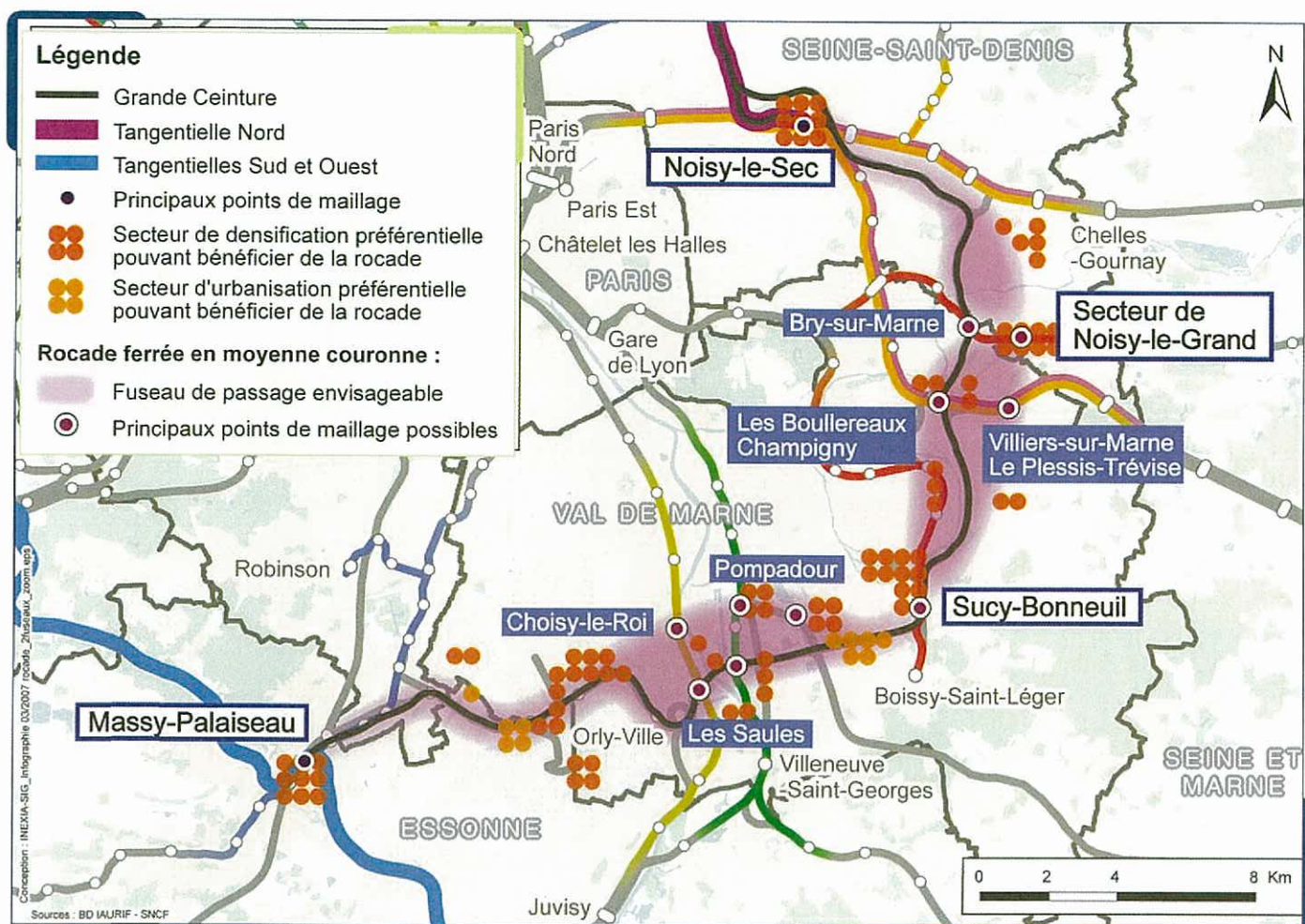


- Exemples de gain de temps au départ de :
- Rungis-la-Fraternelle
  - Neuilly-sur-Marne
  - Champigny-sur-Marne

# UN RÉSEAU + OUVERT

## Le Sud-Est de la moyenne couronne désenclavé, la Région Ile-de-France rééquilibrée

La poursuite du maillage du réseau par le prolongement de la rocade ferrée favorise le désenclavement des territoires et des quartiers du Sud-Est de la moyenne couronne. Elle accompagne l'aménagement de la Région Ile-de-France.



D'après le projet de SDRIF - version février 2007

## Un projet au service du développement économique

- Création d'une liaison directe entre trois grands pôles d'activité existants et deux Opérations d'Intérêt National (OIN) : d'une part, Orly-Rungis, Créteil, la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, d'autre part, Seine-Amont et Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.
- Irrigation du « secteur d'implantation de bureaux prioritaire au titre du rééquilibrage à l'Est ».
- Désenclavement du pôle d'activité d'Orly-Rungis, plus accessible grâce au maillage avec les RER B, C, D, A et E.

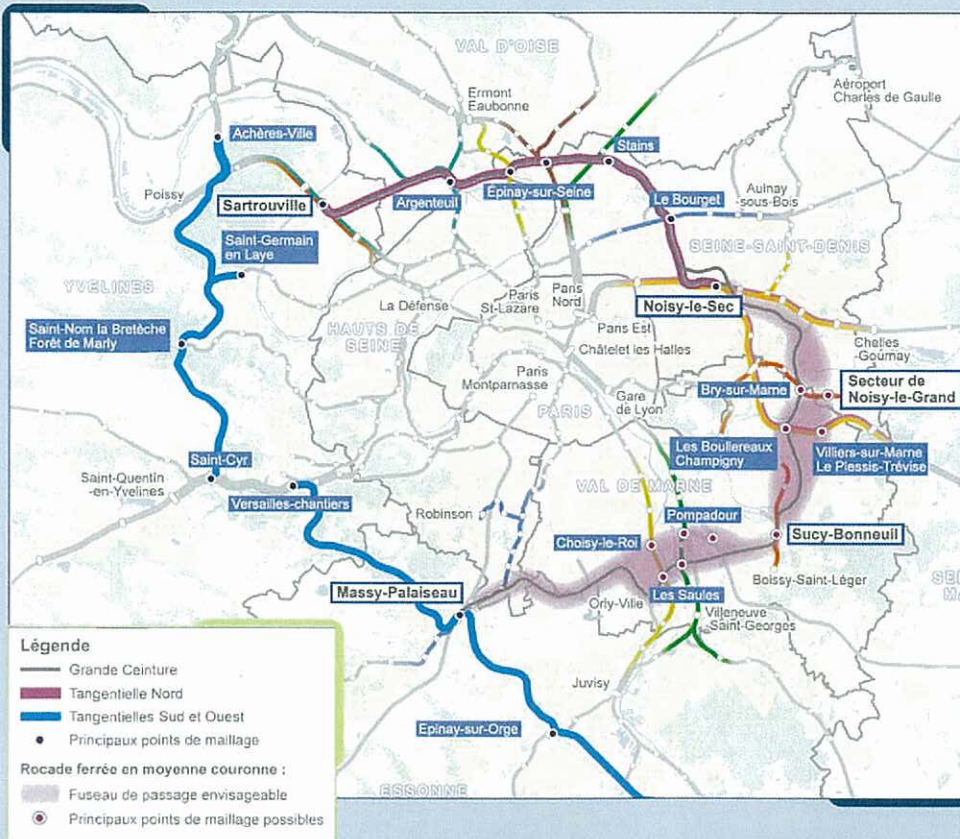
## Un projet qui renforce l'attractivité locale

- Densification facilitée des espaces urbanisés grâce à la desserte de nombreux « secteurs de densification préférentielle » et de « secteurs d'urbanisation préférentielle ».



# UN MAXIMUM DE MOBILITÉ À UN MOINDRE COÛT

Le prolongement de la rocade ferrée en moyenne couronne à la suite de la Tangentielle Nord se situe à l'intérieur d'un fuseau guidé par le tracé de la Grande ceinture ferroviaire. La réalisation de voies dédiées généralement sur les emprises existantes permet de favoriser la mobilité tout en minimisant les coûts.



## La stratégie de la meilleure irrigation

- La rocade longe le plus souvent la Grande ceinture ferroviaire en s'adaptant aux sites traversés. Elle s'intègre le plus possible dans les emprises de cette infrastructure.
- La rocade peut aussi s'en éloigner pour assurer de bonnes correspondances avec les lignes radiales, désenclaver des territoires, mieux desservir un pôle d'activité.
- La poursuite des études permettra de comparer les variantes de tracé découlant de cette stratégie.

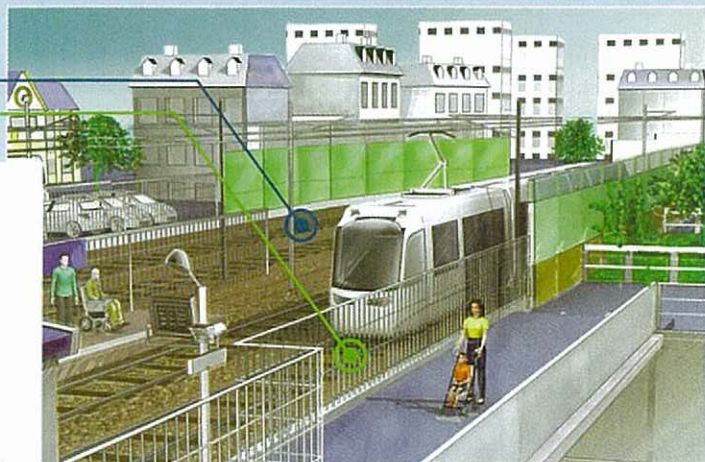
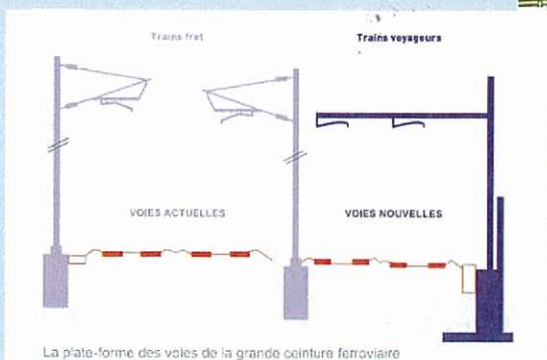
### UNE EXPLOITATION DE TYPE « MÉTRO »

- La réalisation de voies dédiées
- La séparation des trains fret (voies actuelles) et des trains voyageurs
- Des services assurés en train léger ou tram-train
- Des systèmes indépendants
- Une desserte omnibus

### LES BÉNÉFICES QUI EN RÉSULTENT

- Une capacité accrue
- Une fréquence élevée (toutes les 5 minutes aux heures de pointe)
- Une efficacité du maillage avec les lignes radiales
- Un effet de réseau, donc une amélioration du système de transport
- Une robustesse d'exploitation
- Des possibilités d'évolution

Voies fret existantes ●  
Nouvelles voies voyageurs ●





## LA ROCADE EN QUELQUES CHIFFRES

### Caractéristiques techniques

	Tangentielle Nord (rappel) Sartrouville – Noisy-le-Sec (projet inscrit au CPER 2007-2013)	Rocade ferrée en moyenne couronne Noisy-le-Sec – Sucy Bonneuil – Massy
Longueur	28 km	de 40 à 50 km
Nombre d'arrêts	14 gares	de 20 à 25 gares
Inter station	environ 2 km	
Fréquence élevée	toutes les 5 minutes aux heures de pointe	
Vitesse commerciale	entre 50 et 60 km/h (vitesse de pointe de 100 km/h)	
Trafic	146 000 voyageurs par jour	de 200 000 à 270 000 voyageurs par jour selon les variantes de tracé
Coût total	770 M € (CE 2000)	Entre 1 100 et 1 800 M € selon les variantes de tracé (CE 2005)
Coût des tronçons	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre Sartrouville et Epinay-Villetaneuse : 300 M € (CE 2000)</li> <li>• Entre Epinay et Le Bourget : 330 M € (CE 2000)</li> <li>• Entre Le Bourget et Noisy-le-Sec : 140 M € (CE 2000)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre Massy, Orly-Rungis et Sucy-Bonneuil : entre 400 et 700 M € (CE 2005)</li> <li>• Entre Noisy-le-Sec et Noisy-le-Grand : entre 400 et 600 M € (CE 2005)</li> <li>• Entre Sucy-Bonneuil et le secteur de Noisy-le-Grand : entre 300 et 500 M € (CE 2005)</li> </ul>

Contact Réseau Ferré de France (RFF) - Ile-de-France  
Patrick Périn  
92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13  
Tél. : 01 53 94 34 29 / Fax : 01 53 94 38 18  
E-mail : patrick.perin@rff.fr

Contact Transilien SNCF  
Eric Thomas  
209-211 rue de Bercy 75585 Paris Cedex 12  
Tél. : 01 53 25 83 66 / Fax : 01 53 25 94 40  
E-mail : eric.thomas@sncf.fr