

Le financement des pôles d'échanges en Île-de-France

Fiche n° 1.3
Mars 2013

Collection mobilité

Les enjeux de mutation des gares franciliennes en de véritables pôles d'échanges nécessitent des investissements plus conséquents. La forte augmentation des financements mis en place depuis 2006 par le STIF témoigne du processus de modernisation des gares engagé en Île-de-France.

Les enjeux

Des investissements conséquents

Une accélération des investissements depuis 2006

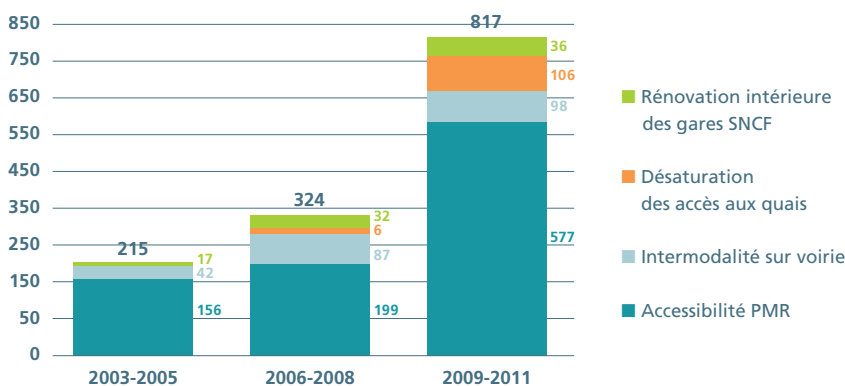
En passant de 215 M€ sur la période 2003-2005 à 816 M€ sur la période 2009-2011, le montant des investissements engagés pour la modernisation des gares a quadruplé.

De nouveaux enjeux, mis en avant par le PDU de 2010 et nécessitant des adaptations plus lourdes, se sont traduits par des financements plus conséquents :

- la mise en accessibilité PMR des premiers projets de gares inscrits au Schéma Directeur d'Accessibilité (financée à 50 % par le STIF, 25 % par la Région et 25 % par RFF/SNCF),

- la désaturation de gares en banlieue confrontées à une augmentation importante de leur trafic, par l'adaptation de leurs accès aux quais (financée à 50 % par le STIF et 50 % par la SNCF dans le cadre du plan Impaqt),
- l'aménagement et la labellisation des aménagements d'accès aux gares et d'intermodalité (financés à 75 % par le STIF, 25 % par les maîtres d'ouvrages).

Évolution des investissements engagés sur la modernisation des gares
(en millions d'euros)

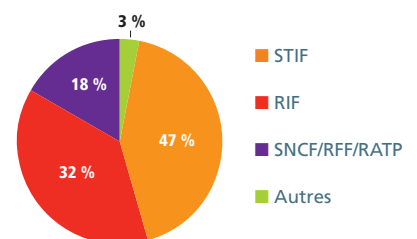


Focus

1,14 Md€
engagés depuis
2006 sur les pôles
d'échanges pour :

- la mise en accessibilité PMR des gares : 776 M€,
- l'aménagement de l'intermodalité sur voirie (accès sur voiries aux gares dans le cadre de projets de pôles, Parcs Relais, gares routières, parcs à vélos...) : 185 M€,
- la désaturation des accès aux quais (plan Impaqt) : 110 M€,
- la rénovation de l'intérieur des gares (salles d'échanges, quais...) : 68 M€.

Financement de 1,14 Md€
d'investissements sur la modernisation
des gares en Île-de-France depuis 2006





En images

Premiers aménagements de plus de 20 pôles d'échanges



Gare routière de Villiers-sur-Marne



Gare de Val de Fontenay



Parc Relais d'Orgerus-Béhoust



Gare de Yerres

Un effort financier croissant du STIF pour accompagner la mutation des gares

Pour permettre la mise en œuvre des politiques de service du nouveau PDU et accompagner les opérateurs ferroviaires qui doivent adapter leurs gares, le STIF a porté son effort financier à plus de 536 M€ de subventions engagés au total depuis 2006 :

358 M€ pour la mise en accessibilité PMR des gares,

93 M€ pour l'aménagement des gares routières, Parcs Relais, parcs à vélos, des parvis et carrefours d'accès aux gares,

57 M€ pour les premières opérations de désaturation des accès des gares en banlieue,

28 M€ pour les opérations de rénovation intérieure des gares SNCF (salles d'échanges, mobilier des quais, information voyageurs).

Du concept à la réalisation

Une dynamique de projets à poursuivre

L'ensemble des financements engagés depuis 2006 a notamment permis :

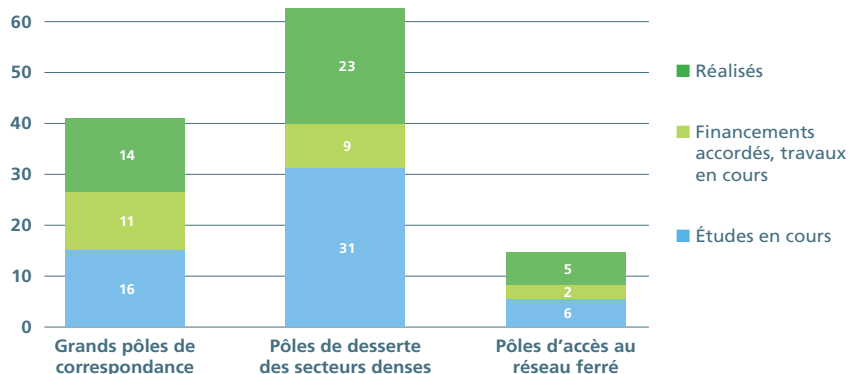
- le réaménagement de plus de 20 pôles d'échanges (Évry-Courcouronnes, Chelles Gournay, Herblay, Ermont-Eaubonne, Villiers-sur-Marne, Villiers-le-Bel, Gonesse-Arnouville, Vert-Galant, Issy-Val-de-Seine, Colombes, Val de Fontenay, Boissy-Saint-Léger, Conflans-Fin-d'Oise, Brétigny-sur-Orge, Saint-Germain-en-Laye, Sartrouville, Val d'Argenteuil, Yerres, Le Mée-sur-Seine, Mitry-Mory, Courcelle-sur-Yvette, Joinville-le-Pont, Lagny-Thorigny, Nogent-Le Perreux, Ozoir la Ferrière...),
- l'engagement des travaux, en cours de réalisation en 2012, sur de nouveaux pôles importants (Villejuif-Louis Aragon, Sevrans-Beaudottes, Garges-Sarcelles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saint-Denis, Bondy, La Courneuve-Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois...),
- la rénovation des salles d'échanges et/ou quais de plus de 113 gares SNCF,
- l'aménagement de 14 000 places de stationnement en Parcs Relais (création de près de 5 000 places et labellisation de près de 9 000 places),

- l'aménagement de 40 gares routières (et l'étude en cours de 40 nouveaux projets),
- la mise en œuvre, en 2012, de 20 premiers espaces Véligo.

La dynamique de projets engagée au cours des années 2000 se poursuivra à partir de 2012 par :

- de nouveaux projets d'aménagement de pôles formalisés à lancer en réalisation (Lieuxaint-Moissy, Melun, Nogent-sur-Marne, Noisiel, Torcy, Cergy-Saint-Christophe, Le Vésinet, Mairie d'Issy, Montereau, Moret Veneux-les-Sablons, Longueville...),
- la mise en accessibilité PMR de 43 nouvelles gares d'ici fin 2015 (Bécon-les-Bruyères, Maisons-Alfort-Alfortville...), 90 d'ici fin 2018,
- la désaturation des 20 gares inscrites au plan Impaqt,
- de nouveaux projets de Parcs Relais sur les extrémités de lignes (Longueville, La Ferté-sous-Jouarre, Moret Veneux-les-Sablons, gares du secteur de Cergy...) et de gares routières.

Avancement des projets de pôles d'échanges élaborés depuis 2001 (en millions d'euros)



Les modes de financement

En Île-de-France, le financement des aménagements d'intermodalité et des projets de pôles d'échanges plus globaux diffère selon la nature des enjeux à traiter :

- **les grands pôles multimodaux de correspondance à restructurer** sont financés dans le cadre des contrats particuliers Région/Départements, ou du CPER (projets actuels : Juvisy, Versailles Chantiers, Nanterre Université, Noisy-le-Grand Mont d'Est, Pompadour, Rosa Parks, St Denis...). Les nouveaux projets de grands pôles sont à financer selon les principes de la délibération de la Région de février 2012 : 50 % par la Région, 25 % par les maîtres d'ouvrages, les 25 % restants devant être pris en charge par les autres partenaires (Conseils Généraux, les intercommunalités, l'État...). Leur prise en considération par les financeurs

nécessite une inscription au contrat État-Région (CPER) ou Contrats Particuliers Région-Départements (CPRD),

- **les projets de modernisation des pôles de desserte des secteurs denses et des pôles d'accès au réseau ferré** sont financés à 75 % par le STIF, les 25 % restants étant à la charge des maîtres d'ouvrages : opérateurs ferroviaires ou collectivités locales, gestionnaires des voiries et des équipements d'intermodalité,
- **dans les trois types de pôles, l'aménagement des équipements d'intermodalité** (gares routières, Parcs Relais, Véligo) est pris en charge à 75 % par le STIF, dans la limite de prix plafonds par emplacement de stationnement voiture ou bus (la part dépassant le barème de subventions du STIF relevant des maîtres d'ouvrages).

Modes de financement des projets de pôles du nouveau PDU

| Aménagements | Type | Maîtres d'ouvrages | Grands pôles multimodaux de correspondances | Pôles de desserte des secteurs denses, pôles d'accès au réseau ferré depuis les bassins |
|--|--|---|--|---|
| Gares routières, Parcs Relais, consignes Véligo | Création, déplacement, labellisation ou adaptations ponctuelles | Communes, Communautés d'Agglomérations, Conseils Généraux | | 75 % STIF* 25 % MOA** |
| Mise en accessibilité PMR de la gare | Mise en accessibilité PMR de l'accès aux trains (dans le cadre du SDA) | RFF SNCF RATP | | 50 % STIF 25 % RIF 25 % MOA |
| Autres aménagements (voirie et gare) | Parvis, carrefours, arrêts bus, zones 30... | Conseils Généraux, Communes, Communautés d'Agglomérations | 50 % RIF 25 % Dpt/État/ Collectivité 25 % MOA | 75 % STIF 25 % MOA |
| | Bâtiments, rénovation espaces, désaturation... | RFF SNCF RATP | | |

* Dans la limite de prix plafonds par place. ** Maîtrise d'ouvrage.



Évolution des gares



Le déroulement d'un projet de pôle

De nouveaux projets d'aménagements de pôles pourront être formalisés par les collectivités pour répondre aux objectifs et orientations d'aménagements du nouveau PDU.

Le pilotage de nouveaux projets d'aménagements des grands pôles multimodaux de correspondance sera assuré par le STIF, dans une démarche similaire à celle des projets CPER/CPRD.

Pour les autres types de pôles (pôles de desserte des secteurs denses et pôles d'accès aux réseaux ferrés depuis les bassins), le pilotage des projets est du ressort des collectivités locales, avec l'appui technique et une subvention d'études du STIF de 70 K€ pour formaliser le projet.



Gare d'Évry-Courcouronnes

Le schéma suivant présente les principales étapes d'élaboration d'un projet de pôle piloté par une collectivité :

Phase 1 : lancement de l'étude préliminaire

Réunion de cadrage entre la collectivité pilote de l'étude et le STIF.
Rédaction du cahier des charges à partir du modèle PDU.
Signature de la convention d'étude entre le STIF et la collectivité.
Lancement de la consultation et choix d'un prestataire pour l'étude de pôle.

Phase 2 : réalisation de l'étude préliminaire

Réunion de lancement avec les différents partenaires du projet.
Élaboration du projet de pôle (diagnostic, scénarios, schéma d'aménagement).
Formalisation du projet : aménagements à réaliser, périmètres de maîtrises d'ouvrages et plan de financement prévisionnel.

Phase 3 : réalisation des études d'exécution, mise en place des financements

Réalisation par les maîtres d'ouvrages des études de niveau AVP.
Validation du plan de financement définitif du pôle (estimations de coûts des AVP).
Définition d'un phasage opérationnel des travaux.
Dossiers de demandes de subventions au STIF.

Phase 4 : réalisation des travaux

Réalisation des travaux par les différents maîtres d'ouvrages (phases successives).
Mises en service des aménagements.



Gare routière de Chelles



Voie de bus en site propre à Fontainebleau