



ADAPTATION DES STATIONS EXISTANTES



LES CHIFFRES CLÉS

40 000

voyageurs par heure d'ici 2024 au lieu de 30 000 aujourd'hui

9

stations en travaux simultanément

450 m²

d'extension prévue de la salle des billets de la station BERCY

3

accès supplémentaires créés

Horizon 2018

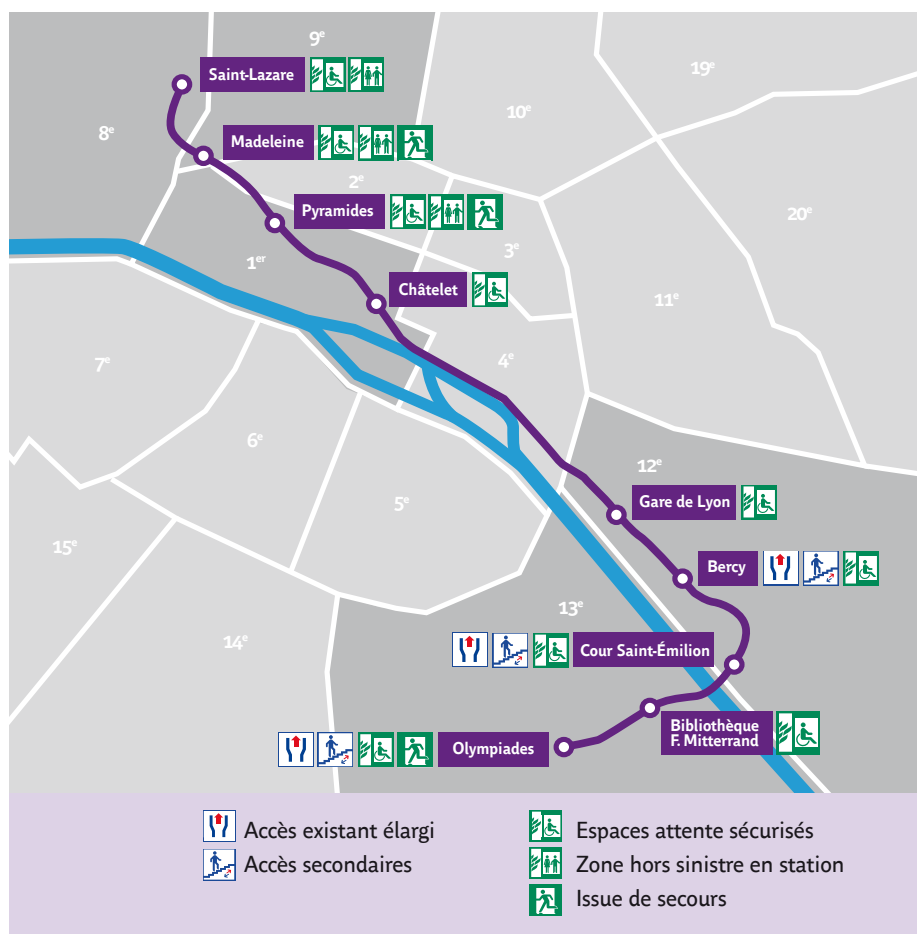
mise en service des nouveaux équipements

Le projet

Le projet d'adaptation des stations existantes de la ligne 14 poursuit un objectif de mise en sécurité des espaces dédiés aux voyageurs. L'augmentation du nombre de voyageurs, induite par le prolongement au Nord et au Sud mais aussi par la croissance naturelle du trafic, nécessite de s'assurer que le dimensionnement des stations est conforme à la réglementation en terme de sécurité des établissements recevant du public (ERP) de type gare y compris pour les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR).

Pour répondre aux nouvelles normes relatives aux conditions d'évacuation des voyageurs, les travaux menés par la RATP consistent à :

- Aménager des espaces d'attente sécurisés (EAS).
- Créer des zones hors sinistre.
- Créer des issues de secours supplémentaires.
- Créer des accès secondaires.
- Réaménager des accès.



28064 - Crédits photos : RATP

Les bénéficiaires voyageurs

Offre

- Stations Madeleine, Pyramides, Cour Saint-Émilion, Bercy et Olympiades : création et adaptation des accès principaux et des issues de secours.
- Stations Madeleine, Pyramides et Saint-Lazare : création de zones hors sinistre permettant aux voyageurs de se protéger d'éventuels effets thermiques et de fumées (écrans de porte coupe-feu).
- Dans toutes les stations : création d'espaces d'attente sécurisés pour mettre en sécurité les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) en cas d'incident.

Qualité de service

- Concomitant à la mise en service du prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, le projet d'adaptation des stations répond à des impératifs de sécurité induit par l'augmentation du trafic et du nombre de voyageurs circulant au sein des espaces. L'objectif principal étant d'assurer les 10 minutes réglementaires pour évacuer l'ensemble des voyageurs.

Intégration urbaine

- L'adaptation des stations de la ligne 14 a également permis de faire émerger des réflexions complémentaires aux objectifs de sécurité :
- L'amélioration de l'accès vers la Gare Paris-Bercy depuis la station Bercy
 - La restructuration des trémies Place du Bataillon du Pacifique
 - Le positionnement de l'accès secondaire de la station Olympiades, rue de Tolbiac.



Station Olympiades : vue de l'accès secondaire, au niveau du 66-68 rue de Tolbiac

Le coût et les financements du projet

L'infrastructure

Le coût du projet est estimé à **126,7 M€** (aux conditions économiques de janvier 2012).

Le projet est financé par :

- La **Région Île-de-France** à 30 %
- La **Ville de Paris** à 10 %
- La **Société du Grand Paris** à 30 %
- La **RATP** à 30 %.

L'intermodalité

Afin d'améliorer la correspondance entre la gare SNCF Paris-Bercy et la ligne 14, l'État et la Région Île-de-France contribuent aux aménagements prévus pour la création d'un accès secondaire, rue de Bercy. Le coût des travaux d'intermodalité s'élève à **5,89 M€** (aux conditions économiques de janvier 2012). Ils sont financés à **50 %** par l'État et à **50 %** par la Région Île-de-France. La mise en service de ce nouvel accès est prévue au printemps 2018.

Le calendrier

Du 21 juin au 13 juillet 2012 :
concertation préalable

Du 17 octobre au 22 novembre 2013 :
enquête publique

Automne 2014 :
début des travaux de gros œuvre

Printemps 2018 :
mise en service du nouvel accès secondaire, rue de Bercy

Fin 2018 :
mise en service des nouveaux équipements

Les acteurs

→ La RATP et Île-de-France Mobilités sont maîtres d'ouvrage conjoints du projet.

→ Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, veille au respect du programme, du calendrier et des coûts tout au long du projet

→ La RATP, exploitant de la ligne existante, conçoit et réalise les travaux d'adaptation des stations.