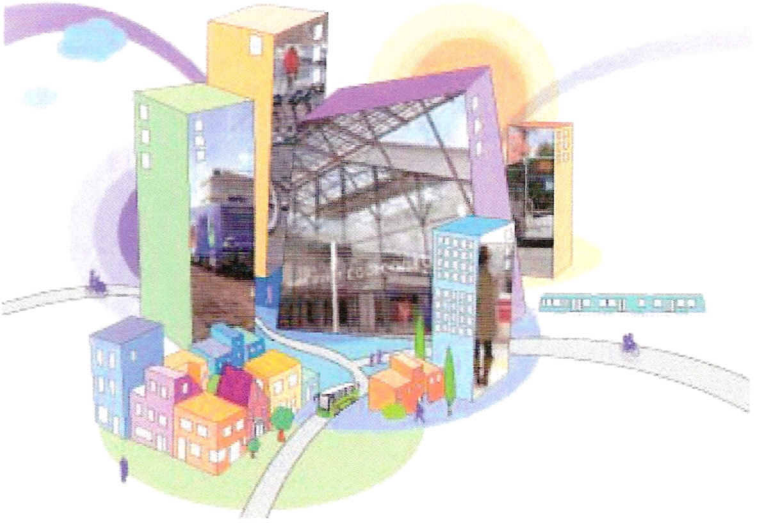
Dossier de presse

Inauguration du pôle intermodal d'Evry-Courcouronnes

Lundi 23 mars 2009



Sommaire

I – Le pôle d'Évry-Courcouronnes, un nœud de transport majeur

II – Un équipement qui avait vieilli

III – un projet global et partenarial

IV – Une rénovation ambitieuse et de qualité

V – Une gare 100% accessible

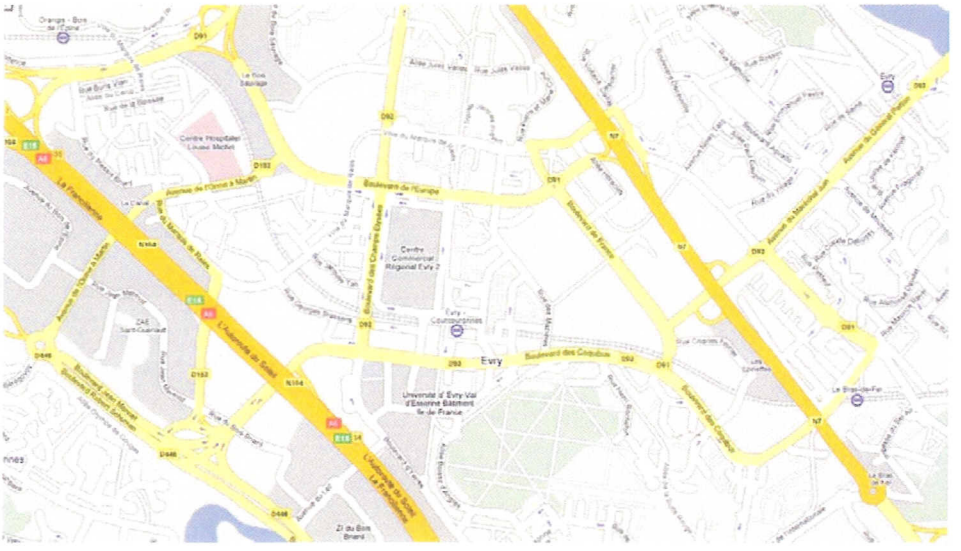
VI – Évry-Courcouronnes, site pilote de l'intermodalité, ou l'exemple de ce qu'il faut faire pour faciliter les correspondances

VII – La politique en faveur de l'intermodalité en Île-de-France

I – Le pôle d'échanges d'Evry-Courcouronnes, un nœud de transport majeur

Le pôle d'échanges d'Evry-Courcouronnes (Essonne) est le nœud de transport le plus important au centre du département de l'Essonne et constitue un des points d'entrée majeurs de l'agglomération évrienne.

Il est situé dans le centre-ville d'Evry, au cœur de l'agglomération, à proximité de l'Hôtel de Ville, de la préfecture, de la cathédrale, de l'université d'Evry-Val-d'Essonne, du centre commercial Evry 2 ainsi que de nombreux logements collectifs.



Il comprend sur 3 niveaux :

- une gare SNCF desservie par la ligne D du RER (80 trains par jour)
- deux gares routières desservies par 23 lignes de bus et de cars (plus de 1 700 départs par jour)
- un parking de 440 places (594 places à terme)
- une station de taxis
- une aire de dépose minute
- des services liés au transport

Trois réseaux de transport public le desservent :

- **la ligne D du RER exploitée par Transilien SNCF**. En semaine, elle est desservie chaque jour par 192 trains, avec 8 trains par heure dans chaque sens aux heures de pointe (34 000 voyageurs par jour).

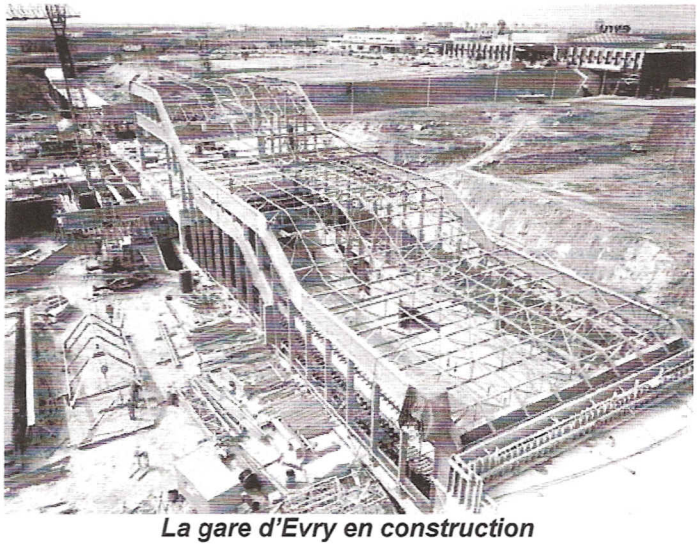
- **le réseau urbain de bus géré par la société d'économie mixte TICE**, qui dessert les 5 communes de l'agglomération d'Evry Centre Essonne, ainsi que 20 communes du Centre Essonne (20 000 voyageurs par jour)

- **le réseau de transport interurbain de l'Essonne, géré par le Conseil Général de l'Essonne** (6000 voyageurs par jour).

Le pôle d'échanges est desservi par un site propre bus intégral de 17 kilomètres. Ces chaussées protégées permettent une circulation rapide et fiable des bus dans l'ensemble de l'agglomération. Cette infrastructure originale, conçue dès la création de la ville nouvelle d'Evry, fait du pôle d'Evry-Courcouronnes le carrefour de deux axes lourds de transports, l'axe RER et l'axe bus en site propre.

II – Un équipement qui avait vieilli

Construite en 1973, la gare d'Evry-Courcouronnes avait vieilli. Son architecture, pionnière à l'époque de l'édification de la ville nouvelle mais datée, ainsi que le vieillissement des matériaux généraient un vif contraste avec les bâtiments environnants, construits plus récemment avec des matériaux plus nobles : la cathédrale, l'hôtel de ville, le centre d'affaires et le parvis de la place des Droits de l'Homme.



La gare d'Evry en construction

Lors d'un diagnostic préalable mené dans le cadre d'un comité de pôle animé par le STIF, **de nombreux dysfonctionnements** avaient été repérés :

- des accès peu mis en valeur et peu lisibles
- un bâtiment principal fermé sur la ville et peu identifiable
- des façades dégradées
- des terrasses extérieures et des descentes d'eaux pluviales en mauvais état
- des équipements techniques vieillissants et parfois hors service
- un hall central démesuré, sans chaleur et à l'ambiance dégradée
- des couloirs peu engageants
- des cheminements piétons mal signalés et inconfortables

La gare avait été conçue pour une ville de 500 000 habitants alors que l'agglomération en compte 110 000 aujourd'hui. D'où le surdimensionnement des espaces, notamment du hall principal, froid et peu confortable.

Par ailleurs, la ville d'Évry a lancé une démarche de renouvellement urbain et souhaitait que le pôle d'échanges assure mieux sa place centrale en cœur de ville.

Sa rénovation était donc nécessaire.

Le hall voyageurs avant les travaux

III – un projet global et partenarial

Le réaménagement des pôles d'échanges de l'agglomération parisienne a été inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDUIF). C'est le cas du pôle d'Evry-Courcouronnes. Un comité de pôle a été installé le 2 octobre 2001 par le préfet de l'Essonne et la démarche de rénovation a été lancée en décembre 2002.

Les points essentiels des travaux ont été :

- La rénovation de la gare ferroviaire, de la gare routière urbaine et de la gare interurbaine
- La modernisation de l'éclairage, de la signalétique et des dispositifs d'information
- L'amélioration de l'accessibilité notamment par la rénovation et la création d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs
- La mise en place de dispositifs et d'aménagements innovants destinés à faciliter les correspondances et renforcer les qualités d'intermodalité du pôle

- La sécurisation des espaces, avec le renforcement de la vidéoprotection et la modernisation du PC de régulation et de sécurité du réseau de bus TICE
- L'aménagement d'une agence de mobilité, l'Agence Bus Centre Essonne
- Le réaménagement des espaces publics extérieurs, avec notamment la réalisation d'une véritable place de la gare
- L'amélioration des conditions d'accès des espaces publics aux abords du pôle
- La réorganisation des espaces de stationnement de surface autour du pôle
- La clarification de la gestion du pôle

Le calendrier

La majeure partie des travaux ont été réalisés entre mai 2007 et décembre 2008, sous cinq maîtrises d'ouvrage :

- la SNCF pour le réaménagement de la gare ferroviaire
- la direction départementale de l'Equipement pour la réfection de l'étanchéité de la gare routière et le renforcement de la structure
- la communauté d'agglomération pour le projet de réaménagement des deux gares routières
- la communauté d'agglomération, le SMITEC et la société d'économie mixte TICE pour la construction de l'Agence Bus Centre Essonne
- Réseau Ferré de France pour les accès aux quais.

Les travaux de réaménagement de la gare annexe sont en cours et devraient être livrés fin octobre 2009.

IV – Une rénovation ambitieuse et de qualité

Après deux ans de travaux, le pôle d'Evry-Courcouronnes a été métamorphosé. La gare est devenue plus accueillante, plus accessible, permettant des échanges plus simples et plus confortables entre les différents modes de transport : RER, bus urbains, cars interurbains, voitures particulières, vélos, cheminements piétons.

La gare SNCF

Les travaux ont consisté à reprendre le bâtiment existant pour en assainir l'architecture. **Toutes les façades ont été modifiées**, notamment la façade sud, face à la mairie d'Evry, qui a été dotée d'un mur de verre lumineux de grande qualité. Le hall voyageur a été réaménagé et les toitures ont été nettoyées et repeintes.

La façade principale

Dans le hall voyageur, la **signalétique**, les **escalators**, les **revêtements de sol** et les **espaces commerciaux** ont été repris. La luminosité accrue, par la création de façades plus vitrées, participe à l'impression générale de qualité et de générosité de l'espace.

Le hall voyageurs après les travaux

Sur la façade sud, face à la mairie, l'ajout d'une « casquette » de verre a contribué à rendre l'espace intérieur plus clair et plus agréable. Elle permet en outre de mieux réguler la température en été en agissant comme brise-soleil.

La façade principale, avec sa nouvelle « tour de l'horloge » et sa « casquette » de verre

La **signalétique** a été unifiée dans l'ensemble du pôle par l'AREP, filiale d'architecture de la SNCF. Plus simple, pratique, elle utilise un langage graphique commun à tous les modes de transport présents sur le site.

Enfin, un travail particulier a été mené pour renforcer la **sécurisation** des espaces de la gare principale. En raison de transformations successives durant ses trente premières années d'existence, des zones d'ombres et des recoins étaient apparus, permettant le développement de commerces en tous genres. Malgré la présence d'un poste de police, la gare générait un sentiment d'insécurité. Les travaux ont permis de requalifier l'espace ainsi que les commerces, qui ont été limités à des commerces de service (croissanterie, presse, distributeur automatique de billets).

Les gares routières

La gare routière accueillant les bus du réseau urbain, exploitée par la société d'économie mixte TICE, a fait l'objet d'une profonde restructuration :

- Une **couverture centrale** moderne, originale et efficace a été créée pour abriter l'ensemble des arrêts, donnant une véritable identité au lieu.

- Un **quai central** a été créé pour la ligne 402 (Coudray-Montceaux / Epinay sur Orge), ligne de bus principale du pôle avec près de 27 000 voyageurs par jour. Des escaliers et des ascenseurs accessibles aux PMR ont été mis en place pour le desservir.

- les quais latéraux ont été désencombrés et réaménagés, avec l'emploi de matériaux de qualité (verre, acier) pour l'habillage des murs, les abris de quais et le mobilier urbain. L'éclairage a également été repensé.

- De **nouveaux outils d'information** ont été installés : bornes d'information, sonorisation...

- La décoration, l'éclairage, les postes à quai, les voies d'accès et de connexion avec les autres modes de transport ont été entièrement repensés.

- La partie « bus » a également bénéficié de la **refonte de la signalétique** engagée pour l'ensemble du pôle.

- une **agence locale de mobilité**, l'Agence Bus Centre Essonne, a été créée au niveau de la mezzanine (voir chapitre VI).

- Un **nouveau PC de régulation et de sécurité** du réseau TICE a été implanté à l'intérieur du pôle. Disposant de technologies de pointe et d'un personnel expérimenté, il gère en temps réel l'ensemble du réseau 20h sur 24. Il est en contact permanent avec les conducteurs, les équipes de contrôle et de médiation, les équipes SNCF et au besoin les forces publiques d'intervention.

- La gare routière interurbaine doit également bénéficier d'aménagements. Les travaux sont prévus pour début 2010.

Hier

Aujourd'hui

Le réseau TICE

Réseau urbain de l'agglomération d'Evry, le réseau TICE gère 17 lignes assurées par 105 bus, qui transportent 76 000 voyageurs par jour et desservent 20 communes (300 000 habitants, 114 000 emplois). Ses 180 conducteurs parcourent près de 5 millions de kilomètres par an à raison de 1300 courses par jour. Ils desservent 10 gares RER des lignes C et D, 38 établissements scolaires du second degré, un pôle universitaire de 10 000 étudiants (« Evry Val d'Essonne »), 8 hôpitaux et cliniques, 6 centres commerciaux dont le centre commercial régional Evry 2, et de nombreux équipements administratifs, culturels, sportifs et de loisir. La fréquentation croît de 5% environ par an.

La convention d'exploitation du réseau de la région d'Evry a été renouvelée pour 15 ans en janvier 1996 à la SEM TICE. Elle est présidée par Stéphane Beaudet, maire de Courcouronnes, premier vice - président de la communauté d'agglomération Evry - Centre - Essonne, et président du SMITEC (Syndicat Mixte Transports Essonne Centre). TICE a un partenaire privé, KEOLIS (groupe SNCF)

V – Une gare 100% accessible

Le pôle d'échanges d'Evry-Courcouronnes était déjà partiellement réputé accessible, c'est-à-dire adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR), des voyageurs avec poussettes ou bagages. Mais il pouvait être amélioré. C'est ce qui a été réalisé dans le cadre des travaux.

Dans la gare principale, ont été réalisées :

- la suppression de tous les obstacles susceptibles de gêner les flux
- la mise en place de portes automatiques
- la mise en place de rampes PMR
- la rénovation de l'éclairage pour faciliter les déplacements des malvoyants
- la révision de la sonorisation
- la modernisation des escaliers mécaniques donnant accès à la gare routière et aux quais
- la mise aux normes des escaliers (dalles d'éveil, pose de doubles rampes, nez de marches contrastés, contremarches peintes en blanc).

Dans la gare annexe, sont en cours de réalisation :

- la démolition du bâtiment et la construction d'un nouvel édifice
- la réfection du sol et de l'habillage des murs
- la mise en place d'un passage élargi pour les fauteuils roulants et les personnes avec poussette ou bagages
- la rénovation de l'éclairage pour faciliter le cheminement des personnes malvoyantes
- la mise en place de deux ascenseurs donnant accès aux quais
- la rénovation des deux escaliers mécaniques d'accès au hall voyageurs
- la pose de bandes d'éveil sur les quais
- la mise aux normes des escaliers.

VI – Evry-Courcouronnes, site pilote de l'intermodalité, ou l'exemple de ce qu'il faut faire pour faciliter les correspondances

Le pôle d'échanges d'Evry-Courcouronnes est aujourd'hui une réalisation exemplaire en matière d'intermodalité. Site pilote de l'information en temps réel, c'est sans aucun doute l'une des réalisations les plus importantes de ces dernières années, qui servira d'exemple pour la rénovation des autres pôles d'échanges complexes d'Ile-de-France.

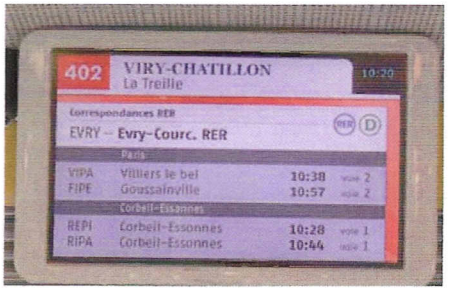
Qu'est-ce que l'intermodalité ? C'est la coordination des différents modes de transport sur un territoire ou un site donné dans le but de faciliter la mobilité des voyageurs. **Une intermodalité réussie, ce sont des correspondances faciles, rapides et sans risques.**

A Evry-Courcouronnes, l'intermodalité c'est :

- une **signalétique coordonnée**, à l'initiative commune du réseau TICE, de la SNCF et de la communauté d'agglomération Evry Centre Essonne

- des **tables d'orientation** dans le hall principal

- des **écrans d'information** dans les bus du réseau TICE donnant les heures de départ des prochains trains à l'approche des gares, et des écrans dans la gare SNCF donnant les heures de départ des prochains bus. Cette mutualisation de l'information entre le réseau TICE (et les autres transporteurs routiers ultérieurement) et Transilien SNCF a été rendue possible par la mise en place de bases de données partagées. **C'est une première à cette échelle au niveau français.**



- **une borne internet multimodale** implantée dans le hall d'échange

- des **totems supports d'information**

- la réalisation d'un **guide de l'intermodalité** pour les agents. Il recense l'ensemble de l'offre transport sur le pôle (lignes, horaires, localisation des arrêts, etc.) et leur permet d'orienter et de renseigner les clients.

- le **partage d'information** entre les personnels du réseau TICE et de la SNCF, par des séminaires de formation communs et la mise en place de bases de données partagées

- un travail en cours sur la **correspondance garantie** entre le dernier bus de la soirée et le train avec lequel il est théoriquement en correspondance. Ce qui évitera aux voyageurs de se trouver sans solution de transport collectif si le train est en retard (mise en œuvre mi-2009).

- un travail en cours avec le gestionnaire du **parc relais**, le groupe VINCI.

- et enfin la création d'une agence locale de mobilité, l'Agence Bus Centre Essonne. Créée par le syndicat mixte de Transport Essonne Centre (SMITEC), en partenariat avec le réseau TICE, cette nouvelle agence dispose de locaux spacieux et accueillants, ouverts de 7h00 à 19h00 du lundi au vendredi et de 10h00 à 17h00 le samedi, où sont proposés :

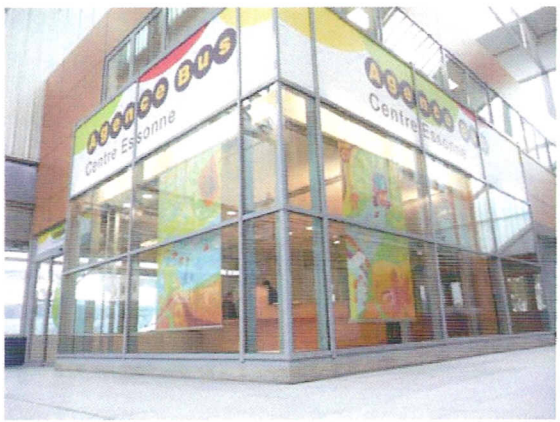
- toute l'information sur les réseaux de bus et de RER du Centre Essonne
- l'information en temps réel des horaires bus et RER, sur écrans et aux guichets
- la vente de tous les titres de transport : Passe Navigo, forfaits carte Orange, forfaits Solidarité Transport, tickets T...

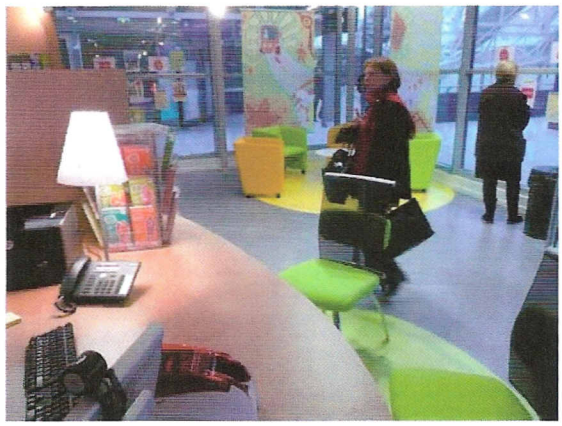
Une attention particulière a été portée à l'accueil des personnes à mobilité réduite : banque d'accueil abaissée, portes automatiques, boucle magnétique pour les personnes mal entendantes appareillées, personnel prochainement formé aux signes de base de la langue des signes.

Le personnel de l'Agence travaille étroitement avec les équipes de Transilien SNCF dans le cadre de réunions de coordination.

L'Agence Bus Centre Essonne est la première agence bus à être certifiée NF Service AFNOR en Ile-de-France.

Un numéro Azur est mis à disposition des usagers (0 810 22 20 23) ainsi qu'un internet dédié : www.agencebus-centreessonne.fr





La nouvelle Agence Bus Centre Essonne

Le SMITEC

Le SMITEC, Syndicat Mixte de Transport Essonne Centre, regroupe 4 communautés d'agglomération (Evry Centre Essonne, Seine-Essonne, Portes de l'Essonne, Lacs de l'Essonne) et une commune, Villabé. Son périmètre s'étend sur 16 communes du Coudray-Montceaux jusqu'aux pistes d'Orly, en passant par Evry, Corbeil-Essonnes et Juvisy.

Syndicat d'études créé en 2003, il rassemble désormais près de 300 000 habitants, et a pour vocation de coordonner et d'harmoniser les réseaux de bus du Centre Essonne.

Un travail partenarial

A Evry Courcouronnes, la réussite de la politique d'intermodalité résulte de la qualité de la concertation entre tous les acteurs concernés, depuis l'élaboration du projet jusqu'à la gestion du pôle : équipes du réseau TICE, du groupe SNCF, du STIF, de RFF, des collectivités locales et de la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF). La mise en place d'un comité de pôle PDU animé par le STIF a permis l'élaboration d'un projet de réaménagement associant tous les partenaires.

Au sein du groupe SNCF, la création du GIE Inter'Actions en avril 2007 par la SNCF et deux de ses filiales, Keolis et Effia, a permis à Transilien SNCF de proposer diverses solutions innovantes de développement de l'intermodalité sur le pôle. Le GIE Inter'Actions a pour but de développer et de valoriser la politique intermodale du groupe SNCF.

Les détails de la coopération intermodale à Evry-Courcouronnes

Actions	Pilote	fait
Gestion de pôle		En cours
signature **convention** de gestion opérationnelle	TICE SNCF Communauté d'agglomération	A l'étude
choix d'un **fournisseur commun pour la signalétique fixe** du pôle d'échange	TICE SNCF	
création d'un comité de direction du pôle avec réunion mensuelle	TICE SNCF	
mise en place d'un **tour de gare commun** permettant de lister quotidiennement les dysfonctionnements pour actions correctives	TICE SNCF	
mise en place de **réunions trimestrielles** entre les deux entreprises et les maîtres d'ouvrage	TICE SNCF Communauté d'agglomération	
mise en place d'un **comité de pilotage de la qualité** de service du pôle en vue de certifier NF Service le pôle d'échange	TICE SNCF	
Offre		
développement de l'offre du soir sur les lignes 401, 402, 404, 407 en correspondance avec la ligne D du RER	STIF TICE	
étude de faisabilité de la **correspondance garantie sur le dernier bus du soir**	TICE	
mise en place du **plan local de déplacement avec objectifs d'intermodalité**	SMITEC	
Organisation physique du pôle		
Mise en place d'un comité de pôle, pilotage de l'étude de réaménagement	STIF SMITEC	
mise en place de **totems d'information fixes communs**	TICE SNCF Communauté d'agglomération	
panneaux d'information sur les perturbations prévues à l'avance	TICE SNCF	
création d'un **point central pôle d'échange**	TICE SNCF	
signalétique avec charte identique	TICE SNCF	
Accessibilité		
Travaux d'accessibilité	TICE SNCF Communauté d'agglomération RFF	

Accueil	
mise en place d'un séminaire commercial intermodalité regroupant les agents d'accueil TICE et SNCF	TICE SNCF
Création d'une agence bus	TICE
Information	
borne internet interactive et multimodale	SNCF Transilien
mise en place de **l'information sonore croisée** sur les modes de transport SNCF et bus	TICE SNCF
mise en place d'une procédure d'information croisée entre la régulation SNCF et le service clientèle TICE sur les **perturbations inopinées**	TICE SNCF
mise en place d'écrans INFOGARE au PC bus pour permettre l'information des clients bus en cas de perturbations RER	TICE SNCF
Distribution	
mise en place d'une **signalétique éclatée du pôle** indiquant les prestataires et services du pôle	TICE SNCF
mise en place de **distributions croisées d'horaires et tarifs**	TICE SNCF
mise en place de la **certification NF service** du pôle d'échange	TICE SNCF
Entretien Maintenance	
mise en place d'une **organisation commune pour la mise en marche et la surveillance des installations mécanisées**	TICE SNCF
mise en place d'un **suivi de l'entretien** du pôle	TICE SNCF Communauté d'agglomération
Mise en place d'une **organisation de la maintenance des matériels** du pôle	TICE SNCF
mise en place d'**appel d'offre commun pour le nettoyage**	TICE SNCF Communauté d'agglomération
Sécurité	
regroupement des caméras de vidéo surveillance vers une **régie centrale**	TICE SNCF
mise en place d'une **ouverture et fermeture commune du pôle d'échange**	TICE SNCF
mise en place de **procédures de sécurité du pôle interactives entre les agents de médiations** des deux entreprises et la régie SNCF	TICE SNCF

V – La politique en faveur de l'intermodalité en Ile-de-France

Compte tenu du fait ...

- que les deux tiers des utilisateurs franciliens des lignes de bus de la grande couronne se rabattent vers une gare et prennent un train en direction de Paris le matin,

- que plus d'un client sur cinq de Transilien SNCF vient en bus à la gare pour prendre le train aux heures de pointe (de 6h à 10h), et qu'ils sont presque la moitié à venir à pied, 14% en voiture, le reste par un autre train, un métro ou un tramway,

...faciliter les correspondances entre modes de transport est une nécessité.

1) Les actions en faveur de l'intermodalité relèvent de quatre grandes thématiques :

- la tarification intermodale
- les pôles d'échanges
- l'information multimodale
- la coordination des offres de transport

En Ile-de-France, ces différents thèmes sont traités avec une intensité variable. Celui de la tarification multimodale est bien travaillé. Les trois autres offrent des potentiels d'amélioration importants.

- la tarification intermodale est bien développée en Ile-de-France grâce à la tarification régionale mise en place par le STIF (forfaits Carte Orange, imagine R, etc.). La généralisation de la télébilletique (passe Navigo) permettra progressivement de la compléter (paiement du stationnement en parc relais sur Navigo, par exemple).

- la rénovation des pôles d'échange

Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) prévoit la rénovation de 143 pôles d'échanges. Celle du pôle d'Evry-Courcouronnes en est un bel exemple. D'autres chantiers importants seront achevés en 2009 : les pôles d'Ermont-Eaubonne (95) et de Chelles Gournay (77).

- le développement de l'information multimodale est l'un des objectifs du schéma directeur de l'information voyageur piloté par le STIF.

- **La coordination des offres de transport** fait l'objet de plusieurs politiques thématiques actuellement menées sous le pilotage du STIF. On peut notamment distinguer :

- le schéma directeur des parcs relais (train + véhicule motorisé individuel). Le conseil d'administration du STIF a adopté le 13 décembre 2006 un schéma directeur des parcs relais (SDPR), qui fixe les principes d'une nouvelle politique pour les parcs relais pour les dix prochaines années, suite à un diagnostic réalisé en septembre 2004. L'objectif est de valoriser les parcs existants en créant un produit «Parc Relais» (P+R). Des opérations de création et de réhabilitation vont être lancées prochainement. Les nouveaux

parcs se signaleront par le label « Parc Relais » qui garantira des conditions de stationnement améliorées. Transilien sur son périmètre foncier, en partenariat avec sa filiale EFFIA Stationnement, a proposé une liste de parcs expérimentaux sur lesquels le label serait décliné. Par ailleurs des expérimentations liées à l'acceptation du Passe Navigo aux barrières d'accès de parcs de stationnement auront lieu sur cinq sites.

- le schéma directeur des gares routières (train + bus). Ce schéma directeur s'inscrit dans la même logique que celui des parcs relais. Lancé par le STIF lors d'un comité de pilotage en avril 2008, il vise à définir une politique régionale d'équipement, de service et de gestion des gares routières. Une expérimentation a été menée sur 14 gares routières.

- le programme d'équipement des gares SNCF en parcs à vélos (train + vélo). Lancé en 1999, ce programme vise à multiplier les places de stationnement vélos près des gares d'Ile-de-France. En six tranches successives, ce programme a permis l'installation par la SNCF d'abris 2 roues dans 50% des gares du réseau Transilien. Sur 286 projets, 183 sont aujourd'hui réalisés.

2) Réalisations 2008 et perspectives 2009 de l'intermodalité sur le réseau Transilien SNCF

En mai 2008, en application des orientations définies par le STIF dans les schémas directeurs de l'information voyageurs et dans le contrat STIF/SNCF, le groupe SNCF (Transilien SNCF, Keolis, Effia) proposait au STIF une démarche d'amélioration de l'intermodalité en Ile-de-France autour des gares Transilien SNCF. Cette démarche, baptisée SYNCHRO, a permis de lancer plusieurs chantiers et expérimentations.

- la réalisation de diagnostics (DEFI): 118 ont d'ores et déjà été réalisés sur les 388 gares du réseau Transilien, notamment dans toutes les gares du réseau Paris Saint-Lazare.

- la coordination des horaires des bus avec ceux des trains. En décembre 2008, à l'occasion de la mise en place des nouvelles grilles horaires du service annuel Transilien pour l'année 2009, la concertation entre Transilien SNCF et les transporteurs routiers a permis d'assurer cette coordination. Notamment pour les lignes A, J, L, N et R, ainsi que sur la partie nord de la ligne D du RER.

- le renforcement de l'offre bus le soir. L'identification des trains non relayés par des bus sur un certain nombre de gares diagnostiquées a permis au STIF de renforcer la desserte bus en soirée dans un certain nombre de gares. Notamment celles de Goussainville, de Garges Sarcelles et de Louvres, sur la ligne D du RER. La mise en œuvre de la démarche est envisagée sur les gares de Corbeil-Essonnes et Villeneuve Saint Georges. Par ailleurs, le STIF a financé le renforcement de l'offre bus au départ de certaines gares concernées par la mise en œuvre du cadencement en décembre 2008 (lignes N, R et J).

- **la mise en place de la « correspondance garantie » pour le dernier bus de la soirée**. Dans le but d'éviter que les voyageurs devant prendre un bus ou un car pour rentrer chez eux à la descente de leur train ne se trouvent sans solution en cas d'arrivée tardive du train, des conventions de partenariat peuvent être signées entre Transilien SNCF et les compagnies de bus ou de cars. C'est le principe de la « correspondance garantie » : le dernier bus de la journée attend le train avec lequel il est théoriquement en correspondance. Après une expérimentation en 2007 à la gare de Dammartin Saint Mard, sur la ligne K, Transilien SNCF a signé des conventions avec 7 opérateurs de bus et de cars sur 13 gares sur les lignes A, J et L desservant Paris Saint Lazare (Bonnières, Bréval, la Celle St Cloud, Cergy-le-Haut, Cergy-Préfecture, Cergy-St-Christophe, Epône Mézières, Gisors, Houilles Carrières sur Seine, Mantes-la-Jolie, Neuville Université, Poissy, Sartrouville).

Deux autres conventions sont en cours de négociation, concernant les gares de Marly le Roi et Versailles Rive Droite.

Une convention a également été signée en coopération avec le STIF avec les Courriers de l'Ile de France - CIF (Keolis), concernant 19 lignes de bus desservant 5 gares du RER D (Survilliers-Fosses, Louvres, Les Noues, Goussainville et Garges-Sarcelles). Les bus peuvent attendre le train jusqu'à 20 minutes.

- **l'expérimentation de dispositifs d'information multimodale destinés à garantir les correspondances**. A la gare de Versailles Rive Gauche, une expérimentation soutenue par le STIF a été lancée pour permettre aux conducteurs des bus de connaître l'heure d'arrivée réelle des trains en gare via des messages sur un ordinateur de poche (PDA).

- **la formalisation de conventions d'échange d'information entre Transilien SNCF et les transporteurs routiers**. Destinées à permettre aux transporteurs présents sur une même gare d'échanger leurs informations sur les changements de desserte et les perturbations de trafic, des conventions ont été signées avec 12 transporteurs routiers sur 26 gares des lignes Transilien de Paris Saint Lazare. Une dizaine d'autres conventions sont en négociation.

- **l'expérimentation de signalétiques de guidage innovantes**. Comme à Evry-Courcouronnes, l'utilisation d'une même charte graphique pour la signalétique par tous les opérateurs de transport présents sur un pôle est un facteur de lisibilité pour le voyageur. Les gares de Louvres, Persan Beaumont et Dammartin Juilly Saint Mard en ont profité.

- **la création d'outils et de dispositifs d'information multimodale**. Comme à Evry-Courcouronnes, des guides de l'intermodalité destinés aux agents des différents transporteurs ont été réalisés sur toutes les gares des lignes Transilien de Saint Lazare et pourraient être développés sur 40 gares en 2009, notamment à Paris Saint Lazare, St Quentin en Yvelines, Chelles Gournay et Ermont Eaubonne.

Comme à Evry-Courcouronnes, des bornes intermodales seront installées en 2009 à Chelles Gournay, Ermont Eaubonne, Paris Nord et Roissy CDG 2. A terme, ils devraient être intégrés aux ordinateurs de poche des agents commerciaux Transilien.