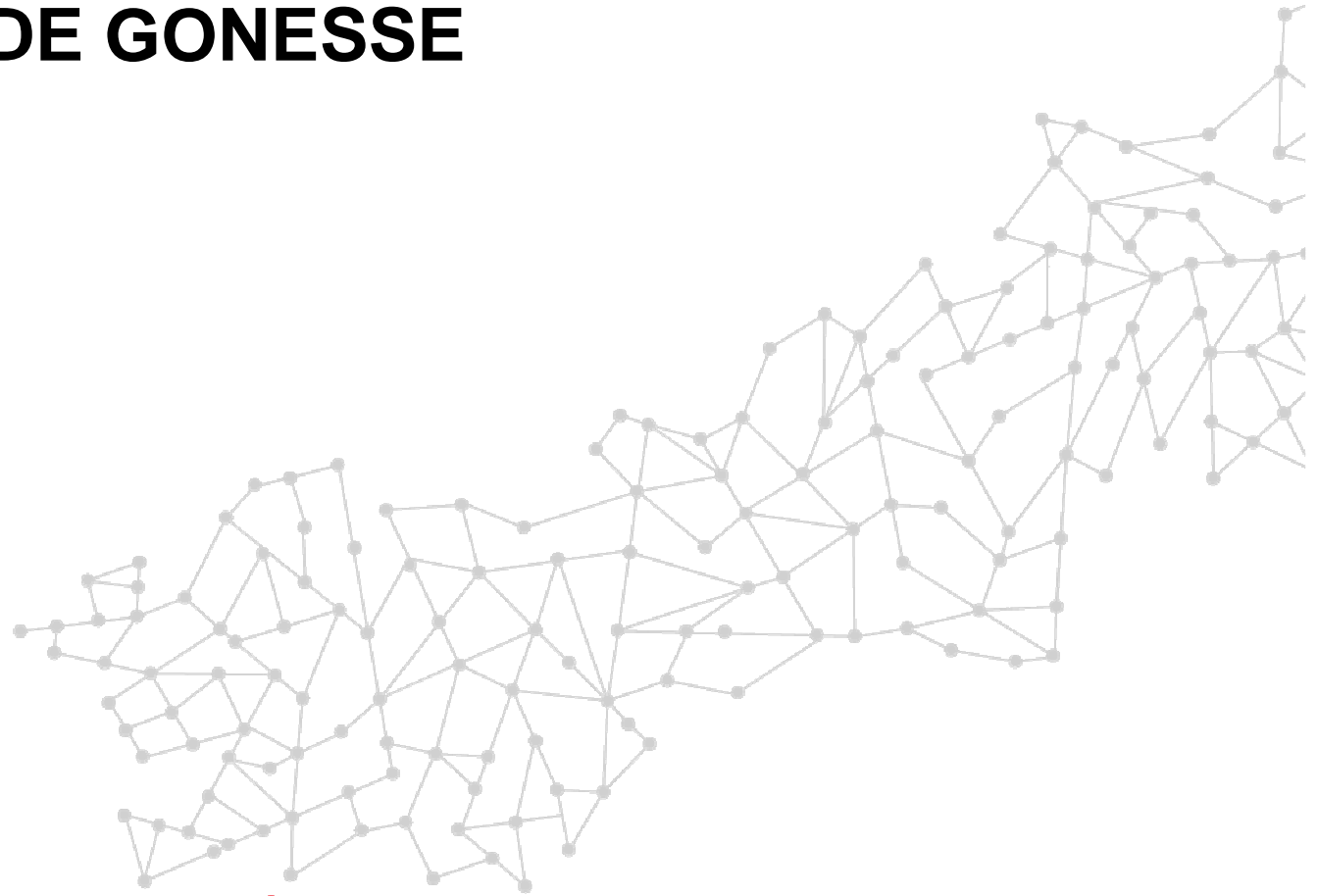
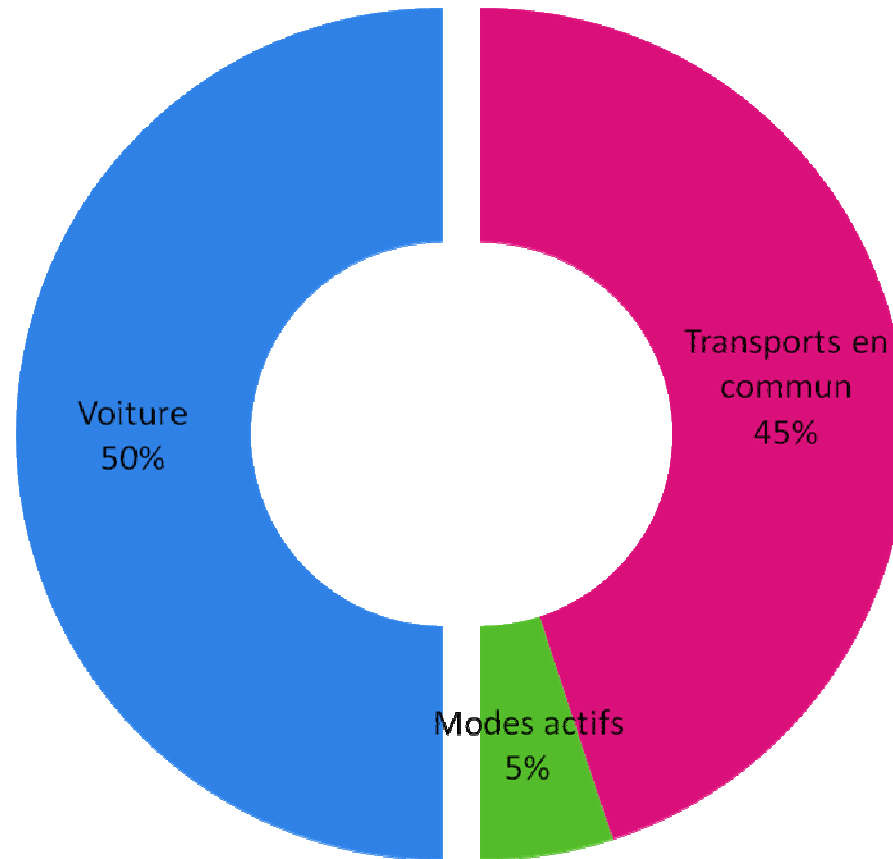


DEBAT PUBLIC EUROPACITY – ATELIER DU 19 MAI

LA STRATÉGIE MULTIMODALE D'ACCESSIBILITÉ DU TRIANGLE DE GONESSE



Objectifs de part modale des déplacements liés au Triangle de Gonesse



Objectifs inscrits dans le CDT de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France

Loi « Transition Energétique pour une Croissance verte » de 2015

Réduction de 50% des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France :

	Evolution passée (EGT 2001- 2011)	Objectifs PDUIF (2010-2020)
Evolution globale des déplacements	+17%*	+7%
Evolution des déplacements en transports collectifs	+21%	+20%
Evolution des déplacements en modes actifs	+35%*	+10%
Evolution des déplacements en voiture et deux-roues motorisés	+1,5%	-2%

*Attention, ces chiffres doivent être analysés avec prudence au regard d'un biais méthodologique

Objectifs ambitieux en comparaison avec les pôles d'emploi de proximité aujourd'hui

La part modale actuelle de la voiture est comprise entre 60% et 85% pour les déplacements liés au travail

Objectifs réalistes au regard du saut qualitatif et quantitatif de l'offre routière et de transport en commun

A l'échelle de la région, les renforts d'offre ont permis de diminuer la part modale de la voiture pour les déplacements de tous les actifs occupés d'Ile-de-France de 54% en 2001 à 45% en 2010

Elle est fondée sur 4 piliers :

L'amélioration et la diversification de l'offre de transport en commun

Une organisation viaire qui permet l'accessibilité routière au Triangle de Gonesse, sans avantager la voiture et en favorisant la multimodalité

Une intégration des modes actifs dans l'opération d'aménagement

L'optimisation de l'offre de stationnement

Une hiérarchisation de l'offre

Création de liaisons de forte capacité pour le lien avec la métropole

Ligne 17 du Grand Paris Express

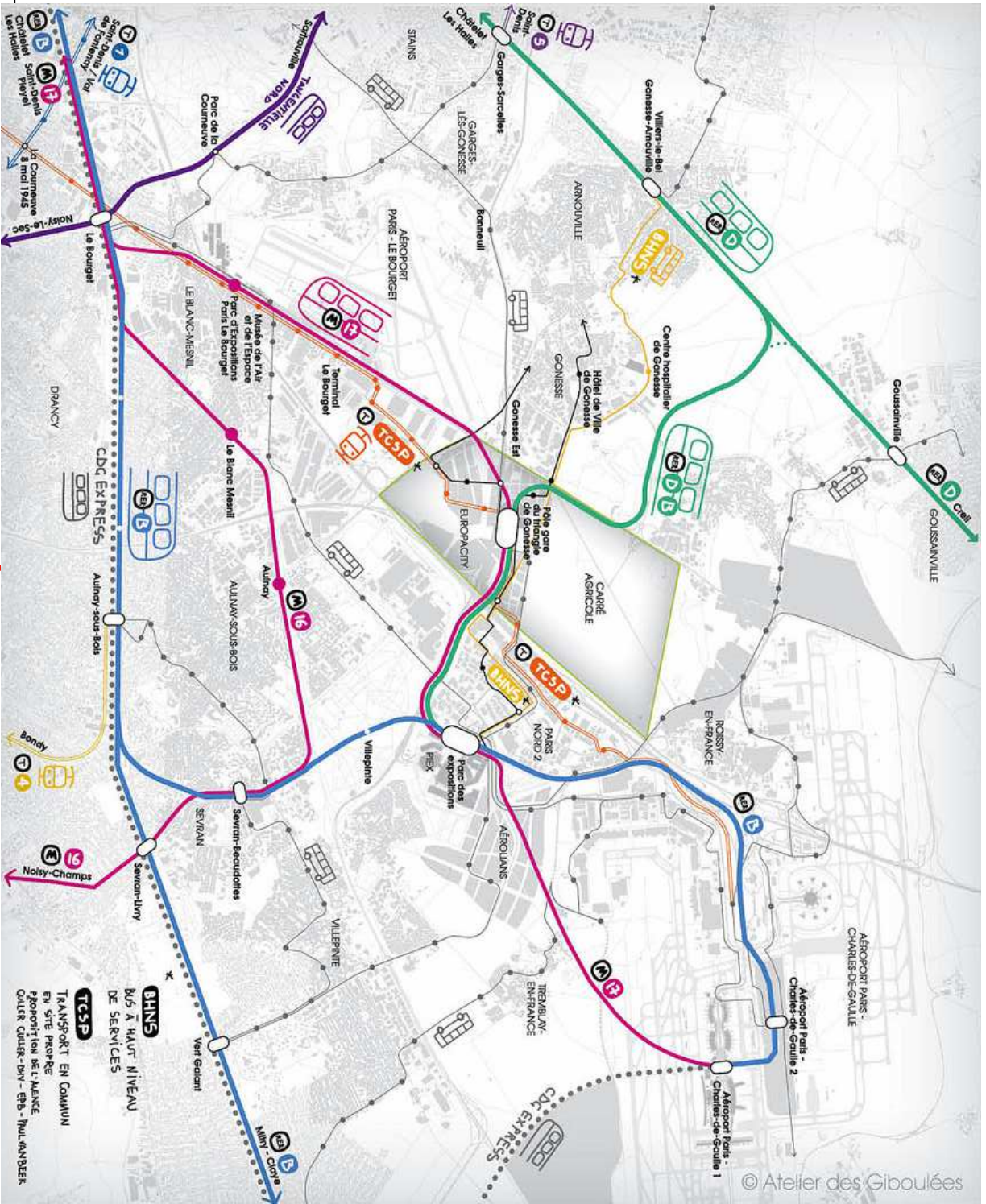
Lien ferré RER B – RER D

Création de liaisons structurantes pour le lien avec les zones d'habitat et pour le rabattement

Ligne 20 entre Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville RER et Parc des Expositions

Propositions de Bus à Haut Niveau de Service élaborées par le STIF

Créations de liaisons locales

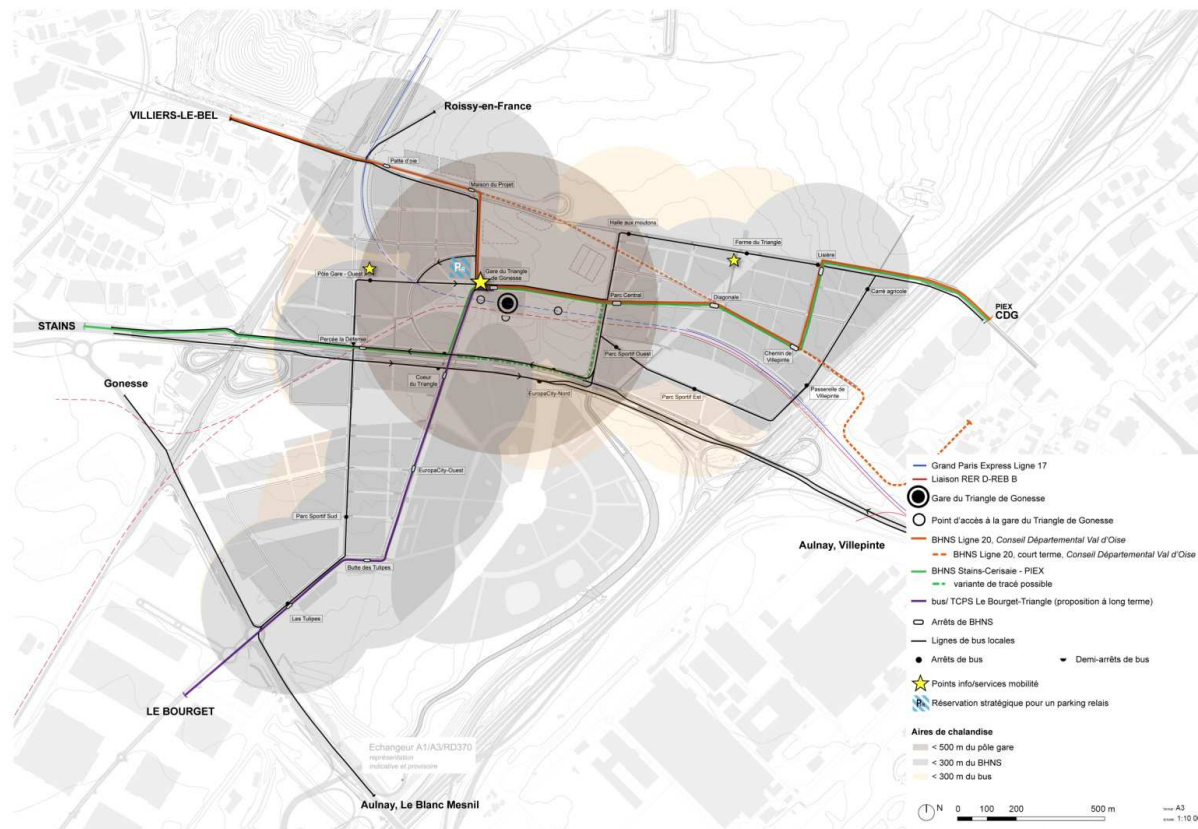


Carte des transports en commun existants et à venir, source : Atelier des Giboulées, concertation, 2013

Une conception des espaces publics facilitant l'usage des transports en commun

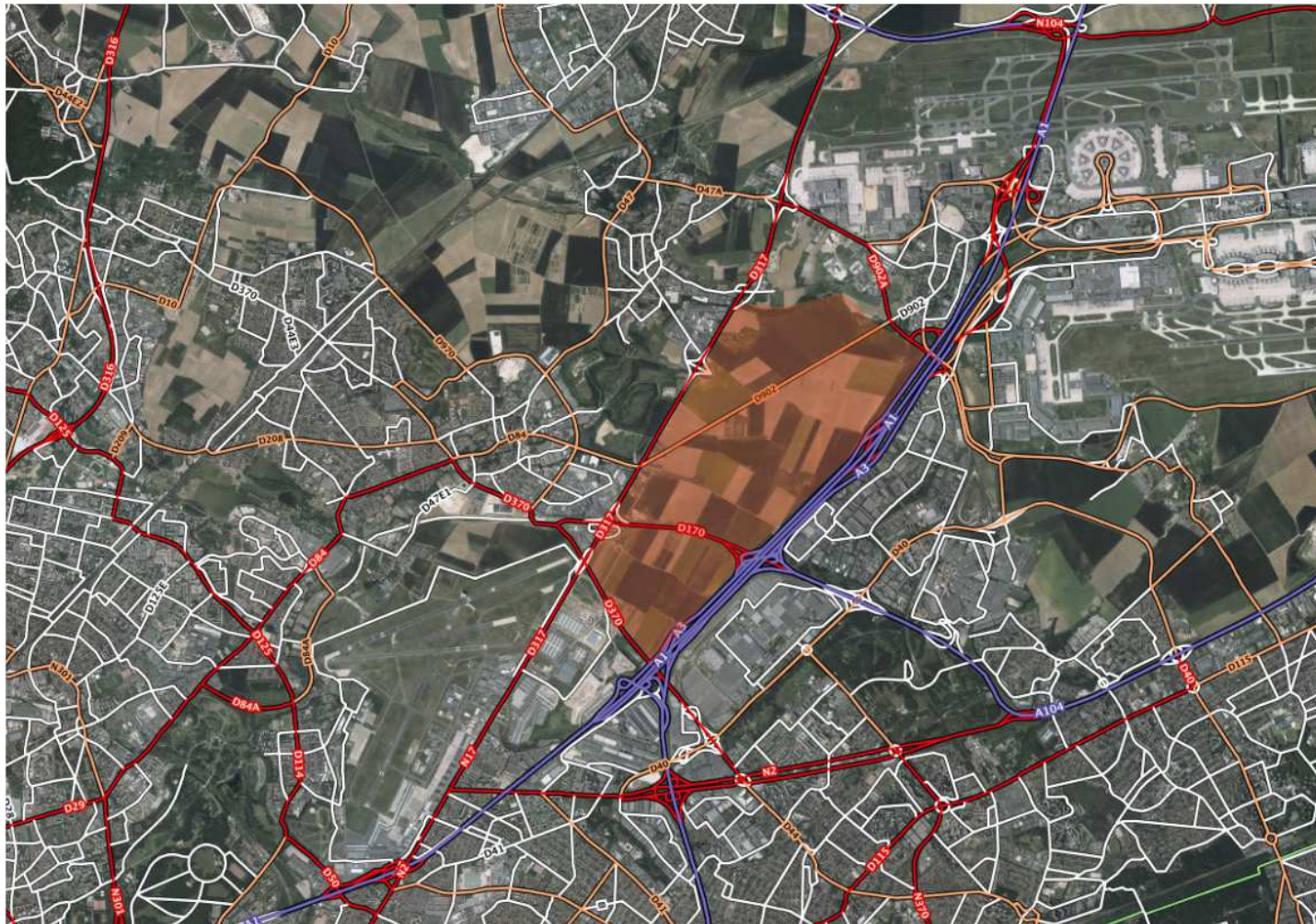
Le pôle gare constitue le centre de gravité du projet, qui est quasi-totalement compris dans un cercle de 1000 m autour du pôle-gare.

Les îlots seront situés à moins de 500 m d'un arrêt de transport en commun



Desserte par les transports en commun du Cœur du Triangle de Gonesse.
Güller Güller 2015

Utilisation des voiries existantes pour l'accès au Triangle de Gonesse



Les axes routiers structurants entre les aéroports de Paris-CDG et de Paris-le-Bourget. Source : Géoportail.

Requalification de la RD 170

Caractéristiques autoroutières aujourd'hui

Transformation en boulevard multimodal apaisé



Espaces publics conçus pour favoriser la lisibilité et la continuité des itinéraires cyclables et piétons

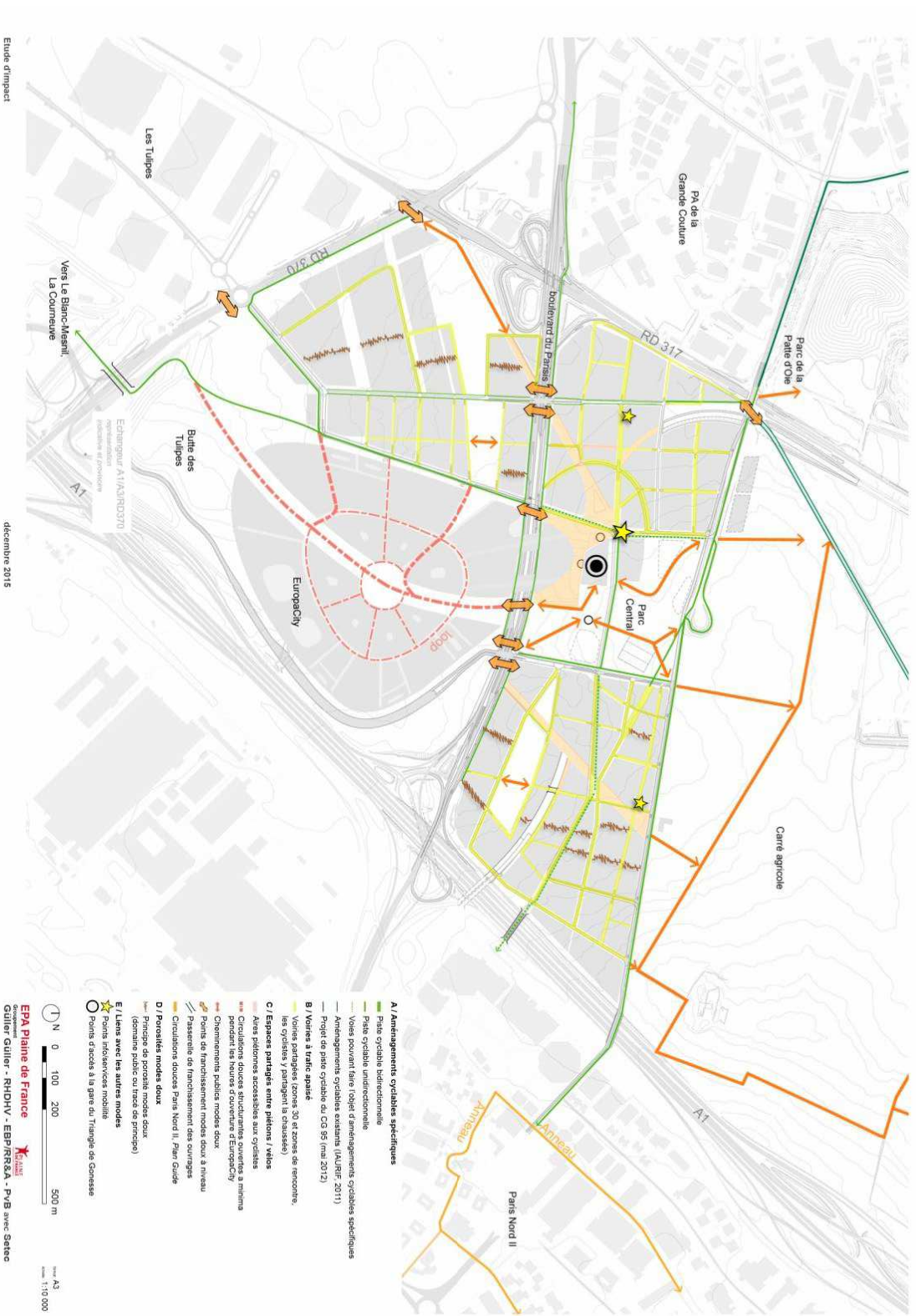
Développement des infrastructures

Aménagements cyclables

Développement des services

Stationnement

Location de vélos en libre-service, à assistance électrique ou non



Tracé des pistes cyclables dans le Cœur du Triangle de Gonesse. Gullier Gullier 2015

Les principes :

Limiter l'offre en pied d'immeuble

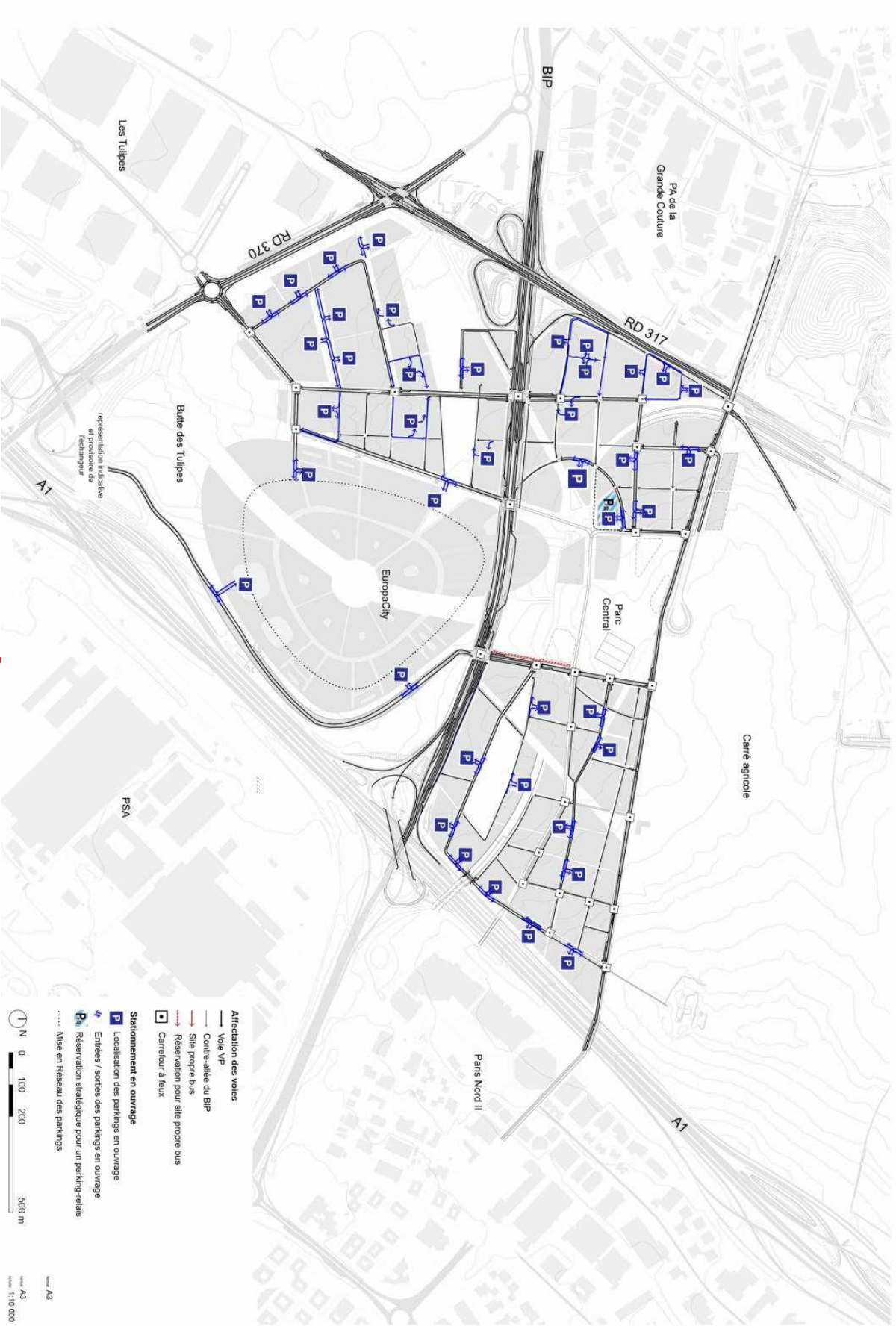
Le déplacement en voiture est précédé (ou suivi) d'un trajet à pied identique à celui qui permet de rejoindre l'arrêt de transport en commun

Optimiser l'utilisation des parkings

La mutualisation des places de stationnement permet d'optimiser le nombre global de places disponibles

Anticiper la mutation progressive des pratiques de mobilité :

Le projet prévoit des parkings réversibles qui pourront être reconvertis pour d'autres fonctions, au fur et à mesure de l'arrivée des transports en commun.



19.05.16
14

Plan de stationnement du projet d'aménagement. Güller Güller 2015

Encouragement à l'augmentation du taux d'occupation des véhicules

Généralement faible pour les déplacements domicile-travail

Réflexions à mener dans le cadre d'un Plan de Déplacements inter-Entreprises

Encouragement à l'utilisation de véhicules propres

Installation de bornes de recharge

Diminution du besoin de déplacements

Développement des moyens de communication (et donc visio-conférences, etc.)

Développement de l'information multimodale

Bureau Mobilités