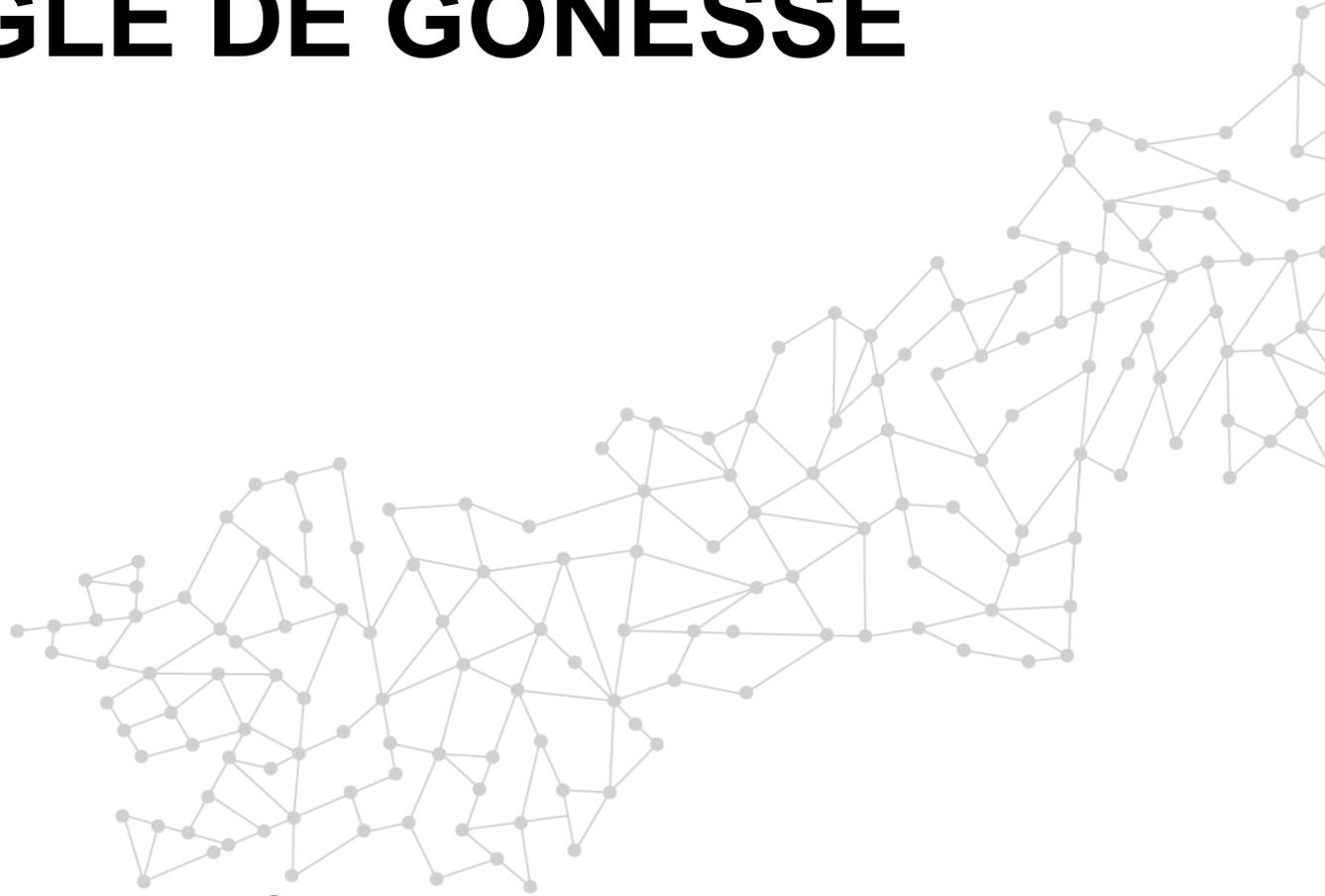
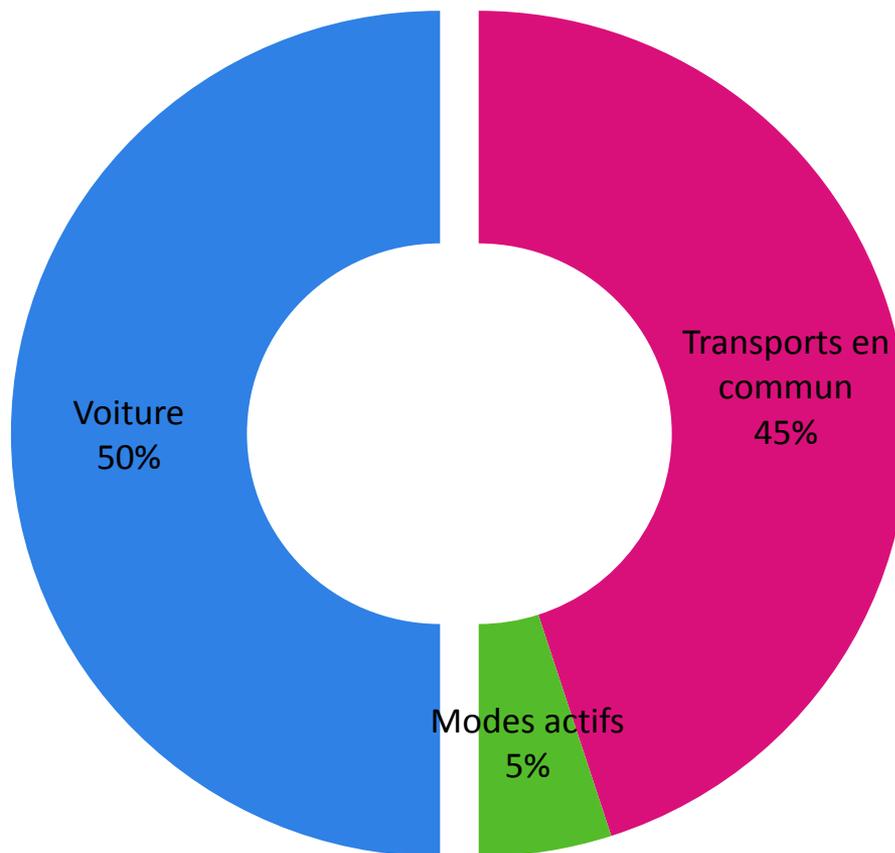


DEBAT PUBLIC EUROPACITY – ATELIER DU 31 MAI

LA DESSERTE ROUTIÈRE 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

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

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

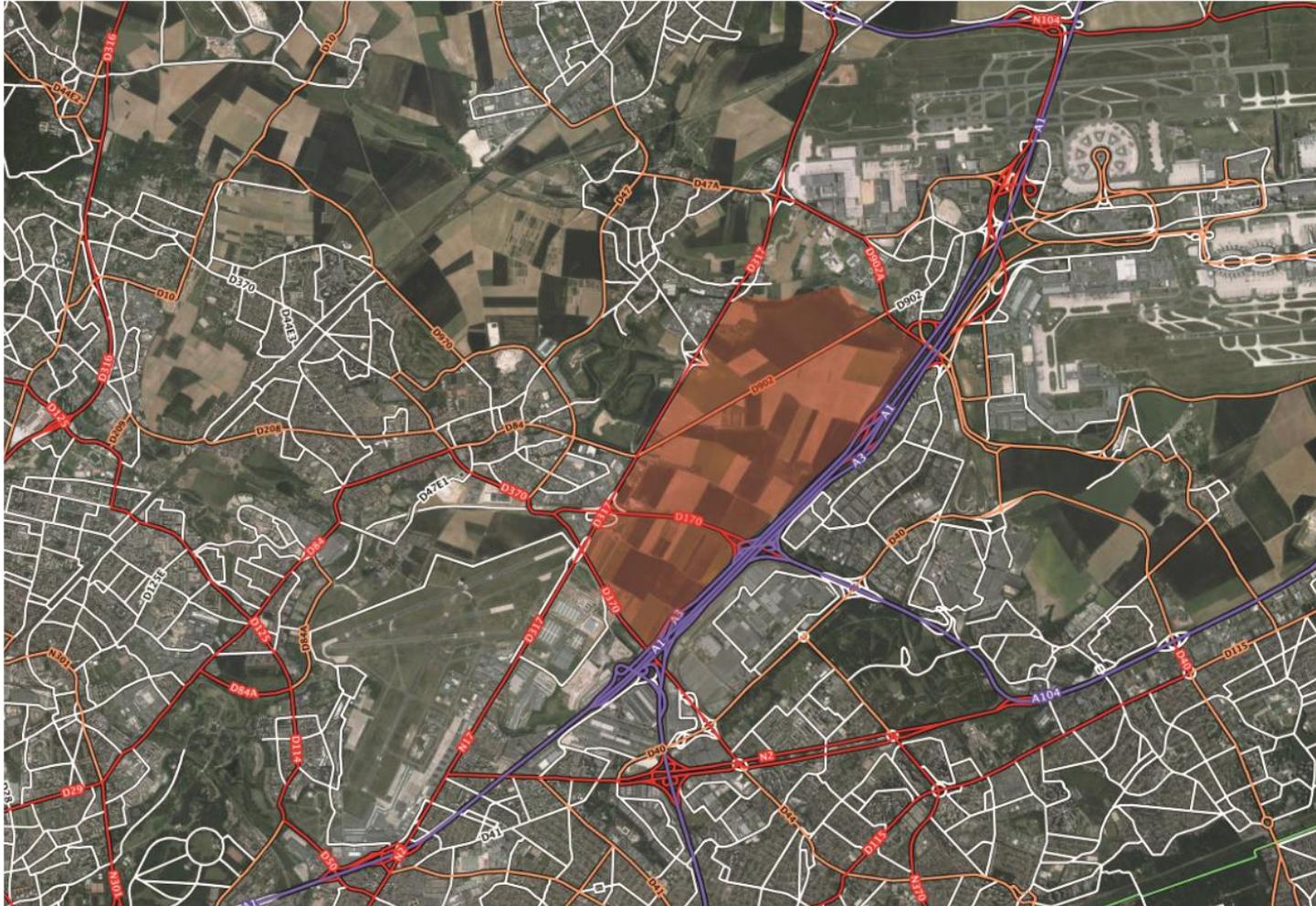
Installation de bornes de recharge

Locations

Diminution du besoin de déplacements

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

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.

LES PROJETS ENVISAGÉS DANS LE CADRE DE L'OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT



- 1** Requalification de la RD 170 / Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP)
- 2** Requalification de l'échangeur A1/A3/RD 370
- 3** Création d'une liaison Est-Ouest avec Paris-Nord 2

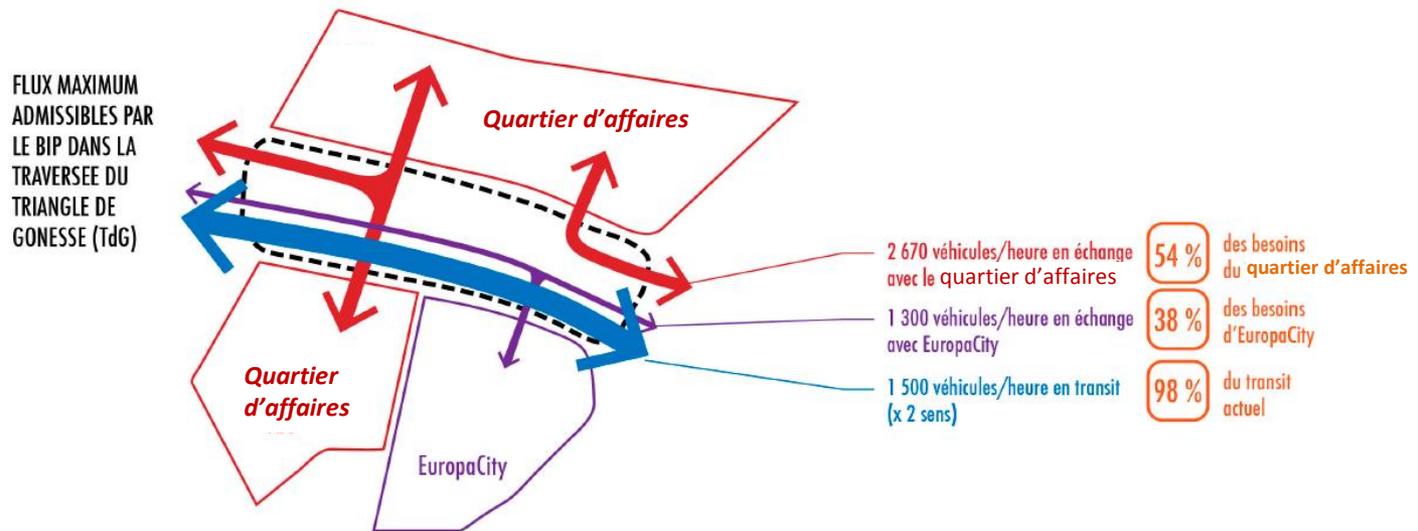
Caractéristiques autoroutières aujourd'hui Transformation en boulevard multimodal apaisé



Créations de carrefours à niveaux

Limitation de vitesse à 50 km/h dans la partie centrale

Trafics attendus en 2030 :



LA FONCTION DU BIP: 45% TRANSIT / 55% ÉCHANGE

Etude d'opportunité de reconfiguration du réseau routier national pilotée par la Direction des Routes d'Ile-de-France

Convention signée entre la Préfecture de Région Ile-de-France et l'EPA Plaine de France en novembre 2015

Constitution du dossier d'opportunité à l'été 2017

La reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 est la solution portée par l'EPA Plaine de France

Cette voirie devient nécessaire lors des dernières phases de l'opération d'aménagement



Données issues de l'enquête globale transport de 2010

	Taux de motorisation des ménages	
	Emplacement(s) disponible(s)	Pas d'emplacement disponible
Paris	81 %	23 %
Cœur de métropole	86 %	47 %
Agglomération centrale	92 %	66 %
Autres territoires	94 %	73 %
Île-de-France	88 %	43 %

Source : Insee 2010.

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

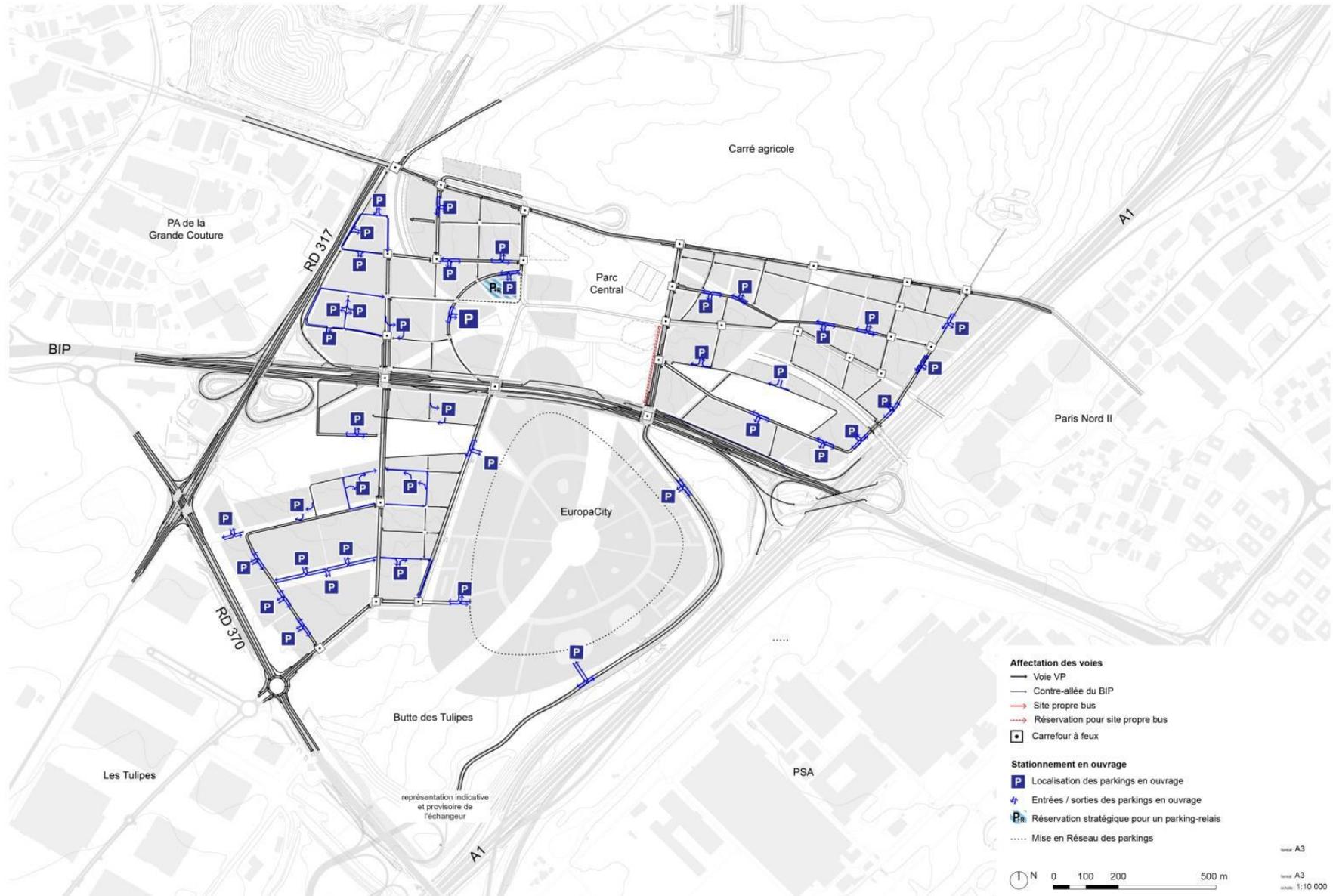
Optimiser l'utilisation des parkings

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.

L'OPTIMISATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT



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