

Le projet en bref



3 lignes

Principe d'exploitation envisagé :

- > une liaison **Roissy-Charles de Gaulle - Orly** *via* **Saint-Denis Pleyel et Paris** (ligne 14 prolongée), d'une longueur de 50 km ;
- > une liaison **Roissy-Charles de Gaulle - Orly** *via* **La Défense** longue de 75 km (comportant dans sa partie nord un tronç commun de 21 km avec la liaison Roissy - Paris - Orly) ;
- > une liaison **Le Bourget - La Défense** *via* **l'est et le sud de l'agglomération**, d'une longueur de 60 km.

Le métro automatique du Grand Paris permettra de desservir à la fois le cœur de l'agglomération, *via* le prolongement de la ligne 14 du métro au nord et au sud, et les territoires de proche et moyenne couronnes.

2023

Mise en service complète

environ

40

gares nouvelles

pour la plupart en correspondance avec les autres lignes de transport en commun d'Ile-de-France

2 à 3

millions de voyages par jour

2 millions à la mise en service pour tendre vers les 3 millions de voyages par jour

65 km/h de vitesse commerciale en moyenne

100 km/h au moins de vitesse de pointe

jusqu'à 85 secondes entre deux trains

Des temps de parcours optimisés :

> moins de 30 minutes de Roissy à La Défense ou à la gare Saint-Lazare

> 20 minutes d'Orly à la gare de Lyon

> moins de 25 minutes du plateau de Saclay à La Défense

> 20 minutes de Villejuif à Champs-sur-Marne

> 20 minutes de Boulogne-Billancourt à Créteil



Pourquoi un métro automatique ?

- > un mode adapté au besoin en capacité de transport
- > une qualité de service optimale : régularité, souplesse, adaptabilité à la demande, confort et haut niveau de sécurité
- > une technologie économe et écologique

Quel apport pour l'aménagement et le développement de l'Île-de-France ?

■ Le besoin d'une nouvelle dynamique

L'Île-de-France ne tire pas pleinement parti de ses réels potentiels humains et économiques pour faire face à la concurrence accrue des métropoles mondiales et permettre à l'ensemble de ses habitants de profiter des fruits du développement dans un cadre de vie de qualité. Son attractivité est aujourd'hui menacée par plusieurs facteurs : rythme de croissance modéré, manque de visibilité internationale, inégalités croissantes entre les territoires, saturation des réseaux de transports publics et congestion des axes routiers.

Une vision d'avenir de l'économie fondée sur la connaissance et l'innovation

La compétitivité de la Région Capitale, et avec elle celle de toute la France, repose sur la capacité à transmettre les savoirs et à susciter l'innovation. La stratégie de développement du Grand Paris s'appuie sur la mise en réseau de pôles d'excellence ou « clusters » à vocation mondiale, spécialisés dans des activités d'avenir dans l'industrie et les services. Le projet du Grand Paris crée les conditions des échanges entre les acteurs dans ces « territoires de projet », avec l'ambition d'un développement économique moderne, durable et créateur de richesses et d'emplois.

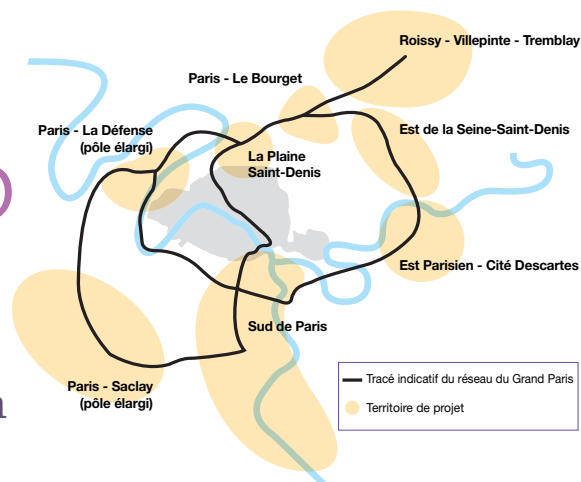
Chaque pôle de développement est appelé à acquérir une visibilité internationale, avec des effets d'entraînement qui bénéficieront à l'ensemble de la population de la métropole.

Les territoires, un levier crucial

Huit pôles majeurs de développement :

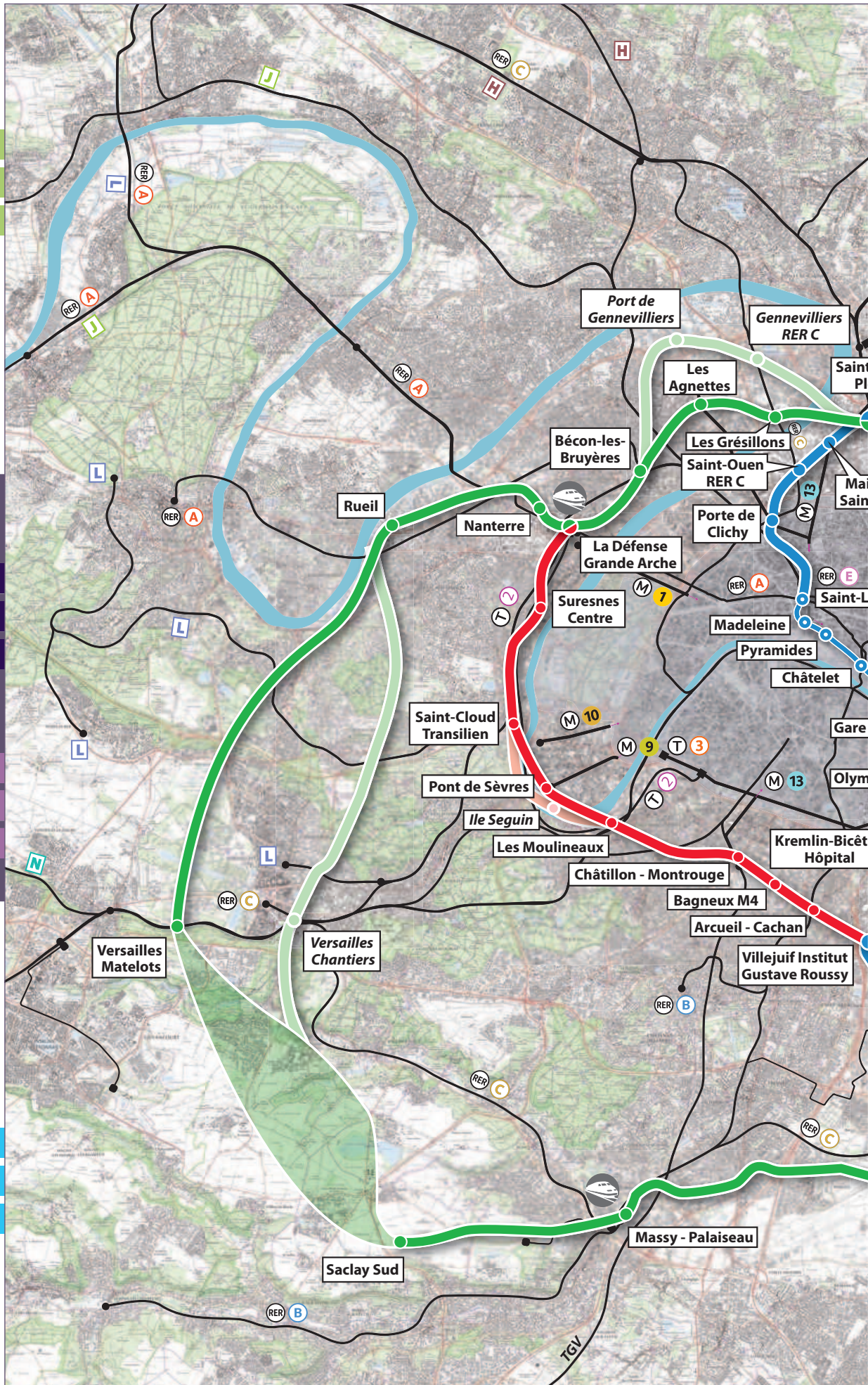
- > **Roissy - Villepinte - Tremblay :**
les échanges internationaux, les congrès, le développement industriel et logistique
- > **Paris - Le Bourget :**
l'aviation et le tourisme d'affaires
- > **La Plaine Saint-Denis :**
la création et les arts numériques
- > **Paris - La Défense :**
la cité financière
- > **Est Parisien - Cité Descartes :**
la ville durable et l'éco-construction
- > **Est de la Seine-Saint-Denis (Clichy / Montfermeil, Livry, Sevrans, Aulnay) :**
l'aménagement d'un pôle urbain de qualité
- > **Paris - Saclay :**
le développement scientifique et technologique
- > **Du sud de Paris à Evry :**
les biotechnologies et la recherche en sciences de la vie

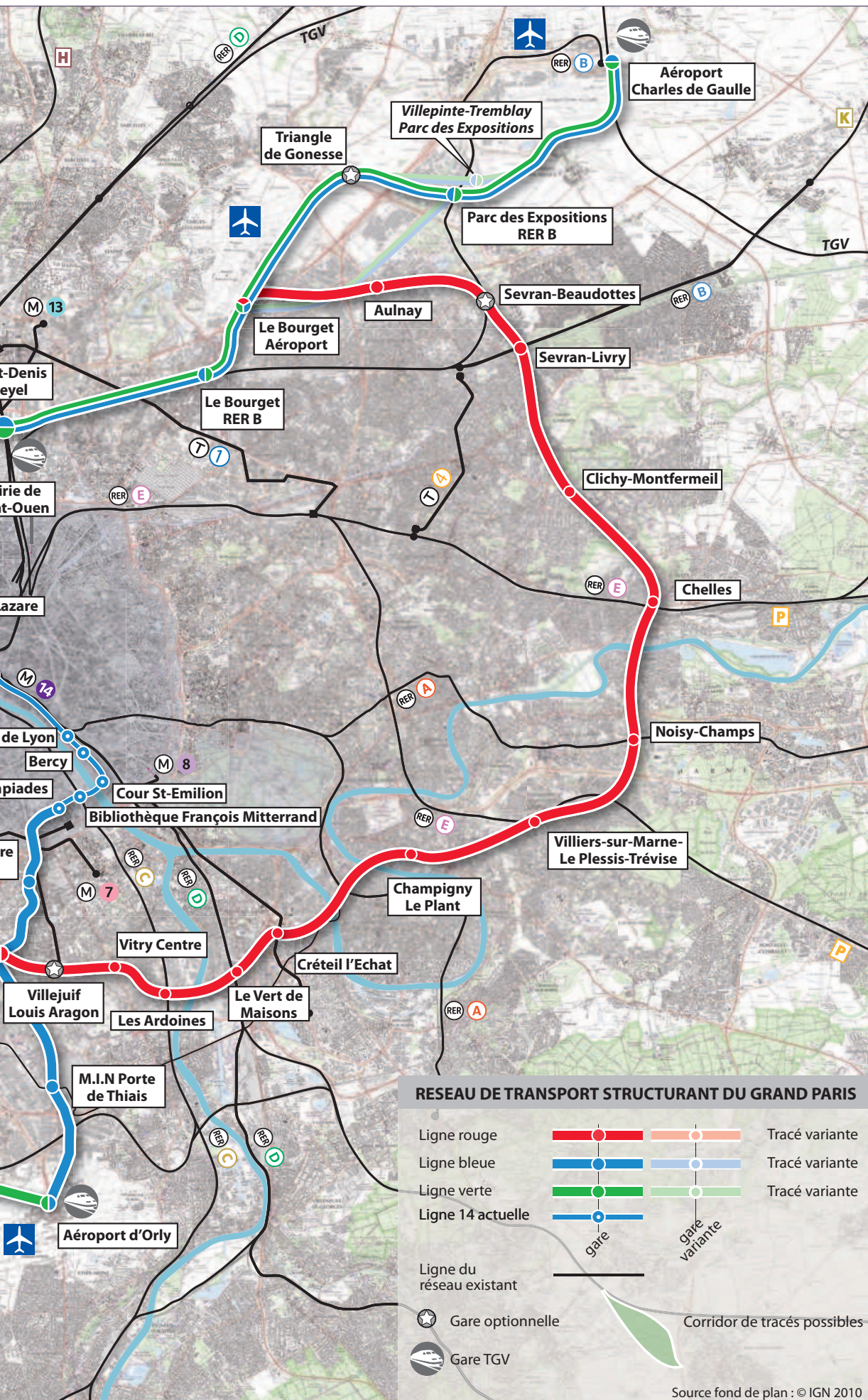
En 2030
+ 1 million d'emplois
+ 1,5 million d'habitants



Plus d'emplois et de logements pour une qualité de vie améliorée

Le réseau de transport est au cœur de la stratégie de développement des territoires du Grand Paris, qui apportera plus d'emplois et de formations qualifiantes, des logements plus nombreux et accessibles (+ 70 000 logements par an d'ici 2030) et un cadre de vie plus agréable, tout en préservant l'environnement.





Quels apports pour les déplacements des Franciliens ?

■ Diagnostic des déplacements

- Les déplacements de banlieue à banlieue représentent aujourd’hui 70 % des déplacements motorisés. Plus des trois quarts d’entre eux s’effectuent en voiture.
- 10 % des utilisateurs du métro sont obligés de passer par Paris pour aller d’une banlieue à l’autre.
- 64 % des déplacements dans Paris intra muros se font en transport en commun, seulement 23 % en petite couronne et 10 % en grande couronne.

Une mise en réseau de toute l’agglomération

- Plus de 85 % des nouvelles gares seront en correspondance avec un autre mode ferroviaire ou en site propre existant ou prévu.
- La ligne 14 du métro permettra **une connexion rapide et directe** au nouveau réseau depuis le centre de Paris.
- Le **maillage avec les lignes de RER et Transilien** améliorera l’accessibilité des départements de la grande couronne.
- Le **réseau d’autobus** sera réaménagé de manière à favoriser les correspondances avec les gares du Grand Paris, tout en continuant à assurer la desserte locale des territoires.

L’ouverture vers l’international

Le métro automatique du Grand Paris sera en correspondance avec **huit gares du réseau ferroviaire à grande vitesse**, existantes ou projetées, et avec les **trois aéroports** de Roissy, Orly et Le Bourget.

2 à 3 millions de voyages par jour

La fréquentation du réseau du Grand Paris est estimée à environ 2 millions de voyages par jour à l’horizon de la mise en service. À terme, en fonction de la dynamique économique et urbaine créée par le réseau, celui-ci pourrait tendre vers les 3 millions de voyages par jour.

- Ce trafic prévisionnel est plus de deux fois supérieur au trafic journalier actuel de la ligne A du RER (environ 1 million de voyages pour 108 km et 46 gares).

- L’ensemble du réseau de métro parisien accueille aujourd’hui 5 millions de voyages quotidiens.

Désaturation du réseau ferré (métro, RER et Transilien)

La charge des lignes de métro en correspondance avec le projet diminuera mécaniquement de 10 à 15 % en moyenne.

À titre d’exemple : la ligne 13 bénéficiera d’un allègement de trafic de près de 25 %.

La ligne B du RER verra son trafic diminuer de 30 % à l’heure de pointe sur le tronçon central.

Des gains d’accessibilité, y compris dans des secteurs non directement desservis

- Plus de 500 000 emplois supplémentaires accessibles en moins de 60 minutes depuis Clichy / Montfermeil.
- Plus de 250 000 emplois supplémentaires accessibles en moins de 60 minutes depuis Sarcelles ou Saint-Gratien dans le Val d’Oise.

Les bénéfices seront également significatifs dans des zones et secteurs non directement situés sur le tracé de la double boucle, grâce à la qualité du système de correspondances (métro, RER, Transilien, tramway ou bus).

Des temps de transport plus courts

Les temps de trajet seront considérablement réduits sur des liaisons jusqu’à présent mal desservies par le réseau existant :

- depuis Clichy-sous-Bois ou Montfermeil vers Le Bourget : **gain supérieur à 20 min**
- depuis Evry vers l’Institut Gustave Roussy à Villejuif : **gain supérieur à 20 min**
- depuis Créteil vers la Cité Descartes : **gain supérieur à 20 min**
- depuis Châtillon ou Clamart vers La Défense : **gain supérieur à 10 min**

