

Un nouveau réseau de transport structurant pour la Région Capitale

Le projet soumis au débat : 155 kilomètres de métro automatique en double boucle, pour relier rapidement Paris et les pôles stratégiques de la région Ile-de-France et desservir efficacement le territoire de l'agglomération.

Une métropole attractive et agréable à vivre

Le réseau de transport du Grand Paris est au cœur d'une stratégie de développement durable et global de la Région Capitale. Il répond au besoin de concilier qualité de vie au quotidien et compétitivité internationale, dynamisme économique et exigences environnementales.

› Son attractivité aura un effet démultiplicateur sur les initiatives et les projets à l'échelle locale › L'accès des populations à l'emploi et aux autres activités sera facilité › La coupure entre la ville historique et ses périphéries sera atténuée › La Région Capitale renforcera son statut de « ville-monde ».

Le réseau de transport public du Grand Paris

DÉBAT PUBLIC

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Quels objectifs pour le réseau de transport du Grand Paris ?

■ AMÉLIORER LES TRANSPORTS AU QUOTIDIEN

Le réseau de transport du Grand Paris permettra :

- des déplacements plus directs et rapides d'une banlieue à l'autre en proche comme en grande couronne, sans avoir à passer par le centre de Paris ;
- une diminution de la charge des lignes existantes de métro, RER et Transilien ;
- une réduction de l'usage de la voiture particulière en faveur des transports en commun.

■ SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le métro automatique permettra de mettre en réseau :

- des pôles d'excellence identifiés comme de véritables « moteurs économiques » de l'Ile-de-France ;
- les gares TGV ;
- les aéroports.

Objectifs : favoriser la croissance économique, faciliter les échanges et permettre un meilleur accès à l'emploi et aux zones d'activité ou de résidence.

■ MAÎTRISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Le développement des pôles du Grand Paris permettra de structurer l'aménagement de l'Ile-de-France autour d'entités urbaines requalifiées et plus denses, favorisant la lutte contre l'étalement urbain et offrant une meilleure qualité de vie. En partenariat avec les collectivités locales, une attention particulière sera portée aux

gares du futur réseau, qui constitueront des repères identitaires forts, catalyseurs des projets d'aménagement sur les territoires.

■ DÉSENCLAVER LES TERRITOIRES AUJOURD'HUI MARGINALISÉS

Le réseau de transport du Grand Paris sera un levier puissant pour réaménager certains territoires aujourd'hui marginalisés, notamment à l'est de la Seine-Saint-Denis. Ces territoires, dont certains ne sont desservis par aucun mode lourd de transport en commun, sont dans l'attente d'une impulsion forte pour s'insérer pleinement dans le tissu économique et social de la Région Capitale.

■ PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le métro automatique, faible émetteur de polluants et de gaz à effet de serre, contribuera, par lui-même et par ses effets induits sur la circulation routière, à la préservation de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de l'air.

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'Ile-de-France ?

■ Le besoin d'une nouvelle dynamique

L'Ile-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.

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

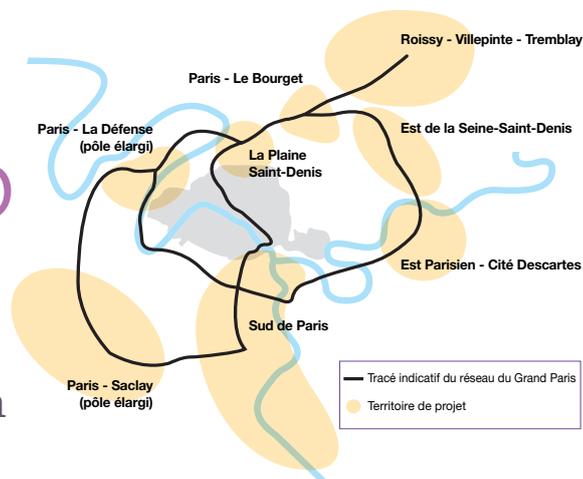
Le réseau de transport est au cœur de la stratégie de développement des territoires du Grand Paris, qui apportera plus d'emplois et de formations qualifiantes, des logements plus nombreux et accessibles (+ 70 000 logements par an d'ici à 2030) et un cadre de vie plus agréable, tout en préservant l'environnement.

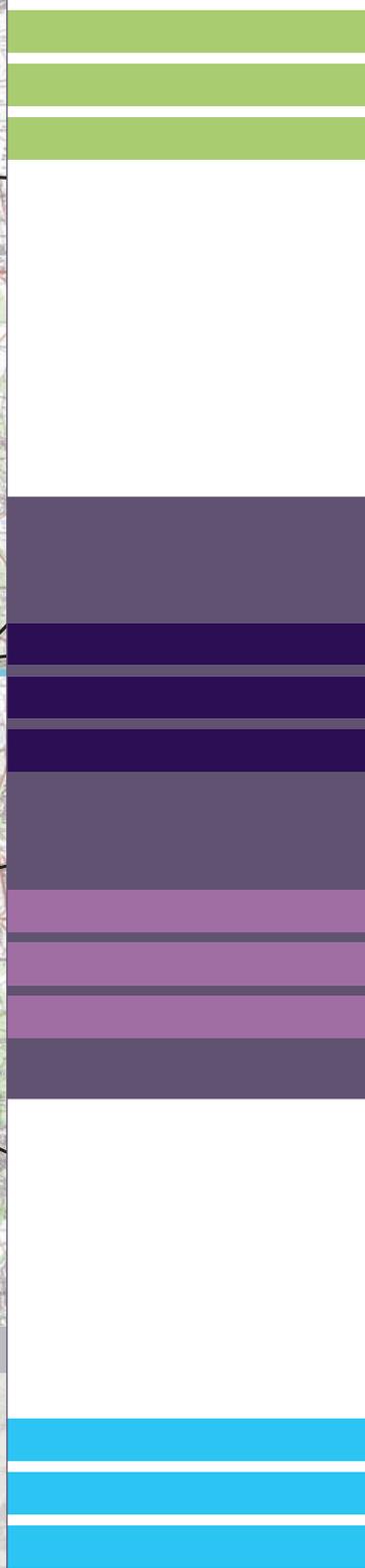
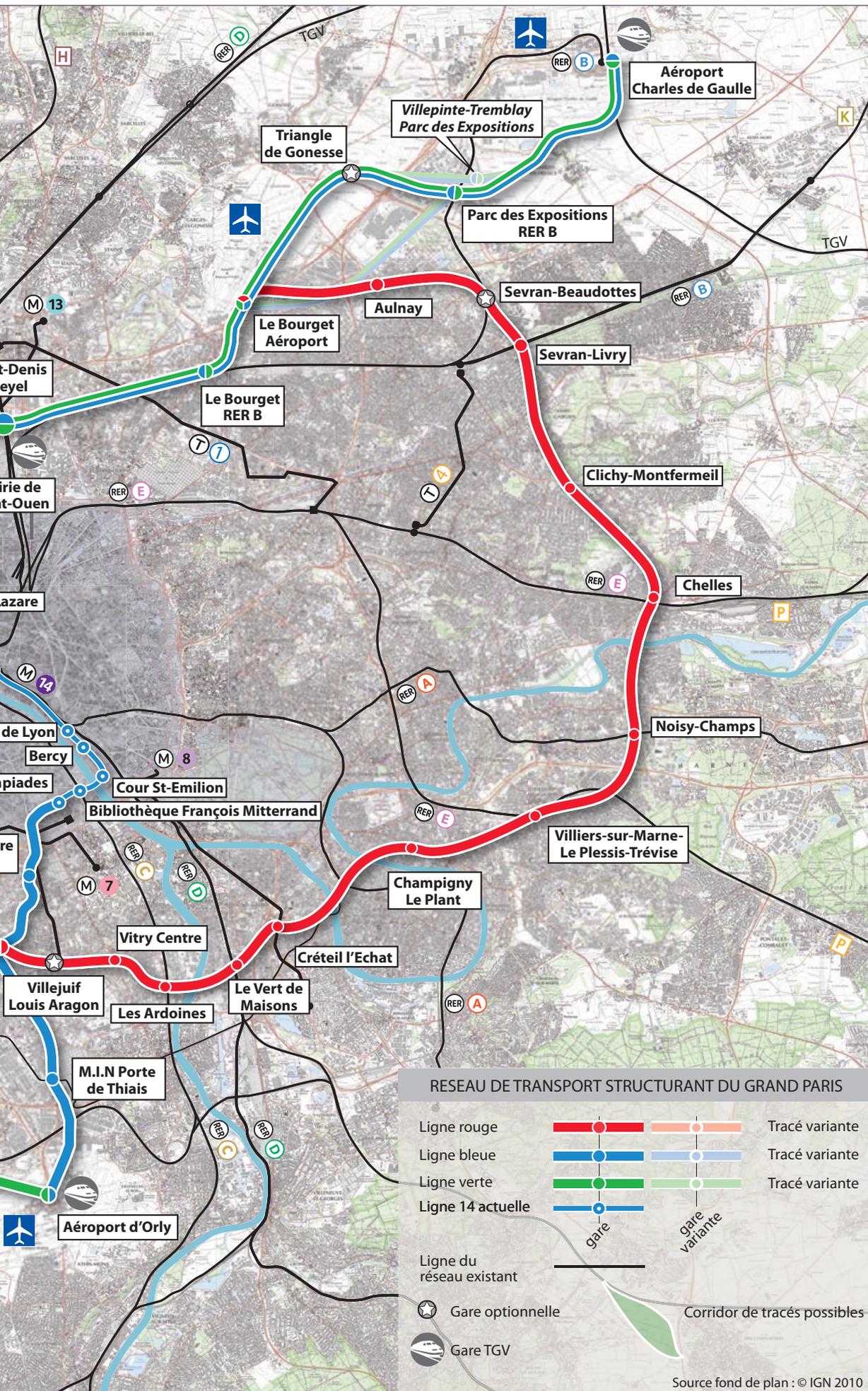
Les territoires, un levier crucial

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, Sevran, 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





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**



Le contexte du projet

Les dates clés du Grand Paris

Septembre 2007

Lors de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine, le Président de la République exprime le souhait qu'un « nouveau projet d'aménagement global du Grand Paris » puisse faire l'objet d'une consultation internationale.

Mars 2008

Création du Secrétariat d'État en charge du développement de la Région Capitale, avec l'objectif de renforcer l'attractivité économique et culturelle de la capitale nationale et de permettre ainsi à la France de tenir son rang dans la compétition mondiale.

Juin 2008

Nicolas Sarkozy lance la « consultation internationale pour l'avenir de la métropole parisienne ». Dix équipes pluridisciplinaires réfléchissent durant neuf mois à la définition de scénarios pour la ville de demain autour de deux objectifs majeurs : rendre l'agglomération parisienne plus durable d'un point de vue écologique et plus compétitive face aux autres grandes métropoles mondiales, telles que Londres, New York ou Tokyo.

3 Juin 2010

La loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, portant notamment sur le réseau de transport du Grand Paris et le développement territorial, est promulguée. **La première étape du Grand Paris est lancée.**

■ Évaluation stratégique environnementale

Le projet de réseau du Grand Paris a fait l'objet d'une évaluation stratégique environnementale préalable, couvrant l'ensemble des problématiques ayant trait à l'environnement : sols et sous-sols, hydrologie, faune et flore, agriculture, air et énergie, bruit, patrimoine architectural et paysager... Cette procédure a permis d'apprécier les incidences notables prévisibles du projet et d'identifier, très en amont, les mesures visant à éviter, réduire ou, le cas échéant, compenser les impacts possibles durant les phases de chantier et d'exploitation du réseau.

La conduite de cette évaluation préalable, prévue par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, constitue une innovation par rapport aux procédures traditionnelles en matière de projets de transport.

L'intégralité du rapport d'analyse et sa synthèse sont disponibles sur le site Internet du débat public www.debatpublic-reseau-grandparis.org.



> *Au cours de ces réflexions, les transports en commun se sont révélés comme l'une des expressions les plus flagrantes des inégalités entre Paris et la banlieue et l'un des leviers sur lesquels agir en priorité pour y remédier, contribuant à donner à tous les habitants de l'agglomération une meilleure qualité de vie.*

■ L'articulation avec les autres projets de transport franciliens

En complémentarité avec la réalisation du réseau du Grand Paris, d'autres projets de transports en commun régionaux contribueront à améliorer la desserte des territoires et à faciliter les conditions de déplacement en Ile-de-France. Certains de ces projets sont d'ores et déjà programmés dans le cadre du contrat de projets entre l'État et la Région Ile-de-France ainsi que du « Plan Espoir banlieues » en direction des quartiers les plus défavorisés.

La mise en œuvre du projet

La Société du Grand Paris : un nouvel acteur, un nouveau partenaire

Créée par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la **Société du Grand Paris (SGP)** est un établissement public d'État à caractère industriel et commercial. En tant que maître d'ouvrage du projet de transport du Grand Paris, elle a pour mission principale de **concevoir** et **d'élaborer** le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris ainsi que d'en assurer la **réalisation**.

Après les travaux, les lignes, ouvrages et installations constituant le réseau seront confiés à la **Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**, qui en assurera la **gestion technique**.

Les rames de métro qui circuleront sur le réseau du Grand Paris seront acquises par la SGP et transférées en pleine propriété à l'**autorité organisatrice des transports en Ile-de-France (STIF)**; celle-ci les mettra à la disposition d'un **exploitant** désigné conformément aux règles européennes et nationales en vigueur en matière de concurrence.

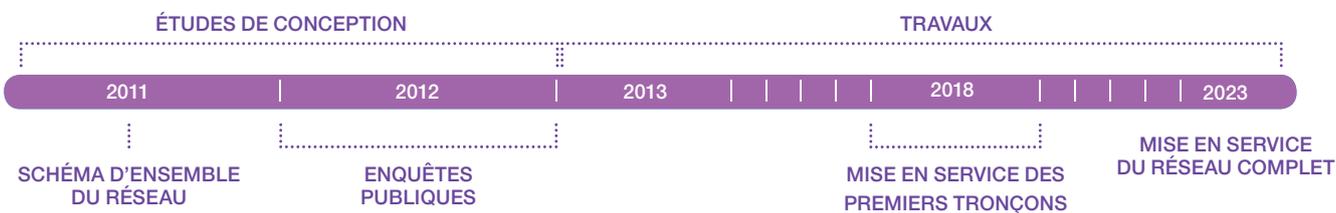
Un coût prévisionnel du projet estimé entre 21,4 et 23,5 milliards d'euros

Le projet sera financé par une dotation de l'État et des emprunts, comme le fut le Métropolitain. Les annuités de ces emprunts seront couvertes par des recettes pérennes issues de la valorisation foncière, de la fiscalité et de la dynamique économique enclenchée par l'investissement.

Les suites données au débat

À l'issue du débat et dans un délai de deux mois, la Commission nationale du débat public (CNDP) établira un bilan du débat. Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, la Société du Grand Paris prendra en considération les avis exprimés par tous les participants au débat et indiquera les conclusions qu'elle en tire pour établir le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le mettre en œuvre.

Le calendrier prévisionnel du projet



Pour en savoir plus et participer au débat :

www.debatpublic-reseau-grandparis.org
contact@debatpublic-reseau-grandparis.org