

# 02

Réseaux de transport  
complémentaires et intermodalité

## 2.1. Réseau de transport public urbain

### Référence atlas cartographique :

- carte n°65 : **Réseau de transport public du Grand Paris et réseaux complémentaires**

*Conformément aux dispositions de la loi n°2010-597 relative au Grand Paris et à son décret d'application n°2010-1133, le présent chapitre identifie les projets, connus ou envisagés à ce jour, susceptibles d'offrir la meilleure complémentarité avec le réseau de métro du Grand Paris. Il représente les recommandations de la Société du Grand Paris dans le cadre du schéma d'ensemble du métro automatique, mais ne constitue en aucune manière un inventaire exhaustif. Il ne préjuge pas des modalités de programmation et de financement de ces opérations, lesquelles devront être déterminées entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France, la Région Ile-de-France, l'Etat et les collectivités concernées.*

Le réseau de transport public du Grand Paris possède une vocation forte de structuration des déplacements au sein de la région Ile-de-France, grâce à la création de liaisons nouvelles de banlieue à banlieue et à une offre de transport performante (fréquences des trains attractives, vitesse commerciale élevée).

Pour permettre un maillage efficace des territoires et jouer pleinement ce rôle de « réseau principal », le métro du Grand Paris offrira de nombreuses correspondances avec les autres lignes constitutives du réseau de transport en commun régional. Celui-ci, en parallèle et en complément de la réalisation du

métro du Grand Paris, fera l'objet de plusieurs opérations de développement, d'extension et de modernisation, dans le but d'améliorer la desserte du territoire régional par les transports en commun et de faciliter les conditions de déplacement de tous les voyageurs.

L'Etat et la Région Ile-de-France ont présenté le 26 janvier 2011 un protocole relatif aux transports publics en Ile-de-France, comprenant une liste d'opérations prioritaires à mettre en œuvre pour l'horizon 2020 et précisant les principes de financement de ce « Plan de Mobilisation Transports ». Ces opérations correspondent à celles dont la réalisation apparaît nécessaire pour assurer la mise à niveau du réseau actuel et le compléter, dans un contexte de croissance globale de la mobilité. D'autres projets ont vocation à s'y ajouter afin d'optimiser le réseau de transport public à terme.

Un réseau complémentaire est identifié, comprenant d'une part une liaison Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel pouvant être prolongée jusqu'à Nanterre via Gennevilliers, Colombes et La Garenne-Colombes, d'autre part, pour tenir compte du projet val-de-marnais Orbival, une liaison Champigny – Val de Fontenay – Rosny-sous-Bois ayant vocation à être interconnectée à la précédente.

### Amélioration et modernisation du réseau existant

L'amélioration à court terme des conditions de transport sur certaines lignes du réseau, qui connaissent à la fois des charges très importantes et des difficultés d'exploitation, est reconnue comme une priorité.

L'effort engagé porte notamment sur les **lignes de RER** qui, demain comme aujourd'hui, continueront à assurer le transport d'un grand nombre de voyageurs. Ces lignes devront faire l'objet d'une rénovation et d'une mise à niveau, à commencer par les opérations prévues au protocole entre l'Etat et la Région de janvier 2011 :

- schémas directeurs des RER C et D
- opération RER B+ Nord
- renouvellement du matériel roulant du RER A

Avec l'objectif d'une amélioration substantielle des conditions de transport sur les lignes B, C et D du RER, l'Etat et la Région Ile-de-France ont également convenu de réaliser d'ici fin 2013 les premières études relatives :

- au doublement du tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord ;

- à la réalisation d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy.

### Réseau complémentaire structurant

A l'Est de Paris, la réalisation d'un réseau structurant, complémentaire du métro du Grand Paris, permettrait la **desserte du centre et du Sud de la Seine-Saint-Denis**, et assurerait notamment une liaison directe entre la Plaine Saint-Denis, la ville préfecture de Bobigny, le secteur à potentiel de Neuilly-sur-Marne et la Cité Descartes.

Une telle liaison serait raccordée au réseau de métro du Grand Paris aux gares « Saint-Denis Pleyel » et « Noisy-Champs », et permettrait d'assurer des correspondances supplémentaires avec les lignes radiales du réseau de transport francilien, notamment le RER A, le RER E et la ligne 11 du métro prolongée à Rosny-sous-Bois.

Par ailleurs, il est également proposé de relier le **pôle de Val de Fontenay à la partie Sud de la ligne rouge** du métro du Grand Paris, à hauteur de la gare « Champigny Centre ». Cette liaison complémentaire contribuerait notamment à accroître l'accessibilité de ce pôle d'activités et nœud du réseau ferroviaire francilien depuis le centre du Val de Marne. Elle pourrait être reliée à terme, à hauteur de Rosny-sous-Bois, à la liaison proposée entre Saint-Denis Pleyel et Noisy-Champs.

Au Nord-Ouest de Paris, la liaison de proche couronne Est entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel pourrait être prolongée, au-delà de 2025, jusqu'à Nanterre en desservant **Gennevilliers, Colombes et La Garenne-Colombes**. Cette perspective ne devrait pas remettre en cause la réalisation préalable du prolongement du tramway T1 de Gennevilliers jusqu'à Nanterre - Rueil.

Cette liaison structurante compléterait la desserte du Nord des Hauts-de-Seine, en complément de celle assurée par la ligne rouge du métro du Grand Paris. Elle accompagnerait le développement économique et urbain des territoires traversés.

### Autres projets ferroviaires et de tangentiels

Le **prolongement du RER E à l'Ouest** doit permettre de créer une nouvelle ligne structurante Est-Ouest pour la région Ile-de-France, en améliorant la desserte de la Confluence Seine - Oise et du Mantois et en offrant une alternative au RER A. La ligne rouge en rocade du métro du Grand Paris présente quatre gares offrant une possibilité de correspondance avec le RER E prolongé : Nanterre, La Défense, Chelles et Bry - Villiers - Champigny (sous réserve de créer un arrêt supplémentaire sur la branche Tournan, au niveau du nouveau pôle multimodal projeté entre les gares « Les Boullereaux » et « Villiers-sur-Marne »). La ligne bleue du réseau est également connectée au RER E à Saint-Lazare.

La réalisation en mode ferroviaire du « **barreau de Gonesse** » reliant RER D et RER B doit améliorer

l'accessibilité du secteur du Val de France et faciliter les déplacements à destination des bassins d'emploi du pôle Roissy / Villepinte. Le métro du Grand Paris sera en correspondance avec cette nouvelle liaison, préfigurée dans un premier temps en mode « Bus à Haut Niveau de Service », aux gares « Triangle de Gonesse » et « Parc des Expositions » de la ligne rouge.

Le développement des lignes de **tangentiels ferroviaires**, en mode tram-train, s'inscrit également en parfaite complémentarité avec le réseau du Grand Paris. Il doit permettre d'améliorer les déplacements de banlieue à banlieue en moyenne et grande couronne, particulièrement sur des territoires qui ne sont pas directement desservis par le métro du Grand Paris : création de la Tangentielle Nord, prolongements de la Tangentielle Ouest existante vers Cergy / Saint-Germain-en-Laye / Saint-Cyr, création de la ligne Massy – Evry prolongée à Versailles en desservant la vallée de la Bièvre, création d'une Tangentielle Sud entre Champigny et Orly en desservant le Haut Val de Marne...

Enfin, la création d'un réseau francilien cohérent et maillé nécessite également que l'**offre de service des grandes radiales ferroviaires** soit en adéquation avec le métro du Grand Paris :

- A Saint-Denis Pleyel, la création d'un arrêt des trains de la ligne H du réseau Transilien (aujourd'hui directs entre la gare de Saint-Denis et la gare du Nord) mettrait la ligne rouge du métro du Grand Paris en correspondance directe avec les missions desservant Luzarches, Persan Beaumont, Ermont Eaubonne et Pontoise.

Similairement, la création d'un arrêt nouveau sur le RER E en lien avec la gare « Bry - Villiers - Champigny » est préconisée. La création d'arrêts nouveaux aux gares « Sevran-Livry » (Transilien K), « Le Vert de Maisons » (Transilien R), « Bry - Villiers - Champigny » (Transilien P) pourrait également être envisagée.

- Dans certains cas, une réflexion devra être menée en liaison avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France et les opérateurs pour envisager un renforcement des dessertes sur les radiales en correspondance avec la ligne rouge du métro du Grand Paris, comme par exemple aux gares « Le Vert de Maisons » (RER D), « Fort d'Issy - Vanves - Clamart » (Transilien N), « Bois-Colombes » (Transilien J)...

### Projets d'extension du métro parisien

Outre le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen, plusieurs autres **projets de prolongements** sont aujourd'hui programmés ou en phase de réalisation au titre du Contrat de projets Etat-Région 2007-2013. D'autres opérations peuvent être envisagées en lien avec la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris, en particulier dans une logique d'articulation des lignes radiales avec les rocade, de manière à optimiser le maillage du réseau et à accentuer l'effet de décharge du réseau de métro dans Paris intra-muros. Les prolongements de la ligne 12 jusqu'à la gare « Issy

RER », de la ligne 7 jusqu'au Bourget et de la ligne 5 jusqu'à Drancy sont proposés dans cette perspective.

### Projets de transports de surface

Les **lignes de tramway ou de bus en site propre** permettent une desserte fine à l'échelle locale, tout en proposant une offre de transport compétitive vis-à-vis de la voiture particulière.

Outre les opérations mentionnées dans le Plan de mobilisation de la Région et le protocole entre l'Etat et la Région de janvier 2011, de nombreux projets sont aujourd'hui étudiés ou programmés auprès des collectivités. Certaines de ces opérations sont mises en avant dans le présent chapitre, au vu de l'intérêt qu'elles présentent en tant qu'offre de transport public complémentaire du métro du Grand Paris depuis ses gares :

- au Nord : *TCSP Bezons – Villepinte* ;
- au Sud-Ouest : *TCSP Vélizy – Saclay – Les Ulis, TCSP Massy – Les Ulis, tramway Croix-de-Berny – Clamart – Issy* ;
- au Sud : *TCSP Orly – Val d'Yerres – Val de Seine, TCSP « Vallée de la Seine », tramway Orly – Evry* ;
- au Sud-Est : *TCSP « Altival », TCSP « Est TVM »*.

Sur le territoire des Hauts-de-Seine, sont recensés :

- le prolongement des lignes de métro n°4 à Bagneux et n°12 à Issy ;
- le prolongement du tramway T1 de Gennevilliers jusqu'à Nanterre - Rueil ;
- le prolongement du tramway Croix-de-Berny – Clamart à Issy RER ;
- le TCSP Val de Seine entre Saint-Cloud Transilien et Meudon ;
- des liaisons à concevoir entre Pont de Sèvres et le plateau de Saclay, ainsi qu'entre Paris (terminus de la ligne de métro n°2) et Suresnes centre.

De plus, compte tenu du report de la liaison Versailles – Rueil – Nanterre, deux liaisons efficaces, sous forme de transports en commun en site propre, entre Rueil et La Défense et sur l'itinéraire Chatou – Mont-Valérien – Suresnes, sont également à envisager.

Par ailleurs, le réseau d'autobus traditionnel, tout en conservant son rôle premier de desserte locale et de maillage fin des territoires, sera réaménagé de manière à favoriser les correspondances avec les gares du réseau du Grand Paris.

### Correspondances depuis les gares

Le réseau de métro du Grand Paris comprend 57 gares (hors ligne 14 entre Mairie de Saint-Ouen et Olympiades), dont cinq à titre conservatoire (« Aéroport Charles de Gaulle T4 », « La

Courneuve », « Nanterre La Boule », « Chevilly Trois Communes », « Maison-Blanche - Paris XIII<sup>ème</sup> ») :

- 32 de ces gares sont en correspondance avec le réseau de transport en commun existant (mode ferroviaire ou en site propre) ;
- en prenant en compte les projets de développement du réseau, ce sont à terme 44 gares qui pourront être en correspondance avec un mode ferroviaire ou en site propre.

<b>Lignes en correspondance avec le métro du Grand Paris</b> (les projets figurent en caractères gras)			
	<i>RER, Transilien, Tangentielles, Liaisons structurantes</i>	<i>Métro</i>	<i>Tramways et TCSP</i>
<i>Le Bourget RER</i>	<b>RER B, Tangentielle Nord</b>	<b>Ligne 7</b>	-
<i>Le Blanc-Mesnil</i>	-	-	-
<i>Aulnay</i>	-	-	-
<i>Sevran Beaudottes</i>	RER B	-	-
<i>Sevran - Livry</i>	<b>RER B, Transilien K</b>	-	-
<i>Clichy - Montfermeil</i>	-	-	<b>T4</b>
<i>Chelles</i>	RER E, Transilien P	-	-
<i>Noisy - Champs</i>	<b>Liaison structurante Pleyel – Noisy-Champs, RER A</b>	-	-
<i>Bry - Villiers - Champigny</i>	<b>RER E, Transilien P</b>	-	<b>TCSP Altival</b>
<i>Champigny Centre</i>	<b>Liaison structurante Val de Fontenay – Champigny, Tangentielle Champigny – Orly</b>	-	-
<i>Saint-Maur - Créteil</i>	RER A	-	<b>TVM, Est TVM</b>
<i>Créteil L'Echat</i>	-	Ligne 8	-
<i>Le Vert de Maisons</i>	<b>RER D, Transilien R</b>	-	-
<i>Les Ardoines</i>	RER C	-	<b>TCSP Vallée de la Seine</b>
<i>Vitry Centre</i>	-	-	<b>Tramway RD 5</b>
<i>Villejuif Louis Aragon</i>	-	Ligne 7	<b>T7</b>
<i>Villejuif Institut Gustave Roussy</i>	-	-	-
<i>Arcueil - Cachan</i>	RER B	-	-
<i>Bagneux M4</i>	-	<b>Ligne 4</b>	-
<i>Châtillon - Montrouge</i>	-	Ligne 13	<b>T6</b>
<i>Fort d'Issy - Vanves - Clamart</i>	Transilien N	-	-
<i>Issy RER</i>	RER C	<b>Ligne 12</b>	<b>Tramway Croix-de-Berny – Clamart – Issy</b>
<i>Pont de Sèvres</i>	-	Ligne 9	<b>T2</b>

<b>Lignes en correspondance avec le métro du Grand Paris</b> (les projets figurent en caractères gras)			
	<i>RER, Transilien, Tangentielles, Liaisons structurantes</i>	<i>Métro</i>	<i>Tramways et TCSP</i>
<i>Saint-Cloud Transilien</i>	Transilien L et U	-	-
<i>Rueil - Suresnes Mont-Valérien</i>	-	-	-
<i>Nanterre La Boule</i>	-	-	<b>T1</b>
<i>Rueil</i>	-	-	-
<i>Nanterre</i>	RER A, RER E <b>Liaison structurante Nanterre - Pleyel</b>	-	-
<i>La Défense</i>	RER A, RER E, Transilien L et U	Ligne 1	T2
<i>Bécon-les-Bruyères</i>	Transilien L	-	-
<i>Bois-Colombes</i>	Transilien J	-	-
<i>Les Agnettes</i>	<b>Liaison structurante Nanterre - Pleyel</b>	Ligne 13	-
<i>Les Grésillons</i>	RER C <b>Liaison structurante Nanterre - Pleyel</b>	-	-
<i>Saint-Denis Pleyel</i>	RER D, Transilien H <b>Liaison structurante Nanterre – Pleyel</b> <b>Liaison structurante Pleyel – Noisy-Champs</b>	-	-
<i>La Courneuve</i>	-	-	T1
<i>Le Bourget Aéroport</i>	-	-	-
<i>Triangle de Gonesse</i>	<b>Barreau de Gonesse</b>	-	<b>TCSP Bezons – Villepinte</b>
<i>Parc des Expositions</i>	RER B, <b>Barreau de Gonesse</b>	-	<b>TCSP Bezons – Villepinte</b>
<i>Aéroport Charles de Gaulle T2</i>	RER B	-	-
<i>Aéroport Charles de Gaulle T4</i>	RER B	-	-
<i>Le Mesnil-Amelot</i>	-	-	-

<b>Lignes en correspondance avec le métro du Grand Paris</b> (les projets figurent en caractères gras)			
	<i>RER, Transilien, Tangentielles, Liaisons structurantes</i>	<i>Métro</i>	<i>Tramways et TCSP</i>
Aéroport d'Orly	<b>Tangentielle <i>Champigny – Orly</i></b>	-	<b>T7, Tramway <i>Orly – Evry</i>, TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i>, TCSP <i>Orly – Val d'Yerres – Val de Seine</i></b>
Antony	-	-	-
Massy Opéra	-	-	-
Massy - Palaiseau TGV	RER B, RER C	-	<b>Tram-train <i>Versailles – Massy – Evry</i>, TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i>, TCSP <i>Massy – Les Ulis</i>, TCSP <i>Massy – Arpajon</i></b>
Palaiseau	-	-	<b>TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i></b>
Orsay - Gif	-	-	<b>TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i>, TCSP <i>Vélizy – Les Ulis</i></b>
CEA Saint-Aubin	-	-	<b>TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i>, TCSP <i>Vélizy – Les Ulis</i></b>
Saint-Quentin Est	-	-	<b>TCSP <i>Saint-Quentin – Massy – Orly</i></b>
Saint-Quentin Université	-	-	-
Satory	-	-	-
Versailles Chantiers	RER C, Transilien N et U	-	<b>Tram-train <i>Versailles – Massy – Evry</i></b>
Pont de Rungis	RER C, <b>Tangentielle <i>Champigny – Orly</i></b>	-	-
M.I.N. Porte de Thiais	-	-	TVM, T7
Chevilly Trois Communes	-	-	-
Kremlin-Bicêtre Hôpital	-	-	-
Maison-Blanche - Paris XIII <sup>ème</sup>	-	(Ligne 7)	(T3)



## 2.2. Connexions au réseau ferroviaire à grande vitesse et à l'aéroport international de Roissy - Charles de Gaulle

### Référence atlas cartographique :

- carte n°66 : **Complémentarité avec le réseau ferroviaire à grande vitesse**

#### 2.2.1. Les projets de liaisons nationales et internationales

Le développement de l'accessibilité régionale par un réseau à grande vitesse ferroviaire représente un enjeu majeur pour le renforcement de la position stratégique de l'Ile-de-France en Europe.

Plusieurs opérations à caractère interrégional prévues à horizon 2020-2025 ont ainsi vocation à ouvrir aux territoires de la Grande Couronne et à de nouvelles régions françaises le bénéfice de la grande vitesse :

- création d'une liaison entre la Picardie et la gare TGV de Roissy (barreau Creil – Roissy) ;
- ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon, permettant la desserte grande vitesse du Centre, de l'Auvergne et du Limousin ;
- ligne nouvelle Paris – Normandie, permettant la desserte à grande vitesse des

deux régions normandes ; à cette ligne seraient notamment associés un arrêt à Mantes-la-Jolie et la création de deux gares dans le respect des conclusions du débat public et des décisions du maître d'ouvrage : dans le secteur Nanterre / La Défense et dans le secteur de la Confluence Seine Oise, territoire stratégique du Grand Paris.

Ces deux dernières opérations feront l'objet d'un débat public à l'automne 2011.

En Ile-de-France, la réalisation d'infrastructures dédiées doit permettre de développer les circulations de trains « intersecteurs » province – province, de décongestionner les gares parisiennes et de faciliter l'accès des Franciliens au réseau à grande vitesse :

- Le projet d'interconnexion Sud consiste à relier la LGV Atlantique à la LGV Sud-Est. Il a été proposé au débat public la création d'une gare TGV pour desservir la plateforme aéroportuaire d'Orly et l'éventuelle création d'une autre gare au croisement de cette nouvelle infrastructure avec le RER D.

- Au-delà, le prolongement des lignes d'interconnexion permettrait le bouclage, entre Massy et Roissy, d'une rocade grande vitesse autour de Paris, et servirait notamment à relier la ligne nouvelle Paris – Normandie à Roissy ainsi qu'aux autres LGV. Des études exploratoires sont en cours pour préciser les scénarios de passage, de desserte et de gares, et apprécier l'opportunité de cette opération en termes de fonctionnalités, d'évaluation économique, d'échéance de besoin de réalisation et de phasage éventuel.

Une nouvelle gare TGV à Saint-Denis Pleyel est également envisagée. Cette nouvelle gare aurait vocation à accueillir des circulations TGV intersecteurs, dont certaines circulations internationales, au cœur du territoire de la Plaine Saint-Denis.

### 2.2.2. Les gares de correspondance entre le métro du Grand Paris et le réseau ferroviaire à grande vitesse

A l'horizon 2020-2025, voire au-delà pour les gares nouvelles, le réseau de métro automatique du Grand Paris devrait être en correspondance directe avec les gares suivantes raccordées au réseau ferroviaire à grande vitesse :

*Sur la ligne bleue :*

- **Pont de Rungis ou Orly** (dans le cadre du projet d'interconnexion Sud)
- **gare de Lyon** (gare existante)
- **gare Saint-Lazare** (prévue pour accueillir le projet de ligne nouvelle Paris – Normandie)

*Sur la ligne rouge :*

- **Nanterre / La Défense** (dans le cadre du projet de ligne nouvelle Paris – Normandie)
- **Saint-Denis Pleyel** (gare nouvelle)
- **Roissy - Charles de Gaulle** (gare existante)

*Sur la ligne verte :*

- **Orly** (gare TGV prévue dans le cadre du projet d'interconnexion Sud, si l'emplacement retenu se situe au niveau de la plate-forme aéroportuaire)
- **Massy-Palaiseau** (gare existante)
- **Versailles** (gare existante)

### 2.2.3. La liaison à l'aéroport international de Roissy - Charles de Gaulle

La liaison efficace du centre de la Ville Monde aux aéroports internationaux est un des enjeux majeurs du projet du Grand Paris. Le réseau de transport du Grand Paris y contribue pleinement. La Société du Grand Paris souligne néanmoins la complémentarité de cette desserte avec une liaison ferroviaire dédiée aux passagers de l'aérien, directe et sans arrêt depuis le cœur de l'agglomération jusqu'à l'aéroport international de Roissy - Charles de Gaulle. Elle en préconise la réalisation.

## 2.3. Multimodalité et intermodalité

### 2.3.1. La gare Grand Paris

Le métro du Grand Paris propose un modèle de gare diversifiant ses fonctions et ses usages traditionnels, pour devenir un véritable lieu structurant et contribuer au développement d'une ville compacte, mixte et durable.

#### Un repère urbain

Repère structurant et équipement public emblématique, la gare Grand Paris sera conçue en relation étroite avec son environnement urbain :

- La gare sera construite en harmonie avec les bâtiments existants, de manière à s'intégrer dans le paysage urbain tout en restant identifiable et repérable. Elle permettra de relier et de créer des passages.
- La gare sera à la fois espace pivot entre la métropole et son système de transport et lieu de proximité à dimension humaine. Symboliquement, elle sera un espace ouvert, offrant une grande facilité d'usage et de « vivre ensemble ».

Lorsque cela est possible et en fonction des territoires, la gare Grand Paris pourra être créatrice

de valeurs foncières et immobilières directement liées au développement de l'infrastructure de transport (programme de logements ou de bureaux, commerces, équipements culturels ou sportifs, espaces de loisirs, etc.). La gare pourra ainsi faire partie d'un espace multifonctionnel, alliant loisirs, services, logements, commerces ou bureaux. Ce développement immobilier s'inscrira dans une démarche partenariale avec les acteurs du territoire et les opérateurs du secteur.

#### Un lieu de services diversifiés

La gare Grand Paris, point du territoire accessible à tous, a vocation à devenir un pôle de service pour participer au quotidien urbain et à l'animation de la ville.

Différents services commerciaux, publics et associatifs seront proposés en fonction des besoins et des attentes spécifiques des voyageurs, mais aussi des habitants et des riverains du site. L'offre de service de chaque gare sera modulée et définie avec les partenaires locaux, publics et privés en tenant compte des services déjà présents.

L'offre de service devra varier en fonction des contextes urbains des gares. La complémentarité et la continuité avec les tissus commerciaux de quartier, de centre-ville ou de lieux particuliers sera

recherchée de manière à proposer aux utilisateurs des services variés et adaptés. La souplesse des espaces et leur capacité d'évolution seront des critères essentiels pour permettre la bonne intégration physique de ces services.

#### Fluidité, sûreté et accessibilité

La gare Grand Paris sera organisée de manière à garantir la fluidité de la circulation et à faciliter l'orientation des voyageurs.

Les cheminements d'accès aux quais seront directs, lisibles et équipés à la montée comme à la descente d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs pour veiller à l'accessibilité et au confort de tous les voyageurs, y compris ceux à mobilité réduite. De l'entrée de la gare à l'intérieur des trains, le réseau du Grand Paris sera accessible à tous les voyageurs et à toutes les situations de handicap.

Les systèmes d'information s'intégreront à la gare Grand Paris pour accompagner les voyageurs tout au long de leur parcours afin de faciliter la préparation, la réalisation et la maîtrise du déplacement jusqu'à la destination finale, et de permettre l'accès rapide aux services.

La gare Grand Paris sera configurée de manière à garantir la sécurité notamment contre les risques

d'incendie, mais aussi à rassurer les voyageurs. La lumière, les couleurs et les textures utilisées seront soigneusement travaillées pour promouvoir une atmosphère apaisante et confortable.

La gare sera également un lieu de culture et la conception architecturale des gares pourra éventuellement être accompagnée d'une commande artistique intégrée et coordonnée.

#### Une « plate-forme intermodale »

La gare Grand Paris sera conçue comme un « échangeur » pour faciliter l'usage complémentaire du métro automatique et de tous les autres modes de déplacement. Les correspondances avec les autres transports en commun, de l'avion au vélo, seront efficaces et confortables.

- La gare intégrera les modes de déplacements « doux » (cheminements piétonniers et pistes cyclables) et proposera des services de mobilité complémentaires tels que les bornes de vélos en libre-service ou des emplacements dédiés de stationnement pour vélos.
- La gare s'articulera avec les modes de déplacements motorisés individuels (voiture individuelle, taxis, deux roues motorisés) en proposant des aménagements adaptés à chaque contexte et en cherchant notamment à promouvoir de nouveaux usages de l'automobile comme l'autopartage ou le covoiturage.

- La gare se connectera de manière fluide aux réseaux de transport en commun de surface, et les dessertes par bus seront réorganisées pour faciliter les échanges. Les correspondances avec les autres réseaux ferrés métro et RER seront optimisées pour organiser un espace lisible et cohérent.
- Enfin, la gare cherchera à se situer au plus près des terminaux aéroportuaires et des quais des trains grandes lignes et TGV dans le cas d'interconnexions avec les réseaux nationaux et internationaux.

Ainsi, le système de transport, caractérisé par une chaîne de mobilité continue, sera efficace non seulement le long du tracé du métro automatique, mais aussi à l'échelle de l'agglomération entière.

#### 2.3.2. Les parcs relais et le réseau du Grand Paris

Plates-formes intermodales, les gares du Grand Paris invitent à repenser l'articulation et la complémentarité entre les différents réseaux de transport en commun et l'offre en stationnement aux abords des gares. Au regard des enjeux liés à l'évolution des pratiques de mobilité que créera le nouveau réseau de métro automatique, des recommandations peuvent être faites aux collectivités territoriales, aux établissements publics compétents en matière de stationnement, ainsi qu'au Syndicat des transports d'Ile-de-France, en matière de parkings publics ayant vocation à desservir les gares du réseau de transport public du Grand Paris, notamment en ce qui concerne le développement d'une offre tarifaire combinant le

transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.

La voiture particulière reste aujourd'hui, pour une partie des Franciliens, un mode de transport obligé, utilisé pour effectuer un déplacement dans sa totalité ou de manière complémentaire à l'usage des transports en commun. L'aménagement de « parcs relais » aux abords des gares de transport en commun facilite ce principe de complémentarité, dans une logique de « porte à porte », incitant les automobilistes à utiliser les transports publics plutôt que de réaliser l'intégralité de leur trajet en voiture, dans le but de réduire la congestion routière et la pollution.

Aujourd'hui, le dispositif francilien de stationnement de rabattement sur le réseau de transports en commun compte plus de 100 000 places de stationnement réparties dans près de 550 parcs relais. Cette offre importante devra nécessairement s'ajuster et être complétée pour s'articuler avec le futur réseau de métro automatique qui va fortement favoriser l'usage des transports en commun pour des trajets en rocade, dans un contexte où les principales lignes du réseau ferré sont aujourd'hui agencées de façon radiale. Cela aura un impact sur les besoins de rabattement supplémentaires vers les infrastructures de stationnement existantes.

#### Un parc relais implanté dans un site pertinent

La bonne localisation des parcs relais en lien avec les gares du réseau Grand Paris est un enjeu majeur. En partenariat avec les acteurs locaux et institutionnels concernés, il s'agira d'identifier les sites les plus

pertinents pour la construction ou l'extension des parcs relais aux abords des gares du Grand Paris.

En cohérence avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, il apparaît d'ores et déjà que les parcs seront préférentiellement mis en place dans les zones éloignées des premières couronnes (zone 4 et au-delà), disposant d'un réseau de transport en commun de rabattement moins dense et n'offrant pas toujours une alternative à l'usage de l'automobile.

Des études spécifiques seront à conduire sur chaque site potentiellement identifié pour confirmer la pertinence de ce choix de localisation, dimensionner les besoins et définir les critères généraux d'organisation du parc relais au regard de l'ensemble de la chaîne de mobilité.

#### **Un parc relais aux dimensions adaptées au contexte local**

Il n'existe pas de règle de dimensionnement générale des parcs relais. Ce dimensionnement s'appuiera sur plusieurs paramètres :

- l'offre locale en stationnement caractérisée par les politiques existantes et à venir en matière de réglementation et contrôle, la typologie de l'offre de stationnement, sa localisation, ses tarifs, mais aussi les réserves de capacité autour de la gare et au niveau des gares les plus proches ;
- la fréquentation de la gare, le nombre d'entrants à l'heure de pointe du matin existants et prévus ; pour les gares existantes, la part de rabattement dans les différents modes, les lieux de stationnement, le coût acquitté ;

- les possibilités de rabattement sur la gare dans les modes alternatifs à la voiture, en lien avec la nature du tissu urbain, avec une vision prospective sur l'évolution de l'offre en transport de rabattement ainsi que les perspectives d'urbanisation nouvelle à court / moyen / long terme ;
- les contraintes du site, liées à l'accessibilité depuis le réseau routier et autoroutier et l'insertion urbaine dans le quartier de la gare, ainsi que la disponibilité et la domanialité des emprises foncières.

#### **Un parc relais intégré à la chaîne globale de mobilité**

Les parcs relais devront s'intégrer dans la chaîne globale de mobilité, s'adapter aux aménagements urbains et offrir toutes les conditions de confort et de sécurité.

La qualité de l'accessibilité depuis le territoire est la première condition de fréquentation d'un parc relais. Elle concerne les liaisons depuis le réseau routier et autoroutier, la proximité des bassins de résidence, la fluidité de ses accès, comme le traitement et la diffusion de l'information en amont. Cet objectif est à traiter avec l'ensemble des acteurs de l'aménagement urbain et de l'information, pour que celle-ci soit multimodale, innovante et adaptée aux différents réseaux de transport (routes, autoroutes, gares), comme aux nouveaux supports de communication (géolocalisation, disponibilité, offre...).

Une attention particulière devra être portée aux correspondances. Les parcours entre les parcs relais

et l'offre de transports en commun des gares du Grand Paris devront être fluides, lisibles, directs et confortables. Pour ce faire, les parcs relais devront se situer à une distance maximale d'environ 300 mètres de la gare, soit à moins de 5 minutes à pied en milieu urbain.

#### **Un parc relais pratique, aux services innovants**

Des services adaptés aux nouvelles pratiques de la mobilité pourraient aussi être proposés (stationnement de longue ou de courte durée, emplacements réservés aux véhicules électriques avec bornes de recharge, aux deux-roues, intégration de stations de co-voiturage, d'auto-partage et de locations de vélos...). L'offre pourrait être complétée par des services et des commerces tels que des stations de maintenance et de lavage de véhicules, de prêt de matériels.

Si le développement d'une offre de services dans les parcs relais est positif du point de vue de l'utilisateur, une réflexion devra être menée sur les conditions de présence humaine, ainsi que sur la mutualisation possible de services à l'échelle de la gare ou avec d'autres parcs relais.

#### **L'instauration d'une tarification unifiée**

L'instauration d'une tarification unifiée pour le transport public et le stationnement en gare relève de la compétence du Syndicat des transports d'Ile-de-France, en tant qu'autorité organisatrice des transports dans la région. Quelques principes peuvent être formulés pour le stationnement autour des gares du réseau Grand Paris :

- favoriser les utilisateurs des transports collectifs par rapport aux autres catégories d'usagers, en particulier les résidents de la commune ;
- s'adapter aux secteurs éloignés de Paris où les alternatives à la voiture sont peu développées (la tarification des parcs est actuellement inversement proportionnelle à l'éloignement du centre de Paris) ;
- rechercher une cohérence tarifaire entre les différents parcs relais d'un même secteur et les parcs ou aires de stationnement existant déjà à proximité des gares, afin d'éviter les effets de déversement d'un parc relais à un autre, ou sur d'autres places de stationnement (voirie, parking de centre commercial, etc.) ;
- développer une billettique commune au stationnement et aux transports.