

Les transports en commun

- 1 **Tisser un véritable maillage de transports collectifs** *page 211*
- 2 **Améliorer les radiales à grand gabarit et développer les services RER** *page 214*
- 3 **Réaliser des rocares et tangentiels ferrés à grand gabarit** *page 218*
- 4 **Étendre le métro jusqu'à la rocade ORBITALE** *page 220*
- 5 **Développer un réseau complémentaire de transports en commun en site propre** *page 221*

LE RÉSEAU des transports collectifs est appelé à vivre deux grandes mutations :

- la première consistera à **consolider et à valoriser son domaine traditionnel d'excellence, celui des puissantes lignes radiales à grand gabarit et du métro parisien**. Ces lignes assurent aujourd'hui (avec les autobus) plus de 60 % des déplacements Paris-Paris et Paris-couronne, malgré les problèmes de saturation, de régularité ou de confort qui sont observés. L'amélioration du réseau de radiales est primordiale. Elle se traduira par des opérations de capacité ou par des lignes nouvelles avec des extensions des dessertes RER et la création de deux nouvelles lignes interconnectées. Il s'agit en effet de répondre aux exigences immédiates des Franciliens en matière de sécurité, de confort et de régularité de l'exploitation.
- la seconde consistera à **conquérir une part plus grande des déplacements périphériques** en très forte croissance. Cet effort se traduira par la mise en place d'un réseau maillé de métro en proche couronne, par la réalisation ou la réservation de tangentielles à grand gabarit entre pôles de moyenne couronne ou entre villes nouvelles, et par le développement de lignes de tramways ou d'autobus en site propre.

■ La constitution d'un réseau maillé et hiérarchisé

Le réseau de transports collectifs en 2015 sera conçu autour de trois grandes catégories d'infrastructures ferrées visant à améliorer les radiales tout en créant des liaisons de rocade aujourd'hui pratiquement inexistantes

1. Les infrastructures à grand gabarit qui structurent l'espace régional comportent les grandes radiales de RER et de voies SNCF, ainsi que des projets de tangentielles ferrées.

- Les grandes radiales de RER et de voies SNCF, qui constituent l'essentiel du réseau à grand gabarit actuel, seront renforcées en capacité pour faire face à la croissance des trafics entre la zone centrale et la grande couronne, voire les régions voisines, avec mise en place de nouvelles dessertes notamment de type RER. Ces améliorations concerneront en particulier la Seine Aval (Mantes), l'est (Meaux, Marne-la-Vallée - Val d'Europe, Melun), Roissy.
- Des tangentielles ferrées, réutilisant dans certains cas des lignes existantes, relieront entre eux des pôles tels que les villes nouvelles, Roissy ou Massy : liaisons Pontoise - Roissy - Marne-la-Vallée - Val d'Europe, Roissy - Marne-la-Vallée - Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy - Evry - Sénart - Melun, Cergy-Pontoise - Versailles - Massy.

2. Le réseau de métro sera étendu en proche couronne par l'achèvement du projet METEOR et la création d'un réseau maillé selon le projet ORBITALE qui comprend des prolongements de lignes de métro reliés par une nouvelle rocade en proche couronne.

3. Un réseau de transports en commun complémentaire en site propre sera développé en particulier sur les avenues et boulevards, permettant entre autres de désenclaver des quartiers défavorisés.

Ces réseaux seront complétés par :

- des parcs d'échange aux gares du réseau régional et des gares routières, afin d'encourager l'utilisation des transports en commun ;
- des réseaux locaux de transports en commun.

Les tracés figurant dans ce Schéma Directeur correspondent à des fonctions déjà prévues par le Schéma Directeur de 1976 auxquelles s'ajoutent la liaison Montparnasse-Saint Lazare, les nouveaux services RER sur les radiales renforcées, le projet ORBITALE, l'amélioration des tangentiels sud et ouest, ainsi que la création des tangentiels nord et est, ce qui témoigne de l'effort exceptionnel déployé en faveur des transports collectifs.

Améliorer les radiales à grand gabarit et développer les services RER

LES RADIALES constituent l'armature principale du réseau des transports en commun ; l'examen de la carte des dysfonctionnements du chapitre 1 montre à quel point une remise à niveau du réseau existant s'impose. **L'amélioration de ce réseau constitue la priorité absolue.** Elle passe par un nécessaire effort en matière de confort, de fiabilité, de fréquence et de capacité pour le RER comme pour les autres lignes du réseau régional.

■ Les opérations à entreprendre

Il faudra pour cela débloquer les noeuds ferroviaires, augmenter la capacité du matériel roulant en équipant la majorité des lignes de matériel à deux niveaux, engager des opérations de capacité relatives aux infrastructures.

Les opérations de capacité permettront de satisfaire dans de meilleures conditions la demande existante et de faire face à l'accroissement de trafic attendu à l'horizon du Schéma Directeur. Les opérations prioritaires concernent principalement :

- les lignes C et D du RER pour lesquelles des voies supplémentaires seront créées, ce qui aura pour effet d'améliorer l'accès aux villes du sud et du sud-est de la région et également d'augmenter la fréquence des dessertes des gares de Seine Amont et de la gare du Mée ;
- l'amélioration de la desserte de la Seine Aval d'abord par la réalisation de voies supplémentaires permettant l'augmentation des fréquences et la réduction des temps de parcours, puis par la création du RER F ;
- l'amélioration de celle de Roissy par l'aménagement du secteur d'Aulnay-sous-Bois et la création d'un accès par le sud de la plate-forme aéroportuaire.

Cette opération permettra également de desservir l'extension du parc des expositions et le secteur d'activités situé au sud de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle.

D'autres opérations de capacité permettront d'accroître la desserte de Tournait, Coulommiers et Provins, et d'améliorer la desserte du secteur Plaisir-Dreux et des lignes Melun-Montereau et Paris-Monsault-Persan.

La nouvelle liaison Saint-Quentin-La Défense sera prolongée jusqu'à Rambouillet.

Dans les services RER, la desserte cadencée est particulièrement appréciée par les voyageurs ainsi que l'accès direct au centre de Paris par les interconnexions. Les dessertes RER seront donc améliorées et étendues jusqu'à l'ensemble des pôles régionaux.

Améliorer les radiales à grand gabarit et développer les services RER

Plusieurs extensions seront mises en place notamment :

- le RER A au-delà de Cergy-le-Haut pour suivre l'urbanisation de la ville nouvelle ;
- le RER B à Dammartin;
- le RER C à la Verrière et Pontoise;
- le RER D à Sénart et Melun ;
- EOLE (RER E) vers Versailles, Noisy le Roi et Saint Germain, puis vers Meaux, Marne-la-Vallée - Val d'Europe, Sucy, Roissy en Brie ;
- une nouvelle ligne (RER F) sera créée par la réalisation d'une jonction souterraine entre les gares de Saint-Lazare et de Montparnasse : des gares souterraines seront aménagées, dont une à la station Musée d'Orsay assurant la correspondance avec le RER C. Cette ligne desservira la Seine Aval jusqu'à Mantes, Ermont au nord-ouest, Rambouillet et Plaisir au sud-ouest.

Réaliser des rocades et tangentielles ferrées à grand gabarit

LE RÉSEAU ferré régional à grand gabarit est actuellement exclusivement radial. Cette configuration implique une concentration des flux et des échanges dans Paris, alors que les déplacements hors Paris sont appelés à se développer progressivement. Afin d'offrir d'autres parcours évitant la zone centrale, **des liaisons ferrées en tangentielle et en rocade seront réalisées ou réservées dans une optique de prévoyance.** Le trafic attendu à l'horizon du Schéma Directeur restera modéré. Aussi, certaines de ces liaisons utiliseront-elles très largement des infrastructures existantes modernisées. Elles permettront d'assurer à la fois la desserte des principaux pôles urbains de moyenne et grande couronnes et des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

Les opérations à entreprendre

En grande couronne, des liaisons tangentielles desserviront et mettront en relation les villes nouvelles ainsi que plusieurs pôles de développement :

- Pontoise - Roissy - Marne-la-Vallée-Val d'Europe, en réutilisant le tronçon Épinay - Stains de la Grande Ceinture SNCF;
- Saint-Quentin - Massy - Évry - Sénart - Melun ;
- Cergy - Versailles - Massy ;
- Roissy - Marne-la-Vallée - Val Maubuée - Sénart et Roissy - Creil ;
- Mantes - Cergy - Pontoise - Creil.

Ces lignes utiliseront largement des voies existantes à l'exception de la tangentielle Est Roissy - Sénart dans son ensemble et, en partie, de la tangentielle Sud Saint-Quentin - Melun et de la tangentielle Nord Pontoise-Marne-la-Vallée, pour lesquelles il convient de réserver les emprises.

En moyenne couronne, une liaison ferrée de rocade est prévue entre Roissy, Marne-la-Vallée-Porte de Paris, Orly et Massy.

Elle doublera en grande partie la Grande Ceinture Est en utilisant ses emprises souvent largement dimensionnées et sans compromettre le trafic de fret.

EN PETITE couronne parisienne, dans la zone d'influence immédiate de Paris, la priorité accordée aux transports collectifs exige le développement **d'un véritable réseau maillé de transports en commun en site propre** comprenant :

- une rocade unique composée de sections nouvelles de métro automatique et du Tram Val de Seine ;
- des prolongements de lignes de métro ;
- quelques antennes vers des pôles de développement.

Les opérations à entreprendre

La rocade métropolitaine de petite couronne irriguera le pourtour très dense de la zone centrale : La Défense - Clichy - Saint-Denis - Montreuil - Ivry - Villejuif - Issy-les-Moulineaux - St Cloud - Suresnes - La Défense. Elle sera composée de sections entièrement nouvelles de métro automatique : La Défense-St-Denis, St-Denis-Ivry, Ivry-Issy-les-Moulineaux. Entre Issy-les-Moulineaux et La Défense, la liaison sera assurée par le Tram Val de Seine, opération déjà engagée dont les caractéristiques -correctement dimensionnées- sont bien adaptées au service à rendre et dont la technologie est susceptible d'évoluer à long terme.

La ligne de métro assurant la liaison Saint-Denis-La Défense sur la rocade métropolitaine ORBITALE pourrait également le cas échéant se prolonger au delà de La Défense vers la rocade de site propre prévue en proche/moyenne couronne.

La rocade sera maillée avec les radiales ferrées à grand gabarit :

- RER A à La Défense et à Vincennes ;
- RER B à Arcueil-Cachan et à Saint-Denis (La Plaine-Voyageurs) ;
- RER C à Issy-Plaine, Vitry et Saint-Ouen ;
- EOLE à La Défense et à Pantin ;
- RER F à Clichy-Levallois et à Vanves-Malakoff.

En outre 11 lignes de métro seront en correspondance avec la rocade. Des prolongements de lignes de métro jusqu'à la rocade ou légèrement au-delà viendront compléter ce maillage :

- ligne 4 à Bagneux ;
- ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers au Nord.

D'autres prolongements de lignes de métro permettront de desservir des pôles de développement ou des zones denses enclavées :

- METEOR au port de Gennevilliers ;
- ligne 1 à Nanterre Préfecture ;
- ligne 7 au Bourget ;
- ligne 8 à Créteil-sud ;
- ligne 9 à Montreuil-Murs à Pêches ;
- ligne 11 à Rosny Bois Perrier ;
- ligne 13 à Stains-Le Globe.

Des antennes en métro automatique permettront de relier des pôles de développement plus éloignés :

- une antenne sud-Ouest de Châtillon-Montrouge à Viroflay, desservant les pôles d'emploi de Vélizy et assurant la liaison entre les deux gares de Viroflay ;
- une antenne sud-est de Villejuif à Bonneuil desservant les secteurs de développement de Seine Amont et de Créteil-Bonneuil ;
- une antenne est d'Austerlitz à Noisy-le-Grand.

Développer un réseau complémentaire de transports en commun en site propre

DES INFRASTRUCTURES complémentaires en site propre, notamment sur les avenues et boulevards, bus ou tramway ou nouvelle technologie à définir, seront nécessaires pour :

- désenclaver certains quartiers ;
- desservir des zones éloignées ;
- irriguer en profondeur de vastes zones de développement.

Ces infrastructures prolongeront utilement le réseau régional et le réseau métropolitain.

■ Les opérations à entreprendre

A ce titre, le schéma de transports en commun retient les liaisons suivantes :

- la réutilisation de la petite ceinture sud de Boulevard Victor à Cité Universitaire et éventuellement jusqu'à Maison-Blanche ou Porte d'Ivry avec un accès technique à la gare des Gobelins ; à terme, une réutilisation de la petite ceinture Est pourrait par ailleurs être envisagée ;
- un site propre organisé en rocade et constituant en proche/moyenne couronne un complément à la rocade métropolitaine ORBITALE II pourrait dans les Hauts de Seine utiliser les ouvrages souterrains du projet MUSE sur une partie de son tracé.

Ce site propre comporte les sections suivantes :

- Bobigny - Saint-Denis déjà réalisée ;
- Saint-Denis - Nanterre Préfecture par la boucle nord des Hauts de Seine ;
- Nanterre Préfecture - Billancourt - Issy-les-Moulineaux par Rueil-Malmaison et Saint-Cloud ;
- Issy-les-Moulineaux - Antony par Châtenay-Malabry ;
- Le Trans Val de Marne prolongé vers Antony à l'ouest vers Champigny à l'est ;
- Montreuil - Romainville - Bobigny.
- des sites propres implantés en radiale en proche couronne :
 - liaisons de la gare EOLE proche de la porte d'Aubervilliers à l'Université de Villetaneuse, irriguant le pôle de la Plaine Saint-Denis ;
 - site propre sur la RN 7 de Villejuif à Orly et Juvisy.
- des sites propres implantés en moyenne/grande couronne pour désenclaver des sites mal desservis :
 - desserte du plateau de Saclay à partir de l'aéroport d'Orly vers Saint-Quentin-en-Yvelines ;
 - site propre de Sevran à Gagny permettant de désenclaver le secteur de Clichy - Montfermeil ;
 - site propre de St Denis Université à la station de RER Garges Sarcelles pour désenclaver Sarcelles ;
 - site propre sur la RN 20 de Massy à Arpajon ;
 - site propre d'Argenteuil à Montesson, permettant de désenclaver Sartrouville et de desservir le pôle de la Plaine de Montesson ;
 - une liaison interne à la ville nouvelle de Cergy-Pontoise reliant les gares de Pontoise et de Cergy-Préfecture.

D'autres sites propres de transports en commun pourront venir compléter le réseau, en particulier dans le cadre de la création de boulevards urbains ou de la reconquête des voiries urbaines décongestionnées par la réalisation de nouvelles infrastructures routières.