



# Perspectives d'accès ferroviaire aux pôles franciliens depuis le Bassin Parisien

Groupe de travail « Transport – Mobilité »





# Résumé

Les relations ferroviaires entre l'île de France et les sept autres régions du Bassin Parisien sont assurées par des trains TER, Intercités ou TGV sur certaines lignes. Certains TER desservent quelques gares de la Grande Couronne francilienne, notamment celles des pôles secondaires, mais rares sont ceux qui s'arrêtent dans des gares de l'agglomération centrale.

Hors, la structure du territoire francilien évolue et la banlieue devient de plus en plus attractive avec le développement d'une vingtaine de territoires ou secteurs stratégiques. Parmi ceux-ci figurent des territoires majeurs du point de vue de leur rayonnement régional, national et international et de l'intérêt pour les différentes régions du Bassin Parisien : La Défense, Plaine Commune, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, secteurs de Roissy et d'Orly, Massy-Saclay, Seine Amont.

L'évolution des déplacements domicile-travail entre les différentes régions du Bassin Parisien et les communes franciliennes traduit d'ailleurs ces mutations urbaines au sein de l'île de France. La comparaison des résultats des recensements de population effectués par l'INSEE en 1990 et en 2006 fait ainsi apparaître une augmentation du nombre d'actifs du Bassin Parisien travaillant hors Paris, en particulier à la Défense et dans les autres pôles urbains de proche banlieue, dans des pôles importants de la Grande Couronne (secteur de Roissy, villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines), ainsi que dans les pôles secondaires proches de la limite régionale (Rambouillet notamment).

En 2006, les lieux d'emploi hors Paris privilégiés par les actifs des différentes régions se concentrent (voir annexe 1) dans :

- le secteur de Roissy et le nord-est de la Seine-Saint-Denis (actifs de la région Picardie),
- la ville nouvelle de Cergy-Pontoise (actifs des régions Picardie et Haute Normandie),
- le secteur de La Défense et la proche banlieue ouest (actifs des régions Picardie, Centre et Haute Normandie),
- le secteur de Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines (actifs des régions Centre, Haute et Basse Normandie),
- la vallée de la Seine, de Poissy à Aubergenville (actifs des régions Centre et Haute Normandie),
- les pôles secondaires de la Grande couronne : Rambouillet (actifs de la région Centre), Mantes-la Joire (actifs de la région Haute Normandie), Meaux (actifs des régions Picardie et Champagne-Ardenne), Etampes (actifs de la région Centre), Melun (actifs de la région Bourgogne), Provins (actifs de la région Champagne-Ardenne).

Certains de ces lieux d'emploi sont également des lieux d'études privilégiés d'élèves résidant dans les régions du Bassin Parisien.

Pour la plupart de ces territoires, l'accès ferroviaire depuis le Bassin Parisien n'est pas direct et passe par une correspondance avec le réseau de transports collectifs francilien dans la gare parisienne d'arrivée. Cela se traduit par un allongement des temps de parcours et un inconfort qui se rajoutent aux désagréments causés par la limite physique de la capacité des voies ferrées en île de France durant les heures de pointe (perturbations des circulations notamment).

Les projets de ligne à Grande Vitesse concernant l'île de France (Picardie-Roissy, Interconnexion Sud des TGV, LNPN, POCL) devraient favoriser l'accès à certains pôles de banlieue (Roissy, Orly, Sénart, La Défense, secteur de Cergy-Pontoise) où sont prévues des gares nouvelles, et augmenter la capacité des sections de lignes classiques parallèles (Groupe V de Saint-Lazare, Paris-Austerlitz - Juvisy). Les programmes de modernisation des lignes interrégionales classiques devraient contribuer aussi à l'amélioration de l'accès à ces pôles

Par ailleurs, les projets de transport en commun franciliens (Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région, métro Grand Paris Express) vont renforcer le maillage du réseau ferré radial et offrir des possibilités de correspondance dans une vingtaine de gares de banlieue avec les services TER ou Intercités desservant le Bassin Parisien. L'arrêt de trains TER ou Intercités dans ces gares favoriserait l'accès aux pôles urbains hors Paris en faisant économiser le temps de parcours jusqu'aux terminus parisiens et les temps de diffusion en banlieue à partir de ces derniers.

Le calcul de la différence de temps d'accès aux pôles de banlieue entre un parcours via Paris (ou via un arrêt existant en banlieue dans certains cas), et via une correspondance avec le réseau francilien dans une des vingt gares d'arrêt envisageables, montre que les gains de temps procurés par ces arrêts vont de l'ordre de quelques minutes à 45 minutes, selon les lignes ferrées et les pôles urbains, avec par exemple des gains d'accès allant jusqu'à :

- 17 minutes pour Saint-Denis: lieu d'emploi privilégié, secteur stratégique de développement, Stade de France, projet de gare TGV,
- 20 minutes pour Versailles : lieu d'emploi privilégié, secteur stratégique de développement, site touristique, projet de gare TGV,
- 28 minutes pour Roissy : lieu d'emploi privilégié, secteur stratégique de développement, aéroport international, gare TGV,
- 38 minutes pour Val d'Europe-Chessy : secteur stratégique de développement, parc Disneyland Paris, gare TGV.

Vingt points d'arrêt envisageables ont fait l'objet d'une hiérarchisation (voir carte de synthèse page 200) sur la base :

- des gains de temps procurés pour l'accès aux principales communes d'emploi et aux secteurs stratégiques (voir carte page 66),
- des attentes des différentes Régions du Bassin Parisien,
- de la faisabilité technique des points d'arrêt estimée « à dire d'expert » par la SNCF sur la base des conditions d'exploitation des réseaux ferroviaires et de l'équipement des gares en matière de quais.

Cette hiérarchisation conduit à proposer un approfondissement ultérieur pour onze points d'arrêt :

- six points d'arrêt présentant un intérêt quel que soit le contexte (Epinay-Villetaneuse, Saint-Denis-Pleyel, Le Bourget, Chelles-Gournay, Vert-de-Maisons, Les Ardoines),
- cinq points d'arrêt ne présentant un intérêt que dans certains contextes (Bry-Villiers-Champigny, Val-de-Fontenay, Lieusaint, Clamart, La Garenne-Colombes).

L'approfondissement ultérieur à envisager devra :

- préciser le bilan global des gains de temps (compte tenu des pertes de temps pour les voyageurs à destination de Paris), la clientèle potentielle, les contraintes techniques (exploitation, équipement des gares), les besoins en infrastructures et les coûts,
- prendre en compte l'évolution des différents projets de transport à l'étude, aussi bien au niveau francilien qu'au niveau national.

# Sommaire

Introduction .....	05
<b>I - PRESENTATION DES HUIT REGIONS DU BASSIN PARISIEN .....</b>	<b>07</b>
1. La population.....	09
2. Les emplois.....	11
3 Les enjeux.....	12
4. Les migrants Domicile-Travail du Bassin Parisien vers l'île de France.....	14
<b>II - DES POINTS D'ARRÊT DE TRAINS ENVISAGEABLES AVANT PARIS POUR FAVORISER L'ACCÈS À DES PÔLES DE BANLIEUE .....</b>	<b>17</b>
1. Les potentialités liées aux évolutions des réseaux de transport.....	19
1.1 – Les lignes classiques et à Grande Vitesse en service .....	19
1.2 – Les projets envisagés sur le réseau ferré national .....	26
1.3 – Les opportunités offertes par les nouvelles lignes de transport en commun projetées en île de France.....	34
1.4 – Les points d'arrêt envisageables en île de France pour les trains du Bassin Parisien.....	37
2. Intérêt d'une connexion des régions du Bassin Parisien aux pôles et territoires stratégiques franciliens existants ou en devenir .	39
2.1 – Identification des pôles et territoires stratégiques .....	39
2.2 – Caractérisation et typologie des pôles et territoires .....	63
<b>III - ANALYSE DE L'APPORT DES POINTS D'ARRÊT PAR RESEAU FERROVIAIRE D'ACCÈS À L'ÎLE-DE-FRANCE .....</b>	<b>69</b>
<b>Précisons méthodologiques .....</b>	<b>70</b>
1. Le réseau de la gare du Nord .....	73
2. Le réseau de la gare de l'Est .....	97
3. Le réseau de la gare de Lyon .....	121

4. Le réseau de la gare d'Austerlitz .....	139
5. Le réseau de la gare Montparnasse .....	157
6. Le réseau de la gare Saint-Lazare .....	179
<b>IV - SYNTHÈSE GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES.....</b>	<b>199</b>
1. Propositions de hiérarchisation des points d'arrêts .....	201
2. Préconisations pour des études d'approfondissement ultérieures .....	202
3. Une nécessaire mise en cohérence avec les documents de planification ou de programmation .....	205
<b>ANNEXES .....</b>	<b>209</b>
1 Les déplacements domicile-travail et domicile-études entre les régions du Bassin Parisien et l'île de France .....	211
2. Caractérisation des pôles et territoires stratégiques franciliens .....	243
3. Emploi salarié privé et public par secteur d'activité .....	245
4. Indice de spécificité sectorielle (base région) .....	257
5 Le Nouveau Grand Paris .....	269

# Introduction

Dans le cadre de la démarche de coopération interrégionale Bassin Parisien<sup>1</sup>, des propositions d'amélioration de l'accès aux pôles d'emplois franciliens ont été formulées, en avril 2009, dans le rapport d'étape du groupe de travail « Accessibilité aux gares parisiennes ». Hors la poursuite du maillage des infrastructures de transports collectifs en Île-de-France (réseau de métro Grand Paris Express, tangentielle ferrée, restructuration des RER), la réalisation de nouvelles lignes ferrées à grande vitesse ainsi que la modernisation de certaines liaisons interrégionales classiques vont générer l'émergence de nouveaux pôles d'échanges majeurs ou la consolidation de pôles existants en proche et moyenne couronnes.

Les perspectives définies dans le rapport d'étape précité demandent ainsi à être reprecisées avant leur étude approfondie, aussi bien ce qui concerne :

- les territoires franciliens les plus attractifs pour les résidents du Bassin Parisien, un certain nombre de pôles économiques devant être créés ou confortés dans le cadre du projet Grand Paris Express,
- les solutions d'accès aux pôles urbains vu le futur maillage du réseau francilien et les nouvelles lignes ferrées à Grande Vitesse.

C'est l'objet de la présente étude dont le rapport final présente les résultats des différentes analyses effectuées, avec la participation du STIF, de la SNCF et de RFF, et propose une hiérarchisation de points d'arrêt de TER ou de trains Intercités de nature à favoriser l'accès aux pôles franciliens.

L'intérêt des points d'arrêt proposés ne pourra cependant être précisé que par des études approfondies ultérieures qui mettront en regard des avantages procurés, les éventuels impacts négatifs colatéraux de ces arrêts intermédiaires ( induction de déplacements pendulaires supplémentaires, augmentation des temps de parcours pour les voyageurs à destination de Paris, contraintes d'exploitation liées à une plus longue occupation des voies, besoins en infrastructure).

---

<sup>1</sup> Qui regroupe les Régions Bourgogne, Centre, Champagne Ardenne, île de France, Basse Normandie, Haute Normandie, Pays de Loire, Picardie.



- | -

## PRESENTATION DES HUIT REGIONS DU BASSIN PARISIEN



## 1. La population

Elle était de 26 millions d'habitant en 2010 pour l'ensemble de la C8, représentant un peu plus de 40 % de la population de France métropolitaine. L'île de France compte pour près de la moitié de cette population, représentant 11,8 millions d'habitants, viennent ensuite les Pays de la Loire (3,6 M d'habitants), le Centre (2,6 M d'habitants), puis les autres régions, les moins peuplées restants la Basse Normandie et la Champagne Ardenne.

Les évolutions annuelles ont été pour l'ensemble de la C8 de 0,5% sur la période 1999/2010, à peine inférieures aux évolutions sur la France métropolitaine (0,6 %). Elles sont contrastées, plus dynamiques sur les Pays de la Loire (0,9%) et en île-de-France (0,7%), généralement échelonnées autour de 0,3 % sur les autres régions, sauf pour la Champagne-Ardenne où la population est restée stable.

A 2030, selon le scénario central de l'INSEE, les évolutions seraient positives pour les différentes régions de la C8, sauf pour la Champagne-Ardenne qui verrait sa population décroître, les plus forts dynamismes devant s'observer en Pays de la Loire et en île-de-France.

### Les aires urbaines

Les poids de population les plus importants des aires urbaines du Bassin Parisien hors île-de-France sont localisés à Nantes, avec 860 000 habitants recensés par l'Insee en 2009, Rouen (650 000 habitants), Tours (480 000 habitants) ou encore à Orléans, Caen, Angers ou Dijon qui comptent de l'ordre de 400 000 habitants chacune. Les évolutions annuelles observées sur la période 1999/2009 y sont également assez contrastées et peuvent être fortes comme à Nantes ou dans une moindre mesure à Tours, négatives au Havre (-0,3) par exemple.

### Évolution de la population de 1999 à 2010

Région	Total 1999	Total 2010	Variation totale de population	Taux de variation annuel moyen (en %)
Île-de-France	10 951 136	11 786 234	835 098	0,7
Champagne-Ardenne	1 342 202	1 335 923	-6 279	0,0
Picardie	1 857 105	1 914 844	57 739	0,3
Haute-Normandie	1 780 439	1 836 954	56 515	0,3
Centre	2 439 962	2 548 065	108 103	0,4
Basse-Normandie	1 422 436	1 473 494	51 058	0,3
Bourgogne	1 610 407	1 642 115	31 708	0,2
Pays de la Loire	3 222 784	3 571 495	348 711	0,9
<b>Total C8</b>	<b>24 626 471</b>	<b>26 109 124</b>	<b>1 482 653</b>	<b>0,5</b>
France métropolitaine	58 520 688	62 765 235	4 244 547	0,6

Source : Insee, RP1999 et RP2010 exploitations principales.

### Estimations d'emplois salariés et non salariés au 31 décembre au lieu de travail par région, pour les personnes résidant en France

Région	Total 1999	Total 2010	Variation totale de l'emploi	Tx de variation annuel moyen (en %)
Île-de-France	5 635 338	6 001 379	366 041	0,57
Champagne-Ardenne	539 102	530 121	-8 981	-0,15
Picardie	666 648	666 046	-602	-0,01
Haute-Normandie	687 892	710 466	22 574	0,29
Centre	972 988	1 004 171	31 183	0,29
Basse-Normandie	564 349	581 074	16 725	0,27
Bourgogne	640 917	652 518	11 601	0,16
Pays de la Loire	1 348 804	1 493 003	144 199	0,93
<b>Total C8</b>	<b>11 056 038</b>	<b>11 638 778</b>	<b>582 740</b>	<b>0,47</b>
France métropolitaine	24 467 116	26 241 628	1 774 512	0,64

Emploi au 31 décembre de l'année n

Source : Insee, estimations d'emploi.

## 2. Les emplois

Ils étaient un peu supérieurs à 11 millions sur l'ensemble des régions du Bassin Parisien en 2010 selon le recensement de l'INSEE, représentant un peu plus de 44 % de l'ensemble des emplois de la France métropolitaine. L'île-de-France compte pour un peu plus de la moitié de ces emplois (6 M), viennent ensuite les Pays de Loire (1,5 M), la région Centre (1 M) puis les autres régions.

Les évolutions annuelles ont été pour l'ensemble de la C8 de 0,5 % sur la période 1999/2010, un peu moins dynamiques que celles observées sur l'ensemble de la France métropolitaine (0,6 %). Elles sont contrastées, avec un très fort dynamisme pour les Pays de la Loire (0,9 %) et à moindre titre en île-de-France (0,6 %).

Les aires urbaines. Les poids d'emplois y sont en lien des poids de population précédemment cités, à peine inférieurs à 400 000 emplois à Nantes, de l'ordre de 270 000 à Rouen, de 200 000 à Tours et de 190 000 à Orléans, voisins de 170 000 à Caen ou Angers. Les évolutions annuelles y sont là aussi contrastées, très fortes sur la période 1999/2009 pour certaines aires comme à Nantes ou à Caen.

### La structure de l'emploi par grand secteur d'activité

Elles sont dans l'ensemble assez proches les unes des autres suivant les différentes régions du Bassin Parisien, mais à l'exception notable de l'île-de-France. Deux observations principales peuvent être faites.

En premier lieu sur la part du tertiaire marchand, qui regroupe les services divers, le commerce et les transports, qui est de façon générale un peu plus faible pour les différentes régions de la C8 que sur l'ensemble de la France métropolitaine mais au contraire beaucoup plus forte en île-de-France dont elle représente plus de 60 % des emplois.

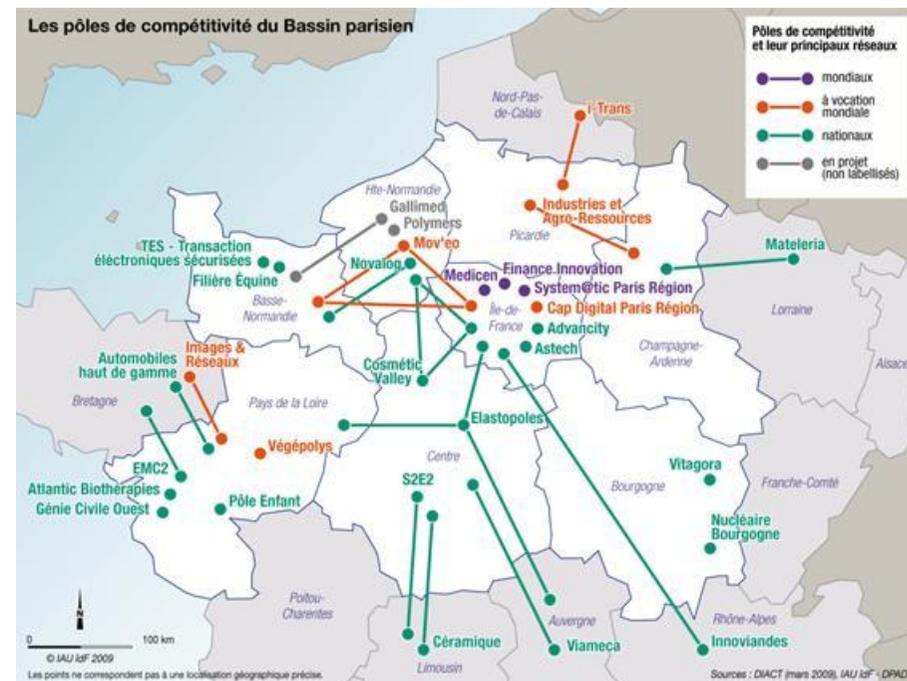
En second lieu, sur la part de l'industrie, forte pour les régions du Bassin Parisien, dans l'ensemble plus forte que pour la France métropolitaine, mais à l'exception de la région francilienne où elle est au contraire particulièrement faible.

On trouvera en annexe, en ce qui concerne la région île de France et les différents territoires stratégiques qui seront présentés dans la suite de ce rapport, des tableaux y précisant la répartition de l'emploi par secteur d'activité, et leurs indices de spécificités sectorielles.

### 3. Les enjeux

Plusieurs enjeux liés à l'amélioration des conditions d'accès aux pôles et territoires stratégiques franciliens ont été explicités dans le cadre des réflexions conduites en 2009 par la Conférence interrégionale C8 (cf « Perspectives Bassin Parisien - 7 engagements pour un Bassin Parisien attractif, durable et solidaire »).

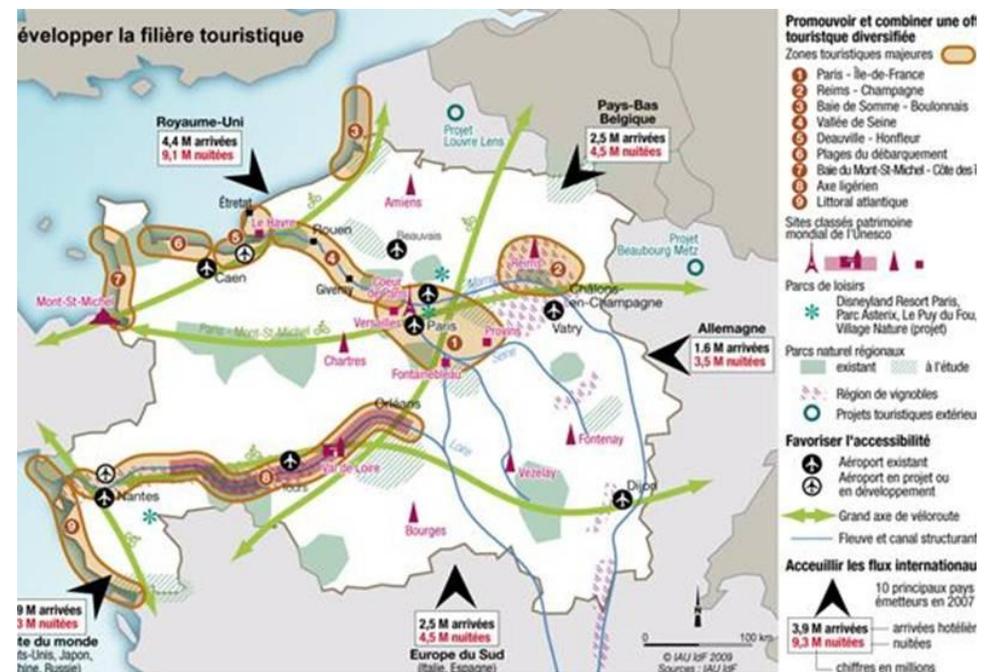
- **L'accessibilité aux emplois.** Il s'agit, pour les actifs des différentes régions de bénéficier du bassin d'emplois franciliens. L'enjeu est particulièrement fort dans le cas où les bassins sont proches (sud Picardie et zones d'emplois du nord francilien par exemple). Les positions à ce sujet sont cependant réservées, car il ne s'agit pas non plus nécessairement de devenir un simple bassin de main d'œuvre de la région francilienne et les mouvements pendulaires qu'ils occasionnent alourdissent les contributions régionales.
- **Le développement économique.** C'est un enjeu majeur pour les Régions, et il s'agit pour les entreprises du Bassin Parisien de faciliter leurs liens à de grands équipements ou à des services très spécialisés présents en île-de-France et qui pourraient permettre d'en renforcer la compétitivité, tel l'accès aux grands aéroports franciliens qui leur favorisent ainsi une plus grande



ouverture vers le territoire national ou vers les territoires internationaux, aux pôles de recherche publics et privés, ou encore à de grands centres d'affaires ou de concentrations de sièges sociaux comme celui de la Défense. Il s'agit aussi du renforcement des liens entre entreprises complémentaires, entre un sous-traitant et un donneur d'ordre par exemple ou entre établissements d'une même entreprise bi ou multi localisée, entre unités de production et de recherche, ou de commercialisation, ou pour des séminaires de formation interne par exemple.

Plus globalement, il s'agit de faciliter les liens à l'intérieur d'un bassin économique à l'échelle du Bassin Parisien dont les différents pôles d'activités se développeraient alors en synergie et renforceraient ainsi leurs poids au sein du système métropolitain européen. Les modalités de ces développements restent cependant encore largement à préciser mais ont commencé à se concrétiser dans le cadre des pôles de compétitivité, comme ceux de Mov'eo, Elastopoles ou de Cosméc Valley, Agro-ressources.

- **Le développement touristique.** Le renforcement des liens depuis le Bassin Parisien vers les grands sites touristiques franciliens, mais aussi depuis l'île-de-France vers les principaux lieux touristiques du Bassin Parisien et pour ce qui concerne le tourisme d'affaires à leurs centres de séminaires et de congrès, constitue un enjeu d'importance pour le développement des différentes régions, renforçant sur ce point aussi l'intérêt des liens avec les différents aéroports internationaux.
- **L'accessibilité aux grands équipements.** Il s'agit de l'accessibilité depuis les régions du Bassin Parisien vers certains grands équipements franciliens qui leur sont nécessaires, en matière de formation supérieure, de recherche publique et privée, de congrès ou d'expositions, de tourisme, de sports, de culture, d'hôpitaux ou encore d'accès aux



grands équipements aéroportuaires ou aux gares du réseau TGV. L'enjeu est fort pour les différentes Régions en particulier sur cette question de l'accessibilité aux grands aéroports franciliens comme ouverture vers le monde, aussi bien pour leur développement économique comme il vient d'être évoqué que pour les autres motifs touristiques. Ces accessibilités ne doivent pas non plus conduire à l'affaiblissement de leurs propres équipements ou infrastructures aéroportuaires.

- **Les liens entre les pôles de recherche et entre universités.** Au-delà de la seule accessibilité pour les étudiants ou les entreprises, il s'agit aussi de renforcer les liens entre des pôles de recherche ou entre des universités travaillant sur des domaines proches. De telles coopérations existent déjà, dans le cadre des PRES notamment, encore que ceux-ci favorisent peu aujourd'hui le lien avec la région francilienne, mais l'accessibilité aux équipements et pôles de recherche privés et publics du plateau de Saclay constitue pour les différentes Régions un enjeu majeur.

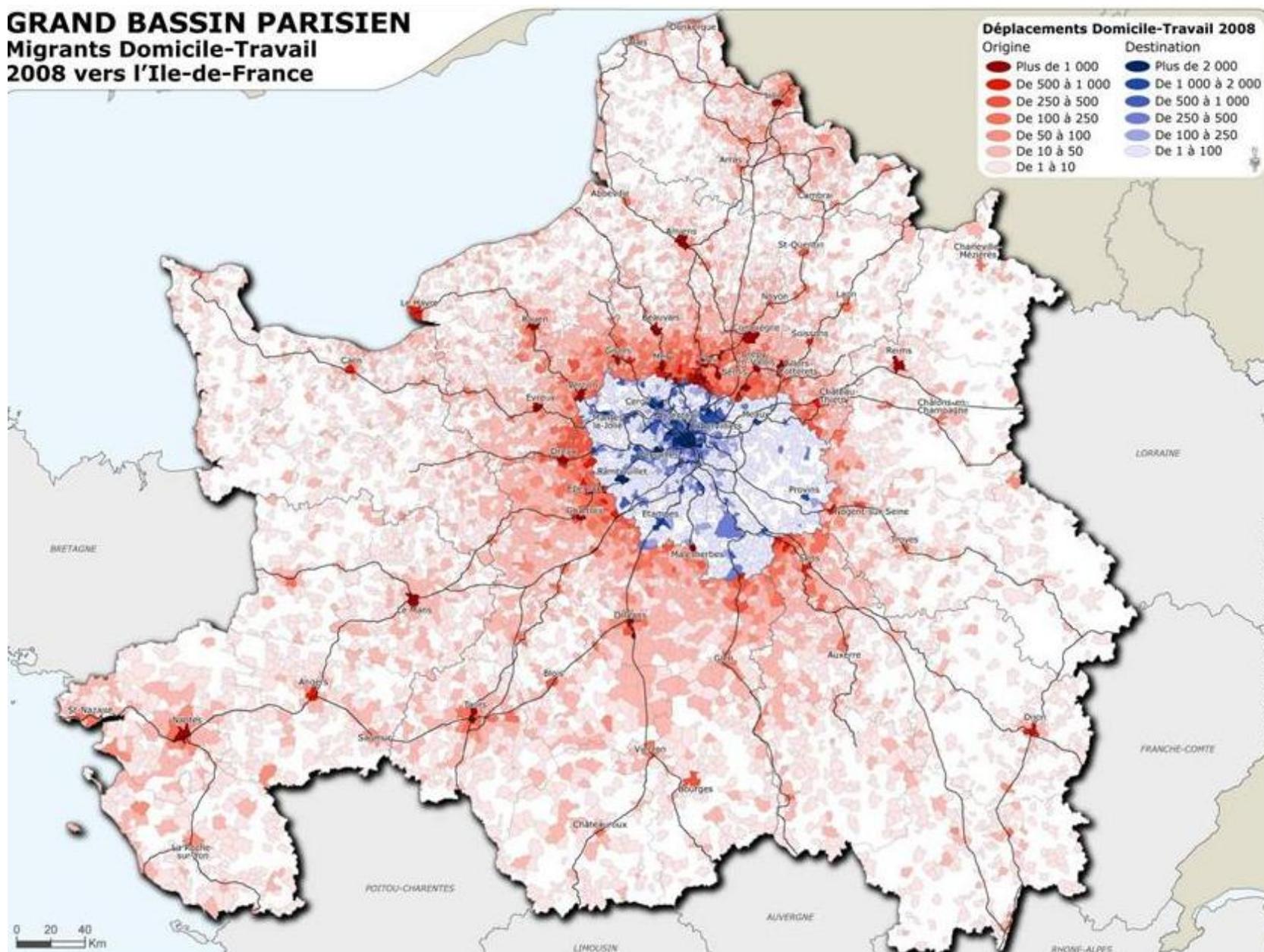
#### 4. Les migrants Domicile-Travail du Bassin Parisien vers l'île-de-France

Les actifs du Bassin Parisien qui travaillent en île-de-France :

- résident majoritairement sur le pourtour francilien, notamment au nord (sud de la Picardie), à l'ouest (sud-est de la Haute Normandie) et au sud-ouest (nord-ouest du Centre),
- travaillent plus particulièrement dans la ville de Paris, les proches banlieues nord et ouest, le secteur de Roissy, les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin en Yvelines (voir détail en annexe 1).

# GRAND BASSIN PARISIEN

## Migrants Domicile-Travail 2008 vers l'Ile-de-France



Source : SNCF mticonseil



- II -

## **DES POINTS D'ARRET DE TRAINS ENVISAGEABLES AVANT PARIS POUR FAVORISER L'ACCÈS À DES PÔLES DE BANLIEUE**

au regard

- **Des potentialités liées aux évolutions des réseaux de transport**
- **De l'intérêt d'une connexion des régions du Bassin Parisien aux pôles et territoires stratégiques franciliens existants ou en devenir**

# La desserte ferroviaire des aires urbaines du Bassin Parisien



**Population des aires urbaines (en hab.)**

- 500 000
- 200 000
- 10 000

Périmètre des aires urbaines  
 Aire urbaine de Paris : 11 769 424 habitants

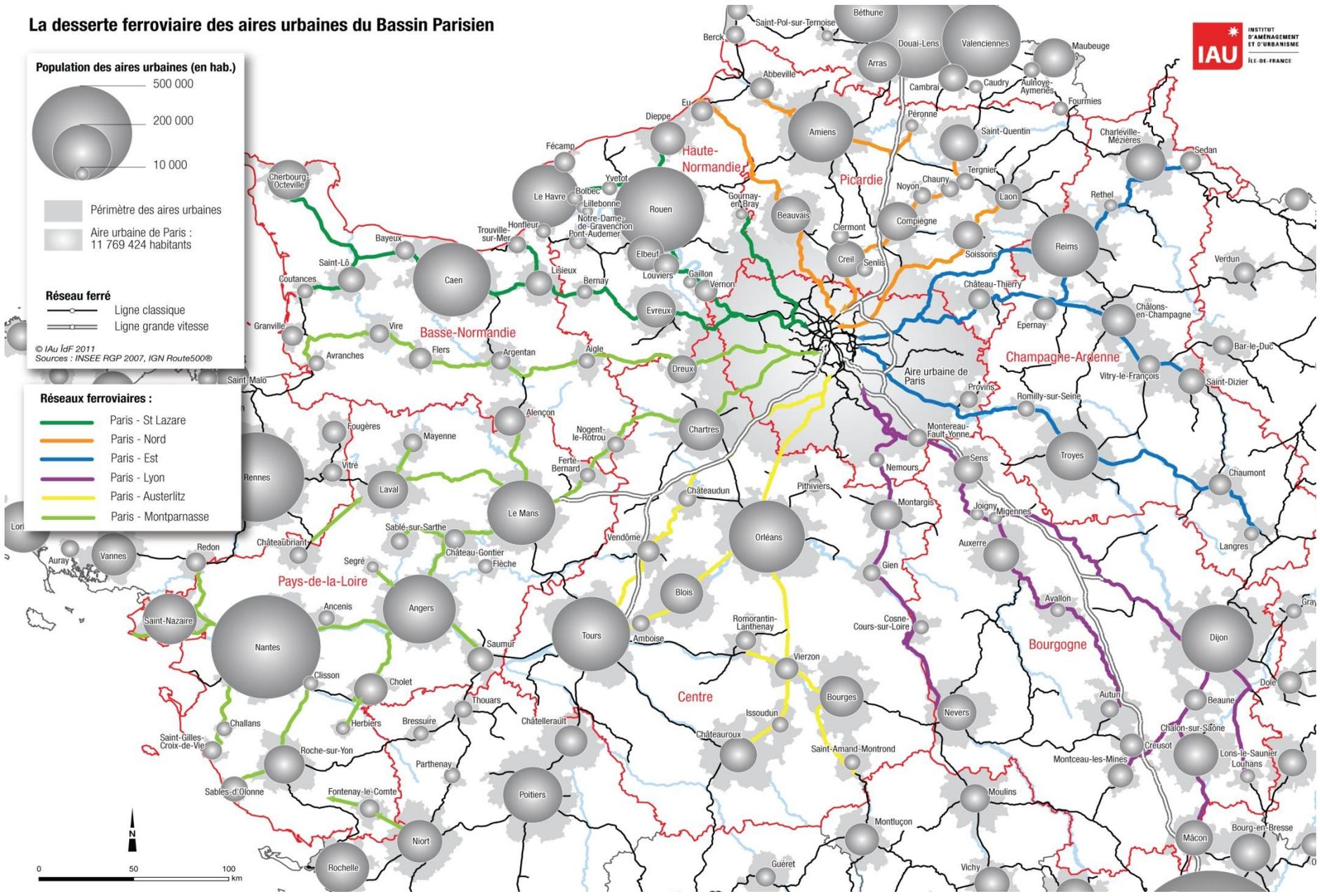
**Réseau ferré**

- Ligne classique
- Ligne grande vitesse

© IAU IdF 2011  
Sources : INSEE RGP 2007, IGN Route500®

**Réseaux ferroviaires :**

- Paris - St Lazare
- Paris - Nord
- Paris - Est
- Paris - Lyon
- Paris - Austerlitz
- Paris - Montparnasse



## 1. Les potentialités liées aux évolutions des réseaux de transport

**Les régions du Bassin Parisien sont reliées à l'Île-de-France par un ou plusieurs réseaux ferrés :**

- Région Basse Normandie : réseaux de la gare Saint-Lazare et de la gare Montparnasse,
- Région Bourgogne : réseau de la gare de Lyon
- Région Centre : réseaux de la gare de Lyon, de la gare d'Austerlitz et de la gare Montparnasse,
- Région Champagne-Ardenne : réseau de la gare de l'Est,
- Région Haute Normandie : réseau de la gare Saint-Lazare,
- Région Pays de la Loire : réseau de la gare Montparnasse,
- Région Picardie : réseaux de la gare du Nord, de la gare de l'Est et de la gare Saint-Lazare.

### 1.1 Les lignes classiques et à Grande Vitesse en service

Les services ferroviaires du Bassin Parisien desservent essentiellement les gares terminales de Paris. Un certain nombre de TER ou d'Intercités et les TGV intersecteurs desservent néanmoins des gares hors Paris, notamment durant les périodes de pointe.

Ces services connaissent des difficultés d'insertion dans le réseau ferré francilien fortement sollicité par des trafics de différentes natures (voyageurs régionaux, voyageurs nationaux, fret) qui saturent les infrastructures.

Cette limite physique de capacité, qui concerne notamment les sections d'approche et certaines gares parisiennes, freine le développement de l'offre et perturbe la circulation des trains.

Des réponses à ces besoins de capacité pourraient être apportées, pour certaines lignes, par la réalisation des lignes à grande vitesse à l'étude et par la mise en service de projets ferrés franciliens.

- **Le réseau de la gare du Nord**

Quatre lignes de la gare du Nord relient la région Picardie à l'Île-de-France :

- la ligne Paris - Beauvais qui ne dessert qu'une gare francilienne hors Paris : la gare de Persan-Beaumont à la limite du département de l'Oise,
- la ligne Paris - Creil - Amiens - Saint-Quentin sur laquelle circule une mission du RER D francilien qui dessert toutes les gares de l'Île-de-France,
- la ligne Paris - Soissons - Laon dont certains trains desservent les gares franciliennes de Dammartin-Juilly-Saint-Mard, Thieux-Nantouillet, Compans et Aulnay-sous-Bois,
- le TGV Nord qui relie la gare TGV Haute-Picardie à la gare du Nord et aux trois gares TGV hors Paris: Aéroport de Paris - Roissy - Charles-de-Gaulle 2, Marne-la-Vallée - Chessy et Massy..

La Picardie est également reliée à l'Île-de-France par la ligne H du Transilien (ligne Creil - Pontoise) exploitée par des services omnibus.

Le réseau connaît des problèmes de capacité au niveau de la gare du Nord (aucune marge de capacité) et de certaines sections de lignes :

- pas de marge de capacité sur les sections : Paris Nord - Saint-Denis (lignes Paris - Creil et Paris - Beauvais, TGV Nord),
- des contraintes de capacité sur les voies à grande vitesse du TGV Nord et sur les sections : Epinay-Villetaneuse - Monsoult (ligne de Beauvais) et la Plaine-Stade-de-France - Aulnay-sous-Bois (ligne de Soissons).

A cela s'ajoute l'absence de marge de capacité à la gare de Persan-Beaumont et des contraintes de capacité au niveau des gares de Monsoult et de la Plaine - Stade-de-France à Saint-Denis.

En terme de besoins, il y aurait lieu de :

- de prévoir la pose de voies supplémentaires entre Paris-Nord et Pierrefitte-Stains (ligne de Creil),
- réserver la possibilité de poser des voies supplémentaires entre Paris-Nord et Monsoult (ligne de Beauvais).

- **Le réseau de la gare de l'Est**

Quatre lignes de la gare de l'Est relient les régions Picardie ou Champagne Ardenne à l'Île-de-France :

- la ligne P du Transilien qui relie respectivement la Ferté-Milon et Château-Thierry à la gare de l'Est en desservant Meaux et les gares franciliennes situées en amont,
- la ligne Paris - Châlons-en-Champagne dont les trains ne desservent pas de gare francilienne avant la gare de l'est,
- la ligne Paris - Troyes dont quelques trains desservent la gare de Longueville (correspondance pour Provins),
- le TGV Est qui relie la gare Champagne-Ardenne TGV à Paris-Est et aux trois gares TGV hors Paris (Aéroport de Paris - Roissy - Charles-de-Gaulle 2, Marne-la-Vallée - Chessy et Massy).

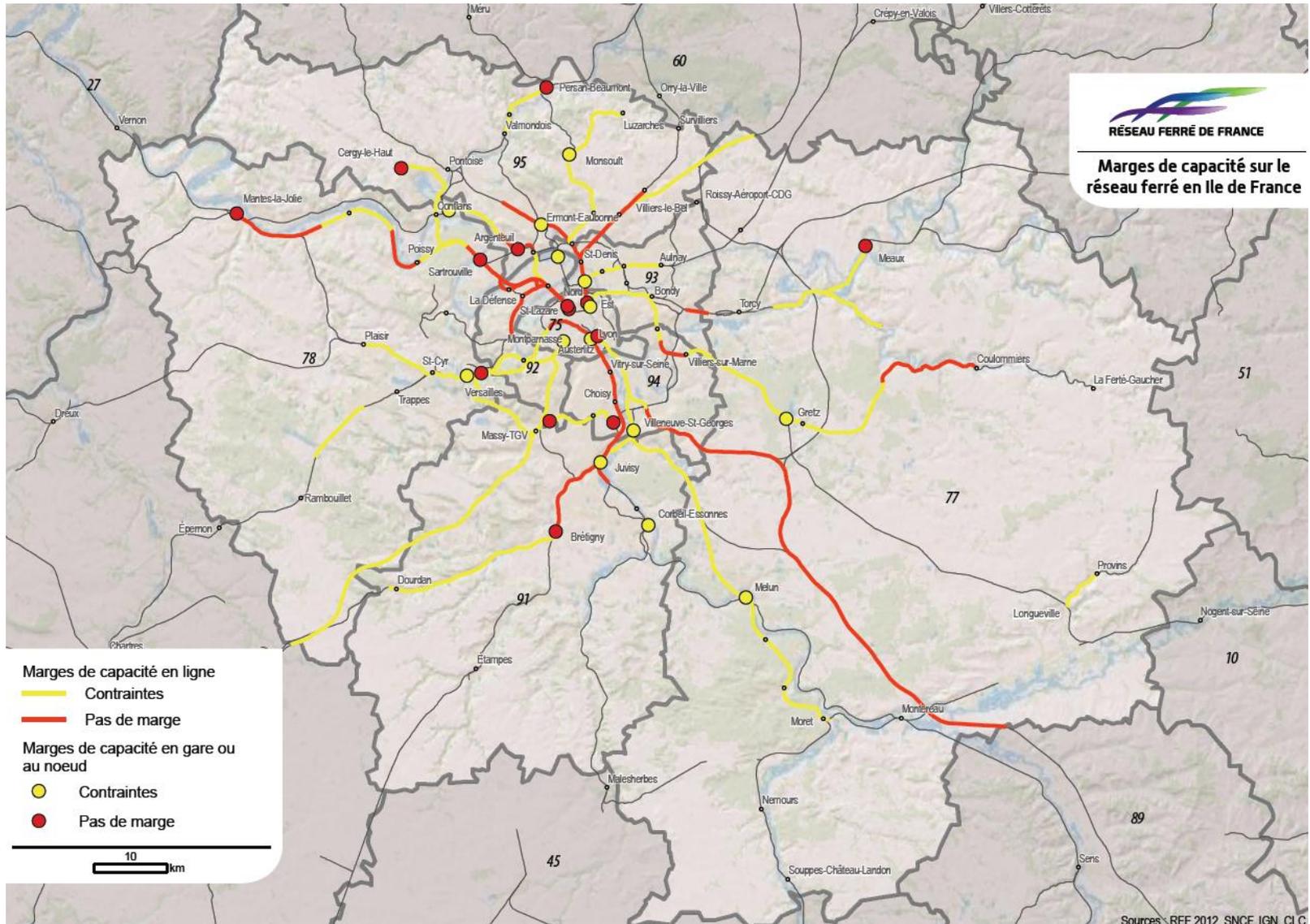
Ce réseau présente des problèmes de capacité au niveau de la gare de Meaux (pas de marge) et de certaines sections de lignes :

- pas de marge de capacité entre Gagny et Chelles (lignes de la Ferté-Milon et de Château-Thierry - Châlons-en-Champagne) et entre Nogent-le-Rotrou et Villiers-sur-Marne (ligne de Troyes),
- des contraintes de capacité sur les sections : Paris-Est - Noisy-le-Sec (ensemble des lignes), Vaires-Torcy - Meaux (lignes de la Ferté-Milon et de Château-Thierry - Châlons-en-Champagne), Noisy-le-Sec - Nogent-le-Perreux et Villiers-le Plessis-Trévisé - Gretz-Armainvilliers sur la ligne de Troyes.

Pour satisfaire ces besoins de capacité, il y aurait lieu de :

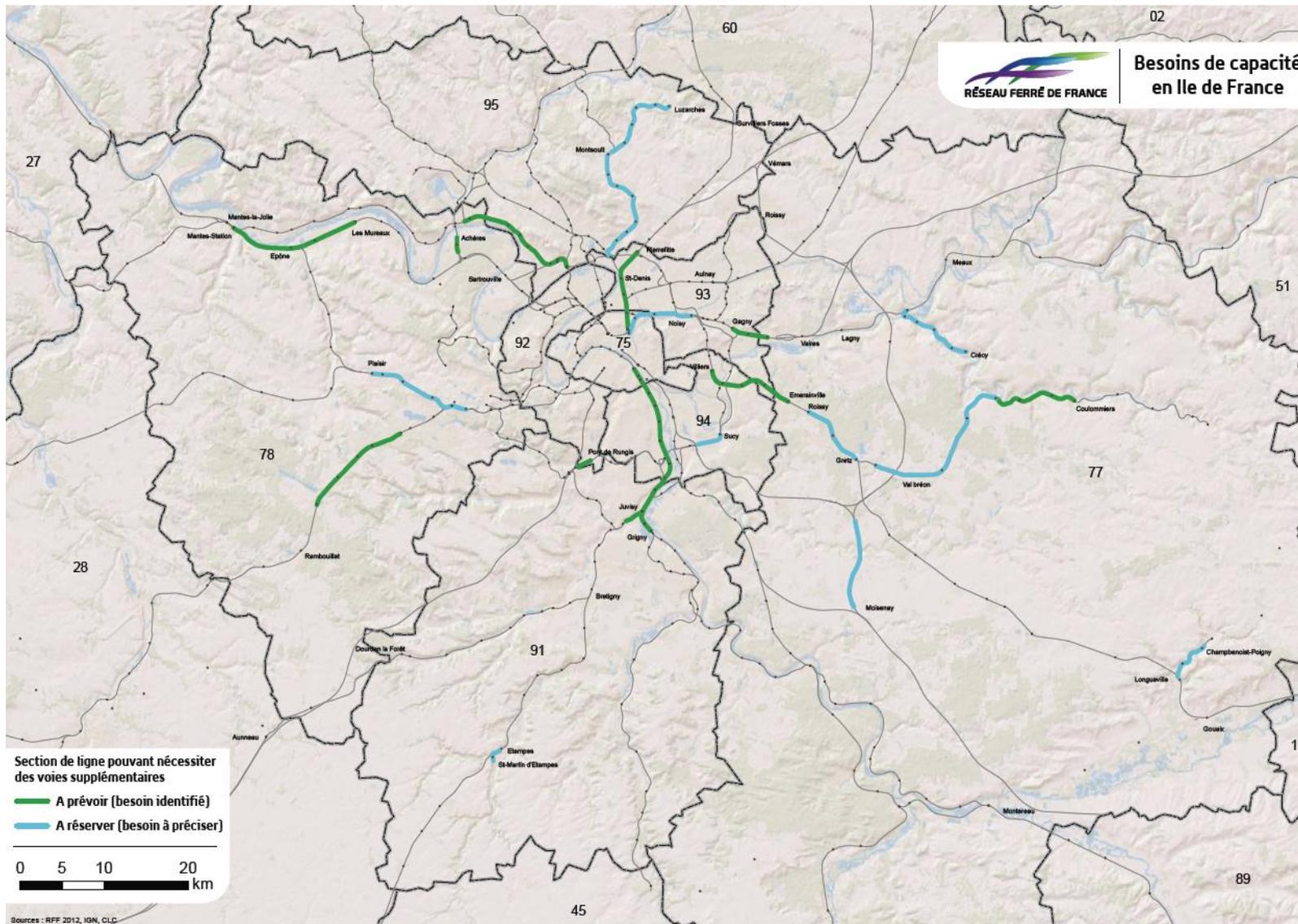
- prévoir la pose de voies supplémentaires entre Gagny et Chelles (ligne de Châlons-en-Champagne), d'une part, et entre Nogent-le-Perreux et Emerainville (ligne de Troyes), d'autre part,

## Les marges de capacité sur le réseau ferré en île de France



Source : RFF

# Besoins de capacité sur le réseau ferré en île de France



Source : RFF

- réserver la possibilité de poser des voies supplémentaires entre Paris-Est et Noisy-le-Sec (ensemble des lignes), d'une part, et entre Roissy-en-Brie et Gretz-Armainvilliers (ligne de Troyes), d'autre part.

- **Le réseau de la gare de Lyon**

Trois lignes de la gare de Lyon relient la région Bourgogne à l'Île-de-France, une d'entre elles desservant également la région Centre :

- le TGV Sud-Est qui relie les principales villes de la Côte d'Or (Dijon, Beaune) et de Saône-et-Loire (Châlons-sur-Saône, Macon, Le Creuset, Autun) à la gare de Lyon et aux trois gares TGV hors Paris (Aéroport de Paris - Roissy - Charles-de-Gaulle 2, Marne la Vallée-Chessy et Massy),
- la ligne Paris - Sens - Auxerre, dont les missions de Laroche-Migennes desservent plusieurs gares franciliennes de Montereau à Melun,
- la ligne Paris - Montargis - Nevers, dont les trains de la mission Montargis exploitée par Transilien (ligne R) desservent les gares franciliennes de la section Montereau - Melun via Moret - Veneux-les-Sablons.

Ce réseau connaît des problèmes de capacité au niveau de la gare de Lyon et de certaines sections de lignes :

- pas de marge de capacité pour le TGV Sud-Est entre Valenton et la limite sud de l'Île-de-France,
- des contraintes de capacité sur la ligne classique pour la section Gare de Lyon - Moret - Veneux-les-Sablons et pour la section à grande vitesse Valenton - Villeneuve-Saint-Georges.

Au vue de ces besoins de capacité, il y aurait lieu de réserver la possibilité de poser des voies supplémentaires sur la section Mosenay - Coubert du TGV Sud-Est.

- **Le réseau de la gare d'Austerlitz**

Deux lignes de la gare d'Austerlitz relient la région Centre à la région Île-de-France :

- la ligne Paris - Orléans - Blois - Châteauroux - Bourges dont certains trains desservent les gares franciliennes d'Angerville, Monnerville, Guillerval et Etampes,
- la ligne Paris - Châteauroux dont certains trains desservent la gare de Dourdan-la-Forêt.

Ces deux lignes souffrent de l'absence de marge de capacité sur la section Paris-Brétigny. Il y aurait lieu de prévoir la pose de voies supplémentaires de Paris à Savigny-sur-Orge.

- **Le réseau de la gare de Montparnasse**

Trois lignes desservent la région Centre et, certaines d'entre elles, les régions Basse-Normandie et Pays de la Loire :

- le TGV Atlantique, avec ses deux branches Paris - Tours et Paris - Le Mans – Nantes, qui relie Tours et les principales villes de la région Pays de la Loire à la gare Montparnasse et aux trois gares TGV hors Paris (Aéroport de Paris - Roissy - Charles-de-Gaulle 2, Marne la Vallée-Chessy et Massy),
- la ligne Paris - Chartres, dont tous les TER desservent la gare de Versailles-Chantiers, et certains d'entre eux les gares franciliennes de Gazeran et de Rambouillet,
- la ligne Paris - Dreux - Granville, dont les TER s'arrêtent à la gare de Versailles-Chantiers et les trains de la mission Dreux (ligne N du Transilien) à toutes les gares franciliennes d'Houdan à Plaisir-Grignon.

Ces lignes souffrent de l'absence de marge de capacité au niveau du nœud de Porchefontaine et de contraintes de capacité au niveau de certaines sections de lignes :

- section gare Montparnasse - St Cyr commune aux deux lignes,
- section La Verrière - Le Perray-en-Yvelines de la ligne Paris – Chartes.

Ces besoins de capacités nécessiteraient de :

- prévoir la pose de voies supplémentaires entre Saint-Cyr et Plaisir-Grignon (ligne de Granville),
- réserver la possibilité de poser des voies supplémentaires de La Verrière au Perray-en-Yvelines (ligne de Chartes).

- **réseau Le réseau de la gare Saint-Lazare**

Trois lignes relient les régions du Bassin Parisien à l'Île-de-France :

- la ligne Paris - Caen - Cherbourg (région Basse-Normandie) dont certains trains desservent les gares franciliennes de Bréval, Méréville et Mantes-la-Jolie,
- la ligne Paris - Rouen - Le Havre (région Haute-Normandie) dont certains trains desservent les gares franciliennes de Bonnières, Roissy-sur-Seine et Mantes-la-Jolie,
- la ligne Paris - Gisors (région Picardie) exploitée par des services Transilien (ligne J) qui desservent toutes les gares franciliennes de Chars à Argenteuil.

Ce réseau :

- manque de marge de capacité au niveau de la gare Saint-Lazare, des gares d'Argenteuil et de Sartrouville, de la section Saint-Lazare - Asnières du groupe VI et de plusieurs sections du groupe V entre Mantes-la-Jolie et Paris (Mantes-la-Jolie - Aubergenville, Vernouillet - Poissy et Maisons-Laffitte - Saint-Lazare),
- connaît des contraintes de capacité sur la section Asnières - Conflans-Sainte-Honorine du groupe VI et sur les autres sections du groupe V (Aubergenville - Vernouillet et Poissy - Maisons-Laffitte).

Ces besoins de capacité nécessiteraient de prévoir la pose de voies supplémentaires sur les sections Conflans-Ste-Honorine - Argenteuil du groupe VI et sur la section Mantes-la-Jolie - Aubergenville du groupe V.

## **1.2 Les projets envisagés sur le réseau ferré national**

Les lignes classiques qui desservent le Bassin Parisien font l'objet d'un certain nombre d'aménagements qui sont décrits dans le chapitre suivant (voir point de vue des Régions, chapitre III).

Concernant la grande vitesse, les relations entre l'Île-de-France et le reste du Bassin Parisien pourraient être améliorées par la réalisation de quatre projets à l'étude :

- la ligne d'Interconnexion Sud des TGV en Île-de-France,
- la liaison Picardie – Roissy,
- la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN),
- le TGV Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL).

Ces quatre projets ont donné lieu à des débats publics dont les bilans respectifs guident les études d'approfondissement menées actuellement par RFF.

Par ailleurs, des études exploratoires ont été menées sur la mise en place d'une rocade TGV en Île-de-France.

- **La ligne d'Interconnexion Sud des TGV en Île-de-France**

Le projet consiste à créer une nouvelle ligne dédiée aux trains à Grande Vitesse pour relier la ligne du TGV Atlantique aux autres lignes à grande vitesse desservant le sud-est, l'est et le nord de la France.

Cette nouvelle ligne a pour objectifs de séparer les flux TGV des flux RER et fret qui se concentrent aujourd'hui sur la section Massy-Valenton de la Grande Ceinture ferroviaire.

Le projet prévoit également la construction de gares nouvelles TGV, dont une gare connectée à l'aéroport de Paris-Orly.

Trois scénarios de tracé (longueur variant de 16 km à 19 km), avec quatre positions de gare au niveau d'Orly, ont été présentés au débat public qui s'est déroulé de décembre 2010 à mai 2011.

Il en est ressorti des préférences pour :

- les scénarios A (Tunnel Direct) et C (Tunnel vers Sénart),
- la position de la gare d'Orly au plus près des aéroports.

## Les grands projets ferroviaires nationaux



- **La liaison Picardie - Roissy**

Le projet consiste à créer une ligne nouvelle d'une dizaine de kilomètres reliant l'axe Paris - Creil - Amiens à la ligne d'interconnexion des TGV au niveau de la gare Aéroport de Paris - Roissy - Charles-de-Gaulle 2.

Cette nouvelle ligne (vitesse limitée à 160 km/h) a pour objectif de favoriser l'accès des picards :

- à l'aéroport Charles-de-Gaulle pour prendre l'avion,
- à l'ensemble des dessertes en trains à grande vitesse à partir de la gare TGV de l'aéroport,
- aux emplois du pôle de Roissy.

Deux scénarios de service (Scénario TGV et Scénario TGV + TER) et trois options de passage (Nord, Centrale et Sud) ont été présentés au débat public qui s'est déroulé d'avril à juillet 2010.

Il en est ressorti des préférences pour :

- le scénario TGV + TER
- les options de passage Centre et Sud.

- **La Liaison Nouvelle Paris-Normandie**

Le projet consiste à créer une ligne nouvelle à vitesse élevée (200 km/h à 250 km/h) partant de Paris, desservant La Défense, puis se ramifiant en Normandie, en direction de Rouen d'une part et de Caen d'autre part.

Cette nouvelle ligne a pour objectifs :

- d'améliorer la ponctualité,
- d'aller rapidement à Paris,
- d'accéder rapidement à La Défense,

- de rendre les déplacements plus confortables,
- de faciliter l'accès aux aéroports franciliens,
- de connecter la Normandie à la grande vitesse,
- de mieux relier les grandes lignes normandes,
- de dégager de la capacité sur la ligne existante entre Paris et Mantes-la-Jolie, permettant ainsi un développement des dessertes en Île-de-France.

Le projet comprend trois scénarios de tracé (A, B, C) en Normandie et quatre scénarios de tracés entre Paris et Mantes (un scénario sans gare Confluence et trois scénarios se différenciant par l'emplacement de cette gare).

A ces variables s'ajoutent deux possibilités de desserte de La Défense : une desserte « en fourche » avec deux terminus, Saint-Lazare et La Défense, et une desserte « en ligne » qui présente l'avantage d'augmenter la fréquence des arrêts dans la gare de la Défense.

Ces différents scénarios, variantes et options ont été présentés au débat public qui s'est déroulé d'octobre 2011 à février 2012, et a fait ressortir un intérêt pour :

- un scénario intermédiaire entre les scénarios A et B en Normandie,
- une gare nouvelle à Rouen sur le site de Saint-Sever,
- la recherche de solutions alternatives au contournement de Nantes proposé,
- la mise à quatre voies de la section Mantes-la-Jolie - Epône,
- une gare nouvelle à Confluence,
- une gare nouvelle à La Défense, dans le secteur de Nanterre-La Folie, en correspondance avec les autres réseaux de transport actuels et futurs,
- le maintien du terminus à Paris-Saint-Lazare.

- **La liaison Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon**

Le projet consiste à relier Paris à Lyon par une ligne nouvelle à grande vitesse de près de 500 km passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre.

Le projet a pour objectifs :

- d'assurer à terme, un temps de parcours entre Paris et Clermont-Ferrand inférieur à deux heures,
- de relier Orléans au réseau de trains à grande vitesse,
- d'améliorer la desserte de Bourges et des villes du Grand Centre,
- de constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

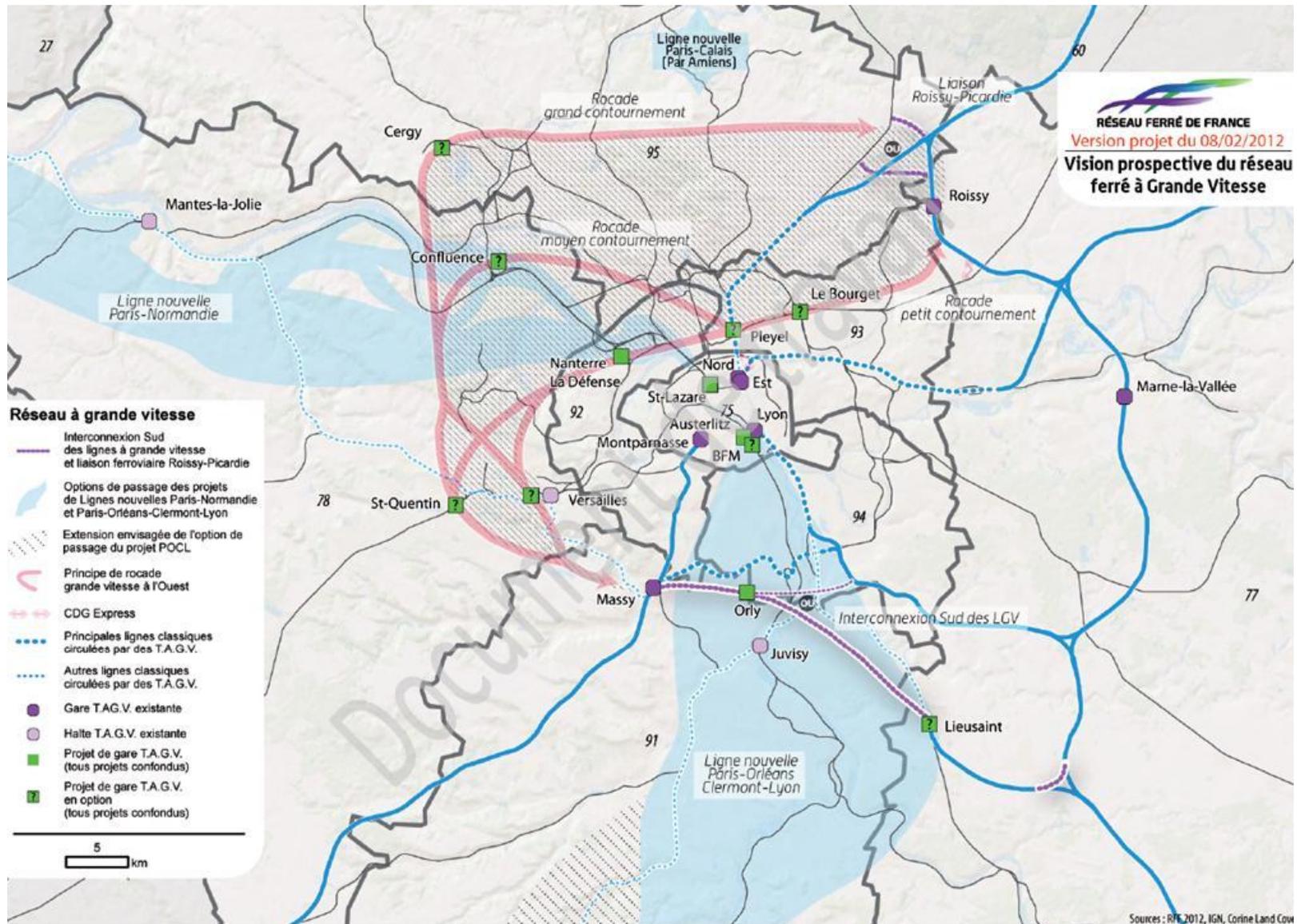
Le terminus parisien de la ligne est la gare d'Austerlitz car celle-ci a des réserves de capacité contrairement à la gare de Lyon. Cette nouvelle ligne peut être une réponse aux besoins de pose de deux voies supplémentaires sur la section Paris - Savigny-sur-Orge de la ligne classique Paris - Orléans.

Le projet présente quatre scénarios de tracé hors Île-de-France (Est, Médian, Ouest et Ouest-Sud) et cinq variantes de tracés en Île-de-France, dont les variantes II et IV qui permettent un arrêt à la gare de Juvisy et le scénario III qui permet un arrêt à l'aéroport d'Orly.

Ces scénarios et variantes de tracés ont été présentés au débat public qui s'est déroulé d'octobre 2011 à janvier 2012 et a fait ressortir un intérêt pour :

- le scénario ouest,
- le passage par Roanne plutôt que par Macon,
- la désaturation des lignes du sud parisien,
- la connexion avec les aéroports de Paris-Orly et Lyon-Saint-Exupéry.

## Les projets de Ligne à Grande Vitesse en île de France



Source : RFF

- **Une rocade TGV en Île-de-France**

La ligne d'interconnexion des TGV contourne actuellement Paris par le sud et par l'est. La région Île-de-France et la DRIEA ont confié à RFF des études exploratoires portant sur un bouclage à l'ouest et au nord de cette ligne.

Ce bouclage qui desservirait de nouvelles gares TGV hors Paris permettrait :

- d'offrir des relations province-province directes, performantes et fréquentes,
- de relier les pôles du Bassin Parisien avec des temps de parcours performants,
- d'éviter la saturation à terme de l'interconnexion Est,
- grâce aux nouvelles gares, de décongestionner les gares parisiennes et d'améliorer l'accessibilité au réseau TGV pour les habitants de l'Île-de-France.

Trois scénarios de bouclage ont été étudiés :

- un petit contournement desservant quatre gares nouvelles : Versailles - Saint-Quentin, Nanterre - La Défense, Saint-Denis - Pleyel et Le Bourget,
- un moyen contournement desservant également quatre gares : Versailles - Saint-Quentin, Confluence, Saint-Denis-Pleyel et le Bourget,
- un grand contournement ne desservant que deux gares : Versailles - Saint-Quentin et Cergy.

L'analyse multi-critères de ces trois scénarios donne un léger avantage au petit contournement, mais un certain nombre de points doivent encore être creusés.

### 1.3 Les opportunités offertes par les nouvelles lignes de transport en commun projetées en Île-de-France

Les projets de transport en commun francilien sont prévus dans le cadre :

- du Plan de Mobilisation pour les Transports en Île-de-France, qui se met en place progressivement avec désormais plusieurs mises en services annuelles,
- du projet de métro automatique Grand Paris Express.

- **Le Plan de Mobilisation pour les Transports en Île-de-France**

Le plan de Mobilisation pour les Transports en Île-de-France, défini en 2008 par la Région et ses partenaires, répond à deux objectifs principaux :

- un maillage fin des réseaux,
- la modernisation des lignes avec notamment les Schémas Directeurs des RER.

Le maillage fin des réseaux s'appuie sur :

- la poursuite d'opérations radiales telles que des prolongements de lignes de métro en banlieue (lignes 4, 11, 12, 14) et le prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie via le secteur de La Défense,
- la mise en place de lignes de tramway ou de TCSP et de trois Tangentielles Tram-Train (Tangentielles Nord, Ouest et Sud) empruntant en tout ou partie les voies ou emprises de la grande ceinture ferroviaire.

Les Schémas Directeurs des RER ont pour objectifs d'améliorer la robustesse d'exploitation, la capacité des lignes et plus généralement la qualité de service.

Pour cela les RER seront reconfigurés en distinguant :

- des RER fréquents, tout omnibus, circulant sur des voies dédiées traversant Paris,
- des RER rapides, desservant les pôles intermédiaires principaux et partageant les infrastructures (voies et gares terminus parisiennes) avec les autres trains (TER, Intercités, Fret).

Cela nécessite divers aménagements (poses de voies supplémentaires, sauts de mouton, refonte de terminus) qui, étape par étape, contribueront à fluidifier l'ensemble des circulations et à augmenter la capacité globale des infrastructures.

- **Le projet de métro Grand Paris Express**

Ce projet, qui résulte de l'accord entre l'Etat et la Région Île-de-France intervenu le 26 janvier 2011, se compose :

- du Réseau du Grand Paris selon le schéma adopté au Conseil de surveillance du 26 mai 2011,
- d'une ligne supplémentaire dite « Ligne Orange » rajoutée à la demande de la Région Île-de-France.

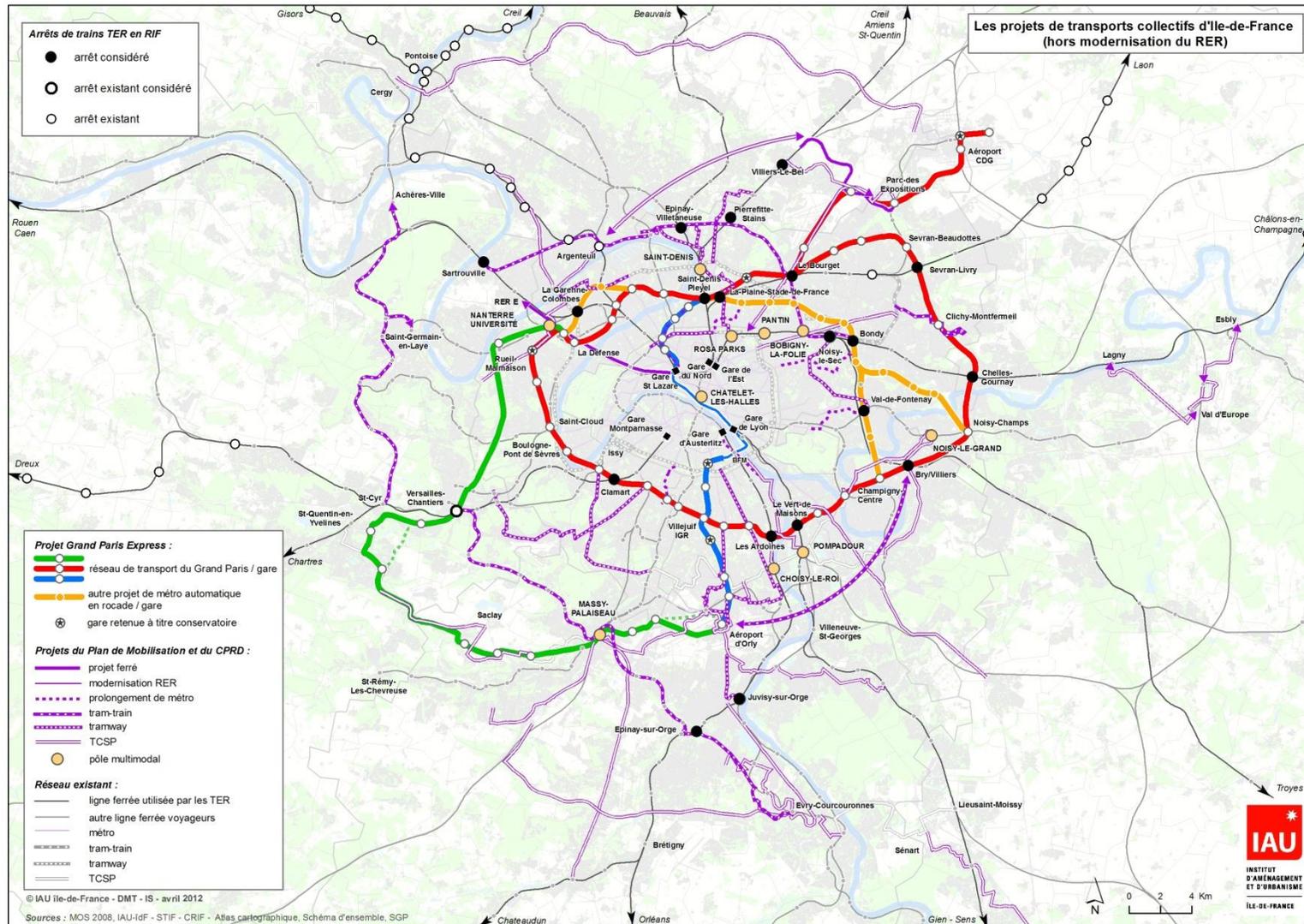
Le Réseau du Grand Paris comprend trois lignes d'une longueur totale de 160 km :

- la ligne rouge, rocade reliant le Bourget à Roissy en passant par l'est de la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine (dont La Défense) la Plaine-Saint-Denis et le Triangle de Gonesse,
- la ligne Bleue, correspondant à la ligne 14 prolongée jusqu'à Saint-Denis-Pleyel au nord, et l'aéroport d'Orly au sud,
- la ligne Verte, semi-rocade nord-ouest reliant Orly à Nanterre via Saclay et Versailles.

La ligne Orange supplémentaire, étudiée par le STIF, relie Nanterre-La-Folie, Saint-Denis-Pleyel, Bobigny, Rosny-sous-Bois, où elle se divise en deux branches, l'une se prolongeant jusqu'à Noisy-Champs et l'autre jusqu'à Champigny Centre.

La structure, le calendrier de réalisation, et l'intégration du Grand Paris Express dans le futur réseau de transport en commun francilien ont été précisées par l'Etat le 6 mars 2013 (voir détails page 207).

## Les points d'arrêt envisageables pour une connexion avec le futur réseau de transport en commun francilien



## 1.4 Les points d'arrêt envisageables en Île-de-France pour les trains du Bassin Parisien

Les nouvelles lignes de transport projetées en Île-de-France vont multiplier les possibilités d'échanges hors Paris, et favoriser ainsi l'accès aux pôles de banlieue, notamment à partir des lignes ferrées radiales.

Une vingtaine de points d'arrêt en banlieue sont ainsi envisageables pour les trains du Bassin Parisien (voir page 36).

**Le réseau de la gare du Nord** offre sept possibilités d'arrêt :

- Saint-Denis-Pleyel, gare d'échanges entre les lignes de Beauvais et de Creil, le RER D, la ligne H et les lignes Rouge et Orange du Grand Paris Express,
- Epinay-Villetaneuse, gare d'échanges entre la ligne de Beauvais, la ligne H et la Tangentielle Nord Sartrouville - Noisy-le-Sec,
- Pierrefitte-Stains, gare d'échanges entre la ligne de Creil, le RER D et la Tangentielle Nord,
- Villiers le Bel, gare d'échanges entre la ligne de Creil, le RER D (et son extension jusqu'au Parc des Expositions de Villepinte via Gonesse),
- La Plaine-Stade de France, gare d'échanges entre la ligne de Laon, le RER B et la ligne Orange du Grand Paris Express,
- Le Bourget, gare d'échanges entre la ligne de Laon, le RER B et deux projets franciliens : la Tangentielle Nord et la ligne Rouge du Grand Paris Express,
- Sevran-Livry, gare d'échanges entre la ligne de Laon, le RER B et la ligne Rouge du Grand Paris Express.

**Le réseau de la gare de l'Est** offre cinq possibilités d'arrêt :

- Noisy-le-Sec, gares d'échanges entre les lignes de Châlons-en-Champagne et de Troyes, le RER E et deux lignes franciliennes transversales : la Tangentielle Nord et le tramway T1,
- Bondy, gare d'échanges entre la ligne de Châlons-en-Champagne, le RER E et la ligne Orange du Grand Paris Express,

- Chelles-Gournay, gare d'échanges entre la ligne Châlons-en-Champagne, le RER E et la ligne Rouge du Grand Paris Express,
- Val-de-Fontenay, gare d'échanges entre la ligne de Troyes, les RER E et A, le tramway T1 et la ligne Orange du Grand Paris Express,
- Bry-Villiers-Champigny, gare d'échanges entre la ligne de Troyes, le RER E et la ligne Rouge du Grand Paris Express.

**Le réseau de la gare de Lyon** n'offre qu'une possibilité d'arrêt commune aux deux lignes ferrées classiques : Vert-de-Maisons, gare d'échanges avec le RER D et la ligne Rouge du Grand Paris Express.

**Le réseau de la gare d'Austerlitz** offre trois possibilités d'arrêt communes aux deux lignes ferrées :

- Les Ardoines, gare d'échanges avec le RER C et la ligne Rouge du Grand Paris Express,
- Juvisy-sur-Orge, gare d'échanges avec le RER C, le RER D et le Tramway T7 (Villejuif - Orly - Juvisy),
- Epinay-sur-Orge, gare d'échanges avec le RER C et la Tangentielle Sud Versailles-Chantiers - Evry-Courcouronnes.

**Le réseau de la gare Montparnasse** offre deux possibilités d'arrêt communes aux deux lignes :

- Clamart, gare d'échanges avec la ligne N et la ligne Rouge du Grand Paris Express,
- Versailles-Chantiers, gare d'échanges avec le RER C, les lignes N et U et la ligne verte du Grand Paris Express.

**Le réseau de la gare Saint-Lazare** offre deux possibilités d'arrêt communes aux deux lignes :

- La Garenne-Colombes, gare d'échanges avec la ligne L et la ligne Orange du Grand Paris Express,
- Sartrouville, gare d'échanges avec le RER A et la Tangentielle Nord Sartrouville - Noisy le Sec.

## 2. Intérêt d'une connexion des régions du Bassin Parisien aux pôles et territoires stratégiques franciliens existants ou en devenir

### 2.1. Identification des pôles et territoires stratégiques

Les analyses présentées ci-après portent sur l'identification et la caractérisation des territoires stratégiques en Ile de France. Elles ont pour objet de préciser l'intérêt pour les différentes régions du bassin parisien de leur être connectées.

Elles ont été pour l'essentiel tirées d'une étude menée par l'IAU îdF en collaboration avec la DRIEA en 2011, et dont l'objet était de préciser le principe de rocade TGV qui avait été inscrit au projet de SDRIF adopté par la Région en 2008.

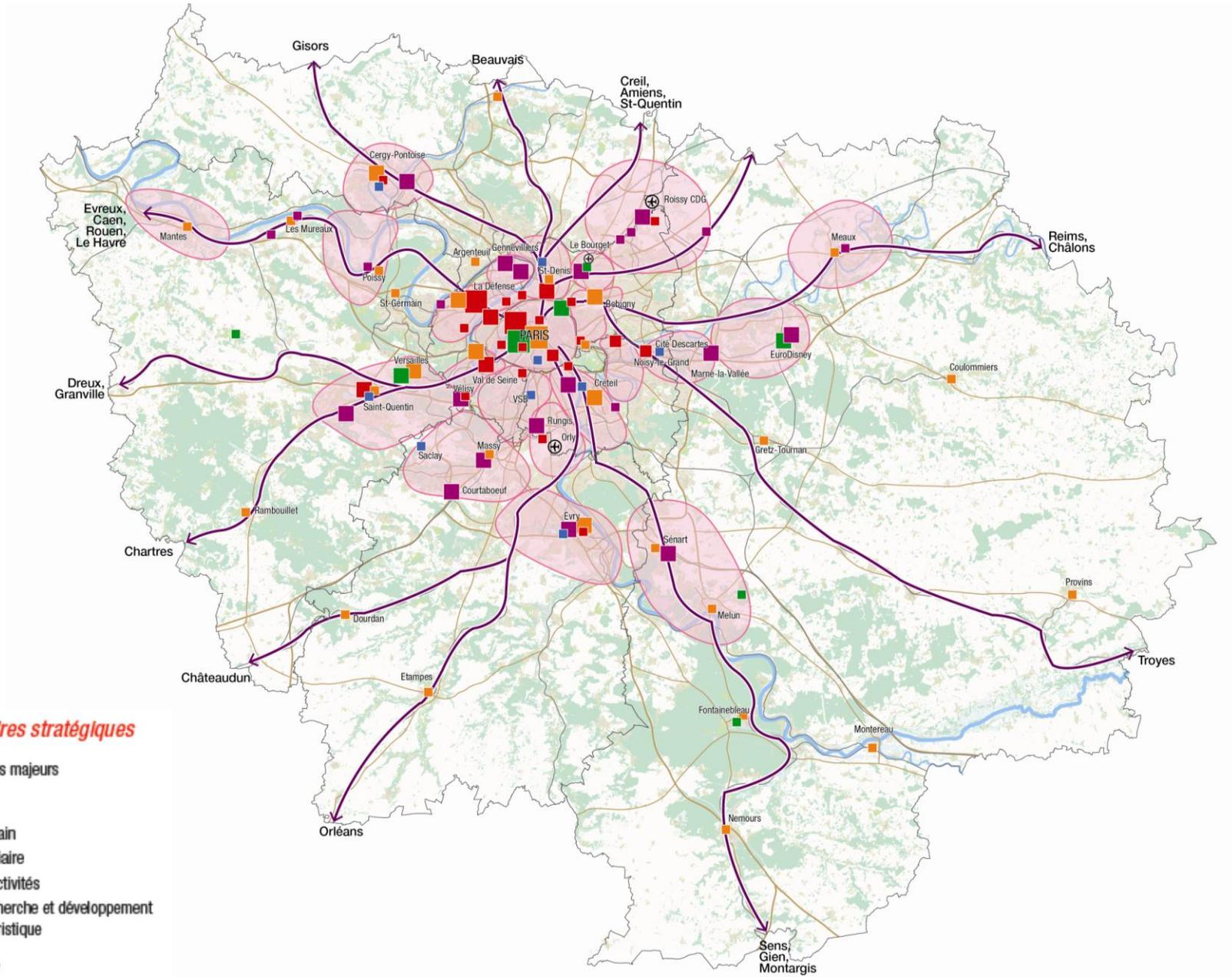
Elles ont été adaptées pour tenir compte du contexte spécifique de la présente étude.

Elles permettent de faire ressortir vingt et un territoires majeurs qui couvrent la presque totalité de la petite couronne et les grands territoires de la grande couronne, les anciennes villes nouvelles notamment, et Paris. La définition multicommunale de leurs périmètres a été menée à partir du découpage régional en 119 secteurs réalisé par l'IAU îdF et prenant en compte notamment le découpage intercommunal des communautés d'agglomération et de communes.

Ces territoires ainsi identifiés sont décrits puis caractérisés plus précisément dans les parties suivantes de ce rapport. Ce sont :

- Paris
- Pour la petite couronne : La Défense / Nanterre, la boucle Nord des Hauts-de-Seine, Plaine Commune, Le Bourget, Bobigny Est-Ensemble, Val-de-Fontenay / Champigny, Seine Amont / Créteil, la Vallée Scientifique de la Bièvre et le Val-de-Seine
- Pour la grande couronne : Orly, Sénart-Melun, Evry-Brétigny, Massy-Saclay, Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, Chanteloup / Poissy / Achères, Cergy-Pontoise, Mantois, Roissy, Noisy-le-Grand Cité Descartes, le Val d'Europe et Meaux.

Ont été identifiés aussi les pôles urbains de grande couronne tels Rambouillet ou Fontainebleau qui apparaissent sur la carte du projet spatial du SDRIF. Ce sont :



- En Seine et Marne : Coulommiers, Gretz-Tournan, Provins, Montereau, Nemours et Fontainebleau
- En Essonne : Etampes et Dourdan
- En Yvelines : Rambouillet, Les Mureaux et Saint-Germain-en-Laye
- En Val d'Oise : Persan-Beaumont

Leur définition et leur caractérisation nécessitent un avertissement.

L'exercice nécessite en premier lieu de retenir certains territoires et pas d'autres, de les cerner et de leur affecter des périmètres permettant d'effectuer des comptabilisations qui permettent ensuite de les comparer.

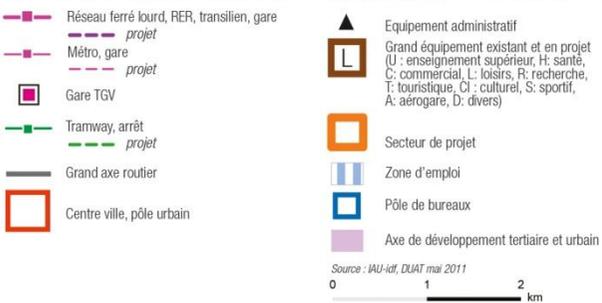
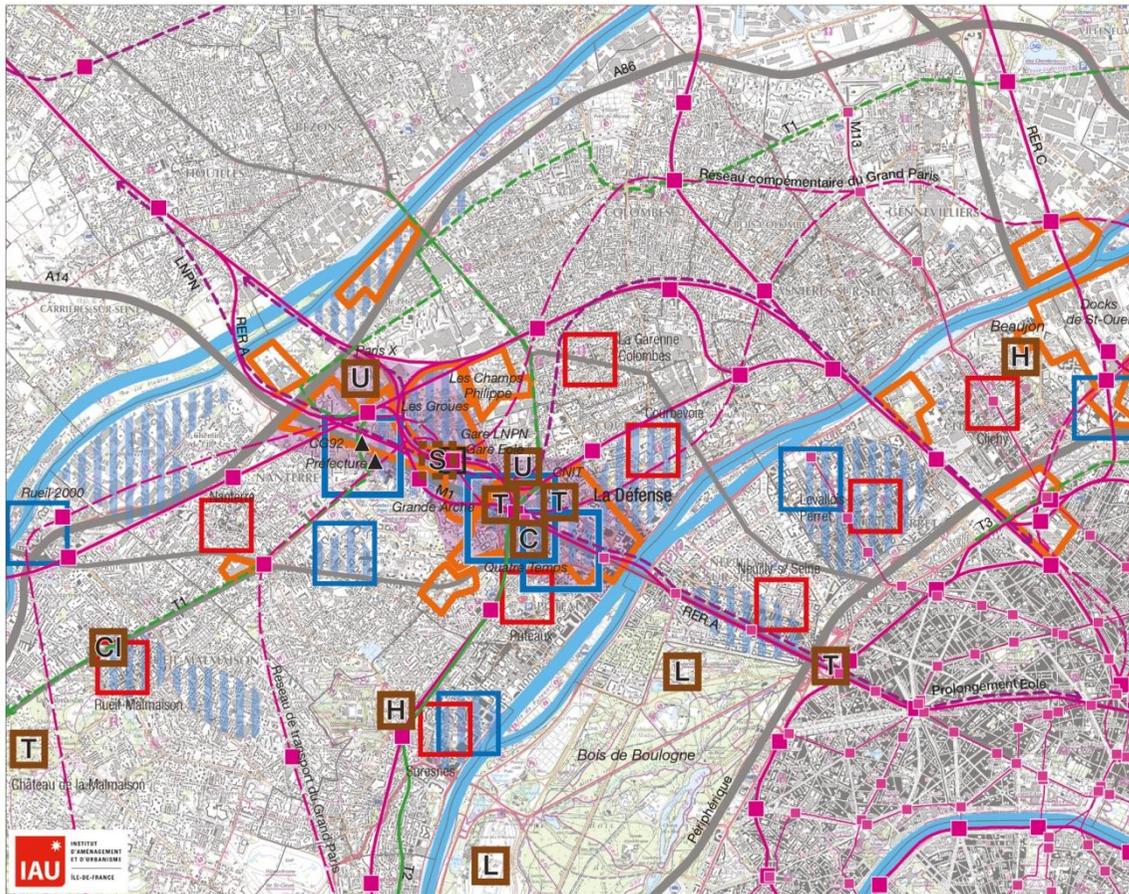
Il nécessite aussi de caractériser et d'établir une typologie de ces pôles et territoires reflétant l'intérêt pour les différentes régions du bassin parisien de leur être connectées, et pour cela de retenir certains indicateurs et d'en écarter d'autres, d'attribuer des notes aux territoires pour ces indicateurs, pour certaines « à dire d'expert », de sommer des indicateurs de nature totalement différentes, d'établir des classes et d'intégrer des pondérations entre les indicateurs, et d'aboutir en définitive à une hiérarchisation des territoires les uns par rapport aux autres.

La subjectivité de l'exercice doit être indiquée dès ce préliminaire et les résultats restent donc à interpréter avec précaution, en ayant bien conscience de chacun des indicateurs qui se trouvent derrière et des pondérations établies. Ils doivent se lire comme un exercice d'objectivation volontairement simplificateur mené dans le cadre de la présente étude, nécessaire au groupe de travail pour avancer. Il ne prétend en aucun cas résumer la richesse, la complexité ni la valeur des territoires.

Enfin, l'exercice préliminaire mené dans le cadre de l'étude Rocade Grande Vitesse et son adaptation pour les besoins de la présente étude ont été menés dans un contexte particulièrement mouvant du point de vue des grandes orientations et cadrages régionaux, prenant en compte le SDRIF adopté par la Région en 2008, les premières orientations de sa révision et les conséquences de la loi sur le Grand Paris et notamment l'avancement des études dans les territoires concernés par un Contrat de Développement Territorial.

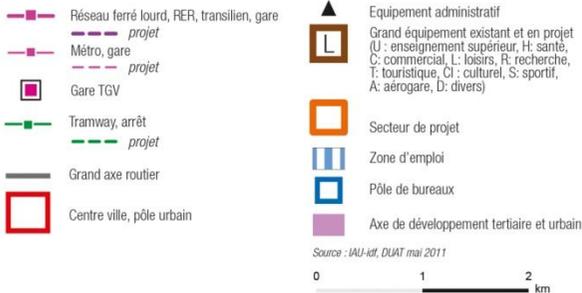
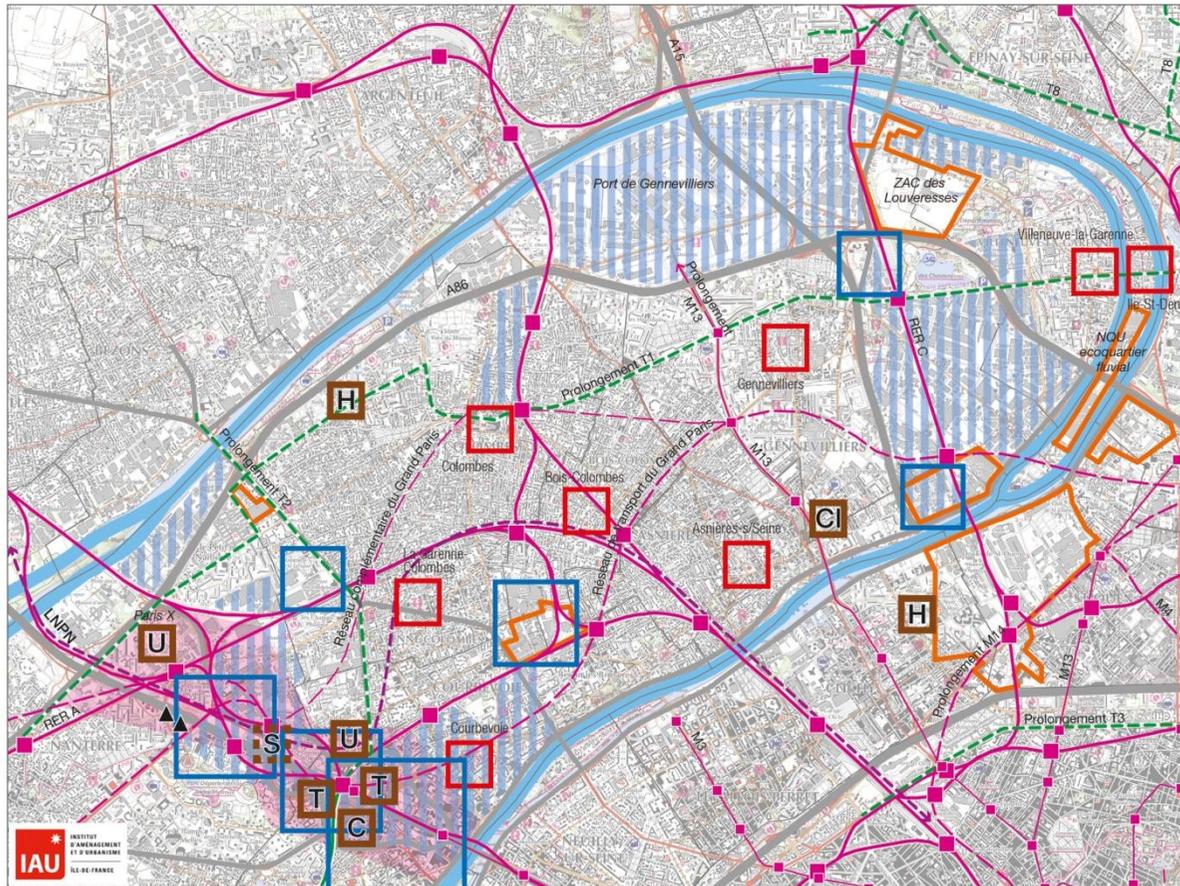
Les différents territoires sont présentés sur les 21 schémas ci-après (voir annexes 3 et 4 pour détails sur l'emploi).

# La Défense



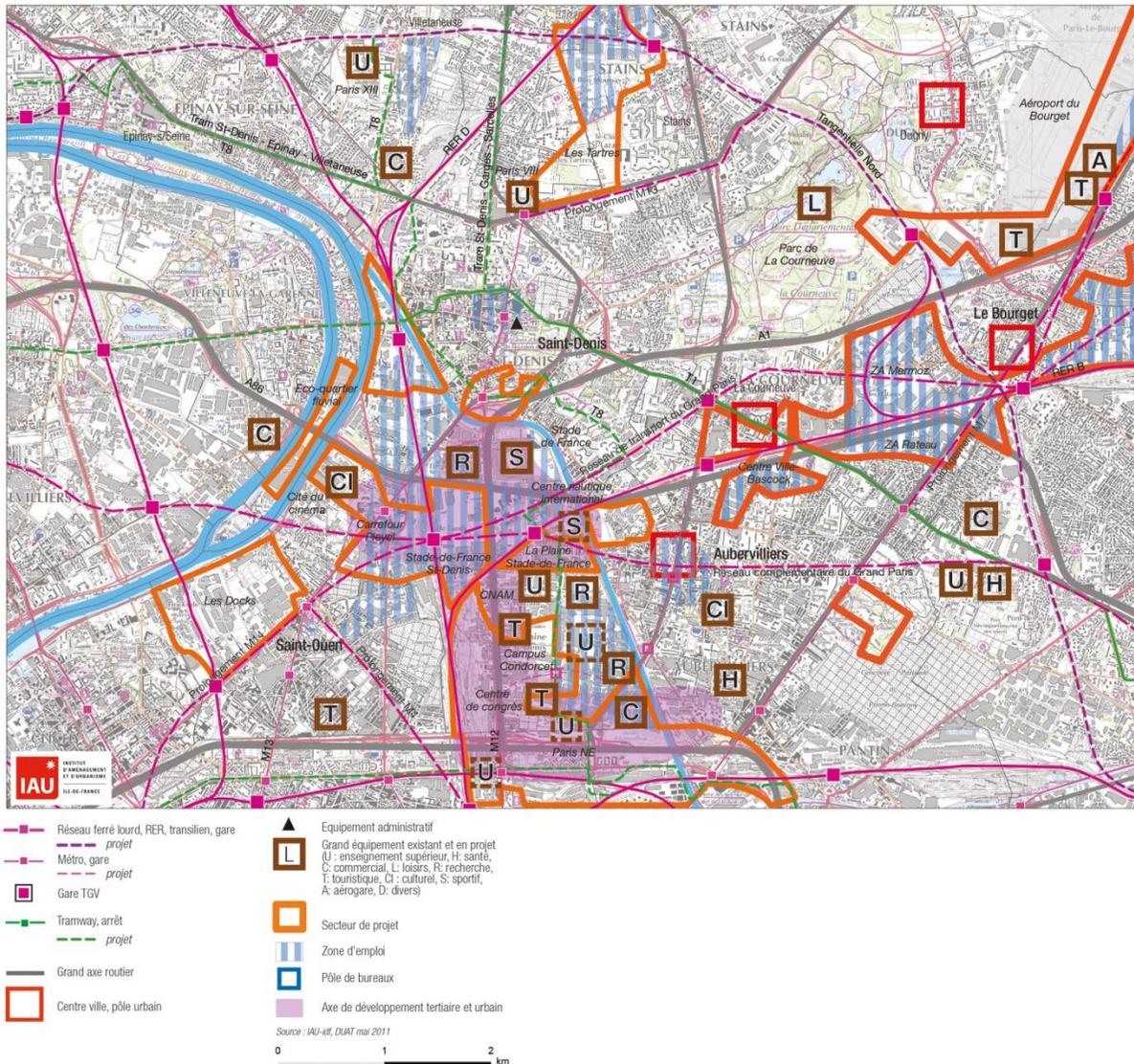
Le territoire compte 520 000 habitants et 500 000 emplois. Il est caractérisé par la présence du pôle économique de La Défense, premier quartier d'affaires en Europe, cluster de la finance et de services à haute valeur ajoutée du Grand Paris, pôle structurant majeur pour le territoire régional, historiquement concentré sur le cœur Défense et qui s'étend aujourd'hui vers l'ouest le long de l'axe Seine Arche. L'urbanisation y est continue et la densité humaine y est forte, la plus importante de l'ensemble des secteurs considérés dans cette étude, hors Paris. De nombreux grands équipements y sont implantés, principalement en son cœur de territoire (administratifs liés à la ville préfecture de Nanterre, CNIT, Université Paris X, pôle Léonard de Vinci), renforçant son rôle structurant pour le territoire régional. L'ensemble du territoire bénéficie d'ores et déjà d'une desserte TC de qualité, et le maillage TC devrait encore notablement s'améliorer au terme des projets qui y sont attendus (Arc Rouge du Grand Paris Express, prolongement d'Eole, de la ligne 1 du métro et du T1, liaison nouvelle Paris Normandie), renforçant sa cohésion interne et ses liens avec les autres grands territoires franciliens, et on notera en particulier la concentration de ce maillage sur le pôle Défense. D'importants développements urbains et économiques y sont également engagés et envisagés, et le secteur bénéficie d'une forte attractivité territoriale sur l'axe Versailles-Saint-Quentin Roissy, de la puissance de son arrière-pays, et de sa notoriété. Des accroissements très significatifs peuvent à ce titre y être attendus pour la population et les emplois, sur l'ensemble et tout particulièrement sur l'axe Défense Seine Arche. Un point d'arrêt est envisagé sur ce territoire dans le cadre de cette étude, à La Garenne Colombes, un peu en retrait du pôle Défense lui-même mais qui lui est relié par la ligne Orange du Grand Paris Express et par le T2.

## Boucle Nord des Hauts-de-Seine



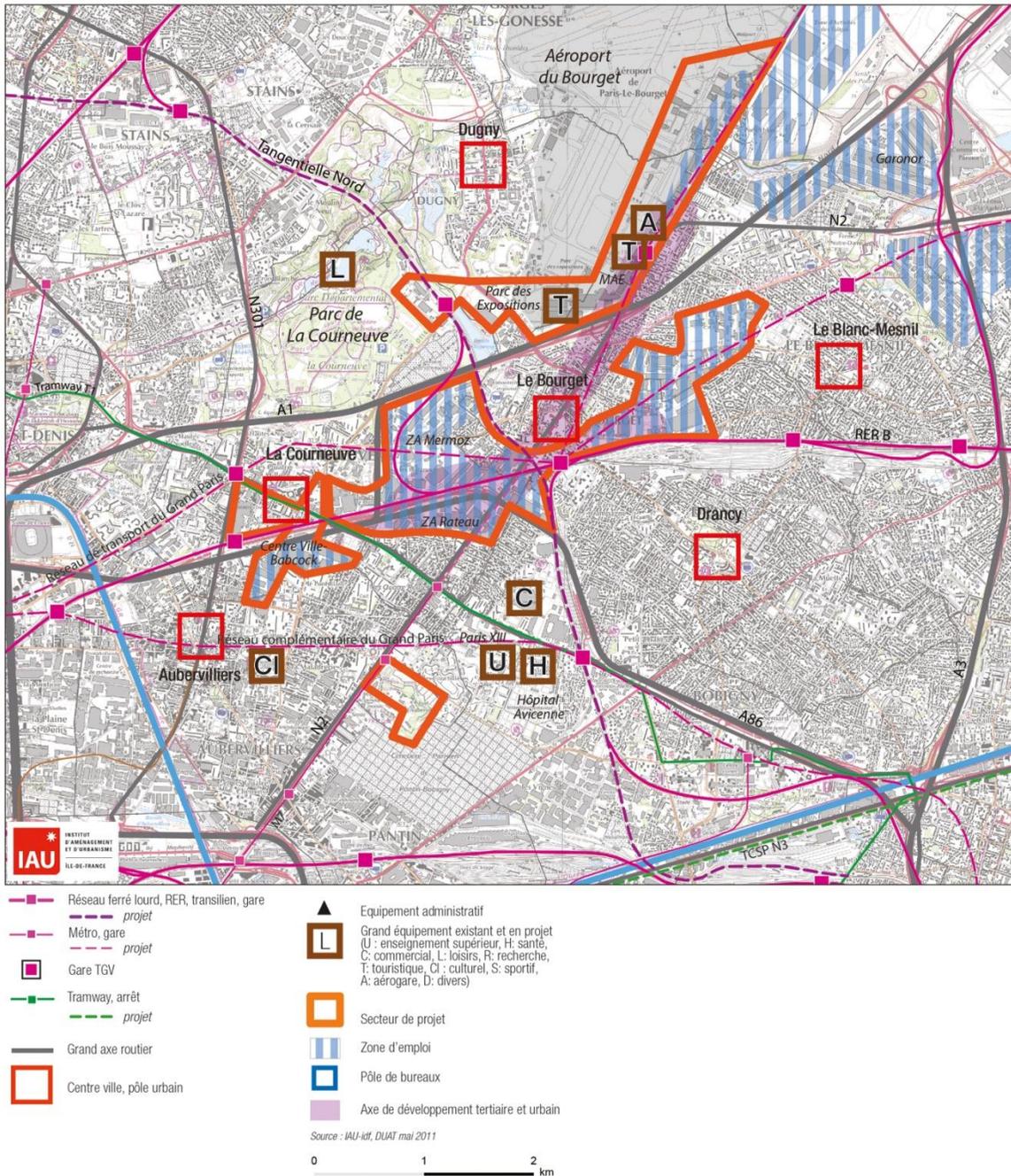
Le territoire compte 290 000 habitants et 110 000 emplois. L'urbanisation y est continue, mixte résidentielle dans sa partie sud mais caractérisée par les très grandes zones d'activités et la présence du port de Gennevilliers dans sa partie nord. La densité humaine y est forte, une des plus fortes des territoires stratégiques franciliens présentés dans cette étude, mais le tissu urbain y est caractérisé aussi par la faiblesse de ses pôles urbains et par leur éparpillement. Les équipements y restent d'échelle locale ou départementale. La desserte TC est assurée aujourd'hui en radial par une ligne du transilien le reliant à la gare Saint Lazare, par le RER C et par la ligne 13 du métro récemment prolongée. Il est concerné par la ligne rouge du Grand Paris Express et par le prolongement du tramway T1, ces projets engagés ou envisagés devant permettre d'en compléter notablement le maillage interne et de le relier plus efficacement aux autres grands territoires franciliens. D'importants potentiels de développements urbains et économiques y ont été recensés et le territoire bénéficie pour son attractivité territoriale de sa proximité d'avec La Défense et de sa position sur l'axe de développement régional qui s'étend depuis Versailles et Saint Quentin-en-Yvelines jusqu'à Roissy. De notables accroissements de la population et des emplois peuvent y être envisagés.

## Plaine Commune



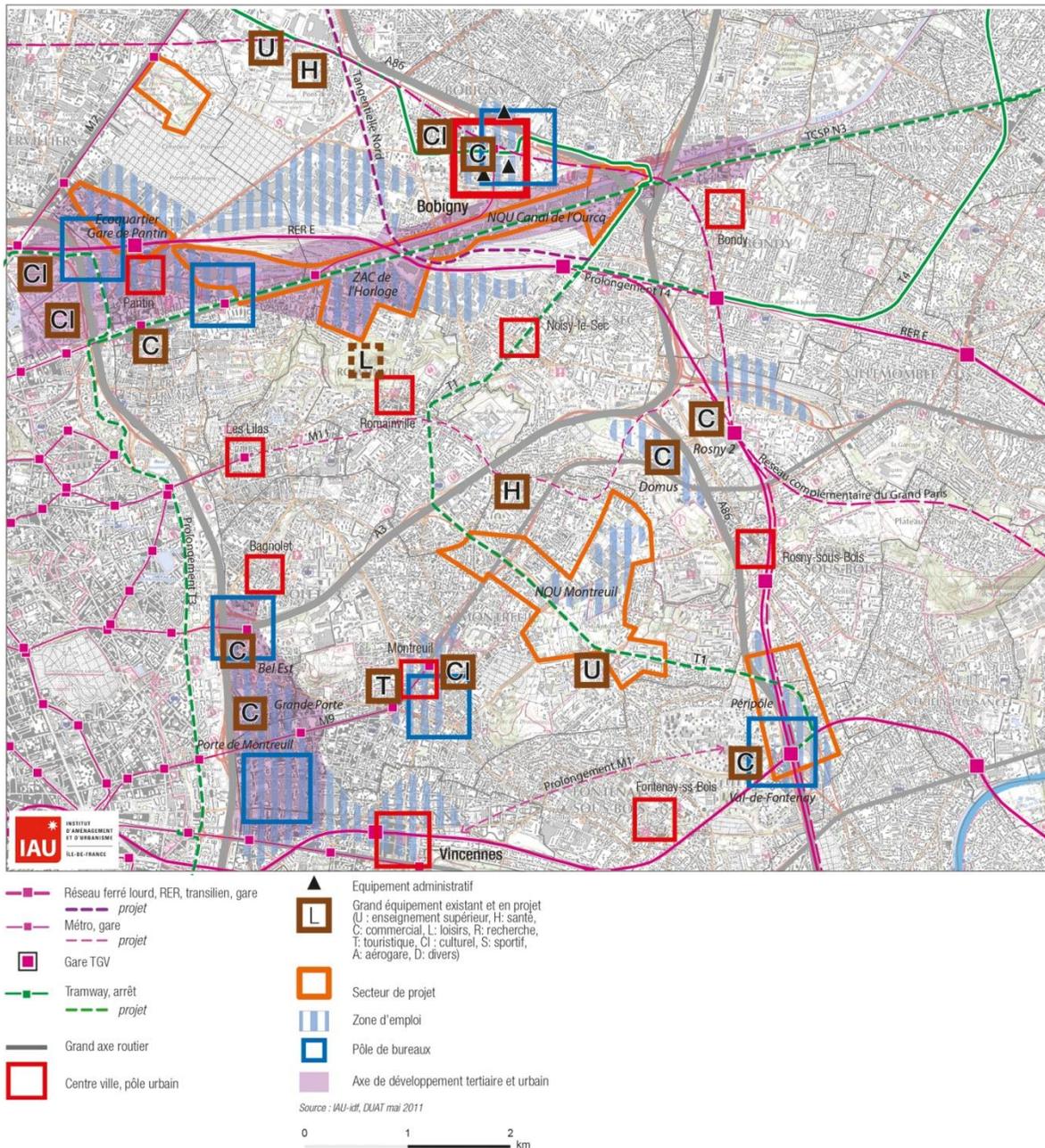
Le territoire compte 400 000 habitants et 170 000 emplois. Il est caractérisé par la forte concentration en emplois et en équipements du pôle Pleyel stade de France envisagé comme point d'arrêt dans le cadre de la présente étude, et cette concentration devrait s'étendre vers le sud en direction de Paris et du grand projet Paris Nord-Est. La structuration urbaine y est caractérisée par la présence du pôle historique de Saint-Denis, au nord de Pleyel, mais aussi par la dissémination et la faiblesse assez générale des autres centralités urbaines. La densité humaine y est forte. De grands équipements de niveau national et régional y sont implantés ou y sont en projet (stade de France, universités Paris VIII et Paris XIII, basilique Saint Denis, projets campus Condorcet, piscine olympique, centre convention), dont certains à proximité des points d'arrêts envisagés. La qualité du maillage TC sur le territoire est notable et le sera encore plus au terme des projets attendus, favorable à sa desserte interne et aux liens avec les autres grands territoires franciliens. On notera en particulier l'importance du nœud TC sur Pleyel Saint-Denis et les réflexions qui y sont engagées en vue d'une éventuelle implantation d'une gare TGV. Il est considéré comme le Cluster des activités liées à la création du Grand Paris, et les développements urbains et économiques prévus y sont particulièrement importants, bénéficiant de la forte attractivité du territoire sur l'axe Versailles-Saint-Quentin Défense Roissy, de la puissance de son arrière-pays et de forts potentiels à long terme. Des accroissements très significatifs y sont en conséquence à envisager, pour la population et les emplois, sur l'ensemble et tout particulièrement vers le pôle Pleyel-Stade de France.

# Le Bourget



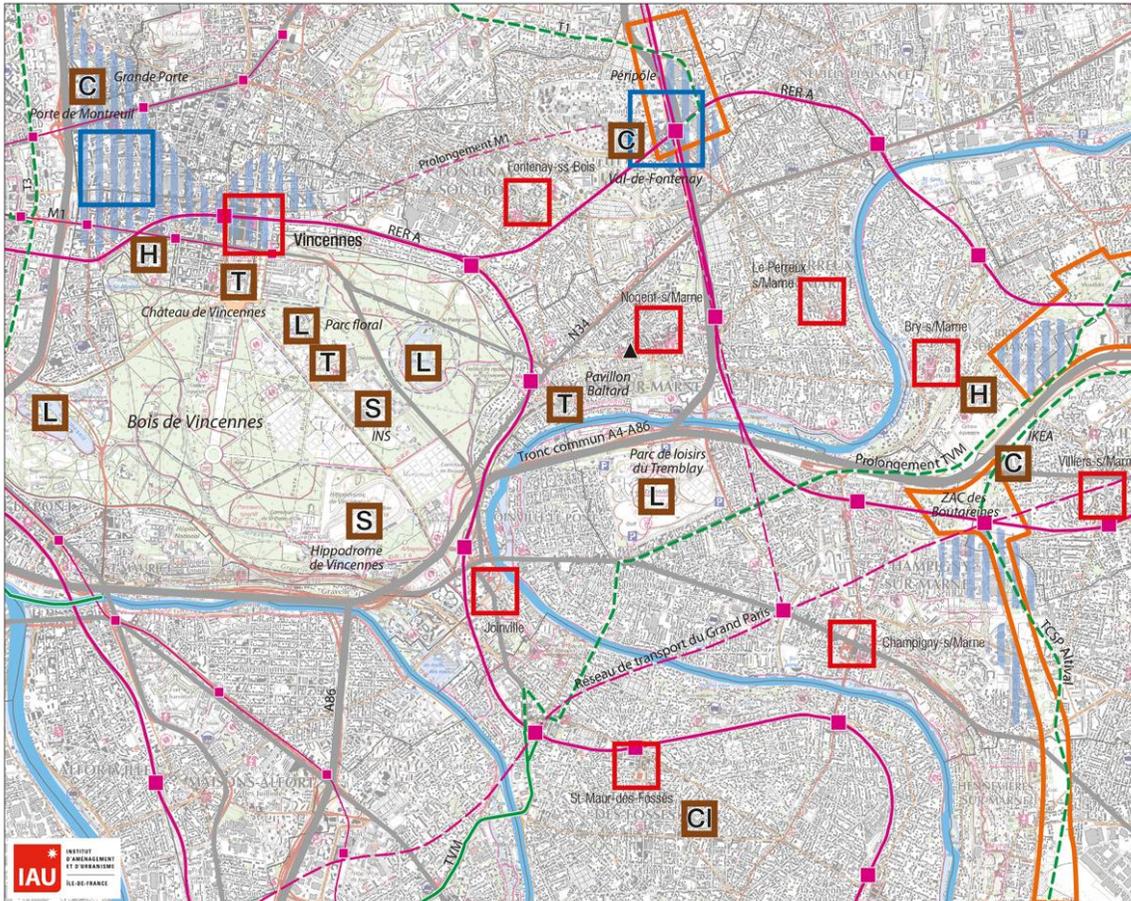
Le territoire compte 140 000 habitants et 30 000 emplois et se développe autour du pôle RER du Bourget. Il est fortement urbanisé mais l'occupation du sol y est caractérisée aussi par la présence des grandes emprises de l'aéroport de Bourget et du parc de La Courneuve. Les pôles urbains y sont peu développés et de la densité humaine y est globalement faible au regard des autres territoires stratégiques. De grandes zones d'activités y ont été développées autour du pôle du Bourget, assez peu denses en emplois, et le territoire est caractérisé par la présence des très grands équipements implantés en partie nord du territoire : aéroport d'affaires, parc des expositions, musée de l'Air et de l'Espace. La desserte TC y est aujourd'hui essentiellement assurée par le RER B, mais de nombreux projets y sont envisagés et devraient permettre de conforter très notablement le maillage sur le pôle gare du Bourget et d'en favoriser les liens avec les autres grands territoires franciliens. On notera cependant l'éloignement de ce pôle d'avec les grands équipements rappelés ci-dessus sur le territoire. Il est territoire « Porte sur l'international » du projet du Grand Paris, recèle de notables potentiels de restructuration des ZAE autour du pôle gare mais c'est aussi un territoire urbain assez contraint et les développements qui peuvent y être attendus y restent assez modestes dans un contexte pré-Grand Paris, plus importants cependant dans ce cadre.

# Bobigny-Est-Ensemble



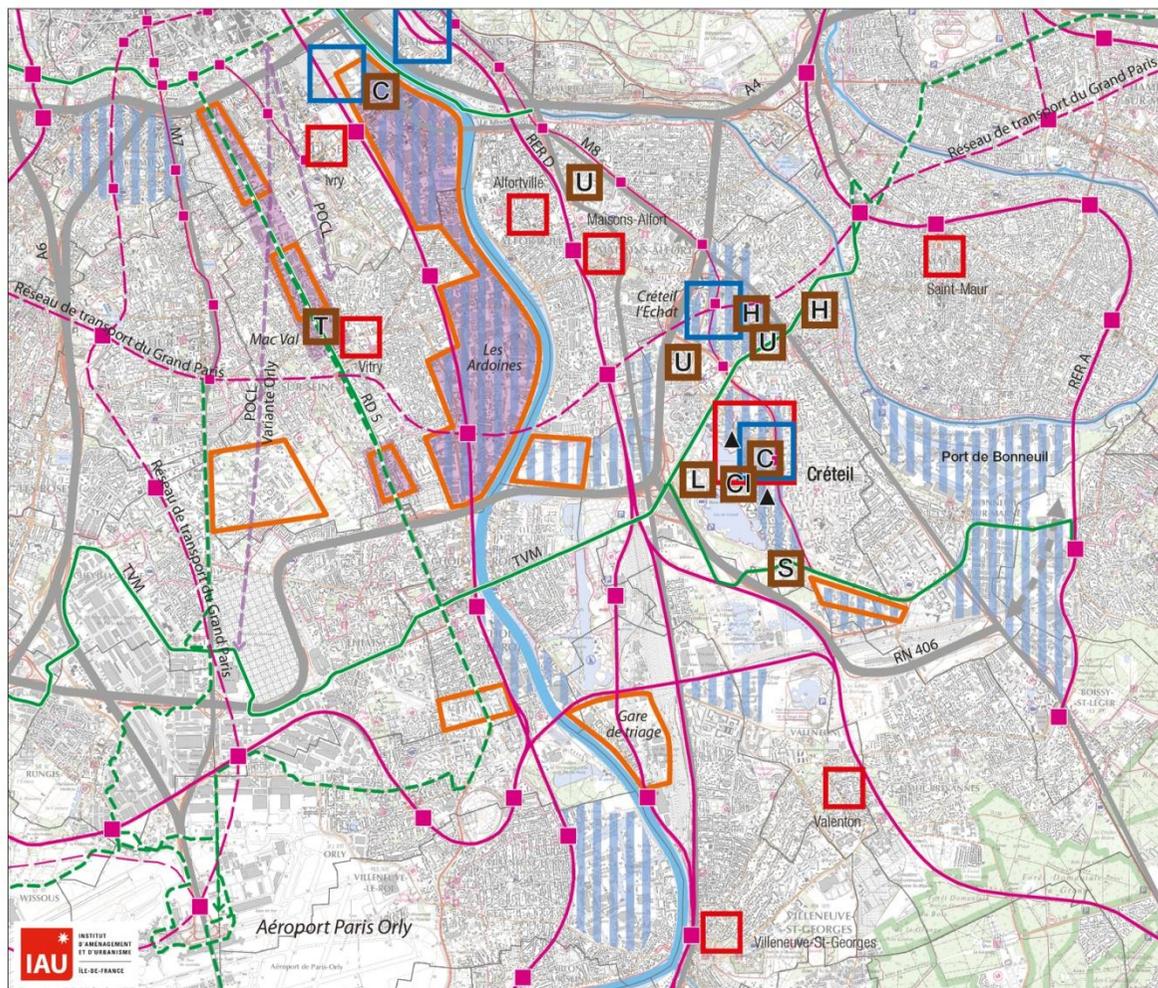
Le territoire compte 390 000 habitants et 150 000 emplois et se développe de part et d'autre de l'axe du canal de l'Ourcq et de la N3. Il est fortement urbanisé, polarisé par la ville préfecture de Bobigny. La densité humaine y est globalement forte mais déséquilibrée au profit de la population, et l'occupation du sol s'y caractérise aussi par les grandes emprises du cimetière parisien de Pantin ou ferrées. De grandes zones d'activités y ont été développées le long des grands axes d'infrastructures, mais les principales concentrations d'emplois sont situées sur le secteur Bobigny-Préfecture et à Pantin vers les abords de Paris. De nombreux équipements à vocation régionale ou départementale y sont implantés, plutôt sur Bobigny : administratifs liés à la ville préfecture, université Paris 13, base de plein air et de loisirs régionale de la Corniche des Forts... Sa desserte TC est aujourd'hui essentiellement radiale (Eole, M 5...) et devrait être complétée par de nombreux projets qui intéressent le territoire et vont permettre d'en améliorer notablement le maillage interne et ses liaisons avec les autres grands pôles régionaux : GP X, prolongement de lignes de métro ou des tramways T1 et T4 et BHNS RN 3. Il est concerné par de nombreux projets urbains et économiques, notamment sur l'axe de l'Ourcq depuis Pantin, et des croissances importantes de la population et des emplois peuvent y être attendues. Deux points d'arrêt y sont envisagés dans le cadre de la présente étude, à Noisy-le-Sec et à Bondy, au sein de quartiers restant d'attractivité locale mais tous deux situés à proximité de l'axe de développement économique et urbain de l'axe du canal de l'Ourcq et de la RN 3. On notera en particulier l'intérêt pour l'hypothèse Bondy du maillage avec la Ligne Orange du GPX et du T1, et pour Noisy-le-sec, de celui offert par la tangentielle nord et le T1.

# Val de Fontenay - Champigny



Le territoire compte 355 000 habitants et 100 000 emplois. L'urbanisation y est assez continue, caractérisée par la présence des pôles urbains de Vincennes et de Nogent-sur-Marne et du pôle économique de Val-de-Fontenay. La densité humaine y est forte mais déséquilibrée au profit de la population. D'importants équipements de rayonnement national ou régional sont implantés en partie sud du territoire, sur Paris : château de Vincennes, parc Floral, Institut National du Sport... La desserte TC y est essentiellement assurée aujourd'hui par les deux branches du RER A et par Eole, et de nombreux projets y sont attendus et devraient permettre d'en conforter notablement le maillage interne et les liens avec les autres grands territoires franciliens : Grand Paris Express, Altival, prolongements de la ligne 1 du métro, du tramway T1 et du Trans Val de Marne. D'importants projets urbains et économiques y sont envisagés dans le secteur du Val de Fontenay et autour de la gare nouvelle du Grand Paris Express de Bry-Villiers, et des accroissements significatifs en termes d'emplois pourraient y être attendus, plus faibles en ce qui concerne la population.

## Seine-Amont - Créteil

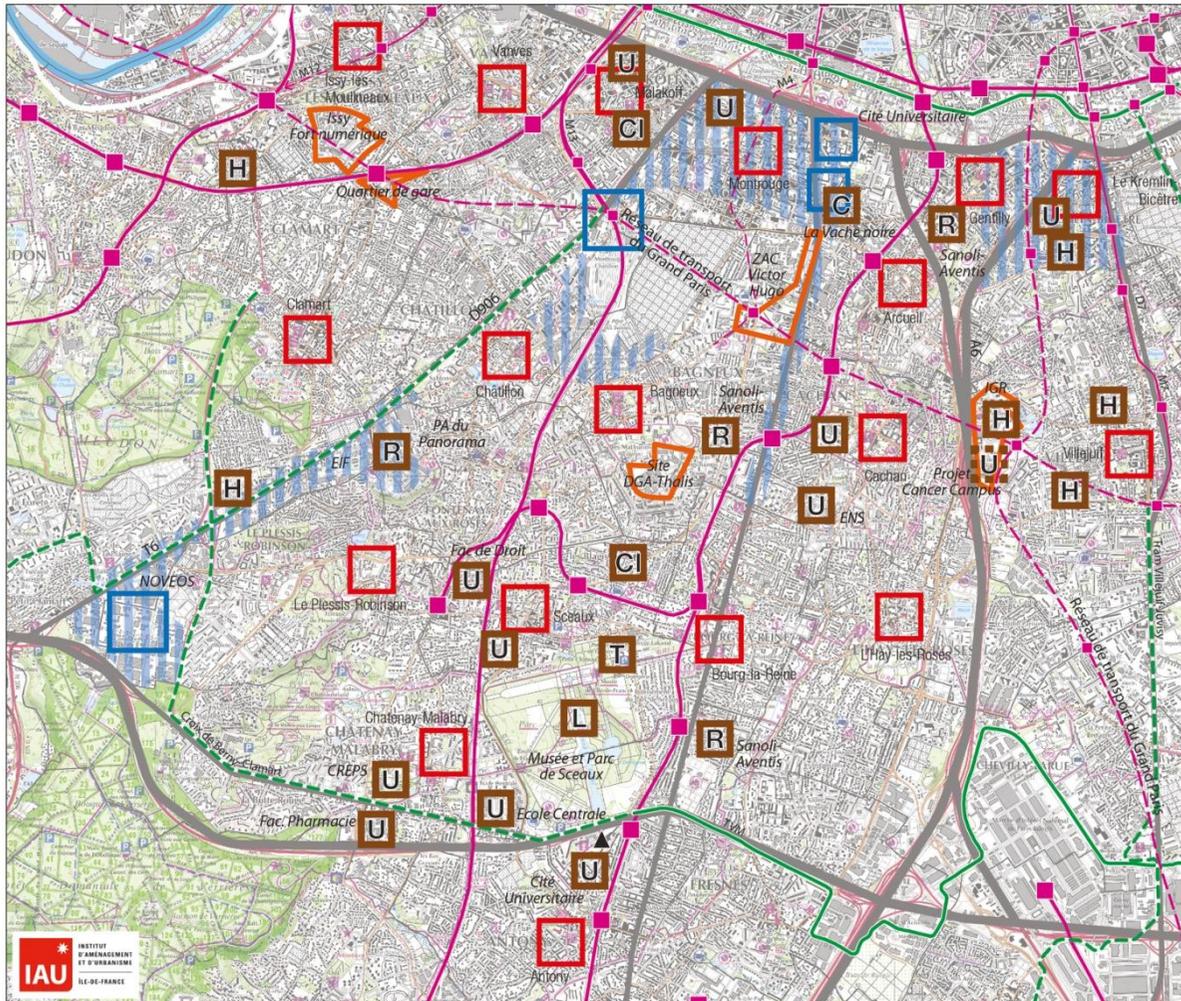


- Réseau ferré lourd, RER, transilien, gare
- projet
- Métro, gare
- projet
- Gare TGV
- Tramway
- projet
- Grand axe routier
- Centre ville, pôle urbain
- ▲ Equipement administratif
- Grand équipement existant et en projet (U : enseignement supérieur, H : santé, C : commercial, L : loisirs, R : recherche, T : touristique, Cl : culturel, S : sportif, A : aéroport, D : divers)
- Secteur de projet
- Zone d'emploi
- Pôle de bureaux
- Axe de développement tertiaire et urbain

Source : IAU-idf, DUAT mai 2011  
 0 1 2 km

Le territoire compte 500 000 habitants et 220 000 emplois. La densité humaine y est globalement forte, et il comprend le pôle départemental de Créteil. De nombreux grands équipements y sont implantés (administratifs liés à la ville préfeture, hôpitaux, université, recherche médicale...), en particulier sur le pôle Créteil. Il bénéficiera au terme des projets TC envisagés d'un important maillage TC favorable à sa desserte interne et à son insertion dans l'ensemble régional. Le territoire est concerné par le « Cône de l'innovation » du Grand Paris et par de nombreux projets urbains et économiques (Ardoines, Ivry Gambetta, l'Echat, axe RD 5...) avec en conséquence des accroissements significatifs de la population et des emplois qui peuvent y être attendus. Il est concerné par la station Vert de Maisons envisagée comme point d'arrêt dans le cadre de la présente étude, située un peu au nord du cœur préfeture mais dont la situation sur le Grand Paris Express lui permettra de profiter pleinement des maillages avec les radiales.

## Vallée scientifique de la Bièvre

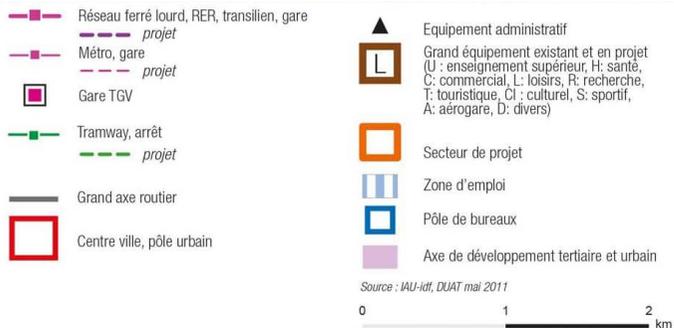
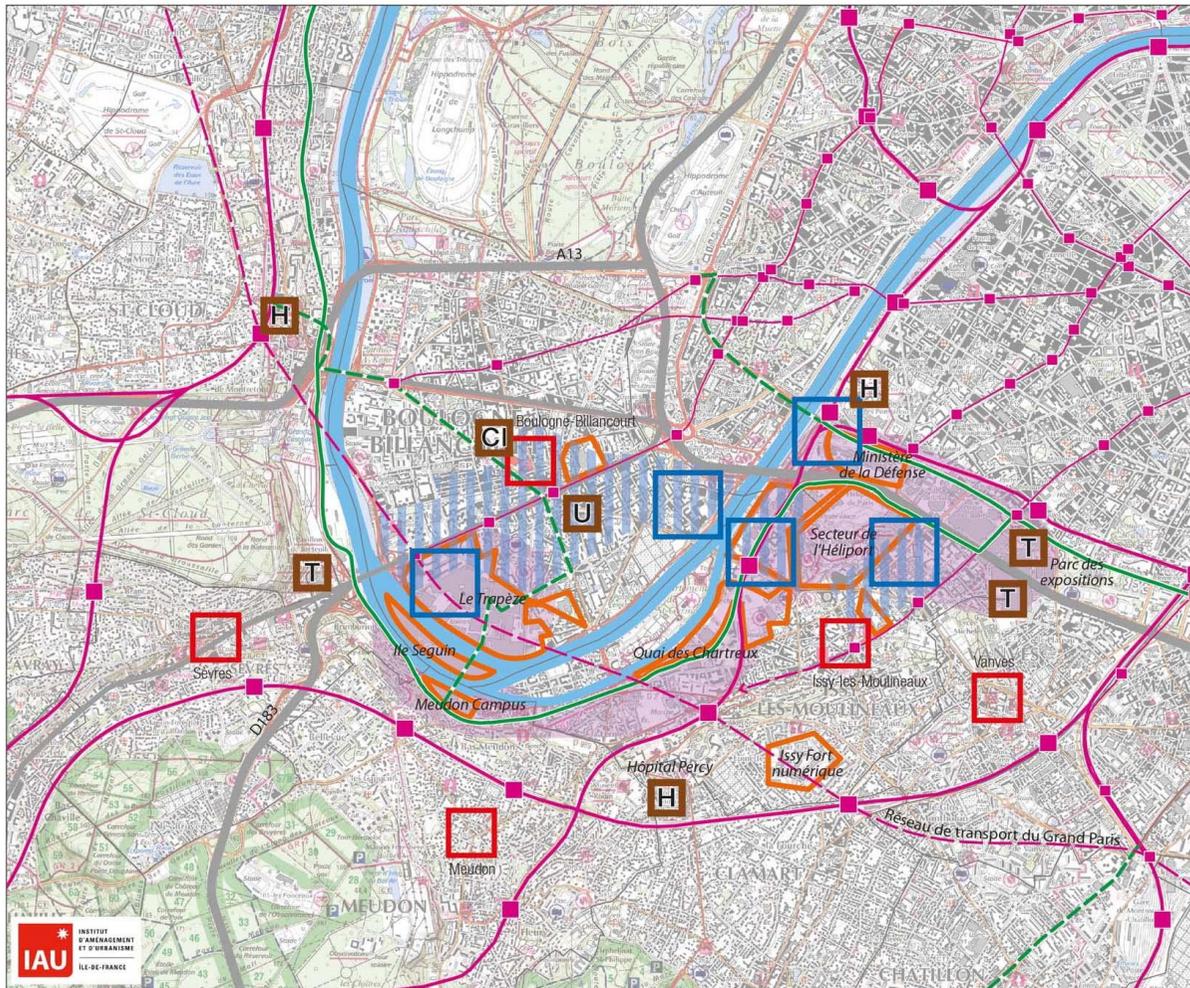


Source : IAU-Idf, DUAT mai 2011



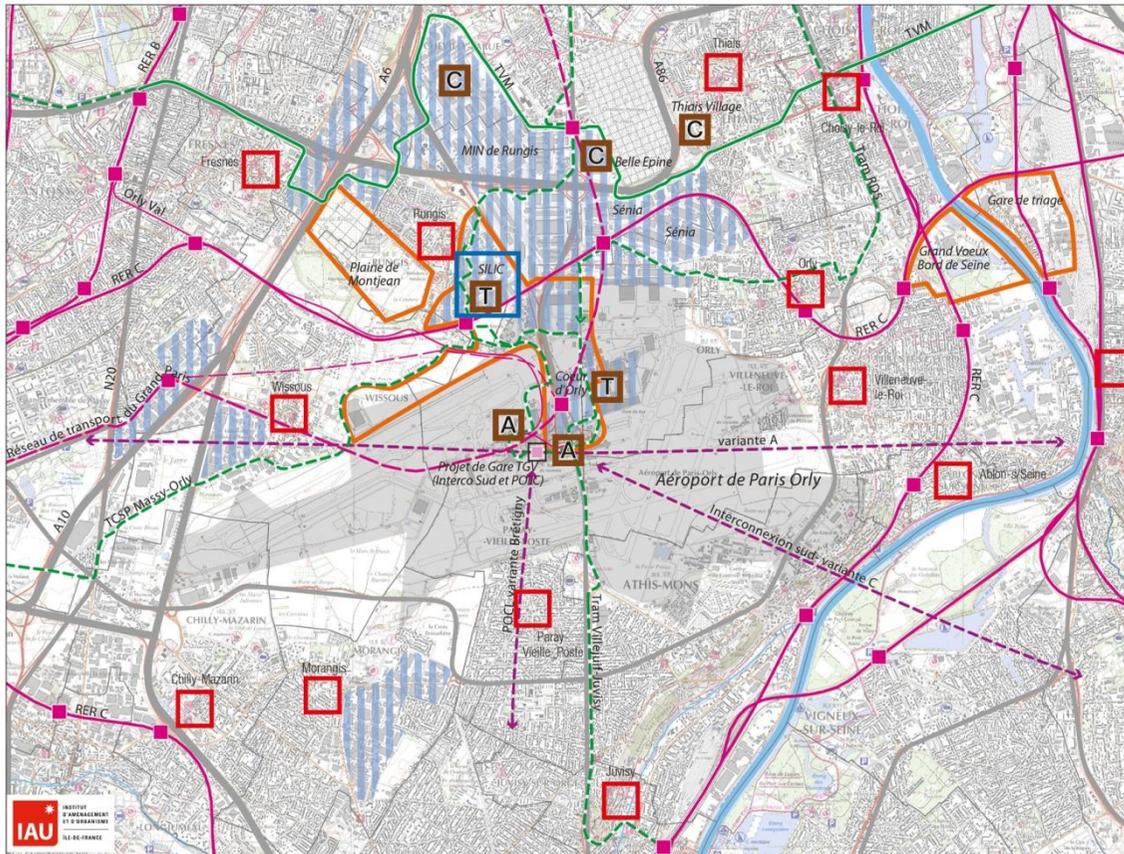
Le territoire compte 580 000 habitants et 210 000 emplois. L'urbanisation y est assez continue, assez faiblement structurée par ses pôles urbains, et la densité humaine y est globalement forte au regard des autres territoires. De nombreux équipements de formation ou de recherche de niveau national ou régional y sont implantés, mais pour certains devant partir sur le plateau de Saclay, et on y note la présence d'hôpitaux souvent accompagnés de centres de recherche, l'Institut Gustave Roussy en particulier. Le réseau TC y est essentiellement radial et est concerné par de très nombreux projets qui vont en améliorer très notablement le maillage et les liens avec les territoires environnants : Arc Sud et liaison vers l'aéroport d'Orly du Grand Paris Express, prolongement de la ligne 4 du métro, tramways... Le territoire est concerné par le « Cône de l'Innovation » du projet du Grand Paris, visant à y favoriser l'émergence d'un pôle dans les domaines de la santé, de la pharmacie et des biotechnologies, et on y note d'importants projets urbains et économiques (Cancer Campus, sites Thalès ou Centrale, axes RD 7, RD 906 ou RD 920), avec en conséquence des accroissements sensibles de la population et des emplois qui peuvent y être attendus. Il est directement concerné par une des stations envisagée dans le cadre de la présente étude, à Clamart, au cœur d'un quartier d'attractivité restant locale, mais dont la situation sur le Grand Paris Express lui permettrait de profiter pleinement des maillages avec les radiales.

# Val-de-Seine



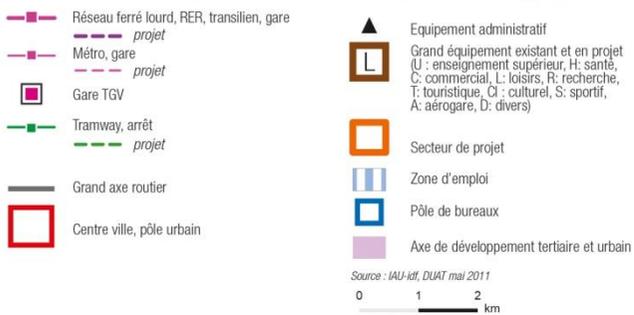
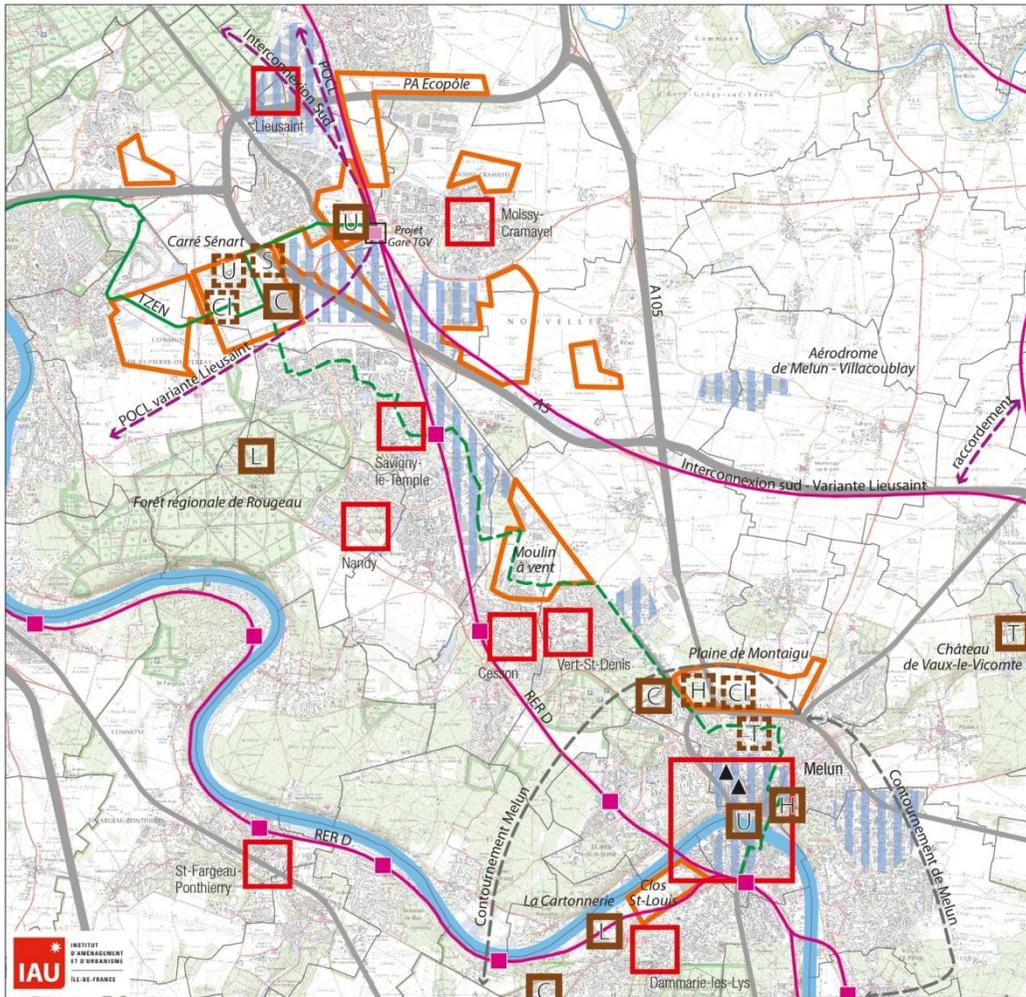
Le territoire compte 300 000 habitants et 180 000 emplois et se développe de part et d'autre de la boucle de Seine. Son urbanisation y est continue, structurée par le pôle de Boulogne-Billancourt en rive droite et on y note de fortes densités d'emplois depuis le pont de Sèvres sur Boulogne Billancourt puis en continuité le long de la Seine vers Issy-les-Moulineaux et Paris. La densité humaine y est globalement très forte, une des plus fortes au regard des autres territoires stratégiques franciliens. Il est caractérisé par la présence sur ses franges du parc des expositions de la Porte de Versailles et un grand équipement culturel est envisagé sur l'île Seguin. Il est concerné par de nombreuses lignes TC actuelles et en projet assurant la desserte interne et les liens avec les autres grands territoires franciliens, et on y notera en particulier l'importance du Grand Paris Express pour les liaisons qu'il offrira vers La Défense ou le Val de Marne. D'importants projets urbains et économiques y sont en cours ou envisagés (Trapèze, fort numérique, île Seguin, bords de Seine rive gauche à Issy et Meudon...), avec des croissances sensibles de la population et des emplois qui peuvent y être attendues. Il est concerné en limite de son territoire par l'arrêt Clamart envisagé dans le cadre de la présente étude, et on notera que les principaux pôles structurants urbains et économiques de ce territoire (centre-ville Boulogne et Issy pôle tertiaire) restent un peu en marge des stations GPX.

# Orly - Rungis



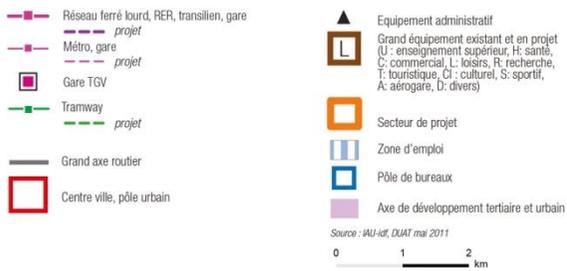
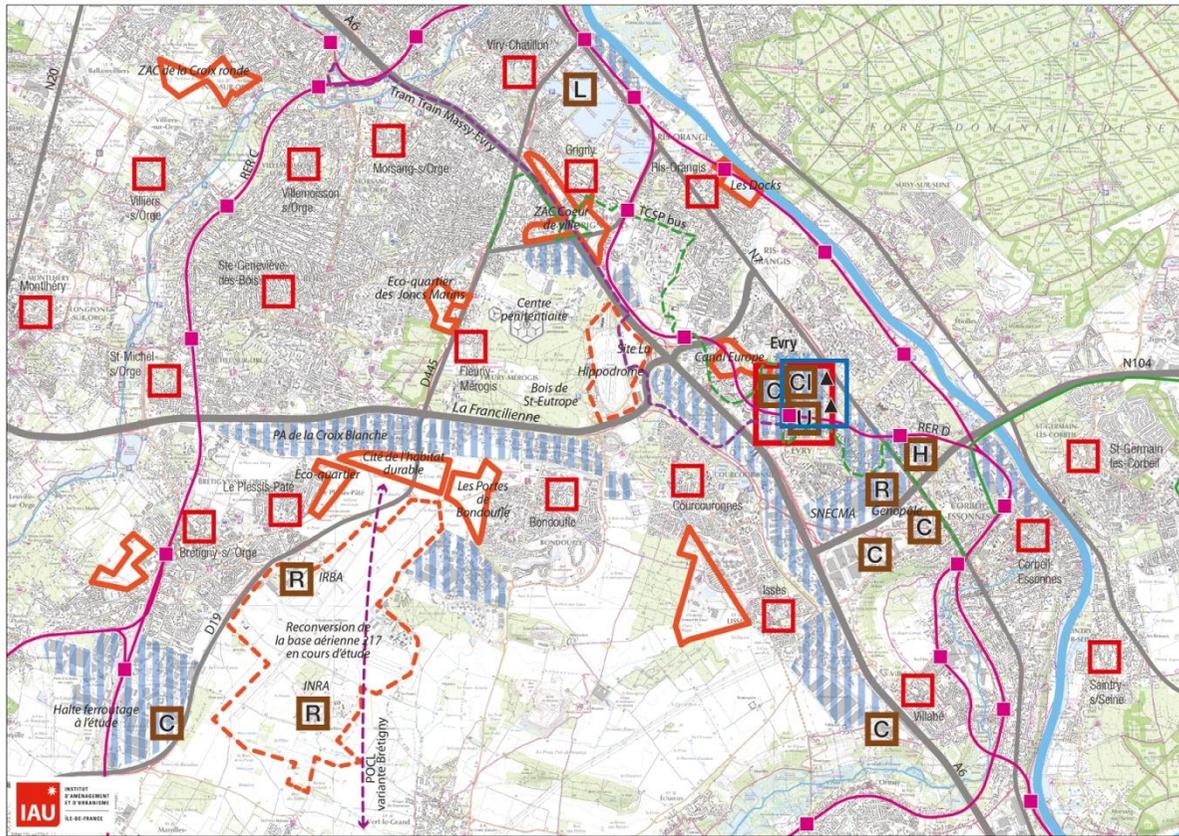
Le territoire compte 160 000 habitants et 105 000 emplois. Il est caractérisé par la présence de grands équipements à vocation nationale ou régionale (aéroport, MIN de Rungis, centre congrès) mais aussi par la relative faiblesse de sa structuration urbaine. Il bénéficie de la présence de nombreuses liaisons TC radiales ou en rocade existantes ou en projet qui amélioreront notamment la desserte de l'aéroport et son maillage interne et leurs insertions dans l'ensemble métropolitain (GPX vers Paris et Massy et Versailles-Saint-Quentin en particulier), et il est concerné par un projet de gare TGV dans le cadre du Barreau Sud. D'importants développements économiques y sont envisagés (cœur d'Orly, restructuration et densification des grandes ZAE de la Silic et Sènia), avec en conséquence une forte évolution des emplois qui peut y être attendue, mais les développements démographiques y resteront plus mesurés compte-tenu des contraintes de bruit. Le territoire est concerné par la station de Juvisy-sur-Orge envisagée dans le cadre de la présente étude, nettement à l'écart du cœur de pôle territorial mais située sur les branches C et D du RER et concernée par le tramway en projet vers Orly et Villejuif.

# Sénart - Melun



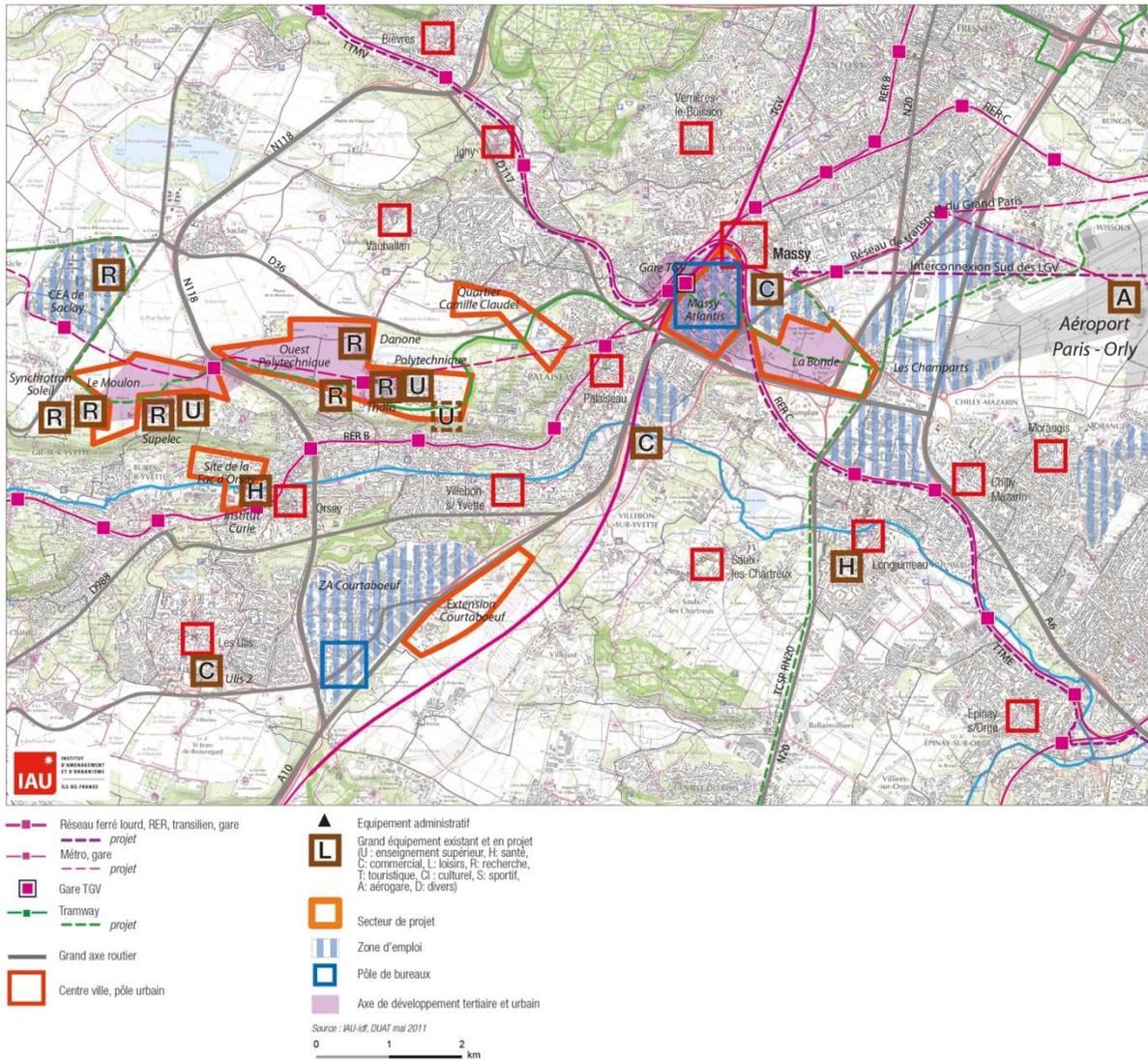
Le territoire compte 240 000 habitants et 90 000 emplois. Il est caractérisé par la faiblesse générale de sa densité humaine et par la dissémination des implantations urbaines et économiques, mais aussi par les rôles structurants du centre-ville historique de Melun et en cours sur le Carré Sénart. De nombreux équipements de niveau régional voire national y sont implantés : administratifs liés à la ville préfecture, université Paris 12, parc et château de Vaux-le-Vicomte. La desserte TC y est structurée par le RER D et par les TCSP Lieusaint-Corbeil et en projet Lieusaint-Melun. Il est concerné par l'implantation éventuelle d'une gare TGV à Lieusaint dans le cadre du barreau sud. De nombreux projets urbains et économiques y sont portés notamment par l'EPA Sénart, et une forte croissance démographique et à moindre titre économique peuvent y être envisagées.

# Evry - Brétigny



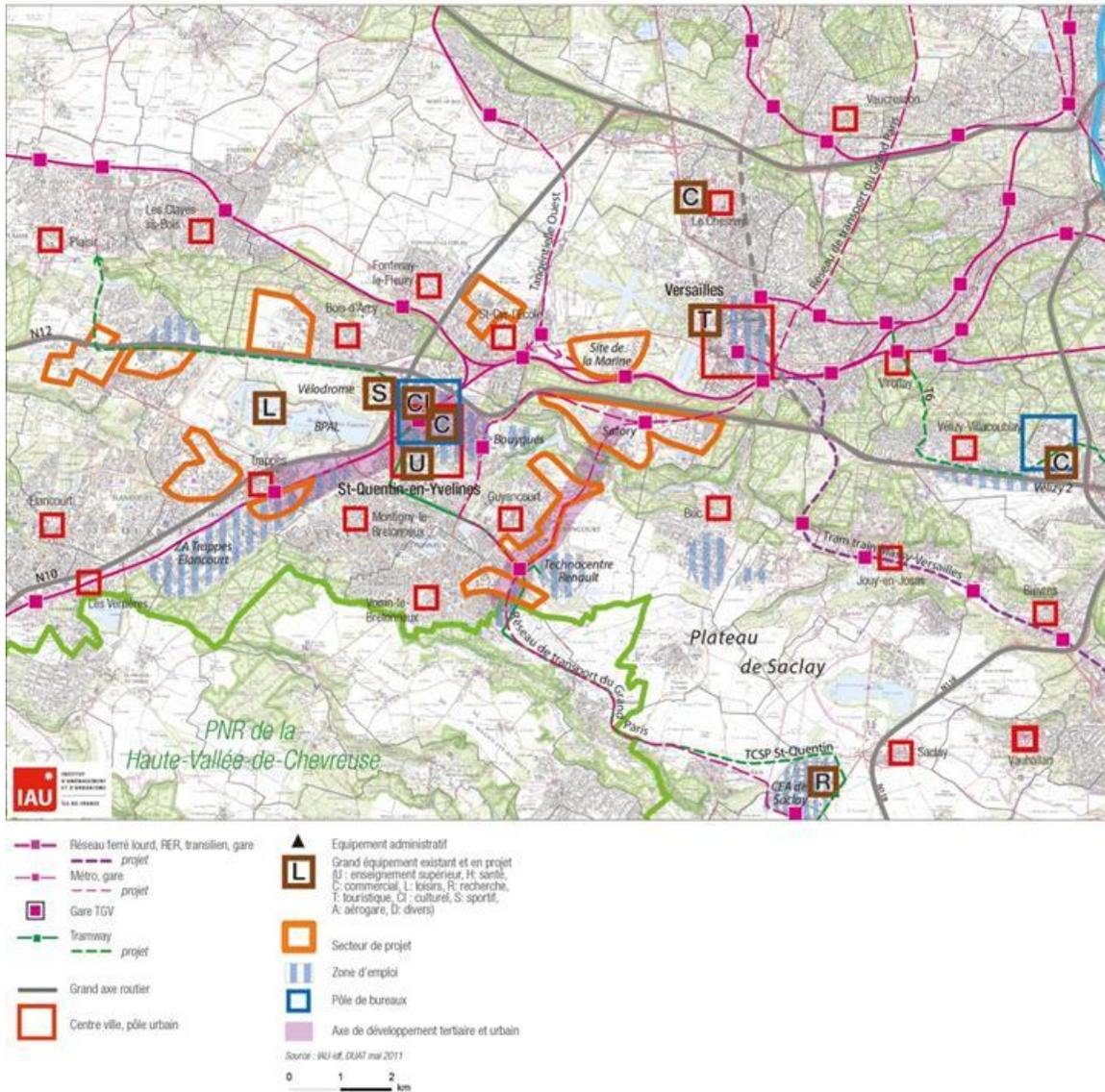
Le territoire compte 400 000 habitants et 150 000 emplois. L'urbanisation y est assez continue sur ses franges, structurée par la ville préfecture d'Evry et des villes historiques de Corbeil et de Brétigny-sur-Orge mais la densité humaine y reste globalement faible. D'importantes zones d'activités s'y sont développées le long de l'A6 et de la Francilienne et de nombreux équipements à vocation régionale ou départementale y sont implantés : administratifs liés à la ville préfecture, université à Evry, hôpital sud francilien, important pôle recherche avec le Génopôle, l'INRA et l'IRBA sur base 217 à Brétigny, et le site de l'hippodrome d'Evry a été retenu comme site d'implantation pour le grand stade de rugby. Le réseau de desserte TC y est structuré par les radiales du RER C et RER D et va être complété par les tangentielles Corbeil Sénart et Tram Train Massy Evry. De nombreux projets urbains et économiques y sont envisagés ou engagés, avec en conséquence des accroissements significatifs de la population et des emplois qui peuvent y être attendus.

# Massy - Saclay



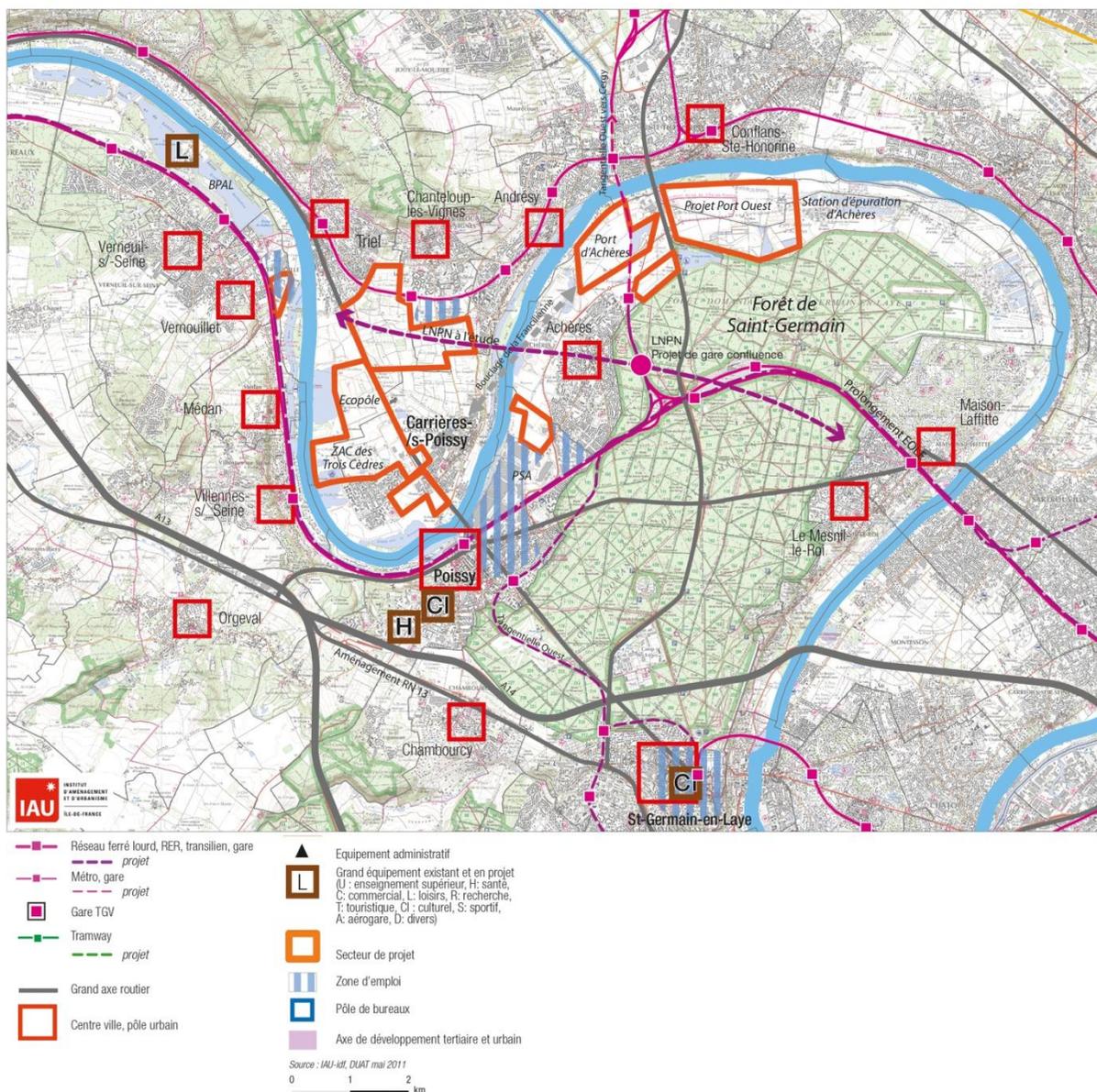
Le territoire compte 270 000 habitants et 140 000 emplois. Il est caractérisé par la présence du pôle de Massy et du territoire de Saclay, cluster scientifique et technologique du Grand Paris. De grands équipements de niveau national ou régional y sont implantés, essentiellement tournés vers la recherche ou la formation supérieure (Polytechnique, faculté d'Orsay, centre de recherche Thalès et CEA de Saclay...) et de nombreux autres y sont attendus dans le cadre du projet du Grand Paris. La densité humaine reste globalement faible sur le secteur et les zones urbaines et d'emplois y sont disséminées. Les pôles urbains y sont peu développés à l'exception du pôle de Massy TGV. Le réseau TC est structuré par le RER B et devrait être très notablement renforcé au terme des nombreux projets qui concernent le territoire et qui permettront d'assurer la desserte des pôles sur le plateau et leurs liens avec les autres grands territoires franciliens. On rappellera en particulier l'importance du maillage TC en gare de Massy TGV. D'importants développements urbains et économiques y sont envisagés, notamment dans le secteur de Massy (Atlantis, La Bonde..) ou dans le cadre du cluster du Grand Paris. Le secteur est concerné par une des stations envisagées dans le cadre de la présente étude, à Epinay-sur-Orge, en marge des principaux pôles du territoire mais bénéficiant de sa situation sur le RER C et le tram-train sur l'axe Versailles, Massy et Evry.

## Versailles - Saint-Quentin



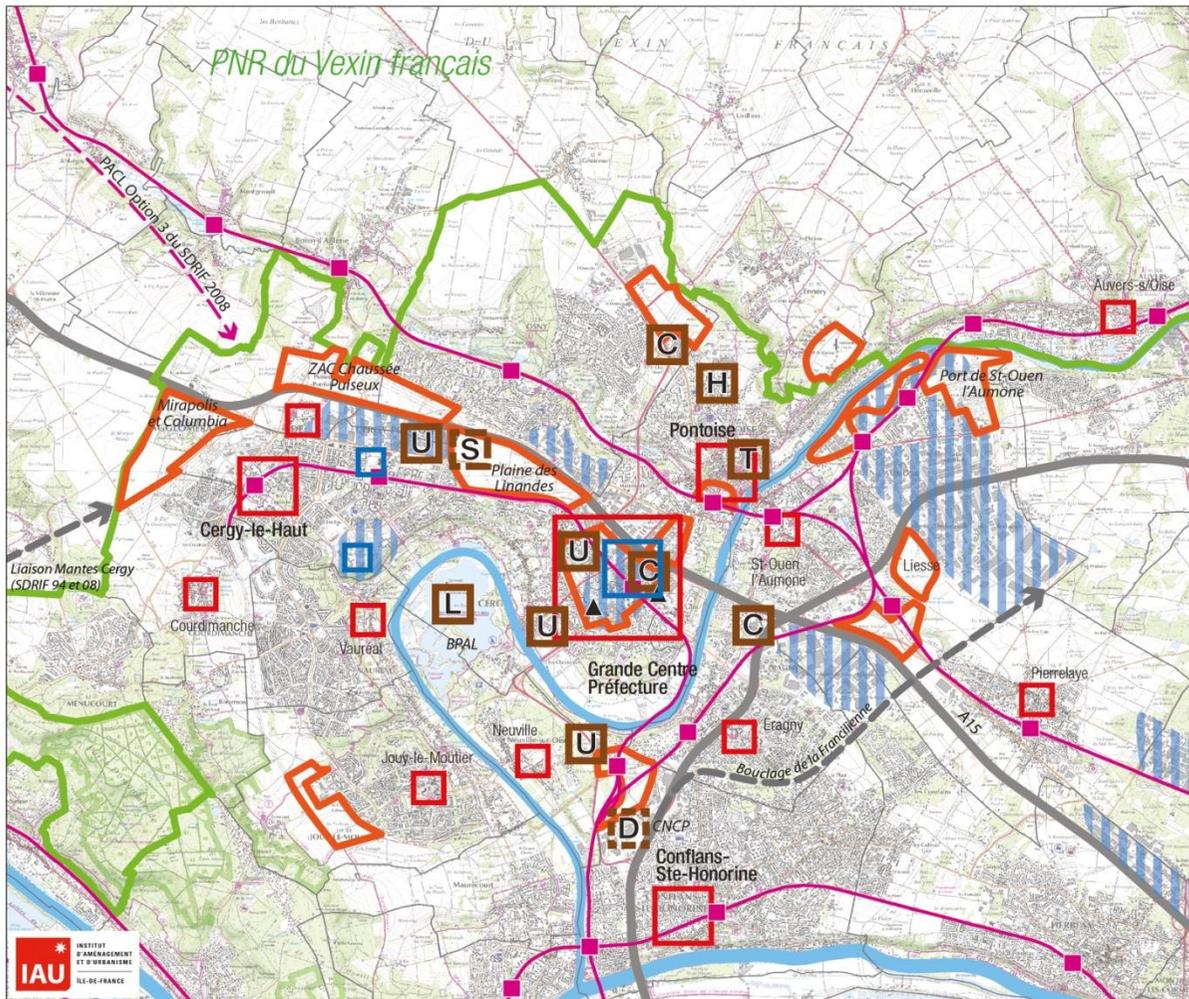
Le territoire compte 400 000 habitants et 225 000 emplois. Il est caractérisé par la présence des pôles régionaux majeurs de Versailles et de Saint-Quentin-en-Yvelines et du pôle économique de Vélizy, mais la densité humaine y reste dans l'ensemble mesurée et les implantations urbaines et les emplois disséminés. De grands équipements y sont implantés : domaine de Versailles, administratifs de la ville préfecture, université Saint-Quentin, vélodrome. Il bénéficie de la qualité de son réseau TC lourd radial et tangentiel en cours de renforcement, favorable à sa desserte interne et à ses liens avec les autres grands territoires franciliens, et de la qualité en particulier du maillage sur le pôle Versailles. Le territoire est pour partie inclus dans le cluster scientifique et technologique du plateau de Saclay du Grand Paris, et d'importants projets et de forts développements urbains et économiques y sont envisagés dans le cadre des scénarios du Grand Paris.

## Chanteloup - Poissy - Achères - Confluence



Le territoire compte 190 000 habitants et 55 000 emplois et s'étend dans les boucles de Seine en aval de sa confluence d'avec l'Oise. L'urbanisation y est discontinue, structurée par le pôle urbain de Poissy, mais les autres pôles urbains y sont peu développés et la densité humaine faible au regard des autres territoires stratégiques franciliens. Il est à nette dominante résidentielle mais se caractérise aussi par la présence des usines PSA à Poissy. Les équipements y restent de niveau local hors la base de plein air et de loisirs du Val de Seine. La desserte en transport en commun y est radiale, assurée par le Transilien reliant la gare Saint-Lazare et par une branche du RER A, et plusieurs projets le concerne : prolongement de la tangentielle ouest en partie est du territoire, prolongement Eole, liaison nouvelle Paris Normandie avec une gare envisagée sur le territoire de cette confluence. Il est inscrit dans l'opération d'intérêt national de la Seine Aval et est au cœur du projet « Confluence Seine Oise » du Grand Paris incluant notamment l'aménagement d'un nouveau port à Achères. D'autres projets y sont envisagés ou en cours dans la boucle, notamment celui du Nouveau Quartier Urbain du centre de Carrières, mais le secteur est caractérisé par de fortes contraintes pesant sur les développements urbains et économiques (forêt de Saint Germain, zone inondable), avec en conséquence des développements de la population et des emplois qui devraient y rester mesurés.

# Cergy-Pontoise

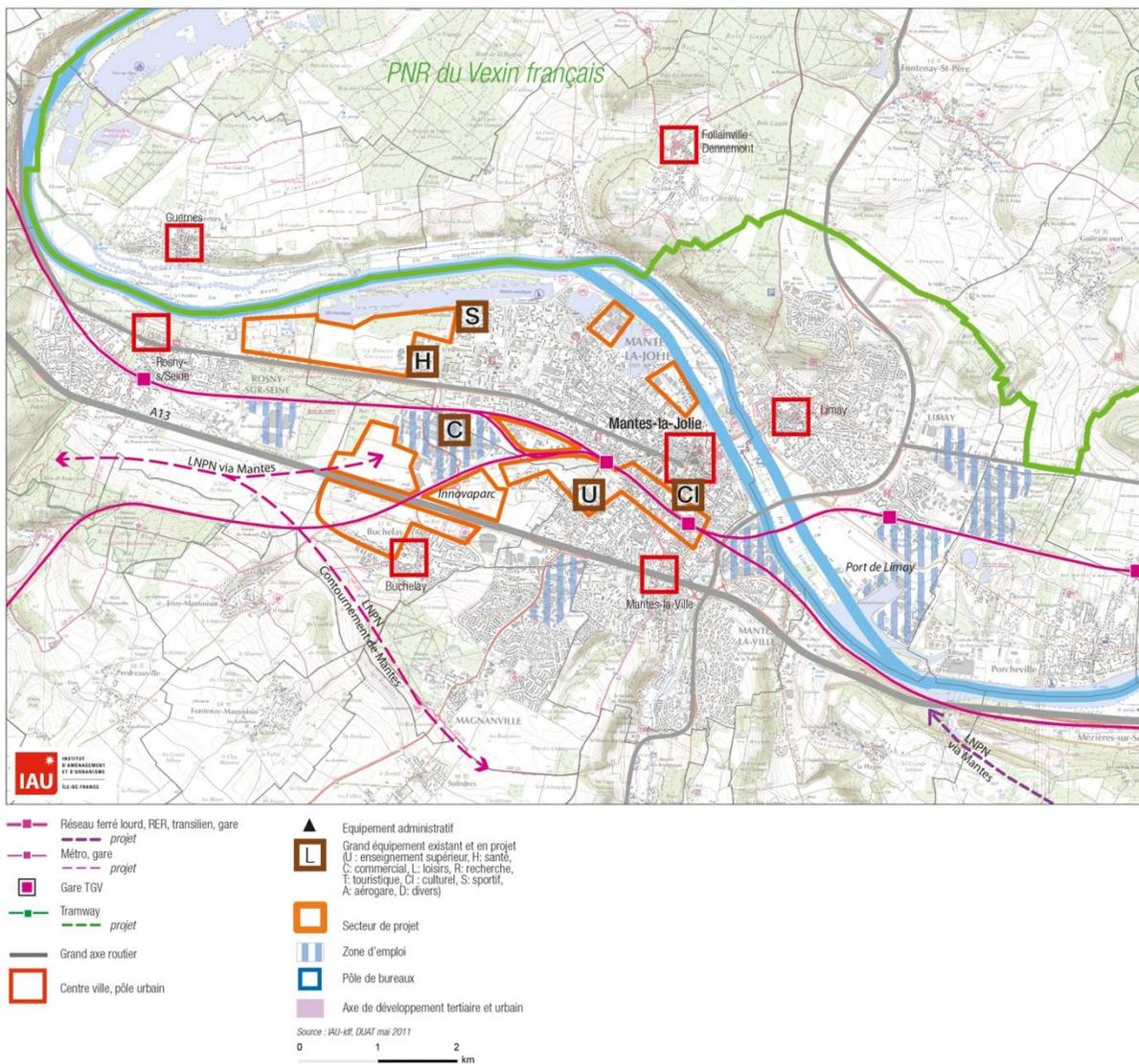


- Réseau ferré lourd, RER, transilien, gare
- projet
- Métro, gare
- projet
- Gare TGV
- Tramway
- projet
- Grand axe routier
- Centre ville, pôle urbain
- ▲ Equipement administratif
- Grand équipement existant et en projet (U : enseignement supérieur, H : santé, C : commercial, L : loisirs, R : recherche, T : touristique, Cl : culturel, S : sportif, A : aéroport, D : divers)
- Secteur de projet
- Zone d'emploi
- Pôle de bureaux
- Axe de développement tertiaire et urbain

Source : IAU-kih, DUAT mai 2011  
 0 1 2 km

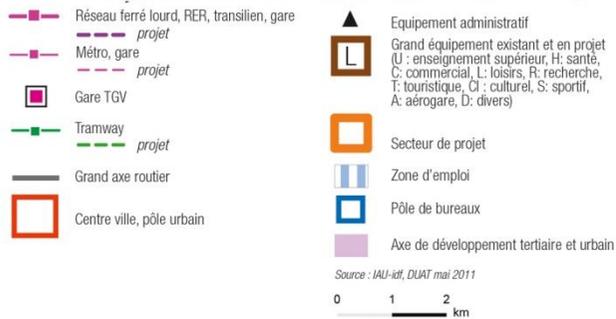
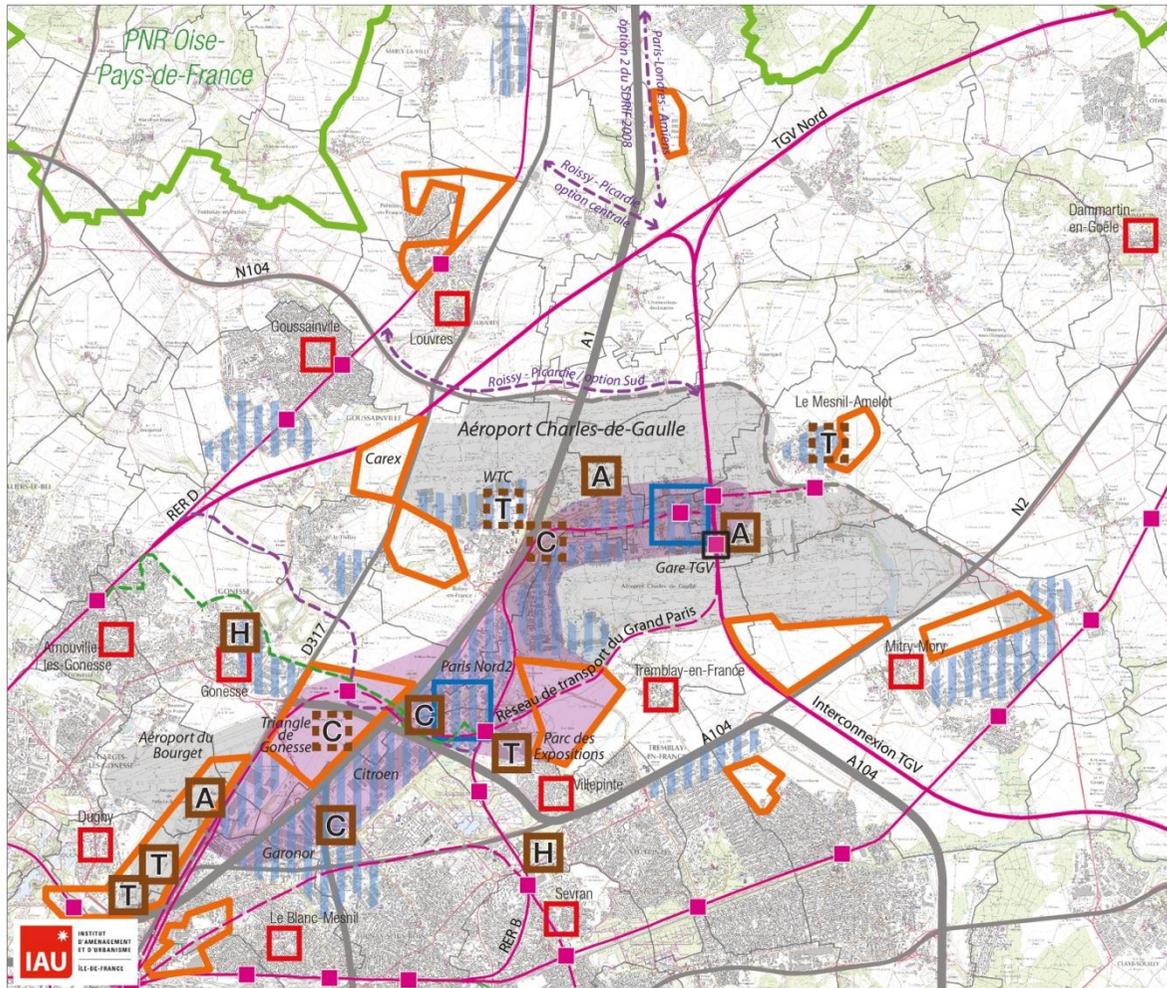
Le territoire compte 190 000 habitants et 100 000 emplois. L'urbanisation y est assez continue, pour une grande part réalisée dans le cadre de la ville nouvelle de Cergy et par la ville historique de Pontoise. D'importantes zones d'activités y ont été développées, à Saint-Ouen-l'Aumône ou le long de l'A 15, mais la principale polarité d'emplois y reste celle du centre préfecture. La densité humaine y reste globalement faible au regard des autres territoires stratégiques. De nombreux équipements de niveau régional y sont implantés, en particulier vers le cœur de pôle : administratifs liés à la ville préfecture, université et formation supérieure, et on y note les projets d'implantation du centre national du hockey et de Centre National de Conservation du Patrimoine. Il est caractérisé pour ses dessertes TC par les radiales du RER A et du transilien et en transversal par ses liaisons ferrées vers Creil le long de l'Oise et par le projet de tangentielle Ouest vers Saint-Germain en Laye et Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il est concerné par le projet Confluence Seine Oise du Grand Paris et de nombreux projets urbains et économiques y sont portés, notamment en cœur de pôle, avec en conséquence de sensibles croissances démographique et économique qui peuvent y être envisagées.

# Mantois



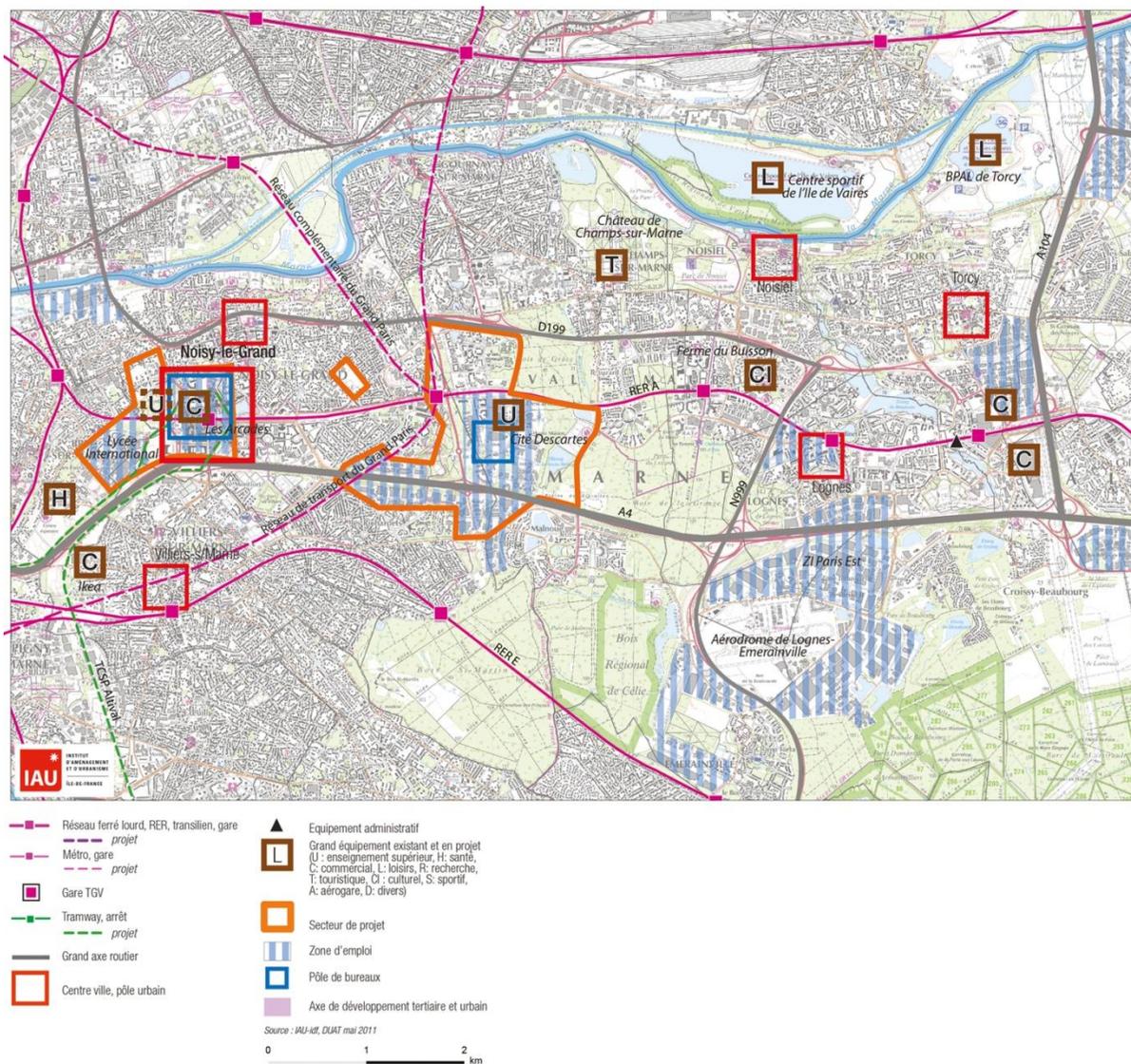
Le territoire compte 95 000 habitants et 30 000 emplois et s'étend le long de la Seine et autour de la ville historique de Mantes-la-Jolie qui en constitue la ville-pôle. La densité humaine y reste modérée au regard des densités observées sur les autres territoires stratégiques franciliens et déséquilibrée au profit de la population. Les équipements y restent d'échelle locale ou départementale. La desserte TC y est assurée par le transilien le reliant à Paris gare Saint-Lazare et il est concerné par le projet de prolongement de Eole à l'Ouest qui le relierait directement au territoire de La Défense et par le projet de Liaison Nouvelle Paris Normandie et d'une gare de cette liaison à Mantes-la-Jolie. Il est inscrit dans l'opération d'intérêt national de la Seine Aval et de nombreux projets y sont envisagés ou en cours de réalisation (Innovaparc, Nouveau quartier urbain de Rosny...), et des accroissements modérés de la population et des emplois peuvent y être envisagés.

# Roissy



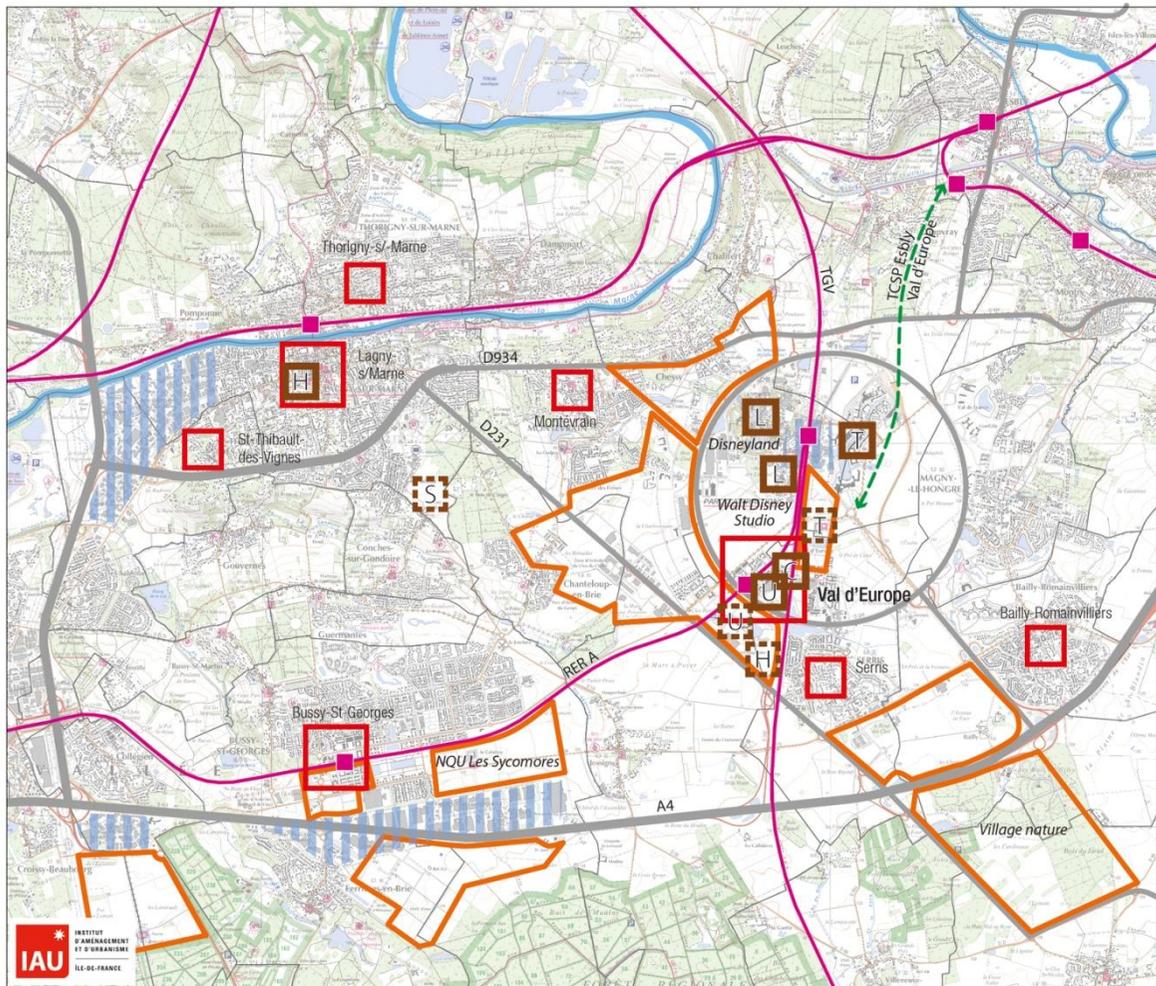
Le territoire compte 300 000 habitants et 210 000 emplois. Il est caractérisé par la présence de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'autres équipements de niveau national et international : parc des expositions de Villepinte qui doit être agrandi, complexe hôtelier, projets International Trade Center ou Europacity. De très grandes zones d'activités y sont implantées, avec une forte concentration des emplois sur un axe Paris Nord 2 / aéroport mais le secteur se caractérise aussi par la faiblesse générale de ses pôles urbains et par la dissémination assez générale des polarités sur le secteur. Sa desserte TC est caractérisée par la présence de la gare TGV et du RER B et il est concerné par de nombreux projets qui en amélioreront sa desserte interne et ses liens avec les autres grands territoires franciliens : liaison Picardie-Roissy, GPX, liaison RER D / RER B, CDG Express, maillage bus de desserte territorial... Plusieurs Comités de Développement Territorial y sont à l'étude dans le cadre du Grand Paris, notamment celui de Roissy Coeur économique, et de très importants développements y sont envisagés, essentiellement à vocation économique compte-tenu des contraintes liées au Plan d'Exposition au Bruit. Deux points d'arrêt y sont envisagés dans le cadre de la présente étude, à Villiers le Bel et Sevran Beaudottes, mais ces points d'arrêts restent nettement en marge des pôles majeurs du territoire lui-même.

## Noisy-le-Grand - Cité Descartes



Le territoire compte 190 000 habitants et 80 000 emplois. L'urbanisation y forme de grandes continuités développées dans le cadre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et se structure autour du pôle régional de Noisy-le-Grand et dans une moindre mesure des autres gares du RER A. D'importantes zones d'activités y ont été développées le long de l'A4, mais la densité humaine y reste globalement mesurée au regard des autres territoires stratégiques. Il est caractérisé par la présence de la Cité Descartes qui accueille de grands équipements de formation supérieure et de recherche à proximité de la gare Noisy-Champs du RER A. Le réseau TC est structuré sur le territoire par le RER A en radial, et par d'importants projets qui vont en mailler les gares : TVM et Altival à Noisy-le-Grand Mont d'Est, lignes Rouge et Orange du Grand Paris Express à Noisy-Champs Cité Descartes, ces projets renforçant au terme de leurs réalisations très sensiblement les liens avec les autres grands territoires franciliens. Il est le cluster du développement urbain durable du projet du Grand Paris, et d'importants projets urbains et économiques y sont envisagés, en particulier autour des pôles Cité Descartes et Noisy-le-Grand Mont d'Est, avec de notables accroissements de la population qui peuvent y être attendus, notamment dans le cadre des scénarios du Grand Paris. Il n'est territorialement concerné par aucun des arrêts envisagés dans le cadre de la présente étude mais ses pôles principaux sont assez directement liés à plusieurs de ces arrêts, notamment celui de la Cité Descartes, par les rabattements offerts par les réseaux TC existants et en projet.

# Val d'Europe

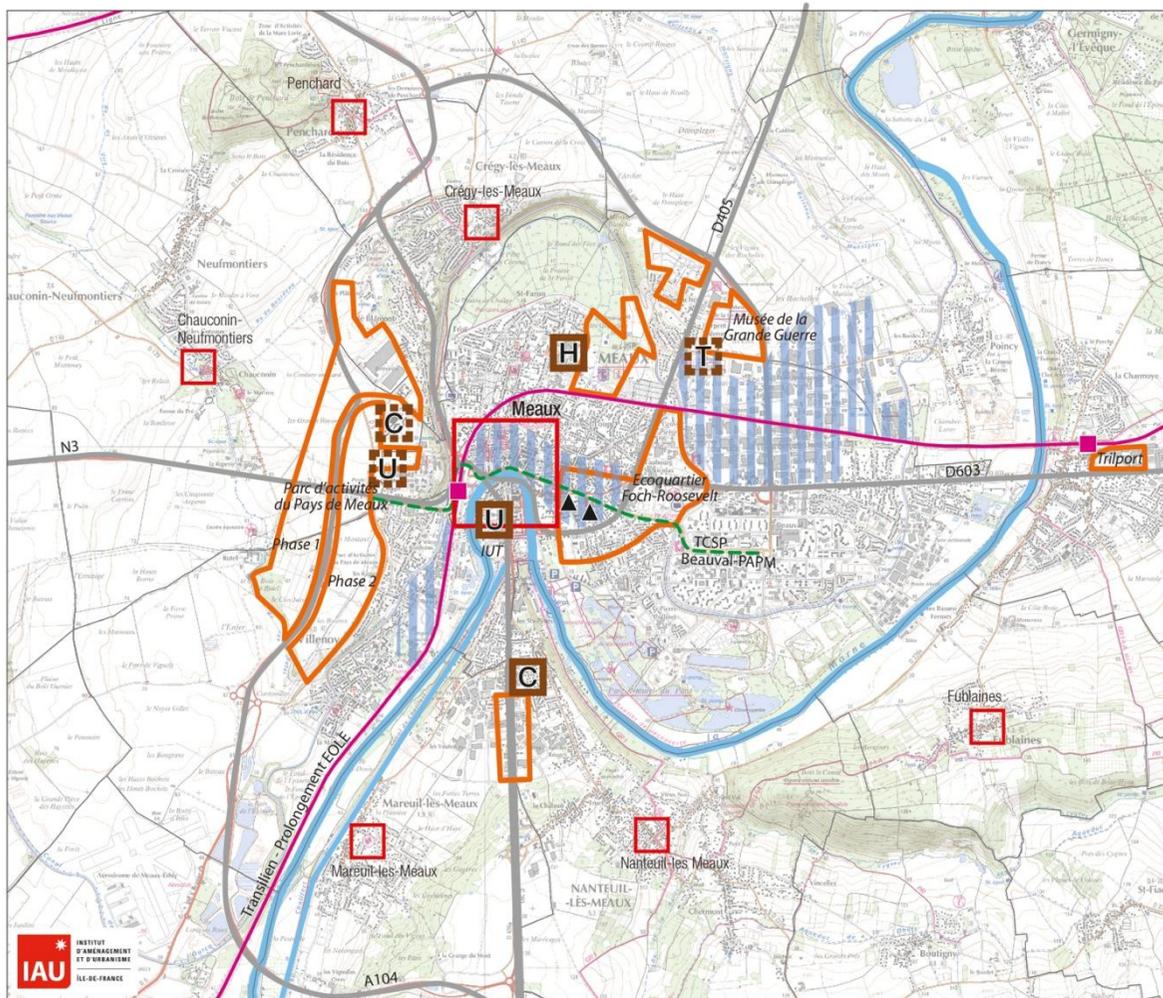


- Réseau ferré lourd, RER, transilien, gare
- - - Métro, gare
- - - projet
- Gare TGV
- Tramway, arrêt
- - - projet
- Grand axe routier
- Centre ville, pôle urbain
- ▲ Equipement administratif
- L Grand équipement existant et en projet  
(U : enseignement supérieur, H : santé, C : commercial, L : loisirs, R : recherche, T : touristique, Cl : culturel, S : sportif, A : aéroport, D : divers)
- Secteur de projet
- Zone d'emploi
- Pôle de bureaux
- Axe de développement tertiaire et urbain

Source : IAU-idf, DUAT mai 2011  
 0 1 2 km

Le territoire compte 110 000 habitants et 50 000 emplois. Il est caractérisé par la présence du parc d'attraction de Disneyland et constitue la partie est de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. L'urbanisation y est discontinue, fortement structurée par le pôle du Val d'Europe et par les polarités historique de Lagny sur Marne et plus récente de Bussy-Saint Georges, mais la densité humaine y reste faible au regard des autres territoires stratégiques franciliens. Plusieurs équipements de niveau national ou régional y sont implantés, essentiellement sur le pôle du Val d'Europe : parcs d'attraction, centre de congrès, Vallée Village... La desserte TC est assurée en radial par le RER A et le secteur est caractérisé par la présence de sa gare TGV. De nombreux projets urbains, économiques et touristiques y sont engagés ou envisagés (Disney, Village Nature, ZAC de Montévrain et de Chanteloup), et des accroissements notables de la population et des emplois peuvent y être attendus.

# Meaux



- Réseau ferré lourd, RER, transilien, gare
- Métro, gare
- Gare TGV
- Tramway
- Grand axe routier
- Centre ville, pôle urbain
- ▲ Equipement administratif
- L Grand équipement existant et en projet (U : enseignement supérieur, H: santé, C: commercial, L: loisirs, R: recherche, T: touristique, Cl : culturel, S: sportif, A: aéroport, D: divers)
- Secteur de projet
- Zone d'emploi
- Pôle de bureaux
- Axe de développement tertiaire et urbain

Source : IAU-kit, DUAT mai 2011



Le territoire compte 80 000 habitants et 28 000 emplois et s'étend autour de la boucle de Marne et de la ville-pôle de Meaux. La densité humaine y reste modérée au regard de celle des autres territoires stratégiques franciliens et déséquilibrée au profit de la population, et les équipements restent d'échelle locale ou départementale. La desserte TC y est assurée par le transilien le reliant à Paris gare de l'Est. Plusieurs projets urbains et économiques y sont envisagés ou en cours de réalisation (Eco-Quartier Foch-Roosevelt, Parc d'activités du pays de Meaux), et des accroissements modérés de la population et des emplois peuvent y être envisagés.

## 2.2. Caractérisation et typologie des pôles et territoires

### 2.2.1. Les indicateurs pris en compte

Ils concernent trois grandes familles. La première porte sur les poids actuels du territoire en population et en emplois, la seconde sur les polarités qui peuvent y être recensées, et la troisième enfin sur leurs perspectives de développement (voir détails dans le tableau de l'annexe 2).

Ont ainsi été pris en compte :

- **Le poids actuel du territoire en population et en emplois**, l'indicateur traduisant que plus le nombre d'habitants et d'emplois est important et plus le besoin de l'accessibilité à ce territoire depuis ou vers les régions du bassin parisien peut être important. Il a été établi directement à partir du poids de la population (INSEE 2008) et d'emplois (INSEE CLAP 2006).

La comptabilisation pour cet indicateur a été établie en trois temps. Dans un premier temps, chacun des deux poids a été réparti en quatre classes établies à partir d'un principe de répartition égale des individus entre les différentes classes, ce principe ayant été modulé le cas échéant à partir de l'analyse visuelle des histogrammes de ces différents poids. Dans un second temps les notes partielles obtenues ont été additionnées en affectant aux emplois une note double de celle classifiant la population, et ces notes ont ensuite été de nouveau réparties en quatre classes suivant le même principe que précédemment.

- **Les polarités.**

Ont été pris en compte :

- Paris, capitale de rang mondial
- Les principaux pôles urbains régionaux tels que représentés sur la carte «Pôles et territoires stratégiques franciliens». Nanterre La Défense, Saint Denis, Bobigny, Créteil, Boulogne, Versailles, Cergy-Pontoise et Evry comptent pour 2, les autres pôles urbains pour 1, cette hiérarchie étant calquée sur la hiérarchie des pôles représentés sur la cartographie du projet de SDRIF 2012 arrêté par le Conseil Régional le 25 octobre 2012.
- Les pôles économiques majeurs inscrits sur la cartographie du projet de SDRIF 2012. La Défense compte 2, les autres 1.

- Les sites de recherche et d'innovation inscrits sur la cartographie du projet de SDRIF. Massy Saclay compte pour trois, La Défense, Plaine Commune, Seine Amont Créteil, la Vallée scientifique de la Bièvre, Evry, Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise et Noisy-le-Grand Cité Descartes comptent pour 2, Le Bourget, Bobigny Est Ensemble, Orly, Sénart, Melun et Roissy comptent pour 1, selon hiérarchie des sites inscrits sur la cartographie du projet de SDRIF 2012.
- Les grands équipements d'attractivité nationale ou internationale. On s'est limité pour cette classification :
  - aux grands équipements parisiens regroupés pour faciliter l'analyse en un seul ensemble de rang national et international,
  - aux grands équipements touristiques et musée les plus fréquentés : Disney, Versailles, Vaux le Vicomte et le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget ;
  - aux équipements de rencontres professionnelles internationales de premier rang : porte de Versailles, Villepinte, Le Bourget, CNIT, Orly (en projet), Val d'Europe ;
  - aux grands pôles universitaires et de formation supérieure : Nanterre, Saint Denis - Villetaneuse, Créteil, Cergy-Pontoise, Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines, Orsay, Evry, cité Descartes, selon cartographie des effectifs étudiants dans l'enseignement supérieur du SDRIF adopté en 2008 ;
  - pour la santé à l'institut Gustave Roussy ;
  - pour les équipements sportifs au stade de France ;
- Les pôles aéroportuaires de Roissy, d'Orly et du Bourget auxquels on a ajouté les gares TGV existantes de Roissy, du Val d'Europe et de Massy. Roissy et Orly comptent 4 pour cet indicateur, les autres 1.

La comptabilisation pour cet indicateur de polarité a été effectuée dans un premier temps par sommation des différentes notes de chaque territoire au regard des différents indicateurs ci-dessus précisés, puis dans un deuxième temps les notes obtenues ont été réparties en quatre classes.

- **Les perspectives de développement des différents territoires**

Elles ont été estimées à partir de trois indicateurs :

- les projets et potentiels de développements urbains recensés à l'IAU IdF
- une estimation de leurs capacités de commercialisation
- les politiques publiques qui s'y appliquent, prenant notamment en compte les objectifs de la territorialisation des objectifs logements établie dans le cadre des travaux du Grand Paris.

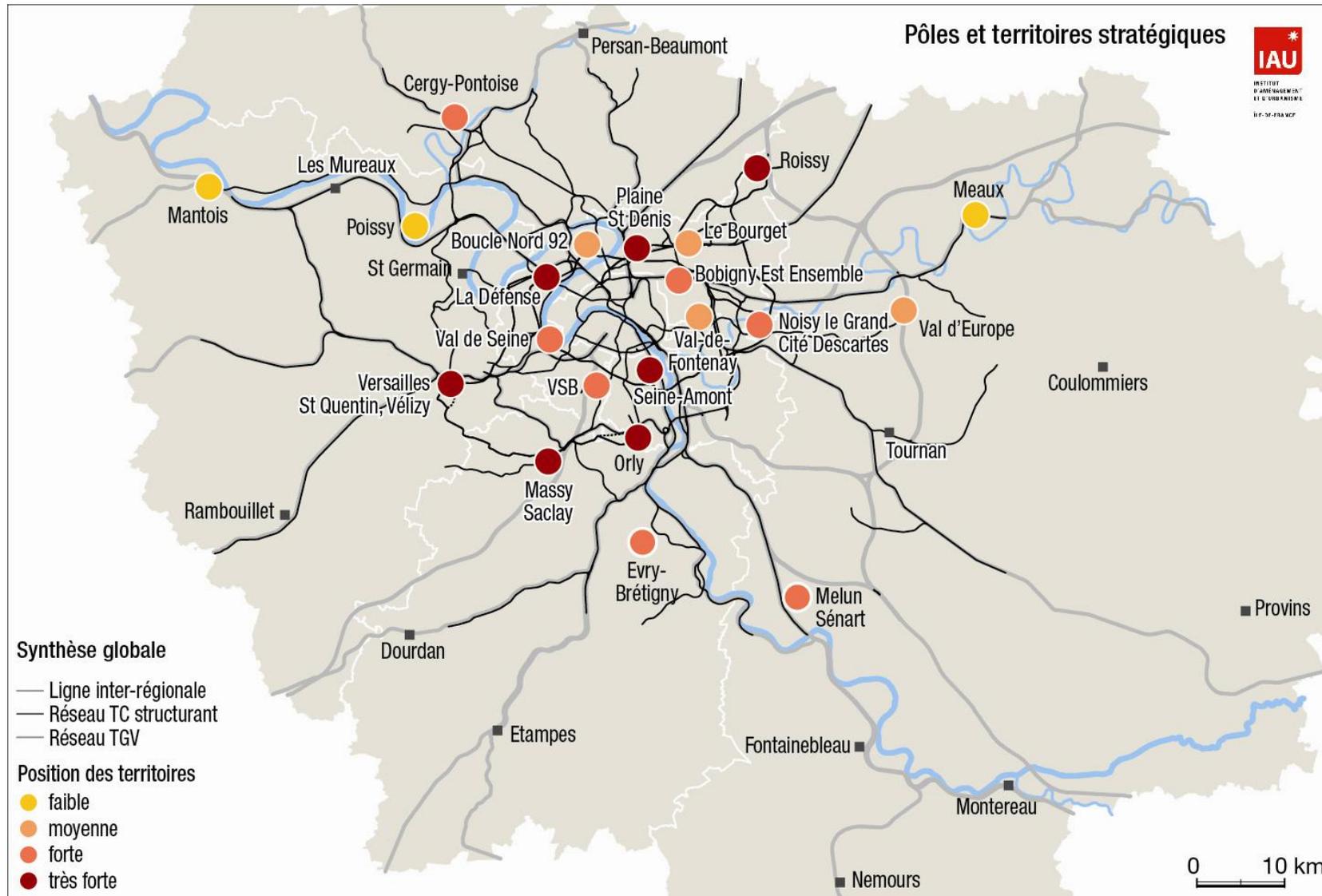
La comptabilisation sur cet indicateur a été établie à partir du delta entre les estimations IAU des P+E 2030 et les P+E 2008, sachant que les estimations IAU 2030 avaient elles-mêmes été construites à partir de ce recensement des projets et d'une estimation de leurs capacités de commercialisation. Les valeurs obtenues ont ensuite été réparties en quatre classes, sachant que les classes des territoires du Bourget, de Massy-Saclay et de Versailles Saint-Quentin ont été relevées d'un point pour mieux tenir compte des perspectives établies dans le cadre du Grand Paris.

### **2.2.2. Synthèse**

Une synthèse a été établie par addition des appréciations partielles obtenues sur chacune des trois synthèses et en accordant un poids double aux polarités puis par répartition en quatre classes. Elle exprime une réponse globale à la question de l'appréciation que l'on peut avoir des besoins en accessibilité aux différents territoires franciliens à partir des régions du Bassin Parisien.

Cette synthèse s'appuie sur des éléments de natures tout à fait différentes, poids de population et poids d'emplois des différents territoires, appréciation de leurs rôles en tant que pôle régional, national ou international, sur la place qu'ils occupent dans les politiques publiques, sur les développements urbains tels qu'on peut les envisager au vu de la connaissance des différents projets engagés ou à plus long terme.

Les résultats de cette synthèse ne peuvent de ce fait être interprétés qu'en tenant compte de ces caractéristiques et n'ont de sens qu'à cette condition, mais ils permettent ainsi de remonter à une lecture des territoires contrastée, rappelant l'appréciation sur chacun des indicateurs.



Le tableau de synthèse ci-contre fait ressortir :

**Les territoires majeurs** (niveau 4) du point de vue de leur rayonnement régional, national et international et de l'intérêt pour les différentes régions du Bassin Parisien à leur être reliées, à savoir ceux de La Défense, de Plaine Commune et de Versailles-Saint Quentin dont les poids régionaux majeurs sont ainsi traduits, ceux des deux territoires autour des aéroports de Roissy et d'Orly qui traduisent ainsi leur attractivité internationale, et ceux de Massy-Saclay et de Seine Amont qui bénéficient dans ce classement notamment du poids des politiques publiques à leur égard.

**Des territoires de niveau intermédiaire mais restant fort** (niveau 3), à savoir ceux de la Vallée scientifique de la Bièvre, du Val de Seine, de Bobigny Est Ensemble, de Noisy-le-Grand Cité Descartes, de Evry Brétigny, de Sénart Melun et de Cergy-Pontoise.

**Des territoires un peu plus faiblement classés que les précédents** (niveau 2), à savoir ceux de la Boucle Nord des Hauts de Seine, du Bourget, du Val-de-Fontenay-Champigny et du Val d'Europe.

**Enfin, des territoires de niveau plus faible** (niveau 1), à savoir ceux de Meaux, du Mantois et de la Boucle de Chanteloup qui cumulent des appréciations faibles sur chacune des synthèses partielles.

Caractérisation et typologie des pôles et territoires stratégiques franciliens				
Les territoires	Population et emplois	Polarités urbaines et économiques	Potentiels urbains valorisables	Synthèse
La Défense (Grande Arche -Préfecture)	4	4	4	4
Boucle Nord 92	2	1	3	2
Plaine Commune (Plaine St Denis)	4	4	4	4
Le Bourget	1	3	2	2
Bobigny Est Ensemble	3	2	3	3
Val-de-Fontenay Champigny	3	2	1	2
Seine Amont (Créteil)	4	3	4	4
Vallée Scientifique de la Bièvre	4	2	3	3
Val de Seine	4	2	2	3
Orly	2	4	3	4
Melun Sénart (Melun-Lieusaint)	2	3	4	3
Evry - Brétigny	3	3	3	3
Massy Saclay	2	4	3	4
Versailles Saint Quentin Vélizy	4	4	4	4
Boucle de Chanteloup (Poissy)	1	1	2	1
Cergy-Pontoise	2	3	2	3
Mantois	1	1	1	1
Roissy	4	4	4	4
Noisy le Grand - Cité Descartes	2	3	2	3
Val d'Europe	1	2	3	2
Meaux	1	1	1	1



- III -

## **ANALYSE DE L'APPORT DES POINTS D'ARRÊT PAR RÉSEAU FERROVIAIRE D'ACCÈS À L'ILE-DE-FRANCE**

## Précisions méthodologiques pour hiérarchiser les points d'arrêt envisageables

### La démarche suivie

Parmi les vingt points d'arrêt envisageables avant Paris, il est proposé de n'en retenir qu'un certain nombre en vue d'un approfondissement ultérieur.

Les propositions de points d'arrêt à approfondir s'appuient sur:

- **Les analyses transport-développement territorial menées par l'IAU**, qui montrent l'apport de ces points d'arrêt pour faciliter l'accès aux :
  - pôles urbains existants (principales communes franciliennes d'emploi et d'étude pour les résidents du Bassin Parisien),
  - pôles et territoires stratégiques franciliens en développement.
- **Les attentes des Régions concernées** (besoins de liaisons avec l'île-de-France, développement territorial), formulées au cours d'entretiens qui se sont déroulés en région de juin à septembre 2012.
- **La faisabilité technique des points d'arrêt** formulée « à dire d'expert » par la SNCF sur la base des conditions d'exploitation des réseaux et de l'équipement des gares en matière de quais.

### Les analyses transport-développement territorial

Les analyses sont effectuées en distinguant chaque ligne des différents réseaux ferroviaires.

Ces analyses portent sur :

- Les communes franciliennes d'emploi et d'études des actifs et élèves qui résident dans les zones urbaines desservies par les différentes lignes (nombre d'actifs et d'élèves concernant les différentes communes et mode de transport utilisé pour les rejoindre).
- Les gains de temps (de gare à gare) procurés par les points d'arrêt (par rapport au meilleur itinéraire sans arrêt) pour se rendre dans les principales communes d'emploi ou d'étude, ainsi que dans un certain nombre d'autres communes situées également dans des territoires stratégiques, en prenant en compte :
  - le réseau de transport en commun francilien actuel complété du Plan de Mobilisation pour les Transports de la Région île-de-France et du projet de métro Grand Paris Express,
  - le réseau ferré national complété du projet Picardie - Roissy et du projet de ligne d'Interconnexion Sud des TGV en île-de-France.
- Les gains d'accès aux principales communes d'emploi et d'études procurés par les points d'arrêt, sur la base des gains de temps calculés et des données domicile-travail et domicile-études issues du recensement INSEE 2006.
- Les gains d'accès aux territoires stratégiques procurés par les points d'arrêt, afin de prendre en compte le développement futur de l'île-de-France, estimés à partir d'une méthode spécifique.

## **Évaluation des gains d'accessibilité aux territoires stratégiques**

Ces gains d'accessibilité à partir des différents points d'arrêts aux territoires stratégiques ci-dessus décrits ont été évalués en prenant en compte :

- le niveau du territoire établi dans la classification présentée dans le chapitre précédent (partie 2.2.2),
- le niveau du pôle directement desservi autour de l'arrêt envisagé, à partir de l'analyse des différents territoires,
- l'estimation du temps gagné pour la desserte du cœur de territoire, suivant méthode précisée dans le paragraphe précédent, et en répartissant les gains de temps en trois classes :
  - 1 pour un gain de temps variant de cinq à dix minutes

- 1,5 pour un gain de temps variant de quinze à trente minutes
- 2 pour un gain de temps supérieur à trente minutes
- le cas échéant, par introduction d'un facteur de minoration lorsque ce n'est pas le cœur du territoire lui-même qui est desservi. Ce peut être le cas par exemple pour le territoire de Roissy lorsque le gain de temps ne concerne pas l'aéroport lui-même mais le parc des Expositions de Paris Nord Villepinte et le triangle de Gonesse, ou sur le territoire du Val-de-Fontenay lorsque le gain de temps ne concerne pas directement le pôle du Val-de-Fontenay lui-même.

Dans un premier temps, une note est affectée à chacun des territoires par multiplication de son niveau, de l'éventuel facteur de minoration et de la classe gain de temps.

Dans un second temps, une note finale est attribuée par sommation des notes partielles obtenue pour chacun des territoires et de celle affectée au pôle point d'arrêt, en affectant un poids double à cette dernière, et ces notes sont ensuite réparties en quatre niveaux, de un à quatre.

## 1. Le réseau de la gare du Nord

Trois lignes ferrées classiques relient la gare du Nord au Bassin Parisien : la ligne Paris - Beauvais, la ligne Paris - Creil - Amiens - Saint-Quentin, et la ligne Paris - Soissons - Laon.

### 1.1 Les lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les trois lignes ferrées

- **La ligne Paris - Beauvais**

La ligne Paris - Beauvais concerne 18 030 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

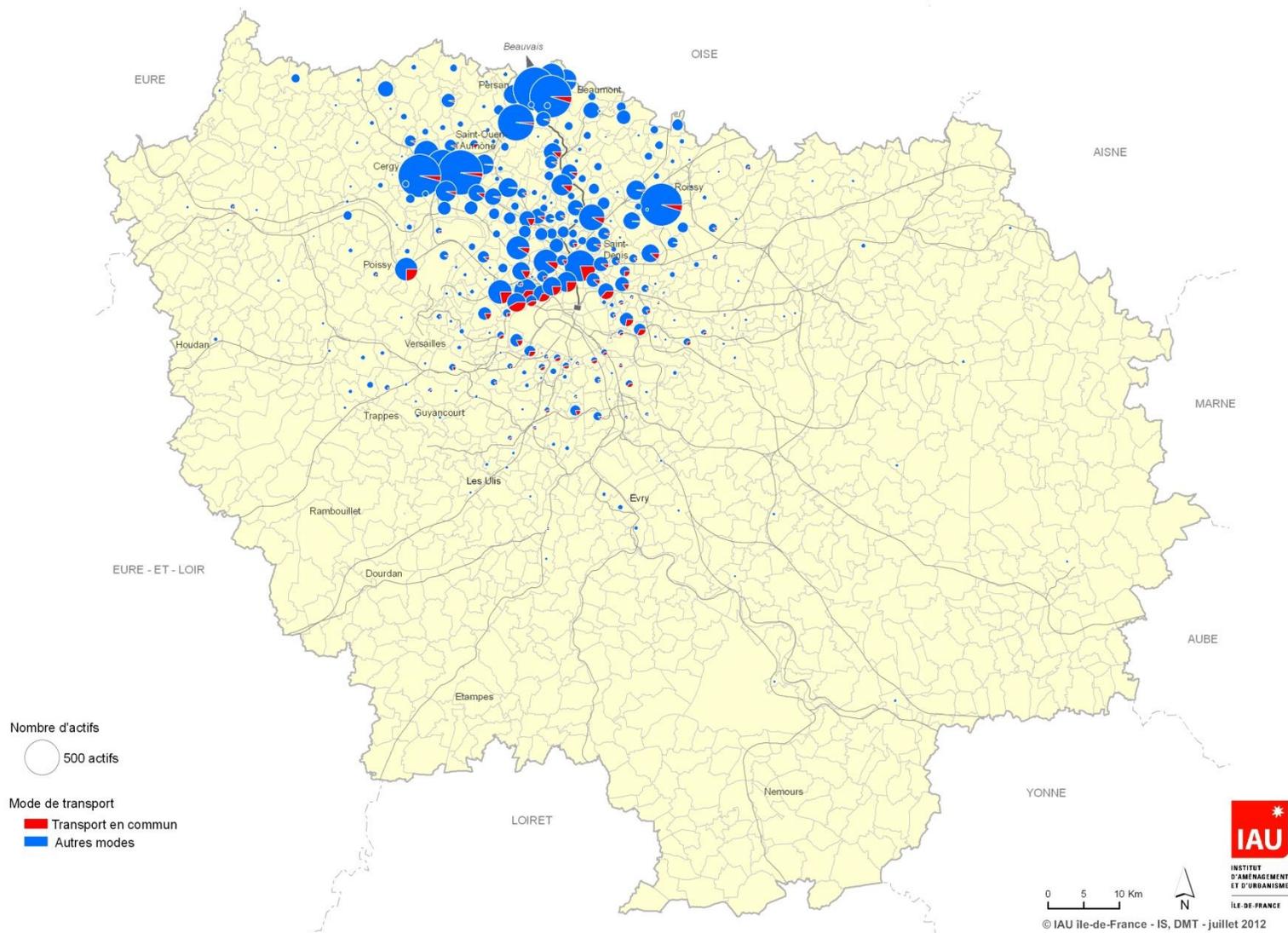
- 3 551 dans Paris (20%)
- 14 479 en banlieue (80%).

Ils sont 22% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 67% pour l'accès à la ville de Paris, et de 11% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

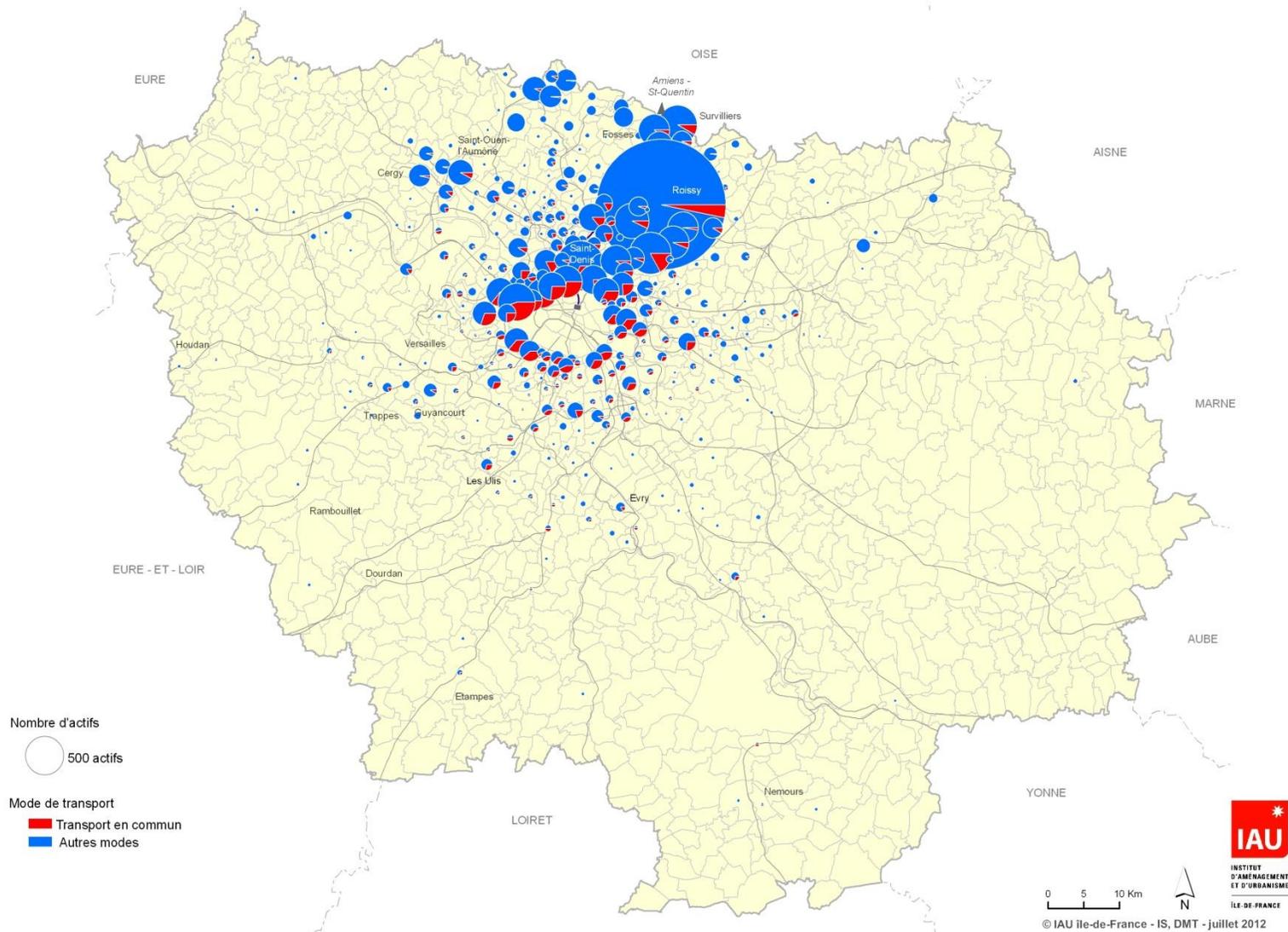
Les lieux d'emploi hors Paris se concentrent dans :

- le secteur de Valmondois - Persan - Beaumont proche de la limite francilienne avec la Picardie,
- la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise et le secteur de Roissy, pôles majeurs de la banlieue nord francilienne,
- dans la proche banlieue nord-ouest de Paris dense en emplois (La Défense, boucle de Gennevilliers, Saint-Denis), qui présente les meilleurs parts d'accès en transport en commun vu sa bonne accessibilité par le métro ou le RER depuis Paris.

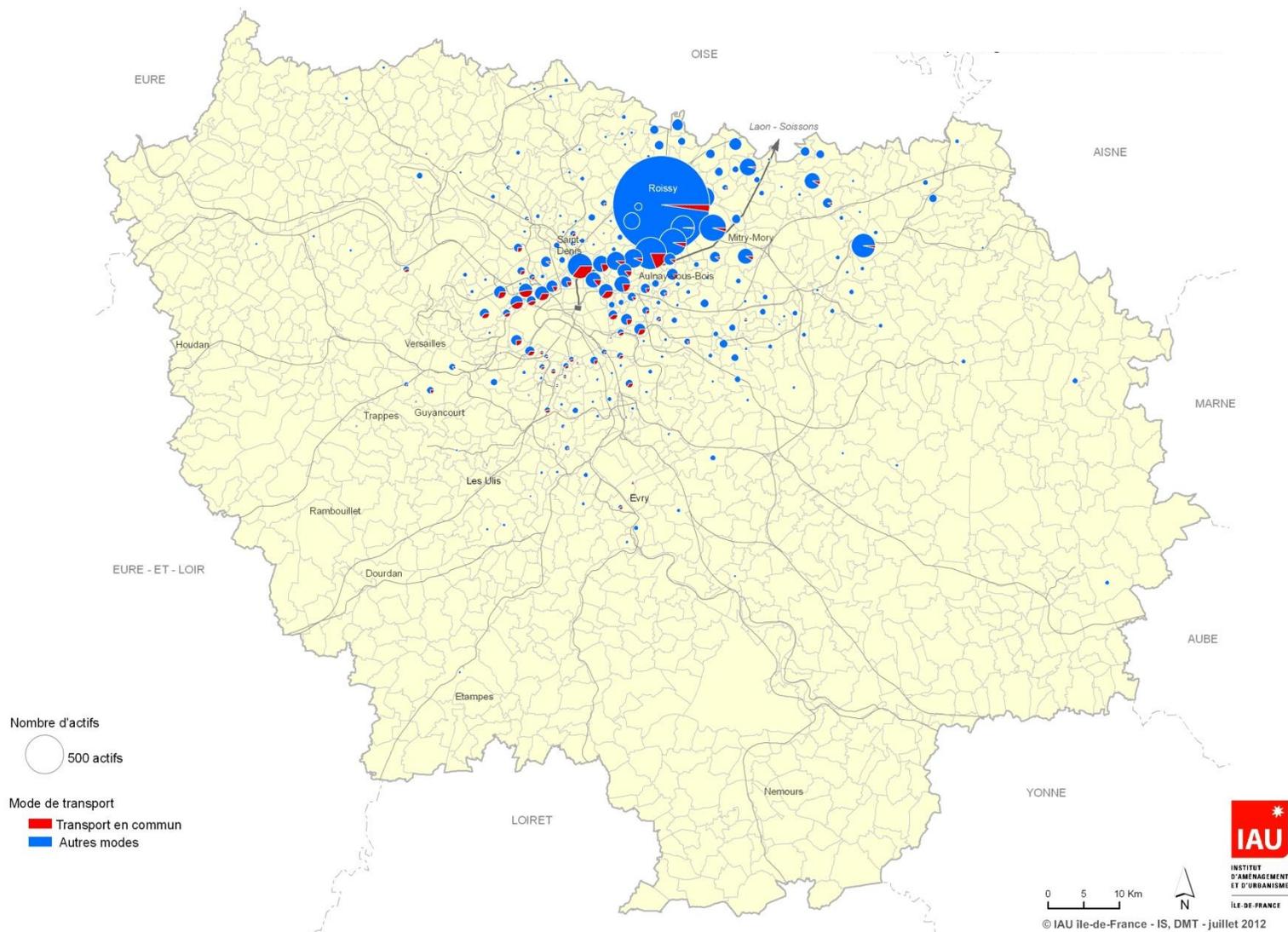
## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris Nord - Beauvais



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris Nord - Creil - Amiens - Saint-Quentin



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris Nord - Soissons - Laon



- **La ligne Paris - Creil - Amiens - Saint-Quentin**

La ligne Paris - Creil - Amiens - Saint-Quentin concerne 34 990 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 12 424 dans Paris (35,5%)
- 22 566 en banlieue (64,5%).

Ils sont 40% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 75% pour l'accès à la ville de Paris et de 22% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi hors Paris sont fortement concentrés sur :

- Roissy, avec une faible part d'accès en transport en commun,
- la Seine-Saint-Denis,
- la moitié nord des Hauts-de-Seine, et notamment les communes riveraines de Paris qui affichent des parts importantes d'accès en transports en commun.

- **La ligne Paris – Soissons - Laon**

La ligne Paris – Soissons – Laon concerne 11 881 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 2 647 dans Paris (22%)
- 9 233 en banlieue (78%).

Ils sont 26% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 72% pour l'accès à la ville de Paris et de 13% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour				Durée moyenne
		Total	TER	Banlieue	Autres trains	
Creil	Paris-Nord	56	35	10	11	1h01
	St Denis	10	-	10	-	46 mn
	Pontoise	15	-	15	-	1h01
Compiègne	Paris-Nord	30	19	-	11	55 mn
Amiens	Paris-Nord	20	5	-	15	1h15
Beauvais	Paris-Nord	18	18	-	-	1h16
	Persan-Beaumont	15	15	-	-	43 mn
St Quentin	Paris-Nord	16	5	-	11	1h31
Laon	Paris-Nord	15	15	-	-	1h35
	Dammartin	8	8	-	-	1h13
Soissons	Paris-Nord	14	14	-	-	1h09
	Dammartin	8	8	-	-	45 mn

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

Les lieux d'emplois hors Paris se concentrent sur Roissy (très faible accès en transport en commun) et, dans une moindre mesure, le long du RER B avec des parts d'accès en transport en commun non négligeables pour Aulnay-sous-Bois et Saint-Denis.

## 1.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transport en commun à l'Île-de-France

- **Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

La ville de Creil bénéficie de 56 relations par jour avec Paris (dont 10 services du RER D) pour répondre à la forte demande concernant les déplacements domicile-travail. Les autres villes principales, plus éloignées, sont dotées de 14 à 20 relations par jour avec Paris, exceptée Compiègne reliée quotidiennement à Paris par 30 trains.

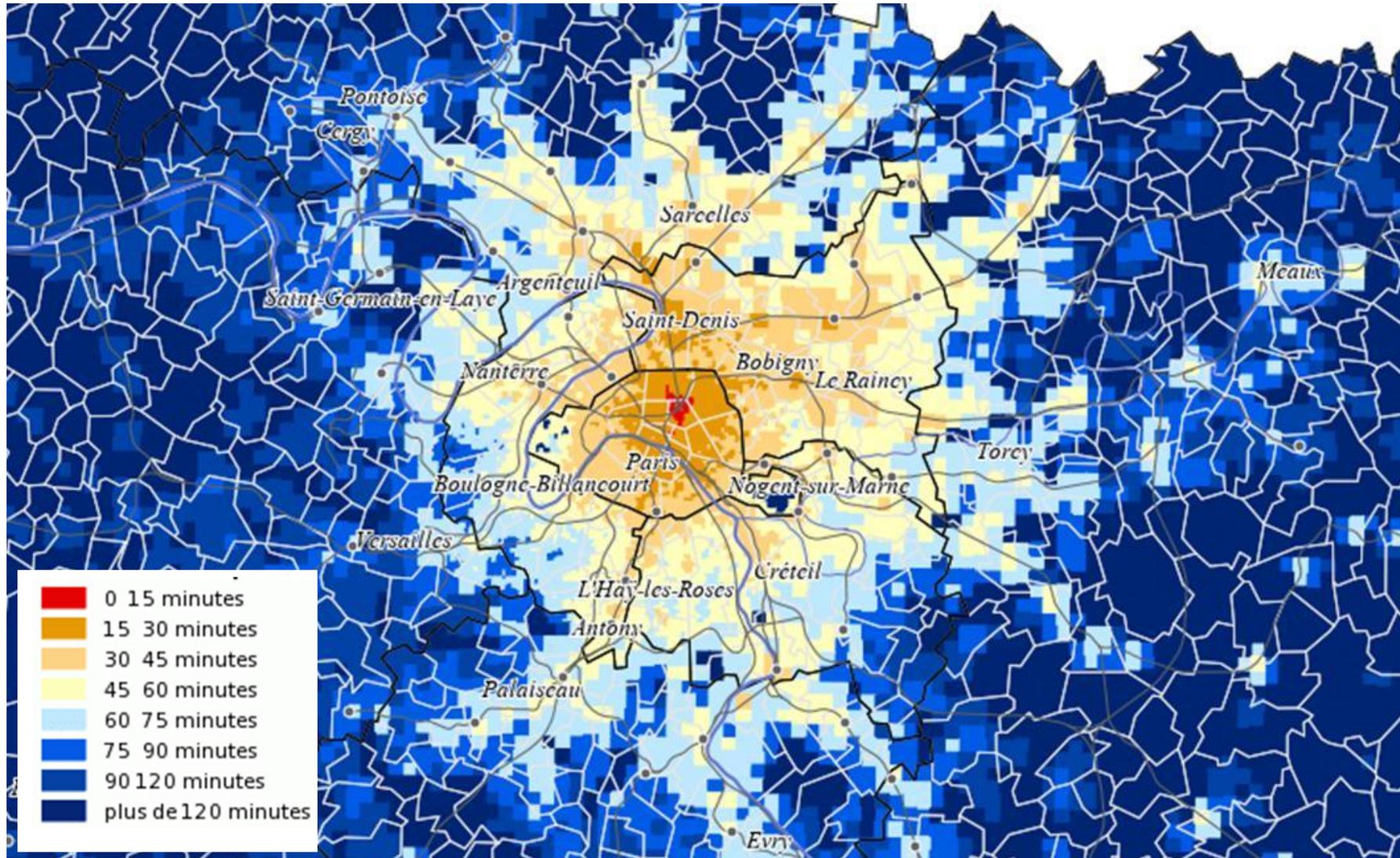
Certaines villes profitent également de relations directes avec d'autres communes franciliennes notamment :

- Creil, reliée 10 fois par jour aux communes desservies par le RER D, dont Saint-Denis, et 15 fois par jour à Pontoise par les trains de la ligne Pontoise - Creil,
- Beauvais, reliée 15 fois par jour à Persan-Beaumont, où s'arrêtent la plupart des TER allant à Paris,
- Laon et Soissons, reliées 8 fois par jour à Dammartin où s'arrêtent plus de la moitié des TER allant à Paris.

Les temps de parcours moyens jusqu'à Paris :

- sont de l'ordre de 1h pour Creil et Compiègne,
- varient de 1h09 à 1h16 pour les villes de Soissons, Beauvais et Amiens,
- sont de l'ordre de 1h35 pour les deux villes les plus éloignées, Saint-Quentin et Laon.

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare du Nord (HP)



Source : STIF

- **Les temps de diffusion en transports en commun à partir de la gare du Nord**

La plupart des voyageurs arrivant à la gare du Nord doivent prendre un autre mode de transport en commun pour atteindre leur destination francilienne.

Au temps de parcours jusqu'à Paris s'ajoutent ainsi le temps de correspondance à la gare du Nord et le temps de parcours par les transports en commun franciliens, ce dernier étant :

- compris entre 15 et 30 minutes, pour accéder à la plupart des arrondissements parisiens et à quelques secteurs de Seine-Saint-Denis proches de gares ou de stations de métro, notamment à Saint-Denis, Epinay-sur-Seine, Saint-Ouen, Pantin,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder au pourtour de Paris et aux secteurs de Seine-Saint-Denis desservis par le RER ou le Transilien,
- compris entre 45 et 60 minutes, pour accéder au reste de la Seine-Saint-Denis et à une grande partie des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne, dont l'aéroport d'Orly,
- supérieur à 60 minutes, pour accéder à la plupart des autres territoires franciliens, dont les parties sud des Hauts de Seine et du Val de Marne.

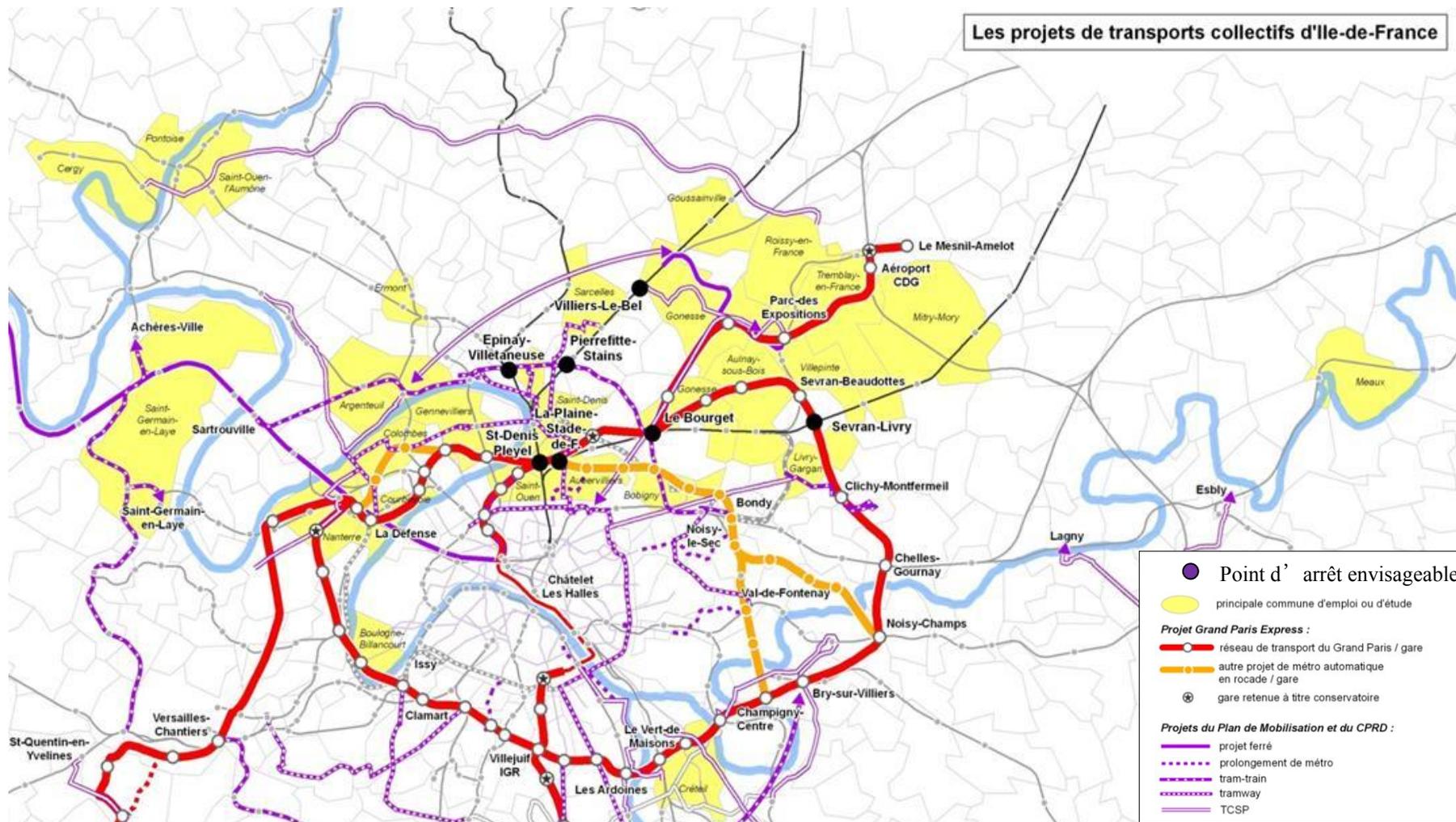
### **1.3 Les gains de temps procurés par les sept arrêts enisageables avant Paris**

Les gains de temps procurés pour accéder à des communes de banlieue incluent notamment le temps de parcours économisé entre les différentes gares d'arrêt et la gare du Nord, à savoir :

- 5 minutes pour Saint-Denis-Pleyel et La Plaine-Stade de France,

# Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

## Réseau Gare du Nord



- 8 minutes pour le Bourget et Epinay-Villetaneuse,
- 10 minutes pour Pierrefitte-Stains
- 12 minutes pour Villiers-le-Bel,
- 14 minutes pour Sevran-Livry

Ces gains de temps, appliqués aux actifs et aux élèves des aires urbaines desservies qui travaillent dans les 12 principales communes d'emploi ou étudient dans les 7 principales communes d'études, constituent des indicateurs entrant dans la comparaison des différents points d'arrêt.

Ces principales communes se localisent essentiellement dans la partie nord de la région, au niveau :

- de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise,
- du secteur Saint-Germain-en-Laye - Achères
- de la presqu'île de Gennevilliers,
- du secteur de Saint-Denis, Saint-Ouen, Aubervilliers et du secteur élargi de Roissy.

### **1.3.1 Les arrêts sur la ligne de Paris-Beauvais : Saint-Denis-Pleyel et Epinay-Villetaneuse**

- **Gains d'accès aux lieux d'emploi**

Les deux arrêts considérés présentent des gains de temps totaux du même ordre de grandeur, avec cependant un léger avantage à Saint-Denis Pleyel (869 heures) par rapport à Epinay-Villetaneuse (725 heures).

Cet avantage tient notamment :

- au gain de 22 minutes procuré pour l'accès à Roissy qui est une des deux principales communes d'emploi (690 actifs),
- au gain de 30 minutes procuré pour l'accès à Gennevilliers où travaillent 239 actifs.

Epinay-Villetaneuse, en revanche procure :

- un gain non négligeable (17 minutes) pour l'accès à Cergy, première commune d'emploi (695 actifs),
- un gain de 28 minutes pour l'accès à Argenteuil où travaillent 218 actifs.

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

Pour l'accès aux lieux d'études, l'arrêt d'Epinay-Villetaneuse (125 heures) est plus intéressant que l'arrêt de Saint-Denis-Pleyel (70 heures) du fait :

- d'un gain de 17 minutes procuré pour l'accès à Cergy, lieu d'études de 245 élèves,
- d'un gain de 28 minutes procuré pour l'accès à Villetaneuse où 43 élèves étudient.

### **1.3.2 Les arrêts sur la ligne de Paris - Amiens - Saint-Quentin : Saint-Denis-Pleyel, Pierrefitte-Stains et Villiers-le-Bel**

- **Gains d'accès aux lieux d'emploi**

L'arrêt de Saint-Denis-Pleyel présente un gain de temps total (1 077 heures) supérieur à ceux procurés par les deux autres arrêts, à savoir Pierrefitte-Stains (806 heures) et Villiers-le-Bel (750 heures).

L'avantage de Saint-Denis - Pleyel s'explique notamment par :

- le gain de 16 minutes procuré aux 811 actifs qui travaillent dans la commune de Saint-Denis,
- les gains de 25 minutes et 23 minutes procurés respectivement aux 408 actifs qui travaillent à Gonesse et aux 341 actifs qui travaillent à Saint-Ouen.

L'arrêt Pierrefitte-Stains favorise surtout l'accès aux communes desservies par le RER D en procurant un gain de temps de 23 minutes aux 408 actifs qui travaillent à Gonesse et aux 309 actifs qui travaillent à Goussainville. Les gains d'accès à ces deux communes sont cependant inférieurs à ceux procurés par l'arrêt de Villiers-le-Bel (gains de l'ordre de 30 minutes).

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par les sept points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Beauvais

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)	
		St Denis-Pleyel	Epinay- V.
Cergy	695	6	17
Roissy	690	22	13
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	565	5	0
St-Denis	381	16	6
Sarcelles	261	11	11
Gennevilliers	239	30	21
Argenteuil	218	10	28
St Ouen	163	23	14
Colombes	127	25	16
Aulnay-sous-Bois	125	7	0
Gonesse	113	25	16
Aubervilliers	79	13	4
<b>Gain de temps total</b>		<b>869 h</b>	<b>725 h</b>

### Arrêts sur le ligne Paris - Amiens

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		St Denis-Pleyel	Pierrefitte-Stains	Villiers le Bel
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	1210	5	0	0
St-Denis	811	16	7	3
Aulnay-sous-Bois	584	7	4	0
Le Tremblay - Mitry-M.	453	4	4	0
Gonesse	408	25	18	31
Villepinte	354	17	12	24
St Ouen	341	23	20	15
Le Bourget	316	10	8	0
Goussainville	309	10	23	30
Pontoise - St Ouen-L'A	296	10	10	0
Sarcelles	242	11	23	25
Boulogne	198	19	10	5
<b>Gain de temps total</b>		<b>1077 h</b>	<b>806 h</b>	<b>750 h</b>

### Arrêts sur la ligne Paris - Laon

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		La Plaine - Stade de F.	Le Bourget	Sevran - Livry
Roissy	3481	9	29	28
Le Tremblay - Mitry-Mory	471	9	18	25
Aulnay-sous-Bois	377	9	18	27
Villepinte	266	11	26	28
St-Denis	230	16	9	5
Meaux	212	0	6	21
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	197	3	3	0
Le Blanc-Mesnil	134	9	21	24
Le Bourget	130	9	24	16
Bobigny	99	12	15	7
Gonesse	97	18	32	17
Aubervilliers	94	17	8	3
<b>Gain de temps total</b>		<b>884 h</b>	<b>2306 h</b>	<b>2340 h</b>

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par les sept points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Beauvais

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)	
		St Denis-Pleyel	Epinay-V.
Cergy	245	6	17
St-Denis	69	16	6
Ermont	44	10	18
Villetaneuse	43	11	28
Nanterre	33	5	0
Sarcelles	25	11	11
Argenteuil	25	10	28

<b>Gain de temps total</b>	<b>70 h</b>	<b>125 h</b>
----------------------------	-------------	--------------

### Arrêts sur le ligne Paris - Amiens

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		St Denis-Pleyel	Pierrefitte-Stains	Villiers le Bel
St-Denis	189	16	7	3
Villetaneuse	139	11	19	9
Nanterre	121	5	0	0
Cergy	74	6	10	2
Créteil	69	10	4	0
St Germain en Laye	38	5	0	0
Bobigny	34	11	7	3

<b>Gain de temps total</b>	<b>114 h</b>	<b>87 h</b>	<b>34 h</b>
----------------------------	--------------	-------------	-------------

### Arrêts sur la ligne Paris - Laon

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		La Plaine S de F.	Le Bourget	Sevran - Livry
Meaux	95	0	6	21
Nanterre	30	3	3	0
Villetaneuse	26	5	7	0
St-Denis	23	16	9	5
Bobigny	22	12	15	7
Livry-Gargan	15	15	25	40
Créteil	14	12	17	32

<b>Gain de temps total</b>	<b>21 h</b>	<b>33 h</b>	<b>56 h</b>
----------------------------	-------------	-------------	-------------

A noter que ces trois arrêts ne procurent pas de gains de temps pour l'accès à Roissy, car ils ne sont pas compétitifs par rapport à la liaison ferrée Picardie - Roissy.

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

Pour l'accès aux lieux d'études, l'arrêt de Saint-Denis-Pleyel (114 heures) est également plus intéressant que l'arrêt de Pierrefitte-Stains (87 heures) et que l'arrêt de Villiers-le-Bel (34 heures). L'avantage de Saint-Denis-Pleyel tient au gain de 16 minutes procuré aux 189 élèves étudiant à Saint-Denis, l'arrêt de Pierrefitte-Stains étant surtout intéressant (gain de 19 minutes) pour l'accès à Villetaneuse où étudient 139 élèves.

### **1.3.3 Les arrêts sur la ligne de Paris - Soissons - Laon : La Plaine-Stade-de-France, le Bourget et Sevrans-Livry**

- **Gains d'accès aux lieux d'emploi**

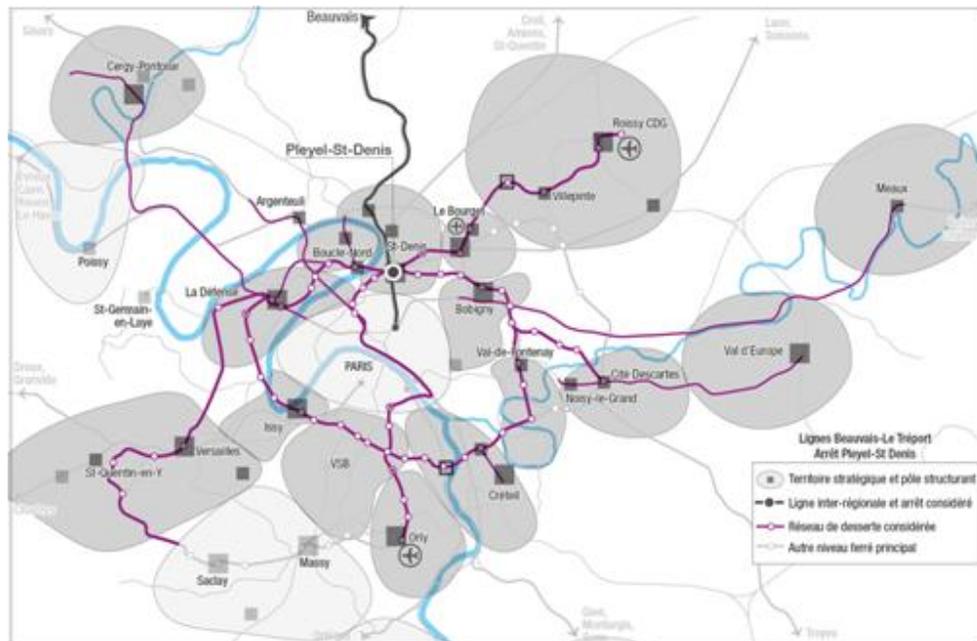
Avec un gain de temps total de l'ordre de 2 300 heures, les arrêts du Bourget et de Sevrans-Livry présentent un net avantage par rapport à l'arrêt de la Plaine-Stade-de-France qui ne procure que 884 heures.

L'avantage de ces deux arrêts s'explique par le gain de temps intéressant (de l'ordre de 30 minutes) procuré pour l'accès à Roissy, première commune d'emploi concernant 3 481 actifs. Ces arrêts favorisent également l'accès (gains de temps de 18 à 28 minutes) à plusieurs communes du secteur de Roissy (Le Tremblay, Mitry-Mory, Aulnay-Sous-Bois, Villepinte) qui sont des lieux d'emploi privilégiés des actifs desservis par la ligne Paris - Soissons -Laon.

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

L'arrêt de la Plaine Stade de France présente également un faible intérêt pour l'accès aux lieux d'études (gain de temps total de 21 heures). L'arrêt de Sevrans-Livry prend l'avantage avec un gain de temps total de 56 heures traduisant notamment le gain de temps de 21 minutes pour l'accès à Meaux, première commune d'études avec 95 élèves.

## **1.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**

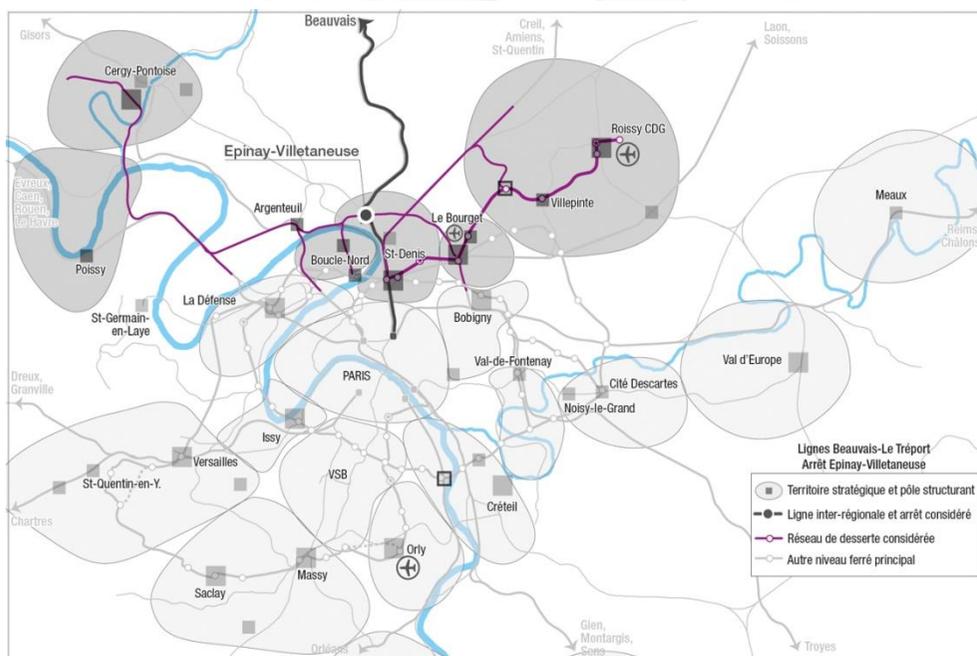


## Ligne Paris - Beauvais

**Arrêt Pleyel Saint Denis.** Cet arrêt permettrait la desserte du pôle régional de Pleyel Saint Denis qui se caractérise par sa forte concentration en emplois et en équipements, et dont le rôle dans la structuration régionale devrait encore notablement se renforcer au terme des nombreux projets urbains, économiques et d'implantation d'équipements qui y sont engagés et envisagés.

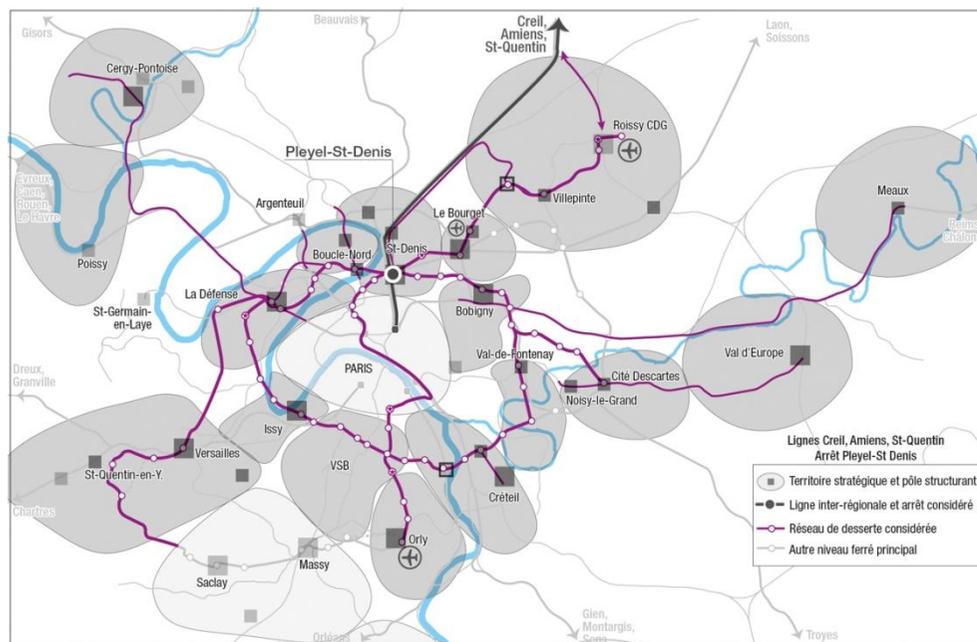
Il est actuellement desservi par une gare sur le RER D et son maillage en transport en commun devrait être très notablement renforcé au terme des projets qui y sont attendus (deux lignes du Grand Paris Express, M 14) et l'éventualité d'une gare TGV y est évoquée. Ce réseau facilitera les rabattements depuis les territoires proches et les accès à la plupart des pôles stratégiques franciliens et en renforcera l'attractivité sur l'axe de développement urbain et économique reliant les pôles de Versailles-Saint Quentin à Roissy.

**Il a été considéré de niveau 4, le plus élevé, dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**



**Arrêt Épinay-Villetaneuse.** Le pôle desservi d'Epinay-Villetaneuse est situé à l'intersection d'une ligne du Transilien et de la Tangentielle nord. Il reste d'intérêt assez local, mais se situe à proximité de l'université Paris 13 de Villetaneuse et du pôle régional de Pleyel Saint Denis.

Cet arrêt ne permettrait cependant que d'améliorer faiblement l'accessibilité aux grands pôles régionaux, et a été considéré de niveau 1 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.

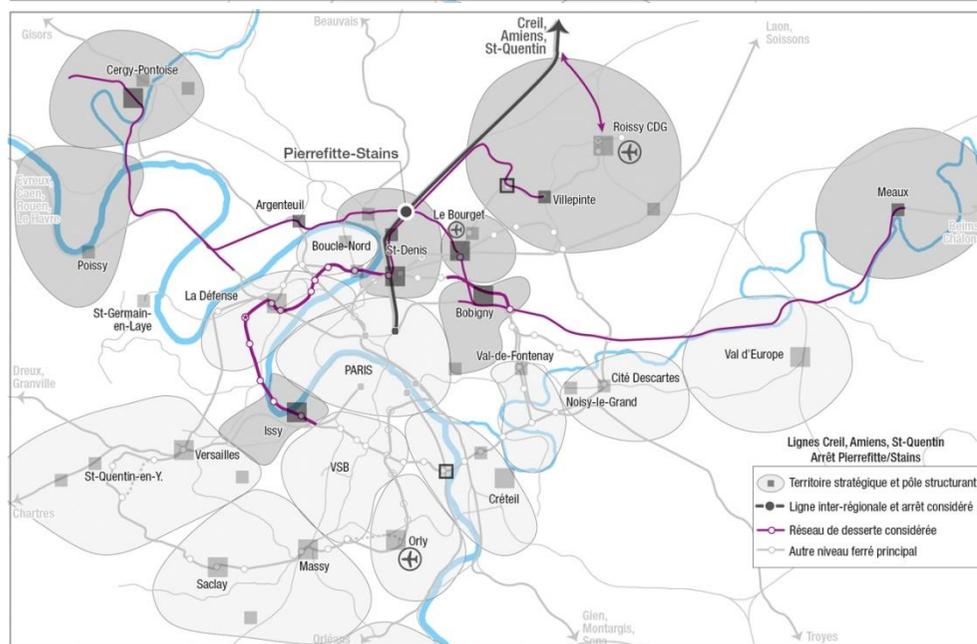


## Ligne Paris Creil Amiens Saint-Quentin

**Arrêt Pleyel Saint Denis.** Cet arrêt permettrait la desserte du pôle régional de Pleyel Saint Denis qui se caractérise par sa forte concentration en emplois et en équipements, et dont le rôle dans la structuration régionale devrait encore notablement se renforcer au terme des nombreux projets urbains, économiques et d'implantation d'équipements qui y sont engagés et envisagés.

Il est actuellement desservi par une gare sur le RER D et son maillage en transport en commun devrait être très notablement renforcé au terme des projets qui y sont attendus (deux lignes du Grand Paris Express, M 14) et l'éventualité d'une gare TGV y est évoquée. Ce réseau facilitera les rabattements depuis les territoires proches et les accès à la plupart des pôles stratégiques franciliens et en renforcera l'attractivité sur l'axe de développement urbain et économique reliant les pôles de Versailles-Saint Quentin à Roissy.

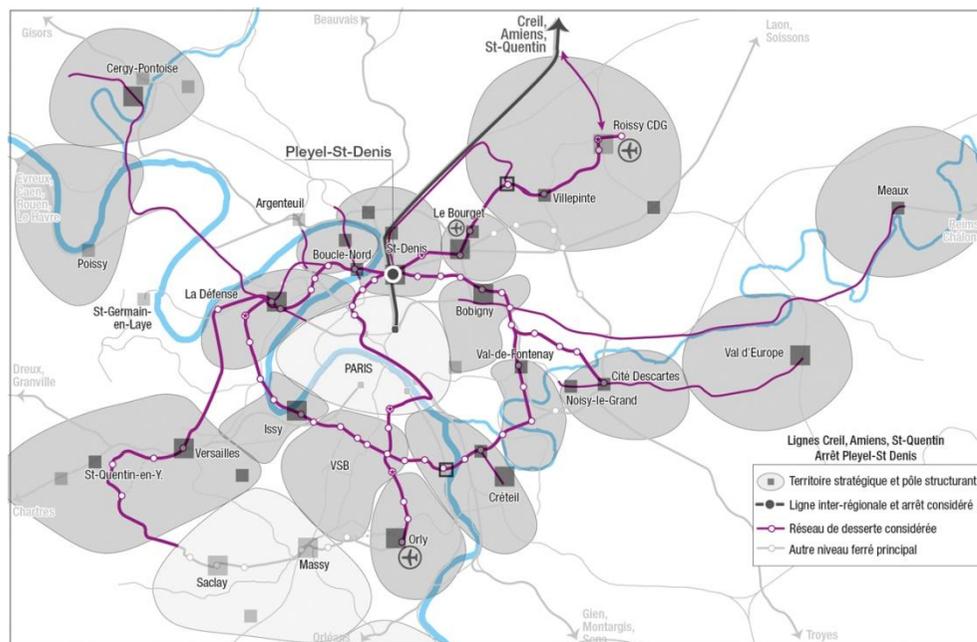
**Cet arrêt reste un peu moins intéressant que dans la version par la ligne de Beauvais car il n'améliore pas la liaison à l'aéroport en considérant le gain apporté par la liaison Picardie Roissy. De ce fait, il a été classé en niveau 3.**



**Arrêt Pierrefitte Stains.** Le pôle desservi de Pierrefitte-Stains est situé à l'intersection du RER D et de la tangentielle nord. Il reste d'intérêt assez local malgré les projets sur le secteur des Tartres mais se situe à proximité de l'université Paris 13 de Villetaneuse et du pôle régional de Pleyel Saint Denis et améliorerait l'accessibilité vers le parc des expositions de Villepinte par exemple.

Cet arrêt ne permettrait cependant que d'améliorer faiblement l'accessibilité à l'ensemble des grands pôles régionaux et tout comme le précédent n'améliore pas l'accessibilité à l'aéroport.

Il a été considéré de niveau 1 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.

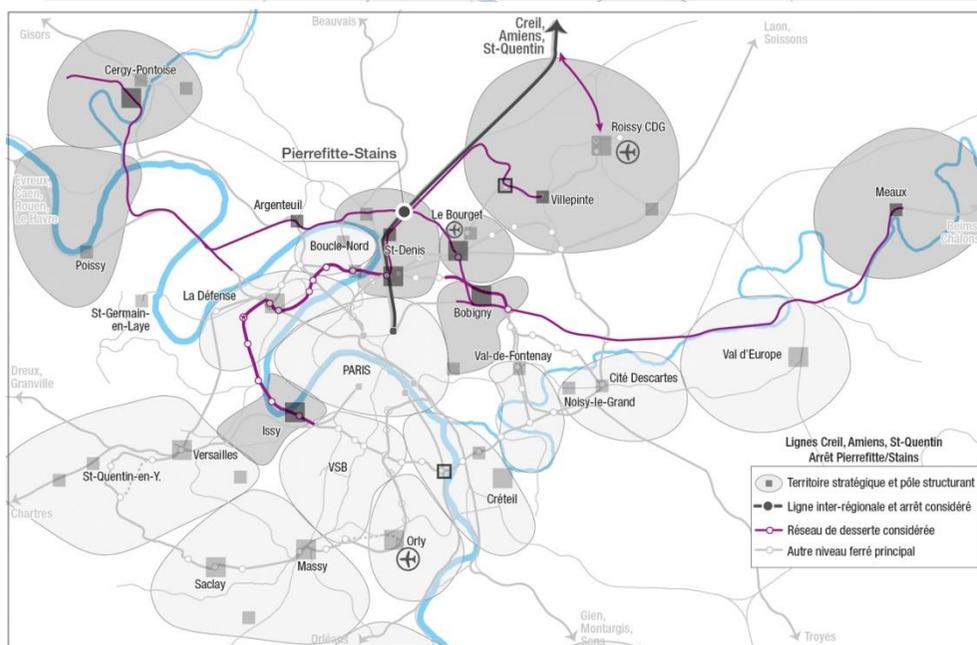


## Ligne Paris Creil Amiens Saint-Quentin

**Arrêt Villiers le Bel.** Le pôle desservi de Villiers-le-Bel est situé autour de la gare éponyme sur le RER D et est très directement intéressé par le projet de barreau de Gonesse. Il reste d'intérêt local mais cet arrêt permettrait par le Barreau de Gonesse un accès direct au triangle de Gonesse et au parc des expositions de Villepinte.

Il ne permettrait cependant que d'améliorer faiblement l'accessibilité à l'ensemble des grands pôles régionaux et tout comme le précédent n'améliore en particulier pas l'accessibilité à l'aéroport.

Il a été considéré de niveau 1 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.

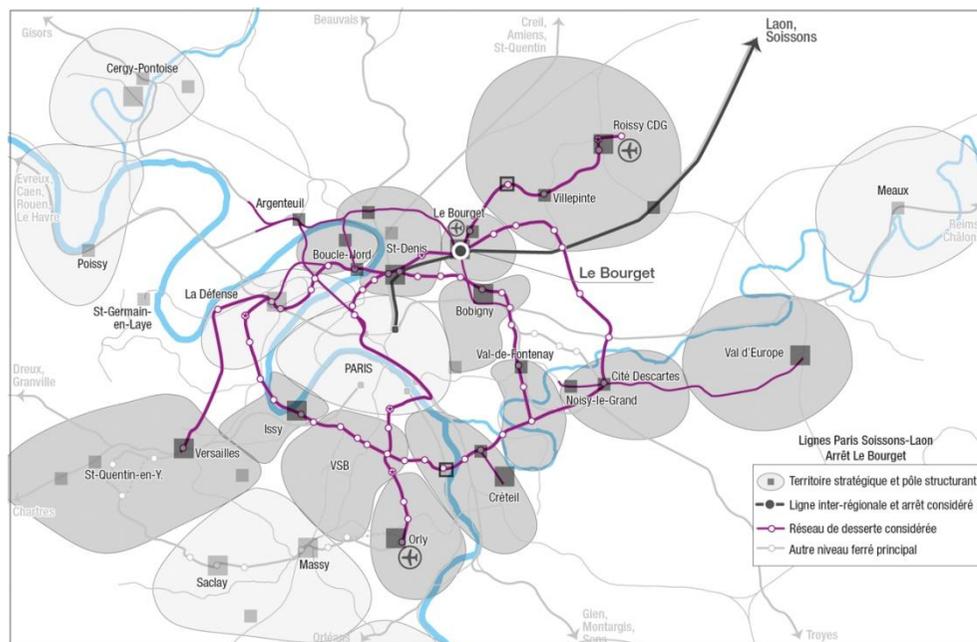


## Ligne Paris Soissons-Laon

**Arrêt Plaine Stade de France.** Cet arrêt permettrait la desserte du pôle régional de Pleyel Saint Denis Stade de France qui se caractérise par sa forte concentration en emplois et en équipements, et dont le rôle dans la structuration régionale devrait encore notablement se renforcer au terme des nombreux projets urbains, économiques et d'implantation d'équipements qui y sont engagés et envisagés.

Il est actuellement desservi par une gare sur le RER B et son maillage en transport en commun devrait être assuré par la Ligne Orange du Grand Paris Express et de par sa proximité d'avec le nœud sur le pôle Pleyel (Ligne rouge du Grand Paris Express, M 14, éventualité d'une gare TGV). Ce réseau facilitera les rabattements depuis les territoires proches et améliorera l'accès à la plupart des pôles stratégiques Est franciliens.

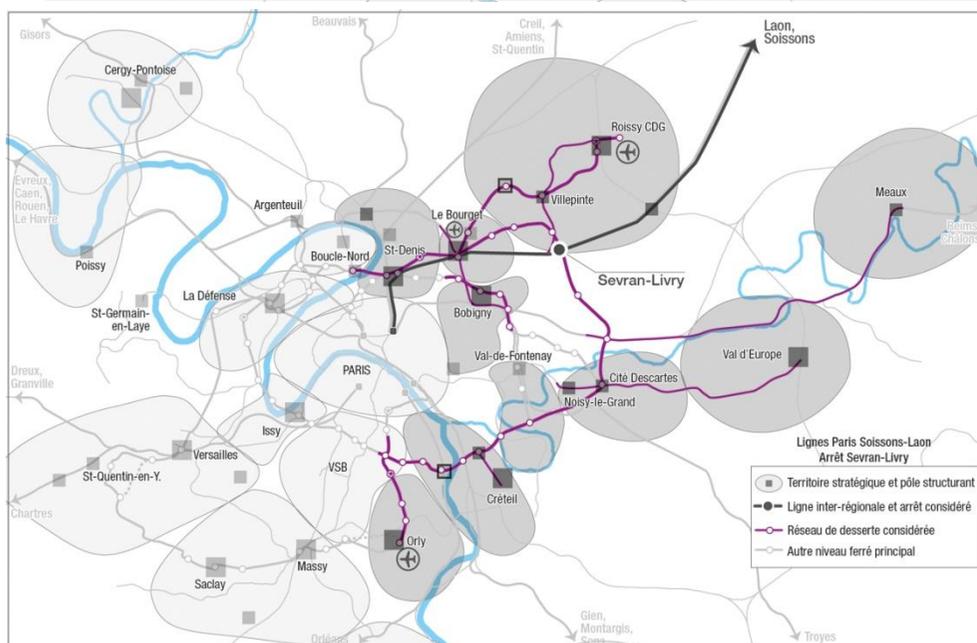
Cet arrêt reste toutefois moins intéressant que celui envisagé sur le pôle de Pleyel Saint Denis lui-même et a été considéré en niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de la présente étude.



## Ligne Paris Soissons-Laon

**Arrêt Le-Bourget :** Cet arrêt permettrait la desserte du pôle du Bourget dont les potentiels de développements sont importants mais où les contraintes sont fortes et rendent difficile l'émergence d'un pôle d'envergure régionale. Il est situé à proximité du parc des expositions du Bourget et du musée de l'Air et de l'Espace mais n'y donne pas directement accès. Il est actuellement desservi par une station du RER B et son maillage en transport en commun devrait être très notablement renforcé au terme des projets engagés et envisagés (Lignes rouge du GPX, tangentielle nord, prolongement de la M7...). Ce réseau facilitera les rabattements depuis les territoires proches et les accès à la plupart des territoires stratégiques.

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de la présente étude.**



**Arrêt Sevan Livry.** Le pôle desservi de Sevan Livry est situé à l'intersection de la ligne Mitry du RER B et de la ligne Grand Est du Grand Paris Express. Ce pôle reste d'intérêt assez local mais l'arrêt envisagé faciliterait les accès à plusieurs grands territoires de cette partie Est régionale par le maillage avec les autres lignes du réseau francilien, en particulier à Roissy, à la Cité Descartes, au Val d'Europe, à Créteil ou encore à Orly.

L'amélioration reste cependant modérée et il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de la présente étude.

## 1.5 Le point de vue de la Région Picardie

- **Les principales destinations franciliennes**

Les habitants de la région Picardie sont particulièrement intéressés par :

- la ville de Paris,
- l'aéroport de Roissy (attractivité croissante pour l'Aisne, y compris pour le secteur de Château-Thierry desservi par la ligne Paris-Châlons-en-Champagne du réseau de la gare de l'Est),
- Cergy-Pontoise pour le sud-ouest picard.

- **Problématique de la ligne ferrée Paris-Creil**

Cet axe est saturé et il est de plus en plus difficile de faire face à l'augmentation de la demande actuelle et future :

- nouveau matériel plus capacitaire pas avant 4 à 5 ans,
- projet de 3<sup>ème</sup> voie côté Picardie mais pas de solution côté gare du Nord,
- vigilance particulière sur le schéma du RER D étant donnée la forte complémentarité avec l'offre TER et la desserte de Creil,
- intérêt marqué pour l'arrêt à Saint-Denis-Pleyel (voire pour des terminus de trains compte-tenu de la saturation de la gare du Nord).

- **Le projet Picardie-Roissy (2020)**

- faible report de la ligne Paris-Creil,
- TGV jusqu'à Amiens, TER éventuellement jusqu'à Compiègne,

- pas d'extension vers Beauvais à court terme (voie unique, renforcement des fréquences). Orientation générale visant à développer la fonction de hub de Creil pour diffuser l'effet TGV et faciliter l'accès à Roissy pour les branches de l'étoile ne bénéficiant pas d'un accès direct à ce pôle.

- **Deux études « exploratoires » en cours (CPER 2007-13)**

Menées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, ces deux études ont pour objectif l'amélioration des liaisons en transports collectifs entre :

- le sud-ouest de la Picardie et l'ouest de l'Île-de-France (Cergy-Pontoise, La Défense),
- l'Aisne et Roissy (3 pistes de raccordement de la ligne Paris-Laon à Roissy).

- **Le développement territorial**

Les principaux projets urbains ou dynamiques de développement sont :

- un projet d'aménagement dans le secteur de la gare de Creil (plan guide d'aménagement en cours),
- un projet de zone High-Tech autour de la gare d'Amiens, en relation avec l'arrivée de la liaison Picardie-Roissy,
- un centre de congrès envisagé à Creil, Beauvais et Compiègne,
- le développement du tourisme et en particulier du tourisme d'affaires lié à l'arrivée de la liaison Picardie-Roissy,
- une dynamique de développement de services aux entreprises dans le Sud Picard,
- une dynamique de développement dans la logistique lié à la proximité de l'Île-de-France.

## **1.6 La faisabilité des points d'arrêts de TER envisagés (source SNCF)**

### **1.6.1 Ligne Paris – Beauvais**

- **Epinay-Villetaneuse**

L'arrêt est faisable, car :

- la gare dispose de quais de 55 cm de haut compatibles avec les TER,
- la ligne H francilienne n'est pas saturée.

- **Saint-Denis-Pleyel**

Cet arrêt est difficile, car il faudrait créer des quais sur la ligne H qui n'en dispose pas, et ceux-ci devraient avoir une hauteur de 92 cm pour accueillir les trains Transilien.

### **1-6-2 Ligne Paris - Creil**

- **Saint-Denis-Pleyel, Pierrefitte-Stains et Villiers le Bel**

Il s'agit d'arrêts très difficiles, car les voies rapides :

- n'ont pas de quais dans ces gares,
- sont saturées car partagées avec les TGV, Eurostar, Thalys.

### **1-6-3 Ligne Paris - Laon**

- **La Plaine-Stade-de-France**

L'arrêt est très difficile, car la gare est équipée de quais récents de un mètre de haut incompatibles avec les TER.

- **Le Bourget et Sevrans-Livry**

Ces arrêts sont difficiles, car :

- les quais de ces gares, de 1,04 m de haut, peuvent être utilisés par le RER B en cas de situation perturbée, d'où questionnement pour un abaissement à 55 cm,
- en revanche, pas de saturation de la ligne de Soissons, dont les voies sont rendues indépendantes de celles du RER B dans la cadre du projet RER B+ Nord ; ce projet est en cours de travaux.

## 1.7 Propositions d'approfondissement ultérieur

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
Sevan-Livry	Laon	2396 h	3	22	Difficile
Le Bourget	Laon	2339 h	3	22	Difficile
St Denis-Pleyel	Beauvais et Creil	2130 h	4	28	Très difficile
La Plaine-Stade de France	Laon	905 h	3	22	Très difficile
Pierrefitte-Stains	Creil	893 h	2	35	Très difficile
Epinay-Villetaneuse	Beauvais	850 h	2	20	Faisable
Villiers le Bel	Creil	784 h	1	35	Très difficile

Les analyses précédentes conduisent à proposer un approfondissement pour les trois arrêts ci-après.

- **Saint-Denis-Pleyel** (ligne de Creil et de Beauvais) :

- vu l'importance des gains de temps et le très bon niveau d'enjeux urbains (4),
- malgré les difficultés de réalisation (examen de 2 variantes pour la ligne de Creil: arrêt de trains à destination de la gare du Nord ou arrêt de trains terminus).

- **Le Bourget** (Ligne de Laon) compte tenu :

- de l'importance des gains de temps procurés, notamment pour l'accès à Roissy,
- du bon niveau d'enjeux urbains (3),
- de son rôle de futur pôle d'échanges régional (maillage avec la Tangentielle Nord fin 2016).

- **Epinay-Villetaneuse** (ligne de Beauvais) car :

- les gains de temps procurés ne sont pas négligeables pour l'accès à Cergy-Pontoise après la mise en service de la 2<sup>ème</sup> phase de la Tangentielle Nord,
- sa réalisation est aisée (solution alternative éventuelle à l'arrêt de Saint-Denis-Pleyel sur cette ligne).

**Nota** : les pertes de temps que créeraient ces arrêts pour les voyageurs à destination de Paris seraient moindres pour l'arrêt d'Epinay-Villetaneuse et ceux de la ligne de Laon, vu les parts plus faibles d'actifs desservis travaillant dans Paris.

## 2. Le réseau de la gare de l'Est

Quatre lignes ferrées relient la gare de l'Est au Bassin Parisien :

- la ligne P du Transilien : mission La Ferté-Milon et mission Château-Thierry sur la ligne de Châlons-en-Champagne,
- la ligne Paris - Châlons-en-Champagne,
- la ligne Paris - Troyes,
- la ligne TGV Est Paris - Reims - Strasbourg

### 2.1 Les lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les quatre lignes ferrées

- **La ligne P (mission Château-Thierry) et la ligne Paris - Châlons-en-Champagne**

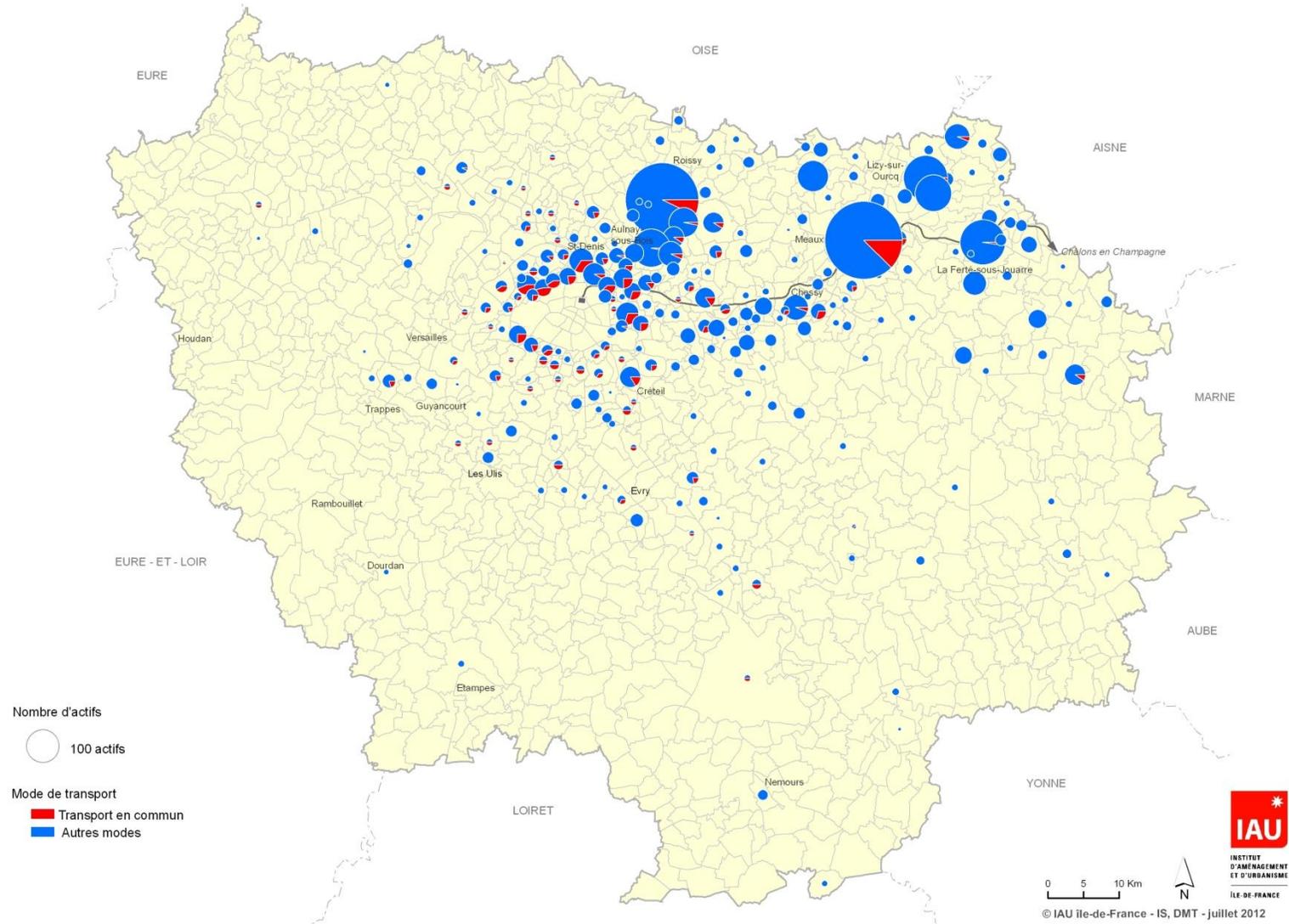
Ces lignes concernent 6 432 actifs qui résident dans les zones urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 1 829 dans Paris (28%),
- 4 603 en banlieue (72 %°).

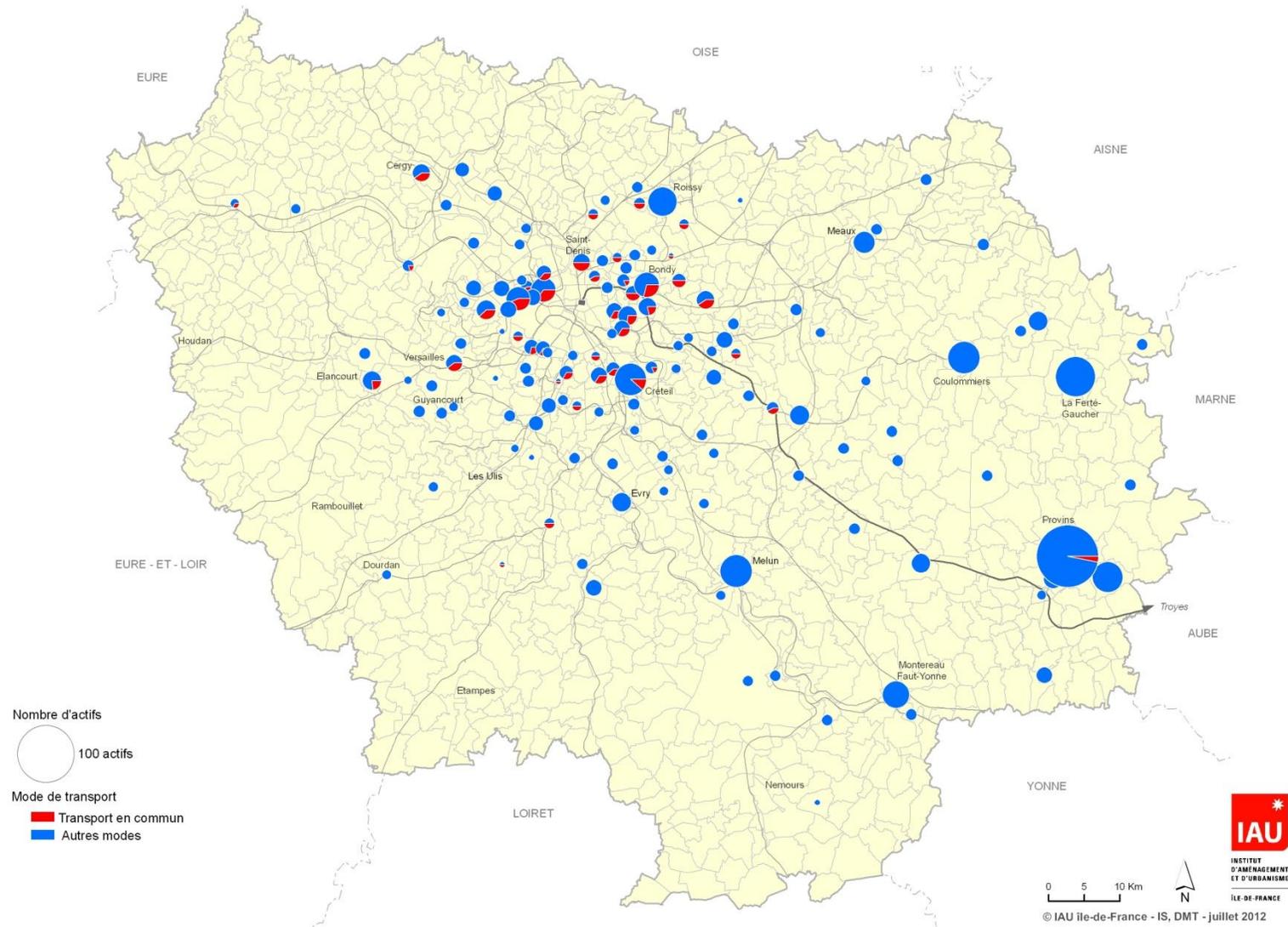
Ils sont 32% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 76% pour l'accès à la ville de Paris et 14% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les actifs qui travaillent hors Paris se rendent principalement :

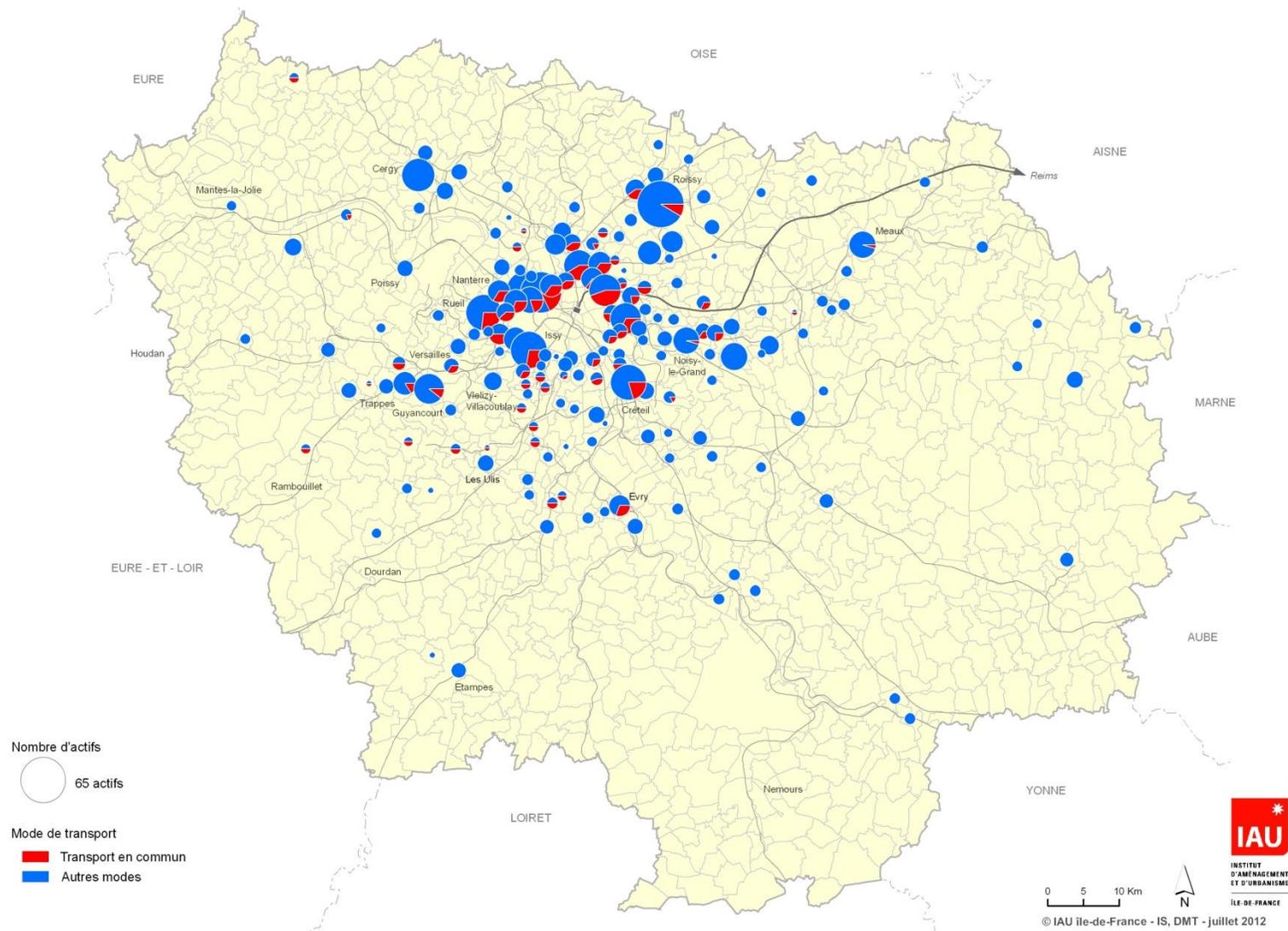
## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris Est - Châlons-en-Champagne



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris Est - Troyes



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne TGV Est Paris - Strasbourg



- à Meaux, dont une part non négligeable en transport en commun malgré la proximité de la limite régionale (effet de la desserte par les trains de la ligne P),
- à Roissy et dans son hinterland sud dense en emplois (Aulnay-sous-Bois notamment),
- à la périphérie nord de Paris et à Marne-la-Vallée dans une moindre mesure.

- **La ligne Paris - Troyes**

La ligne Paris - Troyes concerne 1 828 actifs qui résident dans les zones urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 806 dans Paris (44%),
- 1 022 en banlieue (56%).

Ils sont 38% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 65% pour l'accès à la Ville de Paris et de 17% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi hors Paris se concentrent dans :

- les communes de la Petite Couronne (Boucle Nord des Hauts-de-Seine, Saint-Denis, Bobigny, Bondy notamment),
- les pôles secondaires de Seine-et-Marne, en particulier à Provins proche de la limite régionale.

L'accès à ces pôles se fait essentiellement en voiture, vu leur mauvaise accessibilité en transport en commun et leur implantation proche de la limite francilienne.

- **La ligne TGV Est Paris - Reims - Strasbourg**

La ligne TGV concerne 2 509 actifs qui résident dans les zones urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 1 102 dans Paris (44%),

### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour					Durée moyenne
		Total	TGV	TER	Banlieue	Autres trains	
Reims	Paris-Est	10	10	-	-	-	47 mn
Charleville - Mézières	Paris-Est	3	3	-	-	-	1h40
Château - Thierry	Paris-Est	28	-	10	18	-	1h
	Meaux	19	-	-	19	-	39 mn
Chalons en Champagne	Paris -Est	12	2	10	-	-	1h31
Saint-Dizier	Paris -Est	4	-	4	-	-	2h16
Troyes	Paris-Est	15	-	-	-	15	1h34
Langres	Paris-Est	5	-	-	-	5	2h51

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

-1 407 en banlieue (56%).

Ils étaient 45% en 2006, avant la mise en service du TGV Est, à se rendre en transport en commun sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 68% pour l'accès à la ville de Paris et de 26% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

A noter que la mise en service du TGV Est, en 2007, a fait passer la part d'usage des transports en commun de 45% en 2006, à 49,7% en 2008.

Les emplois de banlieue occupés par les actifs des aires urbaines desservies par le TGV Est (Reims notamment) se situent plus particulièrement :

- à Roissy,
- dans les Hauts-de-Seine
- à la périphérie Nord-Est de Paris et à Créteil,
- dans les villes nouvelles.

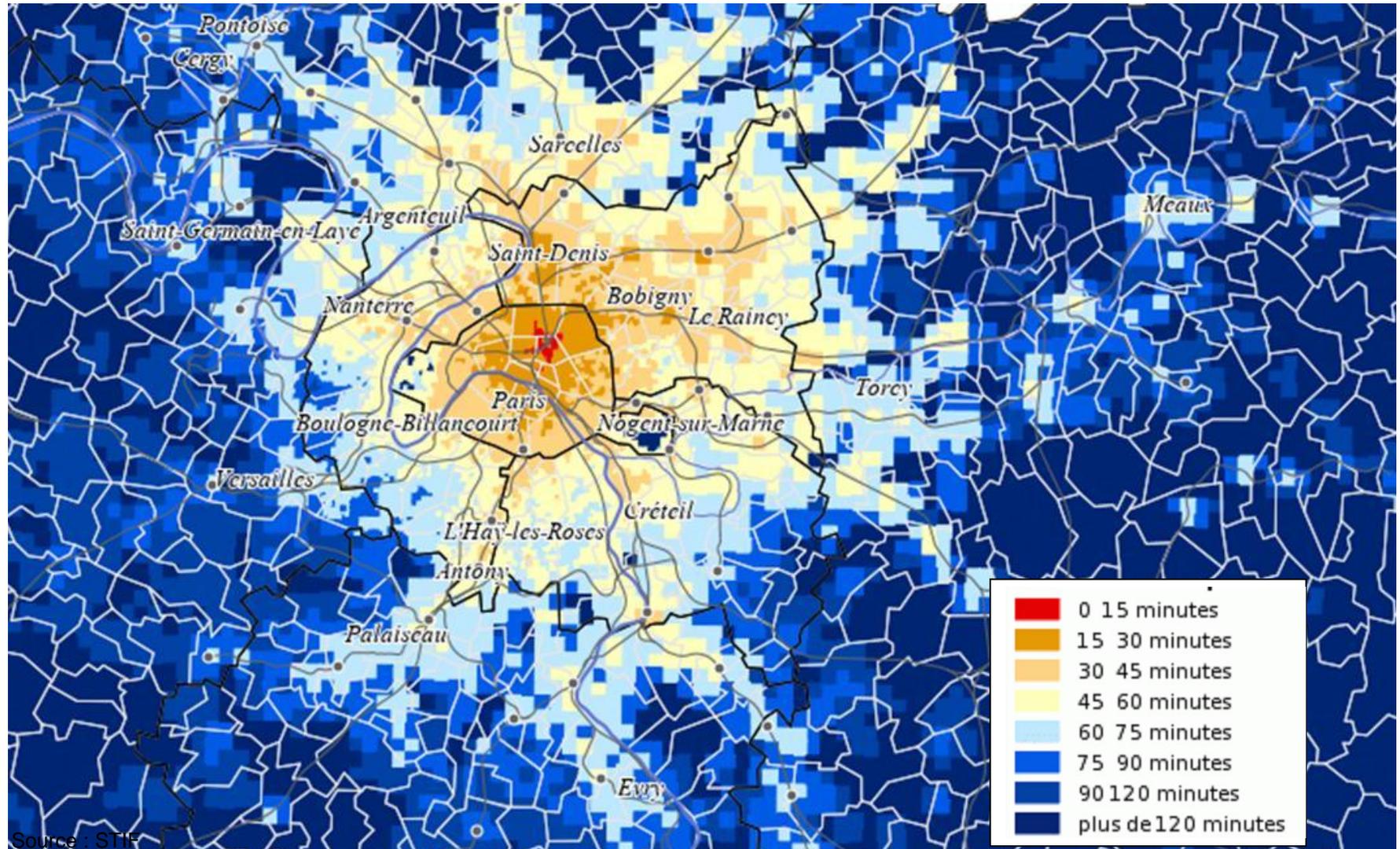
Les plus fortes parts d'usage des transports en commun concernent l'accès aux communes du pourtour parisien, notamment à celles desservies par le métro ou le RER.

## **2.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transport en commun à l'Île-de-France**

- **Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

La meilleure offre concerne Château-Thierry desservie par la ligne P du Transilien. La ville bénéficie de 28 relations directes avec Paris et de 19 relations directes avec Meaux. Les trois autres villes principales, Reims, Châlons-en-Champagne et Troyes,

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare de l'Est (HP)



ne sont reliées directement à Paris que par 10 à 15 trains. La fréquence des relations directes avec Paris est nettement plus faible (3 à 5 trains) pour les villes plus éloignées telles que Charleville-Mézières, Saint-Dizier et Langres.

Les temps de parcours moyen jusqu'à Paris :

- ne dépassent pas 1 heure pour Reims (47 minutes), desservi par le TGV est, et Château-Thierry (1 heure),
- varient de 1h30 à 1h40 pour Charleville-Mézières, Châlons-en-Champagne et Troyes,
- sont supérieurs à 2 heures pour Saint-Dizier (2h16) et Langres (2h51).

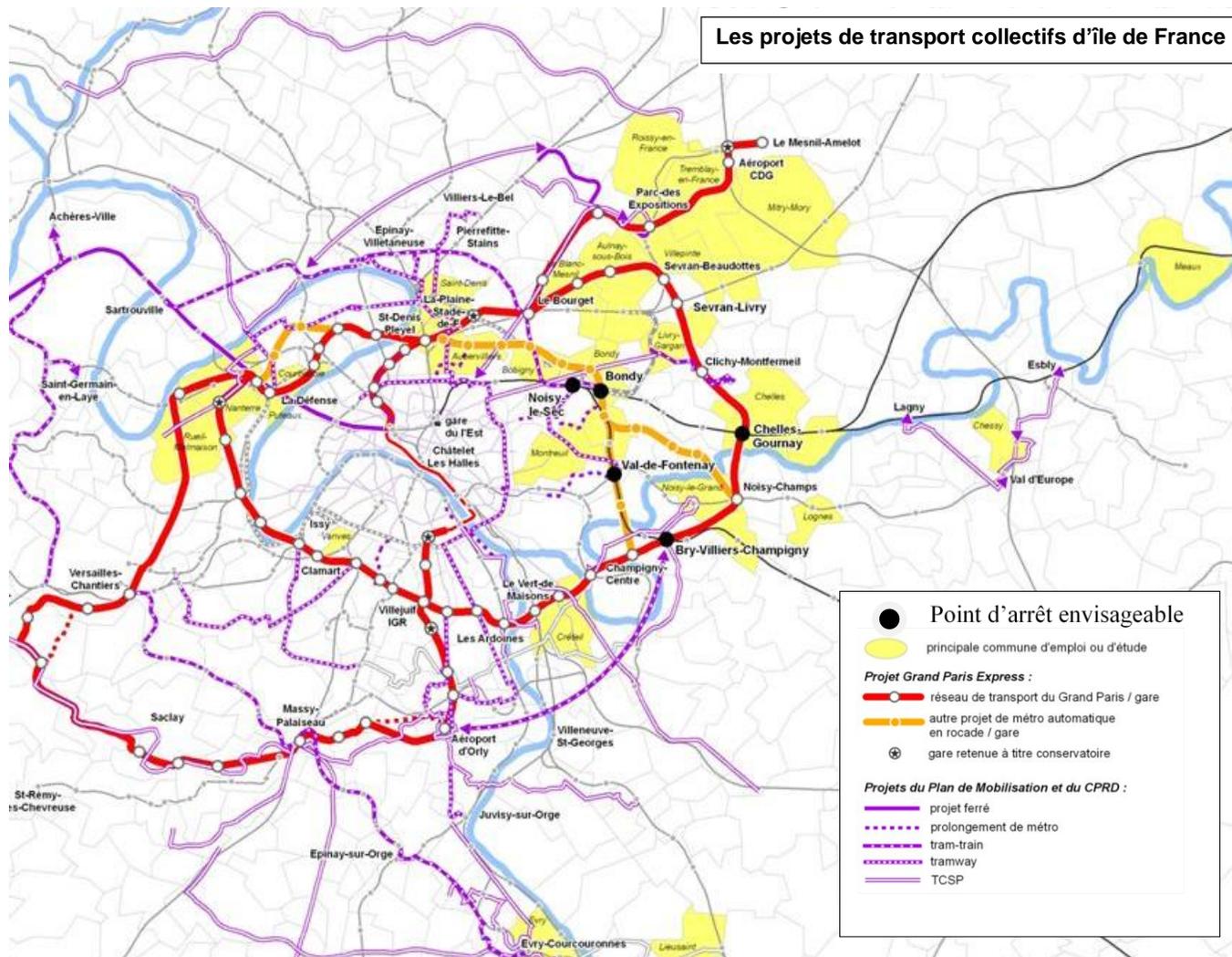
- **Les temps de diffusion en transport en commun à partir de la gare de l'Est**

A l'arrivée à la gare de l'Est, les temps de diffusion en transport en commun en Île-de-France sont :

- compris entre 15 et 30 mn, pour accéder à une grande partie de la Rive Droite parisienne et à quelques secteurs de Seine-Saint-Denis proches de gares ou de stations de métro, notamment à Saint-Denis, La Courneuve, Le Bourget, Pantin et Noisy-le-Sec,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder à la proche banlieue nord-est et à la moitié environ du territoire de la Seine-Saint-Denis,
- compris entre 45 et 60 minutes, pour accéder à la Boucle de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, au reste de la Seine-Saint-Denis, aux secteurs d'Ermont et de Sarcelles dans le Val d'Oise, à la proche banlieue sud,
- supérieurs à 60 minutes, pour accéder à la plupart des autres territoires franciliens, dont les parties sud des hauts de Seine et du Val de Marne.

# Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

## Réseau Gare de l'Est



## **2.3 Les gains de temps procurés par les cinq arrêts envisageables avant Paris**

Les gains de temps procurés pour accéder à des communes de banlieue incluent notamment le temps de parcours économisé entre les différentes gares d'arrêt et la gare de l'Est, soit :

- 7 minutes pour Noisy-le-Sec,
- 9 minutes pour Bondy,
- 11 minutes pour Val-de-Fontenay,
- 15 minutes pour Chelles-Gournay et Bry-Villiers-Champigny.

Ces gains de temps sont appliqués aux actifs et aux élèves des aires urbaines desservies qui se rendent respectivement dans les 12 principales communes d'emploi et dans les 7 principales communes d'études.

Ces communes se situent :

- dans le secteur de La Défense - Rueil-Malmaison,
- dans les secteurs de Roissy et au nord-est de la Seine-Saint-Denis,
- dans la proche banlieue nord-est (Saint-Denis, Aubervilliers, Bobigny, Montreuil),
- dans la vallée de la Marne (Chelles, Gournay, Meaux),
- à Marne la Vallée (Noisy-le-Grand, Lognes, Chessy).

### **2.3.1 Les arrêts sur la ligne Paris - Château-Thierry - Châlons-en-Champagne : Noisy-le-Sec, Bondy et Chelles-Gournay**

- **Gains d'accès aux lieux d'emplois**

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par les cinq points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Châlons-en-Champagne

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		Noisy le Sec	Bondy	Chelles-Gournay
Roissy	487	23	17	29
Aulnay-sous-Bois	131	16	9	28
Le Tremblay - Mitry-Mory	118	14	7	32
Chessy	57	5	24	38
St-Denis	54	0	10	0
Montreuil	47	21	16	10
Aubervilliers	47	9	14	1
Créteil	40	16	26	37
Villepinte	39	21	15	29
Chelles	39	19	24	38
Bobigny	37	12	23	10
Le Blanc-Mesnil	32	17	12	25
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>331 h</b>	<b>290 h</b>	<b>492 h</b>

### Arrêts sur la ligne Paris - Troyes

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		Noisy le Sec	Val de Fontenay	Bry/Villiers
Melun	32	0	10	16
Créteil	31	16	34	45
Puteaux Courbevoie Nanterre	30	0	8	0
Vaires	29	11	16	26
Roissy	26	23	15	23
Bondy	19	19	18	10
Meaux	14	5	6	24
Tournan en Brie	12	24	36	51
Montreuil	11	21	15	5
Evry	11	0	12	22
Rueil-Malmaison	11	0	6	0
Rosny sous Bois	10	21	25	16
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>43 h</b>	<b>66 h</b>	<b>81 h</b>

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par les cinq points d'arrêt considérés

Arrêts sur la ligne Paris - Châlons-en-Champagne

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		Noisy le Sec	Bondy	Chelles-Gournay
Meaux	154	5	11	34
Lognes	17	13	25	39
Noisy le Grand	15	20	32	46
St-Denis	12	0	10	0
Aulnay-sous-Bois	11	16	9	28
Créteil	10	16	26	37
Livry-Gargan	8	6	14	38
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>28 h</b>	<b>53 h</b>	<b>126 h</b>

Arrêts sur la ligne Paris - Troyes

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		Noisy le Sec	Val de Fontenay	Bry/Villiers
Créteil	19	16	34	45
Saint-Denis	17	4	6	0
Melun	11	0	10	16
Vanves	10	0	8	19
Bobigny	7	12	19	10
Lieusaint	5	0	8	19
Evry	5	0	12	22
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>8 h</b>	<b>20h</b>	<b>25 h</b>

L'arrêt de Chelles-Gournay présente un gain de temps total (492 heures) nettement supérieur à ceux de Noisy-le-Sec (331 heures) et de Bondy (290 heures).

L'avantage de Chelles-Gournay tient aux gains de temps de 29 à 32 minutes procurés pour l'accès à :

- Roissy, première commune d'emplois (487 actifs),
- Aulnay-sous-Bois (133 actifs) et Le Tremblay - Mitry-Mory (118 actifs) qui arrivent en deuxième et en troisième position.

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

Comme pour l'accès aux lieux d'emploi, c'est Chelles-Gournay qui affiche le plus grand gain de temps total (126 heures). Il procure des gains de temps élevés pour l'accès à la plupart des lieux d'études, en particulier la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (46 minutes pour Noisy-le-Grand, 39 minutes pour Lognes) et Créteil (37 minutes).

### **2.3.2 Les arrêts sur la ligne de Troyes : Noisy-le-Sec, Val-de-Fontenay, Bry-Villiers-Champigny**

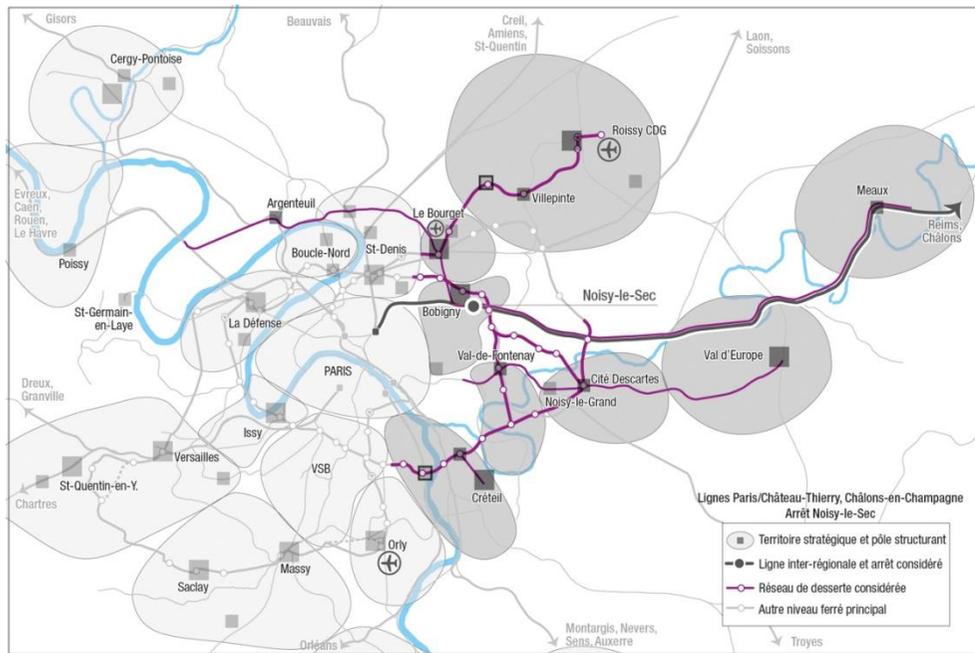
- **Gains d'accès aux lieux d'emplois**

Les gains de temps totaux sont peu élevés car les effectifs d'actifs sont faibles. L'arrêt de Bry-Villiers-Champigny arrive en tête avec un gain total de 81 heures devant Val de Fontenay (66 heures). L'avantage de Bry-Villiers-Champigny tient au fait qu'il procure le meilleur gain de temps pour l'accès à la plupart des lieux d'emploi, notamment pour Créteil (gain de 45 minutes).

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

Les arrêts de Val de Fontenay et de Bry-Villiers-Champigny devançant nettement l'arrêt de Noisy-le-Sec, bien que les gains de temps totaux qu'ils procurent soient faibles (20 à 25 heures) compte tenu du peu d'élèves concernés.

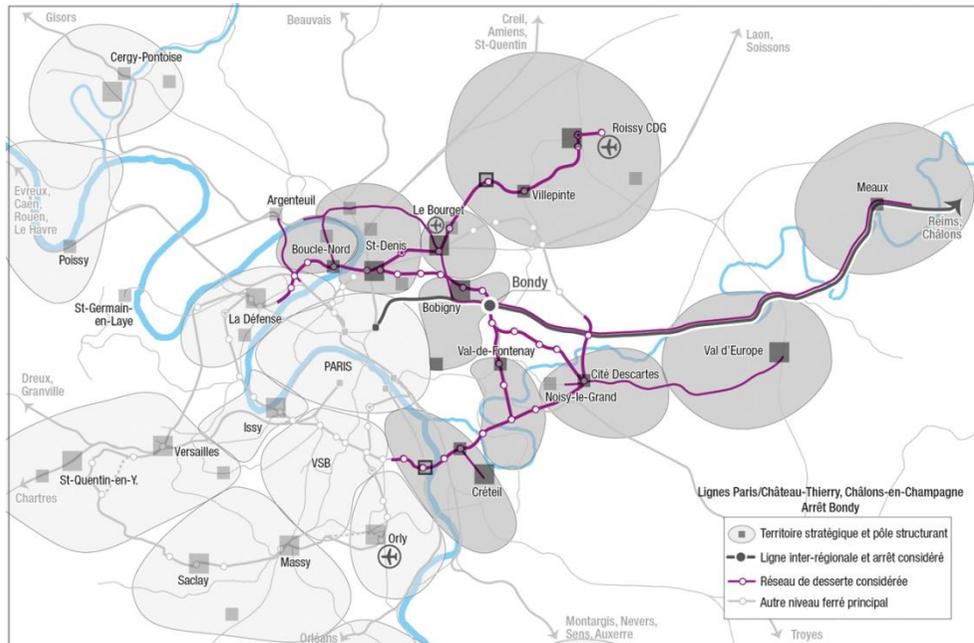
## **2.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**



## Ligne Paris Château-Thierry Châlons-en-Champagne

**Arrêt Noisy-le-Sec.** Le pôle de Noisy le Sec est situé un peu au sud du pôle départemental de Bobigny. Il reste d'intérêt assez local mais d'importants projets de développements urbains et économiques sont engagés et envisagés à proximité sur l'axe de la RN 3 et du Canal de l'Ourcq. Il est desservi actuellement par une gare sur la ligne Eole du RER et par le tramway T1 dans sa partie nord vers Saint Denis et son maillage TC devrait être amélioré encore par l'arrivée de la tangentielle nord, du prolongement du T1 vers le nord et du T4, mais il ne serait pas directement desservi par la ligne orange du GPX.

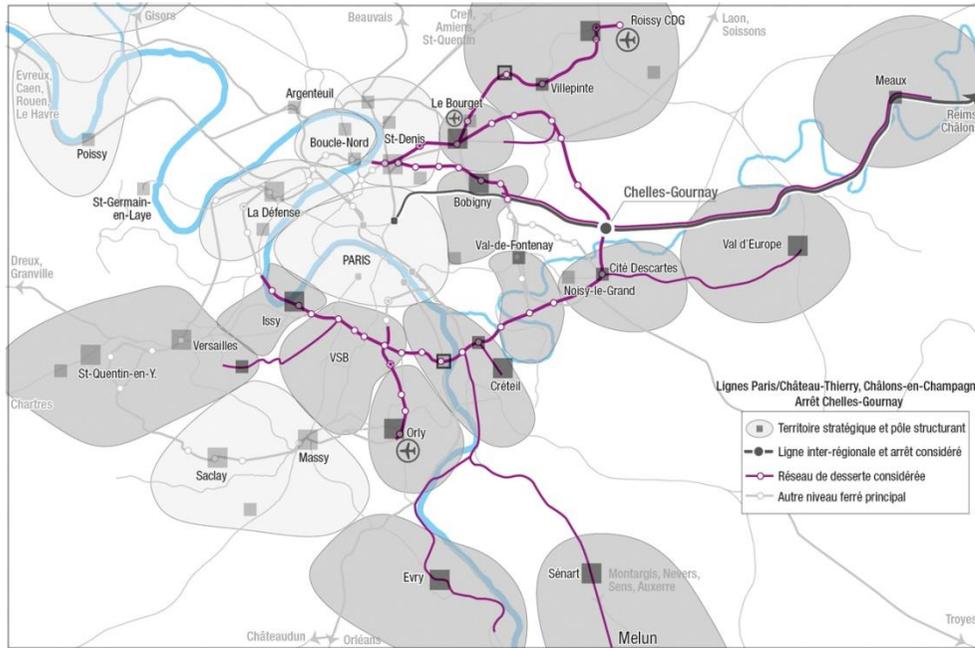
Cet arrêt améliorerait l'accès à plusieurs pôles stratégiques franciliens de cette partie nord-est francilienne, dont l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Cette amélioration resterait toutefois mesurée, et il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.



**Arrêt Bondy.** Le pôle de Bondy est situé un peu au sud-est du pôle départemental de Bobigny. Il reste d'intérêt assez local mais d'importants projets de développements urbains et économiques sont engagés et envisagés à proximité sur l'axe de la RN 3 et du Canal de l'Ourcq. Il est desservi actuellement par une gare sur la ligne Eole du RER et par le tramway T4 et son maillage TC devrait être amélioré encore par l'arrivée de la ligne orange du GPX.

Cet arrêt améliorerait ainsi l'accès à plusieurs pôles stratégiques franciliens de cette partie Nord-Est francilienne, dont le pôle de Pleyel Saint Denis Stade de France et l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**

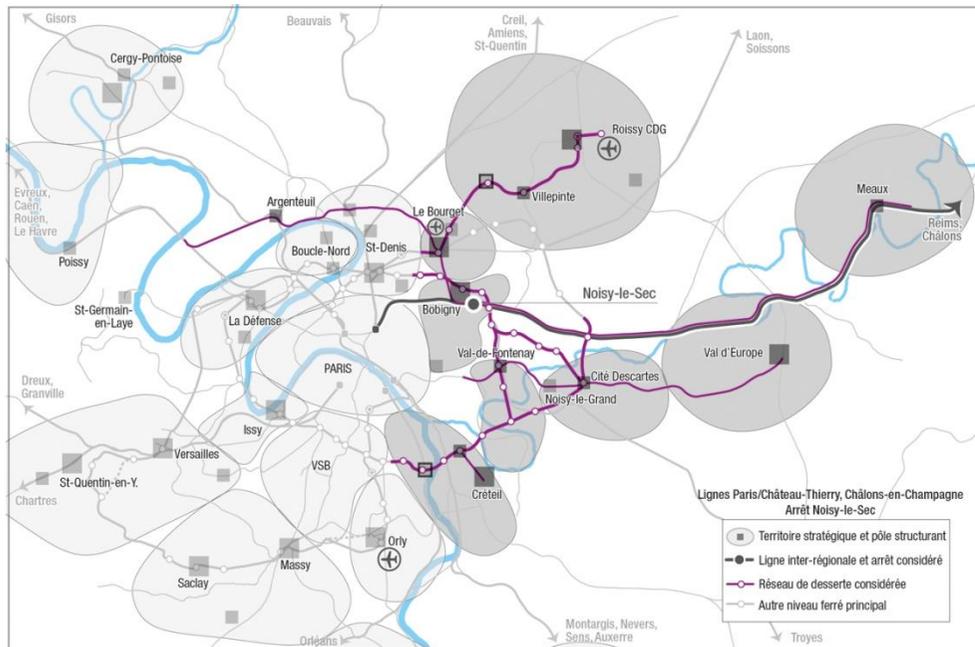


## Ligne Paris Château-Thierry Châlons-en-Champagne

**Arrêt Chelles-Gournay.** Le pôle de Chelles-Gournay constitue un pôle d'échelle locale structurant de cette partie Nord-Est francilienne, et son rôle devrait être conforté par les développements urbains et économiques engagés et envisagés qui devraient en renforcer le poids local. Il est desservi actuellement par une station sur la ligne nord-est du RER Eole et son maillage devrait être assuré par la ligne Grand Est du Grand Paris Express.

Ce maillage en améliorera très sensiblement l'accessibilité aux grands territoires franciliens, notamment aux aéroports de Roissy Charles de Gaulle ou d'Orly mais aussi aux territoires de Créteil Seine Amont ou à celui de Noisy-le-Grand Cité Descartes.

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts considérés dans le cadre de la présente étude.**

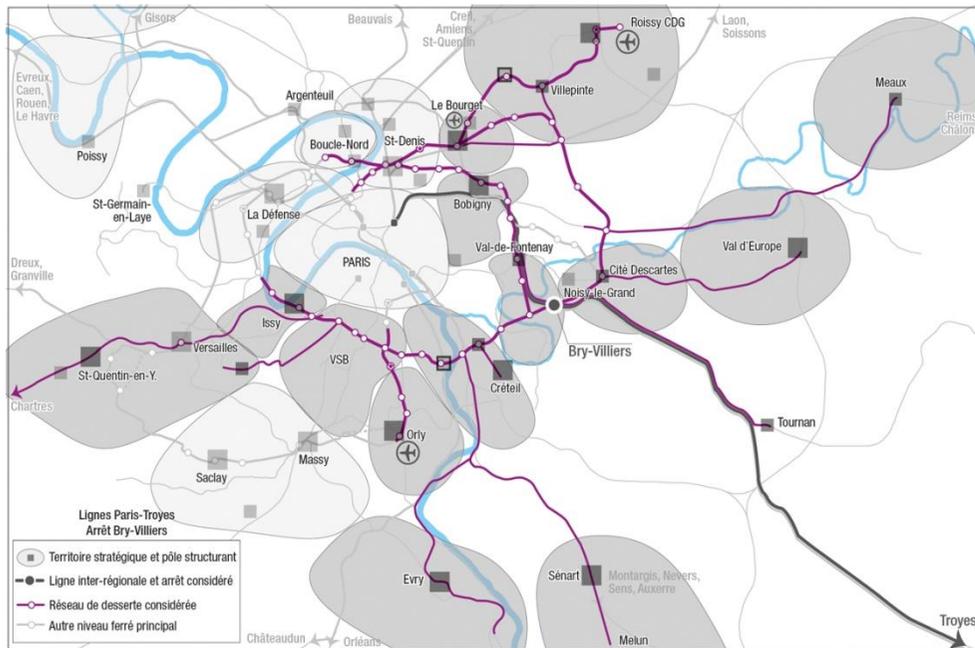


## Ligne Paris Troyes

**Arrêt Noisy-le-Sec.** Le pôle de Noisy le Sec est situé un peu au sud du pôle départemental de Bobigny. Il y constitue un pôle restant d'intérêt assez local mais d'importants projets de développements urbains et économiques sont engagés et envisagés à proximité sur l'axe de la RN 3 et du Canal de l'Ourcq. Il est desservi actuellement par une gare sur la ligne Eole du RER et par le tramway T1 dans sa partie Nord vers Saint Denis et son maillage TC devrait être amélioré par l'arrivée de la tangentielle nord et des prolongements du T1 vers le nord et du T4. Il ne sera toutefois pas directement desservi par la ligne orange du GPX.

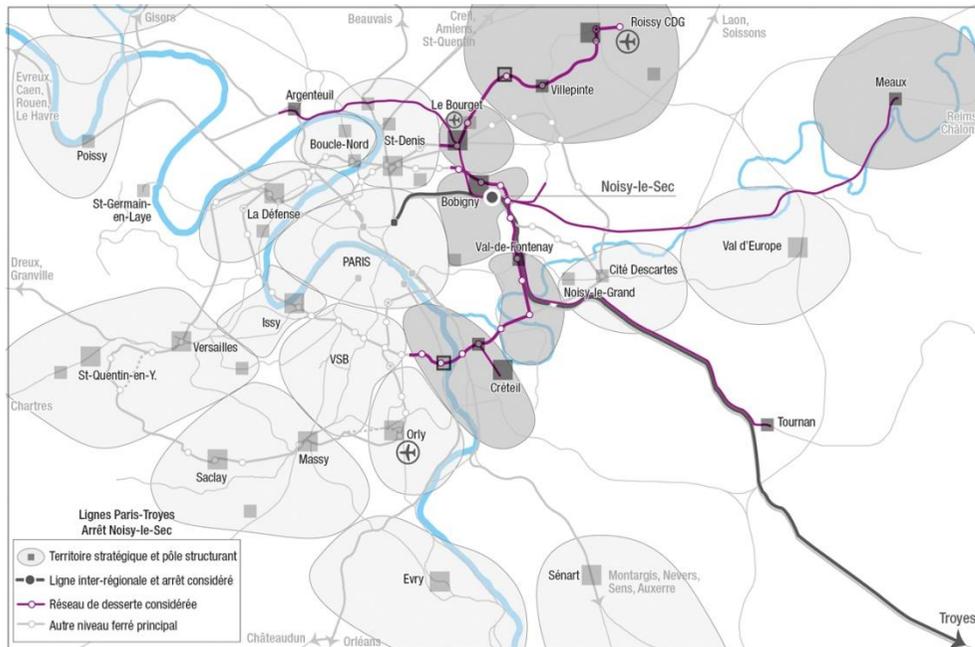
Cet arrêt améliorerait l'accès à plusieurs des pôles stratégiques franciliens de cette partie nord-est francilienne, dont l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.

Cette amélioration reste toutefois mesurée et il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.



**Arrêt Bry-Villiers.** Cet arrêt n'existe pas actuellement mais serait créé dans le cadre de la ligne rouge du Grand Paris Express et s'insérerait dans un projet de développement urbain et économique qui en conforterait le poids à l'échelle locale. Son maillage TC comprendrait la ligne rouge du GPX, la branche Tournan du RER E et un TCSP. Il favoriserait une très bonne accessibilité à une grande partie des territoires stratégiques des parties sud et est francilienne.

**Il a été considéré de niveau 4 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**



**Arrêt Val de Fontenay.** Cet arrêt permettrait la desserte du pôle régional de Val de Fontenay qui se caractérise par sa forte concentration en emplois. Ce rôle structurant devrait être confirmé par les importants projets urbains et économiques qui y sont engagés ou envisagés. Il est actuellement desservi par le RER A et par Eole et cette qualité de maillage TC devrait être encore améliorée par la réalisation de la ligne Orange du Grand Paris Express et des prolongements de la ligne 1 du métro et du tramway T1. Ce réseau facilitera les rabattements depuis les territoires proches et les accès à la plupart des territoires stratégiques franciliens tels ceux de la Plaine Saint Denis, de Roissy, ou de Créteil Seine Amont.

**Il a été considéré de niveau 4, le plus élevé, dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de la présente étude.**

## 2.5 Le point de vue de la Région Champagne-Ardenne

- **Les principaux besoins de liaison avec l'île-de-France**

Les principaux besoins portent sur:

- l'accès aux pôles franciliens d'emplois, de soins, culturels,
- l'accès aux aéroports (Roissy, Orly) et aux gares TGV d'interconnexion (Massy, Orly, Roissy),
- l'accès aux grandes manifestations sportives (Stade de France), culturelles, salons.

- **Les lignes ferrées assurant les relations avec l'île-de-France**

La Champagne-Ardenne est reliée à la région francilienne par :

- deux lignes classiques aux besoins similaires, même si elles sont desservies par des trains de statut différent (TET/TER): *la ligne Paris-Troyes* (mise en service de l'électrification en 2017) et la *ligne « Vallée de la Marne »* qui intéresse aussi la Picardie avec la desserte de Château-Thierry (cf réseau de la gare du Nord),
- *la ligne TGV Est* qui dessert Reims et devrait bénéficier de nouveaux points d'arrêt en Ile-de-France dans le cadre du projet d'Interconnexion Sud (Orly notamment).

- **Points d'arrêt envisageables hors Paris**

- arrêts retenus pour les « RER rapides » qui du coup seraient équipés pour recevoir également des TER Champagne-Ardenne - Paris,
- préservation de l'attractivité des temps jusqu'à la gare de l'Est et de la qualité des dessertes Champagne-Ardenne – île-de-France (fréquences, plage de desserte, développement de l'offre en HP),

- approfondissements ultérieurs à mener: estimations de trafic avec valorisation des gains de temps procurés par les points d'arrêt et engagement d'une réflexion sur les dessertes et le matériel roulant.

- **Le développement territorial**

Il s'agit d'une région qui a perdu ses atouts liés à la présence de la sidérurgie, du textile et des bases militaires, et pour laquelle on note :

- des pertes de population en particulier dans le département des Ardennes,
- la présence d'un secteur dynamique : le triangle Reims - Epernay - Châlons-en-Champagne,
- un projet de développement tertiaire et d'activités autour de la gare TGV de Champagne-Ardenne à Reims,
- la reconversion de la base militaire 112 à Reims (libération de plusieurs centaines d'hectares),
- un pôle de compétitivité « Industries et Agro-Ressources » conjoint avec Picardie sur la commune de Bazancourt,
- la promotion de la plate-forme aéroportuaire de Vatry par les collectivités locales,
- l'atout de l'activité agricole mais qui n'arrive pas à se concrétiser comme moteur de développement pour la région.

## **2.6 La faisabilité des points d'arrêt de TER envisagés (source SNCF)**

### **2.6.1 Ensemble des deux lignes**

- **Noisy le Sec**

L'arrêt est très difficile, car :

- la gare est équipée de quais de 92 cm de haut incompatibles avec les TER,
- les voies rapides, partagées avec le TGV Est, sont saturées.

### **2.6.2 Ligne Paris - Château-Thierry - Chalons en Champagne**

- **Bondy**

Cet arrêt est très difficile, car :

- les quais de 92 cm de haut sont incompatibles avec les TER,
- les voies rapides, empruntées également par le TGV Est et la ligne de La Ferté- Milon, sont saturées.

- **Chelles-Gournay**

L'arrêt est difficile, car les quais de 92 cm de haut incompatibles avec les TER.

### **2.6.3 Ligne Paris – Troyes**

- **Val de Fontenay :**

L'arrêt est difficile, du fait :

- de la proximité du viaduc de Nogent (goulet d'étranglement),
- des quais de 92 cm de haut incompatibles avec les TER.

- **Bry-Villiers-Champigny**

L'arrêt est difficile, car il s'agit d'une gare nouvelle à l'étude (non financée dans le cadre du projet Grand Paris), dont la hauteur de quai prévue est incompatible avec les TER (92 cm).

## 2.7 Propositions d'approfondissement ultérieur

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
<b>Chelles-Gournay</b>	Chalons en Ch.	618 h	3	28	Difficile
<b>Noisy le Sec</b>	Chalons en C. + Troyes	410 h (359 h +51 h)	2	28	Très difficile
<b>Bondy</b>	Chalons en C.	343 h	3	28	Très difficile
<b>Bry-Villiers-Champigny</b>	Troyes	106 h	4	44	Difficile
<b>Val de Fontenay</b>	Troyes	86 h	4	44	Difficile

Les analyses précédentes conduisent à proposer un approfondissement pour les arrêts ci-après.

- **Chelles-Gournay** (ligne de Châlons-en-Champagne) :
  - vu l'importance des gains de temps et le bon niveau d'enjeux urbains (3),

- compte tenu que la part d'actifs travaillant à Paris est limitée à 28%,
- du fait que la faisabilité technique est moins difficile qu'à Noisy-le-Sec ou Bondy.

L'arrêt de Chelles-Gournay améliore par ailleurs l'accessibilité à de grands équipements de banlieue en procurant des gains de temps de :

- 38 minutes pour l'accès à Disneyland Paris (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec le RER A à Noisy-Champs),
- 29 minutes pour l'accès à l'aéroport et à la gare TGV de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle ainsi qu'au Parc des Expositions de Villepinte (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec le RER B à Sevran-Beaudottes),
- 6 minutes pour l'accès à l'aéroport d'affaires, au parc des expositions et au musée de l'Air et de l'espace du Bourget (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec la branche Roissy de cette ligne au Bourget),
- 15 minutes pour l'accès à l'aéroport d'Orly (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec la ligne de métro 14 à Villejuif-IGR),

- **Bry-Villiers-Champigny ou Val-de-Fontenay** (ligne de Troyes)

Le choix est difficile entre les deux arrêts qui présentent des caractéristiques semblables : gains de temps très moyens mais fort niveau d'enjeux urbains (4), faisabilité difficile.

La gare de Bry-Villiers-Champigny, à créer, pourrait prendre l'avantage si les études en cours montraient une meilleure faisabilité que celle estimée « à dire d'expert » par la SNCF (maillage avec l'arc Boulogne - Noisy-Champs du Grand Paris dès 2020).

Ceci d'autant que cette gare procure des gains d'accès aux grands pôles de la banlieue nord-est sensiblement supérieurs à ceux procurés par l'arrêt de Val-de-Fontenay :

- 38 minutes pour l'accès à Disneyland Paris pour Bry-Villiers-Champigny (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec le RER A à Noisy-Champs), et 36 minutes pour Val-de-Fontenay (correspondance avec le RER A),
- 23 minutes pour l'accès à l'aéroport et à la gare TGV de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, ainsi qu'au Parc des Expositions de Villepinte, pour Bry-Villiers-Champigny (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec le RER B à Sevrans-Beaudottes), et 15 minutes pour Val-de-Fontenay (correspondances avec la ligne Orange du Grand Paris Express, puis avec la Tangentielle Nord à Bobigny-Drancy et ensuite avec la ligne Rouge du Grand Paris Express au Bourget),
- 22 minutes pour l'accès à l'aéroport d'Orly pour Bry-Villiers-Champigny (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec la ligne de métro 14 à Villejuif-IGR), et 11 minutes pour Val de Fontenay (correspondances avec la ligne Orange du Grand Paris Express, puis avec la ligne Rouge du Grand Paris Express à Champigny-Centre et ensuite avec la ligne de métro 14 à Villejuif-IGR),
- 8 minutes pour l'accès à l'aéroport d'affaires, au parc des expositions et au musée de l'Air et de l'espace du Bourget pour Bry-Villiers-Champigny (correspondances avec la ligne Rouge du Grand Paris Express, puis avec la branche Roissy de cette ligne au Bourget), et 5 minutes pour Val-de-Fontenay (correspondances avec la ligne Orange du Grand Paris Express, puis avec la ligne Rouge du Grand Paris Express à Saint-Denis-Pleyel).

L'arrêt de Val-de-Fontenay procure également un gain de 7 minutes pour l'accès au Stade de France à Saint-Denis (correspondance avec la ligne Orange du Grand Paris Express).

À noter qu'un arrêt sur la ligne de Troyes pénaliserait une part importante de voyageurs, vu le pourcentage élevé d'actifs travaillant à Paris (44%).

Aussi, il serait intéressant d'étudier une solution variante consistant à raccorder cette ligne à la ligne d'interconnexion des TGV, afin de créer certaines relations directes souhaitées par la Région Champagne-Ardenne (accès à Orly et à Roissy notamment).



### 3. Le réseau de la gare de Lyon

Trois lignes ferrées relient la gare de Lyon au Bassin Parisien :

- la ligne TGV Sud-Est Paris-Dijon-Macon,
- la ligne Paris-Sens-Auxerre,
- la ligne Paris-Montargis-Nevers

#### 3.1 Les lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les trois lignes ferrées

- La ligne TGV Sud-Est Paris - Dijon - Macon

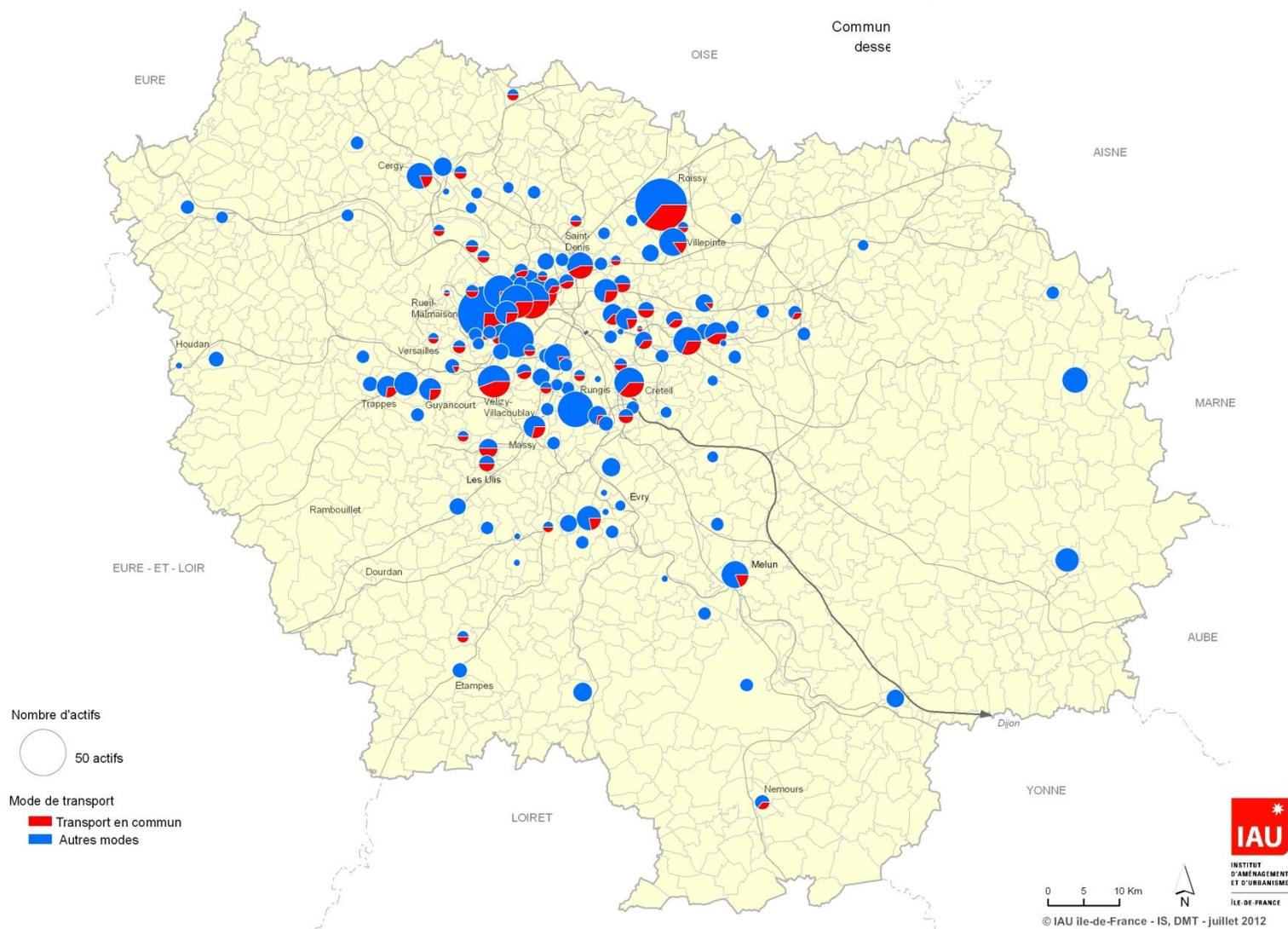
La ligne TGV concerne 2 029 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 973 dans Paris (48%),
- 1 056 en banlieue (52%).

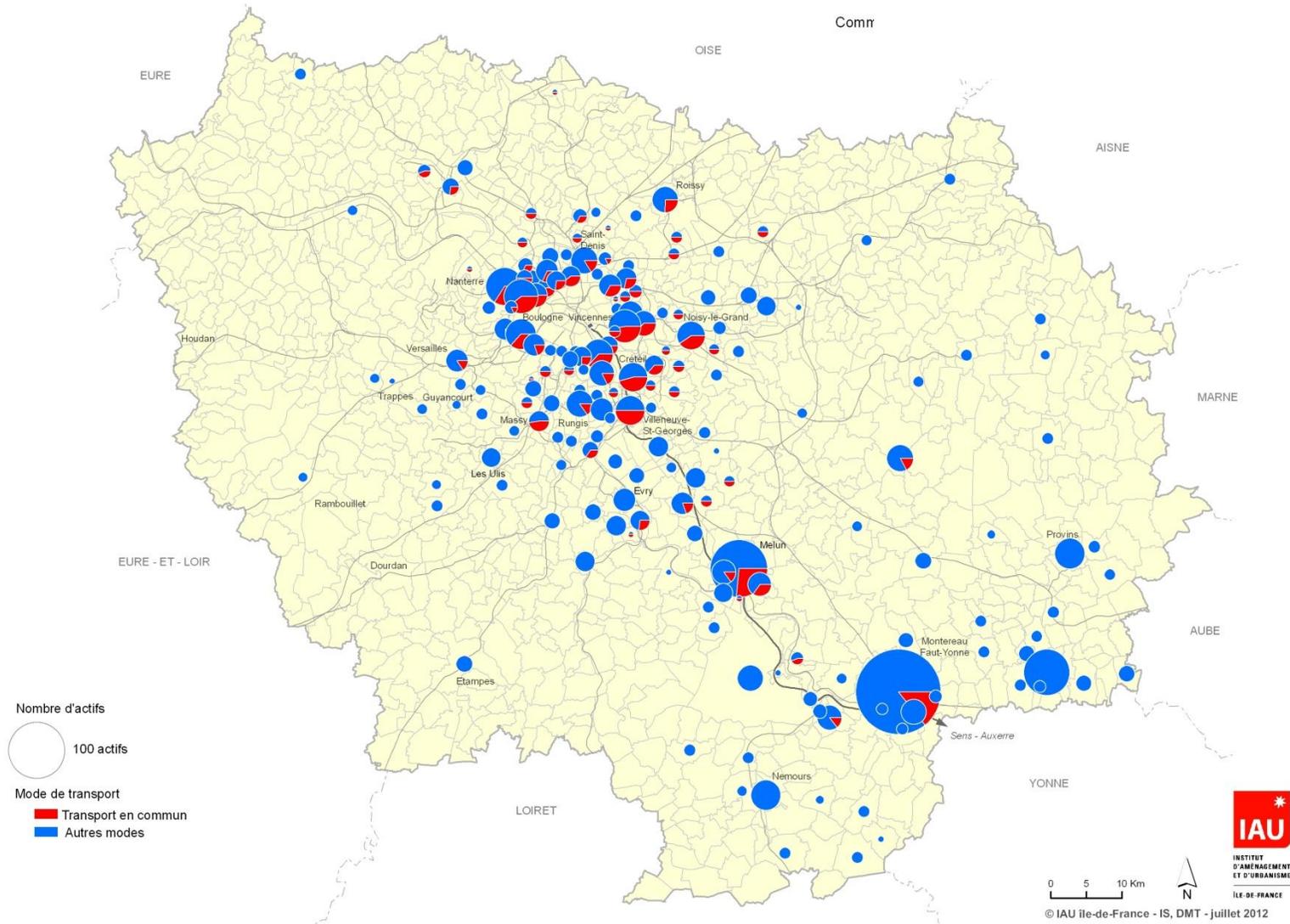
Ils sont 48% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 63% pour l'accès à la ville de Paris et de 30% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent principalement :

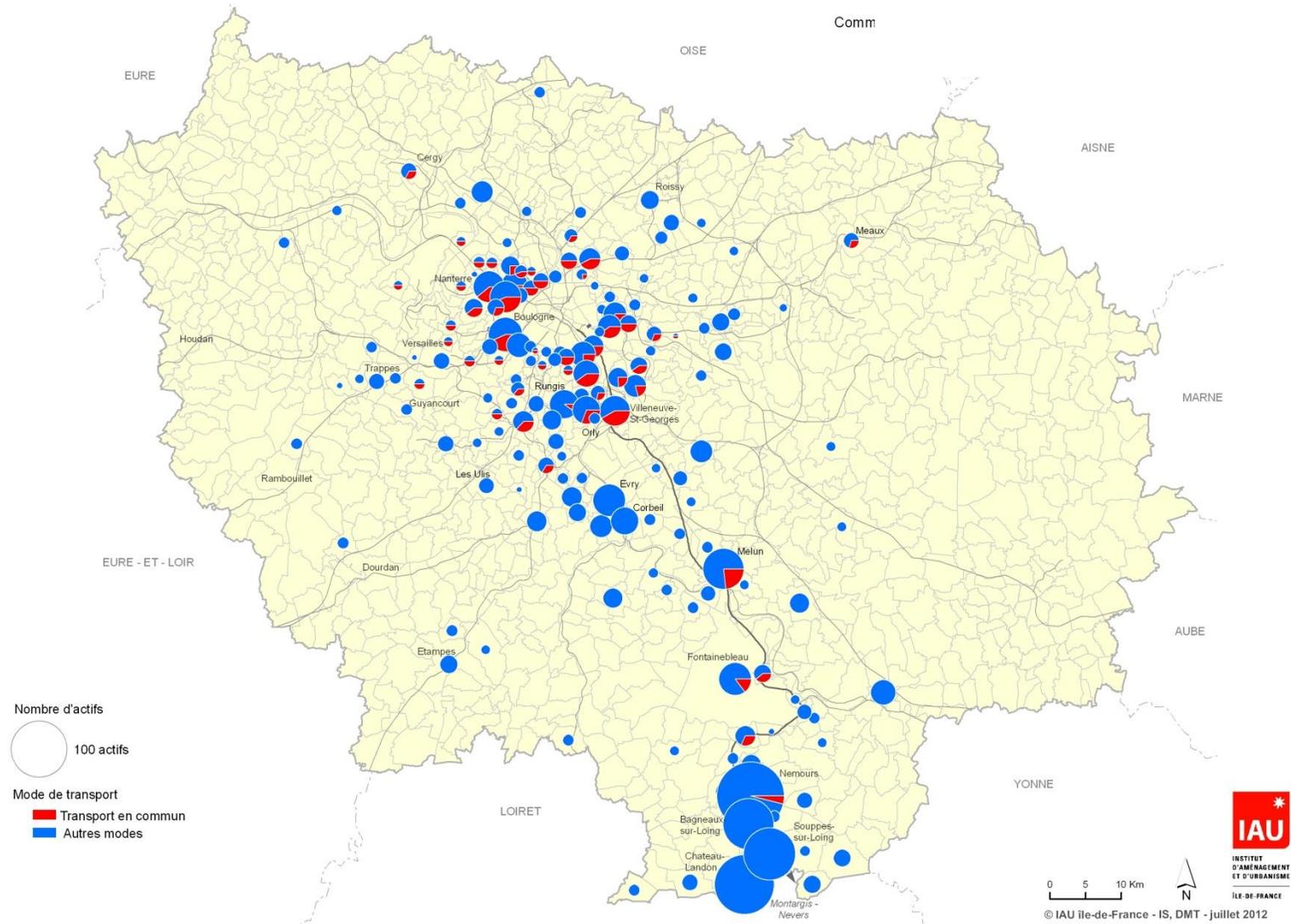
## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne TGV Sud-Est - Paris - Dijon - Mâcon



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Sens - Auxerre



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Montargis - Nevers



- dans le département des Hauts-de-Seine, notamment à Rueil-Malmaison et à la Défense avec un fort usage des transports en commun,
- à Roissy et dans les pôles du sud parisien comme Créteil, Rungis, Vélizy-Villacoublay,
- dans une moindre mesure, dans les villes nouvelles de Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Evry et Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **La ligne Paris - Sens - Auxerre**

La ligne Paris - Sens - Auxerre concerne 3 119 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 1 312 dans Paris (42%)
- 1 807 en banlieue (58%).

Ils sont 48% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 74% pour l'accès à la ville de Paris et de 30% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi se concentrent :

- sur le pourtour de Paris, notamment dans les communes de Nanterre, Courbevoie, Puteaux, Boulogne-Billancourt, Montreuil, Vincennes, Ivry-sur-Seine,
- dans la moitié ouest du Val-de-Marne, en particulier dans les communes de Créteil, Villeneuve-Saint-Georges, Villejuif, Rungis,
- dans les pôles secondaires de Seine-et-Marne, notamment dans ceux de Melun et de Montereau-Fault-Yonne desservis par la ligne ferrée.

- **La ligne Paris - Montargis – Nevers**

### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour					Durée moyenne
		Total	TGV	TER	Banlieue	Autres trains	
<b>Sens</b>	<b>Paris-Lyon ou Bercy</b>	<b>26</b>	-	<b>26</b>	-	-	<b>1h10</b>
	Melun	10	-	10	-	-	1h01
	Montereau	12	-	12	-	-	29 mn
<b>Auxerre</b>	<b>Paris-Bercy</b>	<b>6</b>	-	<b>6</b>	-	-	<b>1h40</b>
<b>Dijon</b>	<b>Paris-Lyon</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>1</b>	-	-	<b>1h42</b>
<b>Montargis</b>	<b>Paris-Lyon ou Bercy</b>	<b>29</b>	-	-	<b>23</b>	<b>6</b>	<b>1h28</b>
<b>Montargis</b>	<b>Melun</b>	<b>22</b>	-	-	<b>22</b>	-	<b>1h06</b>
<b>Nevers</b>	<b>Paris-Bercy</b>	<b>13</b>	-	-	-	<b>13</b>	<b>2h11</b>

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

La ligne Paris - Montargis - Nevers concerne 2 663 actifs qui se rendent dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 955 dans Paris (36%),
- 1 708 en banlieue (64%).

Ils sont 38% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 67% pour l'accès à la ville de Paris et de 22% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi hors Paris se répartissent essentiellement dans la proche banlieue ouest et dans les communes accessibles à partir de la ligne ferrée, en particulier dans :

- les communes du sud-ouest de la Seine-et-Marne (Château-Landon, Souppes-sur-Loing, Bagnoux-sur-Loing, Nemours)
- deux pôles secondaires Seine-et-Marnais : Melun et Fontainebleau,
- la ville nouvelle d'Evry,
- la moitié ouest du Val-de-Marne (Villeneuve-Saint-Georges, Orly, Rungis, Créteil, Vitry notamment),
- les franges sud et est de Paris.

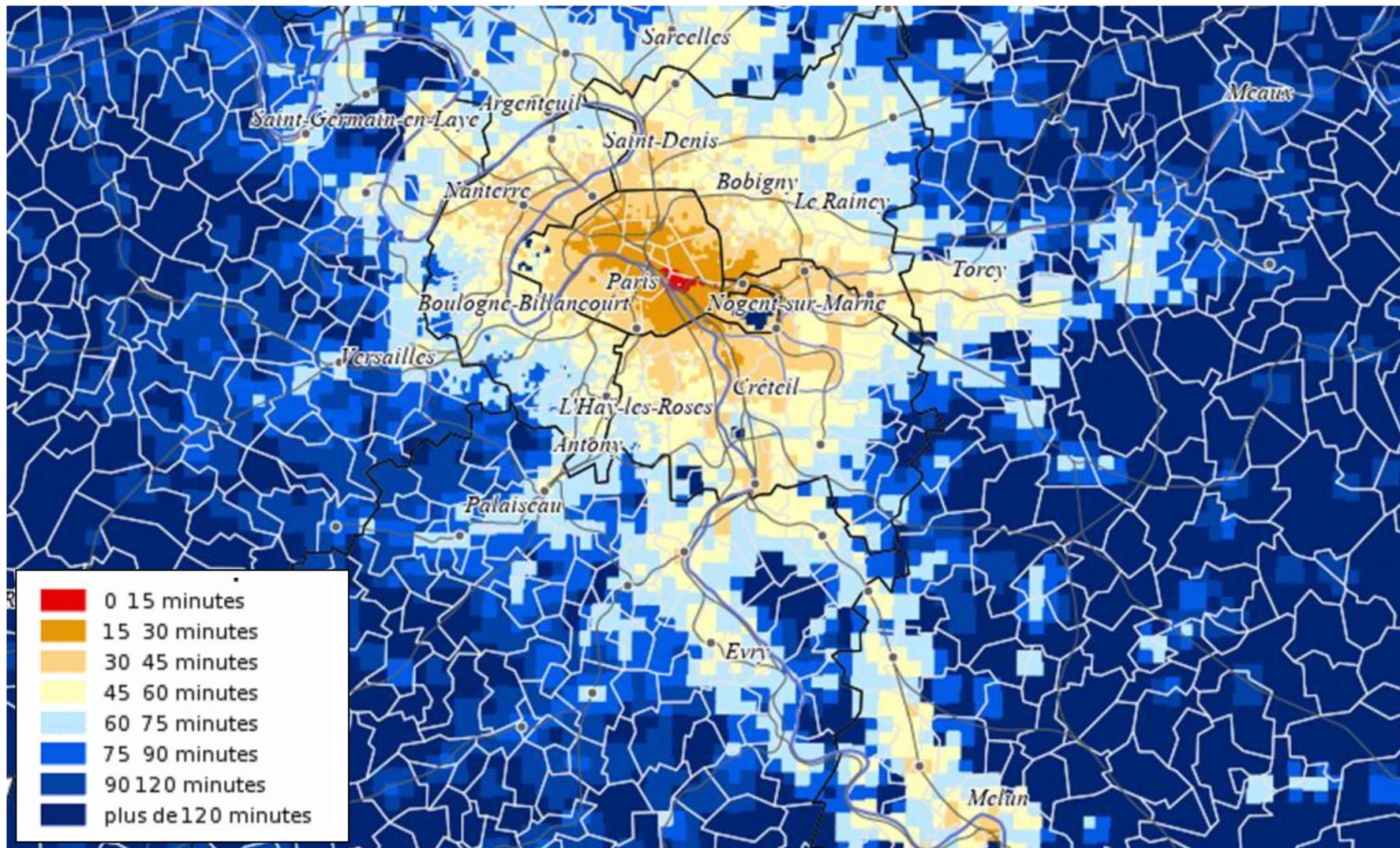
### **3.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transport en commun à l'Île-de-France**

- **Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

Trois villes bénéficient d'au moins 20 relations directes par jour avec Paris :

- Dijon, desservie par 19 TGV et un TER,

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare de Lyon (HP)



Source : STIF

- Sens, desservie par 26 TER
- Montargis, desservie par 29 trains dont 23 trains de la ligne R exploitée par Transilien.

Les relations directes entre les deux autres villes principales et Paris se limitent à 6 services TER pour Auxerre, et 13 services Intercités pour Nevers.

Certaines villes profitent également des relations directes avec d'autres communes franciliennes, notamment :

- Sens, reliée 10 fois par jours à Melun et 12 fois par jour à Montereau-Fault-Yonne,
- Montargis, qui bénéficie de 22 relations quotidiennes directes avec Melun.

Les temps de parcours moyens avec Paris sont :

- inférieurs à 1h30 pour les deux villes les plus proches : Sens (1h10) et Montargis (1h28),
- de l'ordre de 1h40 pour les villes d'Auxerre et de Dijon, cette dernière plus éloignée bénéficiant du TGV Sud-Est,
- supérieurs à 2h pour la ville de Nevers, éloignée et sans desserte TGV.

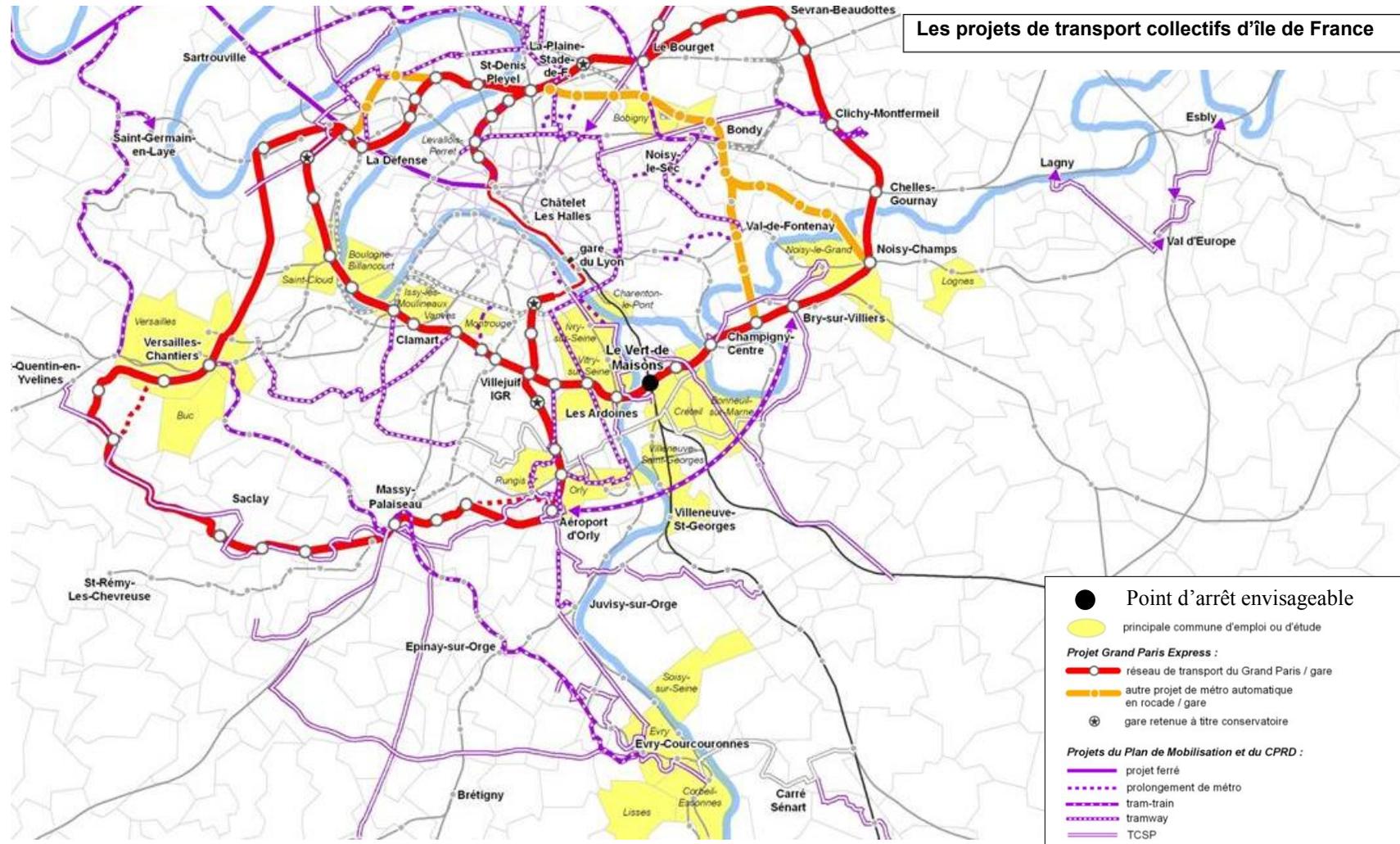
- **Les temps de diffusion en transports en commun à partir de la gare de Lyon**

A l'arrivée à la gare de Lyon, les temps de diffusion en transports en commun en Île-de-France sont :

- compris entre 15 et 30 minutes, pour accéder aux 12<sup>ième</sup> et 13<sup>ième</sup> arrondissements de Paris, ainsi qu'aux arrondissements centraux et à un certain nombre de secteurs de banlieue, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder au reste de Paris et aux proches banlieues sud-est et nord-ouest (secteur de la Défense et Saint-Denis notamment),
- compris entre 45 et 60 minutes, pour accéder à la Boucle de Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, à une bonne moitié de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, à des communes de la Grande Couronne desservies par le RER A (branche de Marne-la-Vallée) et le RER D,

# Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

## Réseau Gare de Lyon



- supérieurs à 60 minutes, pour accéder au reste de la Petite Couronne et la plupart des communes de la Grande Couronne.

### **3.3 Les gains de temps procurés par l'arrêt envisageable avant Paris**

Le seul arrêt envisageable avant Paris est l'arrêt de Vert de Maisons, commun aux deux lignes ferrées classiques Paris - Sens - Auxerre et Paris - Montargis - Nevers.

Les gains de temps procurés pour accéder à des communes de banlieue incluent notamment le temps de parcours de 7 minutes économisé entre la gare de Vert de Maisons et la gare de Lyon. Ces gains de temps sont appliqués aux actifs et aux élèves des aires urbaines desservies qui se rendent respectivement dans les 12 principales communes d'emploi et dans les 7 principales communes d'études.

Ces communes se situent essentiellement :

- à la périphérie sud de Paris, de Saint-Cloud à Charenton,
- dans le secteur de Seine-Amont (Vitry, Créteil, Villeneuve-Saint-Georges, Orly, Rungis),
- à Marne-la-Vallée (Noisy-le-Grand, Lognes),
- dans le secteur d'Evry-Corbeil,
- dans le secteur de Versailles.

- **Gains d'accès aux lieux d'emplois**

L'arrêt de Vert de Maisons procure des gains de temps totaux limités à 70 heures pour la ligne d'Auxerre et à 77 heures pour la ligne de Montargis.

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par l'arrêt considéré

Arrêt sur la ligne Paris - Auxerre

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)
		Vert de Maisons
Boulogne	27	22
Ivry	26	7
Villeneuve St Georges	25	22
Créteil	25	22
Noisy le Grand	23	14
Rungis	21	22
Vitry	19	21
Orly	16	5
Evry	15	16
Versailles	15	13
Issy les Moulineaux	14	22
Saint-Cloud	14	22
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>70 h</b>

Arrêt sur la ligne Paris - Montargis

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)
		Vert de Maisons
Boulogne	36	22
Evry	32	16
Villeneuve St Georges	29	22
Rungis	26	22
Corbeil	24	16
Orly	24	5
Vitry	22	21
Ivry	20	7
Issy	18	22
Lisses	16	16
Bonneuil	15	17
Charenton	15	8
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>77 h</b>

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par l'arrêt considéré

Arrêt sur la ligne Paris - Auxerre

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)
		Vert de Maisons
Evry	17	16
Meaux	11	15
Créteil	11	22
Buc	8	13
Boulogne	7	22
Soisy sur Seine	6	16
Versailles	6	13
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>18 h</b>

Arrêt sur la ligne Paris - Montargis

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)
		Vert de Maisons
Villeneuve St Georges	44	22
Evry	16	16
Créteil	12	22
Vanves	8	19
Lognes	7	9
Bobigny	7	8
Montrouge	6	22
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>32 h</b>

Cela traduit à la fois :

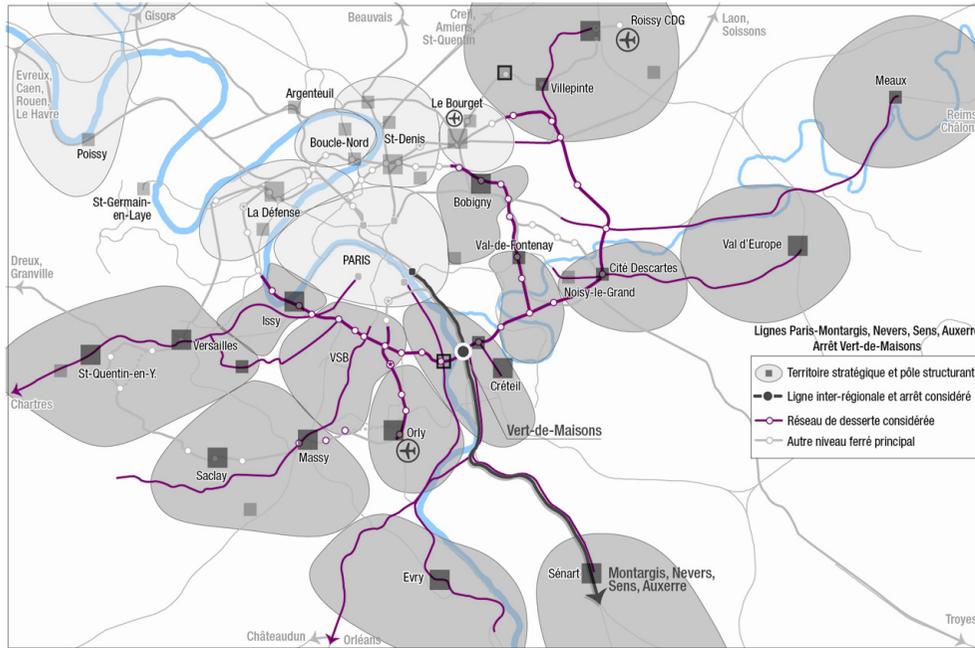
- les faibles nombres d'actifs,
- le niveau de gains de temps (22 minutes maximum pour Boulogne-Billancourt, Villeneuve-Saint-Georges, Créteil, Rungis, Issy-les-Moulineaux, Saint-Cloud).

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

L'arrêt de Vert de Maisons procure également de faibles gains de temps totaux pour l'accès aux lieux d'études, notamment sur la ligne Paris - Auxerre (18 heures). La ligne Paris - Montargis présente un gain de temps total sensiblement supérieur (32 heures) car la première commune d'études (Villeneuve-Saint-Georges) bénéficie du gain de temps maximum de 22 minutes.

### **3.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**

L'arrêt de Vert de Maisons améliore l'accessibilité aux différents secteurs stratégiques présentés sur le schéma de la page suivante.



## Ligne Paris Montargis Nevers Sens Auxerre

**Arrêt Vert de Maisons.** Cet arrêt se situe sur la ligne D du RER et sera maillé avec la ligne rouge du Grand Paris Express. Il reste du point de vue urbain d'intérêt local mais le maillage du RER D par la ligne rouge du Grand Paris Express faciliterait très notablement les accès à plusieurs des grands territoires stratégiques de cette moitié sud-est francilienne, dont Noisy-le-Grand Cité Descartes, Orly Rungis, Massy-Saclay ou encore Versailles-Saint-Quentin.

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude, attestant de l'intérêt de cette hypothèse en comparaison des autres hypothèses sur les autres lignes**

### 3.5 Le point de vue de la Région Bourgogne

- **Les principaux besoins de liaison avec l'île-de-France**

Les principaux besoins portent sur :

- l'accès aux deux aéroports internationaux (Orly et Roissy),
- l'accès au pôle urbain de La Défense,
- l'accès au secteur universitaire d'Orsay-Palaiseau.

- **Qualité des relations ferroviaires avec l'île-de-France**

La qualité des services ferroviaires peut se résumer ainsi :

- une régularité améliorée suite au cadencement des lignes intervenu en décembre 2008,
- mais une augmentation de la clientèle avec un afflux de voyageurs dans certains trains (notamment TER de Dijon qui va désormais jusqu'à Lyon et fait l'objet de reports d'utilisateurs du TGV Sud-Est),
- il s'en suit une charge importante des trains du fait de la saturation de la gare de Paris-Lyon (situation encore acceptable mais qui deviendra critique d'ici 10 ans),
- d'où une inquiétude sur les conséquences d'un dézonage de la Carte Orange francilienne.

- **Points d'arrêt envisageables hors Paris**

- à la demande de la Région Bourgogne, RFF a confié à Systra l'étude d'un arrêt des trains Transilien de la ligne R (Montereau) et des TER qui desservent la Roche-Migennes à la gare Vert de Maisons,

- en plus de l'arrêt à Vert-de-Maisons, la Région souhaite voir étudier l'arrêt de TER et d'Intercités à Lieusaint (si le tracé d'interconnexion Sud via Lieusaint est adopté). Ceci permettrait d'offrir des correspondances avec les TGV intersecteurs, vers Rennes et Nantes, aux villes non desservies dans la région Centre :

- **Le développement territorial**

Le développement territorial se caractérise par :

- une augmentation de la population dans le bassin de Sens et des migrations vers l'Île-de-France, l'absence de grands projets de développement économique, des pertes d'emplois dans le bassin de Tonnerre,
- des pôles de compétitivité : nucléaire vers Le Creusot et Châlons-sur-Marne, image à Châlons-sur-Marne, agro-alimentaire Vitagora (goût, nutrition, santé) dans le secteur de Dijon,
- des potentiels fonciers de zones industrielles et des développements logistiques aux abords d'autoroutes à Auxerre,
- des projets de développement économique envisagés par le département de l'Yonne dans le Gâtinais Bourguignon, mais en concurrence avec l'extension du Parc Naturel en liaison avec les Régions d'Île de France et du Centre.

### **3.6 La faisabilité du point d'arrêt de TER envisagé (source SNCF)**

- **Vert-de-Maisons**

L'arrêt de Vert-de-Maisons, commun aux lignes d'Auxerre et de Montargis, est en cours d'étude mais il paraît très difficile, car :

- les voies M utilisées sont saturées du fait qu'elles sont partagées avec les Intercités et les trains de la ligne R (Melun, Montereau),
- les voies M ne disposent pas de quais, d'où nécessité de construire des quais avec alternat (2 quais centraux desservis chacun par 2 voies de même sens), mais difficultés d'insertion sur le site contraint de Vert-de-Maisons.

### 3.7 Propositions d'approfondissement ultérieur

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
Vert de Maisons	Auxerre + Montargis	197 h (88 h + 109 h)	3	39	Très difficile

Les analyses précédentes conduisent à proposer un approfondissement pour les deux arrêts ci-après, communs aux lignes d'Auxerre et de Montargis.

- **Vert-de-Maisons**

- vu que c'est la seule possibilité de maillage avec le réseau de transport en commun francilien,
- compte tenu du bon niveau d'enjeux urbains (3) du fait des gains de temps procurés vers plusieurs secteurs stratégiques franciliens,
- malgré des gains de temps actuels très moyens, et une faisabilité technique très difficile sur laquelle un éclairage supplémentaire sera apporté par le résultat des études en cours.

- **Lieusaint**

Cet arrêt ne fait pas partie des 20 points d'arrêt envisagés à l'origine, mais son étude a été demandée par la Région Bourgogne. Ce point d'arrêt peut s'avérer intéressant, si le choix du tracé de la ligne d'interconnexion Sud des TGV se porte sur la variante via Lieusaint, et constituer une alternative à l'arrêt Vert-de-Maisons.

## 4. Le réseau de la gare d'Austerlitz

Deux lignes ferrées classiques relient la gare d'Austerlitz au Bassin Parisien :

- la ligne Paris - Orléans,
- la ligne Paris - Châteaudun,

### 4.1 Les lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les deux lignes ferrées

- **La ligne Paris - Orléans**

La ligne Paris - Orléans concerne 8 222 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

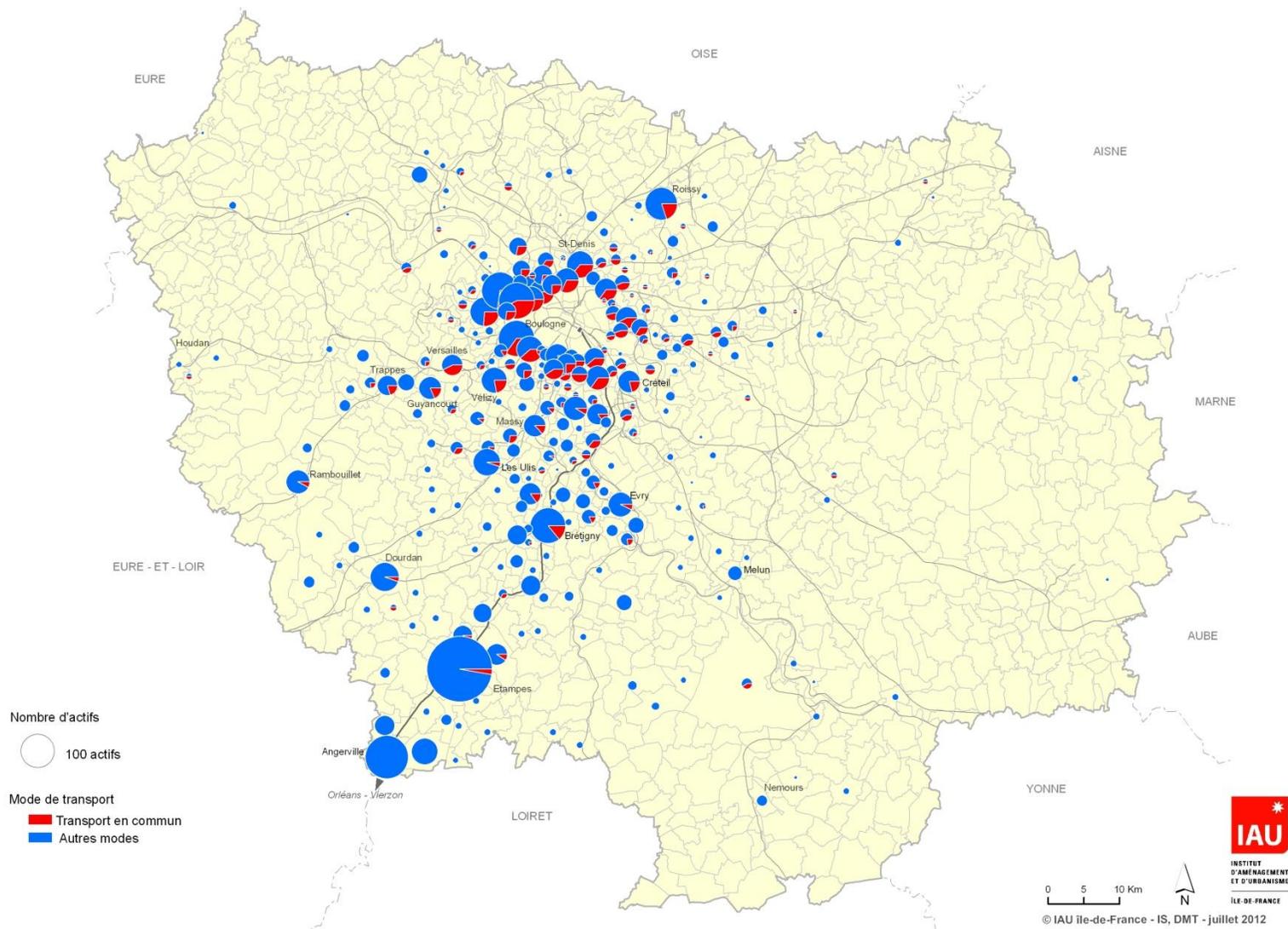
- 3 406 dans Paris (41%),
- 4 816 en banlieue (59%).

Ils sont 48% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 75% pour l'accès à la ville de Paris et de 28% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

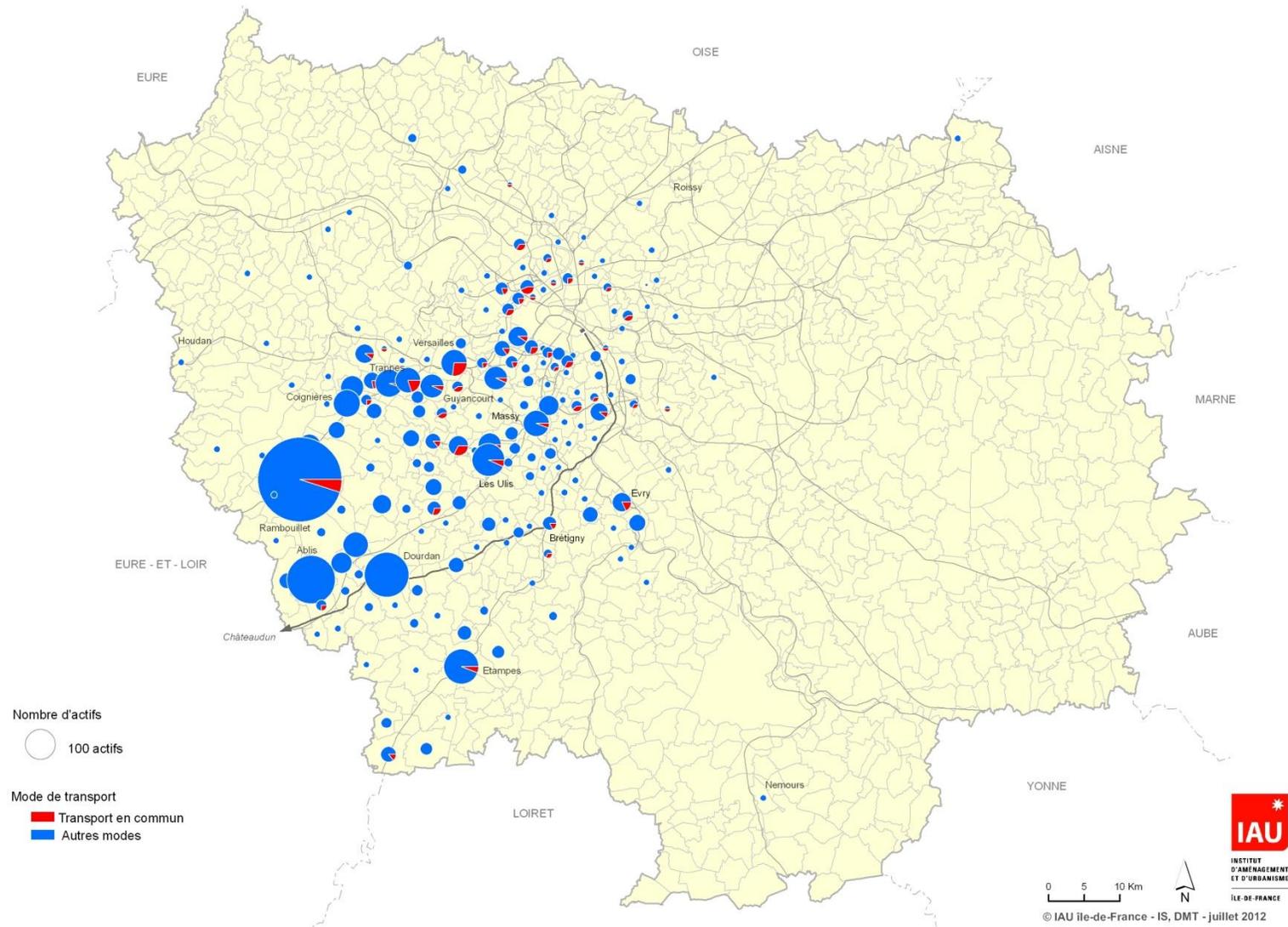
Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent principalement :

- dans les communes des franges nord-ouest (moitié nord des Hauts-de-Seine) et sud de Paris avec un fort usage des transports en commun,
- dans les communes de l'Essonne accessibles à partir de la ligne ferrée (Angerville, Etampes, Brétigny, notamment),

## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Orléans



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Châteaudun



### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour			Durée moyenne
		Total	TER	Autres trains	
Orléans	Paris-Austerlitz	15	2	13	1h08
	Etampes	5	5	-	58 mn
Vierzon	Paris-Austerlitz	13	-	13	1h34
Bourges	Paris-Austerlitz	4	-	4	2h
Châteauroux	Paris-Austerlitz	10	-	10	2h01
Blois	Paris-Austerlitz	6	-	6	1h28
Châteaudun	Paris-Austerlitz	7	7	-	1h31
	Dourdan	2	2	-	51 mn

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

- dans la partie sud-ouest du Val de marne (Orly, Rungis en particulier),
- à Roissy et dans les villes nouvelles d'Evry et de Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **La ligne de Châteaudun**

La ligne Paris - Châteaudun concerne 4 244 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 444 dans Paris (10%),
- 3 800 en banlieue (90%).

Ils sont 15% seulement à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 63% pour l'accès à la ville de Paris et de 9% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi hors Paris se concentrent dans la partie sud-est des Yvelines et dans la frange ouest de l'Essonne en particulier :

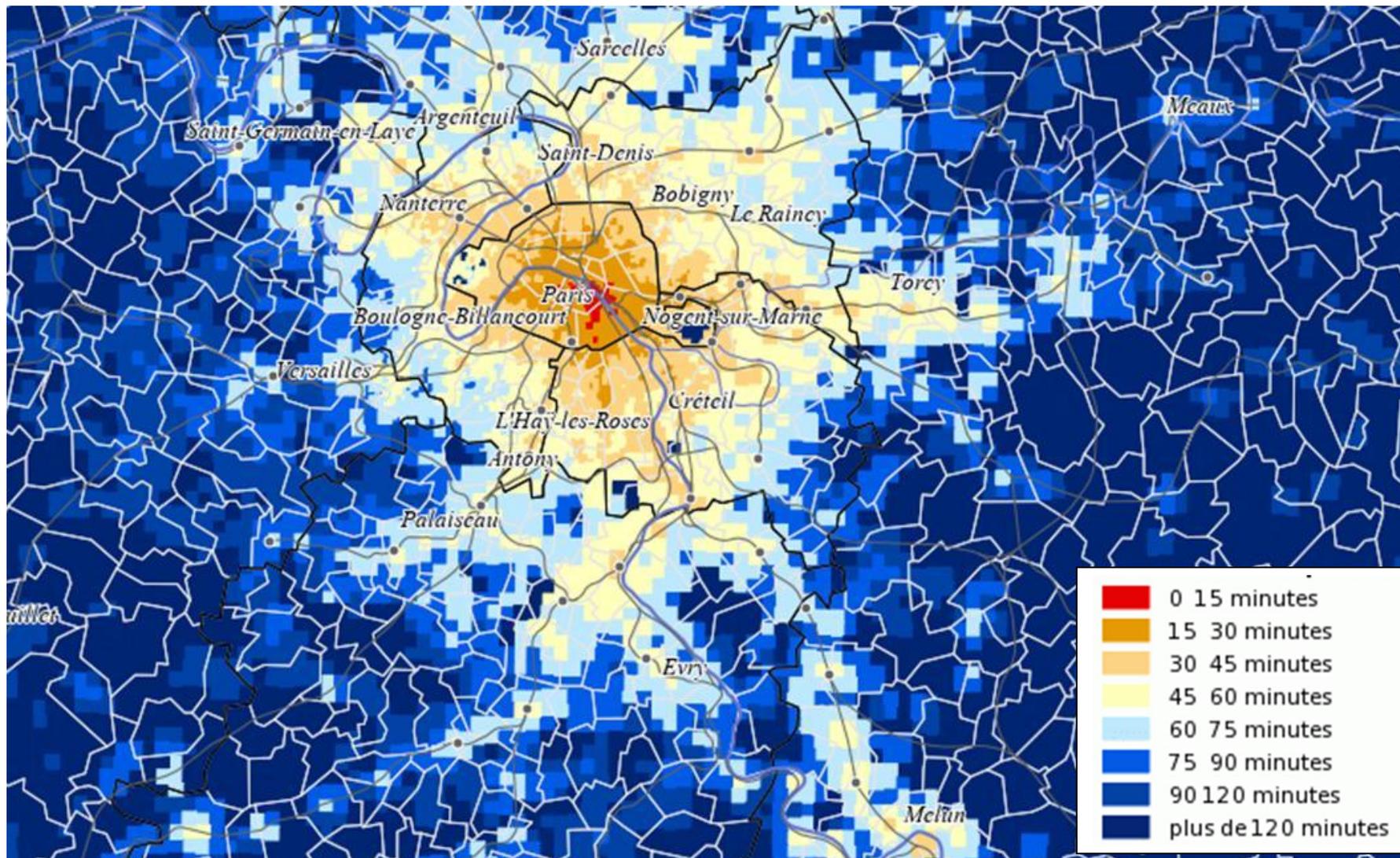
- dans les communes proches de la limite francilienne : Rambouillet, Ablis, Dourdan, Etampes,
- dans les communes desservies par le RER B sud, notamment Les Ulis et Massy,
- dans le secteur de Versailles, Vélizy-Villacoublay, Saint-Quentin-en-Yvelines.

## **4.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transport en commun à l'Île-de-France**

- **Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

Les villes principales situées sur la ligne de Châteauroux (Châteauroux, Vierzon, Orléans), bénéficient de 10 à 15 relations directes par jour avec Paris.

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare d'Austerlitz (HP)



La fréquence est inférieure à 10 relations directes pour les autres villes principales, à savoir Châteaudun (7 trains), Blois (6 trains) et Bourges (4 trains).

Orléans et Châteaudun sont par ailleurs dotées de quelques relations directes avec des communes franciliennes : 5 relations avec Etampes pour Orléans et 2 relations avec Dourdan pour Châteaudun.

Les temps de parcours moyen jusqu'à Paris sont de l'ordre de :

- 1 heure pour Orléans,
- 1h30 pour les autres villes, à l'exception de Châteauroux dont la durée moyenne du trajet jusqu'à Paris est de 2 heures.

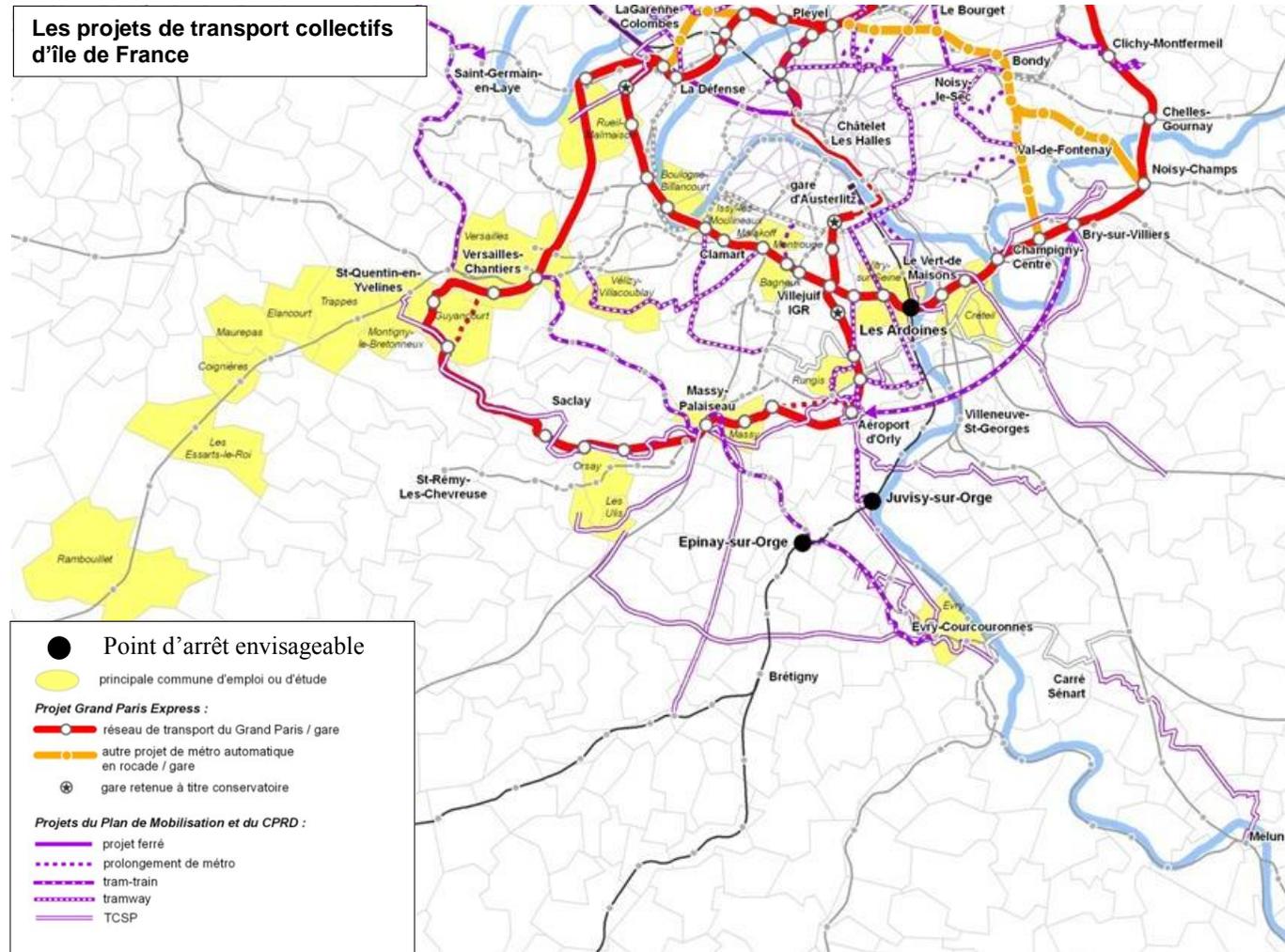
- **Temps de diffusion en transport en commun à partir de la gare d'Austerlitz**

A l'arrivée à la gare d'Austerlitz, les temps de diffusion en Île-de-France sont :

- compris entre 15 et 30 minutes, pour accéder aux 12<sup>ième</sup> et 13<sup>ième</sup> arrondissements de Paris ainsi qu'aux arrondissements centraux et à un certain nombre de secteurs de banlieue proches de gares ou des stations de métro, notamment à Ivry, le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder au reste de Paris, à la moitié environ du Val de Marne, (Vitry, Créteil, Maisons-Alfort, Fontenay-sous-Bois notamment), à un certain nombre de communes des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis situées en proche banlieue (Puteaux, Courbevoie, Nanterre, Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Montreuil, Pantin, Aubervilliers, Saint-Denis),
- compris entre 45 et 60 minutes, pour accéder à la commune de Gennevilliers dans les Hauts de Seine, à de nombreuses communes de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, à des communes de la Grande Couronne desservies par le RER A (Marne-la-Vallée), le RER C et le RER D sud,
- supérieurs à 60 minutes, pour accéder aux communes des franges de la Petite Couronne et à la grande majorité de la Grande Couronne.

## Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

### Réseau Gare d'Austerlitz



### 4.3 Les gains de temps procurés par les trois arrêts envisageables avant Paris : Les Ardoines Juvisy-sur-Orge et Epinay-sur-Orge

Les gains de temps procurés pour accéder à des communes de banlieue incluent notamment le gain de temps économisé entre les différentes gares d'arrêt et la gare d'Austerlitz, soit:

- 8 minutes pour Les Ardoines
- 12 minutes pour Juvisy-sur-Orge,
- 16 minutes pour Epinay-sur-Orge.

Ces gains de temps sont appliqués aux actifs et aux élèves qui se rendent respectivement dans les 12 principales communes d'emploi et dans les 7 principales communes d'études hors Paris.

Ces communes se situent :

- à la périphérie sud de Paris (de Rueil-Malmaison à Créteil),
- le long de la ligne ferrée Paris - Chartres, de Versailles - Vélizy-Villacoublay à Rambouillet,
- dans le secteur de Massy (Massy, les Ulis, Rungis),
- au sud-ouest de l'Essonne (Etampes, Dourdan).

- **Gains d'accès aux lieux d'emploi**

Sur la ligne Paris-Orléans, l'arrêt des Ardoines procure un gain de temps total (226 heures) nettement supérieur à ceux des deux autres arrêts envisagés. Cet avantage s'explique par le gain de 25 minutes procuré pour l'accès à Boulogne-Billancourt, première commune d'emplois.

En revanche, sur la ligne de Châteaudun, c'est l'arrêt d'Epinay-sur-Orge qui creuse l'écart avec un gain de temps total de 415 heures contre 224 heures pour Les Ardoines et 110 heures pour Juvisy-sur-Orge. L'intérêt d'Epinay-sur-Orge réside

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par les trois points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Orléans

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		Les Ardoines	Juvisy sur Orge	Epinay sur Orge
Boulogne	117	25	8	5
Rueil-Malmaison	77	15	0	5
Dourdan	76	0	0	7
Les Ulis	67	15	23	38
Issy	62	14	0	0
Vélizy-Villacoublay	60	28	0	8
Evry	55	20	45	47
Rungis	53	24	10	1
Vitry	52	22	2	0
Montrouge	51	28	11	8
Rambouillet	50	6	0	11
Guyancourt	47	15	0	14
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>226 h</b>	<b>102 h</b>	<b>146 h</b>

### Arrêts sur la ligne Paris - Châteaudun

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)		
		Les Ardoines	Juvisy sur Orge	Epinay sur Orge
Rambouillet	715	6	0	11
Etampes	123	0	0	5
Les Ulis	107	15	23	38
Trappes	76	15	4	19
Coignières	73	15	0	15
Versailles	69	15	5	20
Massy	68	15	23	38
Montigny le Bretonneux	64	15	12	30
Guyancourt	56	15	0	14
Vélizy-Villacoublay	55	28	0	8
Orsay	52	10	18	33
Maurepas	52	12	4	19
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>244 h</b>	<b>110 h</b>	<b>415 h</b>

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par les trois points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Orléans

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		Les Ardoines	Juvisy sur Orge	Epinay sur Orge
Dourdan	40	0	0	7
Evry	36	20	45	47
Versailles	22	15	5	20
Elancourt	16	15	4	19
Malakoff	14	18	1	0
Créteil	14	37	21	18
Bagneux	14	28	11	8

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>41 h</b>	<b>38 h</b>	<b>51 h</b>
-------------------------------------	-------------	-------------	-------------

### Arrêts sur la ligne Paris - Châteaudun

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)		
		Les Ardoines	Juvisy sur Orge	Epinay sur Orge
Rambouillet	40	6	0	11
Etampes	20	0	0	5
Rueil-Malmaison	12	15	0	5
Orsay	11	10	18	33
Les Essarts	8	15	4	19
Versailles	8	15	5	20
Montigny le Bretonneux	8	15	12	30

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>15 h</b>	<b>6 h</b>	<b>25 h</b>
-------------------------------------	-------------	------------	-------------

dans l'amélioration de l'accès (gains de temps supérieurs à 30 minutes) aux Ullis, troisième commune d'emploi, ainsi qu'à Massy, Montigny-le-Bretonneux et Orsay.

- **Gains d'accès aux lieux d'études**

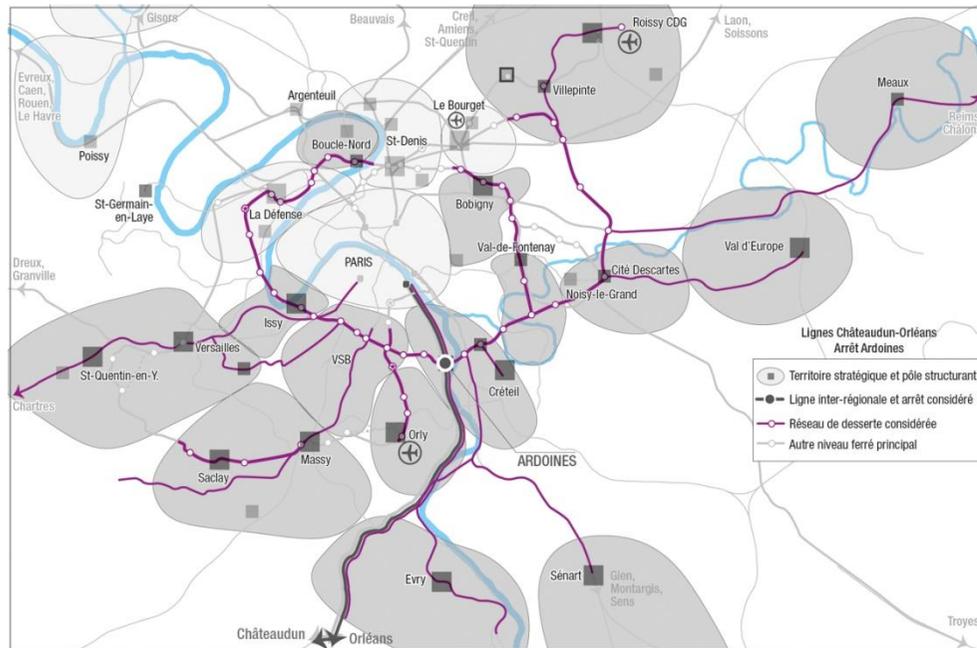
Les trois arrêts procurent de faibles gains de temps totaux, notamment pour la ligne de Paris - Châteaudun.

L'arrêt d'Epinay-sur-Orge présente cependant un léger avantage, quelle que soit la ligne, qui s'explique par

- l'important gain de temps (47 minutes) procuré pour l'accès à Evry, deuxième commune d'études pour la ligne de Paris - Orléans,
- les gains de temps de l'ordre de 30 minutes procurés pour l'accès à Orsay et à la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines (Montigny-le-Bretonneux).

#### **4.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**

Les trois arrêts envisagés améliorent l'accessibilité aux différents secteurs stratégiques présentés sur les schémas des pages suivantes.

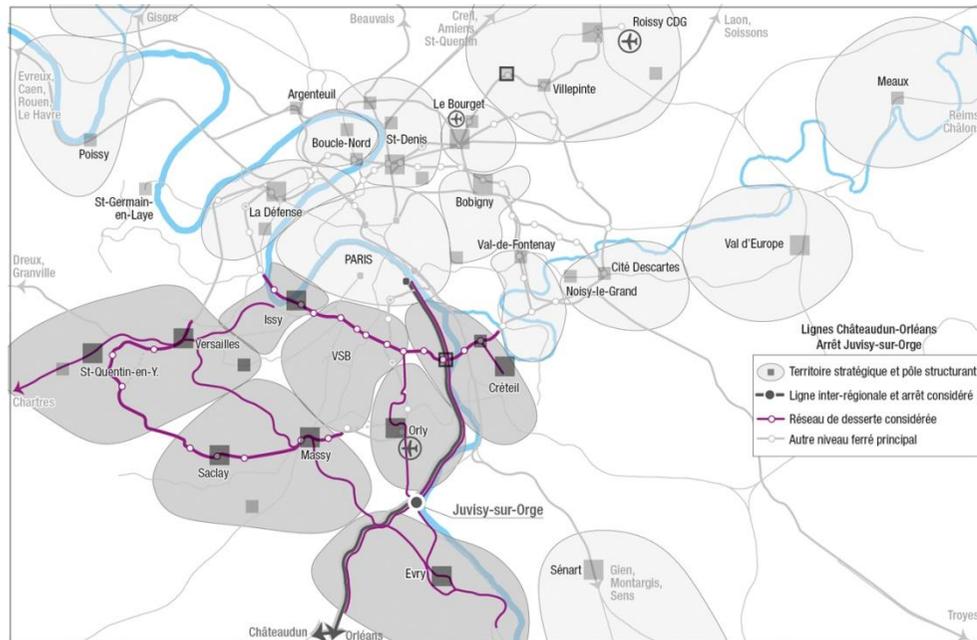


## Ligne Paris Châteaudun-Orléans

**Arrêt Ardoines.** Cet arrêt se situe sur la ligne C du RER et a vocation à constituer un important nœud de maillage avec la ligne rouge du Grand Paris Express. De très importants développements urbains y sont attendus, sur l'ensemble du secteur des Ardoines et en particulier autour de la gare elle-même.

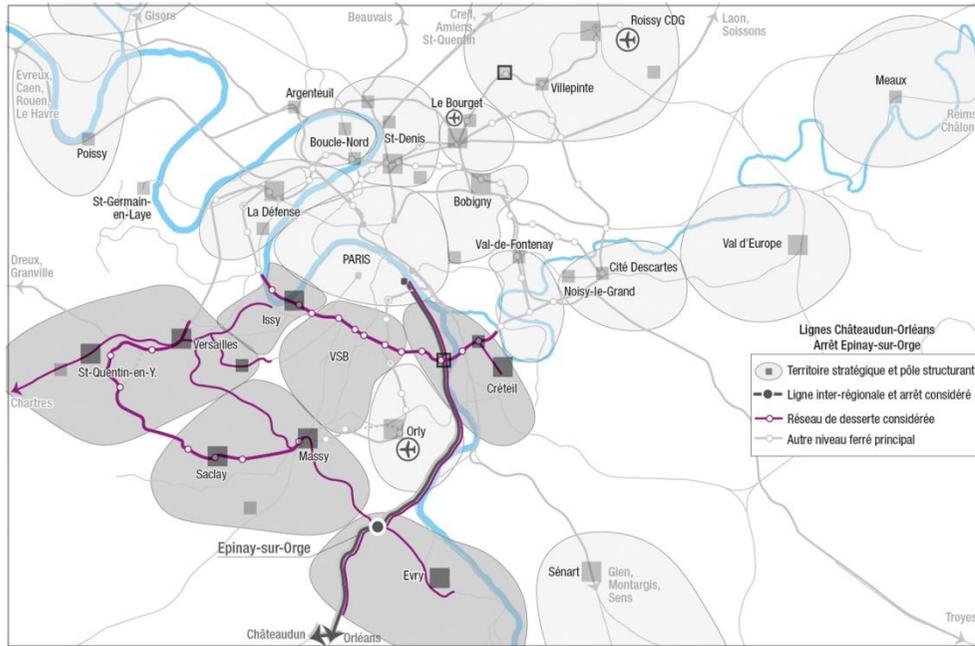
Ce point d'arrêt facilitera très notablement les accès à plusieurs des grands territoires stratégiques de cette moitié sud-est francilienne, dont les pôles de Créteil, de Noisy-le-Grand Cité Descartes, d'Orly Rungis, de Massy-Saclay ou encore de Versailles-Saint-Quentin.

**Il a été considéré de niveau 4 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**



**Arrêt Juvisy-sur-Orge.** Cet arrêt se situe sur la ligne C du RER et sera maillé avec le tramway vers Orly. Il reste du point de vue de son environnement urbain d'intérêt local mais permettra d'améliorer l'accessibilité aux territoires d'Orly Rungis, de Créteil, de Massy-Saclay ou bien encore d'Évry.

Cette amélioration reste cependant modérée et il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.



## Ligne Paris Châteaudun-Orléans

**Arrêt Épinay-sur-Orge** : Cet arrêt se situe sur la ligne C du RER et sera maillé avec la Tangentielle sud reliant Versailles Saint Quentin, Massy et Evry. Il reste du point de vue de son environnement urbain d'intérêt local mais le nœud de transport lui permettra d'améliorer son accessibilité aux territoires de Massy-Saclay, de Versailles-Saint-Quentin, d'Évry ou bien encore de Créteil Seine Amont.

Cette amélioration reste toutefois modérée et il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.

## 4.5 Le point de vue de la Région Centre

- **Les besoins de liaison avec la banlieue francilienne**

L'accès aux deux aéroports internationaux (Orly et Roissy) est un besoin majeur pour les habitants de la région Centre.

- **Qualité des relations ferroviaires avec l'île-de-France**

La ligne Paris-Orléans

- connaît une forte utilisation par les habitants du nord du Loiret pour rejoindre Paris ou Orléans,
- voit ses voyageurs emprunter des Intercités (parcours directs) plutôt que des TER sur les relations Paris-Orléans

La ligne Paris-Châteaudun

- présente un trafic honorable par rapport à l'offre (600 000 voyageurs par an),
- est en cours de travaux de régénération (relèvement des vitesses sur certaines sections),
- est perturbée par des problèmes d'exploitation de la gare d'Austerlitz (mise en place des trains) qui génèrent des retards,
- fait l'objet d'une demande d'arrêt des trains à la gare Bibliothèque François Mitterrand.

- **Le projet Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL)**

Le projet fait l'objet d'une concertation en cours sur la base de tracés via Orléans, Vierzon, Bourges, Moulins, Roanne. La Région Centre fait part :

- de son intérêt pour une gare à Orly et un arrêt à Bibliothèque François Mitterrand,
- d'interrogations sur le niveau d'offre pour le Centre,

- demande un raccordement, au sud de Vierzon, à la ligne Châteauroux - Limoges pour faire gagner du temps aux trains en provenance de Limoges.

- **Le développement territorial**

A noter le dynamisme de la ville d'Orléans, important centre du point de vue économique et démographique avec :

- le projet Arena,
- une restructuration envisagée pour les friches ferroviaires des Aubrais (développement tertiaire pouvant être favorisé par POCL),
- le pôle de Recherche et d'Enseignement supérieur d'Orléans -Tours,
- une implication dans les pôles de compétitivité Pharma Valley et cosmetic Valley,
- une coopération avec les pôles de recherche du plateau de Saclay.

#### **4.6 La faisabilité des points d'arrêt de TER envisagés (source SNCF)**

Les trois arrêts se situent sur la section Paris - Brétigny commune aux deux lignes ferrées.

- **Les Ardoines**

L'arrêt est actuellement très difficile, car :

- les voies, partagées avec les Intercités et les trains du RER C, sont saturées,
- il n'y a pas de quais sur les voies rapides,

Un arrêt est éventuellement envisageable dans le cadre d'un sextuplement des voies à l'étude (projet de deux voies nouvelles réservées au futur « RER fréquent »).

- **Juvisy sur Orge**

L'arrêt est difficile, car :

- les voies, partagées avec les Intercités et les trains du RER C, sont saturées,
- les quais de 55 cm de haut sont en revanche compatibles avec les TER.

- **Epinay sur Orge**

L'arrêt est très difficile, car :

- les voies, partagées avec les Intercités et les trains du RER C, sont saturées,
- les voies rapides n'ont pas de quais (voies dont la position centrale rend l'insertion de nouveaux quais difficile).

#### 4.7 Propositions d'approfondissement ultérieur

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
<b>Epinay sur Orge</b>	Orléans + Châteaudun	637 h (197 h + 440 h)	2	31	Très difficile
<b>Les Ardoines</b>	Orléans + Châteaudun	526 h (267 + 259)	4	31	Très difficile aujourd'hui
<b>Juvisy sur Orge</b>	Orléans + Châteaudun	256 h (140 h + 116 h)	2	31	Difficile

Les analyses précédentes conduisent à proposer un approfondissement pour l'arrêt ci-après.

- **Les Ardoines**

- vu l'importance des gains de temps et le très bon niveau d'enjeux urbains (4), lié notamment à sa position au cœur du secteur de développement de Seine-Amont,
- du fait que le maillage avec l'arc Boulogne - Noisy-Champs du Grand Paris devrait être assuré dès 2020,
- compte tenu que le projet de sextuplement des voies à l'étude (section Paris-Juvisy) devrait faciliter la réalisation de cet arrêt.

A noter que l'arrêt d'Epinay-sur-Orge procure des gains de temps élevés pour la ligne de Châteaudun (maillage avec le Tram-Train Massy-Evry dès 2018), mais le niveau d'enjeux urbain est très moyen et la faisabilité très difficile.

## 5. Le réseau de la gare Montparnasse

Trois lignes relient la gare Montparnasse au Bassin Parisien :

- la ligne TGV Atlantique avec ses deux branches Paris - Tours et Paris - Le Mans - Nantes,
- la ligne Paris - Chartres,
- la ligne Paris - Granville.

### 5.1 Les lieux d'emplois en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les trois lignes ferrées

- **La branche Paris -Tours du TGV Atlantique**

La branche Paris - Tours concerne 3 916 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

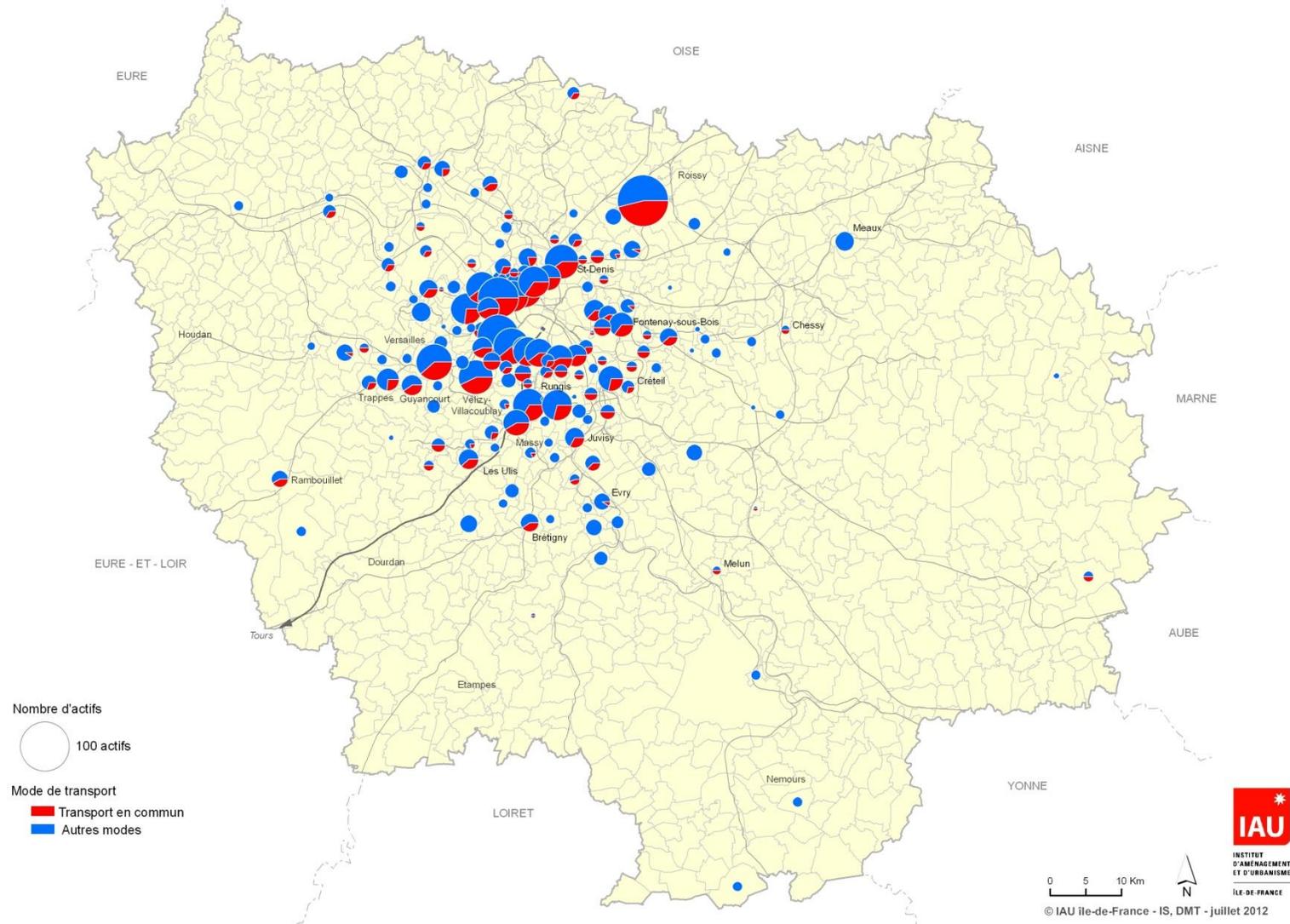
- 1 972 dans Paris (50%),
- 1 944 en banlieue (50%).

Près de deux actifs sur trois (65%) utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, la part des transports en commun étant de 76% pour l'accès à la Ville de Paris et de 53% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

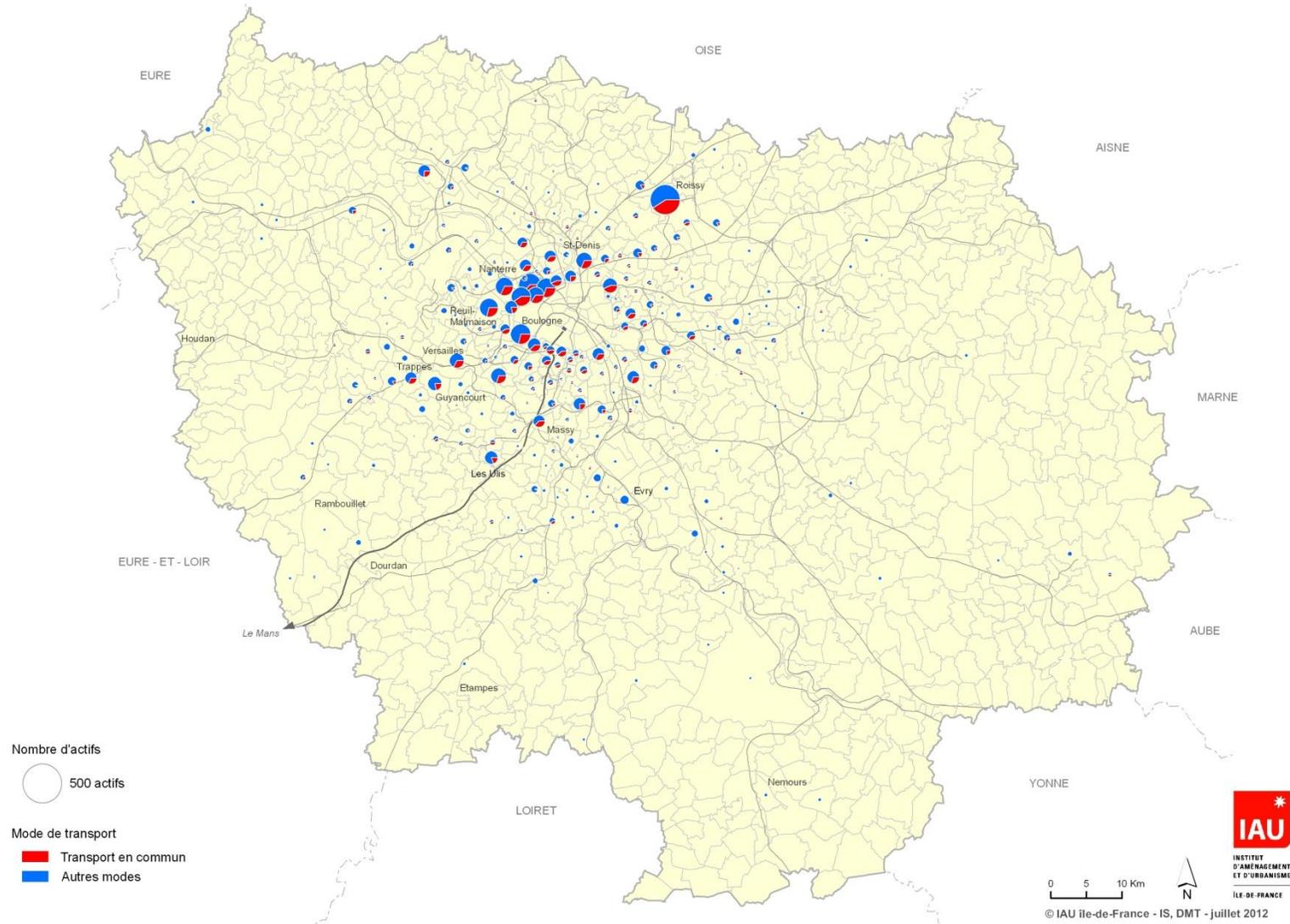
Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent plus particulièrement :

- à Roissy (fort usage des transports en commun),
- dans les Hauts-de-Seine,

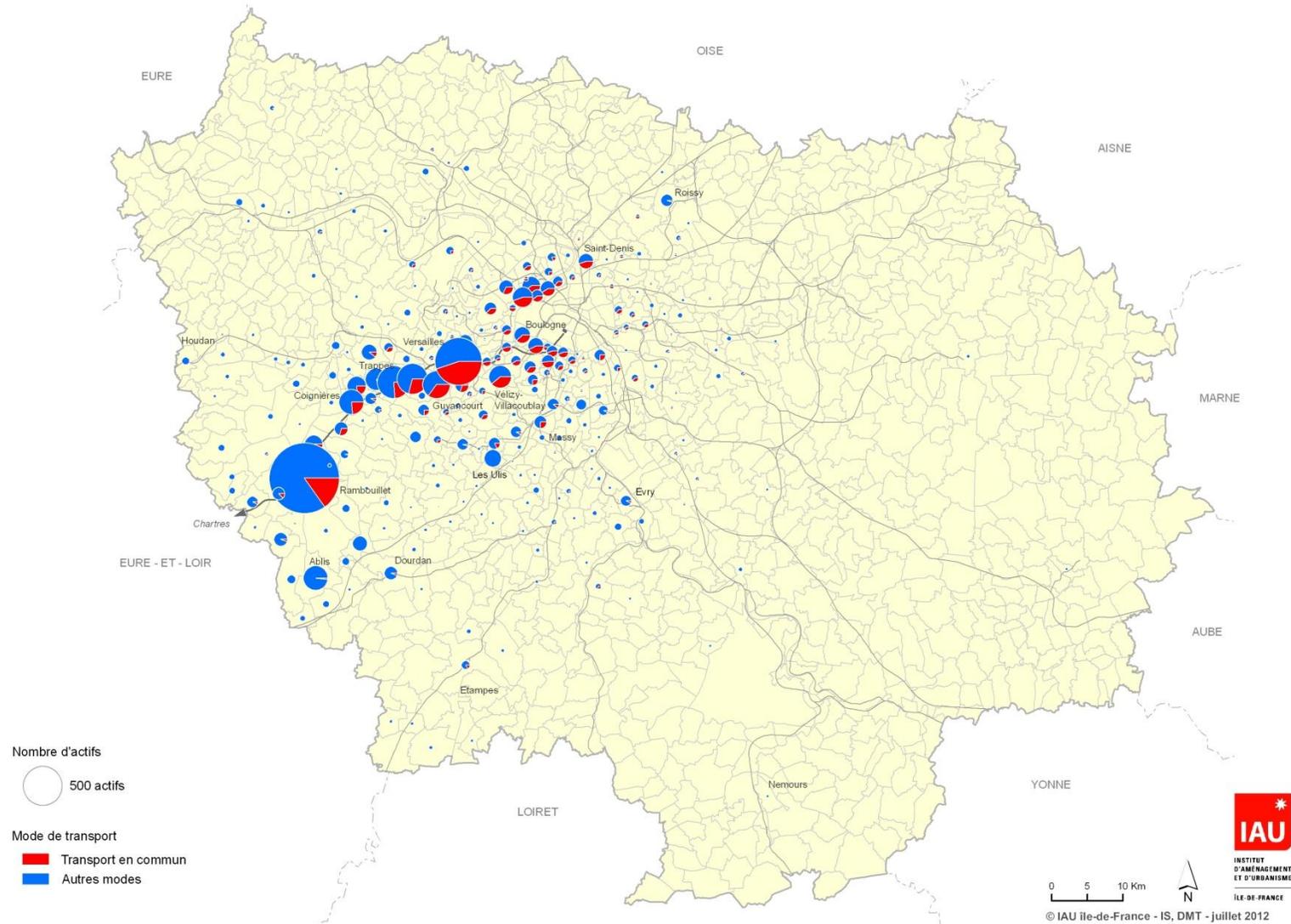
## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la branche Paris - Tours du TGV Atlantique



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la branche Paris - Le Mans - Nantes du TGV Atlantique



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Chartres



- dans le secteur de Versailles, Vélizy-Villacoublay,
- dans le secteur de Massy, Antony, Rungis,
- dans une moindre mesure à Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **La branche Paris - Le Mans - Nantes du TGV Atlantique**

Cette branche concerne 8 132 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 3 596 dans Paris (44%),
- 4 536 en banlieue (56%).

Ils sont 55% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 70% pour l'accès à la ville de Paris et de 43% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent plus particulièrement :

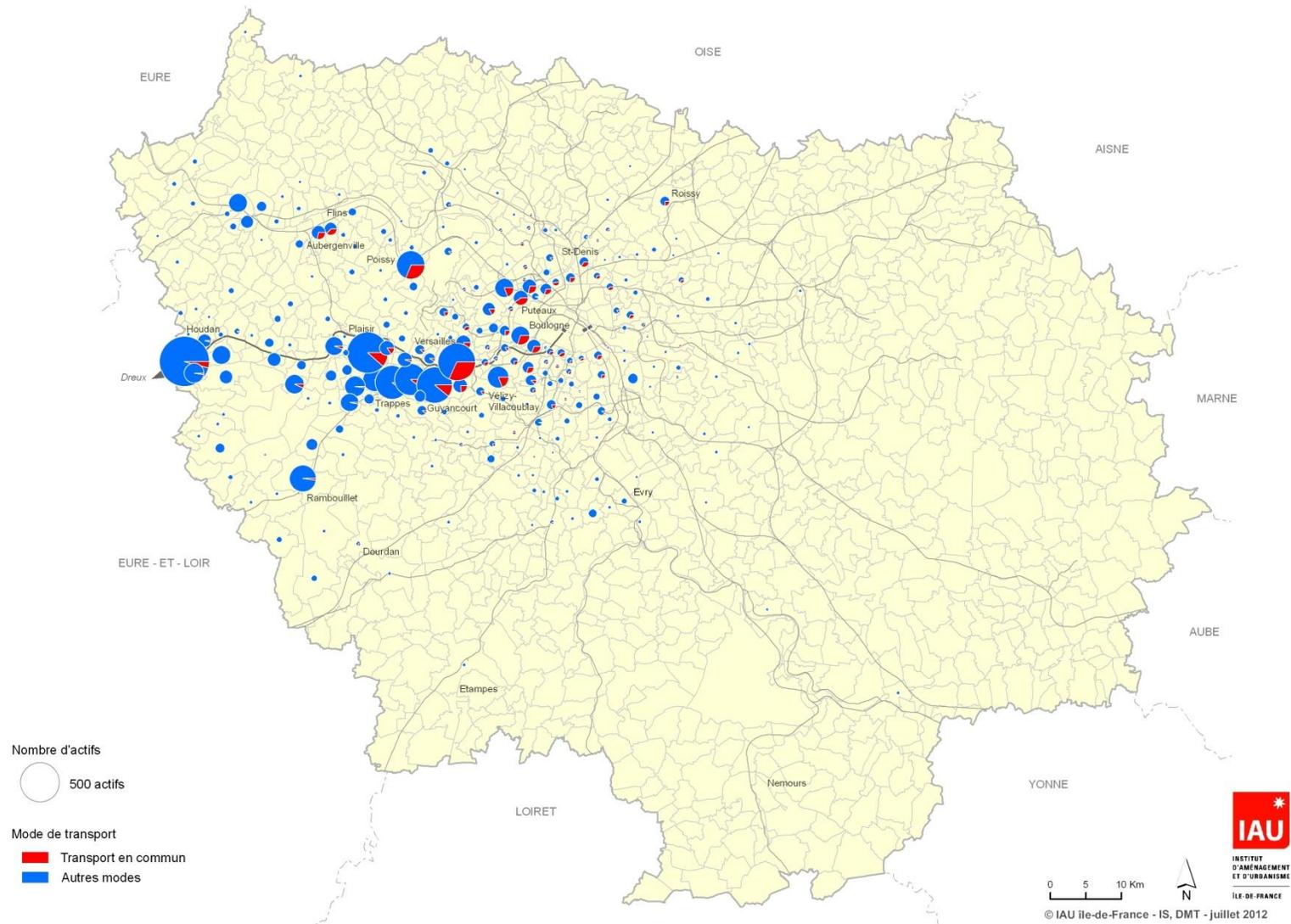
- à Roissy (fort usage des transports en commun),
- dans la moitié nord des Hauts-de-Seine,
- dans le secteur de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux,
- dans une moindre mesure dans le secteur de Versailles, Vélizy-Villacoublay, Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **La ligne Paris – Chartres**

La ligne Paris – Chartres concerne 13 254 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 3 585 dans Paris (27%),
- 9 669 en banlieue (73%).

## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Granville



Ils sont 48% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 82% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent plus particulièrement :

- dans les communes accessibles à partir de la ligne ferrée, notamment Rambouillet, Versailles où s'arrêtent tous les TER (forte utilisation des transports en commun), Vélizy-Villacoublay, communes de Saint-Quentin-en-Yvelines,
- dans une moindre mesure, dans la moitié nord des Hauts-de-Seine et dans les communes du sud-ouest de Paris.

- **La ligne Paris - Granville**

La ligne Paris – Granville concerne 10 375 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 1 720 dans Paris (17%),
- 8 655 en banlieue (83%).

Ils sont 24% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 61% pour l'accès à la ville de Paris et de 16% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les actifs qui travaillent en banlieue se rendent plus particulièrement :

- dans les communes accessibles à partir de la ligne ferrée, notamment Versailles où s'arrêtent tous les TER (forte utilisation des transports en commun), Plaisir et Houdan proche de la limite régionale,
- à Saint-Quentin-en-Yvelines,
- dans une moindre mesure, dans des communes de la vallée de la Seine (Poissy notamment) et à la périphérie ouest et sud-ouest de Paris.

### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour					Durée moyenne
		Total	TGV	TER	Banlieue	Autres trains	
Chartres	<b>Paris -Montparnasse (2)</b>	<b>31</b>		<b>31</b>			<b>1h08</b>
	Versailles-Chantiers	28		28			56 mn
	Rambouillet	26		26			34 mn
Le Mans	<b>Paris -Montparnasse</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>1</b>			<b>60 mn</b>
Laval	<b>Paris -Montparnasse</b>	<b>10</b>	<b>10</b>				<b>1h43</b>
Nantes	<b>Paris -Montparnasse</b>	<b>23</b>	<b>23</b>				<b>2h43</b>
Dreux	<b>Paris -Montparnasse (2)</b>	<b>29</b>		<b>2</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>1h05</b>
	Versailles-Chantiers	28		2	24	2	53 mn
Granville	<b>Paris-Vaugirard</b>	<b>5</b>				<b>5</b>	<b>3h07</b>

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

(2) Paris-Montparnasse ou Paris-Vaugirard

## 5.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transport en commun à l'Île-de-France

- **Offre ferroviaire sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

Les villes de Chartres et de Dreux bénéficient de fréquentes relations directes avec Paris :

- 31 TER quotidiens pour Chartres,
- 29 trains dont 24 trains de la ligne N du Transilien pour Dreux.

La fréquence des relations directes avec Paris reste bonne pour Nantes et Le Mans qui sont desservies par une vingtaine de TGV quotidiens.

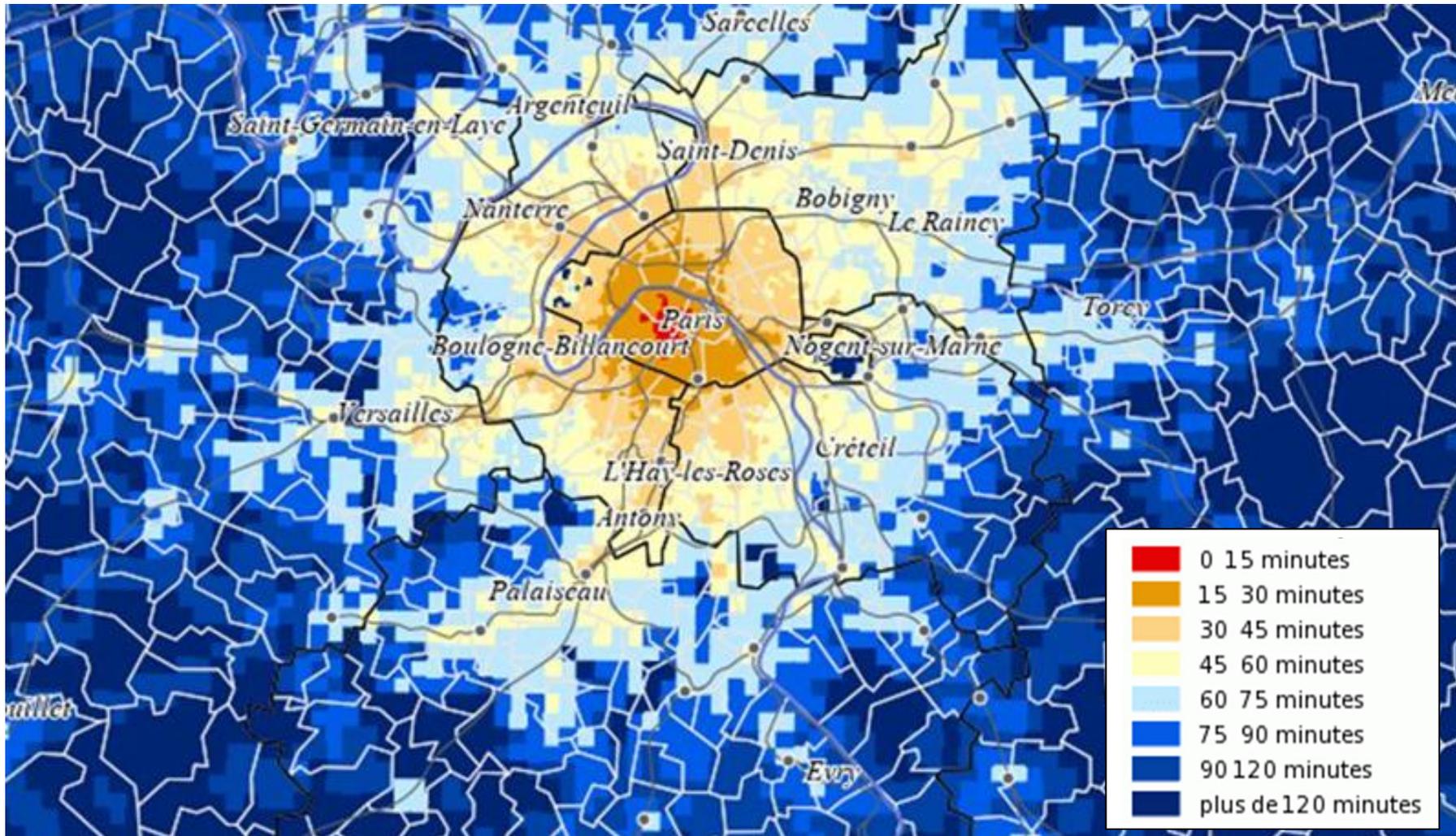
En revanche, la fréquence des relations directes avec Paris est réduite de moitié pour Laval (10 TGV par jour), tandis que Granville n'est reliée à Paris que par 5 trains par jour.

Les villes de Chartres et de Dreux bénéficient également de fréquentes relations directes (28 trains quotidiens) avec des villes de banlieue, dont Versailles.

Les temps de parcours moyens jusqu'à Paris sont :

- de l'ordre de 1 heure pour Chartres et Dreux proches de l'Île-de-France, et pour Le Mans desservi par le TGV Atlantique,
- de 1h43 pour Laval et de 2h46 pour Nantes, plus éloignées mais desservies par le TGV Atlantique,
- de 3h07 pour Granville, éloignée et sans desserte TGV.

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare Montparnasse (HP)



Source : STIF

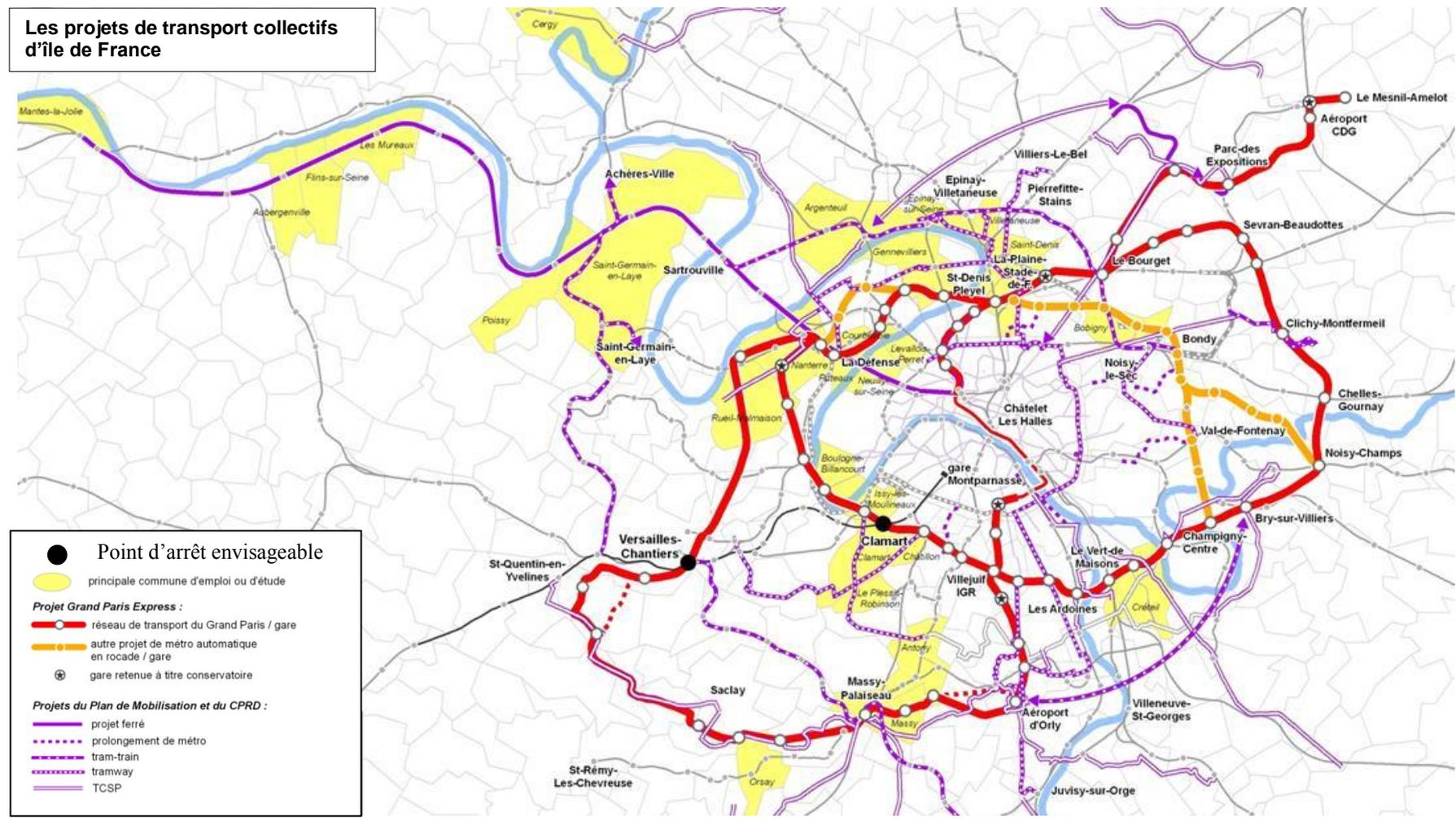
- **Les temps de diffusion en transports en commun à partir de la gare Montparnasse**

A l'arrivée à la gare Montparnasse, les temps de diffusion en transport en commune en Île-de-France sont :

- compris en 15 et 30 minutes, pour accéder à la moitié sud-ouest de Paris et à un certain nombre de secteurs de banlieue proches de gares ou de stations de métro, notamment à Vanves, Malakoff, Montrouge, Issy-les-Moulineaux, Arcueil, Châtillon,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder au reste de la ville de Paris et aux proches banlieues ouest et sud,
- compris entre 45 et 60 minutes pour accéder à la Boucle de Gennevilliers, aux parties sud-est des Hauts de Seine et sud-ouest du Val de Marne, à la partie ouest de la Seine-Saint-Denis,
- supérieurs à 60 minutes, pour accéder au reste de la Petite Couronne et à la quasi-totalité de la Grande Couronne.

# Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

## Réseau Gare Montparnasse



### 5.3 Les gains de temps procurés par les arrêts envisageables avant Paris : Clamart et Versailles-Chantiers

Tous les TER s'arrêtant actuellement à Versailles-Chantiers, les gains procurés par cet arrêt n'incluent que les gains de temps liés à la réalisation de l'arc Nanterre - Versailles-Chantiers - Massy - Orly du réseau du Grand Paris.

En revanche, cet arc du réseau du Grand Paris concurrence fortement l'arrêt de Clamart au point de remettre en cause sa pertinence. Aussi les gains de temps procurés par cet arrêt ont été calculés en considérant une situation antérieure à la réalisation de cet arc ; ces gains de temps intègrent notamment 6 mn de temps de parcours économisé entre la gare de Clamart et la gare Montparnasse.

Les gains de temps calculés sont appliqués aux actifs et aux élèves qui se rendent respectivement dans les 12 principales communes d'emploi et dans les 7 principales communes d'études hors Paris.

Ces communes se situent essentiellement :

- dans la vallée de la Seine (Mantes-la-Jolie, secteurs d'Achères-Poissy et des Mureaux-Flins-Aubergenville),
- dans la moitié nord des Hauts-de-Seine (Gennevilliers, La Défense, Rueil-Malmaison),
- dans le Val de Seine (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Clamart),
- dans le secteur de Massy.

- **Gains d'accès aux lieux d'emploi**

Sur la ligne Paris - Chartes, les deux arrêts procurent des gains de temps totaux comparables : 161 heures pour Versailles-Chantiers et 153 heures pour Clamart.

Ces deux arrêts sont particulièrement intéressants pour l'accès à Boulogne-Billancourt (gains de 19 minutes et 18 minutes) qui est la deuxième commune d'emploi. L'arrêt de Versailles-Chantiers procure par ailleurs un gain de temps intéressant (33 minutes) pour accéder à Rueil-Malmaison.

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par les deux points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Chartres

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)	
		Versailles - Chantiers	Clamart (1)
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	364	8	3
Boulogne-Billancourt	103	19	18
Issy les Moulineaux	94	0	11
Saint-Denis	89	10	17
Levallois-Perret	85	10	6
Dourdan	67	4	9
Chatillon sous Bagneux	64	0	14
Massy	61	5	0
Rueil-Malmaison	59	33	17
Neuilly sur Seine	57	5	2
Clamart	56	0	10
Orsay	53	5	0

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>161 h</b>	<b>153 h</b>
-------------------------------------	--------------	--------------

### Arrêts sur la ligne Paris - Granville

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)	
		Versailles - Chantiers	Clamart (1)
Poissy	277	16	4
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	270	8	3
Boulogne-Billancourt	120	19	18
Aubergenville	70	16	4
Issy les Moulineaux	65	0	11
Flins sur Seine	58	16	4
Rueil-Malmaison	58	35	17
Mantes la Joie	56	16	4
Clamart	47	0	10
Levallois-Perret	45	10	6
Le Plessis-Robinson	43	4	4
Créteil	37	8	18

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>246 h</b>	<b>135 h</b>
-------------------------------------	--------------	--------------

(1) Gain de temps ne prenant pas en compte l'arc Nanterre-Versailles-Massy-Orly du réseau du Grand Paris

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par les deux points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Chartres

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)	
		Versailles - Chantiers	Clamart (1)
Nanterre	32	27	13
Saint Germain en Laye	26	14	3
Puteaux	17	8	3
Saint-Denis	16	10	17
Argenteuil	16	16	19
Orsay	16	5	0
Cergy	15	14	3

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>35</b>	<b>19</b>
-------------------------------------	-----------	-----------

### Arrêts sur la ligne Paris - Granville

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)	
		Versailles - Chantiers	Clamart (1)
Epinay sur Seine	20	12	1
Boulogne-Billancourt	15	19	18
Orsay	14	5	0
Les Mureaux	8	16	4
Villetaneuse	8	12	1
Bobigny	8	21	2
Gennevilliers	8	13	6

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>18</b>	<b>7</b>
-------------------------------------	-----------	----------

(1) Gain de temps ne prenant pas en compte l'arc Nanterre-Versailles-Massy-Orly du réseau du Grand Paris

Sur la ligne Paris-Granville, l'arrêt de Versailles-Chantiers creuse l'écart avec un gain de temps total de 246 heures contre 135 heures pour Clamart.

Aux avantages cités précédemment (amélioration de l'accès à Boulogne-Billancourt et Rueil-Malmaison) s'ajoutent en effet, pour Versailles-Chantiers, des gains de temps non négligeables pour accéder à des communes d'emploi de la Vallée de la Seine (Poissy, Aubergenville, Flins-sur-Seine, Mantes-la-Jolie).

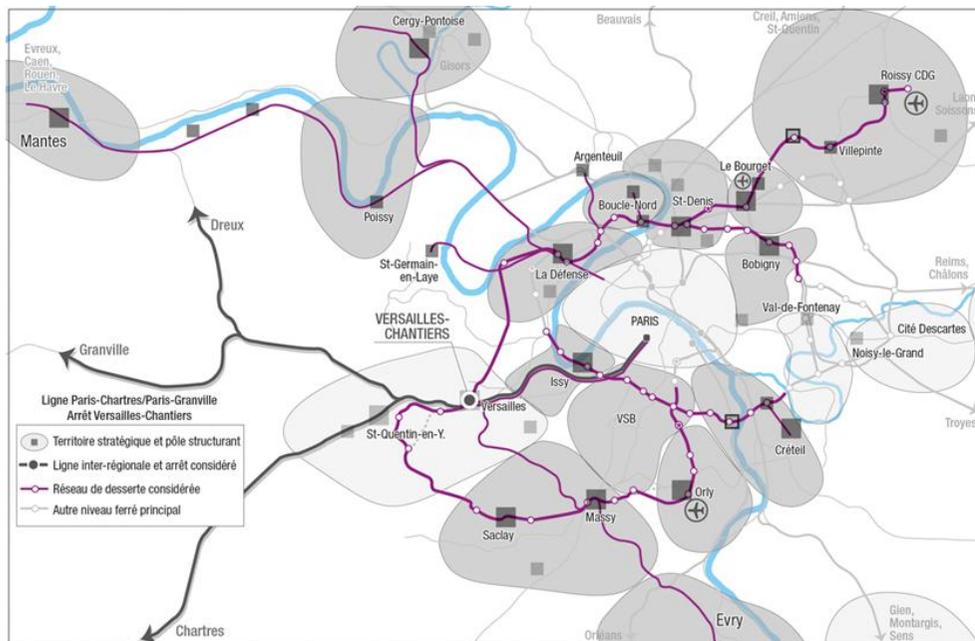
- **Gains d'accès aux lieux d'études**

Les gains de temps totaux procurés par les deux arrêts sont faibles, notamment pour Clamart.

Sur la ligne Paris - Chartes, Versailles-Chantiers tire son avantage du gain de temps intéressant (27 minutes) procuré pour accéder à Nanterre, première commune d'études. Sur la ligne Paris - Granville, l'intérêt des deux arrêts est essentiellement lié aux gains de temps procurés pour accéder à Boulogne-Billancourt, deuxième commune d'études.

## **5.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**

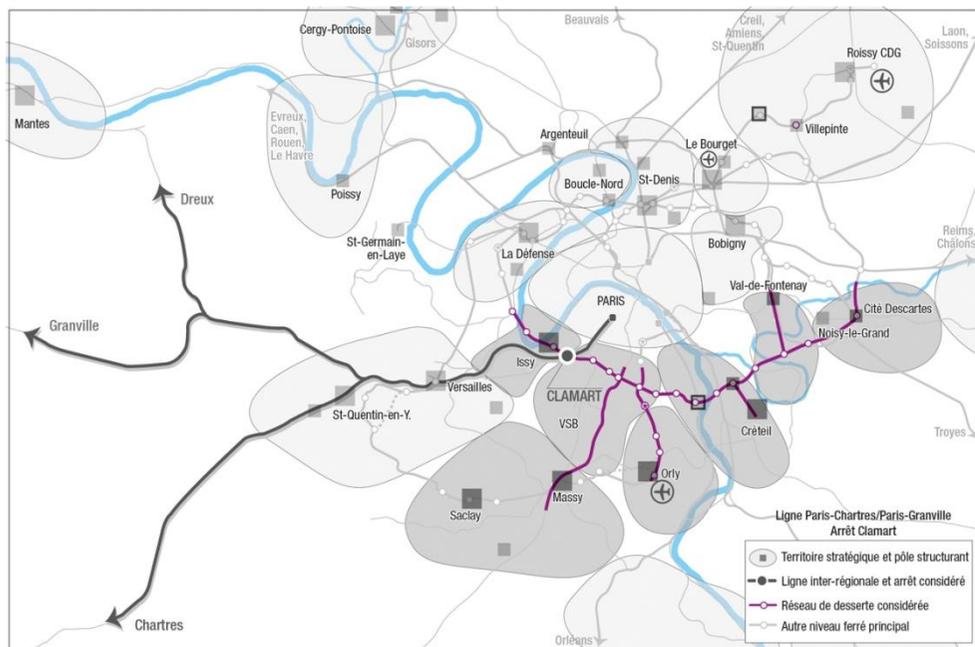
Les deux arrêts envisagés améliorent l'accessibilité aux différents secteurs stratégiques présentés sur les schémas de la page suivante.



## Lignes Paris Chartres et Paris Granville

**Arrêt Versailles Chantiers.** Cet arrêt est celui qui existe actuellement sur les lignes Paris Chartres et Paris Granville et qui assure la desserte du pôle d'intérêt régional de Versailles. Le nœud de transport en commun francilien y est d'ores et déjà important et devrait être encore notablement renforcé, comprenant au terme des projets qui y sont attendus les deux lignes actuelles du Transilien vers Montparnasse et La Défense, le RER C, la ligne verte du Grand Paris Express et les tangentes Sud et Ouest, améliorant ainsi notablement l'accessibilité à la plupart des grands territoires franciliens : Roissy, Orly, Massy-Saclay, Plaine Saint-Denis...

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude, confirmant ainsi son intérêt.**



**Arrêt Clamart.** Cet arrêt se situe sur la ligne du Transilien reliant Montparnasse et sera maillé avec la ligne rouge du Grand Paris Express. Il reste du point de vue urbain d'intérêt local mais le maillage par la rocade en améliorera l'accessibilité aux grands territoires de cette moitié sud francilienne : Vallée Scientifique de la Bièvre, Massy-Saclay, Orly, Seine Amont Créteil...

**Il a été considéré de niveau 2 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**

## 5.5 Le point de vue des Régions Centre, Pays de la Loire et Basse-Normandie

### 5.5.1 Région Centre : *Ligne Paris - Chartres*

- **Des besoins de liaison avec Saint-Quentin-en-Yvelines**

Il existe une forte demande de liaison directe avec la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines, ce qui pose la question d'un arrêt à la gare de Saint-Quentin en plus de l'arrêt actuel à Versailles-Chantiers.

- **Qualité de l'offre ferroviaire**

La ligne Paris-Chartres se caractérise par :

- une forte fréquentation : 25% des trains TER du Centre assurant 45% du trafic,
- une amélioration de la régularité (95% de trains à l'heure) suite au cadencement mis en place en décembre 2011,
- un problème d'interférence avec le trafic francilien: pratiquement plus de sillon disponible sur la ligne durant les heures de pointe,
- un problème de capacité des trains malgré un nouveau matériel: un allongement des trains est la seule solution (passage des unités doubles à deux niveaux à des éléments triples),
- un besoin de renforcement des sous-stations électriques pour éviter une limitation de l'accélération des trains comme cela est le cas actuellement.

- **Le développement territorial**

La ville de Chartres est impliquée dans les pôles de compétitivité Cosmétique Valley et Pharma Valley.

### 5.5.2 Région Pays de la Loire : *Ligne TGV Atlantique*

- **Des besoins de liaison avec la banlieue francilienne**

Les besoins principaux portent sur l'accès aux pôles d'emplois, de services, de recherche (Saclay), ainsi qu'aux deux aéroports internationaux (Orly et Roissy) pour les déplacements professionnels.

- **Qualité des relations ferroviaires avec l'Ile de France**

*Pour la ligne Paris - Chartres – Nogent-le- Rotrou - Le Mans :*

- l'offre est très bien dimensionnée entre Le Mans et Nogent-le-Rotrou,
- la compétence régionale est limitée à Nogent-le-Rotrou.

*Pour la ligne TGV Atlantique Paris - Le Mans - Nantes, il est nécessaire :*

- de renforcer les fréquences des TGV inter-secteurs,
- à court terme, d'améliorer la ligne Massy-Valenton,
- d'avoir plus d'arrêts TGV en Ile de France, sans péjorer toutefois les temps de parcours.

La Région affiche par ailleurs un intérêt marqué pour le projet d'Interconnexion Sud des TGV, avec une gare d'Orly positionnée au plus près des aérogares,

- **Le développement territorial**

Le développement territorial se caractérise par :

- un fort dynamisme en matière démographique et d'importants projets urbains à Nantes,
- au niveau régional : 38 contrats de territoires pour trois ans sur trois thématiques (emplois et économie, solidarité et transport),

- un fond régional d'études stratégiques,
- le décrochage de certains territoires : Saumur, Nord Mayenne, Nord Sarthe,
- une implication dans plusieurs pôles de compétitivité,
- le projet aéroport de Notre Dame des Landes,
- un développement touristique le long de la Loire.

### **5.5.3 Région Basse-Normandie : *Ligne Paris - Granville***

La Région fait part :

- de la nécessité de restructurer la gare de Vaugirard pour une meilleure connexion avec le métro,
- d'un intérêt marqué pour l'arrêt à Versailles-Chantiers.

## **5.6 La faisabilité des points d'arrêt de TER envisagés (source SNCF)**

Les deux arrêts se situent sur la section Paris - Saint-Cyr commune aux deux lignes ferrées.

- **Clamart**

L'arrêt est faisable :

- car les quais de 55 cm de haut sont compatibles avec les TER,
- un élargissement est néanmoins à prévoir pour les quais des voies rapides.

- **Versailles-Chantiers**

Tous les TER s'arrêtent actuellement à Versailles-Chantiers ; l'arrêt de trains supplémentaires est envisageable sous réserve d'une étude d'exploitation.

## 5.7 Propositions d'approfondissement ultérieur

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
Versailles-Chantiers	Chartres + Granville	460 h ( 196 h + 264 h)	3	22	Arrêt existant
Clamart	Chartres + Granville	314 h (172 h + 142 h)	2	22	Faisable

Les analyses précédentes conduisent à proposer un approfondissement pour l'arrêt ci-après.

- **Clamart**

- vu que les gains de temps ne sont pas négligeables en l'absence de l'arc Nanterre - Versailles-Chantiers - Orly du réseau du Grand Paris,
- compte tenu du faible pourcentage d'actifs travaillant à Paris et des bonnes conditions de faisabilité technique,
- du fait du maillage avec l'arc sud du Grand Paris (Boulogne- Noisy-Champs) dès 2020.

Dans la mesure où tous les TER s'arrêtent à Versailles-Chantiers, la réalisation de l'arc Nanterre - Versailles-Chantiers - Orly du réseau du Grand Paris remet en cause l'intérêt de la gare de Clamart.

En revanche, la réalisation de cet arc renforce nettement l'intérêt de l'arrêt existant à Versailles-Chantiers (gains de temps importants, bon niveau d'enjeux urbains).

## 6. Le réseau de la gare Saint-Lazare

Trois lignes relient la gare Saint-Lazare au Bassin Parisien :

- la ligne Paris - Caen - Cherbourg,
- la ligne Paris - Rouen - Le Havre,
- la ligne Paris - Gisors.

### 6.1 Les lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par les trois lignes ferrées

- **La ligne Paris - Caen - Cherbourg**

La ligne Paris - Caen - Cherbourg concerne 11 102 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France.

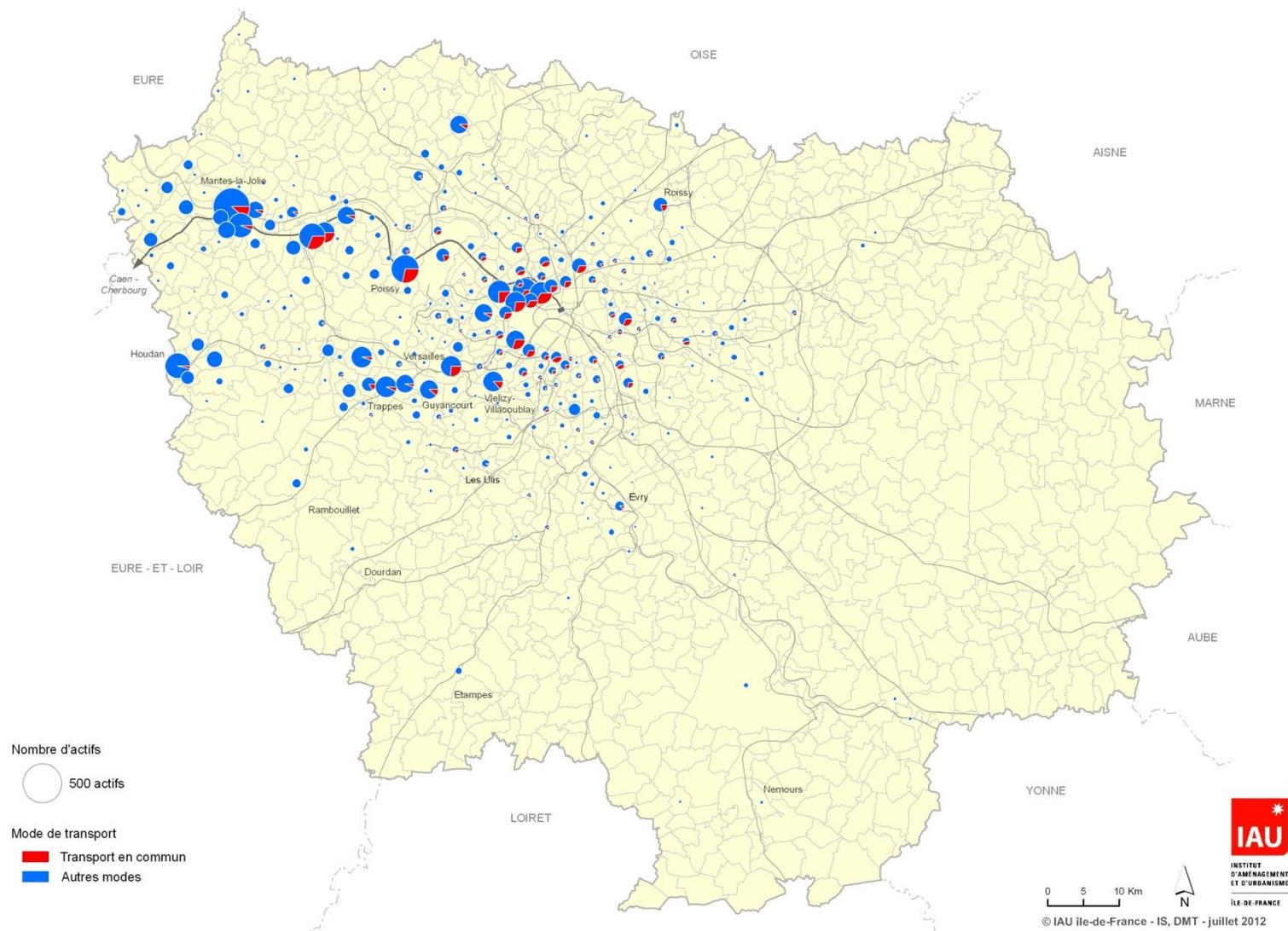
- 3 169 dans Paris (28,5%),
- 7 733 en banlieue (71,5%).

Ils sont 34% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu d'emploi francilien, ce pourcentage étant de 66% pour l'accès à ville de Paris et 21% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

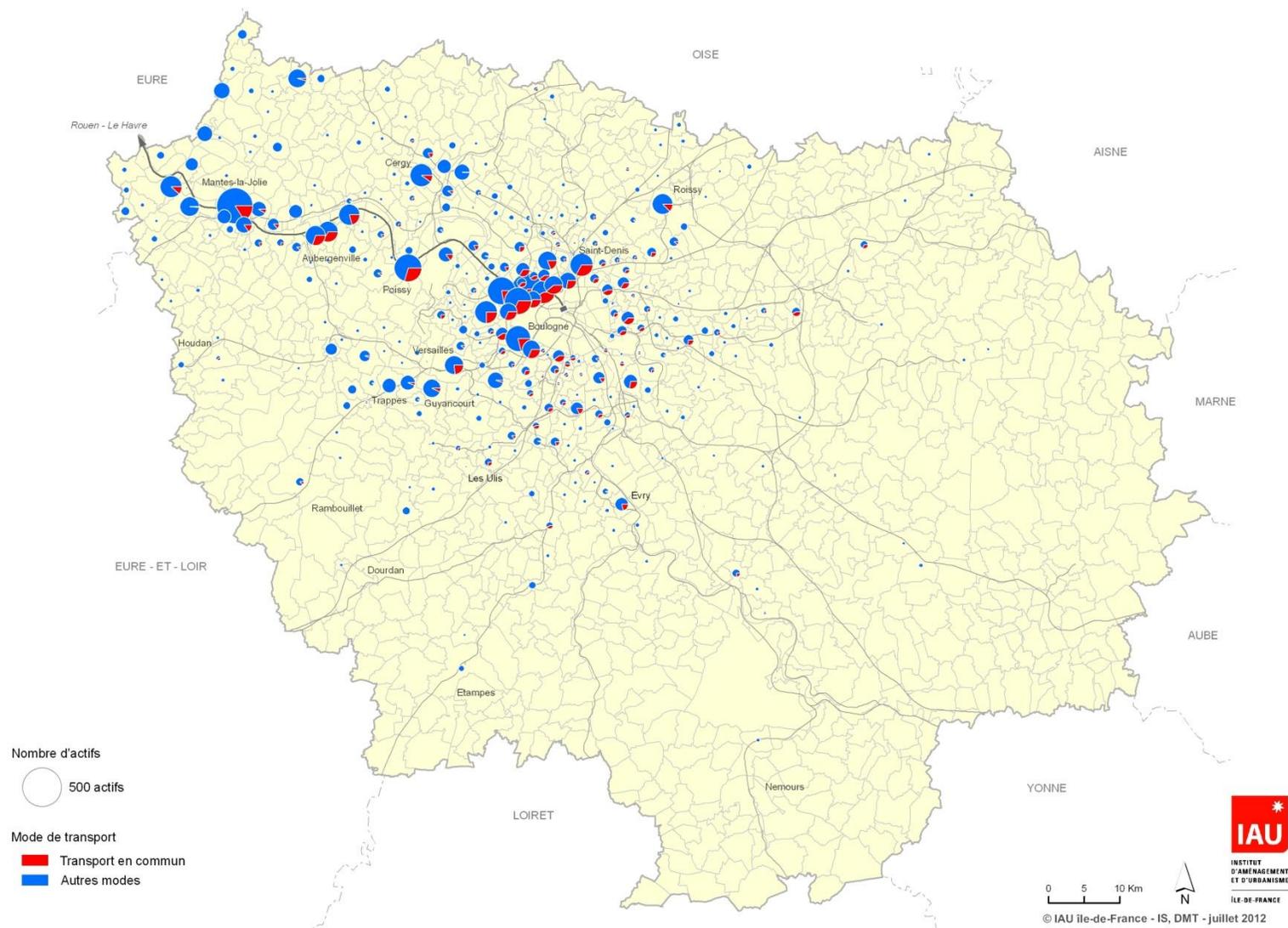
Les lieux d'emploi hors Paris se situent principalement :

- dans les communes accessibles à partir de la ligne ferrée, notamment Mantes-la-Jolie, Flins, Aubergenville, Poissy,
- dans la moitié nord des Hauts-de-Seine, en particulier dans le secteur de la Défense,
- à la périphérie sud de Paris,
- dans le secteur de Versailles, Vélizy-Villacoublay,

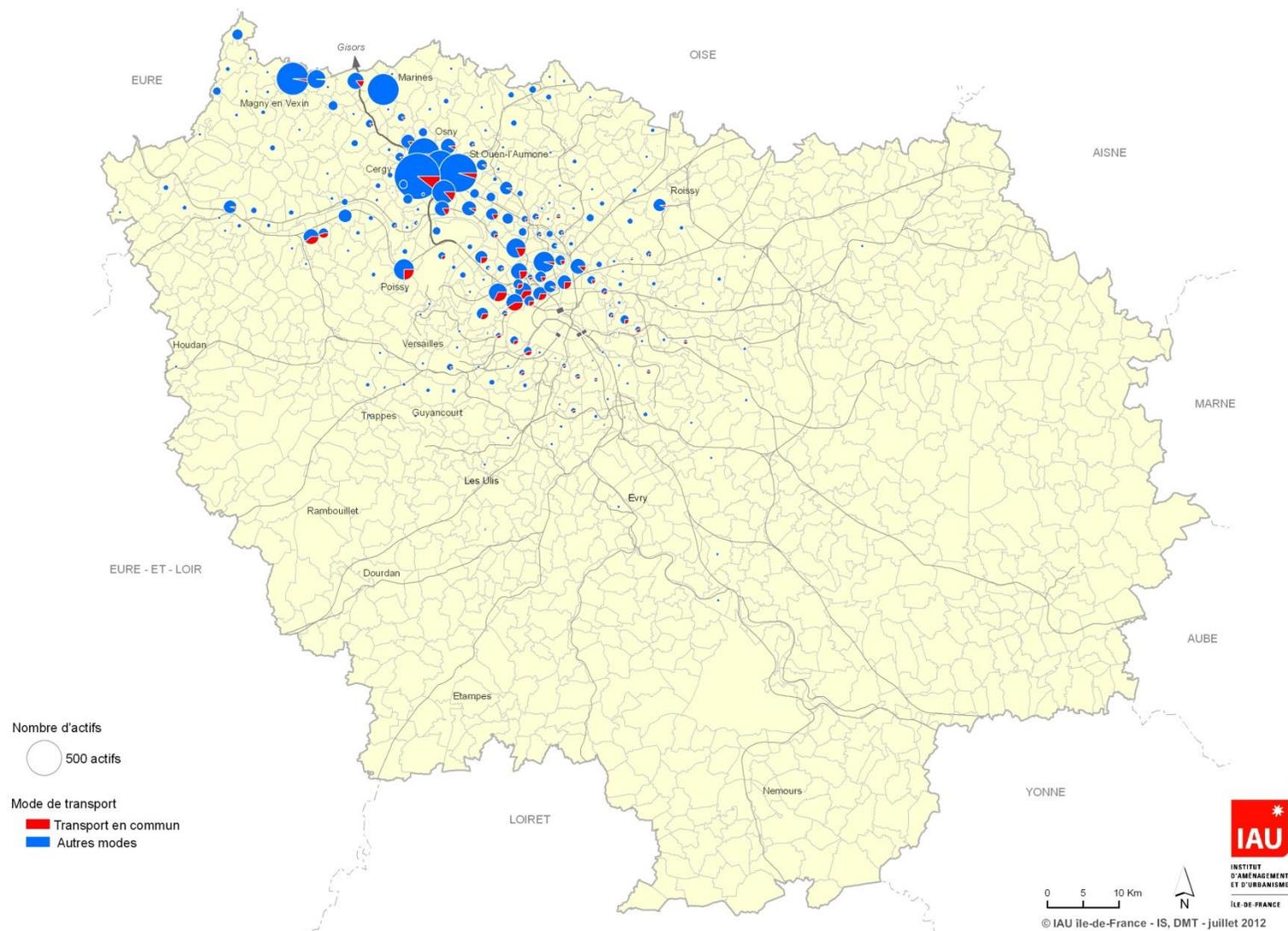
## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Caen - Cherbourg



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Rouen- Le Havre



## Communes d'emploi des actifs résidant dans les aires urbaines desservies par la ligne Paris - Gisors



- à Saint-Quentin-en-Yvelines,
- aux franges de la limite régionale, notamment à Houdan.

- **La ligne Paris - Rouen - Le Havre**

La ligne Paris - Rouen - Le Havre concerne 13 489 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 5 096 dans Paris (38%),
- 8 393 en banlieue (62%).

Ils sont 42% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail francilien, ce pourcentage étant de 68% pour l'accès à la ville de Paris et de 27% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

Les lieux d'emploi hors Paris se situent principalement :

- dans les communes accessibles à partir de la voie ferrée, notamment Mantes-la-Jolie, Flins, Aubergenville, Poissy,
- dans le secteur de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux,
- dans une moindre mesure à Roissy, Cergy-Pontoise, et Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **La ligne Paris - Gisors (ligne J du Transilien)**

La ligne Paris - Gisors concerne 9 693 actifs qui résident dans les aires urbaines desservies et travaillent en Île-de-France :

- 1 669 dans Paris (17%),
- 8 024 en banlieue (83%).

Ils sont 25% à utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail en Île-de-France, ce pourcentage étant de 69% pour l'accès à la ville de Paris et de 16% pour l'accès au reste de l'Île-de-France.

### Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'île-de-France (1)

Origine	Destination	Nombre de trains par jour				Durée moyenne
		Total	TER	Banlieue	Autres trains	
Evreux	Paris-St Lazare	16	6	-	10	1h03
	Mantes la Jolie	11	9	-	2	34 mn
Caen	Paris-St Lazare	13	-	-	13	1h58
Cherbourg	Paris-St Lazare	7	-	-	7	3h
Vernon	Paris-St Lazare	21	7	2	12	52 mn
	Mantes la Jolie	26	13	3	10	16 mn
Rouen	Paris-St Lazare	26	3	-	23	1h 25
	Mantes la Jolie	16	5	-	11	1h
Le Havre	Paris-St Lazare	14	1	-	13	2h15

(1) Offre d'un jour moyen de semaine (sens vers Paris)

Les lieux d'emploi hors Paris se concentrent dans :

- la ville nouvelle de Cergy-Pontoise,
- les communes aux franges de la limite régionale, notamment Marines, Magny-en-Vexin,
- la moitié nord des Hauts-de-Seine.

## 6.2 Offre ferroviaire et temps d'accès en transports en commun à l'Île-de-France

- **Offre ferrée sur un certain nombre de relations directes avec l'Île-de-France (sens vers Paris, un jour moyen de semaine)**

La ville de Rouen bénéficie de la meilleure offre, avec 26 relations directes par jour avec Paris, devant les deux villes les plus proches de l'Île-de-France :

- Vernon : 21 relations
- Evreux : 16 relations.

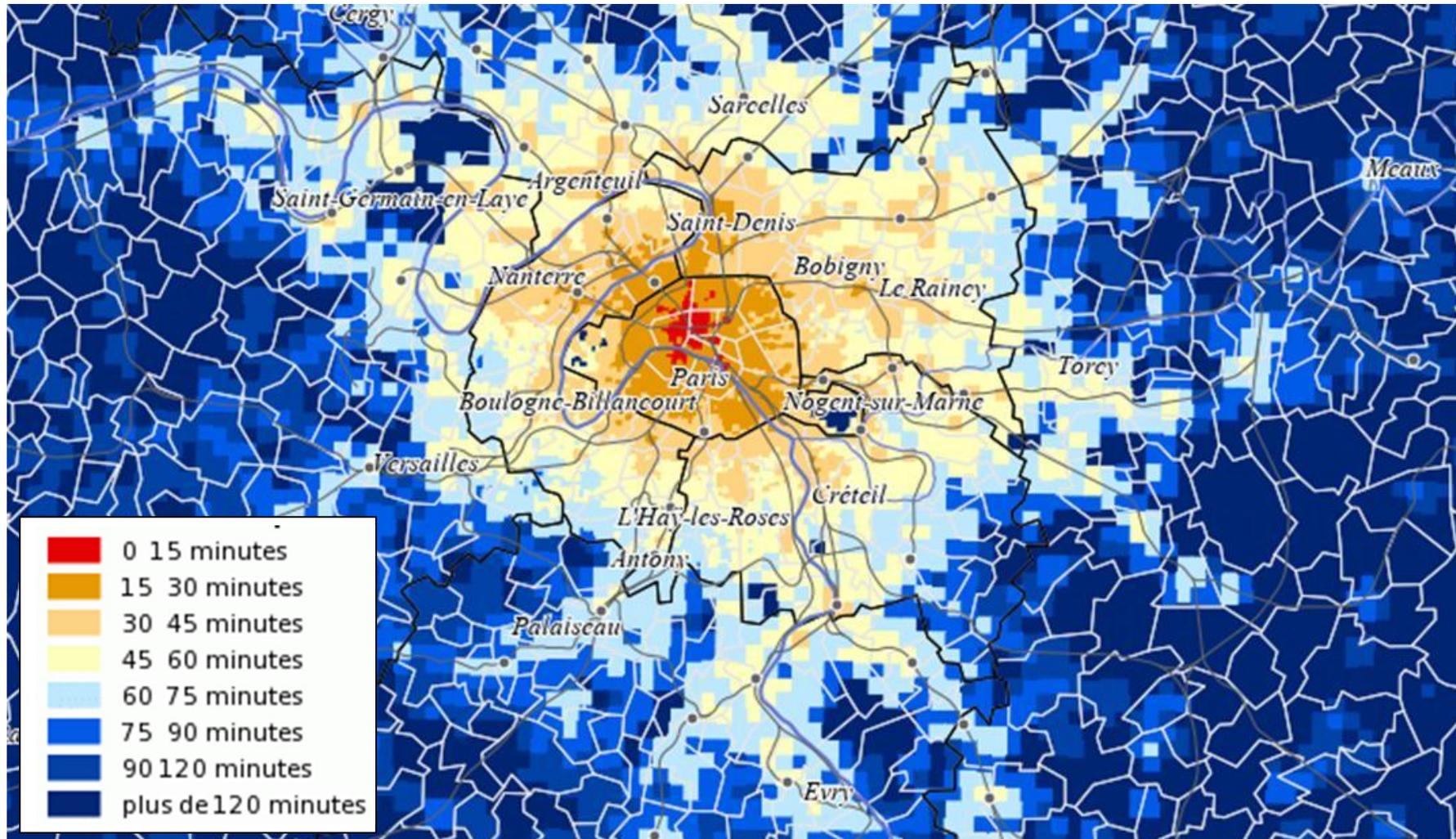
Le Havre et Caen, plus éloignées sont desservies respectivement par 14 et 13 trains quotidiens, tandis que Cherbourg très éloignée n'est reliée que 7 fois par jour à la capitale.

Certaines villes profitent également de relations directes avec d'autres communes franciliennes, notamment avec Mantes-la-Jolie : Vernon (26 trains), Rouen (16 trains), Evreux (11 trains).

Les temps de parcours moyens jusqu'à Paris sont :

- inférieurs ou de l'ordre de 60 minutes pour Vernon (52 minutes) et Evreux (1h03),
- de 1h25 pour Rouen,
- de l'ordre de 2 heures pour Caen et Le Havre, plus éloignées de l'Île-de-France, et de 3 heures pour Cherbourg.

## Temps d'accès en transport en commun depuis la gare Saint-Lazare (HP)



Source : STIF

- **Les temps de diffusion en transports en commun à partir de la gare Saint-Lazare**

A l'arrivée à la gare Saint-Lazare, les temps de diffusion en Île-de-France sont :

- compris entre 15 et 30 minutes, pour accéder à la majeure partie de Paris et à un certain nombre de secteurs de banlieue, proches de gare ou de stations de métro, notamment à La Défense, Neuilly, Clichy, Levallois-Perret, Asnières, Saint-Ouen , Saint-Denis, Argenteuil,
- compris entre 30 et 45 minutes, pour accéder au reste de Paris et aux communes de proche banlieue, notamment à celles situées sur le pourtour parisien et à d'autres plus éloignées comme Nanterre, Colombes, Gennevilliers dans les Hauts-de-Seine, Aulnay-sous-Bois, Bobigny, Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis, Créteil, Villejuif dans le Val de Marne,
- compris entre 45 et 60 minutes, pour accéder à la plupart des autres communes de la Petite couronne et à quelques communes du nord-ouest des Yvelines (Houilles, Sartrouville, Maisons-Laffitte, Conflans-Sainte-Honorine) et du sud-ouest du Val d'Oise (Sannois, Ermont, Eaubonne, Sarcelles),
- supérieurs à 60 minutes pour accéder à la grande majorité des communes de la Grande Couronne.

### **6.3 Les gains de temps procurés par les deux arrêts envisageables avant Paris : La Garenne-Colombes et Sartrouville**

Les gains de temps procurés pour accéder à des communes de banlieue incluent notamment le gain de temps économisé entre les différentes gares d'arrêt et la gare Saint-Lazare, à savoir :

- 7 minutes pour la Garenne-Colombes,
- 13 minutes pour Sartrouville.

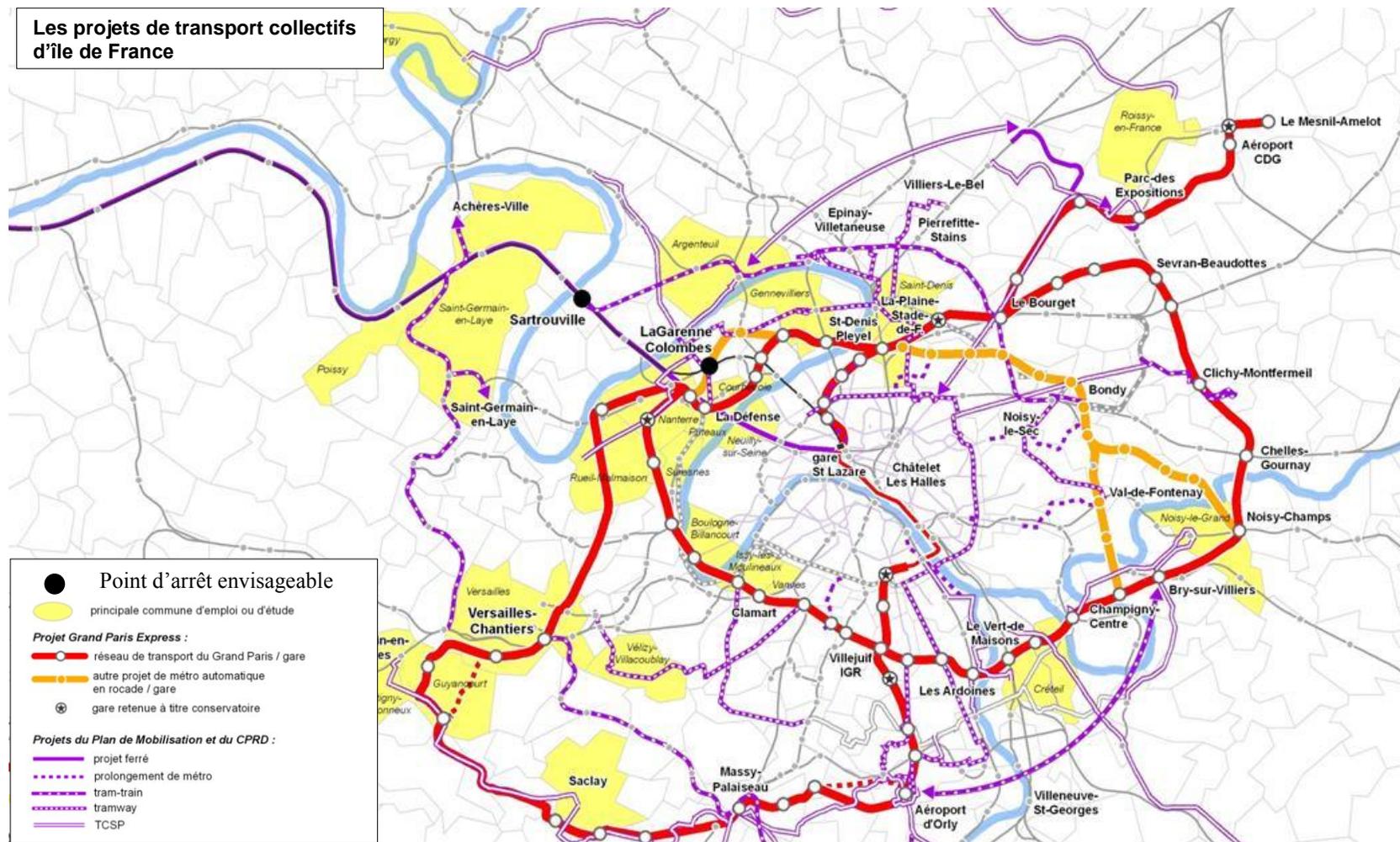
Ces gains de temps sont appliqués aux actifs et aux élèves qui se rendant respectivement dans les 12 principales communes d'emploi et dans les 7 principales communes d'étude hors Paris.

Ces communes se situent essentiellement :

- dans la proche banlieue nord-ouest (Saint-Denis, Gennevilliers, secteur de La Défense, Rueil-Malmaison),

## Des arrêts de trains pour un meilleur accès aux principales communes d'emploi ou d'études en banlieue

### Réseau Gare Saint-Lazare



- dans le Val de Seine (Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt),
- dans le secteur de Poissy, Achères,
- dans le secteur de Versailles, Vélizy-Villacoublay, Saint-Quentin-en-Yvelines.

- **Gains d'accès aux lieux d'emplois**

Les deux arrêts procurent des gains de temps totaux non négligeables, d'un même ordre de grandeur.

Sur la ligne Paris - Caen - Cherbourg, l'arrêt de la Garenne-Colombes améliore l'accessibilité à la Défense (gain de temps de 13 minutes) et procure des gains de temps de l'ordre de 20 minutes pour accéder à Rueil-Malmaison et au secteur de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'arrêt de Sartrouville, particulièrement intéressant pour accéder à Poissy (gain de temps de 25 minutes), améliore également l'accessibilité au secteur de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines.

Sur la ligne de Paris - Rouen - Le Havre, les gains de temps totaux sont sensiblement supérieurs, car les nombres d'actifs travaillant dans certains secteurs (La Défense notamment) sont plus importants.

En dehors de l'amélioration de l'accès à La Défense, l'arrêt à la Garenne-Colombes procure des gains de temps non négligeables (de l'ordre de 20 minutes) pour accéder à Boulogne-Billancourt, troisième commune d'emploi, ainsi qu'à Rueil-Malmaison, Roissy, Versailles, Gennevilliers.

L'arrêt de Sartrouville est particulièrement intéressant pour accéder à Cergy (gain de temps de 36 minutes) et à Poissy (gain de temps de 25 minutes) qui est la deuxième commune d'emploi.

- **Gains d'accès aux lieux d'étude**

Les gains de temps totaux sont faibles car les nombres d'élèves concernés sont peu élevés, en particulier sur la ligne Paris - Caen - Cherbourg. Sur cette ligne les deux arrêts présentent des gains de temps totaux comparables, particulièrement intéressants pour accéder à Saclay (35 – 37 minutes), et non négligeables (18 – 20 minutes), pour accéder à Versailles, ainsi qu'à Poissy (25 minutes) en ce qui concerne l'arrêt à Sartrouville.

## Gains d'accès aux lieux d'emploi procurés par les deux points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Caen - Cherbourg

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)	
		La Garenne - Colombes	Sartrouville
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	522	13	9
Poissy	261	14	25
Trappes	156	19	17
Versailles	148	20	18
Vélizy-Villacoublay	139	5	3
Boulogne-Billancourt	123	19	17
Guyancourt	121	20	18
Montigny le Bretonneux	116	20	18
Rueil-Malmaison	112	21	19
Saint-Denis	76	13	2
Neuilly sur Seine	75	3	5
Roissy en France	68	19	8
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>483 h</b>	<b>441 h</b>

### Arrêts sur la ligne Paris - Rouen - Le Havre

Commune d'emploi	Nombre d'actifs	Gain de temps (mn)	
		La Garenne - Colombes	Sartrouville
Puteaux-Courbevoie - Nanterre	782	13	9
Poissy	241	14	25
Boulogne-Billancourt	205	19	17
Saint-Denis	167	13	2
Cergy	166	15	36
Rueil-Malmaison	161	21	19
Roissy en France	134	19	8
Versailles	112	20	18
Gennevilliers	112	21	10
Issy les Moulineaux	103	13	11
Suresnes	96	16	14
Neuilly sur Seine	87	3	5
<b>Gain de temps total (heures)</b>		<b>596 h</b>	<b>551 h</b>

## Gains d'accès aux lieux d'études procurés par les deux points d'arrêt considérés

### Arrêts sur la ligne Paris - Caen - Cherbourg

Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)	
		La Garenne - Colombes	Sartrouville
Nanterre	37	11	9
Créteil	31	8	6
Poissy	30	14	25
Versailles	26	20	18
Saint-Denis	23	13	2
Vanves	21	4	2
Saclay	17	37	35

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>43 h</b>	<b>40 h</b>
-------------------------------------	-------------	-------------

### Arrêts sur la ligne Paris - Rouen - Le Havre

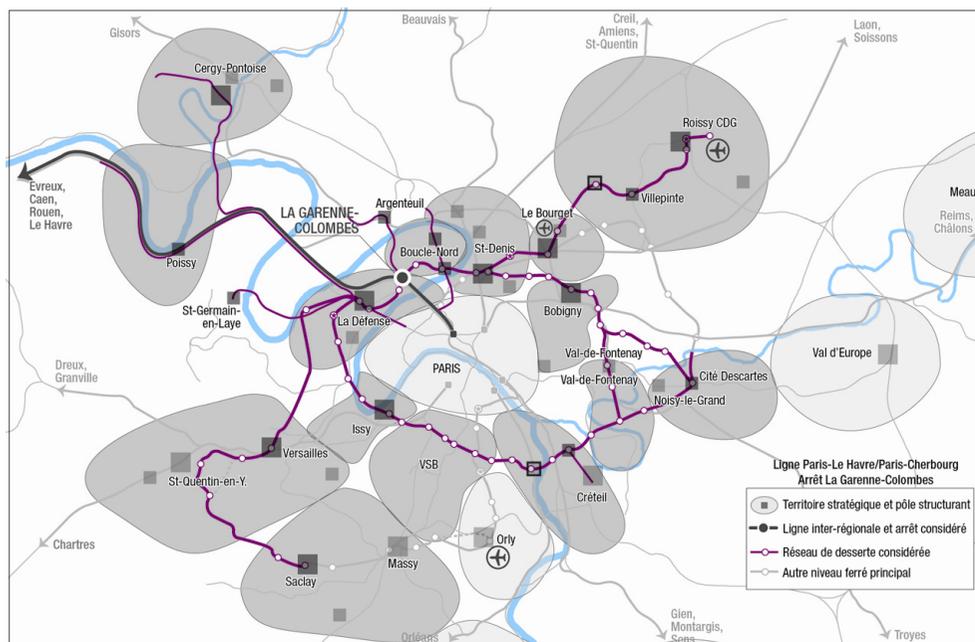
Commune d'étude	Nombre d'élèves	Gain de temps (mn)	
		La Garenne - Colombes	Sartrouville
Nanterre	72	11	9
Cergy	62	15	36
Saint-Denis	50	13	2
Noisy le Grand	40	7	7
Saint Germain en Laye	38	15	13
Neuilly sur Seine	30	3	5
Argenteuil	26	7	17

<b>Gain de temps total (heures)</b>	<b>58 h</b>	<b>72 h</b>
-------------------------------------	-------------	-------------

Sur la ligne Paris - Rouen - Le Havre, l'arrêt de Sartrouville est sensiblement plus intéressant que l'arrêt de la Garenne-Colombes, car il procure un gain de temps important (36 minutes) pour accéder à Cergy, deuxième commun d'études pour les élèves desservis par la ligne.

#### **6.4 Gains d'accès aux territoires stratégiques**

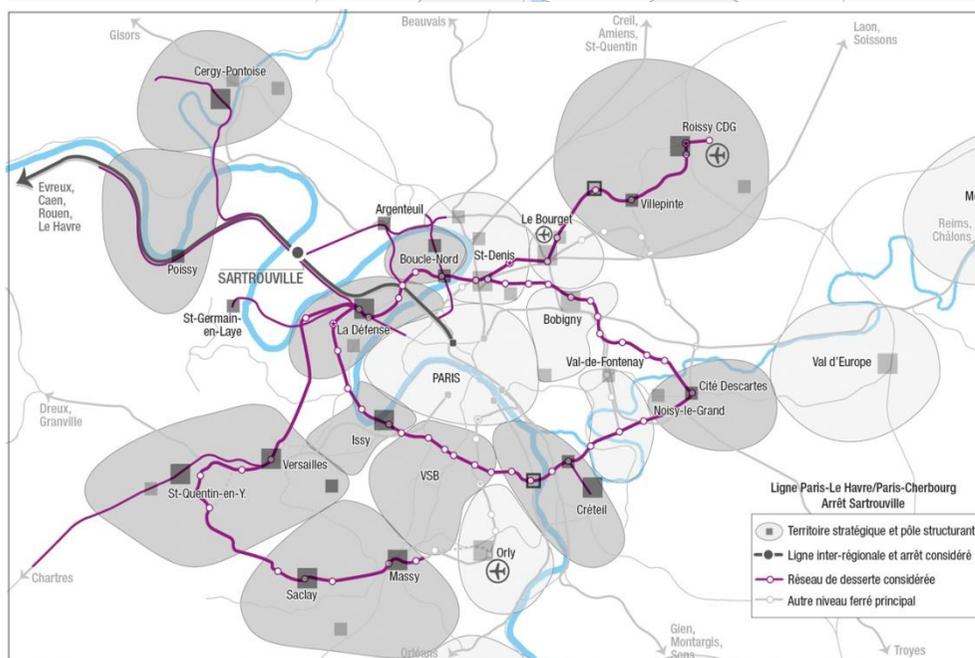
Les deux arrêts envisagés améliorent l'accessibilité aux différents secteurs stratégiques présentés sur les schémas de la page suivante.



## Lignes Paris Le-Havre et Paris Cherbourg

**Arrêt La Garenne Colombes.** Cet arrêt se situe sur une ligne du Transilien reliant la gare Saint Lazare. Il reste du point de vue de son environnement urbain d'intérêt assez local mais se situe à proximité immédiate du pôle régional de La Défense. Sa desserte devrait être notablement renforcée, comprenant au terme des projets qui y sont attendus la ligne existante du Transilien, la ligne orange du Grand Paris Exxpress et les tramways T1 et T2, y favorisant ainsi notablement l'accessibilité à la plupart des grands territoires franciliens, dont celui de La Défense Seine Arche, mais aussi ceux de Plaine Commune, de Roissy, de Versailles-Saint-Quentin, de Saclay...

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**



**Arrêt Sartrouville.** Cet arrêt se situe sur la ligne A du RER et devrait être maillé par la Tangentielle Nord mais il n'y est pas prévu d'arrêt par Eole. Il reste du point de vue de son environnement urbain d'intérêt assez local mais les différents maillages TC de cette partie ouest francilienne y favoriseront très notablement son accessibilité à la plupart des grands territoires franciliens : Défense Seine-Arche, Roissy, Versailles-Saint-Quentin, Confluence Seine-Oise, Cergy-Pontoise...

**Il a été considéré de niveau 3 dans la classification des arrêts envisagés dans le cadre de cette étude.**

## 6.5 Le point de vue des Régions normandes

### 6.5.1 Région Basse-Normandie : *Ligne Paris - Caen - Cherbourg*

- **Les besoins de liaison avec l'île-de-France**

Les besoins, classés par ordre de priorité décroissante, concernent l'accès :

- à la gare Saint-Lazare pour les relations avec à Paris,
- à La Défense, pôle d'affaires et de décision en fort développement et futur HUB de transports collectifs
- aux deux aéroports internationaux, Roissy en premier et Orly en second,
- au secteur de Saclay (universités et centres de recherche),
- à Marne-la-Vallée (aspect touristique).

- **Le projet de Liaison Nouvelle Paris Normandie (LNPN)**

La Région :

- considère que le projet représente un enjeu majeur pour l'accès à Paris et au secteur de la Défense,
- souhaite un arrêt à la gare Confluence pour les trains radiaux vers Paris ainsi que pour les trains interconnectés.

- **Les projets de transport en île de France**

La Région est particulièrement intéressée par:

- le prolongement de la ligne de métro 14 à Orly, qui favorisera l'accès à l'aéroport depuis Saint Lazare,

- la ligne La Défense-Roissy du réseau du Grand Paris,
- le bouclage de la rocade TGV, avec une gare à Confluence (scénario intermédiaire) ou à Cergy-Pontoise (scénario éloigné), qui permettra le développement de l'offre TGV inter-secteurs.

- **Le développement territorial**

A noter l'important atout touristique de la Région. Par ailleurs Caen dispose de foncier dans le secteur de la gare, tandis que d'importants projets urbains sont en cours dans le centre-ville.

### **6.5.2 La Région Haute-Normandie : *Ligne Paris - Rouen - Le Havre***

- **Les besoins de liaison avec l'île de France**

Les plus fortes demandes concernent l'accès à :

- Paris et au secteur de la Défense pour les déplacements domicile-travail,
- Roissy pour l'aéroport international (le service ferré Rouen-Roissy, arrêté compte tenu de son coût, transportait 85 personnes par jour).

- **Les carences du système ferroviaire actuel**

Les principales carences portent sur :

- la domestication des TER normands à cause de l'interférence avec le trafic francilien (10 mn d'augmentation du temps de parcours Paris-Rouen par rapport aux Turbo-trains),
- le nœud ferroviaire rouennais en étoile,
- la liaison Rouen - Caen.

- **Le projet de Liaison Nouvelle Paris Normandie**

La Région :

- considère qu'il s'agit d'un projet majeur qui doit conserver toute sa performance et ne pas se transformer en TER,
- fait part de son intérêt pour un arrêt à la gare Confluence, à condition qu'il n'y ait pas de développement urbain autour,
- signale qu'il s'agit d'un projet non financé (1 milliard d'euros) dont la mise en service ne peut intervenir avant 2025,
- pense qu'une première phase telle que Mantes (voire Vernon) - La Défense - Saint Lazare pourrait être mise en service plus tôt.

- **Un autre projet inter-régional**

La Région est concernée par l'aménagement d'un itinéraire Lille - Amiens - Rouen - Caen - Le Mans - Tours, pour les voyageurs et pour le Fret, dans la logique de l'Arc Manche-Atlantique (travaux à prévoir: électrifications, relèvements de vitesse, aménagements de croisements et de gares).

- **Le développement territorial**

Il concerne plus particulièrement :

- l'axe Seine : coopération et projets de développements interrégionaux avec l'Île-de-France le long du fleuve,
- Rouen: fonction back office de la Défense à préciser, projet de nouvelle gare avec potentialités de développements liés à la présence de grandes zones industrielles en cours de dépollution.

## 6.6 La faisabilité des points d'arrêt de TER envisagés (source SNCF)

Les deux arrêts se situent sur la section Paris – Mantes-la-Jolie commune aux deux lignes ferrées.

- **La Garenne-Colombes**

L'arrêt est faisable :

- car il existe des quais de 55 cm de haut compatibles avec les TER,
- mais il n'est envisageable qu'après la mise en service du prolongement d'Eole à l'ouest (2020).

- **Sartrouville**

L'arrêt est très difficile, car :

- les voies du Groupe V sont saturées (impossibilité d'arrêter les futurs trains d'Eole malgré une forte demande),
- les quais de 92 cm de haut sont incompatibles avec les TER (pas de quais sur la voie 1).

## 6.7 Proposition d'approfondissement ultérieur

Il n'est proposé d'approfondissement que pour l'arrêt ci-après :

- **La Garenne-Colombes**

- vu l'importance des gains de temps et le bon niveau d'enjeux urbains (3),
- compte tenu de la facilité de réalisation.

Point d'arrêt	Ligne ferrée	Gains de temps (DT + DE)	Niveau d'enjeux urbains	Actifs travaillant à Paris (%)	Faisabilité technique
<b>La Garenne-Colombes</b>	Caen + Rouen	1180 h (526 h + 654 h)	3	34	Faisable
<b>Sartrouville</b>	Caen + Rouen	1105 h (481 + 621)	3	34	Très difficile

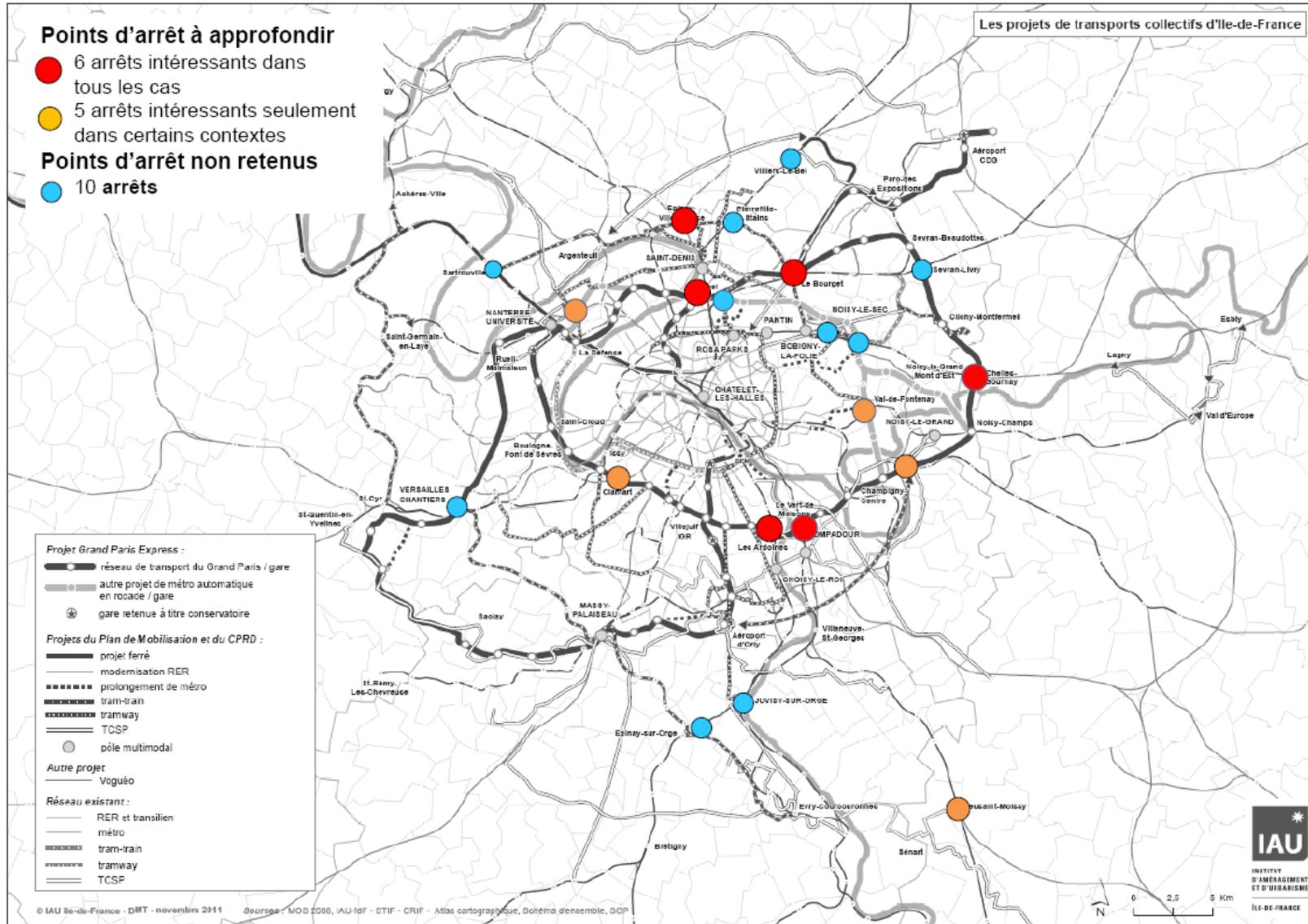
Cet arrêt ne peut cependant être envisagé que comme solution d'attente à la LNPN, car la réalisation de cette dernière supprime la majeure partie des gains de temps ; cela pose la question de l'échéancier de réalisation de la partie ouest de la ligne Orange par rapport à celui de la LNPN.

A noter l'intérêt présenté par l'arrêt de Sartrouville (gains de temps importants pour l'accès à Cergy-Pontoise et à la Vallée de la Seine), mais la faisabilité technique est malheureusement très difficile, voire impossible.

**- IV -**

## **SYNTHÈSE GÉNÉRALE ET PERSPECTIVES**

## Hierarchisation proposée pour les points d'arrêt envisageables



# 1. Propositions de hiérarchisation des points d'arrêt

## 1.1 Les points d'arrêt à approfondir

En complément de Versailles-Chantiers, sur le réseau de la gare Montparnasse, qui existe déjà pour tous les TER, les analyses effectuées ont conduit à une présélection de 11 points d'arrêt dont la faisabilité et l'intérêt socio-économique pourraient être précisés dans une étude ultérieure.

Ces points d'arrêt se classent en deux catégories, selon que leur intérêt est plus ou moins lié à la réalisation d'autres opérations de transport en commun.

- **Première catégorie**

Six points d'arrêt présentent un intérêt quel que soit le contexte :

- Epinay-Villetaneuse, St Denis-Pleyel et Le Bourget, sur le réseau de la gare du Nord,
- Chelles-Gournay, sur le réseau de la gare de l'Est,
- Vert de Maisons, sur le réseau de la gare de Lyon,
- Les Ardoines, sur le réseau de la gare d'Austerlitz.

- **Deuxième catégorie**

Cinq points d'arrêt ne présentent un intérêt que dans certains contextes:

- Bry-Villiers-Champigny et Val-de-Fontenay sur la ligne Paris-Est – Troyes. Le choix entre les deux gares est à préciser et à comparer avec une solution alternative consistant à raccorder la ligne de Troyes à la ligne d'interconnexion des TGV en Ile de France,

- Lieusaint, sur le réseau de la gare de Lyon. Cet arrêt n'est envisageable que dans le cas où c'est la variante C, via Sénart, qui est choisie pour le tracé de la nouvelle ligne d'Interconnexion Sud des LGV en Ile de France,
- Clamart, sur le réseau de la gare Montparnasse. Cet arrêt ne présente un intérêt que dans le cas où l'arc Nanterre-Versailles-Chantiers- Orly du Grand Paris n'est pas réalisé (ou reporté à très long terme),
- La Garenne-Colombes, sur le réseau de la gare Saint-Lazare. Cet arrêt n'est pertinent que dans le cas où la section ouest (Saint-Denis-Pleyel – Nanterre) de la ligne Orange est mise en service bien avant la Liaison Nouvelle Paris Normandie.

## 1.2 Les points d'arrêt à ne pas approfondir

A l'inverse, les réflexions ont démontré qu'il n'était pas souhaitable de retenir les neuf points d'arrêt ci-après pour un approfondissement ultérieur. Il s'agit de:

- Sartrouville, sur le réseau de la gare Saint-Lazare, intéressant mais impossible à réaliser techniquement,
- huit autres points d'arrêt qui présentent un intérêt moindre et, le plus souvent, se heurtent à de grosses difficultés de réalisation : Sevrans-Livry, La Plaine-Stade de France, Pierrefitte-Stains et Villiers-le-Bel sur le réseau de la gare du Nord, Noisy-le-Sec et Bondy sur le réseau de la gare de l'Est, Epinay-sur-Orge et Juvisy-sur-Orge sur le réseau de la gare d'Austerlitz.

## 2. Préconisations pour des études d'approfondissement ultérieures

### 2.1 Les objectifs assignés aux études d'approfondissement

Les études d'approfondissement des points d'arrêt doivent permettre de déterminer :

- le type d'arrêt à envisager : simple arrêt sur des dessertes radiales ou arrêt terminus sur des dessertes nouvelles,
- l'importance de la clientèle intéressée, en distinguant la clientèle locale et la clientèle en correspondance avec le reste du réseau régional,
- le bilan des temps de parcours pour les dessertes concernées, compte tenu des gains de temps procurés et des pertes de temps subies par les voyageurs à destination de Paris intra-muros,
- la faisabilité technique de l'arrêt en fonction de la configuration de la gare (nombre de voies à quai, hauteur des quais, caractéristiques du site) et des contraintes d'exploitation ferroviaire,
- les coûts générés (infrastructure et exploitation),
- l'intérêt socio-économique.

Ces travaux devront être menés de façon coordonnée avec deux autres études traitant de sujets voisins :

- l'étude d'une Rocade TGV en Ile de France, pour laquelle des compléments d'analyses ont été demandés à RFF concernant les dessertes (notamment des missions Bassin Parisien), la désaturation des gares parisiennes, l'évolution de la ligne d'Interconnexion est, le phasage, l'utilisation de lignes existantes,
- une étude engagée par la SNCF sur la structuration et l'amélioration des liaisons du Grand Bassin Parisien, dont une première phase a permis d'évaluer les besoins de renforcement de l'offre et de cibler les potentialités de parts de marché gagnables sur la voiture particulière. Il est prévu, dans un 2<sup>ème</sup> temps, d'appréhender les évolutions de la demande à l'horizon 2030/2040 et de voir les évolutions d'offre possibles, et dans un 3<sup>ème</sup> temps, de regarder les aspects institutionnels.

## **2.2 Des contraintes ferroviaires majeures à prendre en considération**

Les réflexions ont mis en exergue ou confirmé des contraintes d'exploitation ferroviaire qu'il conviendra d'intégrer aux réflexions ultérieures afin de fournir des éléments d'aide à la réflexion indispensables à l'évolution éventuelle des offres de transport.

### **2.2.1 La hauteur des quais franciliens**

La compatibilité entre le matériel TER et la hauteur des quais des gares d'Ile de France représente une contrainte majeure pour l'arrêt de ces trains dans les gares de la banlieue francilienne.

Le matériel roulant en cours de déploiement en Ile de France nécessite en effet une hauteur de quais allant de 92 cm à 1 m ou plus, alors que la hauteur de quai compatible avec le matériel TER n'est que de 55 cm.

Ce problème de compatibilité qui se pose dans de nombreuses gares devrait se généraliser car :

- les quais bas de 55 cm sont appelés à être rehaussés au fur et en mesure du renouvellement du matériel roulant francilien,
- les nouveaux quais, généralement aménagés sur les voies rapides, sont également des quais hauts compatibles avec les trains franciliens, ces derniers ne circulant pas tous sur les voies banlieue.

### **2.2.2 La saturation des réseaux franciliens**

A l'arrivée en Ile de France, la saturation des voies ferrées conduit souvent à domestiquer les TER durant les périodes de pointe. Pendant ces périodes, la fréquence des trains franciliens est telle que ces derniers se répartissent sur l'ensemble des voies, freinant, voire perturbant, la circulation des TER et des trains Grandes lignes. Dans ces conditions, l'arrêt de TER dans des gares de banlieue peut s'avérer difficile, voire impossible dans certains cas.

Un certain nombre de sections saturées devraient néanmoins voir leur situation s'améliorer suite à la réalisation de certains projets, notamment la refonte de l'exploitation des RER et le sextuplement des voies entre Paris- Austerlitz et Juvisy sur Orge.

### **2.2.3 Les pertes de temps liées à de nouveaux arrêts**

Les propositions d'arrêts formulées précédemment vont procurer des gains de temps non négligeables aux voyageurs à destination de pôles de banlieue.

Mais en contrepartie ces arrêts vont rallonger la durée du trajet pour les voyageurs qui continuent jusqu'à Paris, la part de ces derniers pouvant être plus ou moins importante selon les lignes ferrées.

Seule une modélisation des flux permettra d'établir un bilan global basé sur l'estimation des gains et pertes de temps de l'ensemble des passagers.

## **3. Une nécessaire mise en cohérence avec les documents de planification ou de programmation**

Un certain nombre de précisions devraient être apportées par divers documents de planification en préparation ou en révision. Les orientations qui en ressortiront devraient permettre notamment de définir le réseau de référence le plus probable à l'horizon considéré et de limiter le nombre d'hypothèses à prendre en compte concernant les projets en interférence.

### **3.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)**

Le projet de Schéma Directeur de la Région Ile de France a été arrêté par le Conseil régional le 5 octobre 2012.

Concernant les transports en commun, le projet intègre les opérations et orientations ci-après prises en compte dans la présente étude.

- **Réseau francilien :**

- modernisation et fiabilisation du RER et du réseau ferré francilien (mise à niveau de la signalisation, traitement des points durs, extensions de lignes, nouveau principe d'exploitation ferroviaire avec des RER fréquents sur des voies lentes dédiées et des RER rapides sur les voies Grandes lignes),
- développement d'un réseau maillé au cœur de l'agglomération (réalisation du réseau de métro automatique Grand Paris Express, prolongement de lignes de métro existantes, mise en place de lignes Tangentielles exploitées en Tram-Train),
- prolongement et création de lignes de tramway et réalisation de TCSP pour compléter le développement du réseau métropolitain.

- **Réseau national :**

- meilleure connexion au réseau ferré francilien, notamment pour les TER,
- Ligne nouvelle Picardie-Roissy,
- Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN)
- Ligne Paris- Orléans- Clermont-Ferrand – Lyon (POCL)
- rocade TGV en Ile de France (Interconnexion Sud, bouclage ouest et nord) desservant de nouvelles gares TGV hors Paris, notamment Orly, Sénart, La Défense, Saint-Denis-Pleyel.

Le projet de Schéma Directeur sera prochainement soumis à enquête publique, assorti des avis des Conseils généraux d'Ile de France, du CESER, des chambres consulaires et du CGEDD.

### **3.2 Le Schéma national des Infrastructures de Transport (SNIT)**

Les grands projets ferroviaires nationaux cités précédemment figurent au projet de SNIT élaboré fin 2011.

Ce projet est cependant en cours d'analyse par une commission mise en place en octobre 2012, à laquelle il est demandé de faire des propositions dans un délai de 6 mois, pour répondre aux besoins de mobilité durable tout en étant réaliste sur le plan financier. Les travaux devront conduire à classer les opérations de développement et de modernisation des infrastructures, d'une part, et les évolutions des services nationaux de transport, d'autre part, en différentes catégories selon le degré de priorité s'attachant à leur mise en œuvre.

### **3.3 La mise en œuvre des arbitrages relatifs au réseau de métro Grand Paris Express**

Le 6 mars 2013 l'Etat a présenté « Le Nouveau Grand Paris » qui s'articule autour de trois types de projets :

- les projets liés à l'amélioration du réseau existant,
- les projets de modernisation et d'extension du réseau existant,
- le projet Grand Paris Express.

Le projet Grand Paris Express conserve sa structure, ses tracés et ses stations, mais l'organisation initiale en quatre lignes (rouge, bleue, verte, orange) est redéfinie. Le réseau comprend désormais la ligne 14 (ligne bleue), la ligne 15 (rocade constituée de la majeure partie de la ligne rouge et de la ligne orange est), les lignes 16 et 17 (sections est de la ligne rouge), la ligne 18 (section sud de la ligne verte) et, non numérotées, les sections ouest des lignes verte et orange.

Dans sa communication, l'Etat précise également les modes de financement et le calendrier de réalisation (voir, en annexe 5, le schéma du Nouveau Grand Paris et les objectifs de mise en service des lignes du Grand Paris Express).

### **3.4 Les contrats de projet Etat-Région**

Les contrats de projets 2007-2013 arrivant à échéance cette année, de nouvelles négociations vont s'engager entre l'Etat et les Régions, ainsi qu'entre les Régions dans le cas de contrats interrégionaux, en vue de l'élaboration des futurs contrats 2014-2020.

Côté Ile de France, le contrat 2014-2020 devrait comprendre le bouclage financier d'opérations déjà inscrites au contrat 2007-2013 et le financement d'opérations nouvelles figurant au Plan de mobilisation pour les transports



# ANNEXES



## ANNEXE 1: Les déplacements domicile-travail et domicile-études entre les régions du Bassin parisien et l'Île-de-France

Les recensements de population effectués par l'INSEE permettent de préciser les communes de résidence et les communes d'emplois des actifs ainsi que les communes de résidence et les communes d'études des élèves.

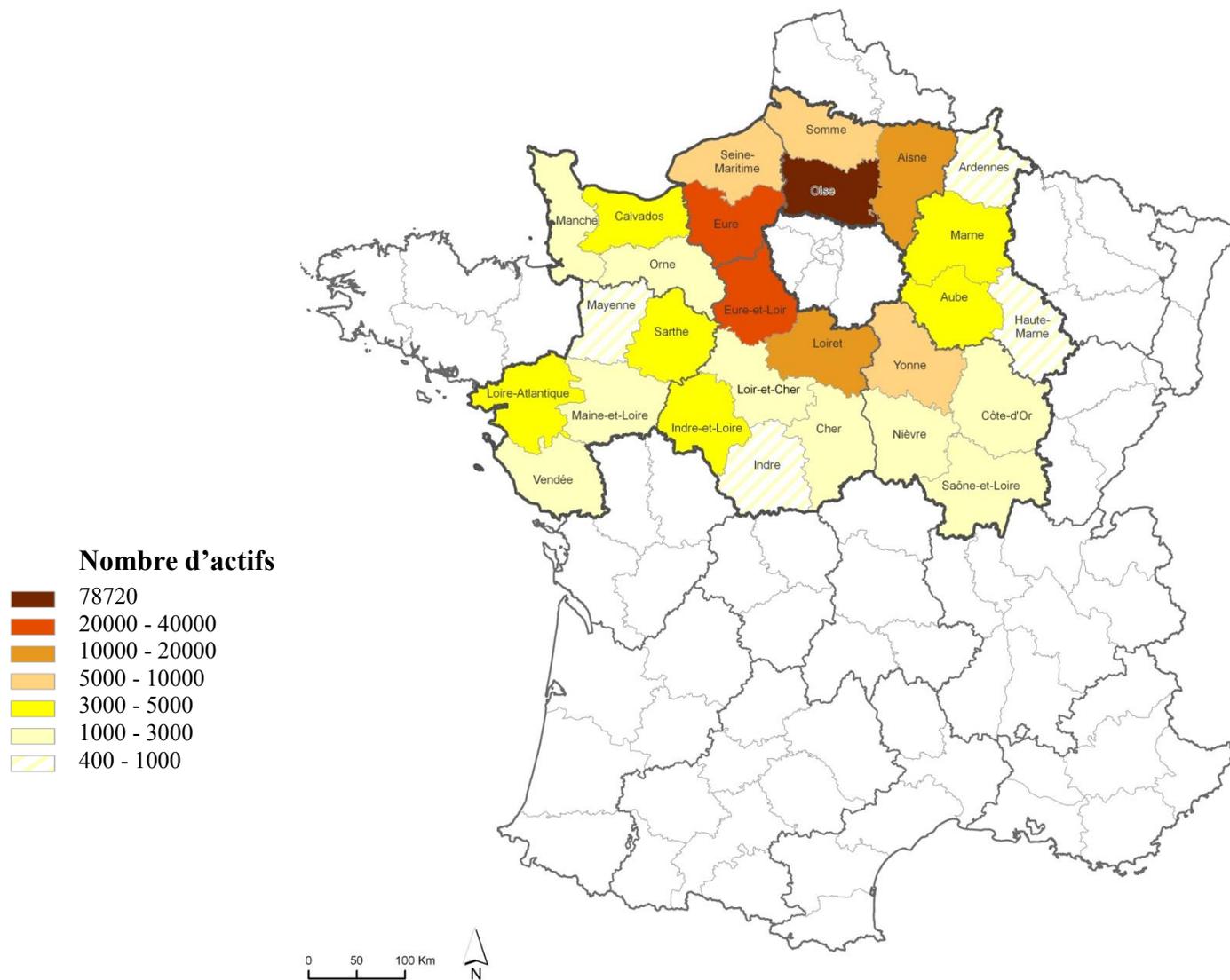
Les analyses ci-après sont basées sur les résultats du recensement INSEE 2006.

### 2.1 Les départements et cantons de résidence des actifs non franciliens travaillant en Île-de-France

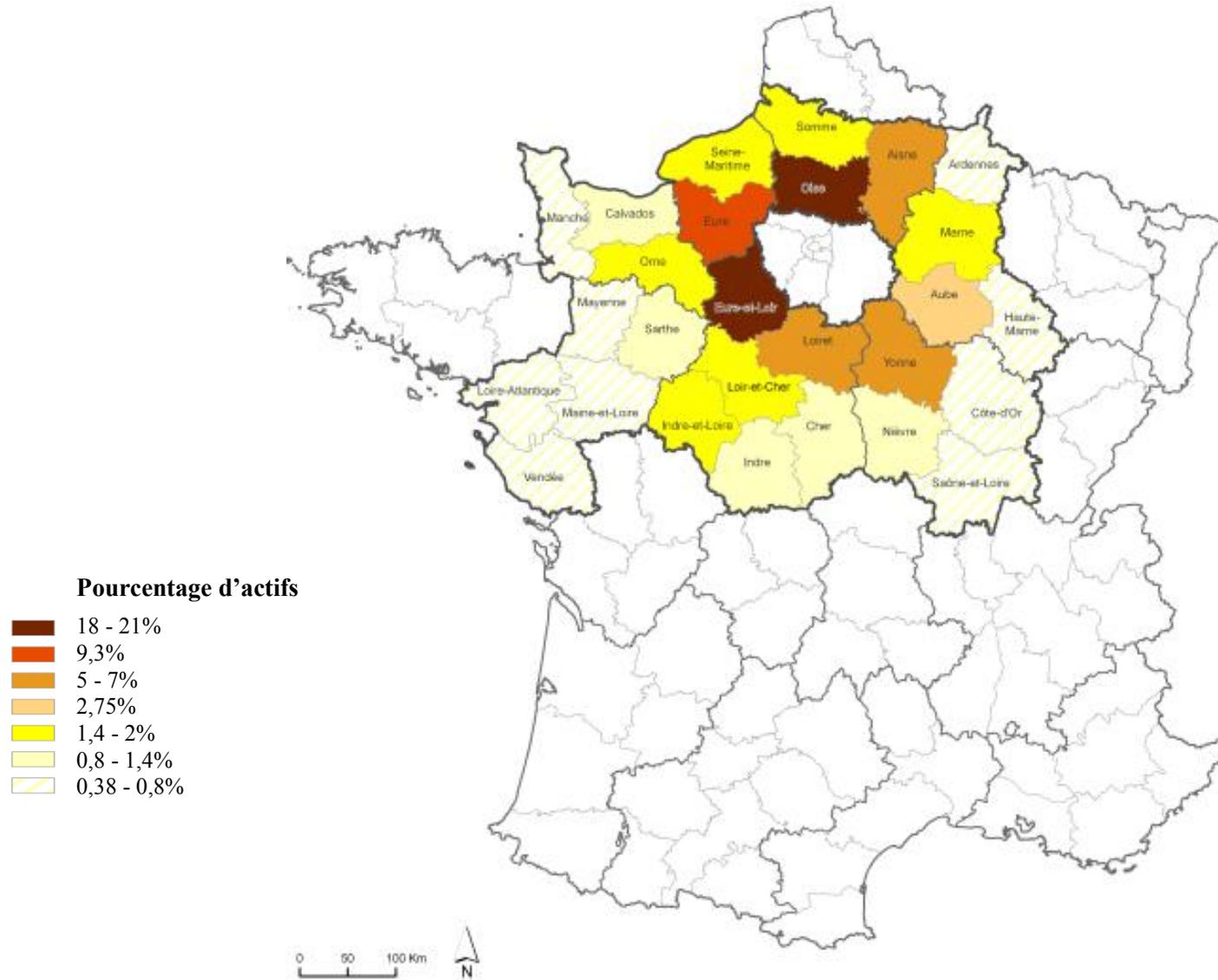
Ce sont 232 800 actifs du Bassin Parisien qui travaillent en Île-de-France et résident dans les autres régions du Bassin Parisien. Parmi ceux-ci, une très grosse majorité (80%) réside dans les huit départements limitrophes de l'Île-de-France.

Départements de résidence limitrophes de l'île de France	Actifs travaillant en île de France	
	Nombre	%
Oise	78 723	34
Eure et Loir	36 362	16
Eure	25 093	11
Loiret	16 366	7
Aisne	12 751	5
Yonne	9 397	4
Marne	4 589	2
Aube	3 794	2
<b>Ensemble</b>	<b>187075</b>	<b>80</b>

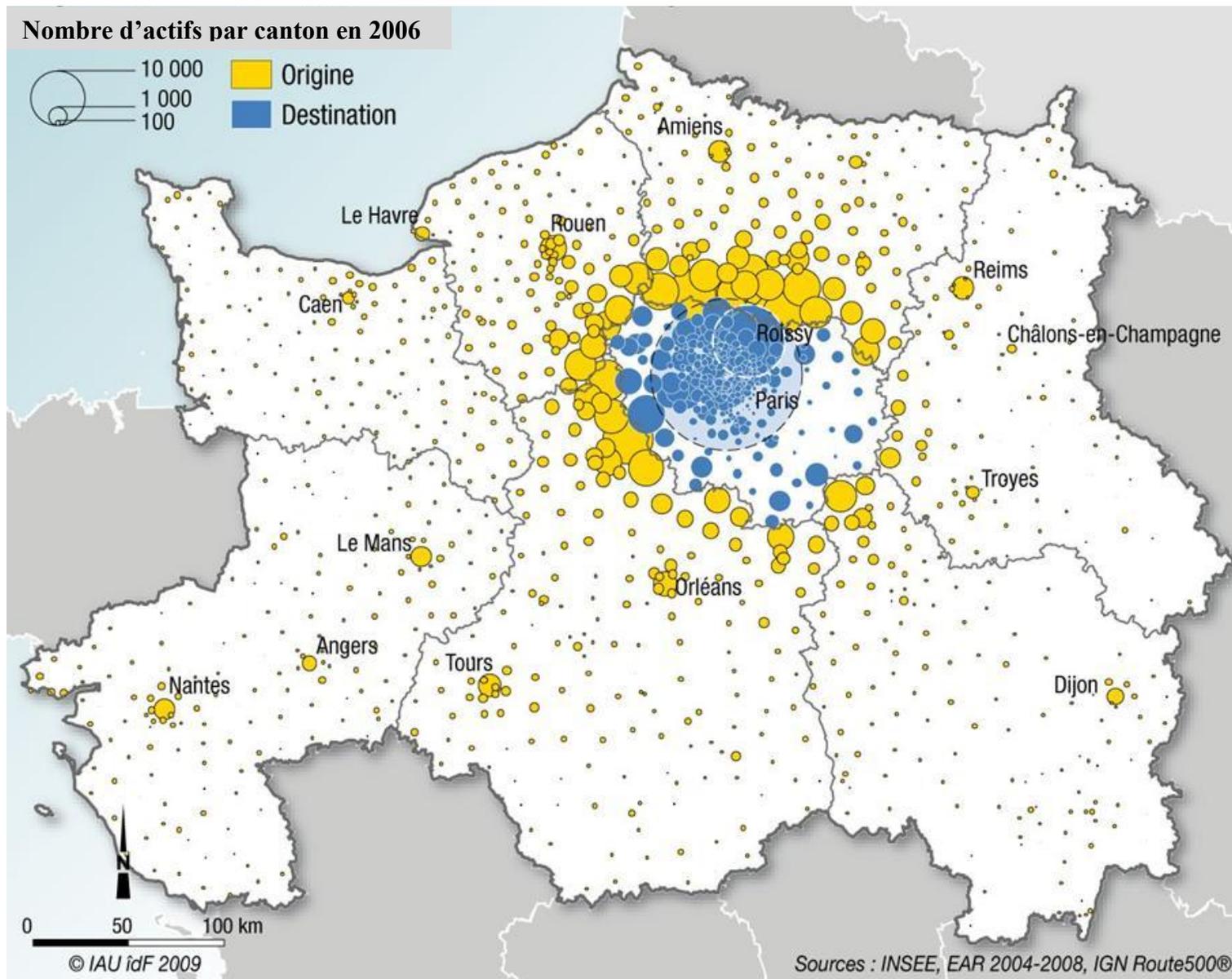
## Nombre d'actifs travaillant en île-de-France selon les départements de résidence (2006)



## Pourcentage d'actifs travaillant en île-de-France selon les départements de résidence (2006)



## Origines et destinations des actifs non-franciliens du Bassin Parisien travaillant en île-de-France



L'Oise arrive nettement en tête avec 78 723 actifs, soit 34% des actifs du Bassin Parisien travaillant en Île-de-France. Cela traduit la proximité des pôles d'emploi franciliens tels que la ville de Paris, le secteur de Roissy et la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise.

Viennent ensuite, avec 2 à 3 fois moins d'actifs, les deux départements situés à l'ouest de l'Île-de-France, l'Eure et Loir (36 362 actifs) et l'Eure (25 093 actifs).

Ces départements sont suivis par le Loiret (16 366 actifs), situé au sud de l'Île-de-France, et par l'Aisne (12 751 actifs) situé aux nord-est, soit, pour chaque département, moins de 10% des actifs du Bassin Parisien ayant leur emploi en Île-de-France.

Les trois derniers départements, situés à l'Est et au Sud-Est de l'Île-de-France, présentent des effectifs d'actifs travaillant en Île-de-France inférieurs à 10 000 notamment la Marne avec 4 589 actifs et l'Aube avec 3 794 actifs, soit, pour chacun des deux départements, seulement 2% des actifs du Bassin Parisien travaillant en Île-de-France. A noter que ces deux derniers départements présentent des nombres d'actifs travaillant en Île-de-France du même ordre de grandeur que ceux de départements plus éloignés mais plus peuplés, comme l'Indre et Loire (4 470 actifs), la Loire Atlantique (3 689 actifs), le Calvados (3 314 actifs) ou la Sarthe (3 207 actifs).

La hiérarchie entre les différents départements change cependant légèrement lorsqu'on considère le pourcentage d'actifs (au lieu du nombre d'actifs) travaillant en Île-de-France. Les plus forts pourcentages se concentrent sur la couronne limitrophe de l'Île-de-France, les valeurs maximum concernant l'Oise (20,5%) et l'Eure et Loire (18%).

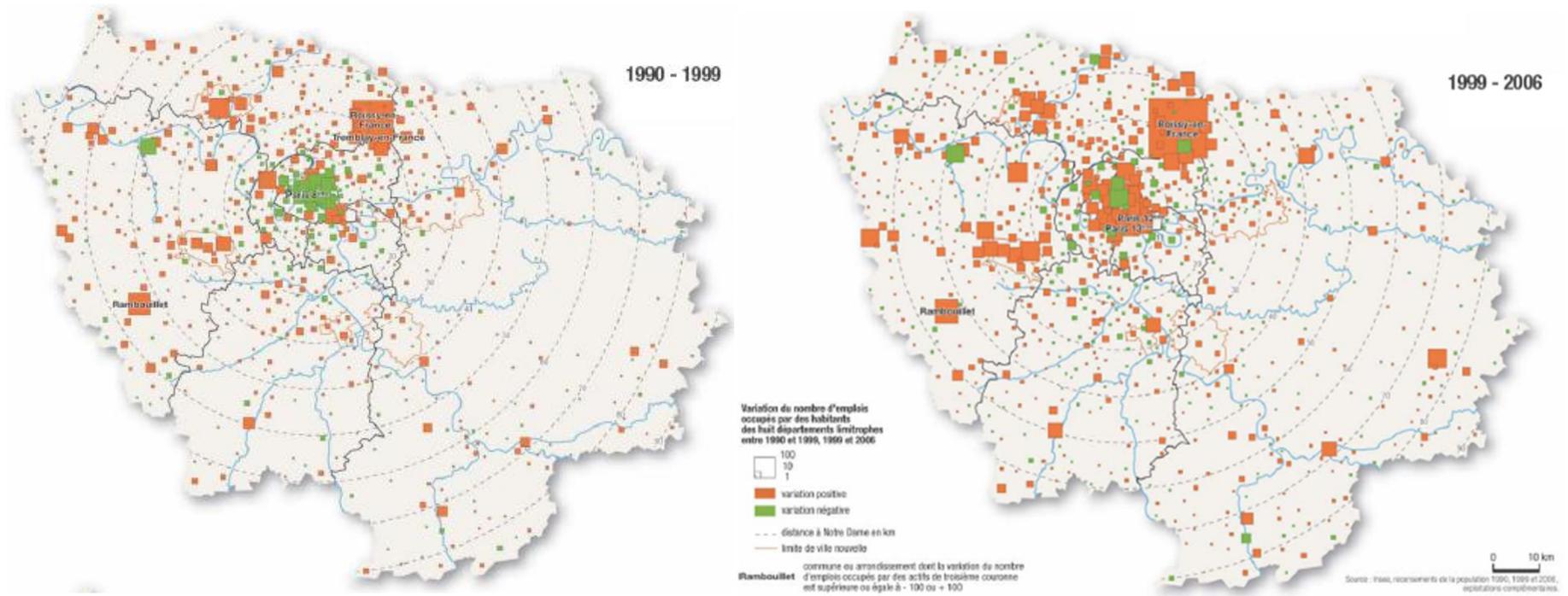
L'analyse par canton montre que les lieux de résidence des actifs travaillant en Île-de-France se concentrent dans :

- un croissant qui cerne la région francilienne au nord (sud de la Picardie), à l'ouest (sud-est de la Haute-Normandie) et au sud-ouest (partie nord-ouest du Centre),
- de grandes aires urbaines, comme celles de Rouen, Amiens, Reims, Sens, Montargis, Orléans, Tours, Le Mans, Nantes, Caen.

En Île-de-France, les lieux d'emplois de ces actifs non franciliens se situent plus particulièrement :

- dans la ville de Paris,
- au nord-ouest d'une diagonale reliant Roissy à Versailles - Saint Quentin-en-Yvelines.

## Evolution des lieux d'emploi en île-de-France des actifs résidant dans le reste du Bassin Parisien



## 2.2 L'évolution des lieux d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans le reste du Bassin Parisien

L'évolution des lieux d'emploi en Île-de-France peut être appréciée en comparant les résultats des recensements de population effectués par l'INSEE en 1990, 1999 et 2006.

- **de 1990 à 1999**

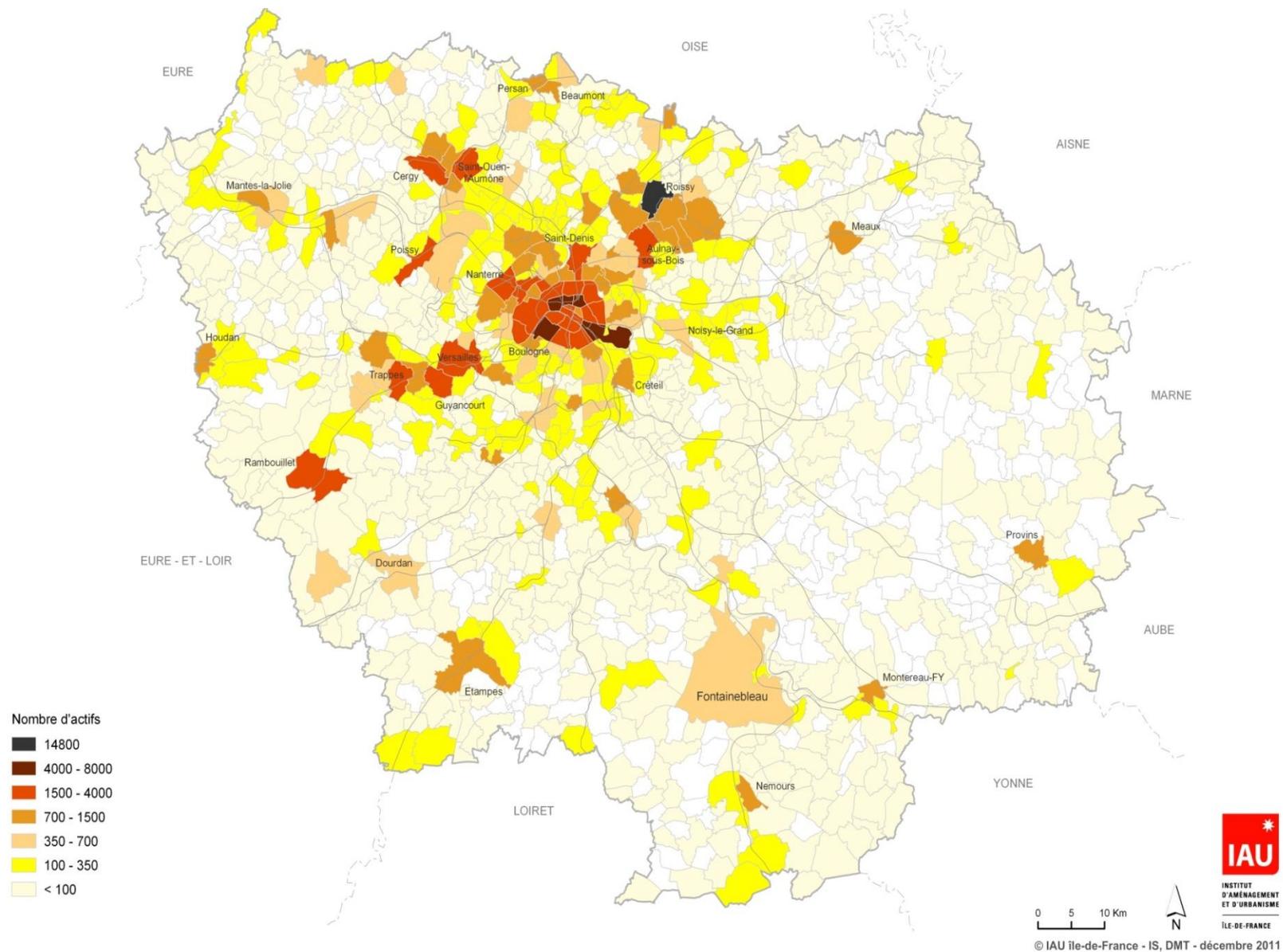
Cette période se caractérise par :

- une diminution du nombre d'actifs travaillant dans Paris, dans quelques communes de proche banlieue nord et dans le secteur de Flins – Aubergenville,
- une augmentation du nombre d'actifs travaillant hors de Paris, en particulier à La Défense, dans des pôles majeurs (secteur de Roissy, villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines) et dans les pôles secondaires (Rambouillet notamment) de la Grande Couronne.

- **de 1999 à 2006**

L'augmentation du nombre d'actifs travaillant hors Paris, notamment dans les pôles majeurs ou secondaires de la Grande Couronne, se poursuit et prend de l'ampleur. En revanche, contrairement à la tendance de la période précédente, le nombre d'actifs travaillant dans la proche banlieue et dans de nombreux arrondissements parisiens est en augmentation.

## Communes d'emploi des 232 800 actifs non-franciliens du Bassin Parisien



## 2.3 Les communes d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans le reste du Bassin Parisien

Parmi les 232 800 actifs du Bassin Parisien dont le lieu d'emploi est en Île-de-France :

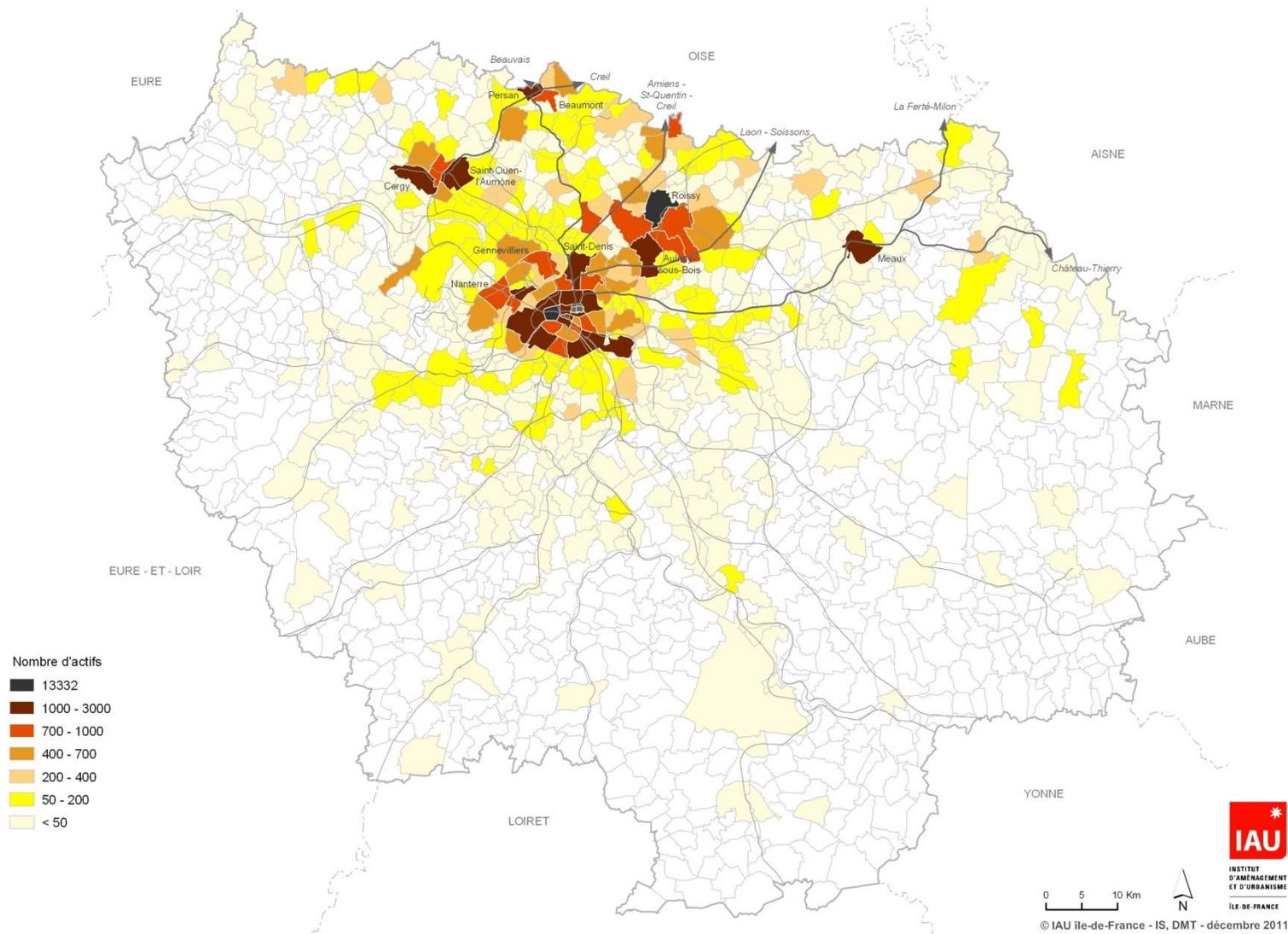
- 29,4% travaillent dans Paris, et tout particulièrement dans les 8<sup>ième</sup>, 9<sup>ième</sup>, 10<sup>ième</sup>, 12<sup>ième</sup> et 15<sup>ième</sup> arrondissements,
- 23,1% travaillent dans la Petite Couronne : 11% dans les Hauts-de-Seine (Puteaux, Courbevoie, Nanterre, Boulogne-Billancourt notamment), 81% en Seine-Saint-Denis (Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois, secteur sud de Roissy en particulier) et 4% dans le Val-de-Marne (Créteil, Vitry, Rungis notamment),
- 47,5%, soit près d'un actif sur deux travaillent dans la Grande Couronne : 8,3% en Seine-et-Marne (secteur est de Roissy, Meaux, Provins, Montereau-Fault-Yonne, Nemours, Fontainebleau en particulier), 15,5% dans les Yvelines (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Rambouillet, Poissy notamment), 5,2% dans l'Essonne (Evry, Les Ulis, Etampes, Dourdan en particulier) et 18,4% dans le Val d'Oise (Cergy-Pontoise, secteur Ouest de Roissy, Persan, Beaumont notamment).

La majorité de ces actifs utilisent la voiture pour se rendre sur leur lieu d'emploi francilien. Ils ne sont en effet que 34% à utiliser les transports en commun, mais la part de ce mode varie fortement selon les communes d'emplois.

Le pourcentage d'utilisateur des transports en commun est ainsi de :

- 60% à 80% pour la majorité des arrondissements parisiens et des communes limitrophes bien accessibles en transport en commun à partir de Paris (Puteaux, Charenton-le-Pont, le Kremlin-Bicêtre).
- 40% à 60% pour les arrondissements parisiens restants, les communes de proche banlieue desservies par le métro ou le RER (Courbevoie, Saint-Denis, Aubervilliers, Montreuil, Vincennes, Noisy-le-Grand, Maisons-Alfort, Ivry, Issy-les-Moulineaux, Boulogne-Billancourt), Versailles-Chantiers où s'arrêtent tous les TER du réseau de la gare Montparnasse, Flins et Aubergenville bien accessibles à partie de Mantes-la-Jolie où s'arrêtent des trains normands.
- 20% à 40% pour les autres communes de la zone agglomérée desservies par le réseau ferré francilien (RER et Transilien).

## Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Picardie



- moins de 20% pour les communes de la zone rurale desservies par le réseau ferré francilien, notamment les pôles secondaires de Mantes-la-Jolie, Meaux et Rambouillet dont la desserte assurée par des trains du Bassin Parisien est concurrencée par la voiture, vu la proximité des régions voisines.

## **2.4 Les communes d'emploi en Île-de-France des actifs résidant dans chaque autre région du Bassin Parisien**

Le nombre d'actifs travaillant en Île-de-France varie fortement selon la région de résidence.

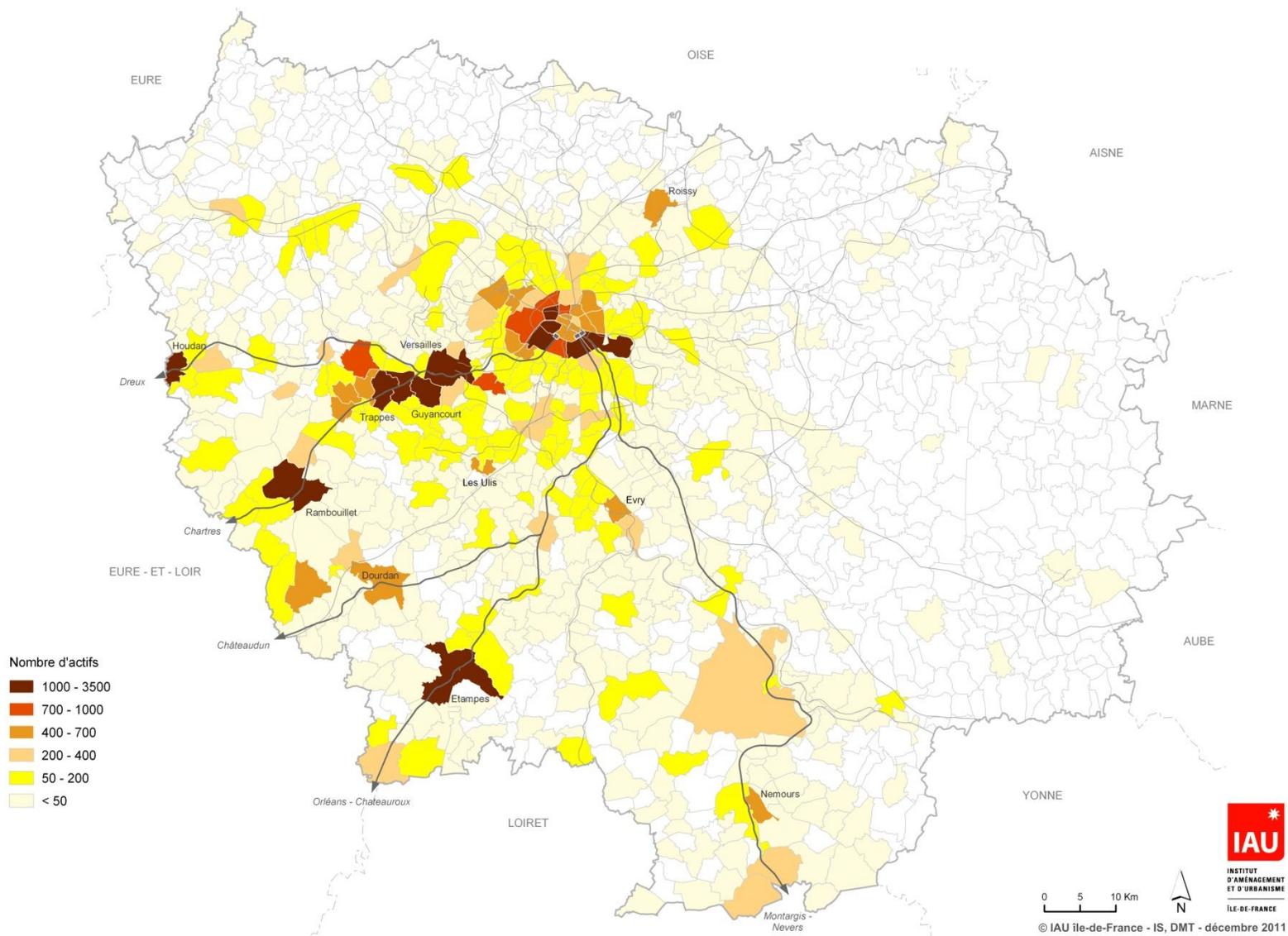
- **La région de Picardie**

La région de Picardie est la première région de résidence, avec 96 540 actifs allant travailler en Île-de-France (dont 31% en transport en commun). Les lieux d'emploi de ces actifs se situent essentiellement dans Paris (28%) et dans la banlieue nord, en particulier à :

- Roissy : 13 332 actifs,
- Puteaux, Courbevoie et Nanterre : 7 516 actifs
- Saint-Ouen-l'Aumône et Cergy : 4 681 actifs
- Saint-Denis : 2 958 actifs
- Persan et Beaumont-sur-Oise : 2061 actifs
- Aulnay-sous-Bois : 1 792 actifs
- Meaux : 1 354 actifs

Les autres communes d'emploi privilégiées se situent au sud de Roissy, dans la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et dans la proche banlieue nord.

## Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Centre



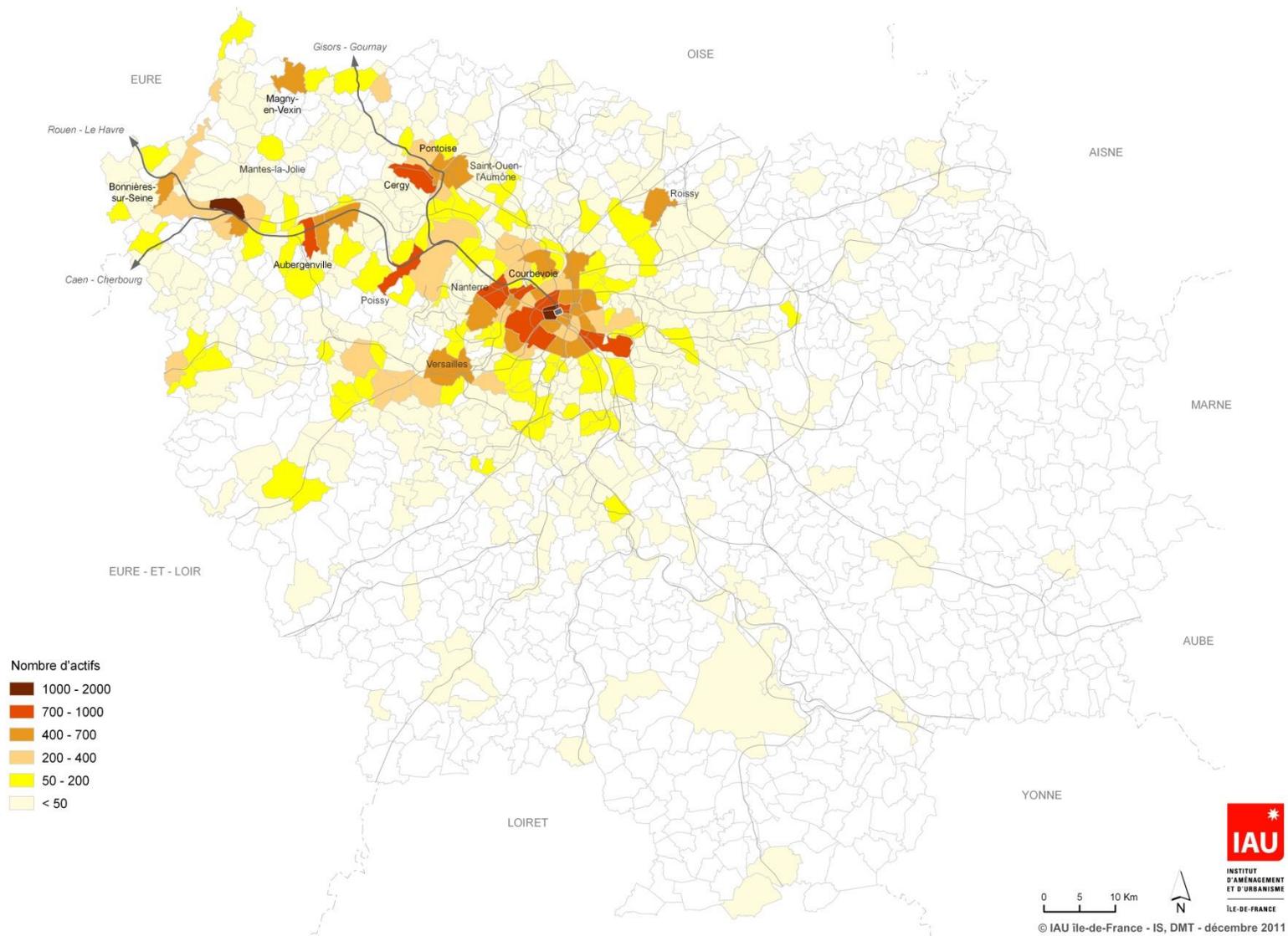
- **La région Centre**

La région Centre arrive en deuxième position avec 61 600 actifs allant travailler en Île-de-France (dont 16% en transport en commun). Les lieux d'emploi de ces actifs se situent plus particulièrement à Paris (26%) et dans le quart sud-ouest de l'Île-de-France, notamment à :

- Rambouillet : 3 428 actifs
- Versailles : 1 854 actifs
- Trappes : 1 134 actifs
- Guyancourt : 1 114 actifs
- Etampes : 1 103 actifs
- Houdan : 1 083 actifs
- Montigny-le-Bretonneux : 1 058 actifs

Parmi les autres communes d'emploi privilégiées figurent en particulier Vélizy-Villacoublay, Plaisir, Les Ulis, Dourdan, Evry et Roissy.

# Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Haute-Normandie



- **La région Haute-Normandie**

La région Haute Normandie vient ensuite avec 34 080 actifs allant travailler en Île-de-France (dont 34% en transport en commun). Les lieux d'emploi de ces actifs se situent essentiellement à Paris (29%) et dans le quart nord-ouest de l'Île-de-France en particulier à :

- Courbevoie, Nanterre et Puteaux : 1 713 actifs
- Mantes-la-Jolie : 1 172 actifs
- Poissy : 802 actifs
- Aubergenville : 686 actifs
- Cergy : 464 actifs

Les autres communes d'emplois privilégiées se situent dans la proche banlieue nord-ouest, dans les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Saint-Quentin-en-Yvelines et dans la Vallée de la Seine.



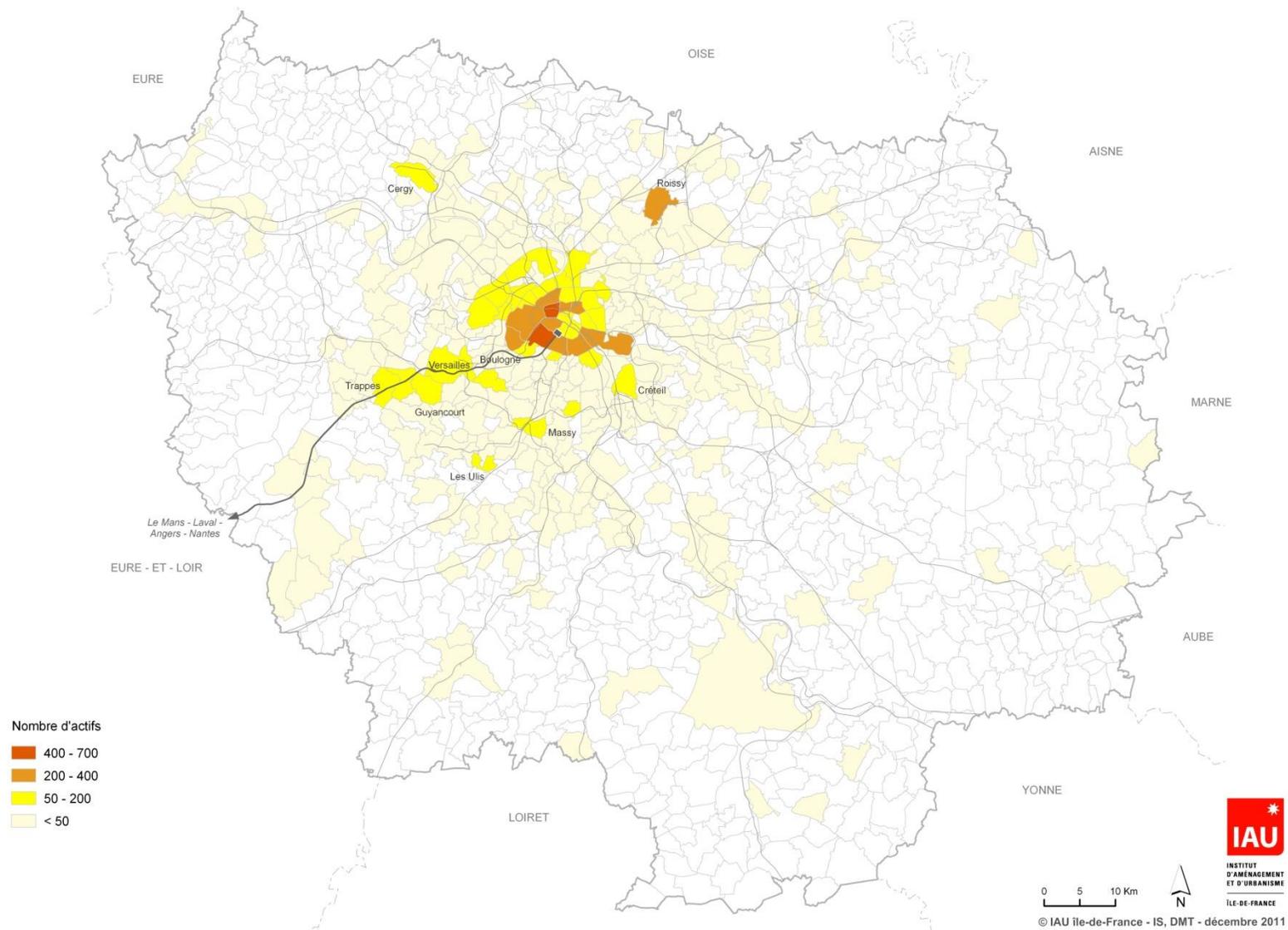
- **La région Bourgogne**

Dans la région Bourgogne résident 13 600 actifs allant travailler en Île-de-France (dont 38% en transports en commun). Les lieux d'emploi de ces actifs se situent essentiellement dans Paris (35%) et dans un fuseau sud-est, en particulier à :

- Montereau-Fault-Yonne : 1 033 actifs
- Melun : 330 actifs
- Fontainebleau : 183 actifs
- Bray-sur-Seine : 166 actifs
- Nemours : 150 actifs

Parmi les autres communes d'emplois privilégiées figurent Courbevoie, Roissy, Rungis, Neuilly-sur-Seine, Boulogne-Billancourt et Provins.

## Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Pays de la Loire



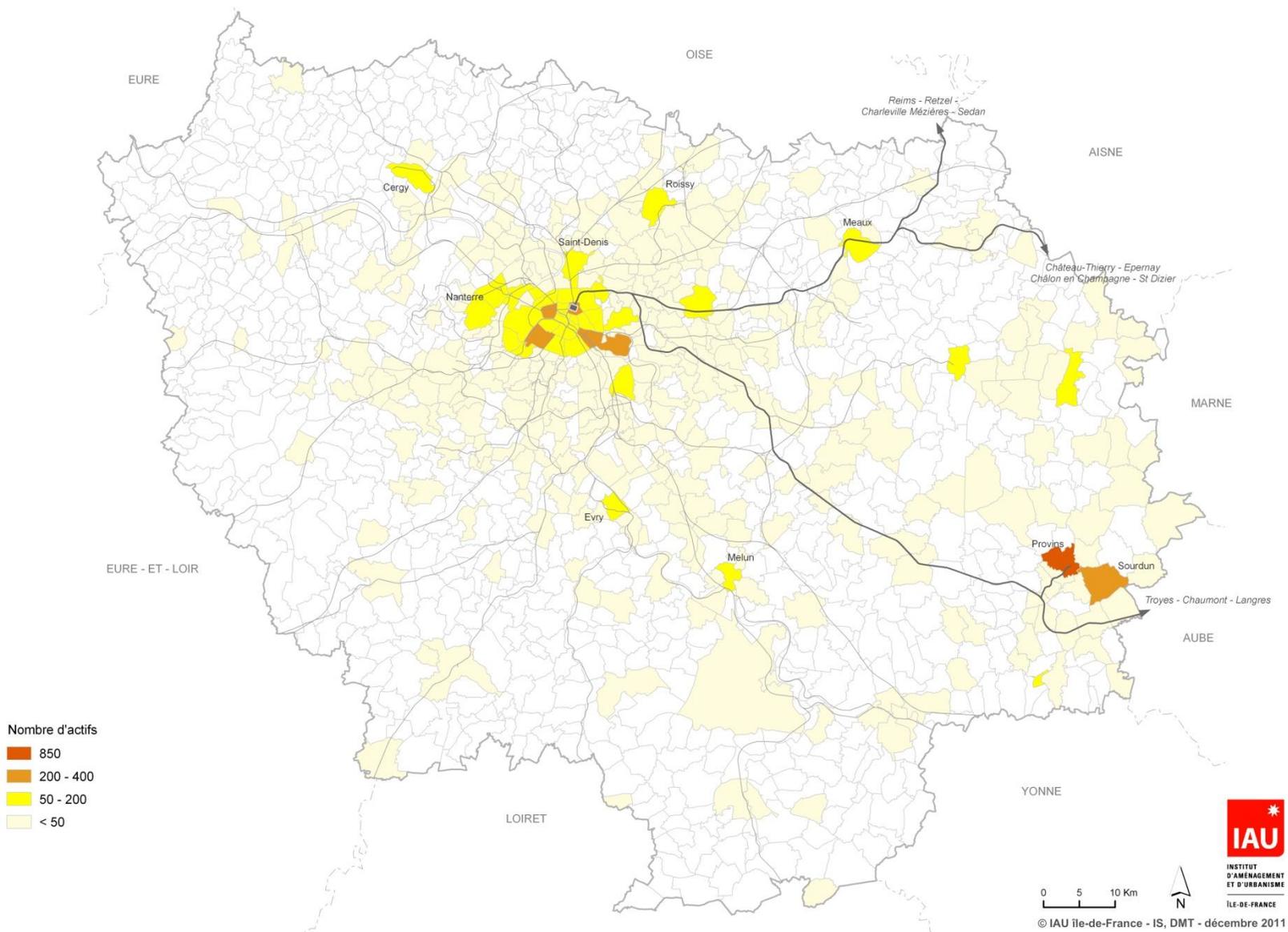
- **La région Pays de la Loire**

Dans la région Pays de la Loire, ce sont 10 735 actifs qui vont travailler en Île-de-France (dont 50% en transport en commun du fait de l'éloignement et des bonnes liaisons assurées par le TGV Atlantique).

Les lieux d'emploi de ces actifs se situent essentiellement dans Paris (43%) et dans des communes à forte densité d'emplois comme :

- Courbevoie, Puteaux, Nanterre : 512 actifs
- Roissy : 365 actifs
- Boulogne-Billancourt : 201 actifs
- Levallois-Perret : 151 actifs
- Neuilly-sur-Seine : 142 actifs
- Rueil-Malmaison : 131 actifs

## Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Champagne-Ardenne



- **La région Champagne-Ardenne**

En Champagne-Ardenne résident 9 590 actifs allant travailler à Paris (dont 31% en transport en commun). Les lieux d'emplois de ces actifs se situent principalement dans Paris (39%) et dans les communes de Seine et Marne, dont notamment :

- Provins : 849 actifs

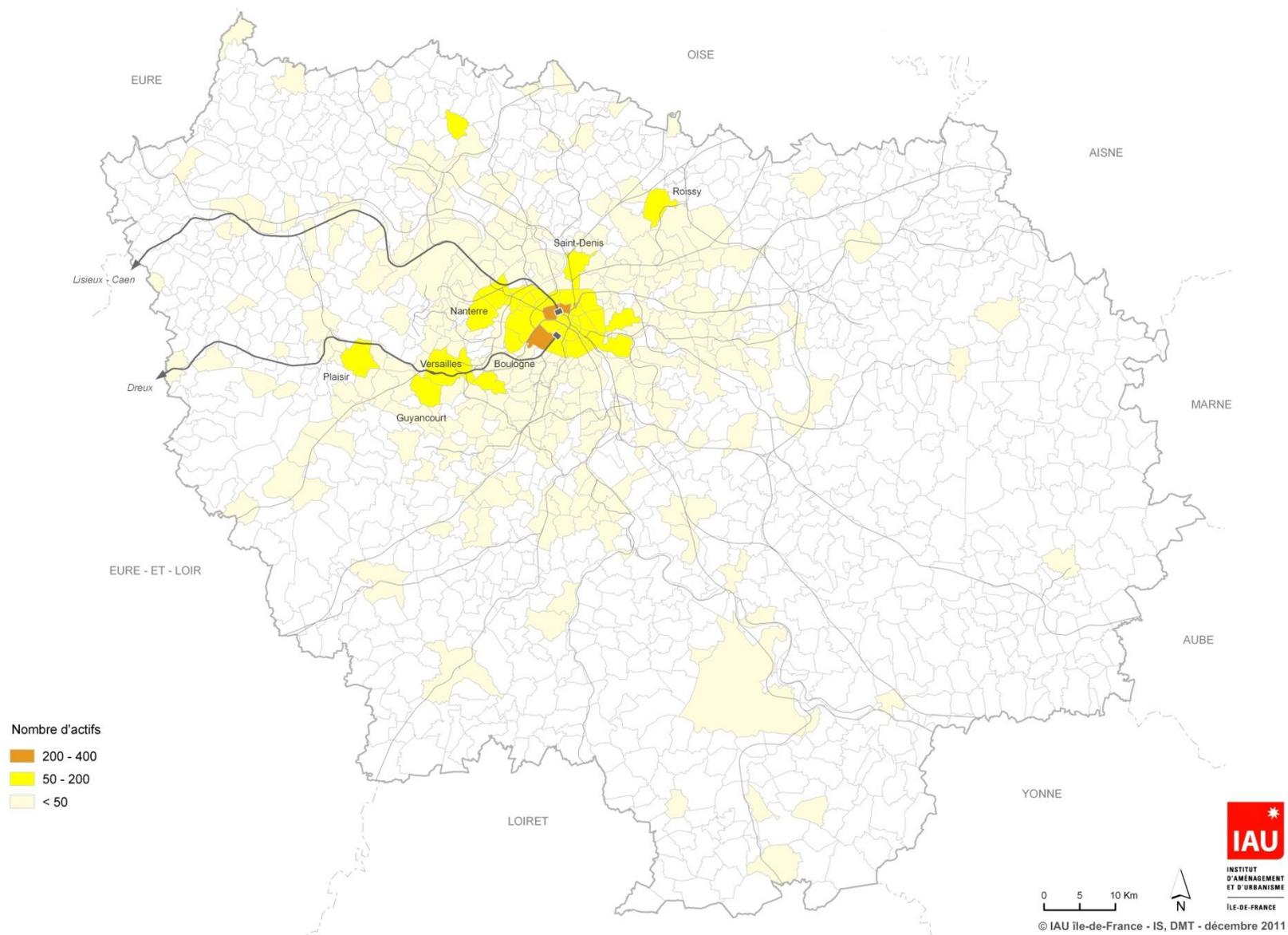
- Sourdun : 231 actifs

- La Ferté-Gaucher : 155 actifs

- Coulommiers : 139 actifs

Dans le Val d'Oise, Roissy en France est également une commune d'emploi privilégiée où travaillent 175 actifs de Champagne-Ardenne.

## Communes d'emploi des actifs résidant dans la région Basse-Normandie



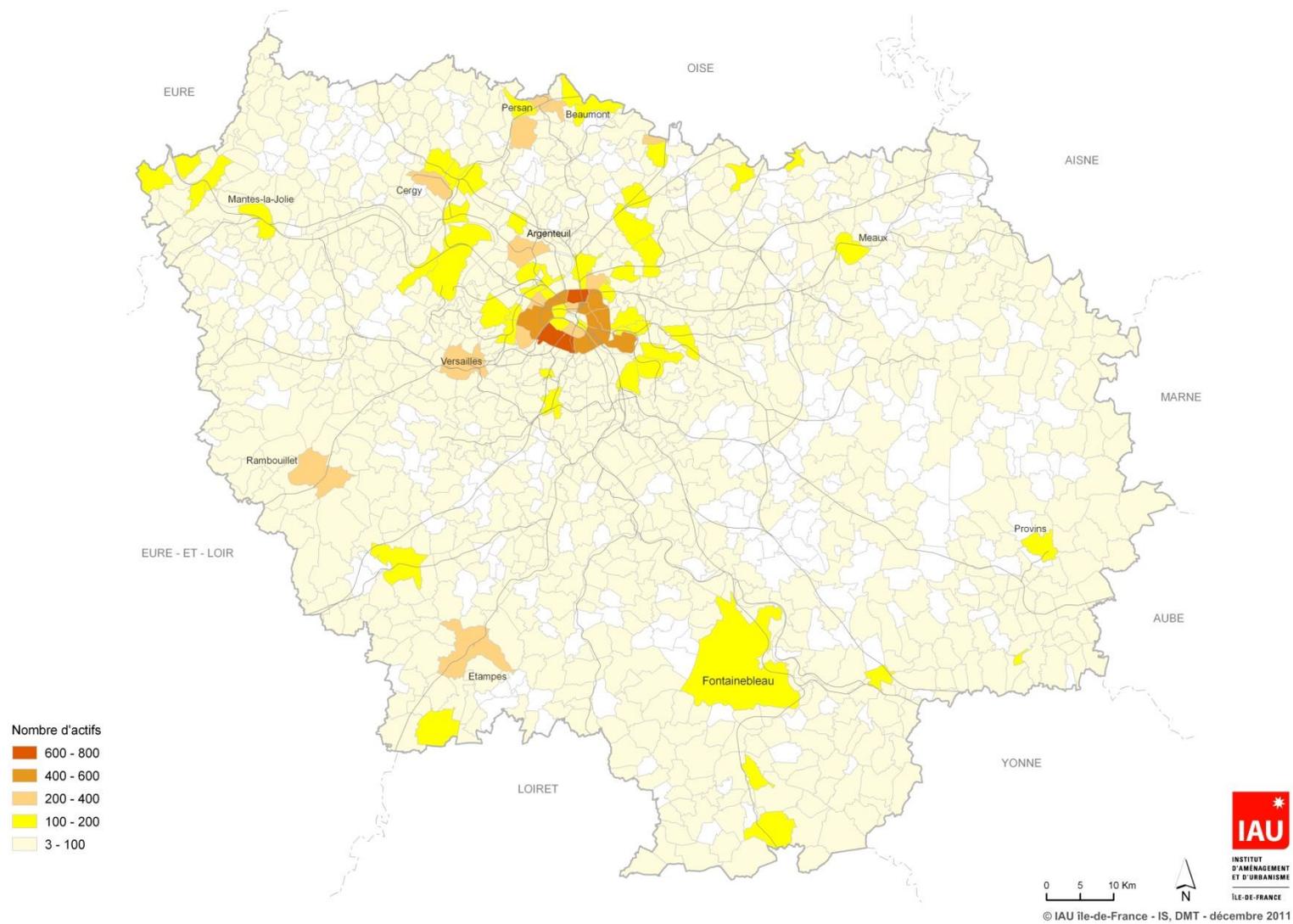
- **La région Basse-Normandie**

Dans la région Basse Normandie ne résident que 6 650 actifs allant travailler en Île-de-France (dont 34% en transport en commun). Les lieux d'emplois de ces actifs se situent essentiellement dans Paris (42%) et dans des communes denses en emplois de la banlieue ouest comme :

- Courbevoie, Puteaux, Nanterre : 357 actifs
- Boulogne-Billancourt : 121 actifs
- Versailles : 99 actifs
- Vélizy-Villacoublay : 95 actifs
- Versailles : 99 actifs
- Levallois-Perret : 88 actifs
- Rueil-Malmaison : 75 actifs

Dans la banlieue nord-est, Roissy-en-France est également la commune privilégiée où travaillent 90 actifs de Basse Normandie.

## Communes de résidence des 39700 actfs franciliens qui travaillent dans le reste du Bassin Parisien



## 2.5 Les communes de résidence des actifs franciliens travaillant dans le reste du Bassin Parisien

A l'inverse des 232 800 actifs non franciliens qui travaillent en Île-de-France, 39 700 actifs franciliens travaillent hors Île-de-France, dans les autres régions du Bassin Parisien.

Les lieux de résidence de ces actifs se répartissent ainsi :

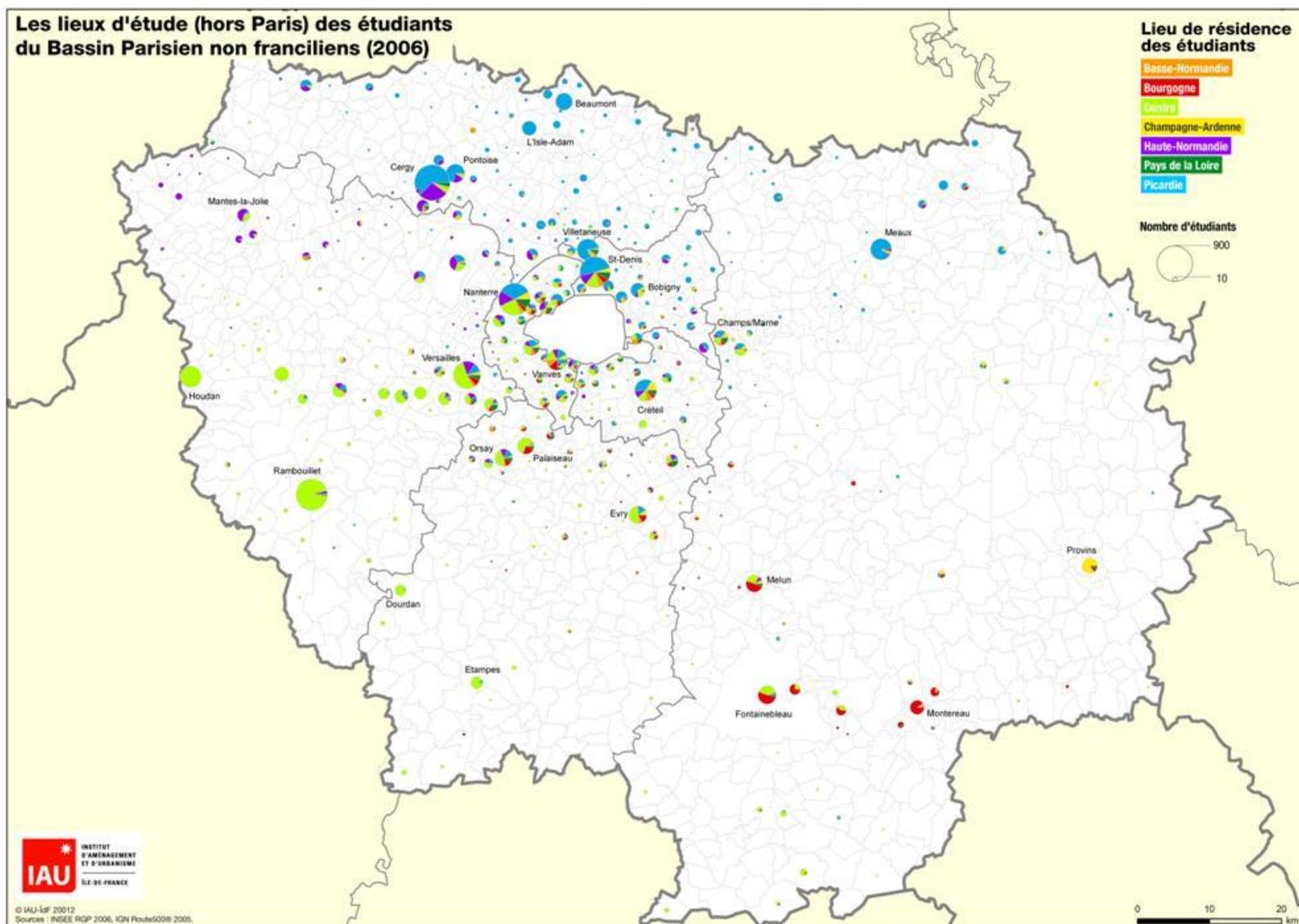
- 19% dans Paris, notamment dans les neuf arrondissements périphériques,
- 21,3% dans la Petite Couronne : 8,8 % dans les Hauts de Seine (Boulogne-Billancourt, Neuilly-sur-Seine, Courbevoie, Asnières, Levallois-Perret notamment), 6,7% en Seine-Saint-Denis (Aubervilliers, Saint-Denis, Aulnay-sous-Bois, Montreuil, Noisy-le-Grand en particulier) et 5,8% dans le Val-de-Marne (Saint-Maur-des-Fossés, Vincennes, Fontenay-sous-Bois, Créteil, Champigny-sur-Marne notamment),
- 59,7% dans la Grande Couronne : 18,4% en Seine et Marne (Nemours, Provins, Meaux, Fontainebleau, Montereau-Faut-Yonne, Saint-Pathus, Souppes-sur-Loing en particulier), 16% dans les Yvelines (Rambouillet, Versailles, Mantes-la-Jolie, Saint-Germain-en-Laye, Poissy notamment), 7,9% dans l'Essonne (Etampes, Méréville, Dourdan notamment) et 17,4% dans le Val d'Oise (Argenteuil, Cergy, Beaumont-sur-Oise, l'Isle Adam, Persan, Fosses en particulier).

Seulement 25% de ces actifs utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail hors Île-de-France.

Le pourcentage d'utilisation des transports en commun varie selon les communes de résidence franciliennes:

- 60% à 80% pour la moitié des arrondissements parisiens ainsi qu'Aubervilliers,
- 20% à 40% pour des communes de la zone agglomérée bien reliées à Paris par le métro ou le RER (Versailles, Saint-Germain-en-Laye, Argenteuil, Noisy-le-Grand, Créteil, Antony, Puteaux, Courbevoie),
- moins de 20% pour la majorité des communes de la zone agglomérée et l'ensemble des communes rurales.

## Les communes d'études en île-de-France (hors Paris) des élèves résidant dans les autres régions du Bassin Parisien



## 2.6 Les communes d'études en Île-de-France des élèves résidant dans les autres régions du Bassin Parisien

Ce sont 46 535 élèves qui sont inscrits dans les établissements scolaires d'Île-de-France et résident dans les autres régions du Bassin Parisien. Près d'un tiers (32%) des établissements scolaires fréquentés se situent dans la ville de Paris, les autres se concentrent généralement le long des réseaux ferrés d'accès de chaque région à l'Île-de-France.

- **La région Picardie**

En région Picardie résident 15 023 élèves qui étudient en Île-de-France, dont 32% dans des établissements scolaires parisiens.

Les élèves qui étudient en banlieue fréquentent plus particulièrement les établissements de :

- Cergy : 554 élèves
- Saint-Denis : 324 élèves
- Meaux : 280 élèves
- Villetaneuse : 243 élèves
- Nanterre : 239 élèves
- Beaumont-sur-Oise : 196 élèves
- Pontoise : 172 élèves
- L'Isle-Adam : 141 élèves
- Créteil : 116 élèves

- **La région Centre**

En région Centre résident 12 216 élèves inscrits dans des établissements scolaires franciliens, dont 29% dans des établissements parisiens.

Les élèves qui étudient en banlieue fréquentent en particulier les établissements de :

- Rambouillet : 643 élèves
- Houdan : 313 élèves
- Versailles : 274 élèves
- Nanterre : 177 élèves
- La Queue-les-Yvelines : 140 élèves
- Palaiseau : 118 élèves
- Evry : 117 élèves
- Montigny-le-Bretonneux : 103 élèves
- Saint-Denis : 100 élèves

- **La région Haute-Normandie**

En région Haute Normandie résident 6 738 élèves qui sont inscrits dans des établissements secondaires franciliens, dont 34% dans des établissements parisiens.

En banlieue, les élèves fréquentent notamment les établissements de :

- Cergy : 243 élèves
- Nanterre : 109 élèves

- Versailles : 78 élèves
- Saint-Denis : 69 élèves
- Mantes-la-Jolie : 68 élèves
- Saint-Germain-en-Laye : 66 élèves
- Jouy-le-Moutier : 64 élèves

- **La région Pays de Loire**

En région Pays de la Loire résident 3 903 élèves inscrits dans des établissements scolaires franciliens, dont 389 dans des établissements parisiens.

Les élèves qui étudient en banlieue sont inscrits notamment dans les établissements de :

- Vanves : 75 élèves
- Nanterre : 72 élèves
- Saint-Denis : 53 élèves
- Cergy : 34 élèves
- Versailles : 30 élèves
- Créteil : 27 élèves

- **La région Bourgogne**

En région Bourgogne résident 3 746 élèves qui sont inscrits dans des établissements scolaires franciliens, dont 31% dans des établissements parisiens.

Les élèves qui sont inscrits en banlieue, étudient plus particulièrement dans les établissements de :

- Montereau-Fault-Yonne : 127 élèves
- Fontainebleau : 122 élèves
- Melun : 98 élèves
- Avon : 61 élèves
- Palaiseau : 46 élèves
- Saint-Mammès : 45 élèves
- Saint-Germain-Laval : 45 élèves
- Vanves : 43 élèves
- Saint-Denis : 43 élèves

- **La région Champagne-Ardenne**

En région Champagne-Ardenne résident 2 601 élèves qui étudient en Île-de-France dont 34% dans des établissements scolaires parisiens.

Les élèves qui étudient en banlieue fréquentent notamment des établissements de :

- Provins : 131 élèves
- Nanterre : 54 élèves
- Créteil : 53 élèves
- Sain-Denis : 53 élèves
- Vanves : 25 élèves

- **La région Basse-Normandie**

En région Basse Normandie résident 2 217 élèves inscrits dans des établissements scolaires franciliens dont 37% dans des établissements scolaires parisiens.

Les élèves inscrits en banlieue fréquentent notamment les établissements de :

- Saint-Denis : 40 élèves
- Créteil : 35 élèves
- Vanves : 33 élèves
- Nanterre : 26 élèves
- Vincennes : 24 élèves



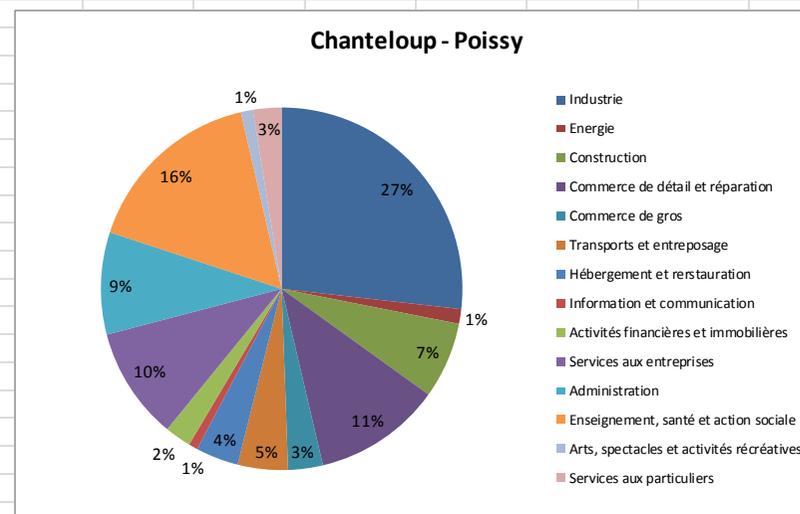
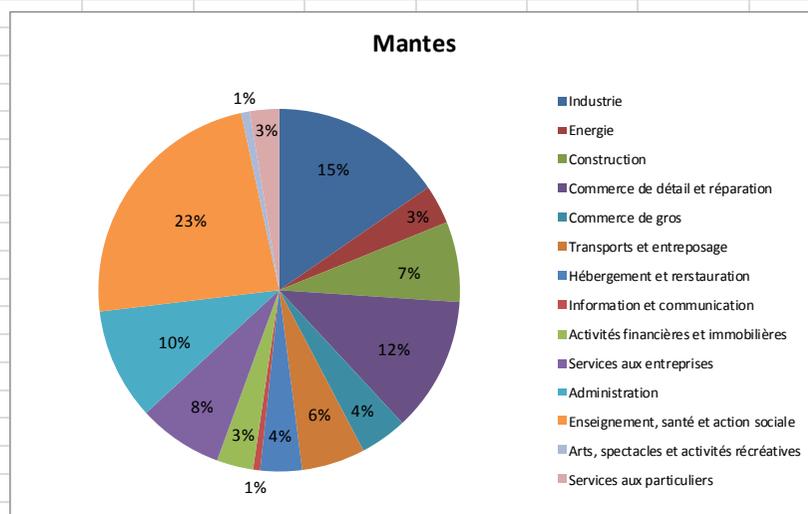
## ANNEXE 2 : Caractérisation des pôles et territoires stratégiques franciliens

Les Territoires	La population et les emplois						Les polarités urbaines et économiques dans le territoire								Potentiels urbains valorisables		Synthèse		Détails Grands équipements		
	La population			Les emplois			Synthèse		Pôles urbains	Pôle économique majeur inscrit SDRIF	Site de recherche et d'innovation inscrit projet de SDRIF	Grands équipements d'attractivité nationale ou internationale	Site aéroportuaire et gare existante du réseau TGV	PU+PEM+SRH+GE+SA	Synthèse	P+E 2030 - P+E 06/08	Potentiels urbains valorisables	Synthèse			
	Pop INSEE 2008	Pop 2030 Scénario IAU		CLAP 2006	Emp 2030 Scénario IAU		Note	Classe										Note		Classe	
La Défense (Grande Arche -Préfecture)	524 611	562 052	3	504 849	588 849	4	11	4	2	2	2	2	8	4	121 441	4	16	4	CNIT Grande Arche, Université Paris X,		
Boucle Nord 92	286 402	318 759	1	112 336	155 536	1	3	2			0		0	1	75 557	3	7	2			
Plaine Commune (Plaine St Denis)	396 674	466 002	2	166 983	214 983	2	6	4	2		1	2	7	4	117 328	4	16	4	Université Paris VIII et Paris XIII, stade de France		
Le Bourget	140 955	157 240	0	30 821	35 621	0	0	1		1	1	2	1	5	3	21 085	2	9	2	MAE, PIEX	
Bobigny Est Ensemble	393 898	431 252	2	150 889	174 889	1	4	3	2			1		3	2	61 354	3	10	3		
Val-de-Fontenay Champigny	354 820	362 516	2	98 621	110 621	1	4	3	1		1	0	2	2	19 696	1	8	2			
Seine Amont / Créteil	487 267	546 100	3	221 256	275 054	2	7	4	2		1	2	1	6	3	112 631	4	14	4	Université Paris XI	
Vallée Scientifique de la Bièvre	580 325	612 937	3	211 873	247 872	2	7	4			2	1		3	2	68 611	3	11	3	Hôpital Gustave Roussy	
Val de Seine	298 804	311 469	1	178 526	214 526	2	5	4	2		1	0	1	4	2	48 665	2	10	3	Parc des expositions de la porte de Versailles	
Orly	156 256	180 688	0	104 016	147 417	1	2	2		1	1	1	4	7	4	67 833	3	13	4		
Sénart-Melun (Melun-Lieusaint)	237 700	309 288	1	89 048	113 048	1	3	2	2		1	2	1	6	3	95 588	4	12	3	Parc et château de Vaux-le-Vicomte	
Evry - Brétigny	400 112	449 271	2	149 289	173 288	1	4	3	2		1	2	1	6	3	73 158	3	12	3	Université d'Evry	
Massy Saclay	272 467	302 219	1	137 046	164 806	1	3	2	1		1	3	2	1	8	4	57 512	3	13	4	Université et grandes écoles Orsay
Versailles Saint Quentin Vélizy	398 708	430 575	2	226 230	258 470	2	6	4	3		1	2	2	8	4	64 107	4	16	4	Château de Versailles, Université	
Chanteloup / Poissy / Achères	192 063	220 324	0	53 087	65 305	0	0	1	1		0	0	1	1	1	40 479	2	5	1		
Cergy-Pontoise	188 477	227 951	0	97 235	111 635	1	2	2	2		1	2	1	6	3	53 874	2	10	3	Université de Cergy-Pontoise	
Mantois	95 632	115 190	0	30 731	34 653	0	0	1	1		0	0		1	1	23 480	1	4	1		
Roissy	325 409	384 002	2	207 400	289 000	2	6	4		1	1	1	4	7	4	140 193	4	16	4	Parc des expositions de Paris Nord Villepinte	
Noisy le Grand - Cité Descartes	191 956	208 653	0	79 872	101 484	1	2	2	1		1	2	1	5	3	38 309	2	10	3	Cité Descartes	
Val d'Europe	106 535	154 325	0	51 542	79 142	0	0	1		1	0	2	1	4	2	75 390	3	8	2	Disney, centre de congrès	
Meaux	81 305	95 970	0	27 783	31 383	0	0	1	1		0	0		1	1	18 265	1	4	1		
Coulommiers	41 154	47 436		10 214	11 415				X							7 483					
Tournan	39 816	45 692		12 184	14 583				X							8 275					
Provins	31 186	39 632		8 612	8 612				X		X					8 446					
Montereau	70 082	84 196		17 792	18 991				X							15 313					
Fontainebleau	59 030	64 670		19 182	20 383				X		X					6 841					
Nemours	55 686	63 903		15 302	15 302				X							8 217					
Etampes	34 859	42 579		12 764	13 964				X							8 920					
Dourdan	26 168	31 510		6 402	6 882											5 822					
Rambouillet	44 389	50 541		14 710	15 910				X		X					7 352					
Saint Germain	120 341	125 520		40 804	43 204				X							7 579					
Les Mureaux	76 947	90 315		27 036	28 292											14 624					
L'Isle Adam	55537	69534		13772	16 172				X							16 397					
Total secteurs stratégiques	6 110 376	6 846 783		2 929 433	3 587 581											1 394 555					
Total autres pôles	655 195	755 528		198 774	213 710											115 269					
Paris	2 211 297	2 228 334		1 717 909	1 765 908											65 036					
Total	8 976 868	9 830 645		4 846 116	5 567 200											1 574 861					
Région	11 659 260	12 781 214		5 501 043	6 293 050											1 913 961					



## ANNEXE 3 : Emploi salarié privé et public par secteur d'activité

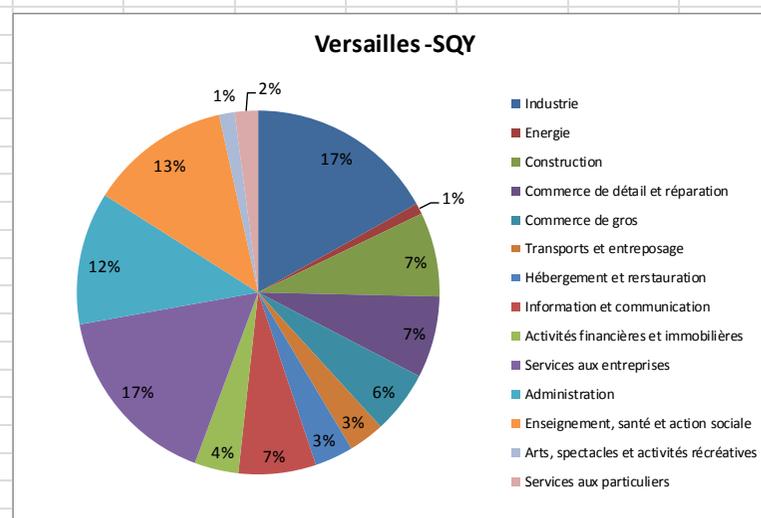
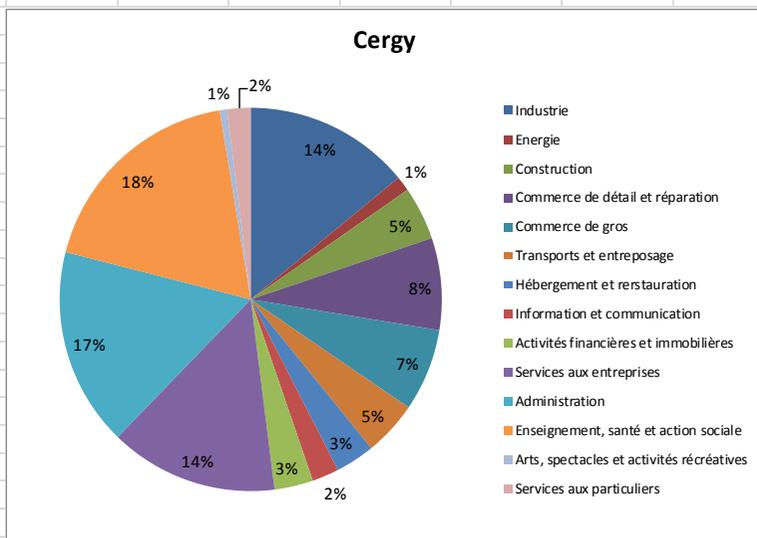
Territoire 1 : Mantes															
	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Mantes	8	4545	1025	2111	3547	1241	1676	1096	186	965	2235	2933	6931	226	772
Yvelines	927	80115	7017	37938	46588	28313	19133	18775	21350	18367	70458	49607	87043	6547	11530
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005



Territoire 2 : Chanteloup - Poissy															
	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
C-P	40	12806	626	3253	5457	1485	2144	1827	390	1123	4792	4356	7805	515	1218
Yvelines	927	80115	7017	37938	46588	28313	19133	18775	21350	18367	70458	49607	87043	6547	11530
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 3 : Cergy**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Cergy	56	12858	1153	4118	7098	6364	4220	3036	2081	2998	13034	15301	16849	569	1817
Val d'Oise	500	36431	4172	25665	33194	23200	64257	14606	4365	9513	38624	41084	70752	3436	7283
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

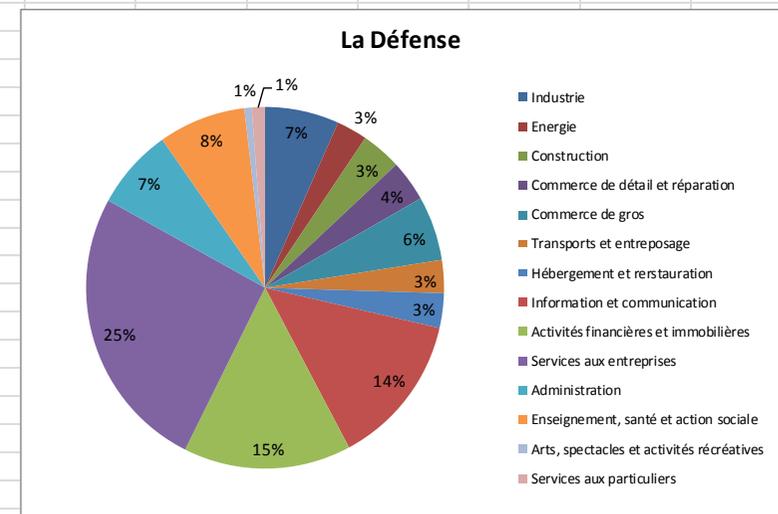
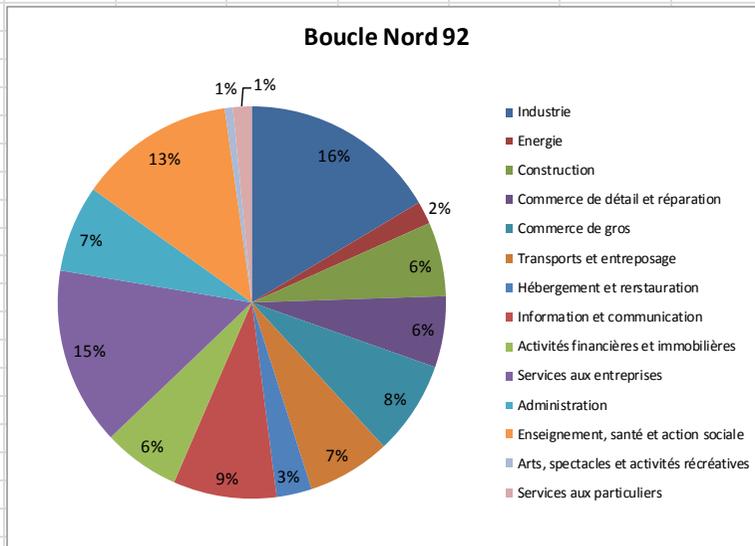


**Territoire 4 : Versailles - Saint Quentin en Yvelines**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Vers-SQY	235	39888	2275	17671	17142	13187	7561	8118	16296	9261	38967	27846	29632	3251	4921
Yvelines	927	80115	7017	37938	46588	28313	19133	18775	21350	18367	70458	49607	87043	6547	11530
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 5 : Boucle Nord 92**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
BN92	0	19721	2244	7308	7005	9283	8261	3513	10293	7631	17540	8565	15524	803	1874
HdS	38	80143	22662	37828	42483	57245	35174	31210	145896	103412	217899	67006	105482	8212	16965
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

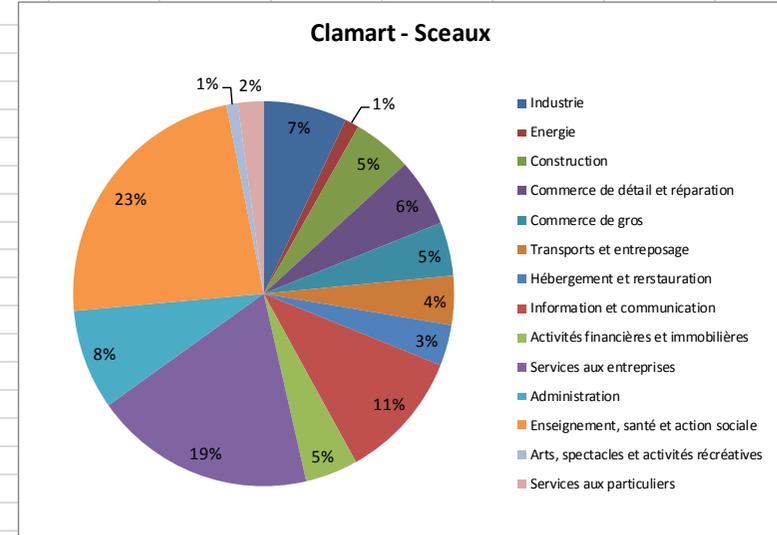
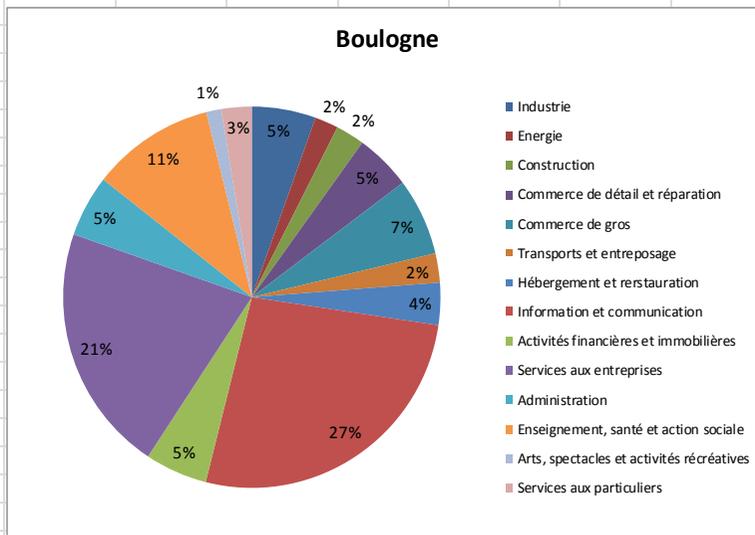


**Territoire 6 : La Défense**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Défense	11	34579	14387	18717	19095	29750	15295	16012	70612	78340	132643	37514	40756	3419	6186
HdS	38	80143	22662	37828	42483	57245	35174	31210	145896	103412	217899	67006	105482	8212	16965
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 7 : Boulogne-Issy - Val de Seine**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Boulogne	12	9481	3482	4259	8296	11313	4284	6195	45962	9231	36459	9056	18210	2220	4497
HdS	38	80143	22662	37828	42483	57245	35174	31210	145896	103412	217899	67006	105482	8212	16965
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

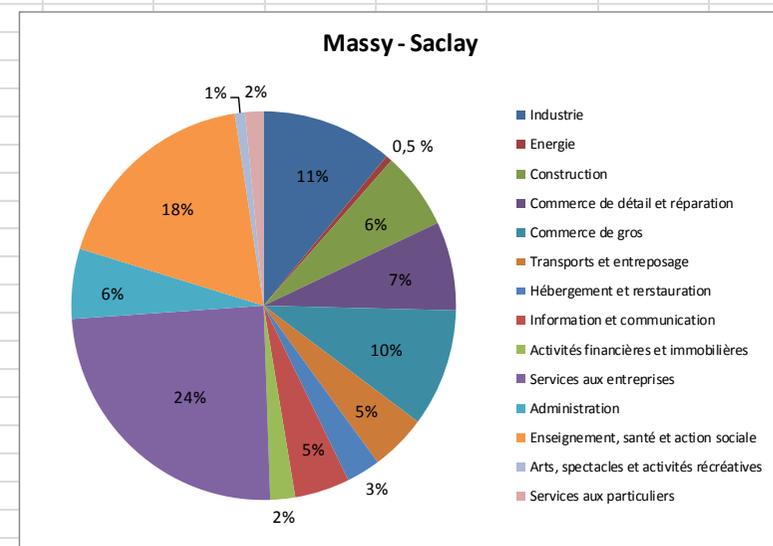
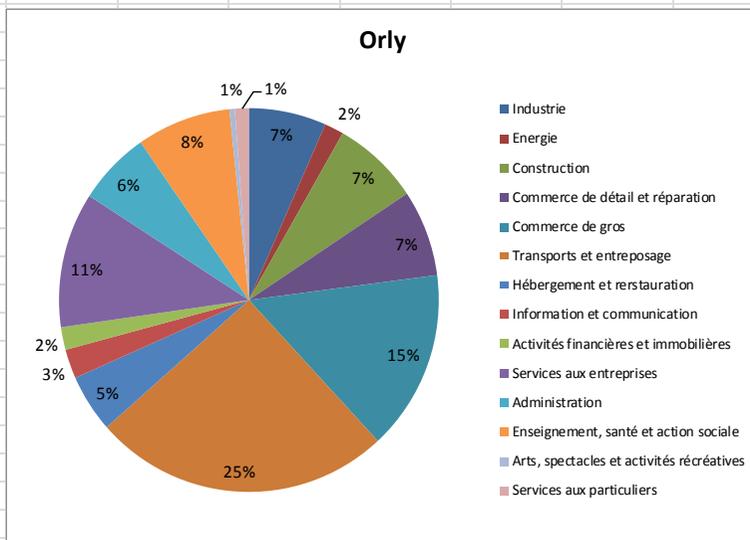


**Territoire 8 : Clamart - Sceaux - Vallée Scientifique de**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Cla - Sceaux	18	14948	2549	10593	12040	9502	8722	7266	22992	9430	39611	17782	49210	2035	4588
HdS	38	80143	22662	37828	42483	57245	35174	31210	145896	103412	217899	67006	105482	8212	16965
Val de Marne	149	32078	5187	38243	36904	38472	47797	16316	20090	27398	75230	57084	100972	5249	9189
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 9 : Orly**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Orly	5	7132	1773	8024	7875	16450	27427	5289	2667	2064	12332	6731	8675	486	1286
Essonne	594	39203	4673	31285	36236	29295	28494	13760	10460	14043	69802	41774	84897	3602	8367
Val de Marne	149	32078	5187	38243	36904	38472	47797	16316	20090	27398	75230	57084	100972	5249	9189
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

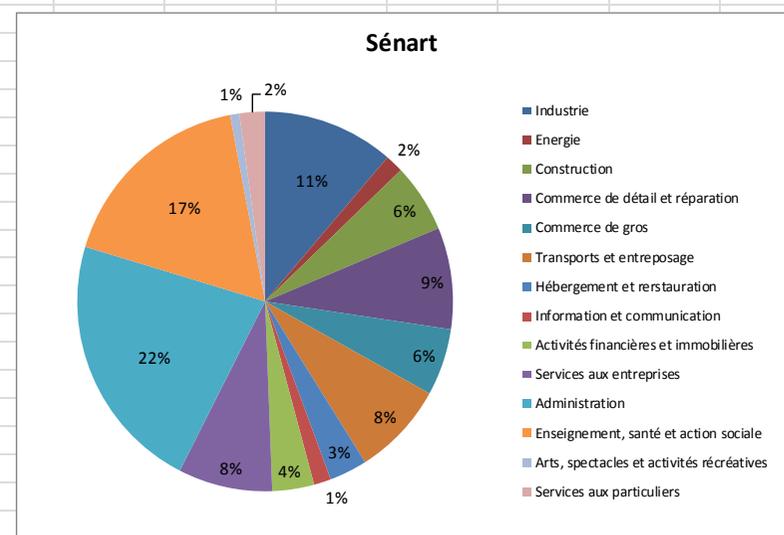
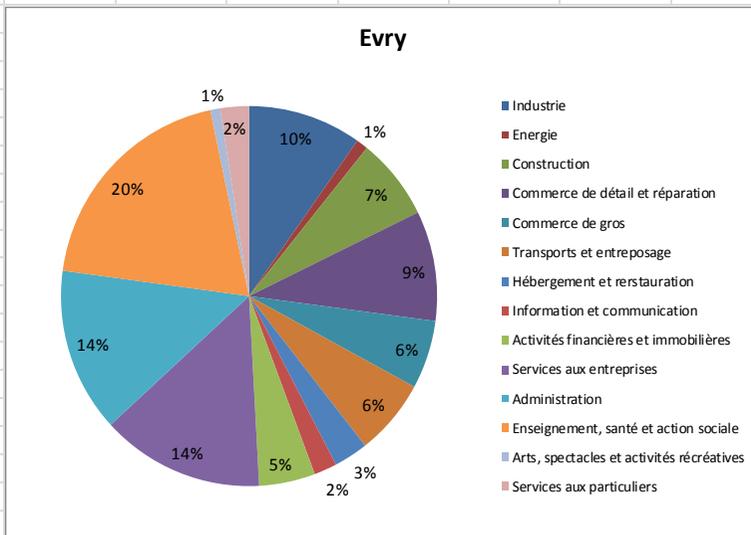


**Territoire 10 : Massy -Saclay**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
MS	81	14936	732	8696	9998	13270	6379	3844	6256	2828	33093	7888	24179	1160	2094
Essonne	594	39203	4673	31285	36236	29295	28494	13760	10460	14043	69802	41774	84897	3602	8367
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 11 : Evry**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Evry	135	14516	1509	10357	13913	8657	9636	4377	2924	7175	20835	20783	29071	1264	3657
Essonne	594	39203	4673	31285	36236	29295	28494	13760	10460	14043	69802	41774	84897	3602	8367
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

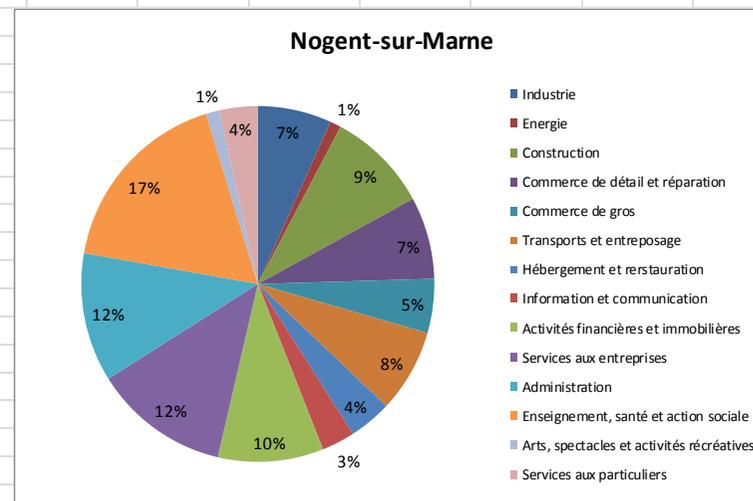
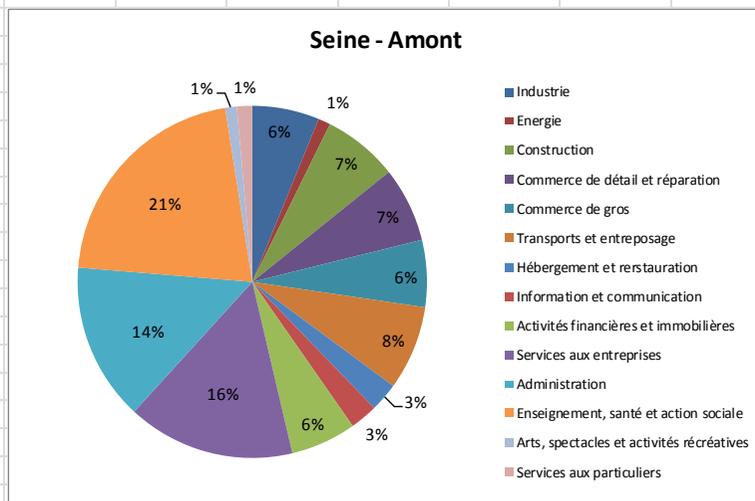


**Territoire 12 : Sénart-Melun**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Sénart	90	10110	1397	5245	7750	5104	7183	2914	1319	3226	7260	19843	15551	713	1965
S et M	1754	46163	5953	30164	43288	25821	33151	18468	6739	13025	39940	44962	77262	17586	7399
Essonne	594	39203	4673	31285	36236	29295	28494	13760	10460	14043	69802	41774	84897	3602	8367
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 13 : Seine - Amont - Créteil**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
SA	44	12936	2383	14490	14353	12836	16172	5519	5310	12647	32343	30233	44290	2218	2958
Val de Marne	149	32078	5187	38243	36904	38472	47797	16316	20090	27398	75230	57084	100972	5249	9189
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

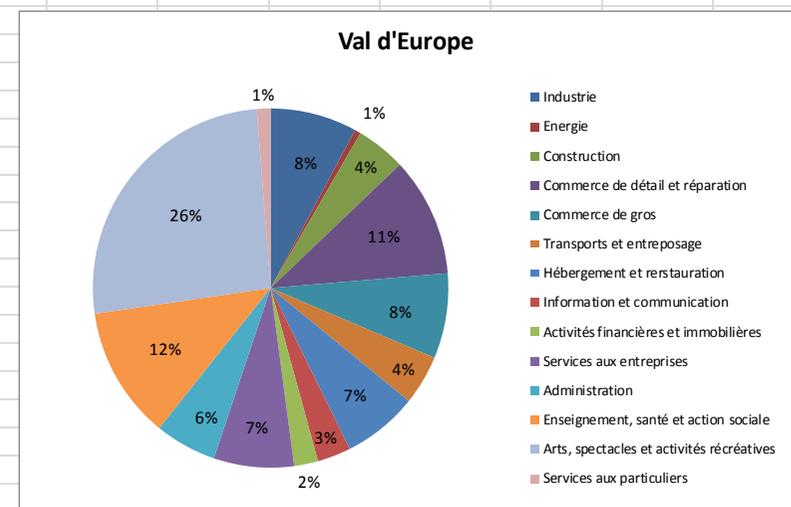
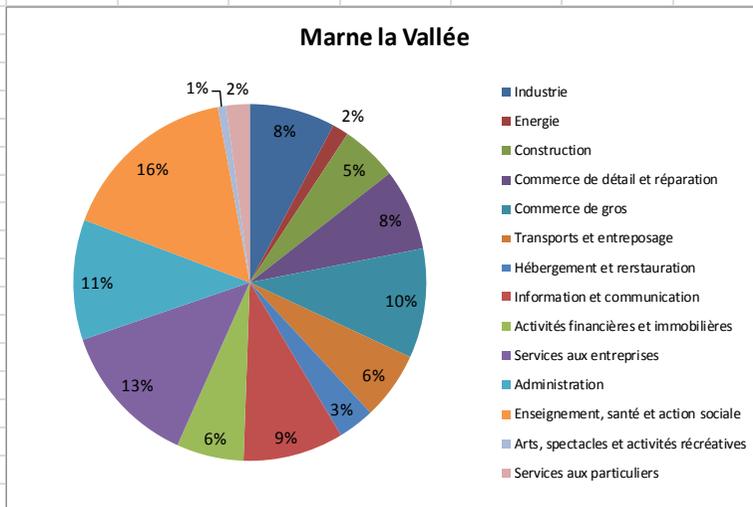


**Territoire 14 : Nogent-sur-Marne - Val de Fontenay C**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
NsM	13	6602	999	9106	7302	4811	7423	3833	2969	9466	12153	11472	17102	1183	3460
Val de Marne	149	32078	5187	38243	36904	38472	47797	16316	20090	27398	75230	57084	100972	5249	9189
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 15 : Marne-la-Vallée - Cité Descartes**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
MlaV	0	6421	1209	4246	6051	8119	5031	2722	7533	5030	10679	8901	13404	617	1765
S et M	1754	46163	5953	30164	43288	25821	33151	18468	6739	13025	39940	44962	77262	17586	7399
Seine St Denis	33	38031	11646	42484	42500	39363	57778	17596	20688	28617	67669	73056	90127	4184	12363
Val de Marne	149	32078	5187	38243	36904	38472	47797	16316	20090	27398	75230	57084	100972	5249	9189
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

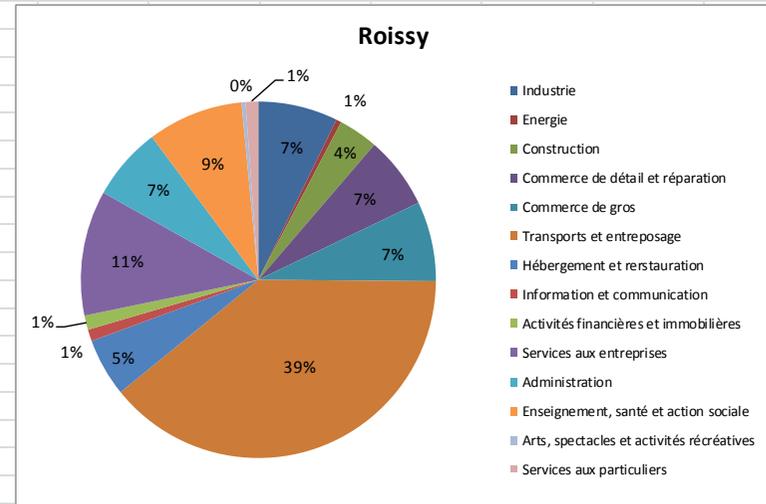
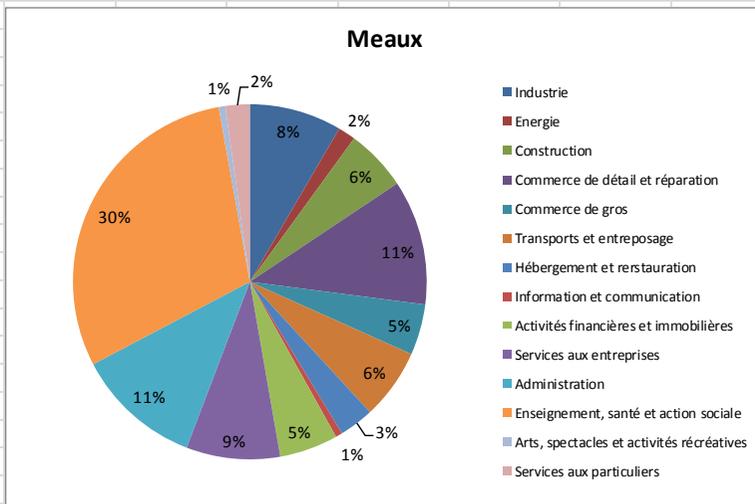


**Territoire 16 : Val d'Europe**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Val d'Europe	7	4304	304	2460	5860	4180	2444	3733	1664	1185	3982	3056	6516	14215	681
S et M	1754	46163	5953	30164	43288	25821	33151	18468	6739	13025	39940	44962	77262	17586	7399
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 17 : Meaux**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Meaux	37	2182	415	1456	2945	1199	1665	817	161	1384	2218	2974	7726	156	575
S et M	1754	46163	5953	30164	43288	25821	33151	18468	6739	13025	39940	44962	77262	17586	7399
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

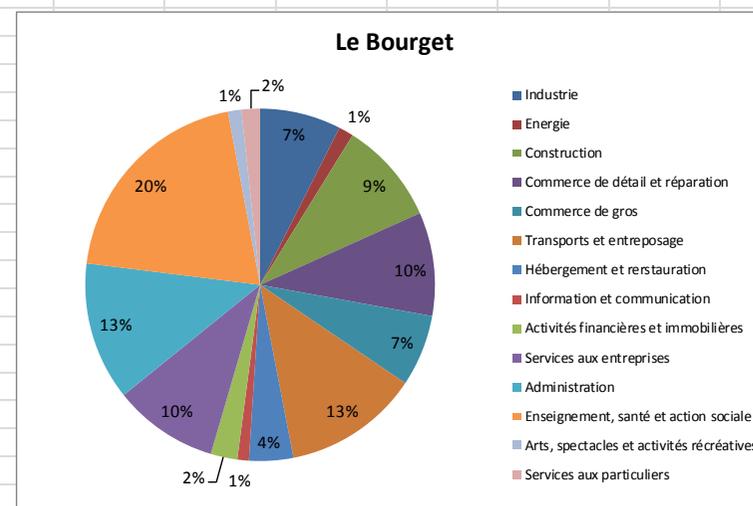
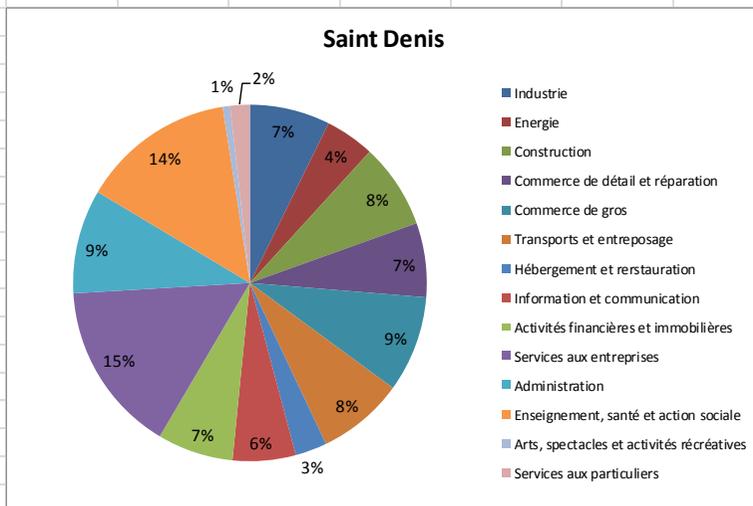


**Territoire 18 : Roissy**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Roissy	71	15004	999	7465	13593	15012	80836	10949	2187	2688	23505	13787	18043	754	2395
S et M	1754	46163	5953	30164	43288	25821	33151	18468	6739	13025	39940	44962	77262	17586	7399
Seine St Denis	33	38031	11646	42484	42500	39363	57778	17596	20688	28617	67669	73056	90127	4184	12363
Val d'Oise	500	36431	4172	25665	33194	23200	64257	14606	4365	9513	38624	41084	70752	3436	7283
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

**Territoire 19 : Saint-Denis - Plaine Commune**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
St Denis	8	12944	7925	13632	11864	15404	13946	5096	10162	12234	27438	16653	24724	1197	3161
Seine St Denis	33	38031	11646	42484	42500	39363	57778	17596	20688	28617	67669	73056	90127	4184	12363
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

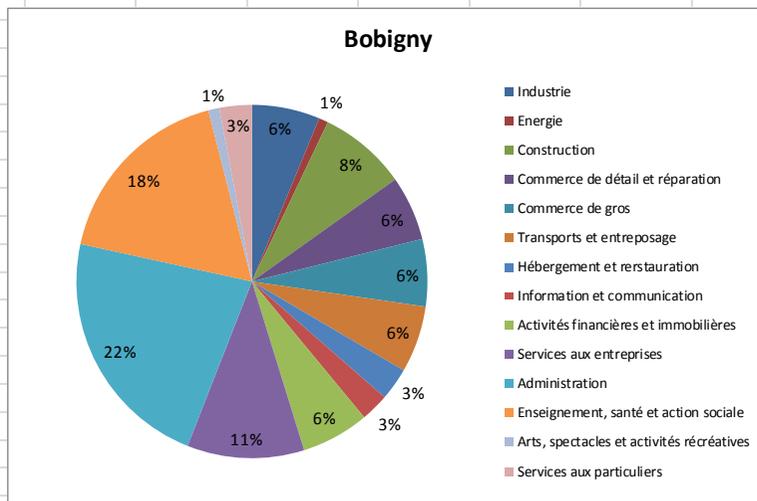


**Territoire 20 : Le Bourget**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Le Bourget	1	2037	375	2571	2584	1787	3403	1110	289	670	2633	3453	5463	337	465
Seine St Denis	33	38031	11646	42484	42500	39363	57778	17596	20688	28617	67669	73056	90127	4184	12363
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005

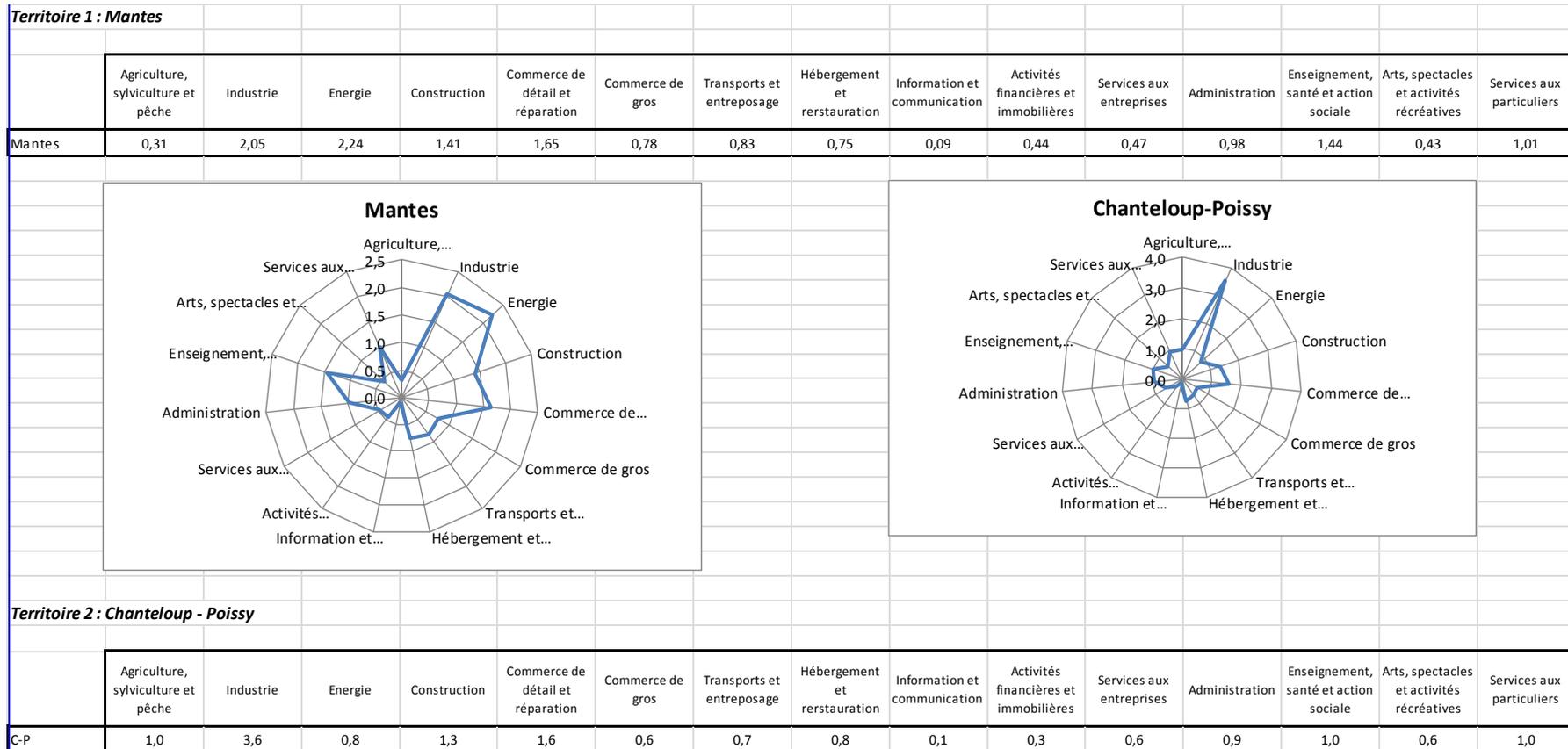
**Territoire 21 : Bobigny**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Bobigny	6	9620	1333	12418	9110	9452	9393	4581	3974	9601	16577	34496	27046	1548	4596
Seine St Denis	33	38031	11646	42484	42500	39363	57778	17596	20688	28617	67669	73056	90127	4184	12363
Région	4741	407277	84180	275527	395928	292005	371860	267866	369923	402285	878290	548053	883275	95440	140005



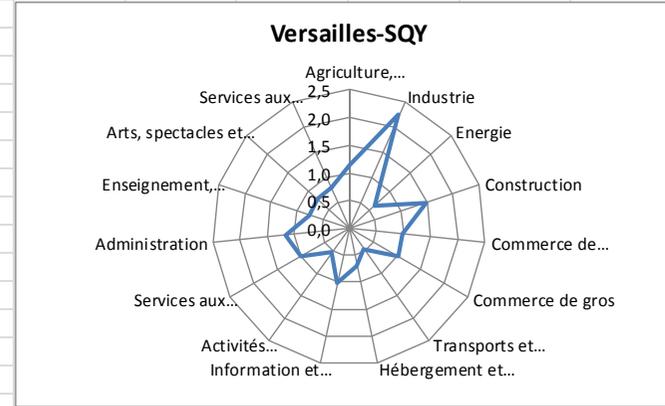
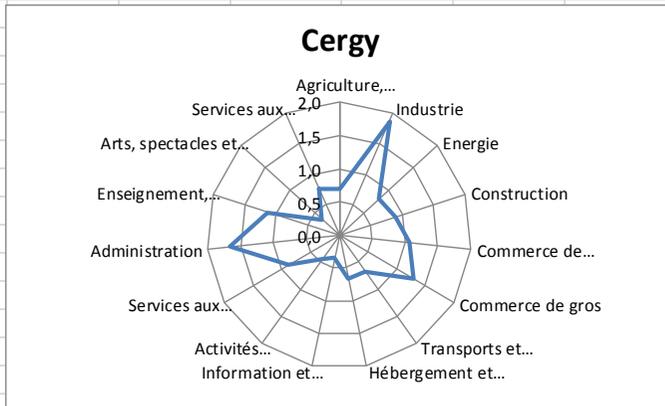


## ANNEXE 4: Indice de spécificité sectorielle (base Région)



**Territoire 3 : Cergy**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Cergy	0,70	1,87	0,81	0,88	1,06	1,29	0,67	0,67	0,33	0,44	0,88	1,65	1,13	0,35	0,77



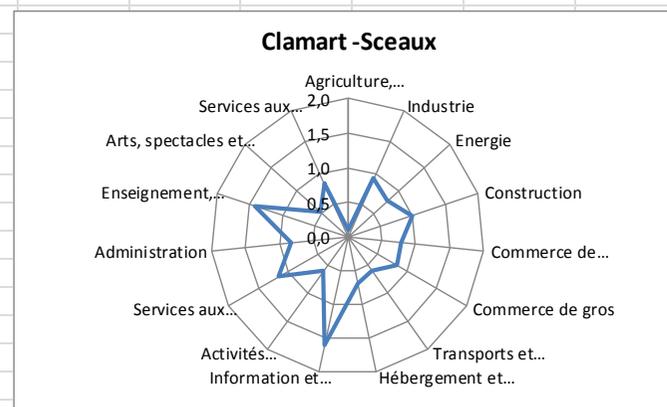
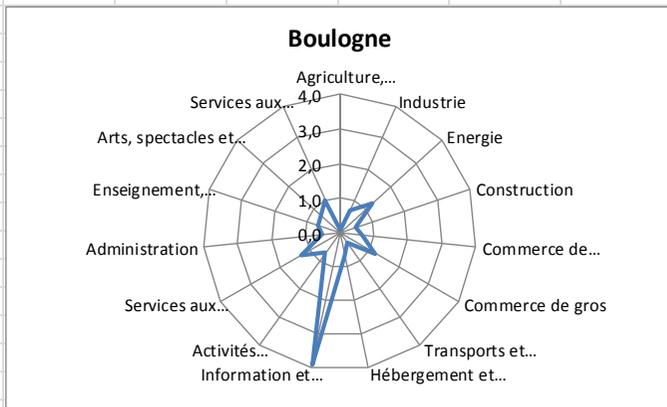
**Territoire 4 : Versailles - Saint Quentin en Yvelines**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Vers-SQY	1,14	2,25	0,62	1,47	0,99	1,04	0,47	0,69	1,01	0,53	1,02	1,16	0,77	0,78	0,81

<b>Territoire 5 : Boucle Nord 92</b>															
	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
BN92	0	2,19	1,21	1,20	0,80	1,44	1,01	0,59	1,26	0,86	0,90	0,71	0,80	0,38	0,61
<b>Boucle Nord 92</b>															
<b>La Défense</b>															
<b>Territoire 6 : La Défense</b>															
	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Défense	0,02	0,89	1,79	0,71	0,50	1,07	0,43	0,63	2,00	2,04	1,58	0,72	0,48	0,38	0,46

**Territoire 7 : Boulogne - Issy - Val de Seine**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Boulogne	0,08	0,73	1,30	0,48	0,66	1,21	0,36	0,72	3,89	0,72	1,30	0,52	0,65	0,73	1,01

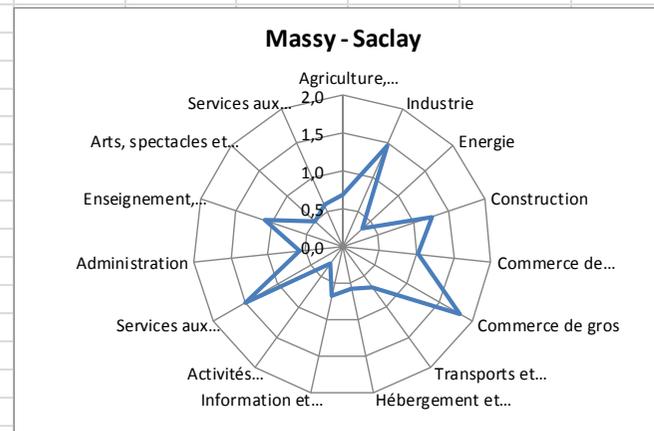
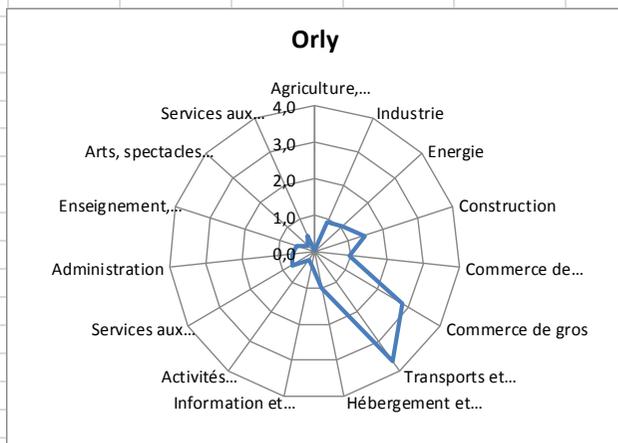


**Territoire 8 : Clamart - Sceaux - Vallée Scientifique d**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Cla - Sceaux	0,10	0,94	0,78	0,99	0,78	0,83	0,60	0,70	1,59	0,60	1,16	0,83	1,43	0,55	0,84

**Territoire 9 : Orly**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Orly	0,05	0,88	1,05	1,46	1,00	2,82	3,69	0,99	0,36	0,26	0,70	0,61	0,49	0,25	0,46

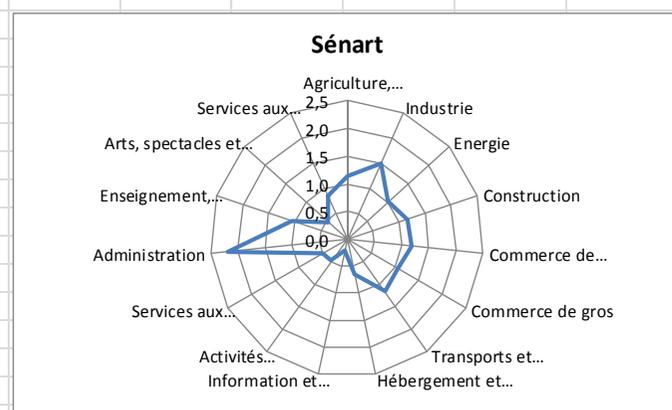
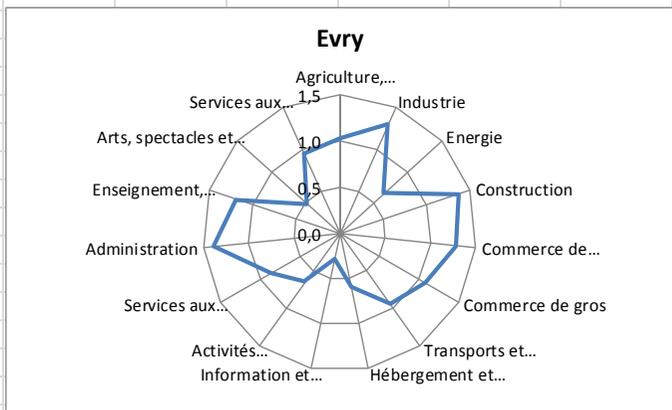


**Territoire 10 : Massy - Saclay**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Massy - Saclay	0,68	1,47	0,35	1,26	1,01	1,82	0,69	0,57	0,68	0,28	1,51	0,58	1,09	0,49	0,60

**Territoire 11 : Evry**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Evry	1,04	1,30	0,65	1,37	1,28	1,08	0,94	0,59	0,29	0,65	0,86	1,38	1,20	0,48	0,95

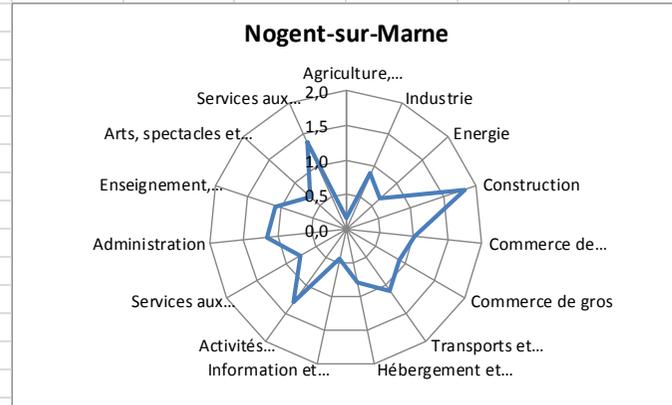
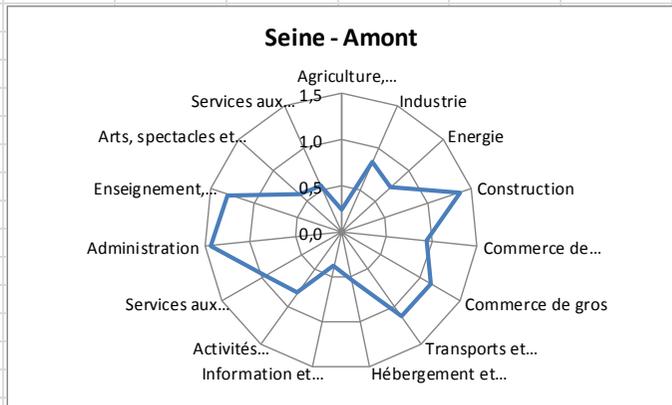


**Territoire 12 : Séart - Melun**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Séart	1,15	1,50	1,00	1,15	1,18	1,06	1,17	0,66	0,22	0,48	0,50	2,19	1,06	0,45	0,85

**Territoire 13 : Seine - Amont - Créteil**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
SA	0,24	0,82	0,73	1,36	0,94	1,14	1,13	0,53	0,37	0,82	0,96	1,43	1,30	0,60	0,55

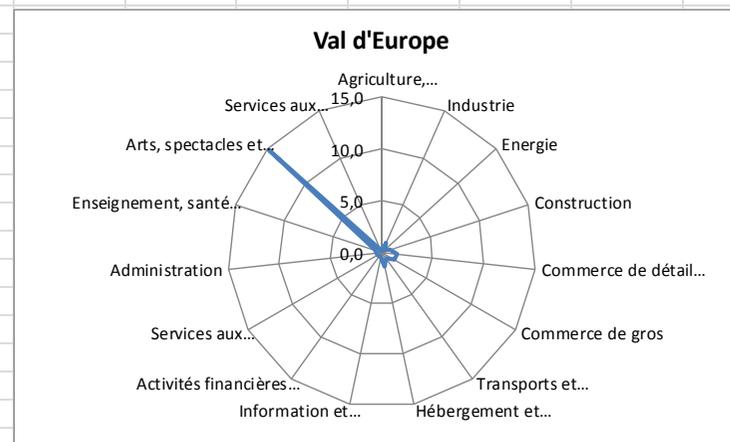
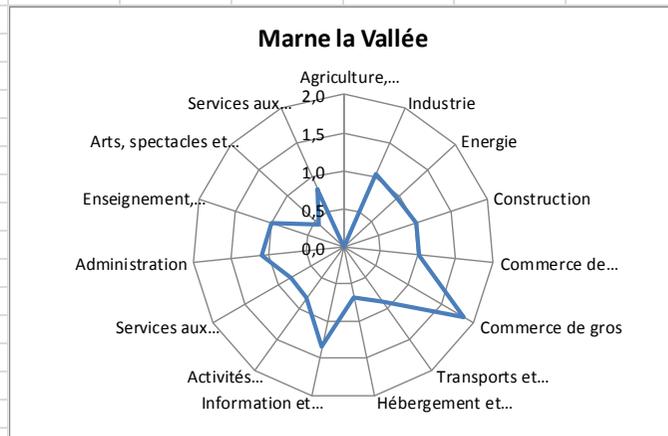


**Territoire 14 : Nogent-sur-Marne - Val de Fontenay t**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
NsM	0,15	0,90	0,66	1,83	1,02	0,91	1,10	0,79	0,44	1,30	0,77	1,16	1,07	0,69	1,37

**Territoire 15 : Marne-la-Vallée - Cité Descartes**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
MlaV	0	1,04	0,95	1,02	1,01	1,84	0,90	0,67	1,35	0,83	0,81	1,08	1,01	0,43	0,84

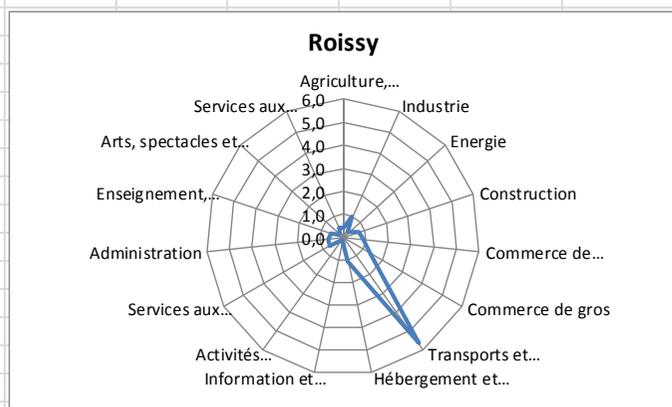
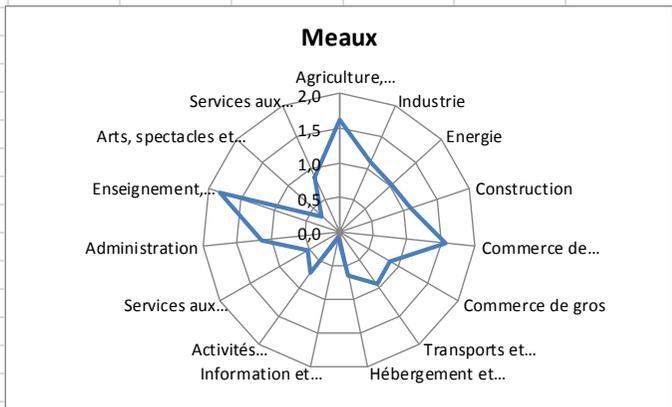


**Territoire 16 : Val d'Europe**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Val d'Europe	0,15	1,05	0,36	0,89	1,47	1,42	0,65	1,38	0,45	0,29	0,45	0,55	0,73	14,78	0,48

**Territoire 17 : Meaux**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Meaux	1,63	1,12	1,03	1,10	1,56	0,86	0,94	0,64	0,09	0,72	0,53	1,13	1,83	0,34	0,86

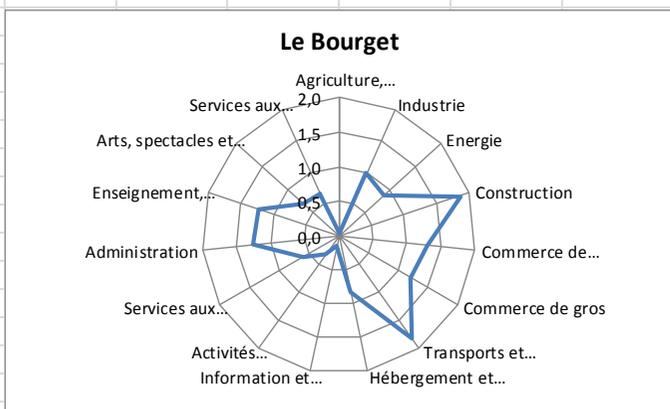
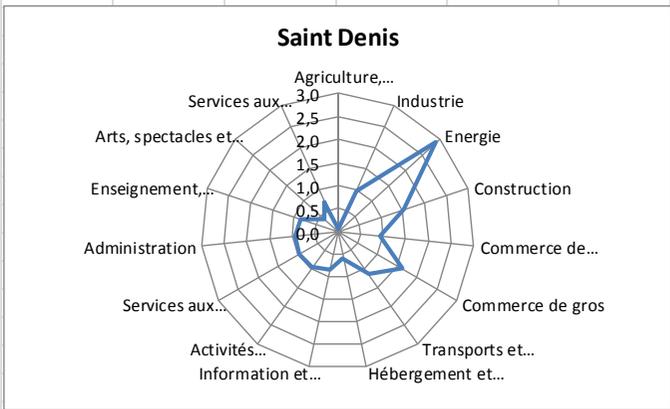


**Territoire 18 : Roissy**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Roissy	0,39	0,96	0,31	0,71	0,90	1,34	5,68	1,07	0,15	0,17	0,70	0,66	0,53	0,21	0,45

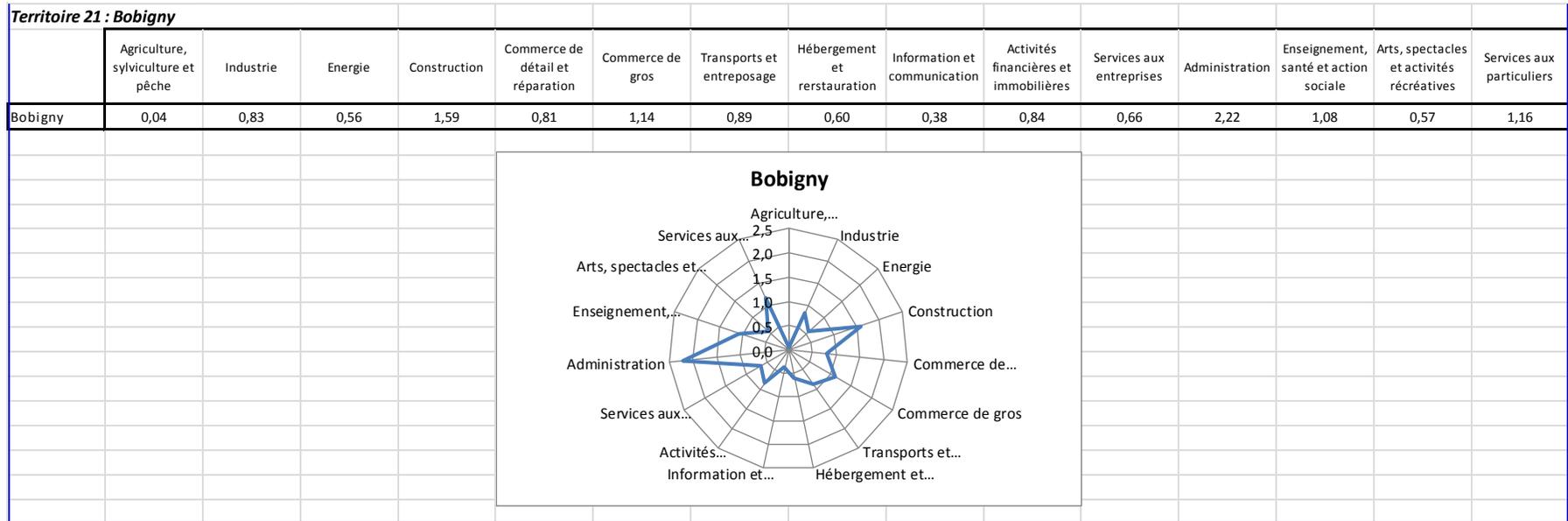
**Territoire 19 : Saint-Denis - Plaine Commune**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
St Denis	0,05	0,98	2,89	1,52	0,92	1,62	1,15	0,58	0,84	0,93	0,96	0,93	0,86	0,39	0,69



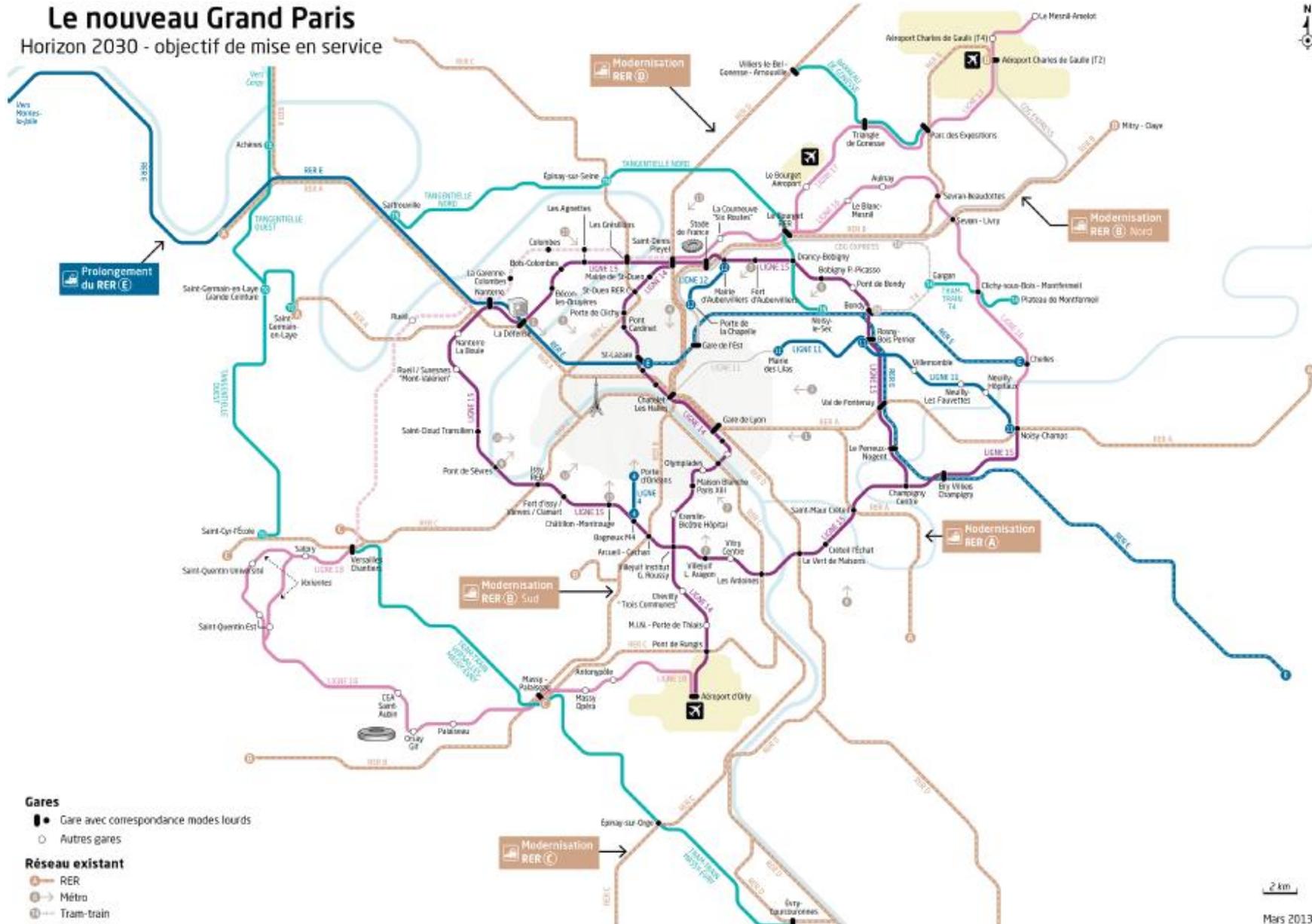
**Territoire 20 : Le Bourget**

	Agriculture, sylviculture et pêche	Industrie	Energie	Construction	Commerce de détail et réparation	Commerce de gros	Transports et entreposage	Hébergement et restauration	Information et communication	Activités financières et immobilières	Services aux entreprises	Administration	Enseignement, santé et action sociale	Arts, spectacles et activités récréatives	Services aux particuliers
Le Bourget	0,04	1,00	0,89	1,86	1,30	1,22	1,82	0,83	0,16	0,33	0,60	1,26	1,23	0,70	0,66



# Le nouveau Grand Paris

## Horizon 2030 - objectif de mise en service



## ANNEXE 5 : Le nouveau Grand Paris (voir page 268)

### Dates de mise en service des lignes de métro relatives au Grand Paris Express

- **Horizon 2017**
  - prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen
- **Horizon 2020**
  - section sud (Boulogne – Noisy-Champs) de la Ligne 15
- **Horizon 2023**
  - prolongements de la ligne 14 à Saint-Denis-Pleyel, au nord, et à Villejuif IGR, au sud
  - section Massy – Saclay de la ligne 18
  - section Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs de la ligne 16
- **Horizon 2025**
  - prolongement de la ligne 11 de Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs
  - sections ouest (Boulogne – Nanterre) et nord-est (Saint-Denis-Pleyel – Rosny-Bois-Perrier) de la ligne 15
  - section Saint-Denis-Pleyel – Triangle de Gonesse de la ligne 17
- **Horizon 2027**
  - prolongement de la ligne 14 de Villejuif IGR à Orly
  - section nord-ouest (Nanterre – Saint-Denis-Pleyel) de la ligne 15
  - prolongement de la ligne 17 du Triangle de Gonesse à Roissy
  - prolongement de la ligne 18 de Massy à Orly
- **Horizon 2030**
  - prolongement de la ligne 18 de Saclay à Versailles
  - section sud-est (Rosny-Bois-Perrier – Champigny) de la ligne 15 et prolongement de la ligne 17 de Roissy au Mesnil-Amelot
- **Après 2030**
  - ligne Versailles – Nanterre et ligne Nanterre – Saint-Denis-Pleyel via Colombes



**La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'IAU île de France**

sous l'autorité de François Dugeny, Directeur Général :

- Danièle Navarre, chef de projet, avec la contribution de Jérémy Courel, sous la direction d'Alain Meyère puis d'Elizabeth Gouvernal
- François Gorrand, sous la direction de Fouad Awada
- Cartographie : Laurie Cransac, Guillemette Crozet, Indira Sivasoubramanianne,
- Responsable des éditions : Frédéric Theulé

**Coordination du groupe de travail « Transport-Mobilité » de la Conférence interrégionale Bassin Parisien :**

- Jean-Marc Caron, Conseil Régional de Picardie

**Représentants des régions :**

Frank Fanget (Basse-Normandie), Magalie Ragot-Hadjali et Didier Pastant (Haute Normandie), Jean-Marc Caron, Denis Harle et Laurent Verdier (Picardie), Corinne Dyonne et Agnès Huchon (Centre), Denis Gamard (Bourgogne), Bernard Lefort et Philippe Picard (Champagne Ardenne), Marie-Laure Péris, Cédric Aubouin, Patrick Brenner, Guillaume Zwang, Mathieu Wendelin (île de France)

**Représentant du STIF :** Romain Destriez

**Représentant de RFF :** Lise Mermillod

**Représentants de la SNCF :** Jacques Tribout, Edouard Guyot, Philippe Périnelle et Eric Thomas

Edition : IAU île-de-France  
15 rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 - tél : 01 77 49 77 49 - [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)  
ISBN : 978-2-7371-1716

**Photos de couverture : site Web Wikipédia**