

## **Informace o projektu Grand Paris**

zdroj:

<http://www.mon-grandparis.fr/en/grand-paris>

<http://www.mon-grandparis.fr/les-grands-projets/transport>

Projekt Grand Paris je rozvojový plán pařížského regionu, předložený v minulém volebním období Sarkozyho garniturou.

Jde o projekt rozšíření dopravní infrastruktury v oblasti Paříže, především metra a příměstských vlaků RER. V tuto chvíli probíhá intenzivní inženýrsko-geologický průzkum v prostoru budoucích nových nádraží.

### **Navržené úpravy dopravní infrastruktury**

Nová okružní trasa metra v délce cca 175 km, návrhová rychlost 60 km/h, provoz má být plně automatizován.

Vybudování a/nebo přestavba některých stávajících nádraží příměstských vlaků RER.

Prodloužení trasy E příměstských vlaků RER směr západ směr La Défense a dál do Mantes.

Navržené dopravní schéma je na přiložené mapce:

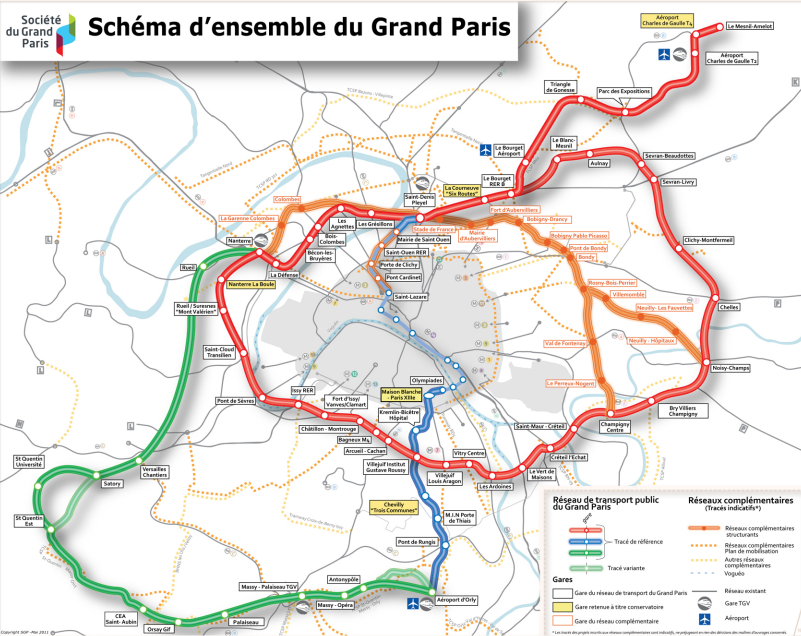
- nová červená trasa, dl. 100 km
- nová zelená trasa, dl. 50 km
- modrá trasa - prodloužení stávající trasy 14 metra, dl. 30 km
- nová oranžová trasa, délka neupřesněna.

Uvedení do provozu je plánováno v období 2018 - 2025.

Orientační náklady pro období 2010 - 2025 vyčísleny na 32 mld. EUR.

T. Ebermann, ARCADIS Geotechnika a.s., 3.7.2012.

# Schéma d'ensemble du Grand Paris



**Réseau de transport public du Grand Paris**

- Tracé de référence (Red line)
- Tracé variante (Green line)

**Réseaux complémentaires (Tracés indicatifs\*)**

- Réseaux complémentaires structurants (Orange line)
- Réseaux complémentaires Plan de mobilisation (Yellow line)
- Autres réseaux complémentaires (Dotted lines)
- Vogues (Dashed lines)

**Gares**

- Gare du réseau de transport du Grand Paris (White box)
- Gare retenue à titre conservatoire (Yellow box)
- Gare du réseau complémentaire (Blue box)

**Réseaux existants**

- Gare TGV (TGV icon)
- Aéroport (Airplane icon)

\* Les tracés de projets mentionnés sur les réseaux complémentaires sont indicatifs, ils ne représentent en rien des décisions de réalisation définitives.



# LE GRAND PARIS

## OVERVIEW

You are here > [Accueil](#) > [Grand Paris](#)

## GRAND PARIS

The Grand Paris (Greater Paris project) plan was launched in response to a critical question for our country: how to ensure that France keeps its prominent position as a sustainable place in the international economic competition? The world has been advancing at dazzling speed for the past several decades and countries that just yesterday appeared to be lagging behind are now growing at full speed. In this context, large emerging countries in Asia and South America, as well as the United States and United Kingdom of England, are arming themselves with new tools: global cities. For example, New York and London have changed considerably and continue to attract new development potential.

### The Philosophy behind the Greater Paris project

The Greater Paris project aims at strengthening the Capital Region in its role as a global city, a national growth driver that is internationally competitive and attractive to its current and future residents. To combine economic attractiveness and quality of life, the French President Nicolas Sarkozy and the government have placed territorial development at the heart of the project. This involves creating a public transportation network whose infrastructures are financed by the State together with local authorities in the Ile-de-France region.

This project uses an approach based on responsibility and partnerships between institutional, social and economic stakeholders in the Capital Region. Built upon a common ambitious vision that goes beyond geographic, administrative and social borders, driven by dialogue and coordinated by new institutional players bringing a metropolitan perspective to issues of general interest, a common project was developed through identification of potential contributions of each stakeholder and acquiring the means to implement them.

The State plays an essential role, particularly regarding transportation issues and the overall coherence of development. But this large-scale common project will be developed and implemented with the signing of contracts, mutual commitment and mobilisation on all levels, from the region and its districts to town from international investors to small innovative businesses, from researchers to urban planners, and from large companies to neighbourhood associations.

### Fierce international competition

With the Greater Paris project, France is setting up a development tool that has seen no precedent since the 19th century and architect Haussmann's great achievements. Thus, at a time when global cities are endlessly competing to be not only economic drivers but also strategic centres for commercial, technological and logistic exchanges, Greater Paris is not only a vision for the future but also an adequate response to the capital region's ageing and sometimes insufficient infrastructures.

### Great Paris: leveraging the capital region

Paris intends to meet the challenges of the future. The Paris region, which accounts for **slightly over one-sixth of the French national population and almost a third of France's Gross Domestic Product (GDP)**, can not limit itself to its national role in a context of globalisation and must consolidate its position as an **attractive centre for the whole of Europe**, and beyond attract investors worldwide. Greater Paris is also a brand new reflection on the urban development of Paris. This approach will be facilitated by the revision of regulations that too often block bold projects. The challenge is to design a new metropolis in the post-Kyoto era. The city's structure will be completely reshaped, with river Seine as

## GRAND PARIS

The Grand Paris (Greater Paris project) plan was launched in response to a critical question for our country: how to ensure that France keeps its prominent position as a sustainable place in the international economic competition? The world has been advancing at dazzling speed for the past several decades and countries that just yesterday appeared to be lagging behind are now growing at full speed. In this context, large emerging countries in Asia and South America, as well as the United States and United Kingdom of England, are arming themselves with new tools: global cities. For example, New York and London have changed considerably and continue to attract new development potential.

### The Philosophy behind the Greater Paris project

The Greater Paris project aims at strengthening the Capital Region in its role as a global city, a national growth driver that is internationally competitive and attractive to its current and future residents. To combine economic attractiveness and quality of life, the French President Nicolas Sarkozy and the government have placed territorial development at the heart of the project. This involves creating a public transportation network whose infrastructures are financed by the State together with local authorities in the Ile-de-France region.

This project uses an approach based on responsibility and partnerships between institutional, social and economic stakeholders in the Capital Region. Built upon a common ambitious vision that goes beyond geographic, administrative and social borders, driven by dialogue and coordinated by new institutional players bringing a metropolitan perspective to issues of general interest, a common project was developed through identification of potential contributions of each stakeholder and acquiring the means to implement them.

The State plays an essential role, particularly regarding transportation issues and the overall coherence of development. But this large-scale common project will be developed and implemented with the signing of contracts, mutual commitment and mobilisation on all levels, from the region and its districts to town from international investors to small innovative businesses, from researchers to urban planners, and from large companies to neighbourhood associations.

### Fierce international competition

With the Greater Paris project, France is setting up a development tool that has seen no precedent since the 19th century and architect Haussmann's great achievements. Thus, at a time when global cities are endlessly competing to be not only economic drivers but also strategic centres for commercial, technological and logistic exchanges, Greater Paris is not only a vision for the future but also an adequate response to the capital region's ageing and sometimes insufficient infrastructures.

### Great Paris: leveraging the capital region

Paris intends to meet the challenges of the future. The Paris region, which accounts for **slightly over one-sixth of the French national population and almost a third of France's Gross Domestic Product (GDP)**, can not limit itself to its national role in a context of globalisation and must consolidate its position as an **attractive centre for the whole of Europe**, and beyond attract investors worldwide. Greater Paris is also a brand new reflection on the urban development of Paris. This approach will be facilitated by the revision of regulations that too often block bold projects. The challenge is to design a new metropolis in the post-Kyoto era. The city's structure will be completely reshaped, with river Seine as

pivotal point and by making use of all existing spaces. The objective: to build a city that offers true quality of life to be more attractive and environment friendly. The challenge: to rehumanise urban life.

### A new city: environment friendly, where life and culture grow

Greater Paris goes far beyond the simple issue of transportation networks. It intends to overhaul the urban, social and economic geography of the Paris Basin and beyond, all the way to Le Havre. The metropolis' new structure will revolve around the Seine.

The city of Greater Paris will be focused on **several centres** and will no longer be made up of centric circles like it is today. Urban ghettos, often described as "sensitive", will be put at the forefront of discussions. The issue of Paris' suburbs will be dealt with head-on and Paris will need to integrate them just as it once did with its *faubourgs*. The future will be made of **open urban islands and evolving**



# LE GRAND PARIS

Vous êtes ici › [Accueil](#) › [Les grands projets](#) › [Transport](#)

## TRANSPORT



Crédits : AIGP



1 (#slide-0-field\_slideshow-3311)

### Les transports en commun, un axe majeur du Grand Paris

Le projet Grand Paris a mis en avant comme levier pour ce projet d'aménagement global les transports en commun, et l'amélioration de la mobilité des voyageurs et des marchandises.



#### Le métro

Un nouveau réseau de métro automatique va être créé mais il fait partie d'un schéma d'ensemble qui prévoit également un important plan de mobilisation avec notamment la modernisation du matériel roulant sur les lignes A (décembre 2011) et B, l'automatisation de la ligne 1 (mise en service début novembre 2011), l'extension des lignes de métro 12 et 4 au-delà du boulevard périphérique en 2012, travaux du RER B+, Tangentielle Nord.

#### Un réseau ferré étendu

Les débats publics sur la ligne nouvelle Paris-Normandie et sur la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand Lyon ont débuté en octobre 2011.

Les débats publics sur l'extension du RER E à l'Ouest, sur le barreau Creil-Roissy, sur l'interconnexion Sud des TGV ont eu lieu dans le courant de l'année 2011.

La liaison express directe entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle a été recommandée dans l'acte motivé de la SGP. Une nouvelle solution technique et contractuelle pourra être mise en œuvre suite à l'abandon de la procédure actuelle. La RATP a d'ores et déjà fait des propositions. Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani ont demandé au préfet de région d'organiser avant la fin du mois de novembre une table ronde sur ce sujet (lettre datée du 14 octobre 2011).

#### Une nouvelle liaison fluviale

## Une nouvelle liaison fluviale

Le dialogue compétitif sur le canal Seine Nord Europe qui permettra de relier le bassin de la Seine au nord de l'Europe a été engagé.

Plus globalement, le développement de l'axe Seine va permettre de développer considérablement le trafic maritime et fluvial pour le Grand Paris.

## Le nouveau métro automatique Grand Paris Express

### Un nouveau métro

Le nouveau réseau de transports, défi majeur du Grand Paris, répondra aux objectifs du Grenelle de l'Environnement en matière de desserte interne de l'agglomération parisienne.

Ce nouveau réseau de métro automatique en rocade couvrira **175 km** à près de **60 km/h** de vitesse commerciale. Sa technologie de pointe permettra d'assurer un service de grande capacité, cadencé et de réduire **les risques de perturbations**.

Unissant les territoires de développement urbain et économique, les grands territoires stratégiques du Grand Paris, le tracé du métro automatique assurera aussi les correspondances avec les gares TGV et les aéroports pour assurer les liens avec le reste du territoire national et avec l'étranger. Le voyageur pourra rejoindre, depuis l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, La Défense ou le centre de Paris en moins de 30 minutes ou encore aller de l'aéroport d'Orly à la gare de Lyon en 25 minutes.

Ce nouveau réseau de transport permettra les **échanges de banlieue à banlieue** et participera de façon décisive au **désenclavement des quartiers**, notamment à l'est de la Seine-Saint-Denis. Son ambition est d'apporter des réponses aux difficultés quotidiennes de déplacement des Franciliens et de susciter le développement économique durable et équilibré de la métropole, en organisant le développement d'une agglomération multipolaire. Il facilitera l'accès à l'emploi et au logement.

Le **développement des gares** est à cet égard un enjeu majeur du projet. Fréquentées quotidiennement par des millions de passagers, les futures gares deviendront les portes d'entrée du futur Grand Paris.

Pour faire face aux défis du Grand Paris, les gares parisiennes devront évoluer pour assurer un trafic fluide. L'enjeu est aussi de faire des gares, des lieux de vie, d'activité économique, de lien social et de culture, s'intégrant dans leurs quartiers tout en les valorisant.

L'extension à l'ouest du RER E (dit projet Eole), entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense ainsi que la liaison La Défense-Mantes, est engagée.

La mise en service de ces nouvelles infrastructures s'échelonne entre 2018 et 2025. L'ensemble de ces travaux représente un investissement sans précédent de plus de **32 milliards d'euros sur la période 2010-2025**.

### Pourquoi un nouveau métro ?

Aujourd'hui, **70 %** des déplacements en Ile-de-France s'effectuent de banlieue à banlieue, et **80 %** de ceux-ci se font en voiture, faute d'une alternative performante en transport public. Si les déplacements en banlieue ont augmenté de 50 % en 25 ans, le transport public n'a pas suivi cette évolution.

Pour les habitants de banlieue, voyager en transport en commun implique souvent le passage par le centre de la capitale, ce qui allonge le temps de trajet et sature les lignes de métro et de RER.

**Le métro automatique, c'est une nouvelle offre de transport qui améliore la vie quotidienne :**

**il répond aux besoins de déplacements rapides de banlieue à banlieue : le réseau de transport public du Grand Paris roulera à plus 60 km/h de vitesse commerciale en moyenne. Cela signifie qu'il roulera deux fois plus vite que le métro actuel ;**

**il décongestionne les lignes les plus surchargées du réseau actuel parce qu'il permet d'éviter de passer par Paris pour aller d'une ville de banlieue à une autre. Le réseau de transport public du Grand Paris entraîne une diminution de 10 à 15 % en moyenne de l'affluence sur toutes les lignes du métro.**

**Sur certaines lignes, la désaturation du réseau atteint même 25 % comme par exemple pour la ligne 13, et 30 % sur la partie centrale du RER B ;**

**il ouvre l'ensemble de la région sur les gares de TGV et les aéroports (Roissy-CDG, Orly, Le Bourget), permettant aussi de meilleurs échanges avec l'ensemble du territoire national et international. Le réseau de transport public du Grand Paris profitera à l'ensemble des Français et aux nombreux visiteurs étrangers.**

### La carte

**La carte du réseau Grand Paris Express ([http://www.societedugrandparis.fr/map\\_gare.php?lg=fr](http://www.societedugrandparis.fr/map_gare.php?lg=fr))**

La ligne rouge

Longue de 100 km, elle dessert directement les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis, la Seine-et-Marne et le Val d'Oise en passant par Le Bourget, Chelles, Villejuif, La Défense, Saint-Denis Pleyel, Gonesse, Roissy-Le Mesnil-Amelot.

Elle assure ainsi des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris. Elle est complémentaire des autres modes de transport existants (RER, métro, bus, tramway).

de Paris. Elle est en correspondance avec l'ensemble des lignes ferroviaires, de métro et de RER qu'elle croise, assurant ainsi l'accès direct des quatre départements de grande couronne au réseau du Grand Paris.

#### La ligne verte

Entre Orly, Versailles et Nanterre, cette liaison de 50 km assure la desserte du pôle scientifique et universitaire de Saclay ainsi que des grands bassins d'habitat et d'emploi des Yvelines et de l'Essonne, dans le respect du patrimoine naturel et agricole des territoires traversés. Le tronçon entre Versailles et Nanterre sera réalisé dans une deuxième phase après 2025.

#### La ligne bleue

Prolongement de la ligne 14. Cette ligne de 30 km assure la liaison entre Paris, le pôle de Saint-Denis-Pleyel au nord et la plate-forme d'Orly au sud. Elle est en correspondance avec les deux autres lignes du réseau de transport du Grand Paris à Saint-Denis-Pleyel, Villejuif et Orly.

#### La ligne orange

Cette ligne complémentaire, réalisée par le STIF, dessert le centre et le sud de la Seine-Saint-Denis et assure une liaison directe entre la Plaine Saint-Denis, la ville préfecture de Bobigny, le secteur à potentiel de Neuilly-sur-Marne et la Cité Descartes. Elle prévoit également une liaison entre la future gare de Champigny Centre et celle de Val-de-Fontenay, rejoignant la précédente ligne à hauteur de Rosny-sous-Bois. Elle pourrait être prolongée, après 2025, jusqu'à Nanterre par Gennevilliers, Colombes et la Garenne-Colombes.

#### Pour aller plus loin

**[Site de la SGP \(http://www.societedugrandparis.fr/\)](http://www.societedugrandparis.fr/)**

**[Site du STIF \(http://www.stif.info/\)](http://www.stif.info/)**

**[Site de la RATP \(http://www.ratp.fr/\)](http://www.ratp.fr/)**

**[Site de la SNCF \(http://www.sncf.com/\)](http://www.sncf.com/)**

**[http://www.ateliergrandparis.com/mobilite/ \(http://www.ateliergrandparis.com/mobilite/\)](http://www.ateliergrandparis.com/mobilite/)**

La gare Bibliothèque François Mitterrand, un exemple d'une infrastructure multimodale de transport ou service d'un aménagement urbain.

La gare Bibliothèque François Mitterrand est un bon exemple de synergie entre transports et développement urbain : à l'articulation du métro (ligne 14) et du réseau ferré transilien, RER C et national, cette gare est aussi le support avec l'opération Paris Rive Gauche d'un nouvel urbanisme, d'un nouveau quartier de Paris qui gagne sur les voies ferrées et les anciennes zones industrielles et logistiques du cœur de la métropole, faisant notamment office de couture urbaine entre la ville et la Seine. À l'avenir, elle pourra également avec la gare d'Austerlitz accueillir le TGV et ouvrir davantage encore la métropole parisienne sur le Sud européen.

Cette gare est un bon exemple des dynamiques qui vont se mettre en place, en direction des grandes villes du bassin parisien, de France et d'Europe, à La Défense, à Versailles Chantier, à Massy, à Orly et Pont de Rungis, à Saint-Denis-Pleyel et au Bourget.