

# Un Grand Paris accessible

La capacité pour les habitants du Grand Paris à s'y déplacer facilement est le gage de la richesse urbaine, humaine et économique de la grande ville. Garantir une accessibilité facile, généralisée, rapide et égalitaire pour tous les habitants de la métropole : seule la capillarité des dessertes sur un maillage fin du territoire, associée à la conjugaison des modes et des vitesses de transport, peut permettre de résoudre cette question décisive pour les équilibres et la dynamique d'évolution de la métropole. Une stratégie globale de mobilité et d'accessibilité reste à définir sur l'ensemble du territoire du Grand Paris, en intégrant réseaux métropolitains, tressage des dessertes locales, modes et pratiques de déplacements.

# 1.

## **Définir des stratégies de mobilité métropolitaine**

- 1.1. Partir des pratiques réelles de mobilité: analyse et cartographie des déplacements dans la métropole, usages, motivations, perceptions, multimodalité, synchronisation, plaisirs de la mobilité; lancement d'enquêtes si nécessaire.
- 1.2. Penser les stratégies de mobilité en termes de multimodalité: conjuguer les modes de déplacement, chercher les complémentarités adaptées à la géographie et à l'économie des échanges; tresser les mobilités routières avec les pôles de transport en commun; mettre en place un partage multimodal des infrastructures existantes: transports en commun en surélévation, à haut niveau de service sur autoroute...; s'appuyer sur la complémentarité des pratiques et des modes de transport et des échelles dans une perspective multimodale : de la micro-mobilité locale aux gares métropolitaines.
- 1.3. Inclure la réflexion sur la mobilité routière; mettre en débat la vitesse, l'espace/temps, l'espace/mouvement; penser la complémentarité des modes de déplacement à partir des infrastructures routières; rendre accessible gratuitement les parkings près des gares.
- 1.4. Mettre en place des liaisons stratégiques rapides à l'échelle de la métropole globale: liaisons interbanlieues, liaisons rapides avec les aéroports, nouvelles gares de TGV, TGV Paris-Rouen-Le Havre, pôles d'échange métropolitains.
- 1.5. Penser l'écosystème des échanges matériels de la métropole, son métabolisme urbain, la question de la logistique, l'économie des réseaux, les synchronisations, harmoniser les dessertes et les horaires.
- 1.6. Entrer dans une prospective des mobilités: explorer l'impact des nouvelles technologies de mobilité vertes; penser la mobilité sur le long terme, en fonction de l'évolution des usages et des pratiques de communication et de travail; développer l'auto-partage; faire évoluer les modes de tarification.
- 1.7. Privilégier les transports à l'air libre et l'expérience de la ville plutôt que les passages en souterrain.
- 1.8. Organiser un débat public sur la mobilité, les nouveaux usages, les nouveaux outils, appuyés sur une analyse précise de l'existant et des projets d'infrastructures en cours ou projetés par divers acteurs.

## **2. Réarticuler les réseaux**

- 2.1. Avoir une vision globale et prospective des infrastructures métropolitaines, en pensant la hiérarchie des réseaux, des vitesses et des cadences; mailler les réseaux existants; travailler les connexions et les interconnexions, la capillarité des dessertes, les liaisons transversales.
- 2.2. Irriguer la métropole dans son ensemble par les transports collectifs, impulser ses transformations via un maillage équilibré voire isotrope des transports collectifs; faire la part de la ville intense et de la ville légère.
- 2.3. Améliorer, développer et valoriser là où c'est possible l'utilisation des réseaux et infrastructures existantes ainsi que leur exploitation; mettre en place une gouvernance unique sur les systèmes de transports publics.
- 2.4. Développer les ports du Havre, de Rouen et de Paris; privilégier et développer la voie d'eau (liaison Le Havre-Paris par la Seine, canaux et notamment Seine-Nord) pour la logistique du Grand Paris; développer une liaison frêt dédiée Paris – Le Havre; créer un nouveau port à Achères.

## **3. Repenser les infrastructures**

- 3.1. Établir un lien étroit entre mobilité, intensité et formes urbaines en incluant la question du polycentrisme; définir les grandes gares, existantes et à construire, comme des lieux de nouvelles centralités: projets intégrés, localisation centre/périphérie, liaison avec la France et l'Europe, pôles d'intermodalité.
- 3.2. Requalifier les infrastructures (voies ferrées, autoroutes et voies rapides, routes nationales, réseaux divers...) dans leur forme comme dans leur usage pour les rendre habitables; assurer leur intégration paysagère; inventer de nouveaux paradigmes de voies métropolitaines, intégrant mobilité, habitat, espace publics, nature...; requalifier les rues en liaison avec les nouvelles technologies et le développement de «réseaux verts»; réurbaniser les façades des grandes voies.
- 3.3. S'affranchir des barrières physiques de la ville partout où cela est possible, en recherchant la porosité, les passages, les franchissements, le travail sur les lisières.