

Synthèse sur les gains d'accessibilité permis par la mise en service de la ligne 15 sud

Eric Magdelénat

La ligne 15 sud du Grand Paris Express, dont la mise en service est prévue en 2020 traverse des territoires qui bénéficient actuellement d'un niveau d'offre en transport en commun relativement hétérogène selon les différents quartiers de gares. Certaines gares sont en effet déjà bien desservies par le réseau de transport en commun « lourd » avec des lignes RER et Transilien, ce qui se traduit par une large aire d'accessibilité et par une distribution équilibrée entre les différents modes de transport. À l'inverse, les gares relativement éloignées des réseaux actuels de transports peuvent présenter un potentiel important de report modal vers les transports en commun avec l'arrivée des nouveaux projets.

À l'échelle de la métropole, le Nouveau Grand Paris (Grand Paris Express, modernisation et extension du réseau existant) devrait permettre une amélioration de l'accessibilité métropolitaine en transport en commun, pour chacune des gares de la ligne 15 sud. Ce gain peut se traduire à la fois en termes d'aire atteignable, de populations ou d'emplois accessibles.

Les projections d'emplois et de populations accessibles tiennent compte à la fois de l'amélioration des temps de parcours et donc de l'accessibilité des territoires, ainsi que des hypothèses de croissance de la population et des emplois. Ces hypothèses, concernant à la fois le volume total et la localisation des populations et des emplois, ne sont qu'un scénario prospectif ; elles constituent donc un biais incontournable dans l'analyse des chiffres qui seront fournis ici. Il est également à noter qu'à des fins de simplifications, l'analyse n'effectue aucune distinction entre les types d'emplois, les caractéristiques socio-démographiques de la population et leur répartition respective au sein de l'Île-de-France.



Figure 1 – Carte du tronçon de la ligne 15 sud (source : Société du Grand Paris)

Méthodologie de production des cartes isochrones

Les cartes isochrones, établies par la DRIEA, représentent le territoire desservi en transports en commun en 45 minutes de trajet grâce au réseau de transport tel qu'il existe en 2009, et avec les évolutions envisagées d'ici 2030. Il prend en compte les transports en commun suivants : Transilien, RER, Métro, tramway et les principales lignes de bus.

L'analyse porte sur une accessibilité en un temps de parcours en transport collectif de 45 minutes, ce qui est proche de la durée moyenne d'un déplacement en transport collectif tous motifs confondus en Île-de-France (48 minutes selon l'enquête globale transport 2010). Une analyse complémentaire pourrait porter sur une accessibilité en 30 minutes.

Le calcul de ces surfaces isochrones tient compte d'une fin de parcours en marche à pieds, à une vitesse de 5 km/h. Il ne tient pas compte des effets de coupure pouvant exister localement sur les cheminements piétons.

Lorsque certaines gares n'existent pas encore, le calcul de la surface isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.

A l'horizon 2030, un trajet de 45 min en transport en commun depuis les gares de la ligne 15 sud devrait permettre d'accéder en moyenne à un territoire trois fois plus vaste, ce qui correspond à une forte augmentation, en un temps donné, de l'univers de choix de lieux d'activité (travail, loisirs, achats, ...). Les quartiers de gare verront en moyenne un doublement de l'offre d'emplois accessibles et de la population pouvant s'y rendre en moins de 45 min.

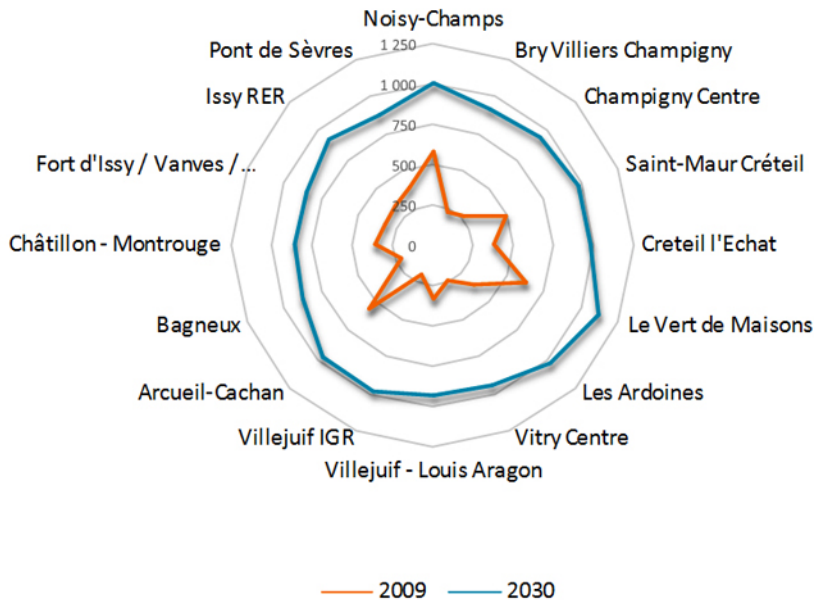


Figure 2 : Aire atteignable en moins de 45 min en transport en commun en 2009 et 2030

L'étude comparative des 16 gares qui constituent la ligne 15 sud identifie certains critères permettant d'expliquer la variation des gains d'accessibilité.

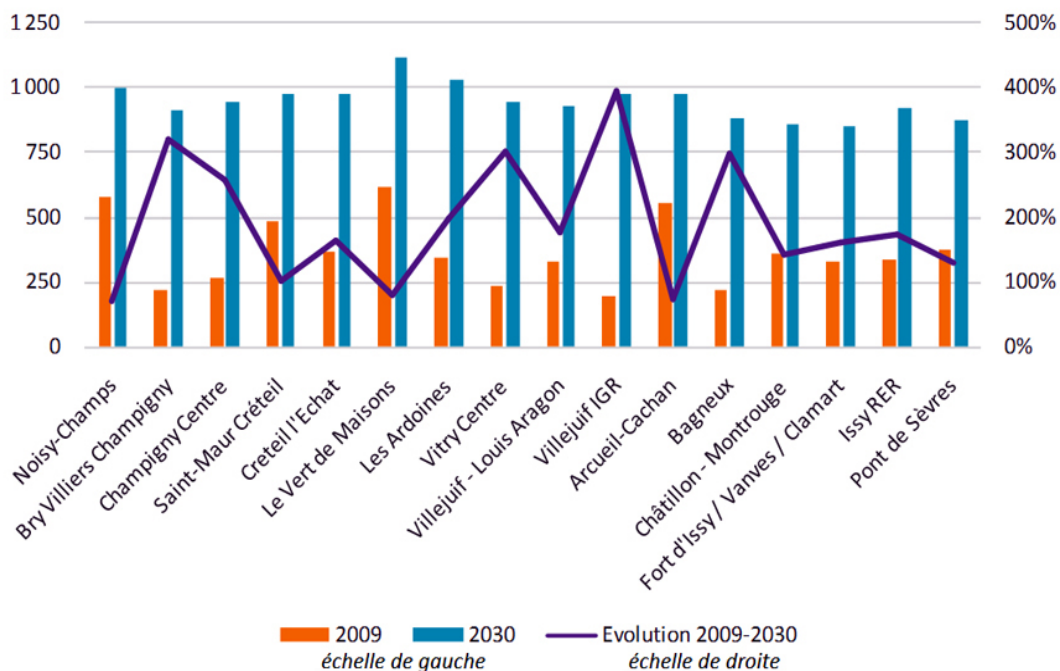


Figure 3 : Aire atteignable en moins de 45min en transport en commun en 2009 et 2030

En effet, les territoires déjà desservis par des lignes de transport en commun « lourd » ont un gain d'accessibilité inférieur à celui des quartiers qui ne bénéficiaient pas de la proximité des transports en commun. Cette différence se constate également en fonction des modes de transport présents aux gares. Ainsi, l'évolution serait plus faible pour des gares en correspondance avec le RER ou des lignes Transilien (comme Noisy-Champs, Le Vert de Maisons, etc.) que pour des gares en correspondance avec le métro (comme Châtillon-Montrouge). Cette différence est encore plus marquée pour des gares qui bénéficieront d'une desserte nouvelle, comme Bry Villiers Champigny en plus de l'arrivée de la ligne 15 sud.

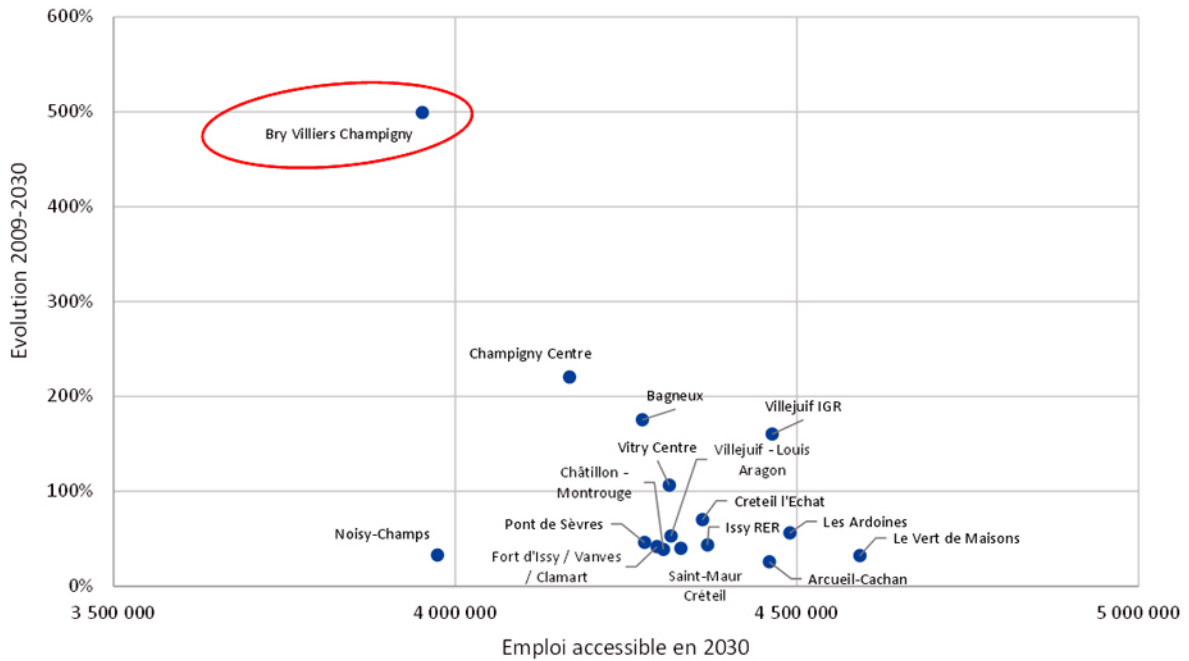


Figure 4 : Emploi accessible en moins de 45 min en 2030 et évolution entre 2009 et 2030

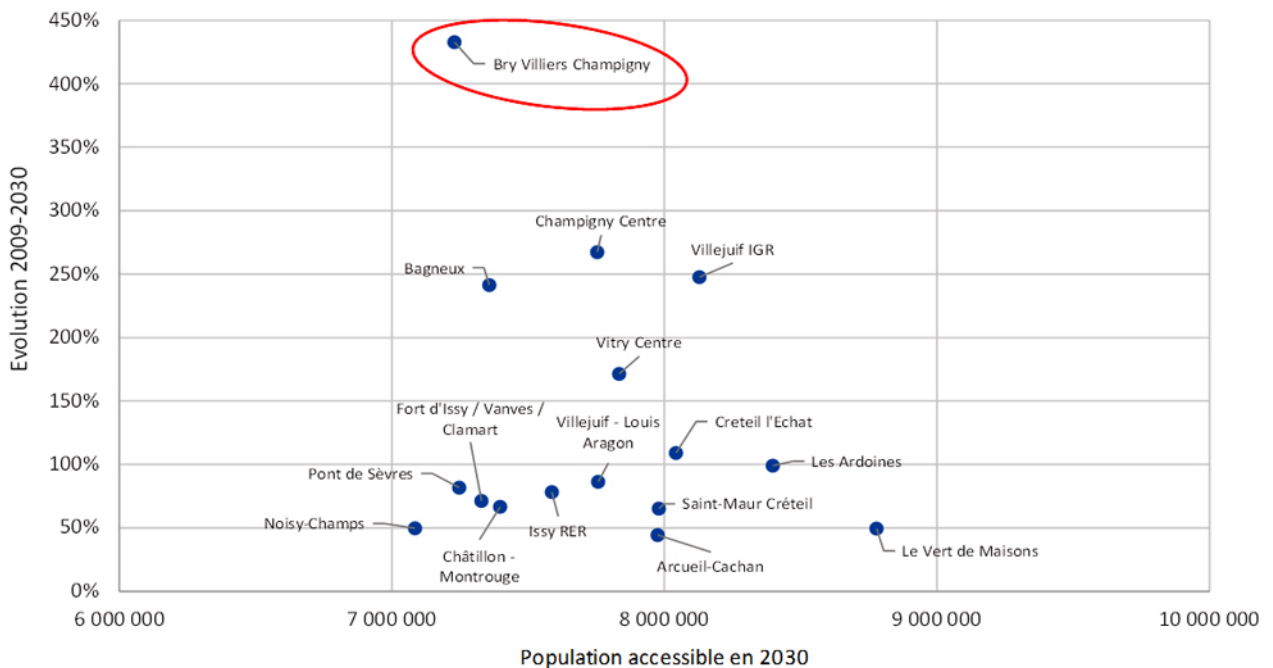


Figure 5 : Population accessible en moins de 45 min en 2030 et évolution entre 2009 et 2030

Par ailleurs, les nouveaux projets du réseau de transport font tendre l'accessibilité de territoires aux caractéristiques similaires (desserte en transport en commun, proximité géographique...) à niveau sensiblement égal. Par exemple, les gares de Châtillon-Montrouge, Fort d'Issy / Vanves / Clamart, Issy RER et Pont de Sèvres présentent actuellement des caractéristiques de desserte en transport en commun semblables. Elles se situent à l'Ouest de la ligne 15 sud et bénéficient déjà d'un bon niveau de service. Ces quatre gares présentent des évolutions similaires d'accessibilité et ne connaîtront pas une évolution forte de leur desserte en plus de celle liée à l'arrivée du Grand Paris Express.

Plus généralement, le réseau de transport du Grand Paris Express et sa structuration à l'échelle métropolitaine permet d'harmoniser l'accessibilité en un temps donné depuis les différentes gares, à son horizon de réalisation de 2030. Cela devrait permettre de réduire les inégalités actuelles d'accessibilité non seulement entre les territoires mais également vis-à-vis des pôles d'emplois et de populations. Cela ne signifie pas que tous les territoires auront par exemple de manière uniforme accès aux mêmes emplois, mais que chaque habitant aura accès en 45 min à un univers de choix d'emploi d'une taille sensiblement identique, aux alentours de 4,2 millions d'emplois. Par exemple la figure 6 montre que la dispersion¹ d'emplois accessibles pour les quartiers de gares de la ligne 15 sud devrait diminuer de près de 80 % en 2030 par rapport à 2009.

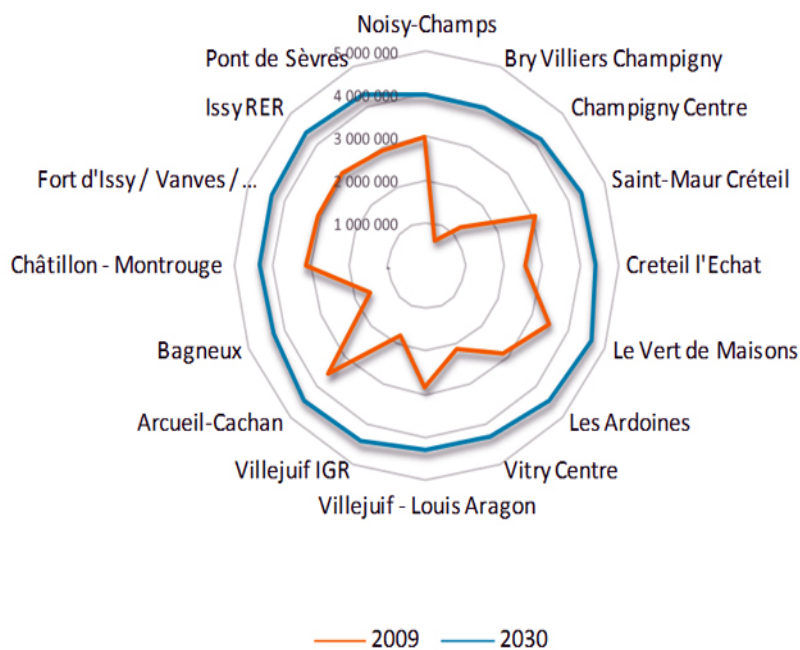


Figure 6 : Emploi accessible en moins de 45 min en transport en commun en 2009 et 2030

La ligne 15 sud permet donc d'améliorer l'accessibilité pour l'ensemble des gares tout en nivelant les hétérogénéités constatées en situation actuelle. Ces gains résultent de la mise en service du réseau Grand Paris Express combinée à une amélioration de l'offre et de la desserte en mode lourd. Lorsque certaines gares n'existent pas encore, le calcul de la surface isochrone est déterminé à partir de la principale station de bus la plus proche.

1 La dispersion correspond ici à l'écart-type.

**Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
d'Ile-de-France**

Service de la connaissance, des études
et de la prospective
21/23 rue Miollis 75732 Paris cedex 15
Tél. 01 40 61 80 80
Fax. 01 40 61 88 77

