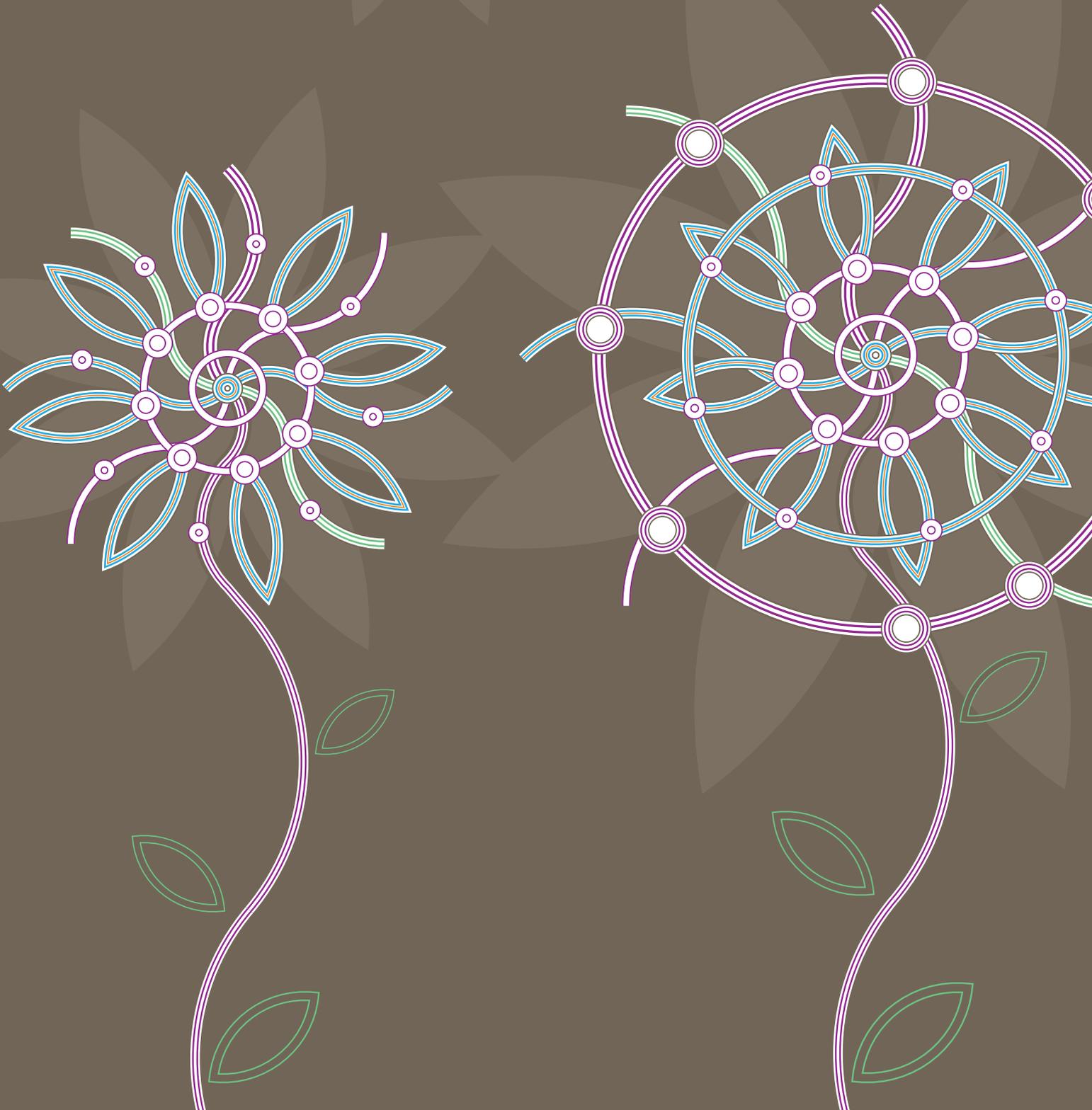


Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France





Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France



ZOON

Le SDRIF est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire dont l'élaboration a été confiée à la Région Île-de-France en association avec l'État par la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Il définit une vision à long terme de la région et de ses territoires.

L'émergence de nouveaux défis sociaux, environnementaux et économiques et l'évolution du contexte institutionnel de l'aménagement et de l'urbanisme ont été à l'origine de la révision du SDRIF en vigueur (adopté en 1994) initiée par le Conseil régional en 2004. Cette révision a été l'occasion pour les acteurs du territoire francilien (collectivités locales, services de l'État, associations, acteurs sociaux et économiques et citoyens) de débats approfondis à l'issue desquels, le projet de SDRIF a été adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Le projet de SDRIF constitue le document de référence de tout projet majeur de transport en Île de France.

Pour en savoir plus :
www.sdrif.com

POUR UNE RÉGION ÎLE-DE-FRANCE DYNAMIQUE ET DURABLE

LE PROJET RÉGIONAL DESSINÉ PAR LE PROJET DE SDRIF

La Région Île-de-France constitue **une métropole de rang mondial**. En particulier, elle est :

- >> la deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'organisations internationales ;
- >> le deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde ;
- >> le premier pôle européen de recherche, avec Londres.

Au niveau national, la région Île-de-France est un **moteur économique** (premier bassin d'emploi et 29% de la richesse produite) et **démographique** (première région française en nombre d'habitants, avec 11,7 millions d'habitants, soit 19% de la population française).

Le revenu par habitant y est élevé comparativement aux autres régions françaises mais les disparités sociales et territoriales sont importantes.

De plus, l'Île-de-France dispose d'un **environnement remarquable** avec 80% de son territoire en espace naturel ou agricole et de nombreux atouts paysagers (fleuves, canaux, espaces verts allant du parc à la forêt, ...) et patrimoniaux (châteaux, centres villes anciens ...).

La région Île-de-France bénéficie donc de nombreux atouts mais doit également faire face à d'importants défis sociaux et territoriaux. Le **Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)** détermine la manière dont ces atouts doivent être valorisés et ces défis relevés par une meilleure organisation de la métropole francilienne et une plus grande solidarité territoriale.

Trois grands défis y sont mis en exergue :

- >> « favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale » ;
- >> « anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles » ;
- >> « développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial ».



Les grandes étapes du projet de SDRIF

25 juin 2004
délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision du SDRIF

Mai 2005 // juillet 2006
ateliers thématiques et territoriaux

12 mai 2006
conférence des intercommunalités

22 mai 2006
conférence inter-régionale

Juin // juillet 2006
enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens

Septembre // octobre 2006
conférence de citoyens

15 février 2007
délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF

15 octobre // 8 décembre 2007
enquête publique

25 septembre 2008
délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF

Étapes à suivre jusqu'à son application

Pour entrer en vigueur, le projet de SDRIF doit faire l'objet d'une approbation par décret en Conseil d'État. En octobre 2008, le projet de SDRIF issu de la révision a été transmis par la Région Île-de-France à l'État afin qu'il soit approuvé par décret au Conseil d'État (article L141-1 du code de l'urbanisme). Des discussions sont en cours entre l'État et la Région pour faire aboutir la procédure de révision.

Les grandes entités géographiques du projet de SDRIF :

- >> « Le cœur d'agglomération » (118 communes) comprend Paris et une partie de la première couronne : communes dont les constructions sont en continuité avec Paris, urbanisées à au moins 80% et denses (au moins 80 habitants et emplois à l'hectare d'urbain construit).
- >> « L'agglomération centrale » (278 communes) correspond à l'agglomération parisienne définie par l'INSEE (1999) et comprend : Paris, la première couronne et une partie de la deuxième couronne.
- >> Les « autres agglomérations » (211 communes) sont situées hors agglomération centrale.
- >> « L'espace rural » (674 communes).
- >> Soit 1 281 communes en Île-de-France.





Les transports collectifs : une organisation particulière à l'Île-de-France

Les transports collectifs désignent les transports publics de voyageurs, service public défini par la loi. Sur le reste du territoire français, les transports collectifs urbains relèvent d'une compétence des collectivités locales (loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982).

En Île-de-France, c'est au STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) qu'il revient d'organiser et de développer les transports de tous les Franciliens et donc d'assurer le financement du réseau sur l'ensemble de la Région (voir page 74).

LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS, PIERRE ANGULAIRE DU PROJET RÉGIONAL

La politique régionale de déplacements constitue l'un des moyens pour relever les trois défis identifiés dans le projet de SDRIF. En effet, afin de servir le projet régional, le projet de SDRIF promeut **une nouvelle approche stratégique qui articule le développement du système de transports et l'aménagement du territoire**. Dans ce cadre, les transports collectifs et les autres modes alternatifs à la voiture (vélo, marche à pied) doivent être privilégiés.

Concrètement, l'amélioration de la desserte et la densification du réseau de transports collectifs doivent permettre au plus grand nombre de Franciliens de disposer d'un mode de transports collectifs à proximité de son domicile, de son lieu de travail, de ses activités. Chacun doit également pouvoir bénéficier d'un **large choix de destinations** à partir d'un seul point du territoire (c'est la problématique du maillage). Cette action sur le réseau devrait aboutir à un **rééquilibrage de la desserte** en transports collectifs et contribuer, à ce niveau, à la réduction des inégalités territoriales, premier défi du projet de SDRIF.

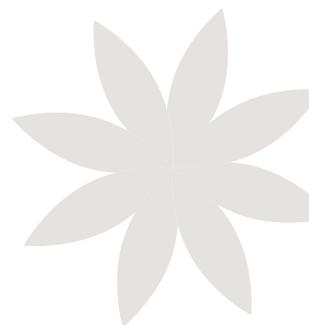
En favorisant le **report modal**, la politique de déplacements doit concourir à la qualité de notre environnement, en particulier à la limitation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, répondant en cela au deuxième défi du projet de SDRIF.

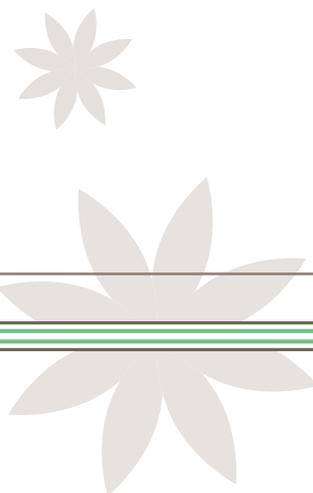
À noter : Le report modal est le résultat du changement d'un mode de déplacement vers un autre. En l'occurrence, ce sont les transports collectifs ou les modes actifs (marche ou vélo) que l'on cherche à faire préférer à la voiture.

Enfin, la performance des réseaux de transport participe au dynamisme de la région et à son rayonnement international, qui constitue le troisième défi du projet de SDRIF.

Dans le souci de mieux répondre aux besoins de déplacement de banlieue à banlieue, le projet de SDRIF propose ainsi de créer au sein de l'agglomération centrale plusieurs rocares de transports collectifs. **Arc Express** est l'une d'entre elles, la plus structurante. Ce réseau futur de rocares est composé des projets suivants (du centre vers l'extérieur) :

- >> le tramway des Maréchaux, dans Paris ;
- >> **Arc Express**, en proche couronne ;
- >> les Tangentielles
 - Nord prolongée à l'Est et potentiellement au Sud ;
 - Ouest et Sud.





Enfin le projet de SDRIF précise les principes de desserte à prendre en compte pour ces liaisons de rocade :

- >> maillage systématique avec les lignes radiales (liaisons Paris – banlieue) structurantes (RER, Transilien, métro) ;
- >> mise en relation des centralités urbaines voisines ;
- >> desserte des zones densément peuplées mais disposant d'une faible offre de transports collectifs ;
- >> desserte des sites de grand projet urbain ;
- >> mise en cohérence de l'ensemble des liaisons de rocade (veiller à leur complémentarité et éviter leur concurrence).

Arc Express répond à la totalité de ces enjeux.



Arc Express sera en correspondance avec les lignes radiales structurantes (ici la ligne 13)



Les projets équivalents dans les autres pays du monde

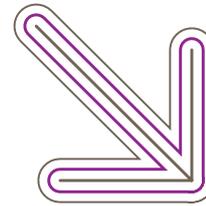
Le principe de lier les enjeux urbains et de transports pour la définition d'un projet de transports collectifs, est mis en œuvre dans d'autres pays, avec des résultats tout à fait probants.

À titre d'exemple, retenons les cas de Gateway Gardens à Francfort et du Metrosur à Madrid.

>> **Le projet « Gateway Gardens »** a consisté à développer à proximité de l'aéroport de Francfort un quartier urbain mixte (habitat et activité) parallèlement à l'extension d'une ligne ferroviaire S-Bahn (réseau ferré régional) et à la création d'une nouvelle gare.

>> **Le projet Metrosur** est une grande boucle de métro de 40 km qui permet de relier entre elles cinq grandes communes en cours de développement dans la banlieue sud de Madrid.

La ligne fut inaugurée en 2003 et dessert aujourd'hui 921 000 habitants ainsi que les principaux pôles d'activité (hôpitaux, gares, universités) dont certains ont été construits à l'occasion de la réalisation de cette ligne nouvelle.



Arc Express, un projet inscrit dans les documents structurant l'Île-de-France

La liaison **Arc Express** est le « projet fondamental et prioritaire du SDRIF, à une échelle sans équivalent depuis la création du RER dans les années 1970. (...) Porteuse d'un potentiel de développement urbain intensif, la liaison **Arc Express** est l'épine dorsale qui structure le cœur d'agglomération, en soutenant les projets de construction de logements et de développement économique »¹ et pour la grande couronne en développant son accessibilité aux emplois et logements.

Arc Express figure également dans les principaux plans d'investissement pour les transports collectifs d'Île-de-France.

Tout d'abord, le projet **Arc Express** est inscrit au Contrat de Projet État - Région (CPR) 2007-2013, signé par le Président du Conseil régional et le Préfet de Région le 23 mars 2007. Les deux partenaires se sont ainsi accordés pour inscrire un montant de 25,5 millions d'euros pour lancer des études sur le projet.

Le projet **Arc Express** a également été conforté lors de l'approbation par la Région en juin 2009 du protocole d'intention relatif à la mise en œuvre et au financement du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France, plan très fortement soutenu par la Ville de Paris et les départements franciliens. Il s'agit d'un plan à trois niveaux :

- >> répondre aux urgences ;
- >> accélérer les opérations nécessaires à l'amélioration du réseau ;
- >> préparer l'avenir.

Ce Plan a prévu, pour **Arc Express**, une enveloppe globale de 3,5 milliards d'euros, contenue dans le 3^{ème} volet du Plan (« Préparer l'avenir »). La description détaillée de ce plan, ainsi que le rôle et la place reconnus à **Arc Express** dans le cadre de ce vaste programme d'investissement, figurent en page 64.



25,5 millions d'euros inscrits au Contrat de Projet État - Région 2007 - 2013 pour financer les études Arc Express



3,5 milliards d'euros inscrits au Plan de mobilisation pour les transports en commun d'Île-de-France pour la réalisation d'Arc Express



Les contrats particuliers Région - Départements

Les contrats particuliers signés entre la Région et les départements (CPRD) couvrent la même période (2007-2013) et complètent le contrat de projet État-Région.

Les Contrats Particuliers signés au cours de l'année 2009 entre la Région et les Départements (CPRD) reprennent et confortent eux aussi l'ambition inscrite au projet de SDRIF de développer des liaisons structurantes pour faciliter les déplacements de banlieue à banlieue.

Les départements se sont en effet engagés à financer la réalisation ou le prolongement sur leurs territoires de nombreux services de tramway ou de bus en site propre (disposant d'un couloir réservé ou d'une voie entière dédiée) de rocade.

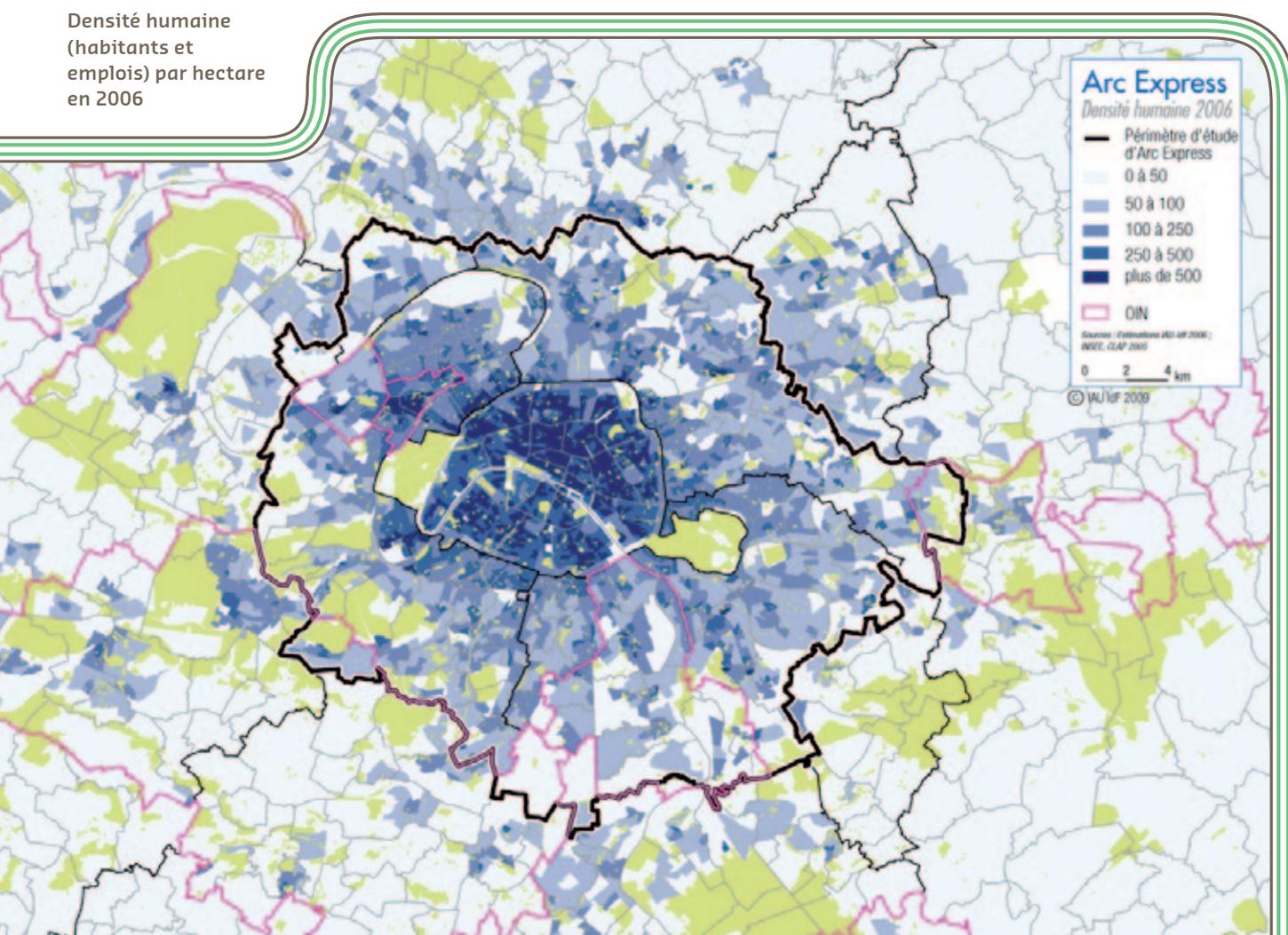
LES ENJEUX RÉGIONAUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉPLACEMENTS

DE FORTES DISPARITÉS TERRITORIALES

Le territoire francilien est marqué par une croissance importante sur les plans démographique et économique. Ce développement global de la région demeure néanmoins disparate. Alors que les zones d'emploi sont en grande partie situées à l'Ouest et,

dans une moindre mesure, au Sud, les difficultés économiques et sociales se concentrent davantage à l'Est et au Nord de l'agglomération. Par ailleurs, la région Île-de-France est également marquée par une dynamique particulièrement forte en ce qui concerne les grands projets d'aménagement.

Densité humaine
(habitants et
emplois) par hectare
en 2006



Un cœur d'agglomération qui connaît à nouveau une croissance forte de sa population

La région Île-de-France comptait 11,5 millions d'habitants en 2006, dont 4,6 millions sur le cœur d'agglomération hors Paris.

Après une diminution de la population dans le cœur d'agglomération entre les années 60 et 90, la tendance est depuis à nouveau à la hausse. Ainsi, entre 1999 et 2005, la population du cœur d'agglomération a crû de 7 %.

De même, quasiment toutes les communes du cœur d'agglomération ont vu leur population augmenter. Certaines ont enregistré des croissances particulièrement significatives, telles Issy-les-Moulineaux ou Alfortville. La croissance à Paris est plus modérée qu'en première couronne, mais il s'agit d'un réel retournement de tendance.

D'une manière générale, un effet de recentrage sur le cœur d'agglomération est observable :

- >> la moitié des 870 000 Franciliens supplémentaires que l'Île-de-France a accueilli entre 1990 et 2006 se sont installés dans un rayon de 20 km autour de Notre-Dame ;
- >> les 5 villes nouvelles franciliennes (Cergy, Évry, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart) n'accueillent plus qu'environ 15 % de la croissance de la population régionale, alors qu'elles en avaient accueilli jusqu'à 50 % entre 1975 et 1990 ;
- >> la croissance du reste de la grande couronne s'est nettement réduite entre 1990 et 2006, de l'ordre de - 30 à - 40 % par rapport la période 1975-1990.

Des dispositifs « Politique de la Ville » concentrés au Nord et à l'Est

Des actions de rénovation sous l'égide de l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) sont conduites au Nord et à l'Est.

La desserte en transports collectifs de ces zones et le désenclavement qu'elle permet constituent l'un des leviers pour réduire les inégalités sociales en Île-de-France.

À noter : La politique de la ville désigne la politique mise en place par les pouvoirs publics afin de revaloriser les zones urbaines en difficulté et de réduire les inégalités entre les territoires.

À noter : Une opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'état conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme.



Une croissance forte de l'activité et des emplois, répartie inégalement sur le territoire et un déséquilibre Est-Ouest qui s'accroît

De très nombreuses entreprises sont implantées dans le cœur d'agglomération francilien qui joue un rôle fondamental dans le développement de l'économie francilienne.

La concentration d'entreprises est forte à l'Ouest, en continuité de Paris. L'activité de recherche et développement est très dense à l'Ouest et au Sud, et le cœur métropolitain est fortement impliqué dans les pôles de compétitivité.

La dynamique de construction de bureaux est forte sur les pourtours immédiats de Paris, et de façon plus étendue vers l'Ouest, attestant ainsi de la recomposition des polarités économiques. La région Île-de-France comptait 5,5 millions d'emplois en 2006 dont 2 millions sur le cœur d'agglomération hors Paris. Leur nombre a progressé de 10 % en moyenne sur l'ensemble de la région entre 1995 et 2005 (13,3 % pour la petite couronne, 16 % pour la grande couronne et 2,8 % pour Paris).

En cœur d'agglomération, le déséquilibre économique entre l'Est et l'Ouest a eu tendance à s'amplifier, avec une hausse du nombre d'emplois concentrée à l'ouest sur un arc Issy - Puteaux - Saint-Denis. Ainsi, Courbevoie a gagné 26 000 emplois entre 1994 et 2005, Issy-les-Moulineaux 20 000, Boulogne-Billancourt 18 000 et Saint-Denis 18 000. Dans une moindre mesure, la croissance du nombre d'emplois est également élevée au Sud de Paris, le long du périphérique.



Une offre de haut niveau en équipements, mais déséquilibrée sur le territoire

La région dispose d'une offre très diversifiée d'équipements de toutes natures : administratifs, formation, santé, sport, culture, tourisme ou encore commerciaux. La densité d'équipements est très forte dans Paris et diminue rapidement dès que l'on quitte la capitale. Néanmoins de nouveaux équipements d'importance ont été réalisés récemment en première couronne : Stade de France, le musée d'art contemporain Mac Val, Centre de la danse à Pantin. D'autres équipements sont en projet.

Le déséquilibre existe aussi au sein du cœur d'agglomération hors Paris avec certains secteurs qui concentrent les équipements, notamment à Saint-Denis, Créteil ou encore Boulogne.

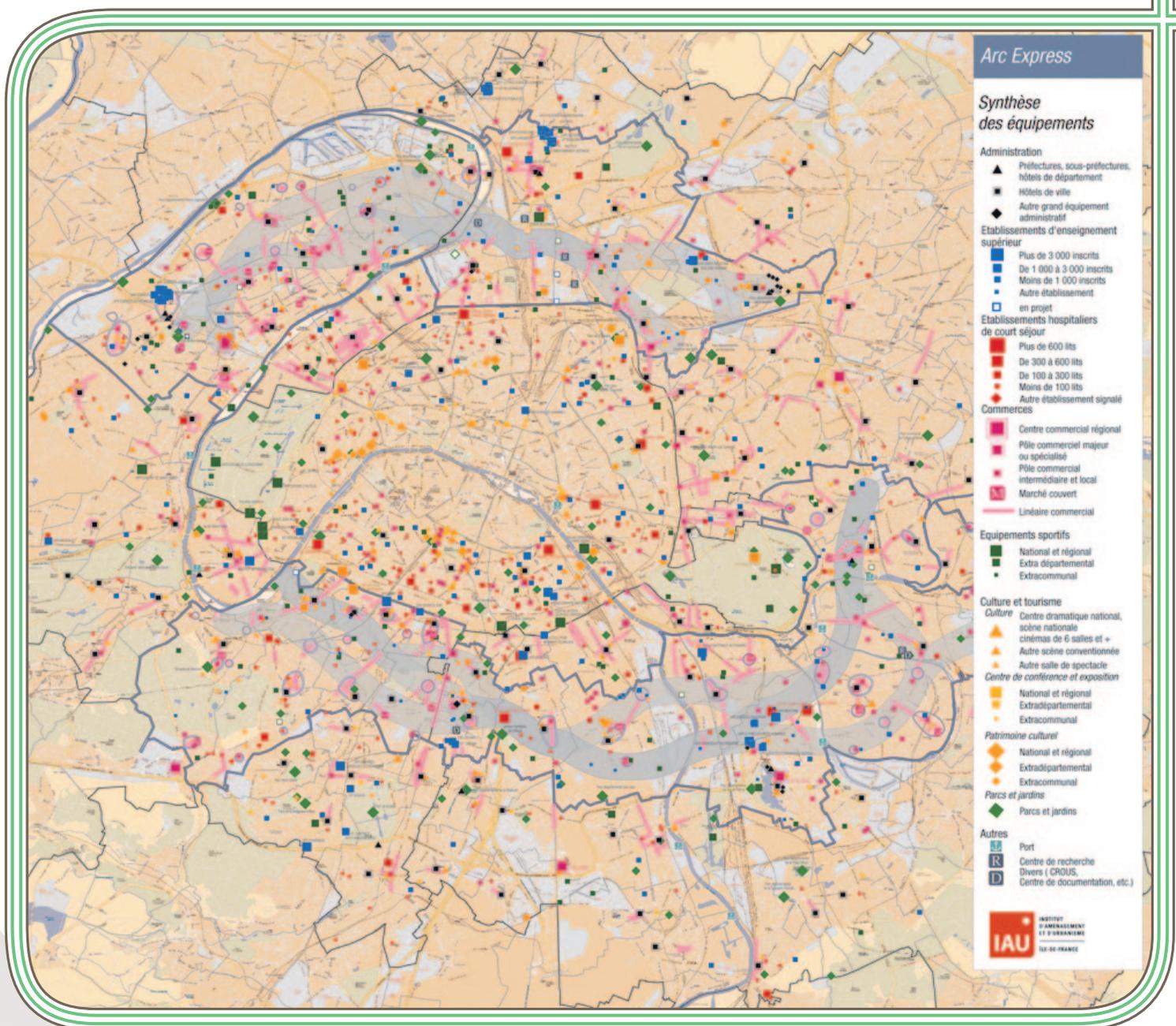
Une organisation autour de pôles urbains importants

En proche périphérie, le cœur d'agglomération est structuré en pôles urbains concentrant activités, équipements et population. Ces pôles, dont certains sont encore en émergence, sont principalement Saint-Denis, La Défense-Nanterre, Créteil ou encore Bobigny.

À ces polarités s'ajoutent des pôles plus locaux tels Boulogne ou Vincennes.

Une forte dynamique de projets en cœur d'agglomération

La dynamique de projets de développement urbain est forte sur le cœur d'agglomération, essentiellement au nord et nord-ouest de Paris. La densité des projets est moins importante au Sud de Paris même si de très grands projets d'aménagement tel celui des Ardoines à Vitry-sur-Seine sont notables. La vocation de ces projets est souvent mixte (logements, bureaux et équipements).



Les équipements sur le cœur d'agglomération
(source IAU-IDF)

UNE CROISSANCE DES DÉPLACEMENTS EN BANLIEUE, PRÉDOMINANCE DE L'AUTOMOBILE ET CHANGEMENTS DE TENDANCE RÉCENTS

La dernière Enquête Globale de Transport (EGT) a été réalisée en 2001. Les informations qu'elle fournit permettent de caractériser les déplacements pour mieux les comprendre (trajets, motifs, ...) et adapter le réseau de transport.

Depuis plusieurs années maintenant, les déplacements de banlieue à banlieue augmentent tandis que ceux entre Paris et la banlieue stagnent voire diminuent.

De même, la voiture individuelle est un mode de transport largement prisé par les Franciliens mais la tendance tend à s'inverser avec une augmentation de plus en plus forte de l'usage des transports collectifs.

Des motifs de déplacements qui se diversifient

Tout projet de transport collectif doit répondre aux différentes demandes de déplacement et offrir un service de qualité à la fois en heures de pointe et en heures creuses.

Ainsi la conception d'un projet de transport ne doit pas intégrer le seul paramètre de l'heure de pointe. Desservir non seulement des pôles d'emploi mais aussi les centres villes, les équipements (loisirs, culturels...) et assurer une offre de transport de bon niveau toute la journée permet de répondre à cette diversité des besoins de déplacement. Le projet doit être conçu pour l'ensemble des déplacements. Ainsi, par exemple la station du RER B Plaine Stade de France a été dimensionnée pour les événements exceptionnels générés par le Stade et non pour le seul usage des personnes allant sur leur lieu de travail ou d'études.

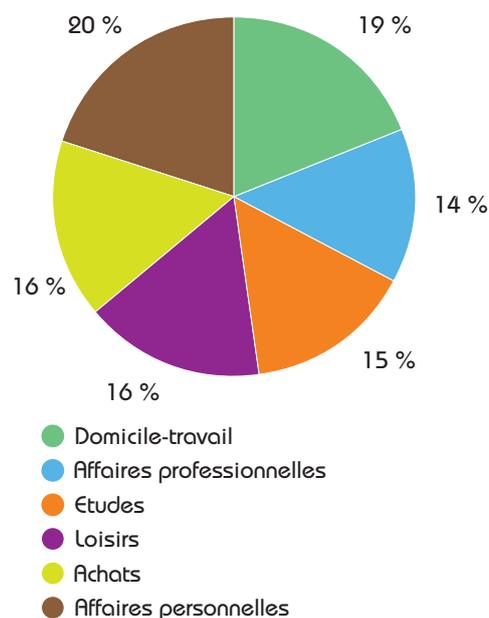
Des déplacements au sein de la banlieue très majoritaires

L'enquête globale de transport a montré que sur les 23 millions de déplacements motorisés quotidiens observés en 2001, les déplacements au sein de la banlieue sont très majoritaires (près de 70 %).

Ce sont également ces déplacements en banlieue qui croissent le plus vite : leur part dans les déplacements motorisés est passée de moins de 60 % en 1976 à plus de 70 % en 2001. Sur la même période, les déplacements dans Paris intra muros et entre la banlieue et Paris ont, eux, stagné et ont même diminué dans la dernière décennie.

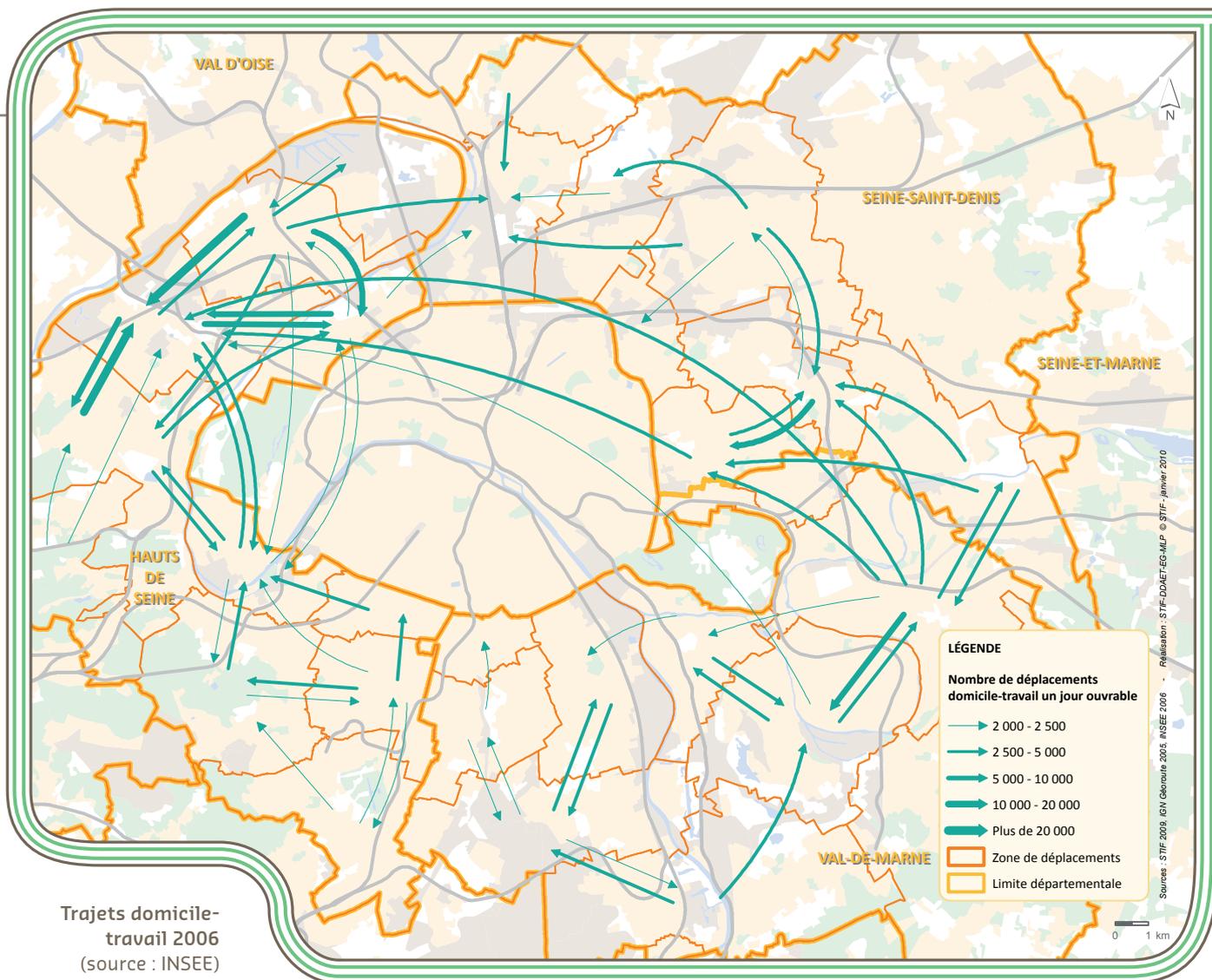
Répartition des motifs de déplacements quotidiens

(source : Enquête Globale de Transport 2001)



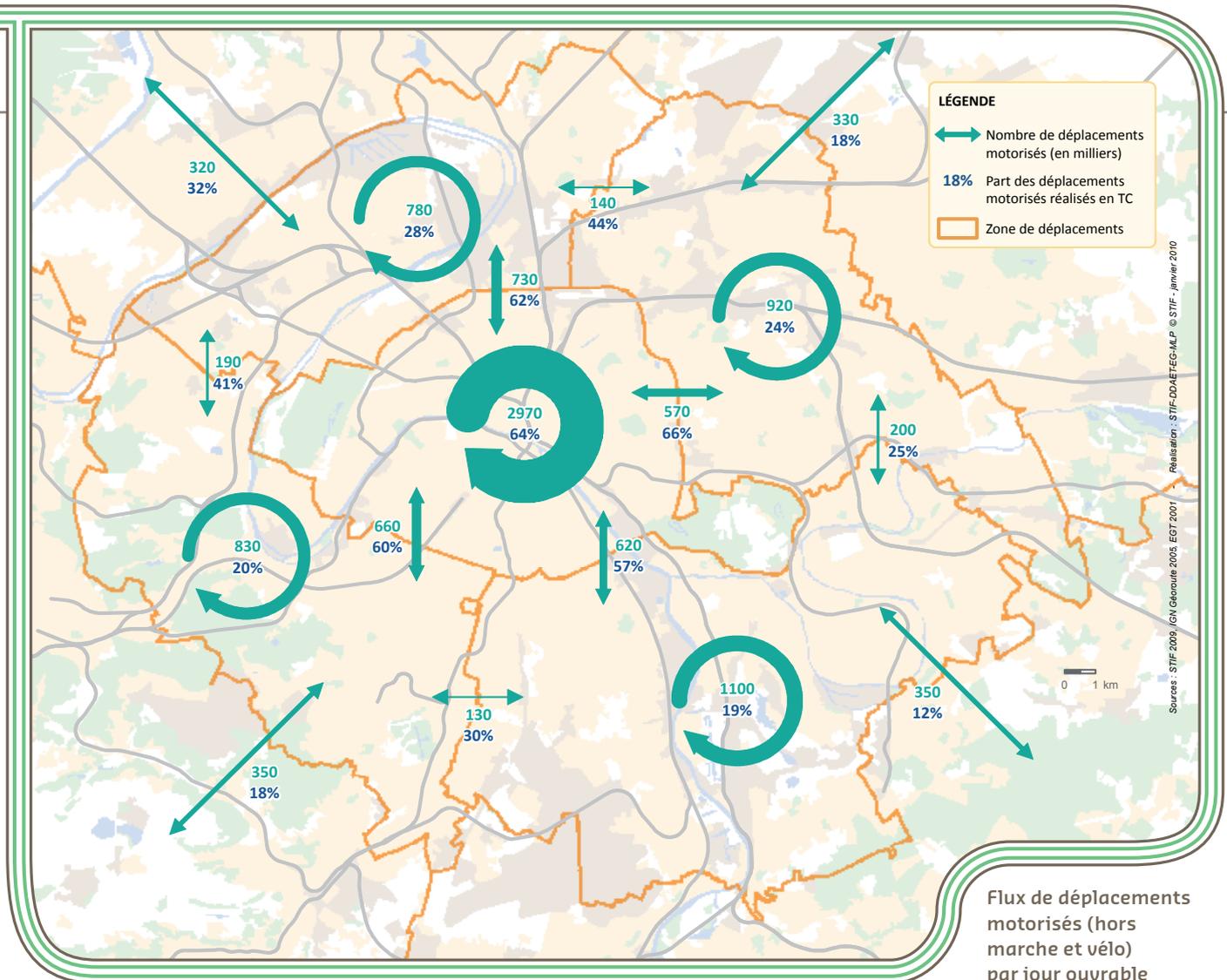
Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France



Les déplacements pour se rendre à son travail

Au sein de la proche couronne, les déplacements domicile – travail se concentrent surtout vers les grands pôles d'emploi que sont La Défense / Nanterre, La Plaine Saint-Denis, et dans une moindre mesure, les secteurs de Vincennes / Montreuil, Fontenay-sous-Bois et Créteil, Issy-les-Moulineaux et Boulogne.



Flux de déplacements motorisés (hors marche et vélo) par jour ouvrable
(source : EGT 2001)

Les déplacements tous motifs

En proche couronne, le besoin de déplacements est d'abord interne à la banlieue (près de 4,3 millions des déplacements motorisés journaliers sont internes à la proche couronne, contre 3 millions dans Paris intra muros), pour des déplacements bien souvent de proximité.

La distance moyenne des déplacements motorisés en proche couronne est de 3,8 km.

Les besoins d'échange de la petite couronne restent plus forts avec Paris (2,5 millions de déplacements par jour) qu'avec la Grande Couronne (moins d'1,4 million de déplacements par jour).

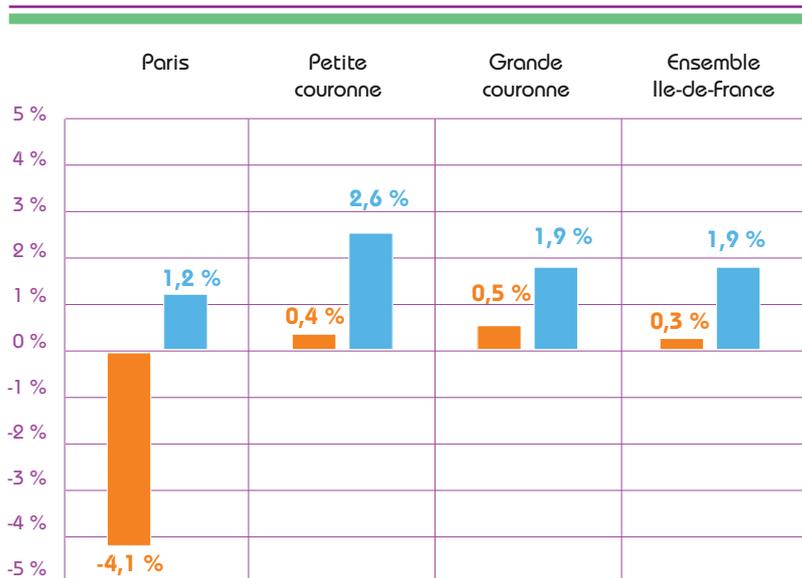
La part des transports collectifs dans les déplacements tous motifs

Si la part des transports collectifs est élevée pour les déplacements dans Paris intra muros (64 % des déplacements motorisés – source EGT 2001) et pour les liaisons Paris - petite couronne (de l'ordre de 60 %), elle est nettement plus faible pour les relations banlieue - banlieue. On constate cependant des disparités importantes selon les secteurs : de l'ordre de 40 % entre la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine ou entre le Nord et le Sud des Hauts-de-Seine, mais nettement plus faible ailleurs. Elle descend à 19 % pour les déplacements internes au Val-de-Marne.

La voiture aujourd'hui une réponse

La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens. Sa souplesse et sa facilité d'utilisation ont conduit pendant de nombreuses années à fabriquer une ville qui lui est adaptée avec un réseau routier performant. Ce phénomène est d'autant plus exacerbé qu'on s'éloigne de Paris. En effet, si dans Paris intra muros, seuls 42 % des ménages possèdent une voiture, ce chiffre monte à 68 % en petite couronne, et même à 84 % en grande couronne.

Évolution moyenne annuelle du trafic routier et du trafic transports en commun



- Trafic routier jour ouvrable : évolution moyenne annuelle entre 2000 et 2005
- Trafic transports en commun jour ouvrable : évolution moyenne annuelle entre 2000 et 2005-2006

Une évolution récente des comportements favorable à l'usage des transports collectifs

En proche couronne, l'usage des transports collectifs a augmenté de 2,6 % par an entre 2000 et 2005 ; le trafic routier a, lui, augmenté de 0,4 % par an sur la même période.

Dans Paris intra muros, dès les années 90, le trafic routier diminue. En proche couronne, il s'agit d'un véritable retournement de tendance. En effet, dans les années 90, la circulation automobile continuait à augmenter (de l'ordre de 1 % par an), mais représentait un net ralentissement par rapport aux années 80 (presque divisée par deux).

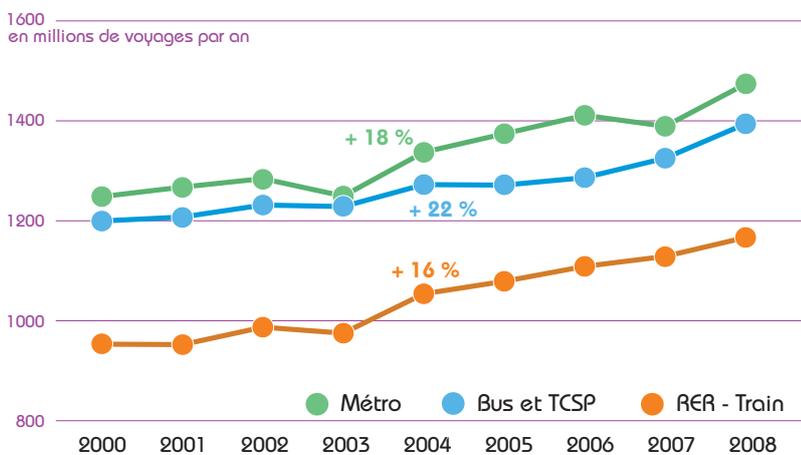
À noter que ce ralentissement de la croissance des déplacements en voiture commence à s'observer également en grande couronne.

L'usage des transports en commun

Après une période de désaffection des transports collectifs au début des années 90, leur usage connaît une croissance forte et ininterrompue depuis plus d'une décennie. Ainsi, le nombre de voyages annuels en transports collectifs a augmenté de 33 % entre 1996 et 2008. Fait notable, cette croissance est observée sur tous les modes de transports collectifs et sur l'ensemble de la région.

À noter aussi, là où les réseaux de transports collectifs ont été développés en relation avec l'évolution urbaine (prolongement de métro, lignes de bus ou lignes de tramway), la croissance de leur usage est forte.

Évolution du trafic des modes de transports collectifs (source : STIF)



La forte croissance attendue de l'usage des transports collectifs en cœur d'agglomération

La croissance de la population et des emplois régionaux prévue par le projet de SDRIF à l'horizon 2030 a été estimée à l'horizon intermédiaire 2020. Il est ainsi prévu, d'ici à 2020, une croissance globale des populations et des emplois de 6 à 8 %. Ces évolutions devraient se concentrer sur le cœur d'agglomération.

Parallèlement à ces prévisions démographiques, l'amélioration de l'offre de transports conjuguée à la hausse du prix des carburants et à la gestion routière devrait conduire d'ici à 2020 à une croissance de l'ordre de 7 % des déplacements tous modes de déplacements confondus à l'échelle de la région et en particulier à :

- >> une forte croissance des déplacements en cœur d'agglomération, favorable à l'usage des transports collectifs (à noter que les déplacements dans Paris intra-muros devraient se stabiliser pour la même période) ;
- >> une forte croissance dans le reste de l'agglomération centrale, plus favorable à la voiture.



L'évolution du trafic routier à Paris et en proche banlieue entre 2000 et 2005

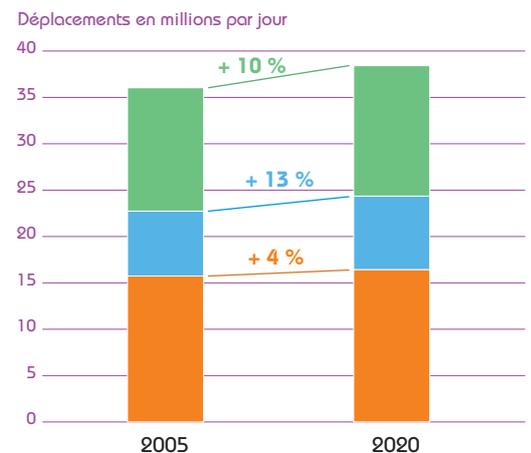
- 20 % dans Paris intra muros, la baisse sur le boulevard périphérique étant plus limitée (-4 à -10 % selon les tronçons)

- 5% sur les voies rapides à l'intérieur d'A86

Si ces dernières années, on a constaté une baisse du trafic routier à Paris et en proche banlieue, le trafic a continué à croître sur les rocades A 86 et la Francilienne (+10 %).

Globalement, la croissance des déplacements serait plutôt favorable aux modes alternatifs à la voiture, et en particulier aux transports en commun puisqu'elle serait surtout concentrée, en valeur absolue, dans le cœur d'agglomération, où l'usage des transports collectifs est déjà fort.

Déplacements quotidiens en Île-de-France : évolution possible entre 2005 et 2020 (source : STIF)



- Modes actifs (marche, vélo...)
- Transports collectifs
- Voiture

Plusieurs lignes du réseau de transports en commun arrivent aujourd'hui à saturation

UNE RÉPONSE AUJOURD'HUI INSUFFISANTE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Un réseau en étoile organisé autour de Paris intra muros

La région Île-de-France bénéficie d'un **réseau de transport en commun globalement performant**. Néanmoins de fortes disparités d'offre existent selon les territoires et les types de liaisons :

- >> le cœur notamment formé par le réseau de métro dans Paris intra muros et se prolongeant en très proche couronne est fortement maillé ;
- >> au-delà de Paris, le réseau ferré est structuré en **étoile** autour de la capitale, s'appuyant sur des lignes Paris - Banlieue (RER, lignes de trains de banlieue Transilien), dont la densité diminue rapidement dès qu'on s'éloigne du cœur d'agglomération. Ce réseau ferré permet principalement aux usagers qui résident à proximité des gares de se rendre à Paris et dans quelques secteurs du cœur d'agglomération directement desservis.



Le réseau de transports collectifs comporte donc aujourd'hui encore peu de rocade :

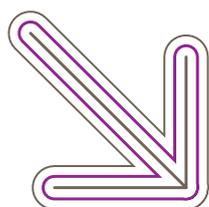
- >> le RER E à l'Est (entre Noisy-le-Sec et Champsigny-sur-Marne) ;
- >> la ligne Transilien Saint-Lazare - La Défense - Saint-Cloud - Versailles - Saint-Nom-la-Bretèche ;
- >> une ligne de transports collectifs en site propre - TCSP (TVM) ;
- >> des tramways (T1, T2, T3 et T4).

D'autres projets de rocade vont venir compléter ce réseau en proche et moyenne couronne (la tangentielle Nord et les projets de tramway).

Le relief francilien explique en partie l'organisation des transports ; les vallées pénétrantes ont favorisé la constitution d'un réseau fait de radiales. À l'inverse, de nombreuses coupures difficilement franchissables rendent les liaisons de rocade difficiles : Seine, Marne, voies ferrées ou autoroutes, etc. Le paysage et ses déclivités représentent ainsi une source de difficulté de desserte.

De même, l'offre a initialement été conçue pour permettre un accès rapide à Paris. L'exploitation du réseau est concentrée sur les radiales et sur Paris intra muros :

- >> les fréquences les plus élevées se situent essentiellement sur le métro et quelques stations de RER ;



Le réseau de transport collectif francilien : 1 450 lignes sur 25 000 kms

>> 16 lignes de métro (211 km) auxquelles s'ajoute Orlyval pour la desserte de l'aéroport d'Orly, exploitées par la RATP

>> 5 lignes de RER (A, B, C, D, E), exploitées par la RATP sur 115 km (sur une partie des lignes A et B) et par la SNCF sur 489 km

>> le réseau Transilien exploité par la SNCF (836 km), qui comprend

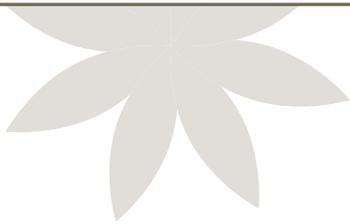
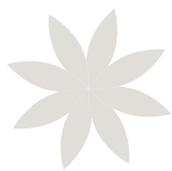
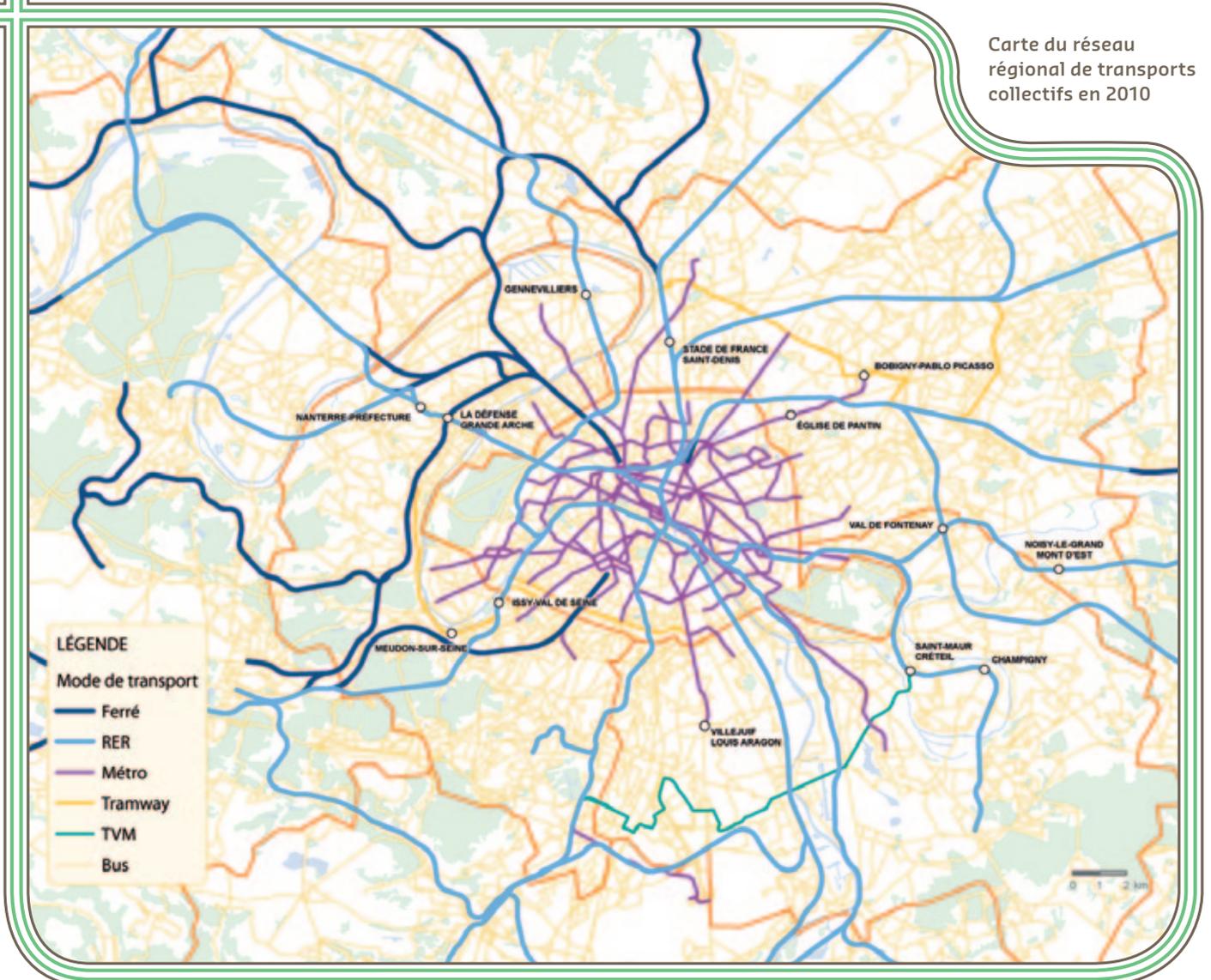
les lignes de trains de banlieue au départ des gares parisiennes

>> 3 lignes de tramway exploitées par la RATP et un tram-train exploité par la SNCF (soit 40,5 km)

Des lignes structurantes fortes de bus en site propre viennent compléter ce réseau, telles que le TVM (Trans Val-de-Marne)

ou la ligne 183 sur la RD305 dans le Val-de-Marne. Enfin, environ 1 500 lignes de bus sont exploitées par différents transporteurs (1 100 lignes de bus sont exploitées par Optile et 350 par la RATP sur l'ensemble de la région).

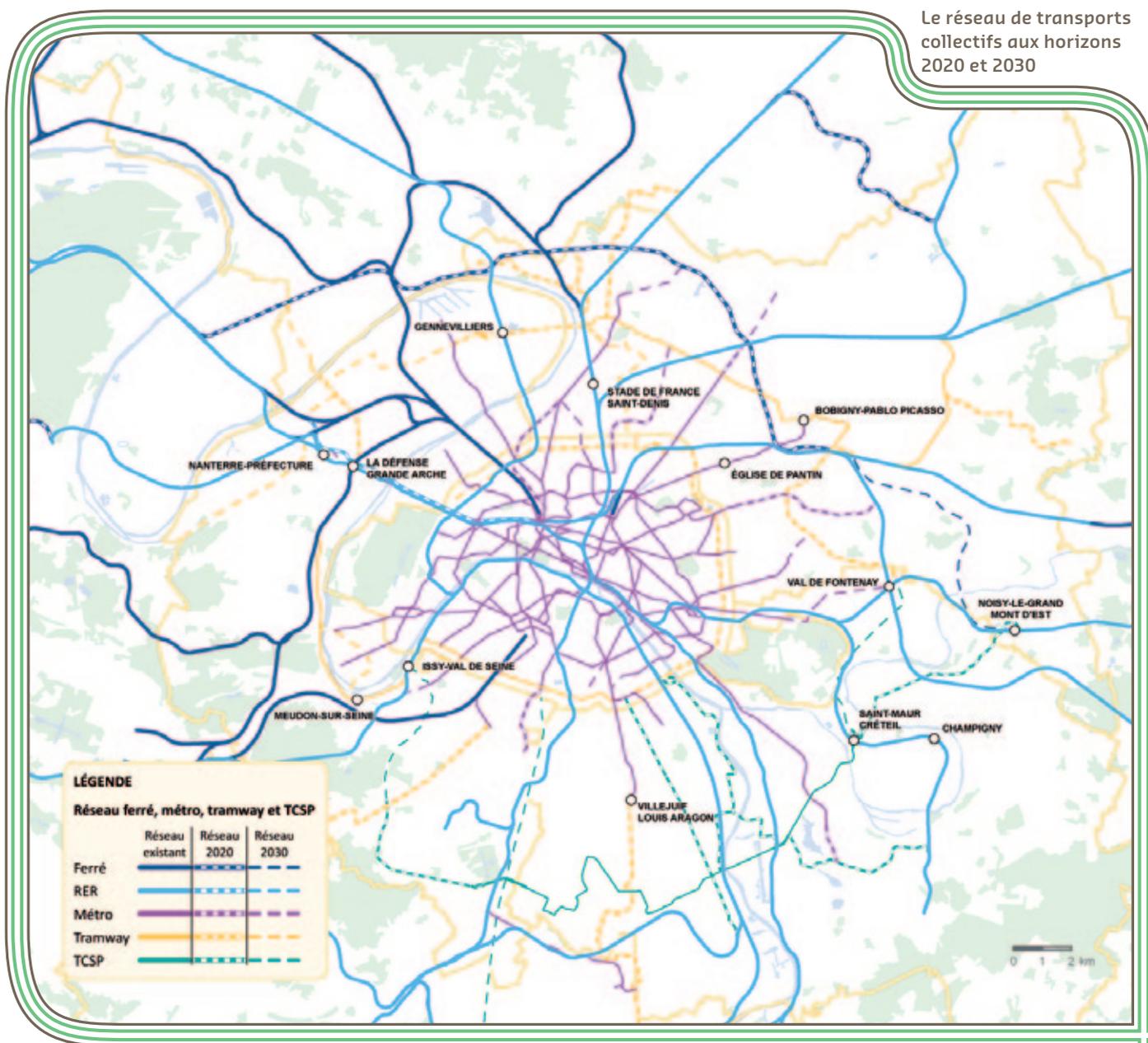
Carte du réseau régional de transports collectifs en 2010



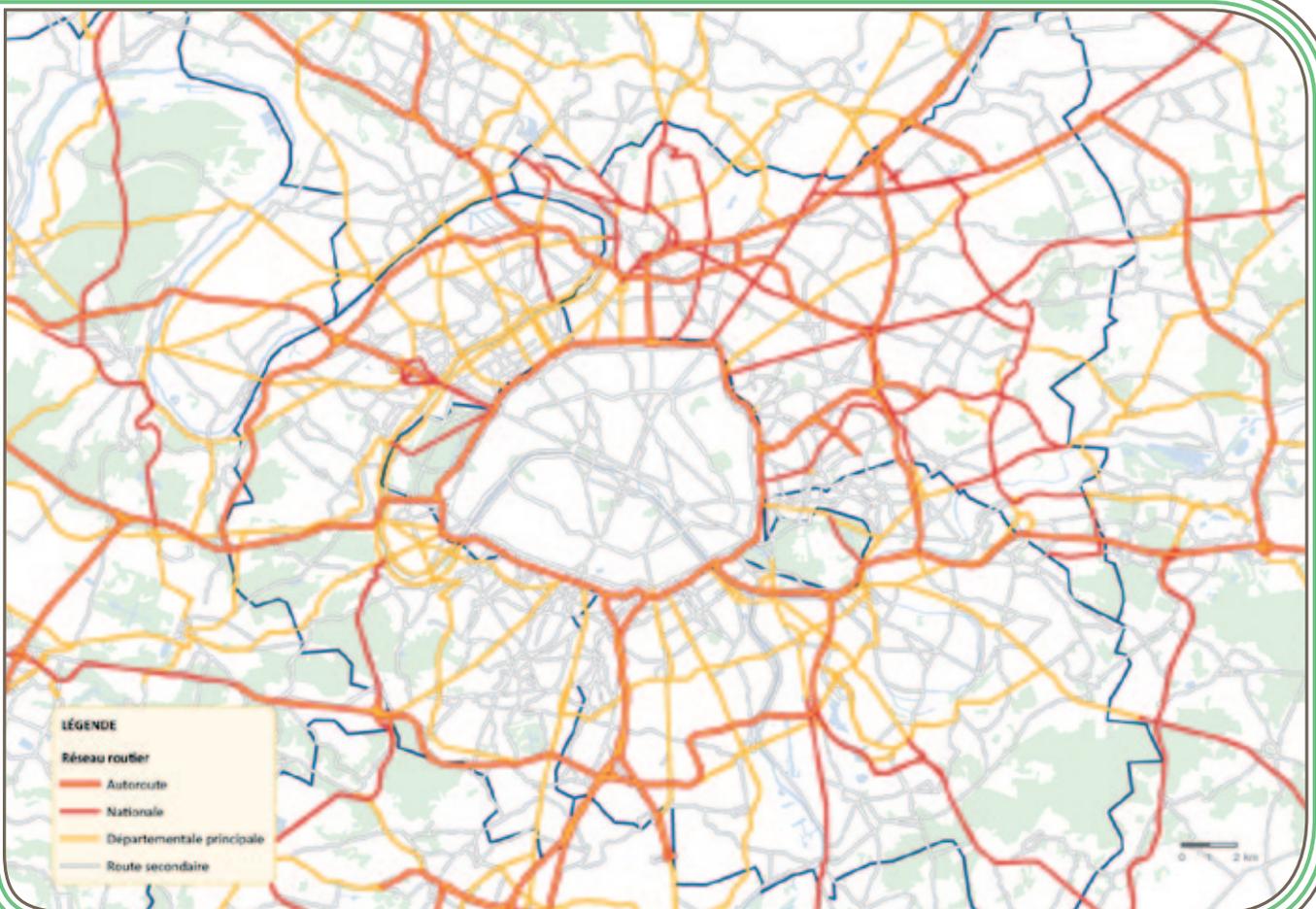
Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France

Le réseau de transports collectifs aux horizons 2020 et 2030



Le réseau routier en 2010



>> Le niveau de l'offre (nombre de trains circulant) est globalement bien adapté au trafic pour les stations proches de terminus de lignes de métro (où se concentrent souvent des zones d'habitation et d'importants rabattements en bus depuis les zones non couvertes par le métro).

La conséquence de cette organisation est que certains secteurs de la très proche couronne sont bien desservis mais que d'autres sont très mal irrigués, au Sud-Est en particulier. Ces défauts de desserte accentuent les inégalités territoriales déjà observées.

Le service rendu par la voiture et les transports collectifs : une comparaison peu favorable aux transports collectifs

La configuration du réseau routier, adaptée à ce fort besoin de déplacements en banlieue, explique la part importante de la voiture dans ces déplacements.

Malgré la congestion du réseau routier, les temps de parcours en voiture de banlieue à banlieue restent, selon les trajets, bien souvent meilleurs que ceux permis par les transports collectifs.

Ainsi, pour les déplacements au sein de la proche couronne, les déplacements réalisés en transports collectifs sont en moyenne de 5,4 km pour une durée de l'ordre de 40 minutes, soit une vitesse moyenne de déplacement de 8 km/h.

En voiture, la distance de parcours moyenne est de l'ordre de 3,5 km pour une durée de 18 minutes 30 (hors embouteillage) soit une vitesse théorique moyenne de 11,5 km/h.

Arc Express avec une vitesse de 40 km/h offrira un service incomparable au vu des vitesses actuelles de déplacements.

Charge importante du réseau

Depuis de nombreuses années, la congestion est un phénomène connu des automobilistes franciliens. Le trafic est très élevé sur l'ensemble des autoroutes et voies rapides de la proche couronne et sur le boulevard Périphérique. On dénombre ainsi 4 à 6 heures d'embouteillages par jour sur ce réseau. Ils atteignent jusqu'à 180 km au moment le plus difficile de la journée.

Fait plus récent, les transports collectifs, fortement sollicités dans le cœur d'agglomération sous l'effet de la croissance des déplacements, sont chargés.

Par ailleurs, une évolution des usages est aujourd'hui constatée. Ainsi, la croissance de trafic constatée porte beaucoup plus sur les périodes d'heures creuses, de flancs de pointe et les week-ends que sur les périodes de pointe du matin et du soir. La courbe de charge s'aplatit, avec toutefois une hyperpointe plus pointue le matin.

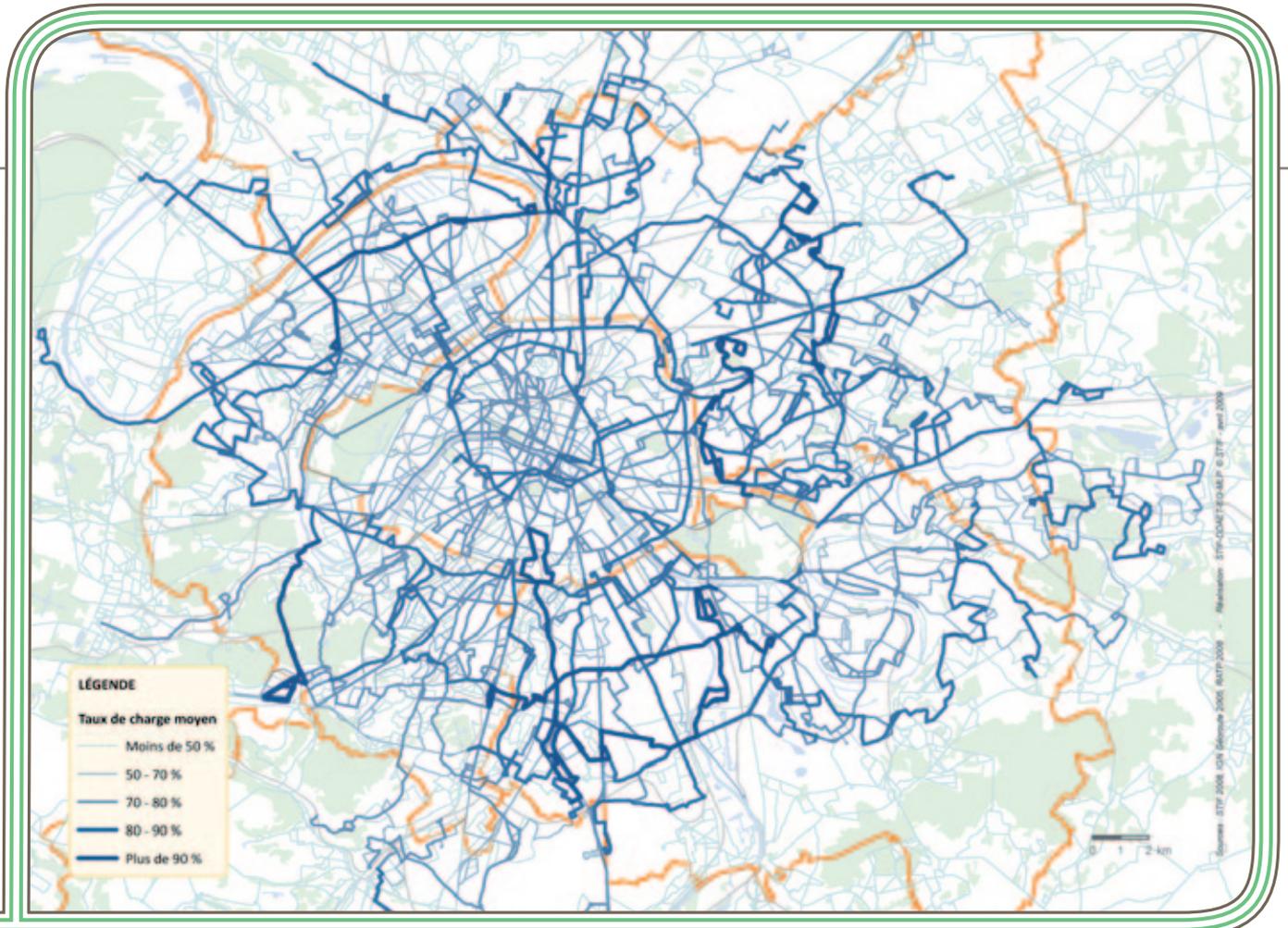
L'évolution des pratiques de déplacement liée à une augmentation du nombre de causes externes impactant le trafic (causes sociales, suicides...) engendre une situation complexe en termes d'exploitation. En effet, il est difficile de revenir à une situation normale sur l'hyperpointe, celle-ci étant critique. On utilise donc les heures creuses pour



↑
Des conditions de transport difficiles pour les usagers



Taux de charge des lignes de bus - Réseau RATP



À noter : Le « taux de charge » est le rapport entre le nombre effectif de voyageurs et le nombre maximal de voyageurs que l'on peut transporter dans un bus, un tramway ou un train.

résorber la dégradation et revenir à l'équilibre. Aujourd'hui, la période creuse connaît un taux de charge croissant et relativement constant. La capacité du système à revenir à l'équilibre est donc plus difficile.

Les difficultés sont accentuées en situation perturbée, créant un cercle vicieux : le nombre de trains qui passent en une heure est nettement inférieur à l'offre programmée du fait des perturbations, générant de nouveaux dysfonctionnements ...

Les difficultés en pointe ont tendance à maintenir une situation d'exploitation complexe impactant directement le confort et la qualité de service pour l'ensemble des voyageurs. Le ressenti est très fort pour les voyageurs.

Le réseau bus très chargé sur certaines lignes de liaison de banlieue à banlieue

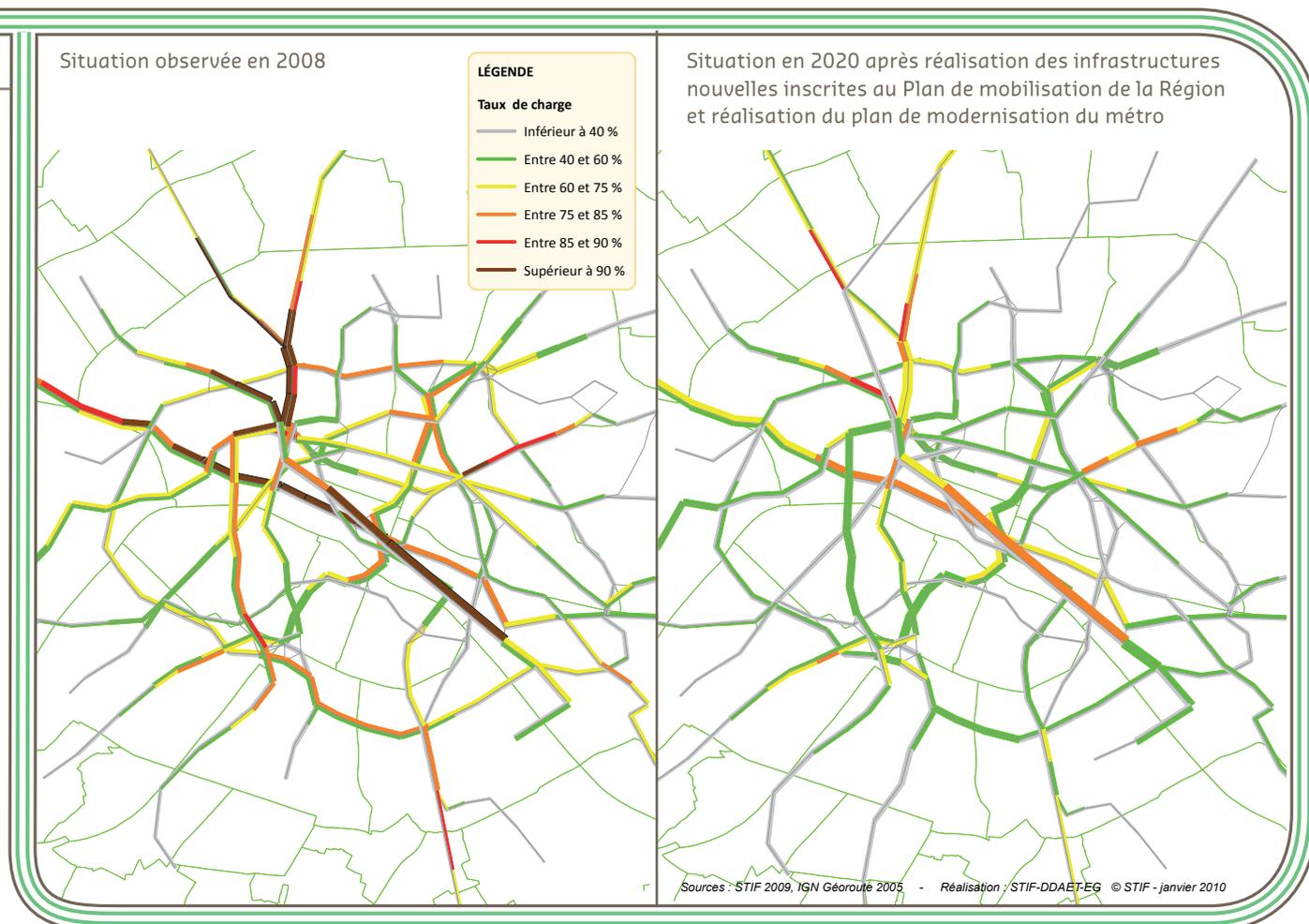
Le bus est le mode de transport présentant le plus d'aléas et de dysfonctionnements. Ce point provient du fait qu'il emprunte un réseau viaire dense, peu large, ancien et peu adapté à une offre soutenue et régulière. Les couloirs bus sont difficilement mis en place. De plus les bus dépendent entièrement de l'état du réseau routier. En heure de pointe, il arrive souvent de constater que plusieurs bus se suivent. Ces « trains de bus » sont souvent générés par des carrefours routiers des plus critiques.

Le réseau bus est englué dans la circulation routière. La régularité ne peut être assurée. En

Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France

Taux de charge des lignes de métro 2008 / 2020



parallèle, les seules possibilités qui permettent d'alléger la charge dans les bus est de travailler sur le cadencement (le nombre de bus par heure) et la régularité. Or il apparaît rapidement qu'il est inutile de rajouter des bus dans des systèmes où ils ne peuvent pas circuler.

La solution dans certains secteurs très critiques est donc la réalisation d'un site propre dédié aux bus. Il est constaté (voir carte sur le taux de charge des bus) que dès lors que le cadencement et la relative sécurité de la régularité sont possibles, la demande apparaît. Par exemple, le TVM, en site propre, est un bus connaissant un franc succès. Cette offre a permis en parallèle de structurer la demande.

Une autre mesure prise quand l'infrastructure le permet est d'acheter du nouveau matériel roulant (bus doubles) ou de modifier l'existant pour accueillir plus de voyageurs.

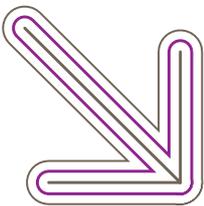
Ainsi il apparaît que plus le réseau est chargé, plus l'exploitation est délicate et les dysfonctionnements difficiles à résorber.

Le réseau métro fortement sollicité

Plus le taux de charge est élevé, plus l'exploitation est critique. Ce phénomène est observé sur les lignes 1, 4, 13 et 14, lignes les plus chargées aujourd'hui.

Néanmoins, **Arc Express**, liaison de rocade, va créer un nouveau barreau en liaison avec les lignes ferrées qu'il croise. Comme le montre la carte sur le réseau de métro en 2008 et en 2020, celui-ci connaîtra un allègement du taux de charge et donc une meilleure qualité du service rendu aux franciliens. Il est à considérer qu'il en sera de même avec le réseau bus.

Arc Express en créant une nouvelle offre va aussi restructurer l'ensemble du système de transport. C'est pourquoi ce projet est défini dans le SDRIF et le plan de Mobilisation comme l'épine dorsale des transports de la région.



Un tracé, des stations

Concevoir un projet linéaire ne consiste pas uniquement à définir son tracé et choisir les stations. Il s'agit pour les stations de correspondance d'établir si celles-ci sont en capacité de recevoir les nouveaux échanges voyageurs dans de bonnes conditions de qualité et de sécurité.

La station mise en correspondance avec **Arc Express** ne peut être imaginée sous le seul aspect technique de création de couloirs de liaison. Il s'agit aussi de définir les modalités de gestion des flux entrants, sortants, d'échange et d'attente. Ne pas étudier la réflexion sur les flux pourrait entraîner une saturation de l'infrastructure. Ce travail a été engagé dans une phase d'analyse exploratoire et est présenté dans les cahiers par arc.

Arc Express un projet structurant

Outre les grands projets inscrits dans les différents documents régissant l'organisation des transports en Île-de-France, des mesures à court ou moyen terme visant à améliorer la régularité sont mises en œuvre. Il s'agit :

- >> pour le réseau ferré de schémas directeurs des RER, de système d'exploitation permettant de diminuer l'attente, d'automatisation de certaines lignes de métros, de création de portes palières ;
- >> pour les réseaux bus, de création de sites propres, de contrats d'axes pour les lignes principales du réseau bus. Un travail sur le matériel roulant est aussi engagé.

Enfin, à plus long terme, des grands projets contribueront à apporter des réponses aux besoins des franciliens. Ils sont décrits au chapitre 1 du présent document. **Arc Express** a vocation à être une ligne de métro en rocade. Il répond :

- >> aux besoins de transports fiables, réguliers et cadencés ;
- >> aux besoins de déplacements en rocade en proche couronne.

Il permettra d'éviter aux Franciliens de passer par Paris pour faire un déplacement banlieue-banlieue.

Il permettra également de décharger le réseau existant métro et bus (voir ci-dessus).



UN ENVIRONNEMENT À PRÉSERVER

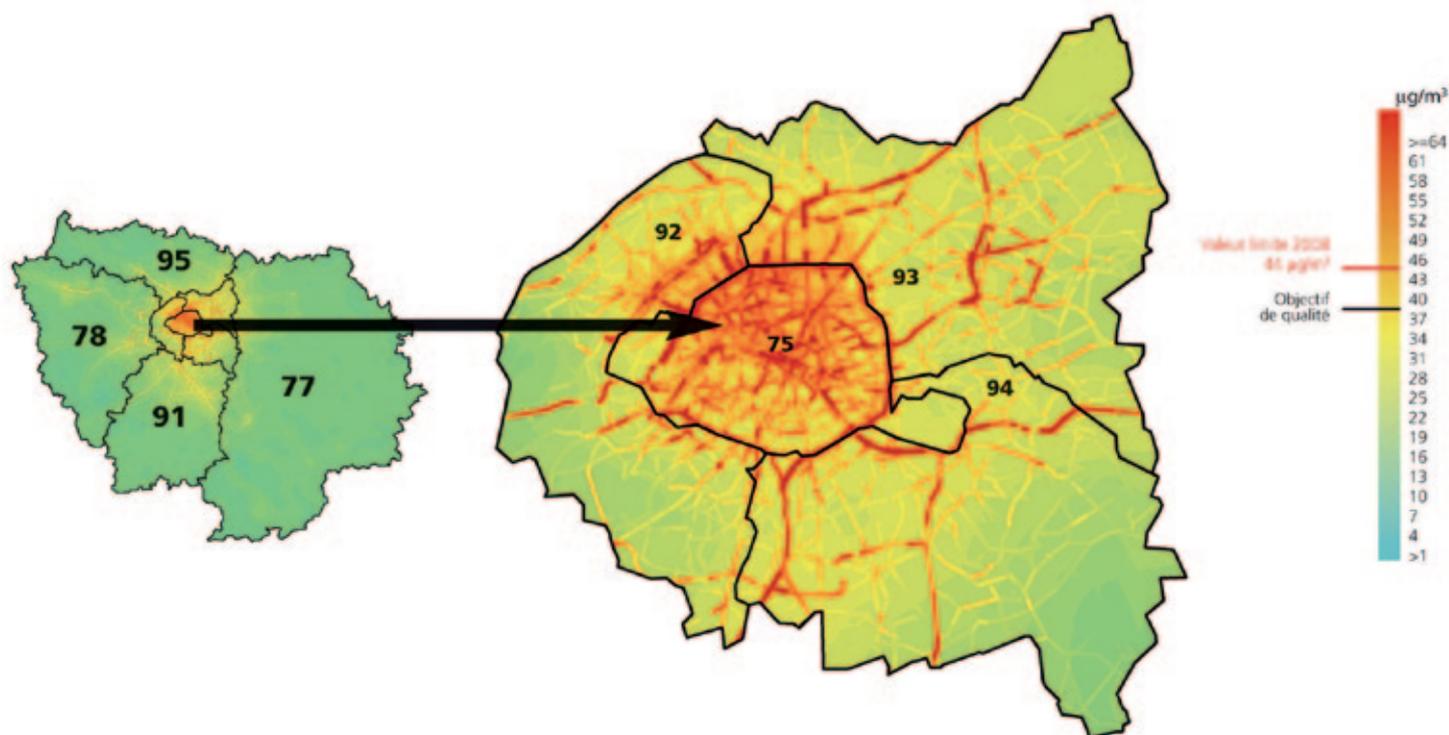
Compte tenu de la densité urbaine, les enjeux environnementaux sont forts en Île-de-France. Le transport routier en particulier, est source de nombreuses nuisances.

Le Grenelle de l'Environnement a fait de la réduction des émissions de **gaz à effet de serre** liées aux transports une priorité stratégique : d'ici à 2020, il faut viser une réduction de 20 % de ces émissions pour les ramener au niveau observé en 1990. À plus long terme, la France a pour objectif de diviser par 4 ses émissions totales entre 1990 et 2050. En Île-de-France, les véhicules

particuliers sont responsables de près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre (source : inventaire des émissions AIRPARIF pour l'année 2005).

Outre ses effets sur le changement climatique, le trafic routier contribue à la **pollution atmosphérique**. Dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire leurs impacts sanitaires et environnementaux, la réglementation française (suivant en cela la directive européenne n° 2008/50/CE du 21 mai 2008) précise les valeurs limites de concentration de polluants à respecter. Elles sont de plus en plus contraignantes année après année afin d'atteindre *in fine* les objectifs de qualité de l'air fixés par l'Union Européenne.

Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) en 2008 (Source : AirParif)





Le trafic routier est source de nombreuses nuisances. Il contribue notamment à la pollution atmosphérique.

Le trafic routier est responsable d'une part importante de l'**émission des polluants** réglementés les plus problématiques en Île-de-France, dont les impacts sur la santé sont avérés (source : AirParif, inventaire des émissions pour l'année 2005).

Pour les particules, l'exposition des populations est très variable selon les années car elle dépend fortement des conditions météorologiques. Toutefois, la situation est toujours problématique à proximité des voies routières : le nombre de jours de dépassement du seuil de $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ pour les particules y est en moyenne deux fois plus élevé que le nombre maximal de jours autorisé (source : AirParif).

Pour les oxydes d'azote, plus de 3 millions de Franciliens sont soumis à un air qui ne respecte pas l'objectif de qualité (exprimé en concentration moyenne annuelle). Le trafic routier est responsable de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote en Île-de-France. La responsabilité est partagée entre voitures particulières (40 % des

émissions des transports) et poids lourds (environ 30 % des émissions des transports). Ainsi, les concentrations de NO_2 observées aujourd'hui à proximité du trafic routier sont deux fois plus élevées que les objectifs de qualité du Plan Régional pour la Qualité de l'Air (source : AirParif).

Enfin, le bruit dû au trafic routier reste excessif le long des grands axes de circulation. Près de 150 000 Parisiens habitent près de voies extrêmement bruyantes, c'est-à-dire présentant des niveaux sonores en façade d'immeuble dépassant 70 décibels de jour et 65 décibels de nuit (source : cartographie du bruit routier, Ville de Paris).

Dans ce contexte, **le report modal (le recours aux transports collectifs plutôt qu'à la voiture individuelle) constitue une contribution non négligeable à l'amélioration de la qualité de l'environnement des Franciliens et plus généralement à la protection de notre environnement.**

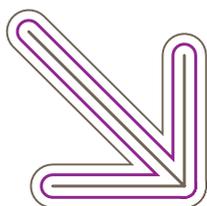
À noter : Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air a été instauré par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Laure) de 1996. Ce plan fixe les orientations et recommandations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre, a minima, les objectifs de qualité de l'air prévus par la réglementation en vigueur. Depuis 2002, la Région est responsable de son élaboration et de son suivi.

ARC EXPRESS, UN PROJET QUI RÉPOND AUX BESOINS DES FRANCILIENS ET AUX ENJEUX RÉGIONAUX

MODIFIER SIGNIFICATIVEMENT LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS

Compte tenu de la saturation observée sur les réseaux routiers et de transports collectifs, faire face à la croissance des déplacements dans le cœur d'agglomération passe nécessairement par des investissements massifs dans le développement de modes de transports respectueux de l'environnement, au premier rang desquels les transports collectifs.

Le projet **Arc Express** apporte une réponse significative à cet enjeu. Pour ce faire, il améliore la desserte en transports collectifs et fournit



L'articulation entre planification urbaine et projets de transports collectifs, l'exemple des villes nouvelles en Île-de-France

Dans les années 60, pour faire face au développement rapide de l'agglomération parisienne, cinq villes nouvelles ont été créées autour de Paris : Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Sénart et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'agissait de faire face la croissance urbaine en les localisant dans de nouveaux pôles en dehors du cœur d'agglomération, appelés à devenir de véritables bassins de vie. La qualité de leur desserte a été l'un des éléments essentiels de leur conception. Il s'agit de l'un des **premiers exemples d'articulation entre les politiques d'urbanisme et de transport**. Ainsi, ces villes nouvelles ont été localisées le long de grands « axes de développement », en cohérence avec les principales infrastructures envisagées : nouvelles autoroutes, mais aussi et surtout réseau ferré régional avec la création des RER. Certaines de ces villes comme Évry ou Saint-Quentin-en-Yvelines ont même été conçues autour d'un réseau de transports collectifs en site propre, facilitant ainsi les déplacements au sein du bassin de vie qu'elles constituaient.

Ce projet a été porté dans le cadre du premier Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU). Son élaboration a été confiée à Paul Delouvrier, délégué général au District de la Région de Paris de 1961 à 1969. Celui-ci est à ce titre considéré comme « le père » des villes nouvelles en France.

ainsi une alternative concurrentielle à la voiture. La conception du projet s'est appuyée sur les éléments suivants :

- >> Les caractéristiques techniques du projet doivent garantir vitesse, fréquence et régularité.
- >> Le positionnement du tracé d'**Arc Express** doit permettre d'optimiser le maillage avec les réseaux existants pour réduire les temps de parcours grâce à la qualité et au nombre des correspondances.
- >> Les possibilités de déplacements offertes doivent être particulièrement élevées.

RÉÉQUILIBRER LA DESSERTE DU TERRITOIRE

Un projet pour desservir les populations existantes

Le projet **Arc Express** doit permettre d'améliorer le service de transport offert aux Franciliens en créant de nouvelles stations de métro, et en rendant possibles des parcours aujourd'hui difficiles ou trop longs à réaliser.

Cette amélioration sera sensible dans les secteurs actuellement peu ou pas desservis et pourtant densément peuplés (par exemple pour les communes du Sud des Hauts-de-Seine, de nombreuses communes du Val-de-Marne, le plateau de Rueil-Malmaison).

Des communes bénéficiant déjà d'une desserte par une ligne de métro, de RER ou de train verront leur desserte améliorée.



Arc Express devra desservir des secteurs actuellement peu ou pas desservis (ici : Les Blagis à Bagneux)

Il est ainsi essentiel de positionner les stations du projet **Arc Express** pour combler les manques de desserte existants et ce notamment pour les quartiers bénéficiant d'un dispositif politique de la ville où les populations disposent en général de peu de moyens de transport.

Un projet pour conforter les pôles économiques existants et susciter de nouveaux projets

Pour que l'Île-de-France puisse continuer à exercer son double rôle de région-capitale et de métropole de rang mondial, il est important de soutenir et de renforcer en permanence son attractivité

économique. Disposer d'une bonne desserte est un élément fondamental de cette attractivité et de la compétitivité économique.

Arc Express peut ainsi jouer un rôle majeur dans le développement, la structuration et la mise en relation des entreprises présentes en cœur d'agglomération, notamment via :

- >> l'élargissement des bassins de main d'œuvre des entreprises, par desserte ou maillage des pôles constitués ou émergents ;
- >> la mise en relation des pôles de bureaux le long d'**Arc Express** ;
- >> la constitution d'une colonne vertébrale d'un maillage fin entre les pôles de bureaux et les espaces économiques associés : back office, services ;
- >> la mise en relation des établissements des pôles de compétitivité, le long de la rocade ou par maillage.

Un projet pour renforcer la desserte des équipements et la structuration du cœur métropolitain

La desserte des grands équipements commerciaux, sportifs, culturels, médicaux ou universitaires est privilégiée par le projet de SDRIF afin de favoriser la structuration de l'agglomération autour de ces grands pôles. Cette structuration passe aussi par la desserte des centres villes et des grands pôles métropolitains et la mise en relation des pôles urbains entre eux.



Arc Express pourra être un levier de développement pour de nombreux territoires (ici les Ardoines)

ACCOMPAGNER ET ENCOURAGER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Desservir les pôles de développement prévus ou envisagés

La dynamique de projets d'urbanisation est déjà forte sur le cœur d'agglomération mais de nombreux territoires peuvent encore faire l'objet de développements urbains importants. Accompagner ces projets par une meilleure desserte constitue un enjeu important pour **Arc Express**. Il s'agit ainsi :

- >> de desservir des pôles de développement sur des territoires actuellement non desservis, par exemple le Campus de cancérologie à Villejuif ;
- >> de renforcer la desserte de pôles de développement desservis mais par une seule ligne de métro ;
- >> de favoriser la densification et l'adaptation des programmes immobiliers aux abords des stations ;
- >> d'en faire émerger de nouveaux ;
- >> de mettre en relation des pôles de développement desservis par les lignes radiales (RER, train) avec les territoires le long d'**Arc Express**.

Susciter et accompagner la régénération urbaine et la densification des tissus

La construction diffuse de logements (hors programme immobilier) représente aujourd'hui environ la moitié de la construction de logements en Île-de-France. Atteindre l'objectif du projet de SDRIF de créer 60 000 logements par an passe notamment par la densification en cœur d'agglomération.

Le projet **Arc Express** peut être un levier de ce développement du fait :

- >> des territoires à potentiels ou « mutables », c'est-à-dire des territoires susceptibles de se développer situés dans l'aire de desserte d'**Arc Express** ;
- >> du facteur d'attractivité que représente l'amélioration des conditions de transport et qui conduit classiquement à développer de nouveaux projets autour des gares et stations ou d'en accélérer les transformations.

La densification permise par le projet **Arc Express** pourra ainsi agir sur :

- >> des zones urbaines actuellement non desservies, sur les Hauts de Montreuil ou à Rueil-Malmaison par exemple ;
- >> des secteurs déjà desservis par une ligne radiale, mais qui se verront reliés en rocade, notamment au sud de Paris ;
- >> des secteurs dédiés à l'activité et à très fort potentiel de développement en emplois, Gennevilliers, Plaine Saint-Denis, Bobigny, Val-de-Fontenay par exemple.

ARC EXPRESS, FRUIT DE NOMBREUSES ÉTUDES ET ABOUTISSEMENT D'UNE LONGUE RÉFLEXION

Une croissance démographique continue depuis l'après-guerre combinée à l'essor de la voiture a entraîné une progression constante des déplacements entre banlieues. L'idée de créer des lignes fortes de transports en commun en rocade apparaît alors, à l'instar de ce qui avait été envisagé depuis longtemps pour les réseaux routiers (le boulevard périphérique, l'A 86 et la Francilienne). Le livre blanc rédigé par l'État, la Région, la Ville de Paris et l'IAURIF en préalable à la révision du SDRIF de 1994 fait état pour la première fois de cette idée.

Entre 1994 et aujourd'hui, plusieurs projets portés par différents acteurs de l'Île-de-France ont été proposés pour répondre à cet objectif de liaisons de banlieue à banlieue.

ORBITALE (Organisation du Bassin Intérieur des Transports Annulaires Libérés des Encombrements)

Ce premier projet de ligne de métro de banlieue était constitué d'une rocade en proche couronne et d'antennes. Il visait à développer un véritable maillage métro en petite couronne parisienne, dans la zone sous l'influence immédiate de Paris et dans les secteurs qui devaient connaître une forte urbanisation.

Il était prévu que la rocade métropolitaine de petite couronne irrigue le pourtour très dense de la zone centrale : La Défense - Clichy - Saint-Denis - Montreuil - Ivry - Villejuif - Issy-les-Moulineaux - Saint Cloud - Suresnes - La Défense.

Le Contrat de Plan État-Région 1994 - 1998 n'a pas retenu la réalisation d'Orbitale, la majeure partie des financements publics ayant été engagée sur les projets EOLE et Météor (ligne 14 du métro). Néanmoins, Orbitale peut être considéré comme l'ancêtre des projets Orbival, Métrophérique et **Arc Express**, qui ont tous repris les éléments de base de ce projet.



Arc Express empruntera au Grand Tram la caractéristique d'un projet réalisable par séquences successives

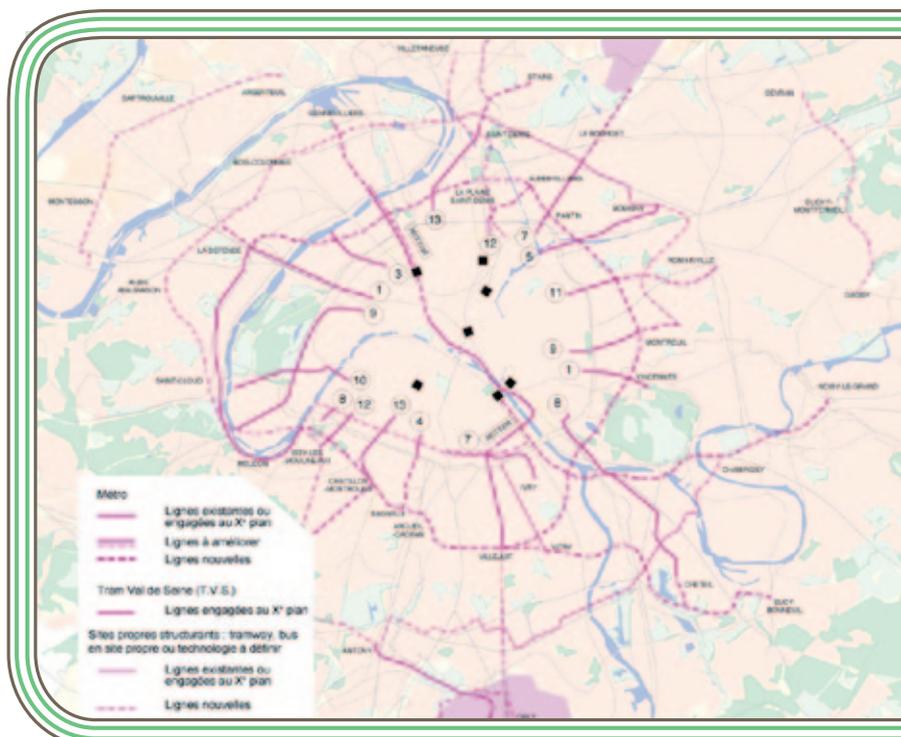


Le Grand Tram : un projet de rocade en surface

Dans le contrat de plan 2000 - 2006, était inscrit un projet de transports collectifs en surface, composé de plusieurs lignes de tramway - le Grand Tram. Il visait à répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue par le biais d'une solution moins onéreuse que le métro. Il s'agissait notamment des tramways T1 et T3.

Néanmoins, le réseau de voirie de proche couronne s'avérait peu propice à la réalisation du projet et rendait impossible la réalisation de l'ensemble de la boucle du Grand Tram, en particulier sur sa partie Sud. Sa réalisation n'a donc été inscrite au contrat de plan 2000-2006 que sur certains tronçons.

L'extension du métro jusqu'à la rocade Orbitale



Première partie

Le défi des déplacements en Île-de-France



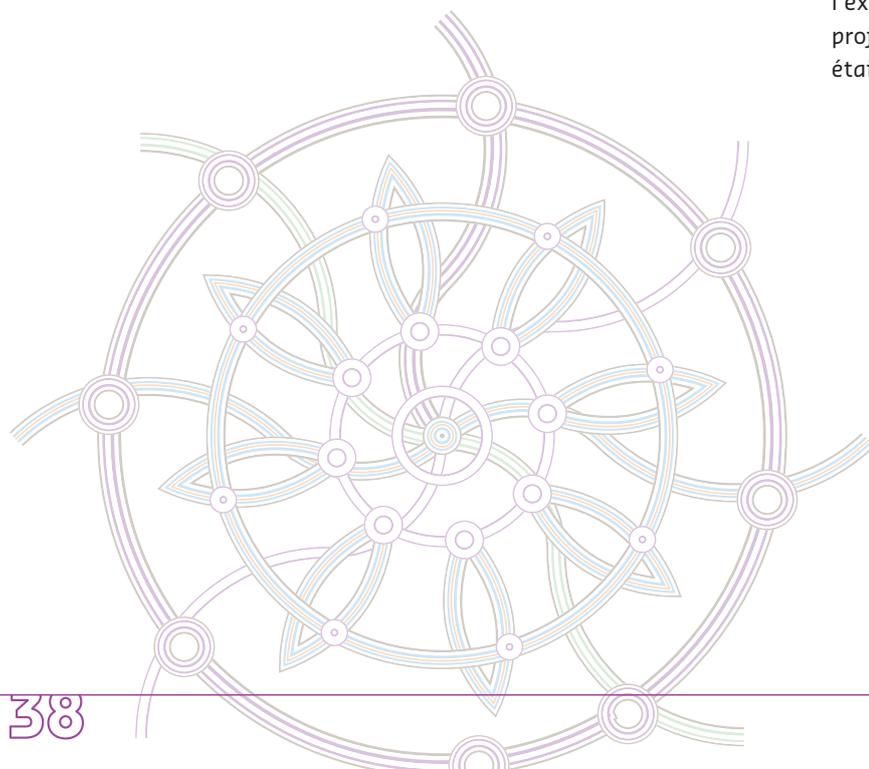
Lutece

LUTECE (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure)

LUTECE, le projet de grande rocade, a pu être considéré comme un concurrent potentiel d'Orbitale lors de l'élaboration du SDRIF de 1994. Cependant, il s'agissait bien de projets différents. Lutece se situait en moyenne/grande couronne – plus éloigné du cœur d'agglomération qu'**Arc Express** – et était constitué de tronçons successifs. Le concept initial de liaison de type RER en rocade a lui aussi évolué au fil des années. La tangentielle Nord, le tram-train Massy-Évry et le tram-train Saint-Cyr-Saint-Germain-Poissy-Achères inscrits au CPER 2007-2013 et en cours d'études au STIF sont issus de cette réflexion. Les tracés des tangentielles et d'**Arc Express** offriront une complémentarité en matière de desserte, tissant un véritable réseau de banlieue à banlieue.

Métrophérique

Un projet de métro en rocade a été proposé par l'exploitant RATP : Métrophérique. Inspiré du projet Orbitale originel, le tracé de Métrophérique était plus éloigné de Paris que ne l'était Orbitale.



ORBIVAL

En avril 2006, le projet Orbival, rocade de métro rapide reliant l'Est et l'Ouest du Val-de-Marne et correspondant de fait à l'arc Sud-Est d'**Arc Express**, a été inscrit au Schéma Départemental d'Aménagement du Val-de-Marne. Il est identifié comme un investissement indispensable pour un département manquant de liaisons de rocade de grand gabarit. Créée en novembre 2006, l'association « Orbival, un métro pour la banlieue » rassemble le Conseil Général, un grand nombre de collectivités val-de-marnaises et notamment toutes les villes concernées par son tracé, la ville de Paris, le Conseil général de Seine-Saint-Denis, des communes limitrophes d'autres départements et de nombreux acteurs associatifs et du monde économique et de la recherche. Orbival, le principe du métro et son tracé, font unanimité parmi les différentes sensibilités politiques et plus de 52 000 personnes lui ont déjà apporté leur soutien.

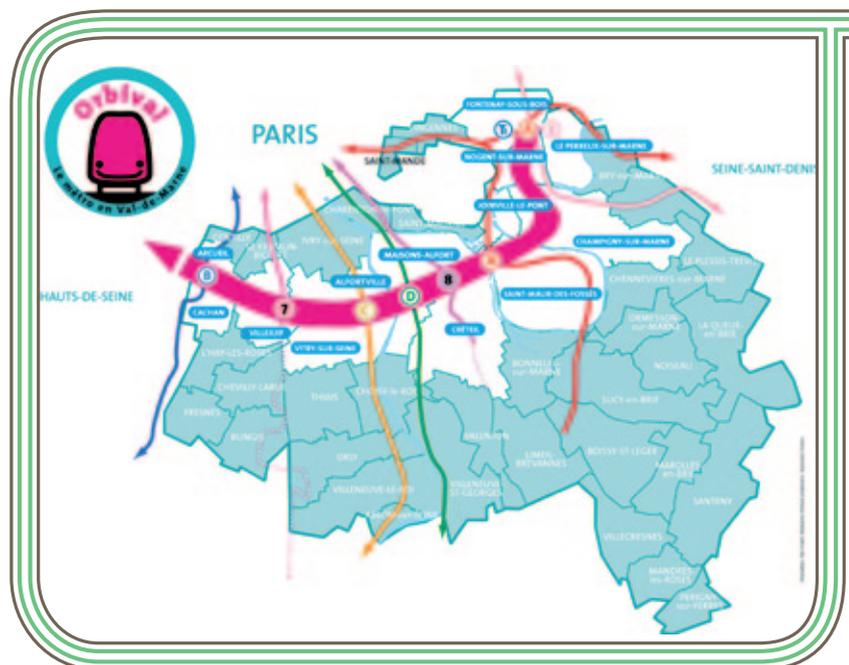
Dans la continuité de ces projets, **Arc Express** répond aux objectifs suivants :

>> **Arc Express** est constitué d'arcs dont la réalisation peut être envisagée de manière indépendante.

>> Le tracé d'**Arc Express** est plus éloigné de Paris que celui d'Orbitale : on a en effet estimé qu'il n'était pas nécessaire de positionner des stations dans des communes limitrophes de Paris bénéficiant déjà d'une bonne desserte ; en revanche le fait de mailler les lignes de métro existantes ou qui seront prolongées, permet d'accroître aussi l'accessibilité pour ces territoires déjà desservis.

>> **Arc Express** ne doit pas seulement desservir les densités existantes mais aussi susciter la densification et la mutation des territoires à fort potentiel.

Ainsi, **Arc Express** fait la synthèse entre le concept initial d'Orbitale et les projets successifs qui ont permis de le faire murir pour arriver à un projet plus structurant.



Orbival

Arc Express

Fort de cette histoire et de l'avancée de la réflexion qu'elle a permise, le projet **Arc Express** a été officiellement lancé en 2007 avec l'inscription du financement des études et du débat public au Contrat de projet État – Région 2007 – 2013.

En juillet 2008, le Plan de Mobilisation en faveur des transports en Île-de-France élaboré par la Région conforte **Arc Express** comme grand projet prioritaire.

En juillet 2009, le dossier de saisine de la CNDP est adopté à l'unanimité par le Conseil du STIF.