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 Ile-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 rocades :

>> le RER E à l'Est (entre Noisy le Sec et Champigny sur Marne),

>> la ligne Transilien St Lazare – La Défense – Saint Cloud – Versailles – St Nom la Bretèche,

>> une ligne de transports collectifs en site propre - TCSP (TVM),

>> des tramways (T1, T2, T3 et T4).

D'autres projets de rocades 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. A 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 : 1 400 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

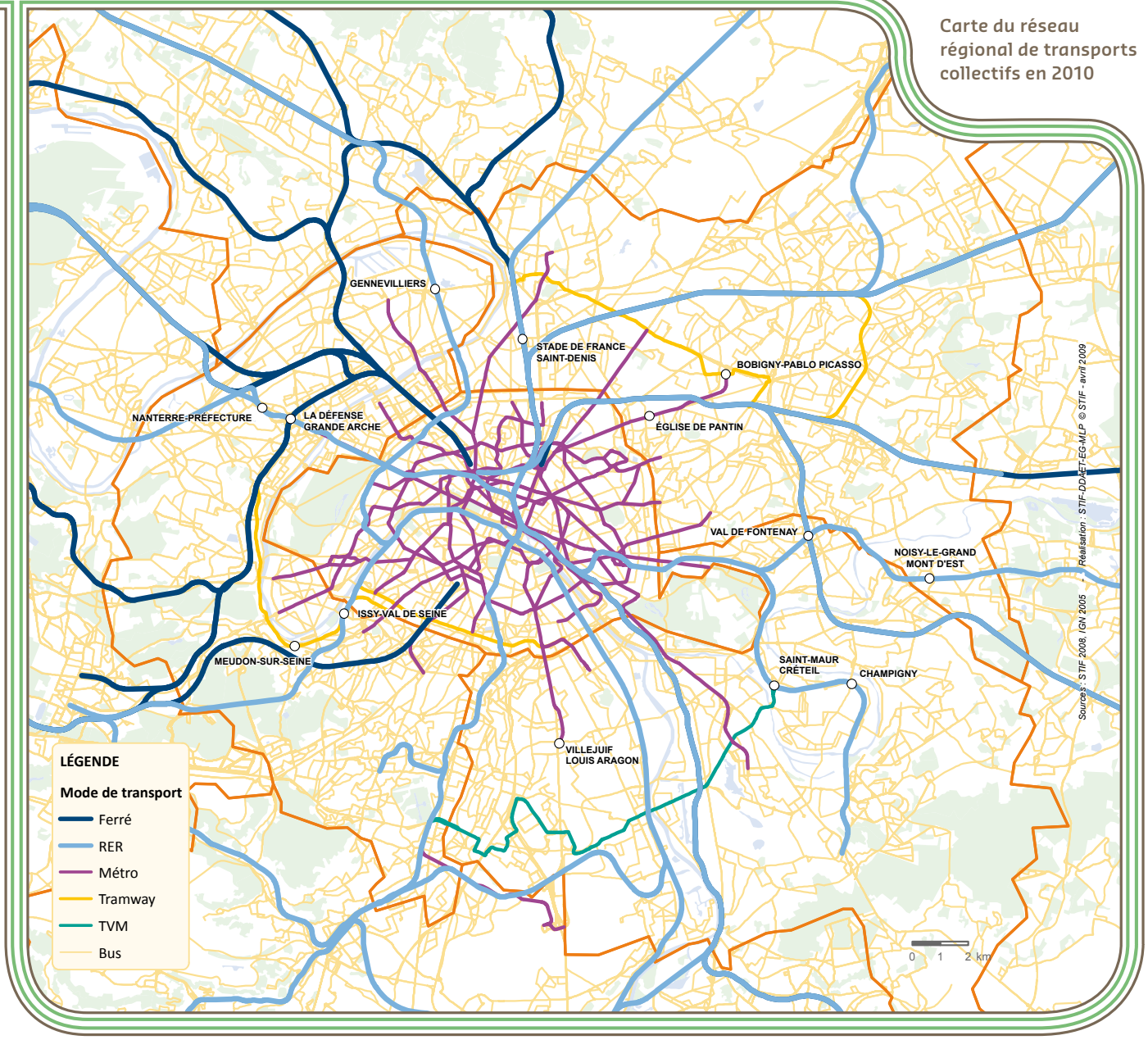
>> 5 lignes de RER (A, B, C, D, E), exploitées par la RATP sur 115 km (sur une partie des lignes A et B) et par la SNCF sur 489 km

>> le réseau Transilien exploité par la SNCF (836 km), qui comprend, outre les lignes de RER SNCF indiquées ci-dessus, les lignes de trains de banlieue au départ des gares parisiennes

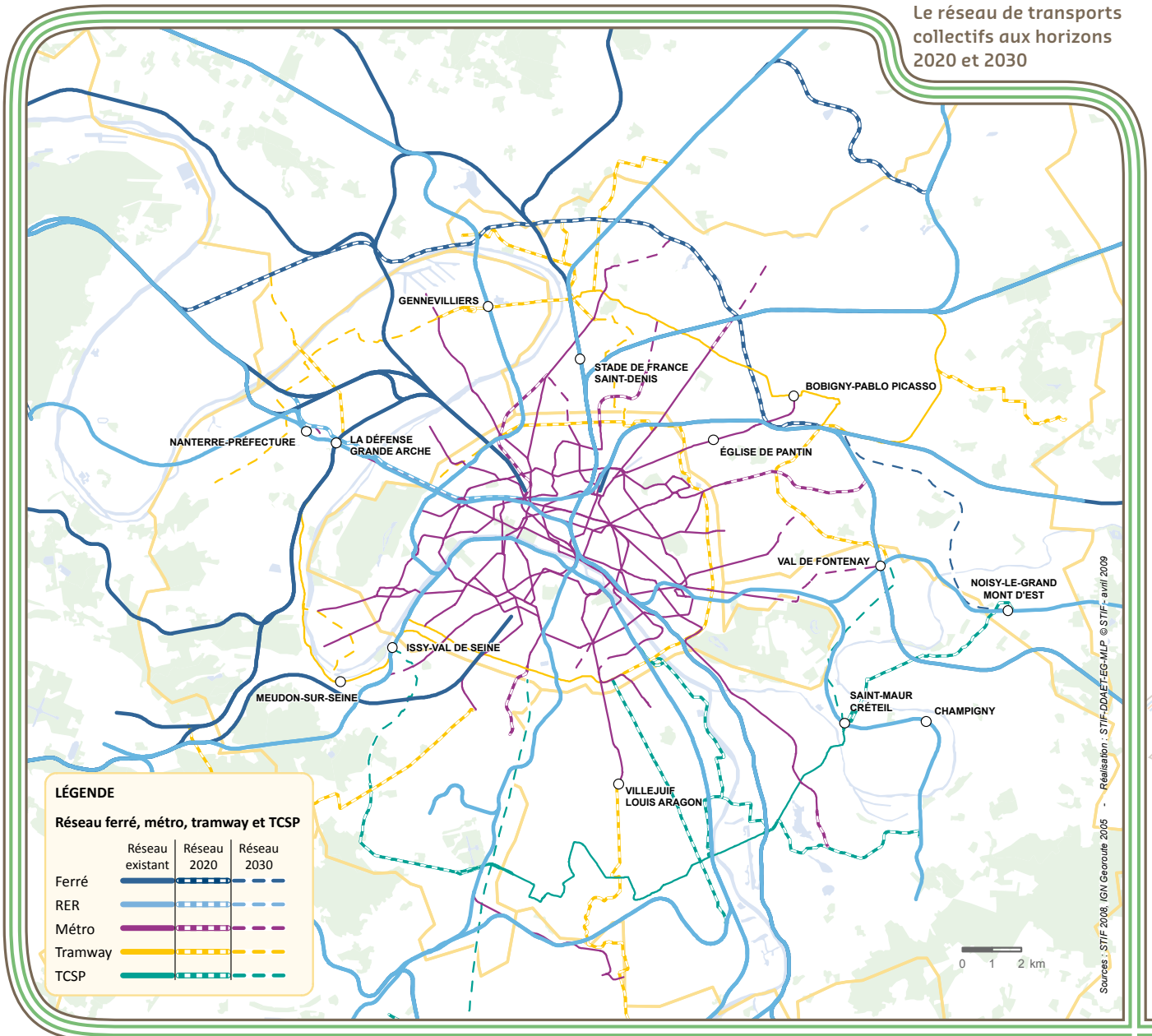
>> 3 lignes de tramway exploitées par la RATP et un tram-train exploité par la SNCF (soit 40,5 km)

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).

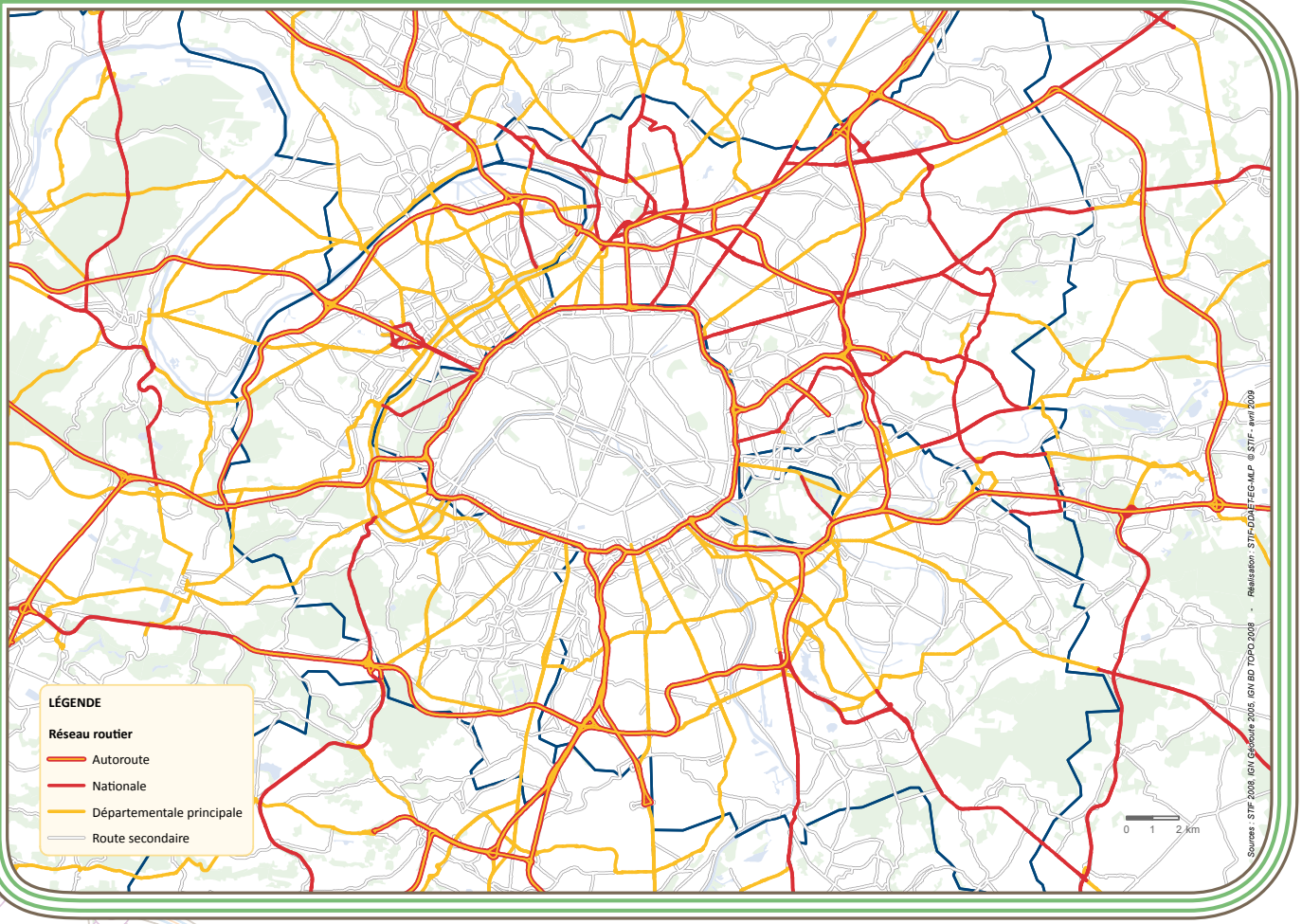
Carte du réseau régional de transports collectifs en 2010



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 entre l'Est et l'Ouest.

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 5,4km pour une durée de l'ordre de 40 minutes, soit une vitesse moyenne de déplacement de 8km/h.

En voiture, la distance de parcours moyenne est de l'ordre de 3.5km pour une durée de 18 minutes 30 (hors embouteillage) soit une vitesse théorique moyenne de 11.5km/h.
Arc Express avec une vitesse de 40km/h offrira un service incomparable aux vus des vitesses actuelles de déplacements.

A 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.

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.

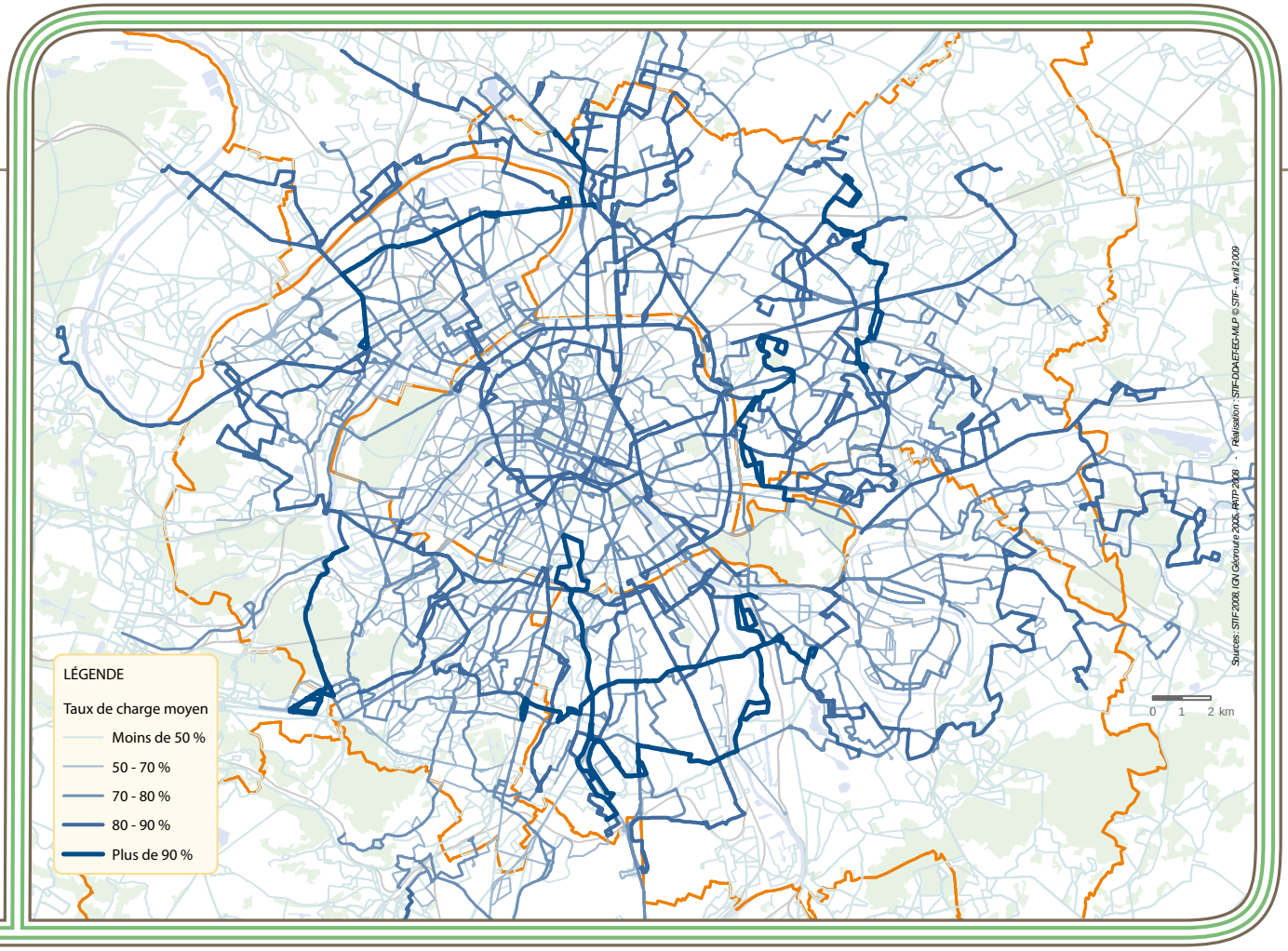
Fait plus récent, les transports collectifs, fortement sollicités dans le cœur d'agglomération sous l'effet de la croissance des déplacements, sont chargés.

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, dues à la saturation de certaines lignes

Taux de charge des lignes de bus - Réseau RATP



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 ...

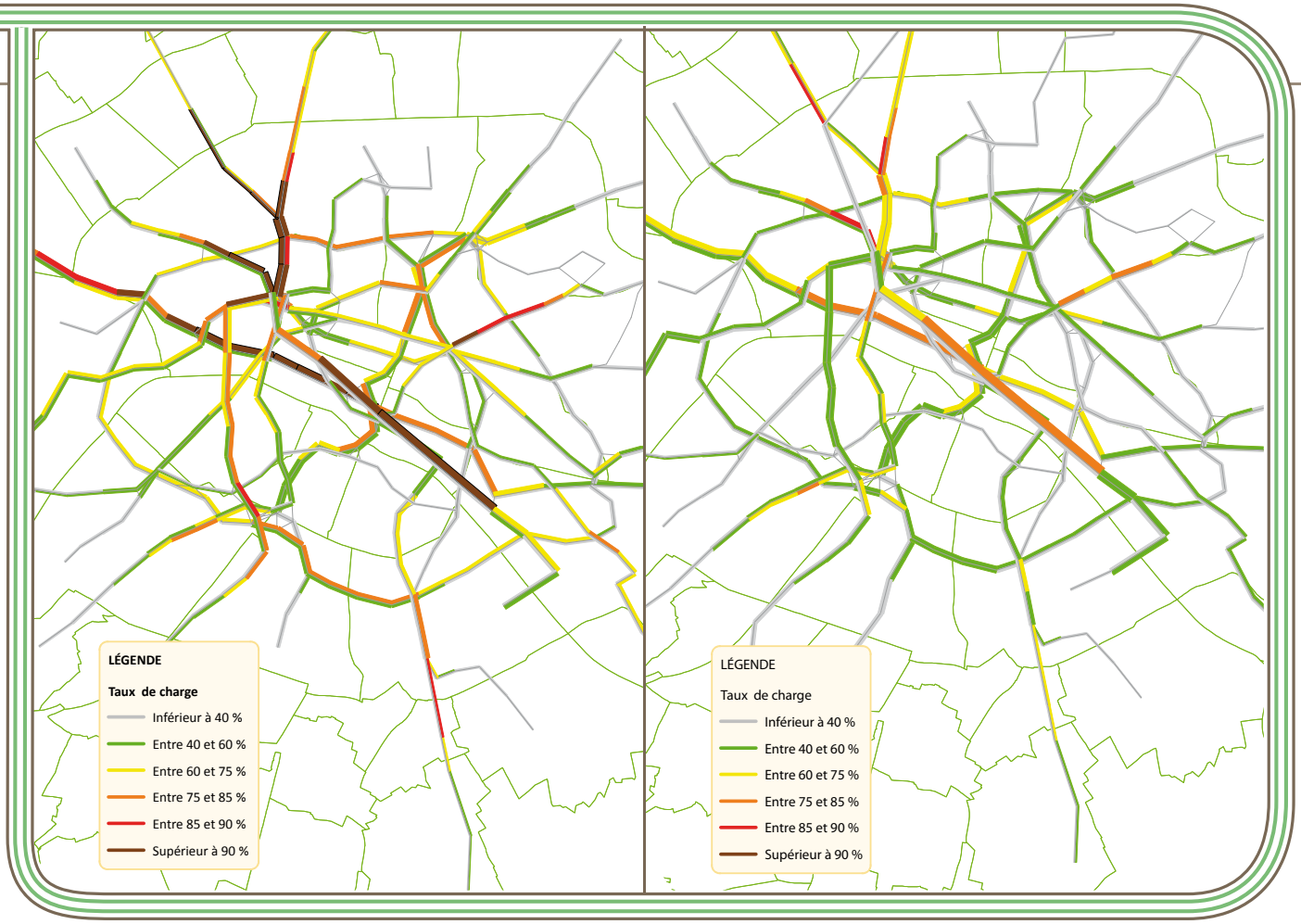
Les difficultés en pointe ont tendance à maintenir une situation d'exploitation complexe impactant directement le confort et la qualité de service pour l'ensemble des voyageurs. Le ressenti est très fort pour les voyageurs.

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

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 Ile-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).

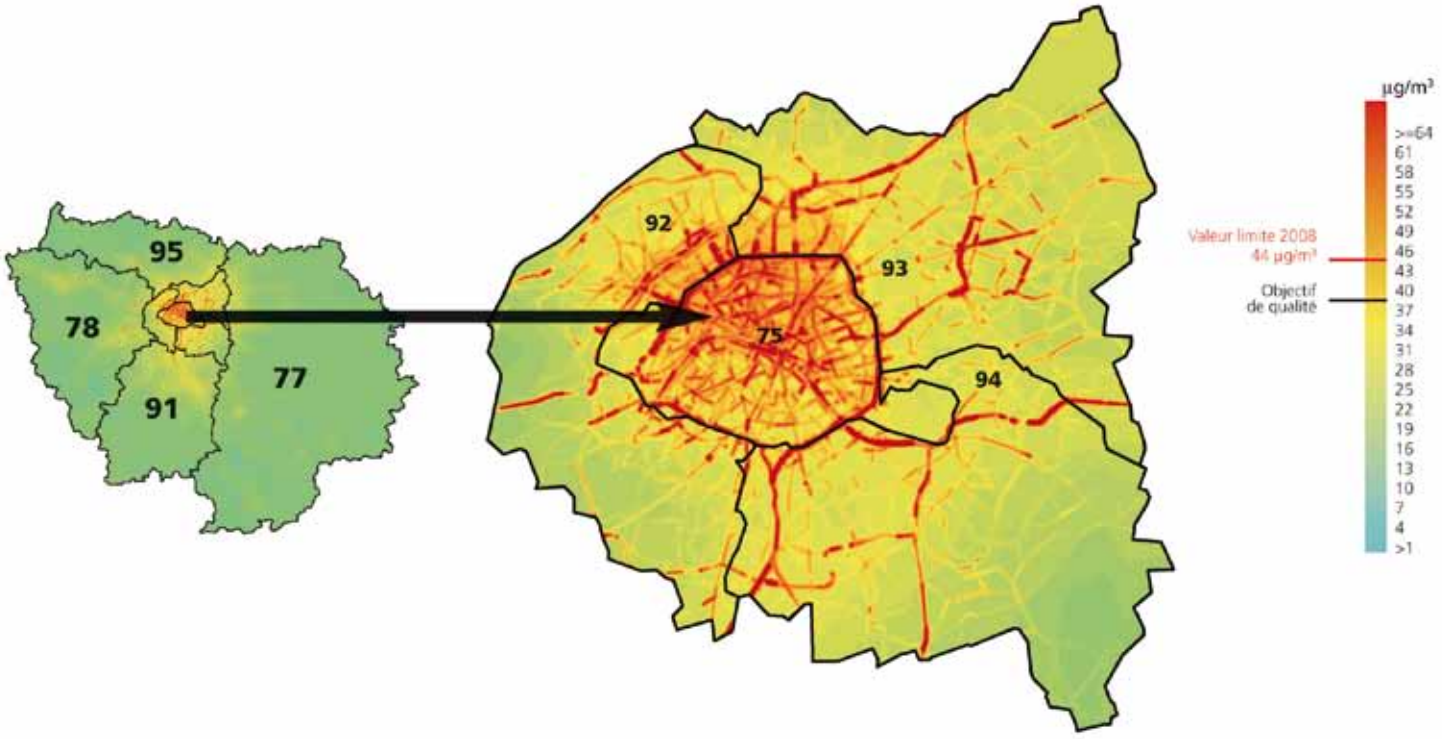
UN ENVIRONNEMENT À PRÉSERVER

Compte tenu de la densité urbaine, les enjeux environnementaux sont forts en Ile-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. A plus long terme, la France a pour objectif de diviser par 4 ses émissions totales entre 1990 et 2050. En Ile-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 Ile-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 µg/m³ 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 Ile-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 NO2 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.**

A 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 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.

L'articulation entre planification urbaine et projets de transports collectifs, l'exemple des villes nouvelles en Ile-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, Evry, 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 Evry 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.

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 les populations et les pôles économiques existants

Il est ainsi essentiel de positionner les stations du projet **Arc Express** pour combler les manques de desserte existants et ce tout particulièrement 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'Ile-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.

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, tel le trapèze à Boulogne Billancourt ;

>> 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 Ile-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'Etat, 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'Ile 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 Etat 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.

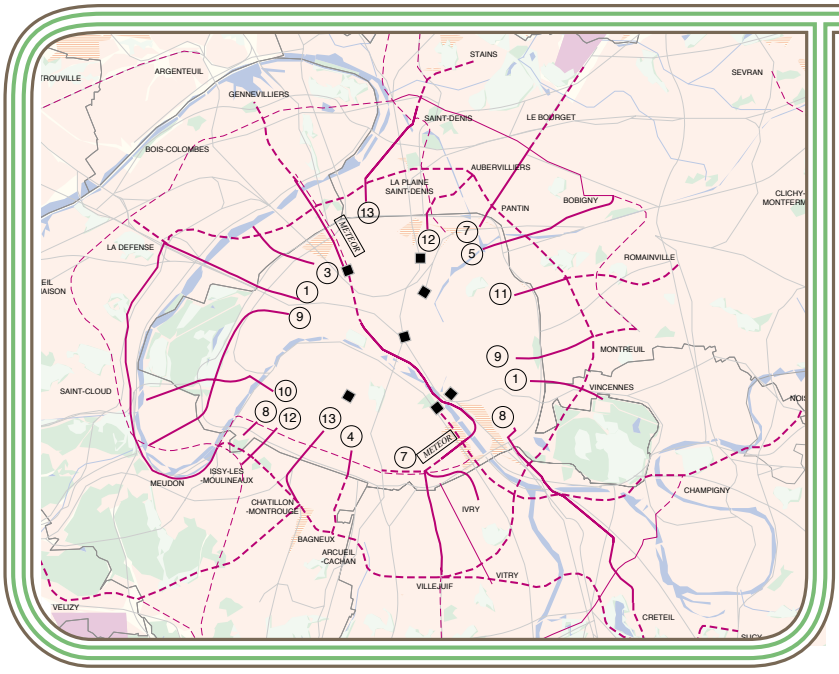
Arc Express empruntera au Grand Tram la caractéristique d'un projet réalisable par séquences successives.

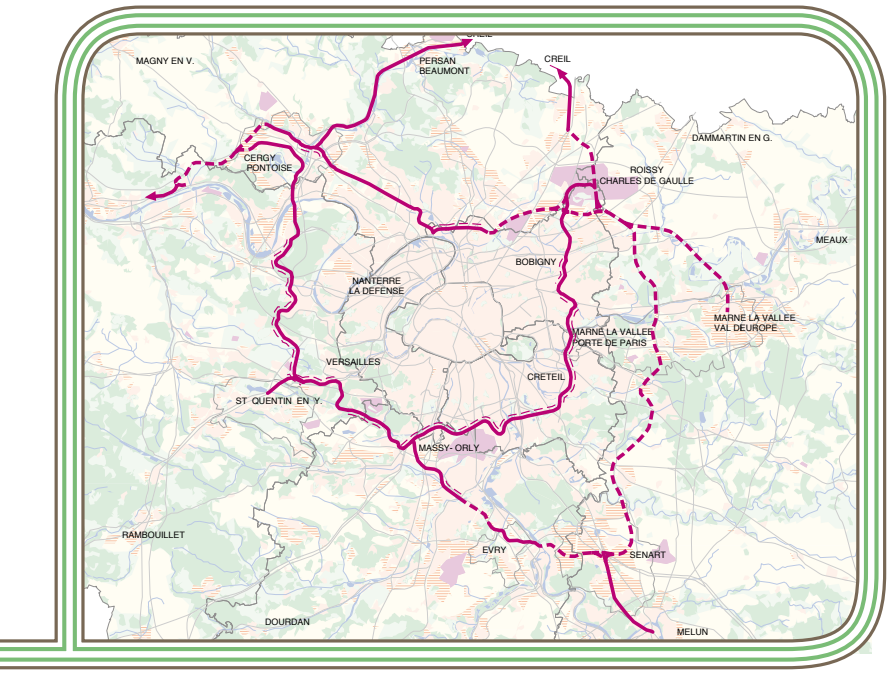
Le Grand Tram : un projet de rocade en surface

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.

Orbitale





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-Evry 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.

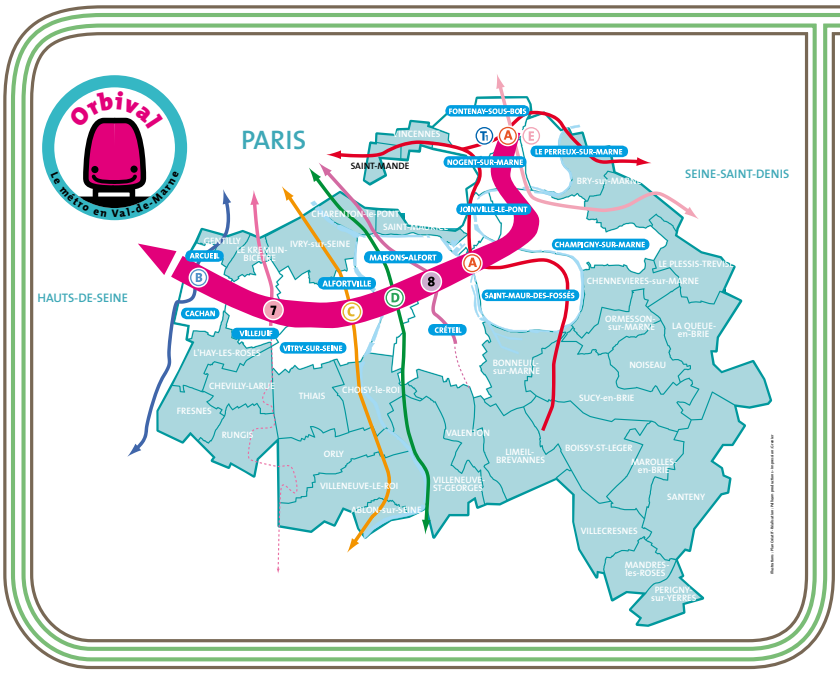
Dans la continuité de ces projets, Arc Express répond aux objectifs suivants :

>> 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 Etat – Région 2007 – 2013.

En juillet 2008, le Plan de Mobilisation en faveur des transports en Ile-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.