

Le projet Arc Express



Réunion du 1^{er} décembre 2010

Les partenaires d'Arc Express

- > Un projet porté par la **Région Ile-de-France** et de nombreux partenaires, et piloté par le **STIF** à l'instar de tous les projets de transports en commun d'Île de France



L'autorité organisatrice de vos transports en île-de-france



- > et un dialogue engagé avec les élus locaux dès 2009

Arc Express : le métro de rocade pour l'Île-de-France



- > **Un projet pour répondre à l'évolution de l'Île-de-France**
- > **Un projet pour tous les Franciliens**
- > **Les caractéristiques du projet**
- > **Un projet qui avance**



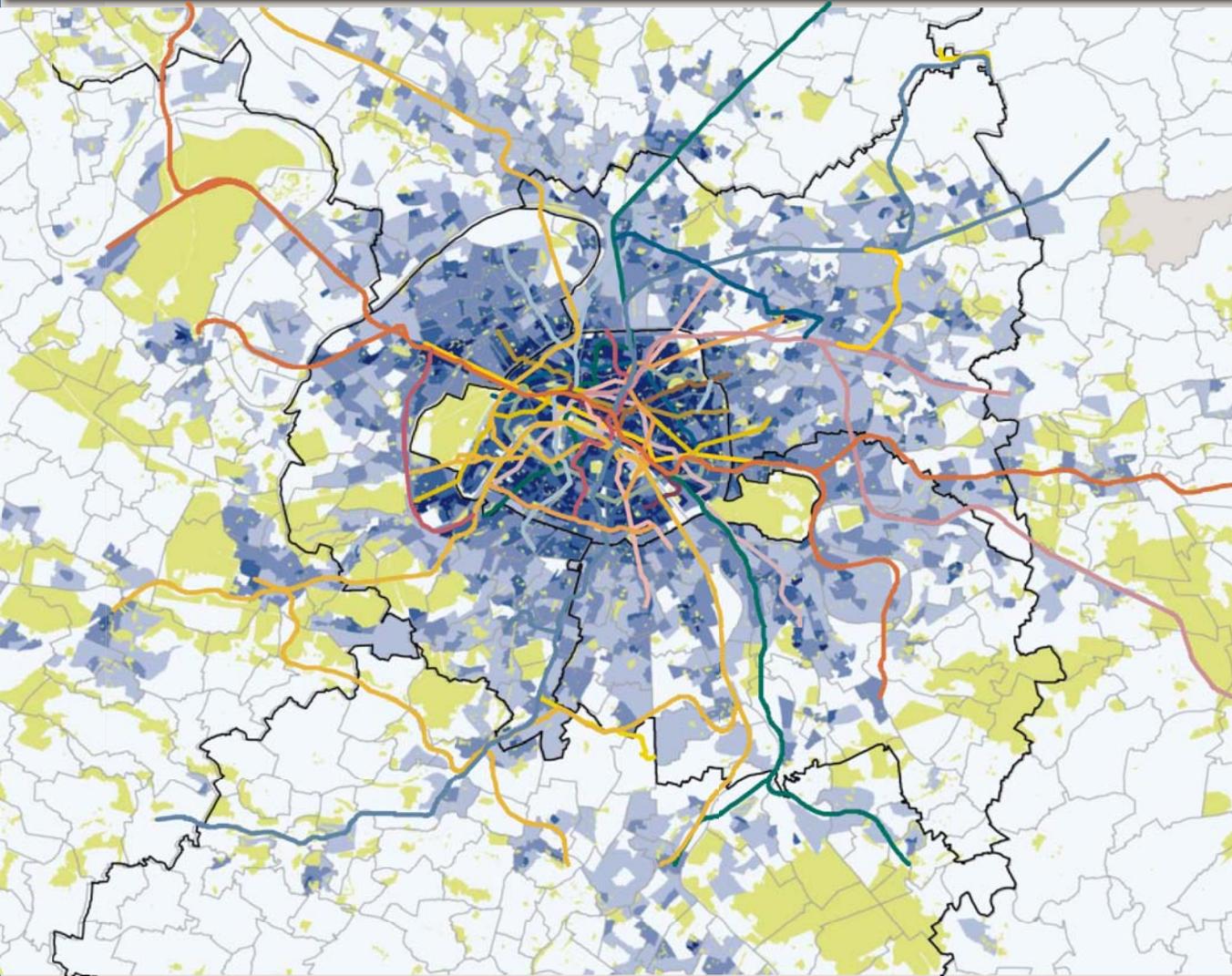


Arc Express

Un projet pour répondre à l'évolution
de l'Île-de-France



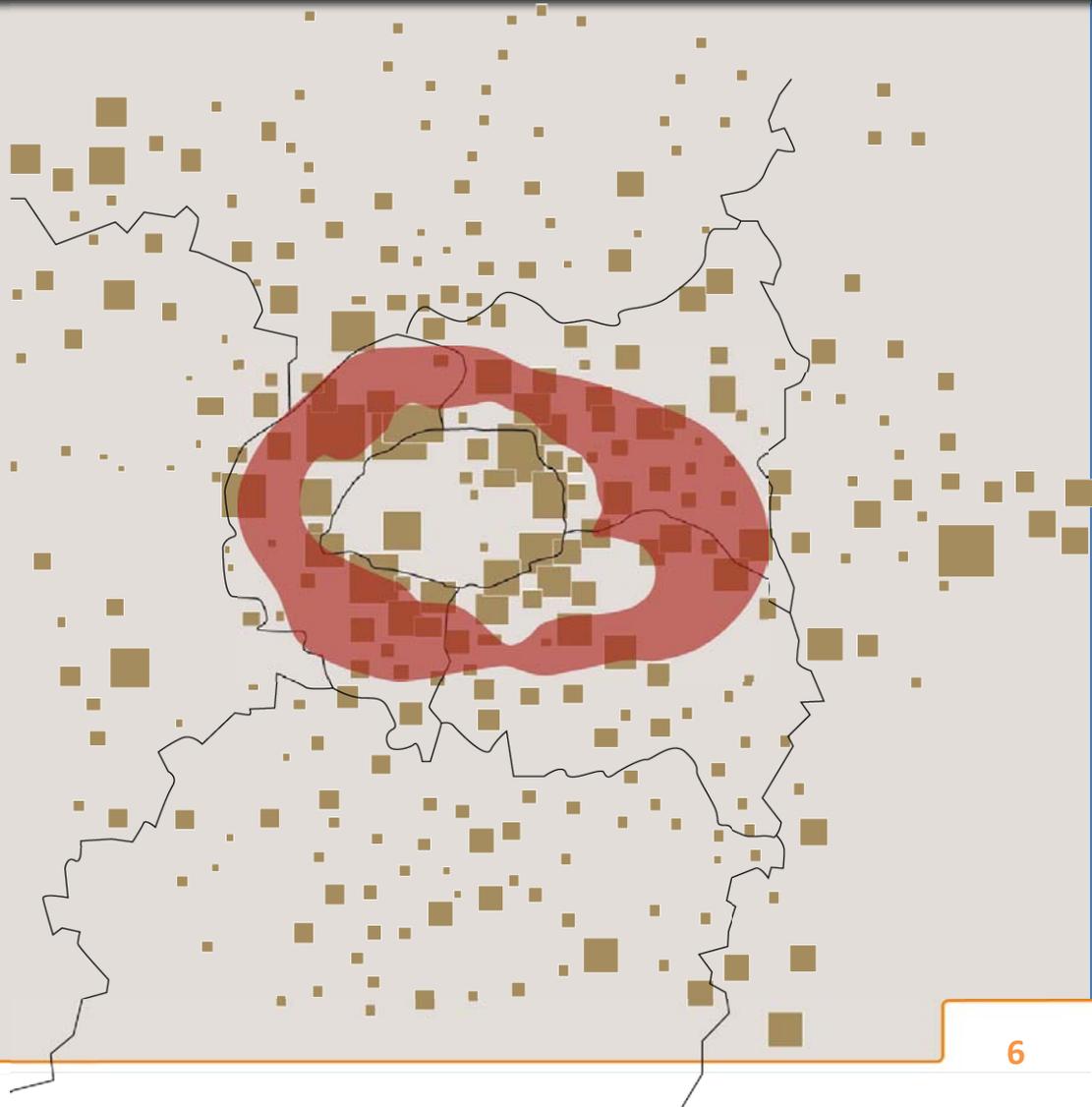
Une rocade en proche couronne : le chaînon manquant du réseau de transports collectifs



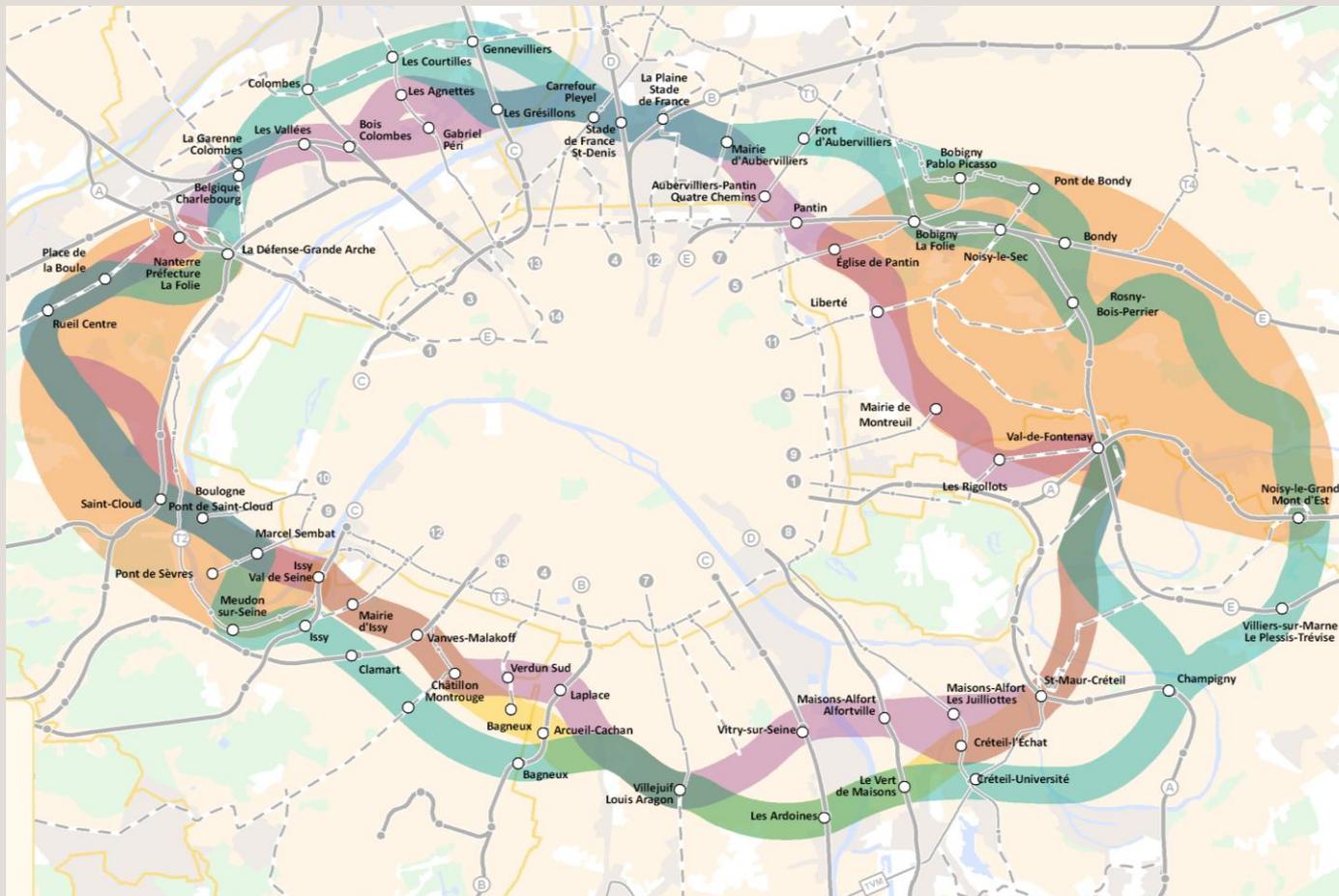
- > Près de **10 millions de déplacements** internes à la petite couronne au quotidien
- > **75%** des déplacements motorisés sont réalisés **en voiture**

Une évolution démographique centrée sur la petite couronne

Entre 1990 et 2006, la population francilienne a augmenté de **50 000 personnes par an**. La moitié de cette croissance a bénéficié aux communes situées à **moins de 20 km du centre de Paris**.



Arc Express : un projet étudié par le STIF depuis 2008



- > Des études financées par la Région et l'Etat portant sur :
- > Les enjeux urbains
- > Les solutions techniques
- > Les points de correspondances
- > **Les Arcs Sud et Nord prioritaires**



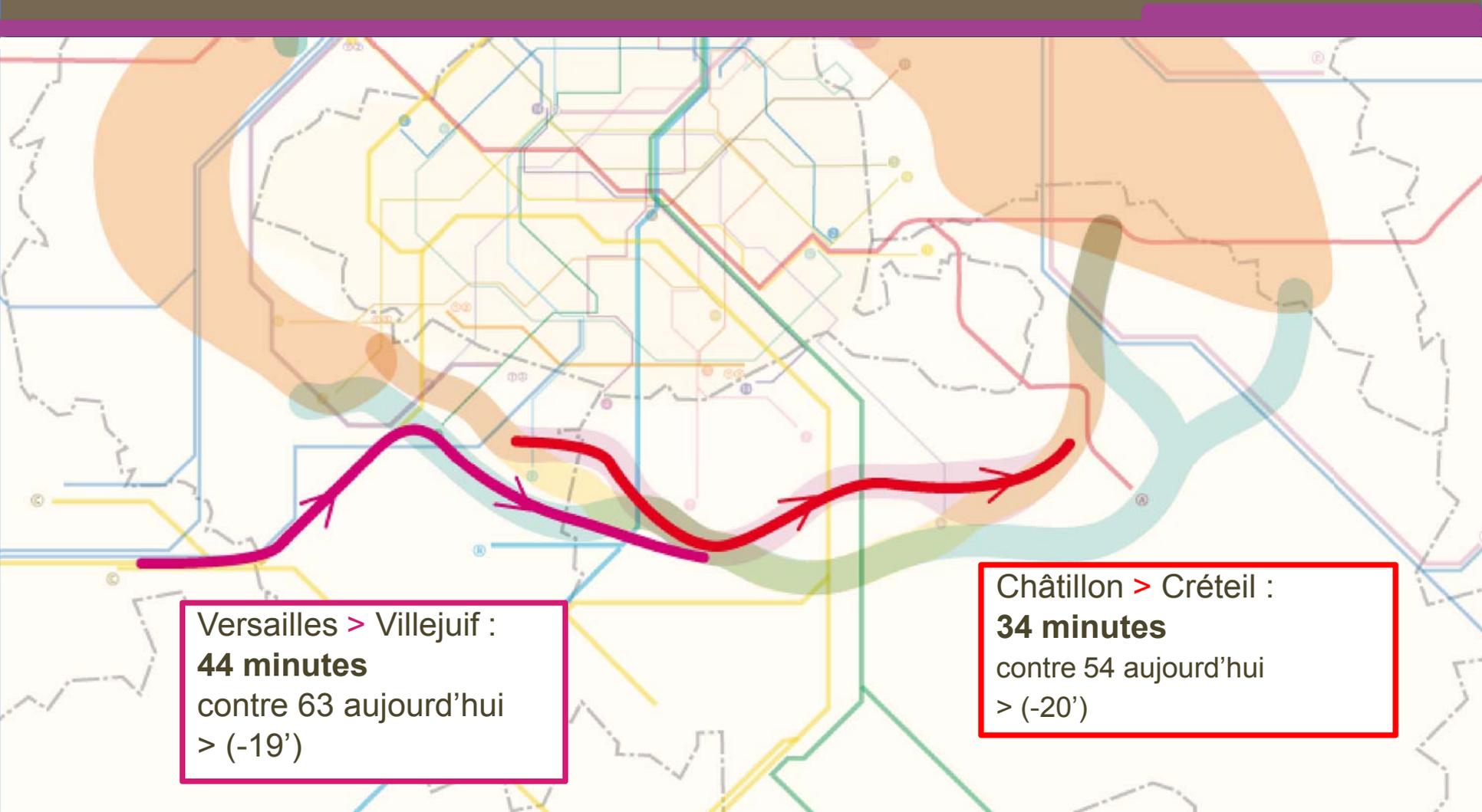


Arc Express

Un projet pour tous les Franciliens



Une amélioration des temps de parcours allant jusqu'à 30 minutes



Versailles > Villejuif :
44 minutes
contre 63 aujourd'hui
> (-19')

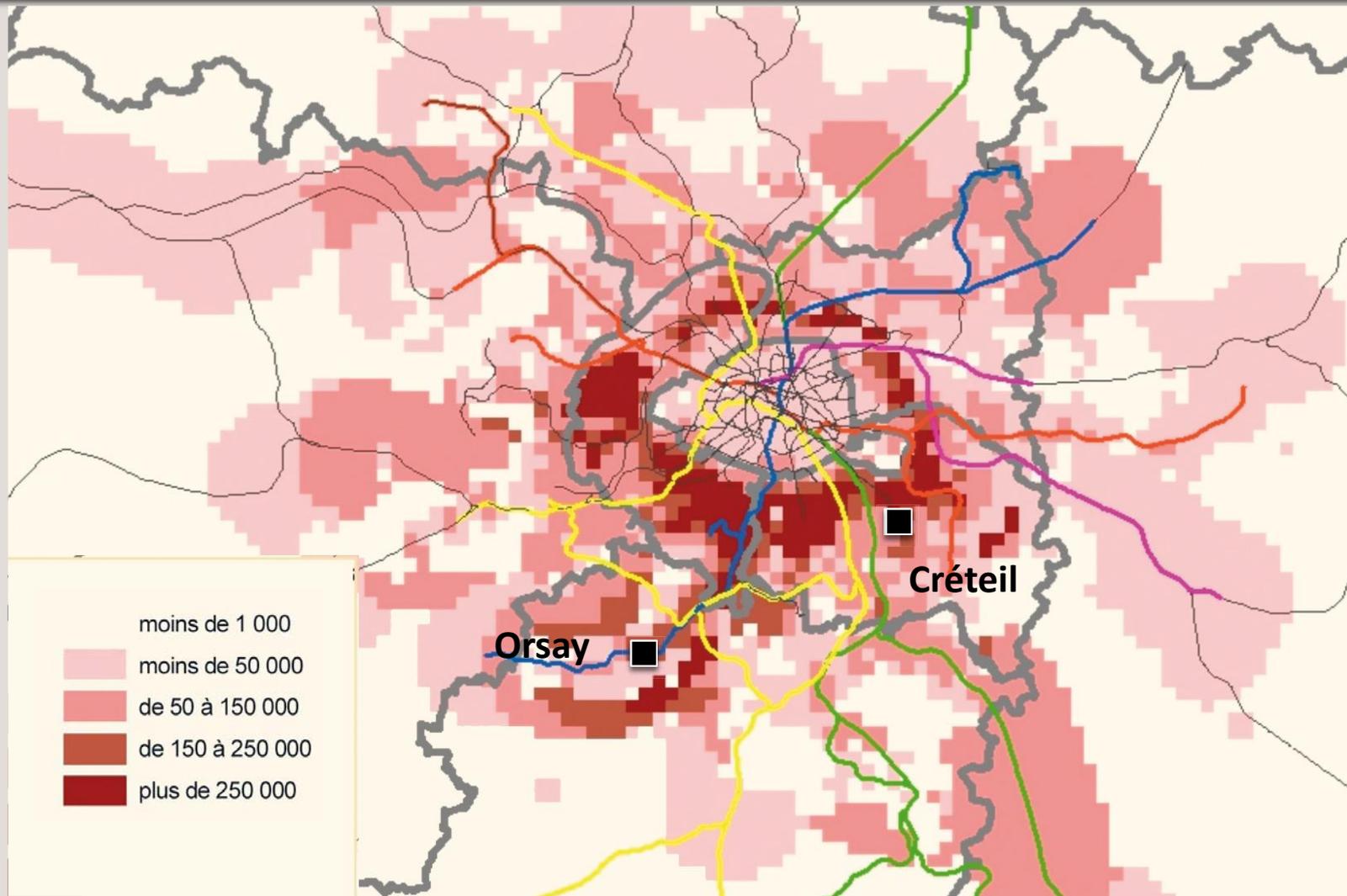
Châtillon > Créteil :
34 minutes
contre 54 aujourd'hui
> (-20')

Un projet intéressant la petite et la grande couronne

- > Un accès plus facile aux emplois, aux loisirs et aux équipements aussi bien pour les habitants de la grande couronne que de la petite couronne



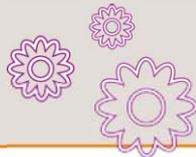
Nombre d'emplois supplémentaires atteints en 1 heure grâce à Arc Express



1 million de voyageurs par jour sur la boucle complète



- > **270 000 voyageurs/jour**
sur l'Arc Sud seul
(28 km)
- > **250 000 voyageurs/jour**
sur l'Arc Nord seul
(20 km)



Une décharge significative du réseau de transport en commun

Arc Express permettra de **décharger le réseau de 5 à 10% en moyenne** selon les lignes

- > un **impact majeur**, sur de nombreuses lignes de métro
- > un **effet immédiat** sur les **lignes de bus** de rocade en petite couronne qui sont saturées aujourd'hui



Un projet de transport pour la ville d'aujourd'hui et de demain

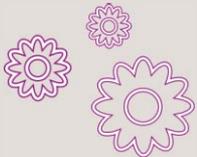
Arc Express :

- > Dessert les **centres villes** et les **équipements importants**
- > Permet de **désenclaver certains quartiers** aujourd'hui mal desservis
- > **Accompagne le développement économique** de l'Île-de-France
- > Favorise la réalisation des **projets de développement urbain des villes**



Un projet bénéfique pour l'environnement

- > Favorise l'usage des transports en commun : **150 000 voitures en moins chaque jour**



- > Participe au développement d'une éco-région



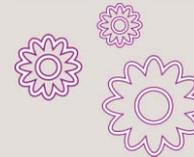
Arc Express : le métro de demain

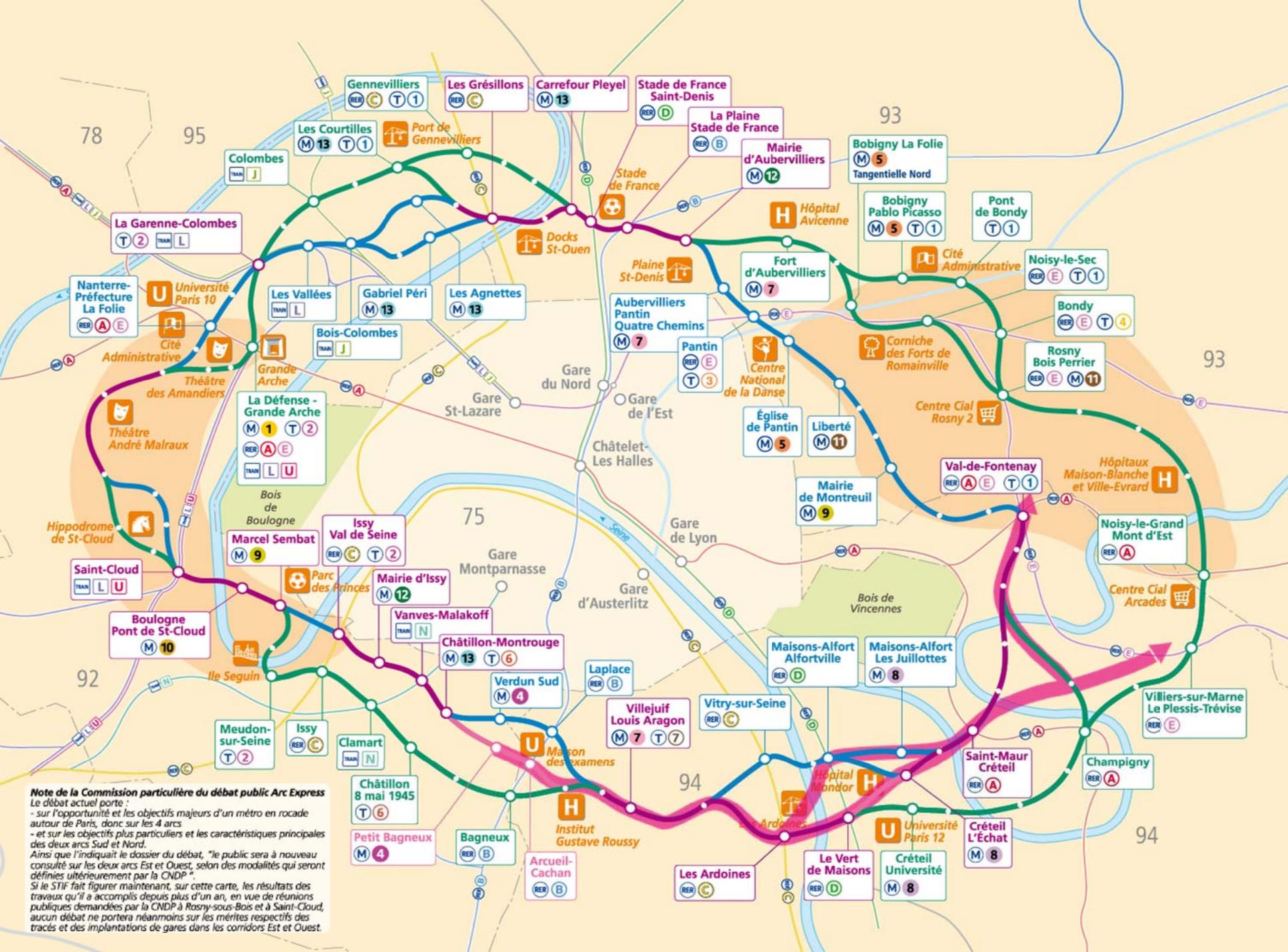
- > Des choix techniques retenus à l'issue d'une étude comparative internationale
- > Un **métro automatique** dont la **performance** et la **fiabilité** sont reconnues
- > Une vitesse élevée **et** un niveau de confort important
- > Des rames **larges et spacieuses**
- > Une **évolutivité** permettant d'anticiper une augmentation de la **fréquentation**



Les éléments clefs

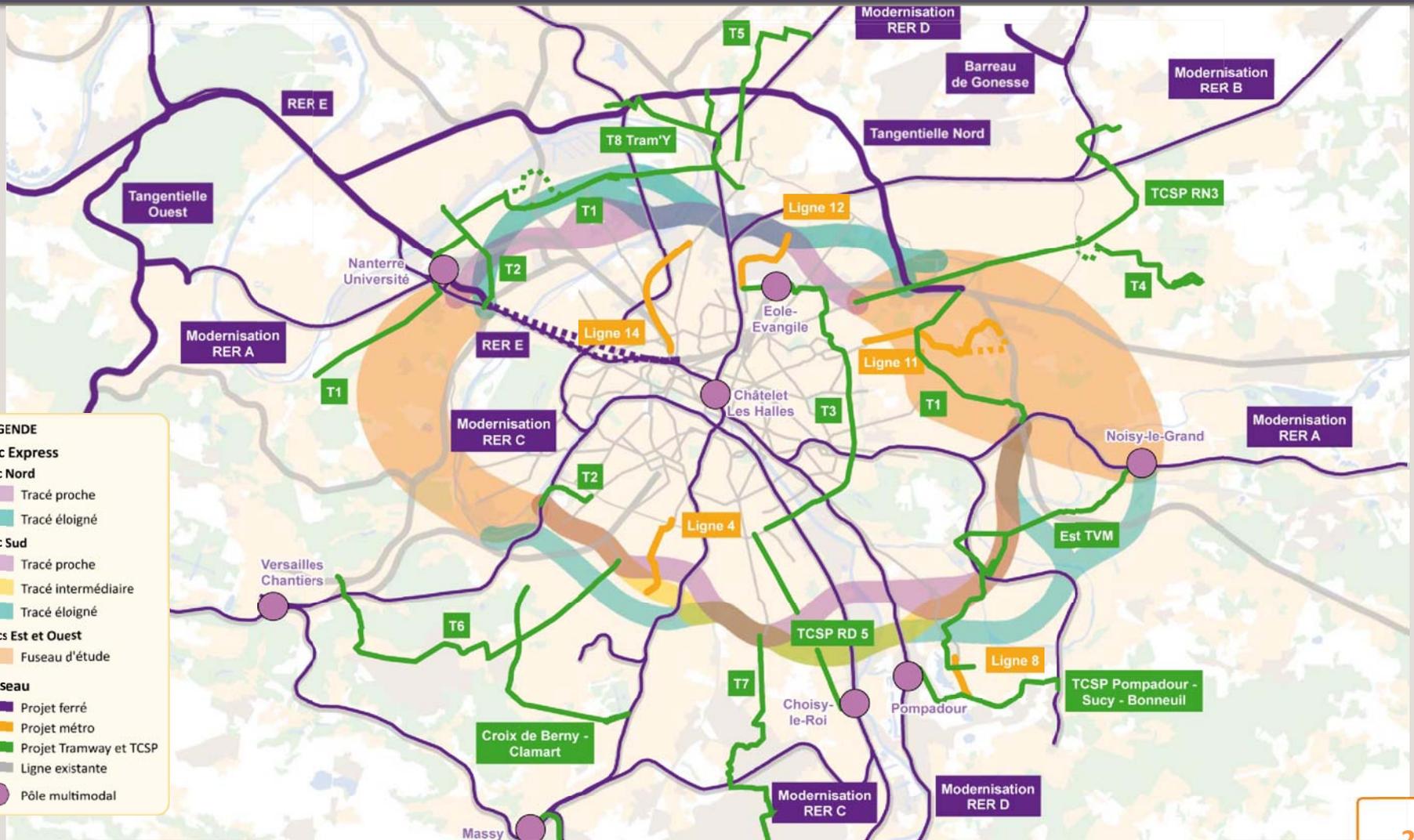
- > Plus de 50 stations nouvelles pour environ 70 km de rocade :
 - > 30 stations en correspondance avec 28 lignes de trains, RER, métros et tramway
 - > plus de 20 stations intermédiaires
- > Des correspondances avec le réseau de bus à toutes les stations
- > 40 km/h de vitesse moyenne
- > Une rame toutes les 2 minutes
- > Un métro accessible aux Personnes à Mobilité Réduite





Note de la Commission particulière du débat public Arc Express
 Le débat actuel porte :
 - sur l'opportunité et les objectifs majeurs d'un métro en rocade autour de Paris, donc sur les 4 arcs
 - et sur les objectifs plus particuliers et les caractéristiques principales des deux arcs Sud et Nord.
 Ainsi que l'indiquait le dossier du débat, "le public sera à nouveau consulté sur les deux arcs Est et Ouest, selon des modalités qui seront définies ultérieurement par la CNDP".
 Si le STIF fait figurer maintenant, sur cette carte, les résultats des travaux qu'il a accomplis depuis plus d'un an, en vue de réunions publiques demandées par la CNDP à Rosny-sous-Bois et à Saint-Cloud, aucun débat ne portera néanmoins sur les mérites respectifs des tracés et des implantations de gares dans les corridors Est et Ouest.

Arc Express et le Plan de Mobilisation



Un financement déjà identifié

- > Un coût de **7 à 8 milliards d'euros pour la boucle complète**
- > Une 1^{ère} tranche de financement inscrite au Plan de Mobilisation pour **3,5 milliards d'euros**
(mise en service de l'Arc Sud et début des travaux de l'Arc Nord)



Une réalisation cohérente et réaliste

- > Une boucle complète réalisée progressivement
- > Une mise en service de l'Arc Sud en 2017
- > Le début des travaux de l'Arc Nord en parallèle



