

LE SERVICE RENDU PAR L'ARC EST

Le niveau de trafic des trois variantes de tracés proposées est significatif, à la fois en nombre d'utilisateurs quotidiens et en charge dimensionnante (ce niveau correspond bien à celui d'un métro pour chacune des trois variantes).

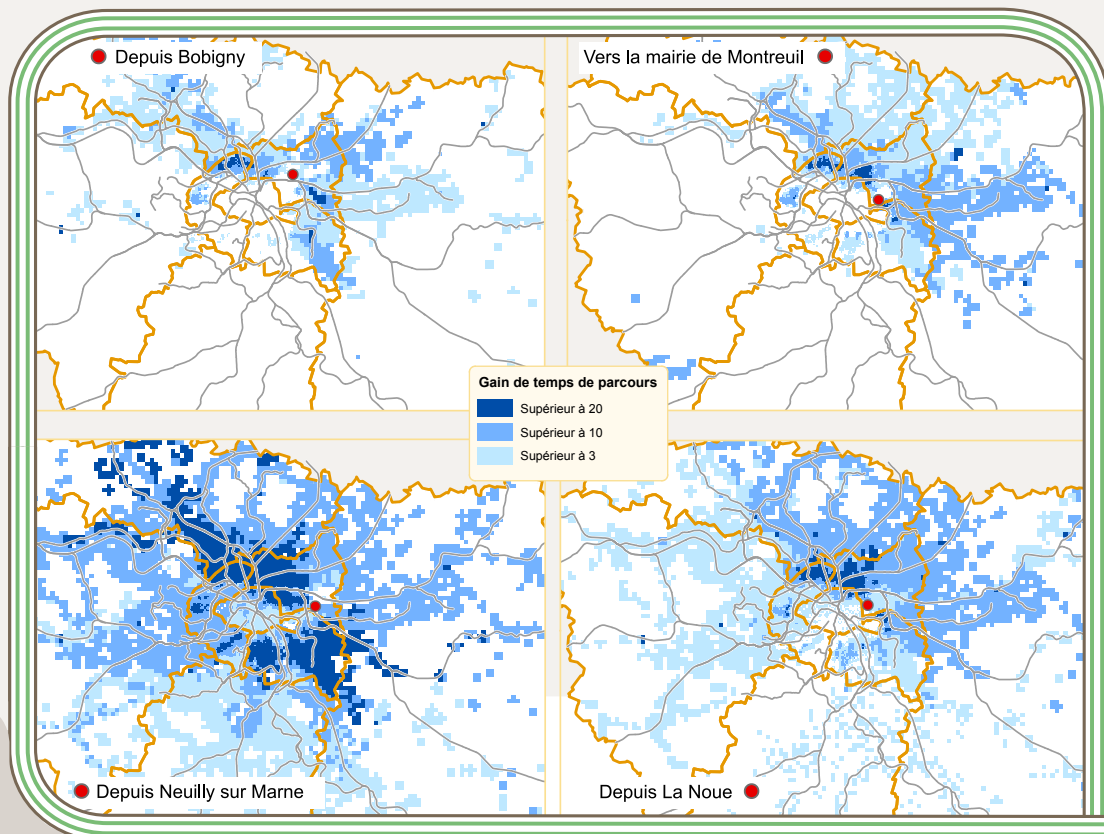
Le trafic attendu sur l'arc Est a été estimé en intégrant la mise en service des arcs prioritaires Sud et Nord et pour des hypothèses de développement urbain à l'horizon 2020. À la mise en service du bouclage complet d'Arc Express, le trafic de l'arc Est est estimé à **125 000 voyageurs par jour pour les tracés éloignés** (entre Bobigny et Noisy-le-Grand), et **100 000 pour le tracé proche** (entre Pantin et Val-de-Fontenay). La charge dimensionnante (nombre maximal de voyageurs entre deux stations à l'heure de pointe et pour un sens) de l'ensemble de ces tracés est de l'ordre de **100 000 voyageurs à l'heure de pointe du matin**. Il s'agit d'un trafic élevé comparable à celui observé sur plusieurs lignes de métro parisiennes.

Le trafic élevé qui est attendu sur la rocade Arc Express s'explique par les gains importants que le projet va apporter aux temps de déplacements en transports collectifs. L'accès à certains pôles sera très fortement facilité. La mise en service de l'arc Est entraînera des **gains de temps de parcours significatifs** pour les personnes souhaitant se déplacer depuis ou vers l'ensemble de l'Est parisien.

Quelques exemples de gains de temps à l'heure de pointe du matin entre la situation aujourd'hui en transports collectifs et la situation avec Arc Express

Depuis	Vers	Gain de temps de parcours
Bobigny	Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	17 minutes
Rosny-sous-Bois	Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	15 minutes
Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	Bondy	17 minutes
Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	Bobigny	29 minutes
Noisy-le-Grand	Bobigny	17 minutes
Bondy	Bobigny	14 minutes
Rosny-sous-Bois	Bobigny	16 minutes
Bondy	Noisy-le-Grand	10 minutes
Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	Créteil	14 minutes
Créteil	Rosny-sous-Bois	8 minutes
Montreuil	Bobigny	11 minutes
Bagnolet	Bobigny	14 minutes
Bagnolet	Val-de-Fontenay	18 minutes
Aulnay-sous-bois	Bagnolet	11 minutes
Neuilly-sur-Marne / Les Hôpitaux	Bagnolet	21 minutes
Créteil	Bagnolet	18 minutes
Noisy-le-Grand	Bagnolet	15 minutes
Val-de-Fontenay	Montreuil	10 minutes
Tournan	Bagnolet	10 minutes
Montreuil	Val-de-Fontenay	10 minutes

Amélioration des temps de parcours en transports collectifs à l'heure de pointe du matin



Conception/réalisation : **PARIMAGE**
 Crédits photos et iconographie : DR STIF, Cyrille Dupont, Bertrand Holsnyder.

Arc Express



'A C E

Arc Express est un projet de métro automatique de rocade, qui a pour objectif principal de faciliter les déplacements des Franciliens d'un territoire à l'autre de la région sans avoir à passer par Paris.

Les arcs Ouest et Est viennent compléter les arcs Sud et Nord, dont les principales caractéristiques sont actuellement présentées au Débat Public, afin de former une rocade complète d'une longueur totale comprise entre 67 et 79 km suivant les tracés.

Rosny-sous-Bois, Les Marmaudes



UN TERRITOIRE EN MUTATION DONT LE DÉVELOPPEMENT DOIT ÊTRE ACCOMPAGNÉ

L'arc Est d'Arc Express s'étend du cœ ur du département de la Seine-Saint-Denis (Pantin, Bobigny et Bondy) jusqu'à Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand.

Le relief y est rythmé par une succession de plateaux bordés au Nord par la Plaine de France et au Sud par la vallée de la Marne. De grandes coupures fractionnent le territoire : les forts militaires, l'axe canal de l'Ourcq / RN3 / voie ferrée Paris-Est au Nord, la Marne au Sud, l'A6 et le faisceau du RER E en fond de vallée Nord-Sud.

La desserte des populations est un enjeu fort pour ce territoire à dominante résidentielle. Les communes proches de Paris, en particulier Montreuil, Bagnolet et les Lilas, et les centres urbains desservis par les RER A et E (Noisy-le-Grand, quartier Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois, Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois) concentrent **habitat collectif et fortes densités de populations, ainsi que plusieurs quartiers d'habitat social**, de part et d'autre du canal de l'Ourcq, à l'Ouest de l'A6 et au Sud-Est (Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne). À l'Est de l'A6 et le long de la vallée de la Marne, l'habitat individuel est plus présent.

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France identifie des **polarités moteurs de l'économie régionale**, où croissance des locaux d'activités doit s'articuler avec

croissance de l'offre de logements, de services et d'équipements, pour **rééquilibrer le développement de la région à l'Est**. La desserte de ces territoires doit être de qualité, pour conforter leur développement et les relier aux quartiers d'habitat et aux grands pôles d'emplois du cœur d'agglomération.

>> **Le territoire Paris Est-RN3** canal de l'Ourcq, qui s'étend du Nord-Est parisien jusqu'à Pantin, Bobigny et Bondy, porte des enjeux de développement et de densification importants autour des sites industriels le long du canal de l'Ourcq.

>> **Le pôle Montreuil** Bagnolet Romainville bénéficie d'un dynamisme économique tertiaire et de renouvellement urbain à encourager.

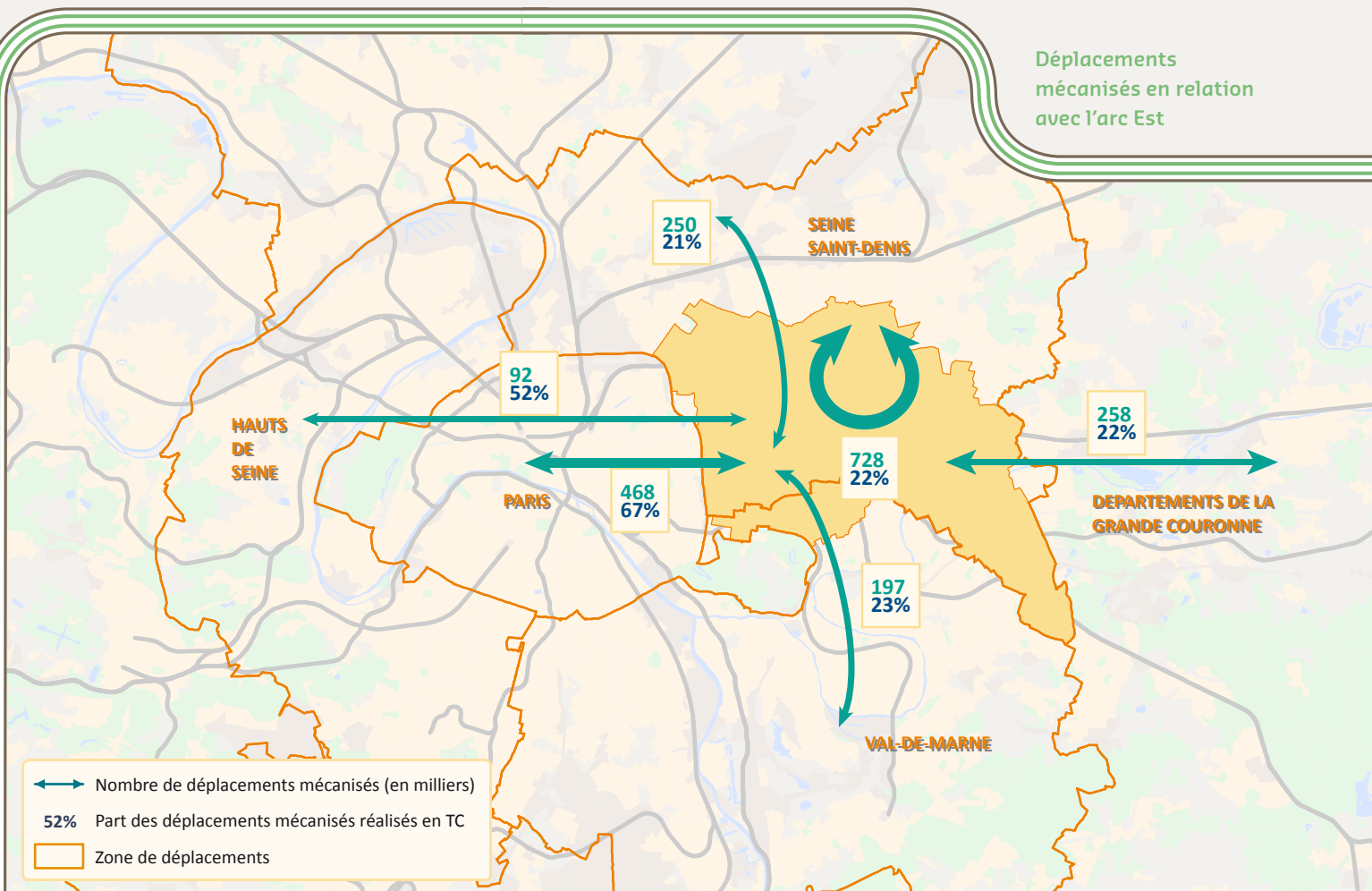
>> **Noisy-le-Grand et Val-de-Fontenay** constituent des pôles de services, commerces et bureaux à renforcer. Des projets de développement y sont envisagés à court, moyen et long terme.

Outre ces grands pôles de développement, le territoire accueille également un secteur de projet majeur pour la Seine-Saint-Denis sur le site des **hospitaux de Maison-Blanche et Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne**.

À Rosny-sous-Bois, le **centre commercial à rayonnement régional Rosny 2** fait l'objet d'un projet d'extension.

DE FORTS BESOINS DE DÉPLACEMENTS ASSURÉS POUR BEAUCOUP EN VOITURE

Déplacements mécanisés en relation avec l'arc Est



Près de **3 millions de déplacements** par jour ont une origine ou une destination dans l'une des communes concernées par le territoire de l'arc Est*. Parmi ces déplacements, 2 millions utilisent un mode de transport mécanisé (hors marche à pied).

Les transports collectifs sont fortement utilisés pour les déplacements en lien avec Paris (67 % des déplacements mécanisés réalisés en transports en commun) et avec le département des Hauts-de-Seine (52 % des déplacements mécanisés réalisés en transports en commun).

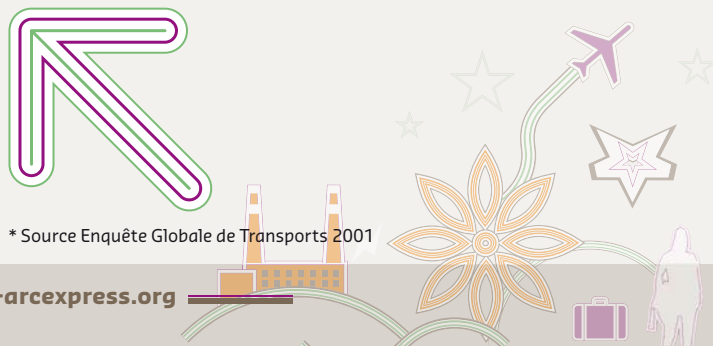
Parmi les déplacements mécanisés ayant une origine ou une destination dans l'une des communes traversées par l'arc Est, les déplacements qui s'effectuent à l'intérieur du territoire de l'arc Est et ceux qui s'effectuent en lien avec le reste de la Seine –Saint-Denis et du Val de marne, sont majoritaires.

La part des transports collectifs pour ces déplacements est pourtant très faible (22 % pour les déplacements internes au territoire de l'arc Est, idem pour les déplacements avec le reste de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne).

Il existe donc un **fort potentiel de développement de l'usage des transports collectifs** pour les déplacements au sein du territoire de l'arc Est, auquel le projet de rocade Arc Express doit répondre.



Rosny 2



* Source Enquête Globale de Transports 2001

LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTS ET à VENIR

Le territoire de l'arc Est bénéficie d'un réseau de transports collectifs en cours de structuration dont la fréquentation démontre l'importance majeure.

Il est constitué de **lignes radiales** (RER A branche de Marne-la-Vallée, RER E branche de Chelles, lignes 5, 9 et 11 du métro, cette dernière devant être prolongée) et de **lignes de rocade** (RER E branche de Tournan, faisant office de rocade entre Noisy-le-Sec et Champigny, tramways T1 et T4). Toutefois, des quartiers importants seront encore à l'écart du réseau ferré même après la réalisation des prolongements de lignes programmés (métro ligne 11 et tramway T1).

L'inscription de la rocade Arc Express sur ce territoire est donc nécessaire :

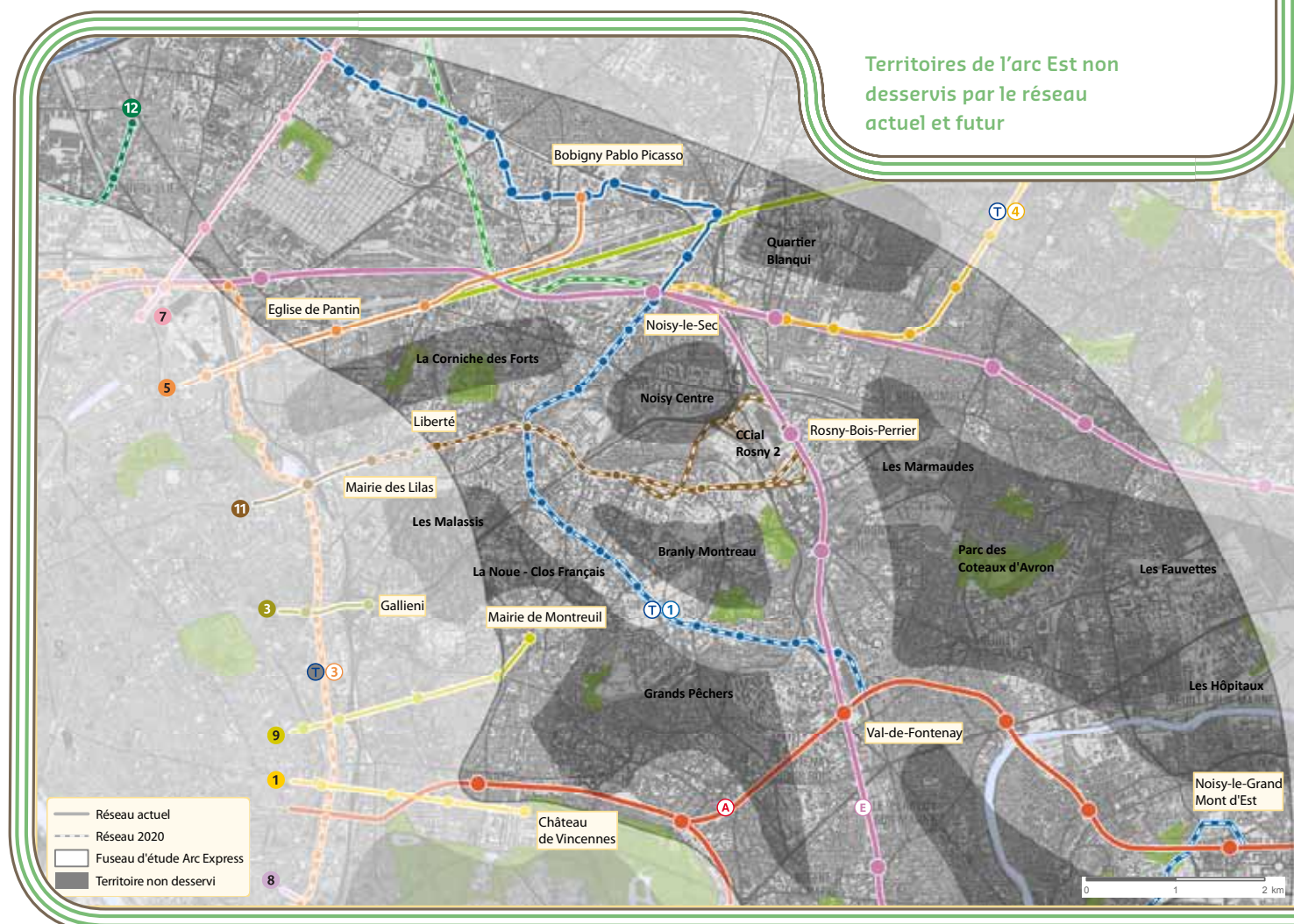
>> pour offrir une **capacité de transport importante, fiable et rapide** pour décharger le RER E et le RER A très sollicités, ainsi que certaines lignes de bus structurantes du secteur, et répondre aux besoins de déplacements internes au territoire de l'arc Est et en lien avec le reste de la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne ;

>> pour **améliorer la desserte des quartiers et des projets de développement**, en particulier les quartiers prioritaires, le territoire RN3-Canal de l'Ourcq et le cœur de la Seine-Saint-Denis ;

>> pour répondre aux enjeux de développement et de mise en réseau des pôles économiques de ce territoire avec les quartiers d'affaires centraux, la Cité Descartes et le Val d'Europe à Marne-la-Vallée.



Montreuil, La Noue-Clos Français



LES VARIANTES DE TRACÉS PROPOSÉES

Deux variantes de tracés, ainsi qu'une variante locale, sont proposées pour l'arc Est, toutes trois techniquement réalisables. Elles assurent des correspondances avec le réseau existant ou futur (RER, métro, tramways) et desservent des secteurs à forts enjeux urbains.

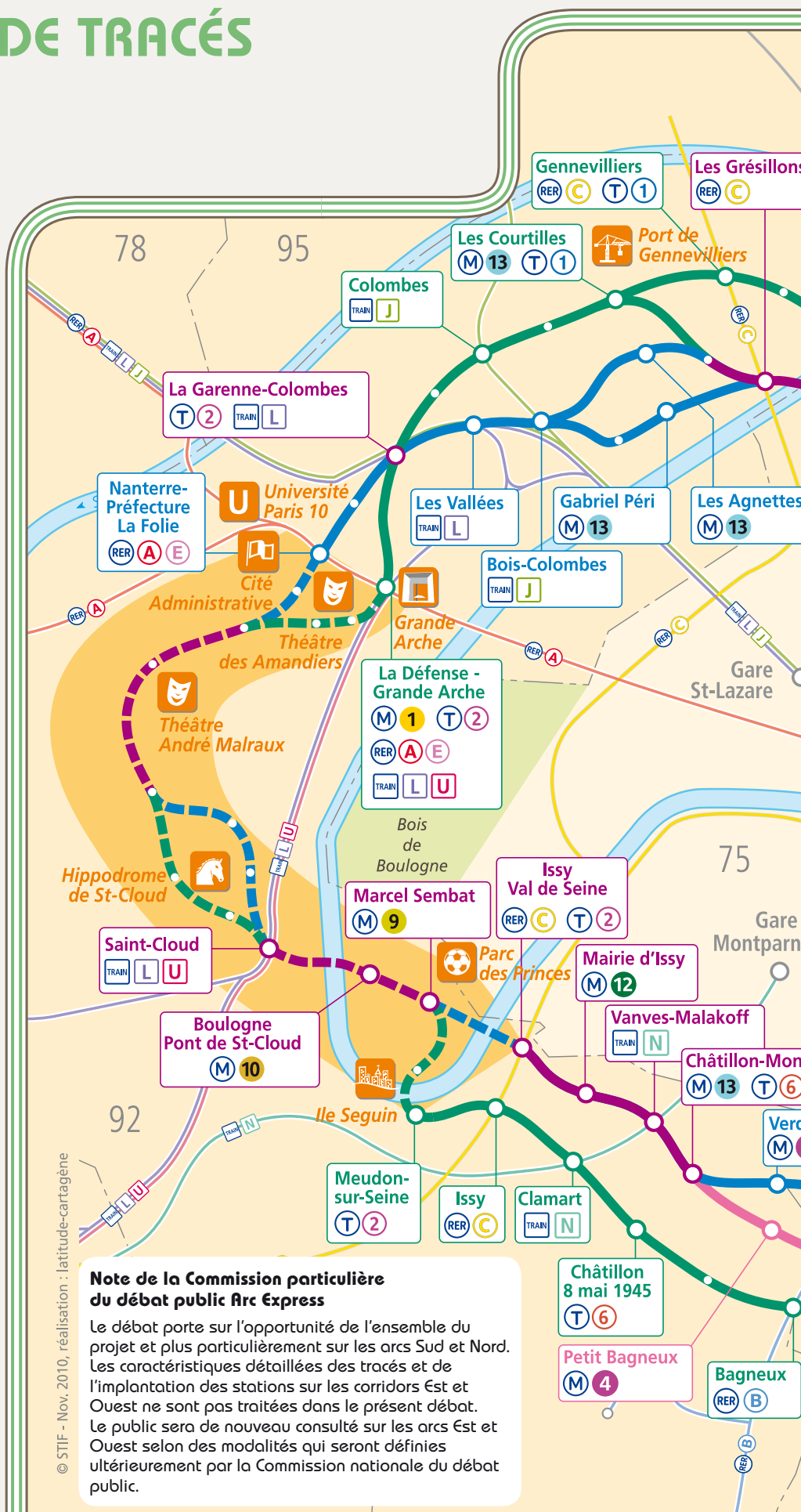
Un **tracé proche** passe relativement près de Paris (par Pantin, les Lilas, Montreuil, Fontenay-sous-Bois). Un **tracé éloigné** dessert le cœur de la Seine-Saint-Denis (Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Grand). Les stations sont espacées de 1 km à 1,5 km afin d'assurer une bonne vitesse commerciale tout en desservant finement le territoire. À l'instar de l'arc Ouest, les tracés de l'arc Est feront l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP par le STIF.

Le tracé proche

Au Nord le tracé proche part de la station **Église de Pantin**, en correspondance avec le **métro ligne 5**, dans la continuité du tracé proche de l'arc Nord. Il dessert le quartier prioritaire Hoche-les Sept Arpents, le cinéma d'art et d'essai ciné 104 et la ZAC du Port.

Il poursuit vers le Sud jusqu'à la station **Liberté**, prévue dans le cadre du prolongement du **métro ligne 11**, vers Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois. Il dessert un pôle de commerces, des quartiers d'habitat social (les Sentes, Cachin et la Cité Gagarine), les lycées Paul Robert et Liberté. La base de loisirs de la Corniche des Forts à Romainville, située un peu plus au Nord, est également accessible depuis cette station.

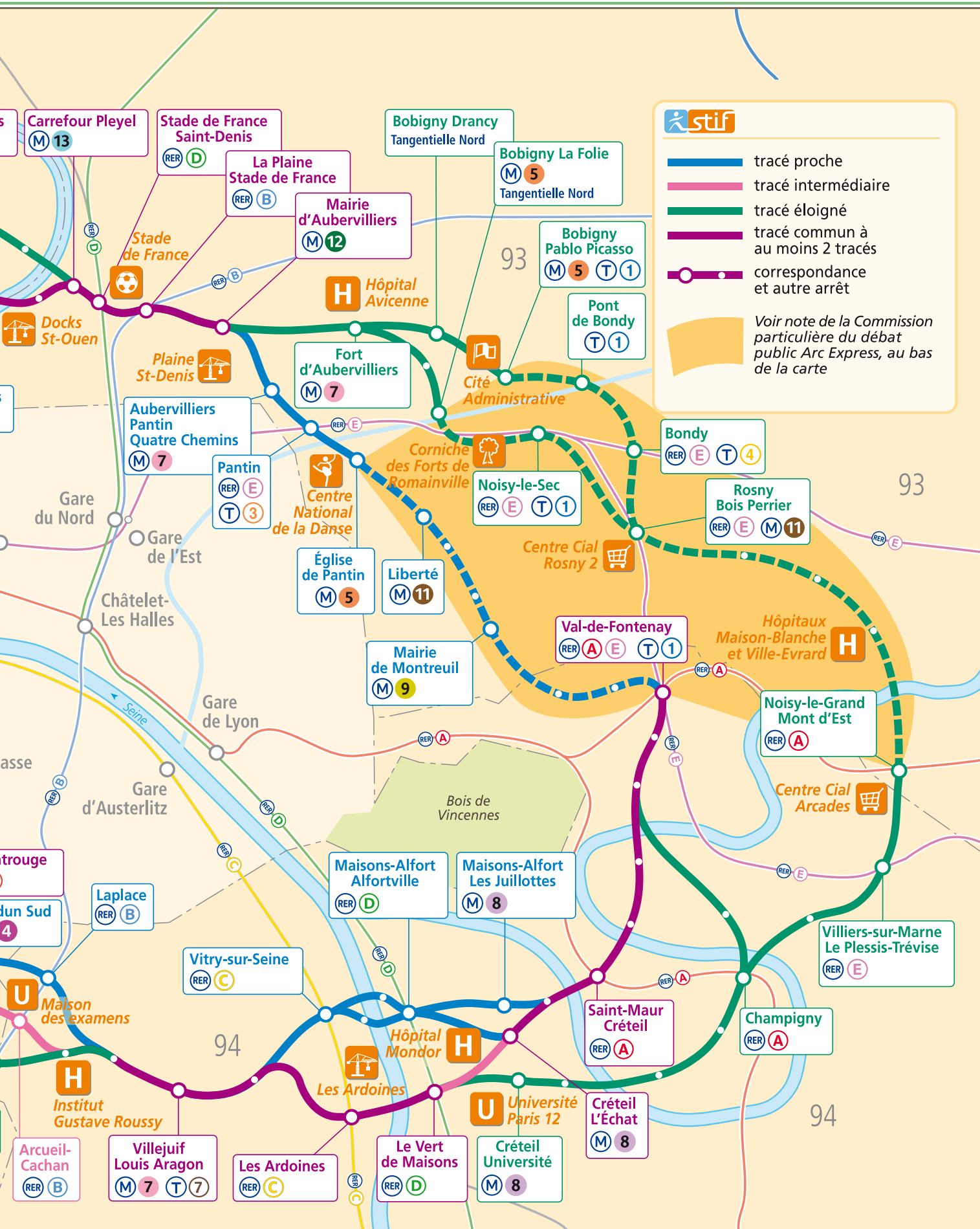
Le tracé assure ensuite une correspondance avec la **ligne 9** du métro à la station **Mairie de Montreuil**, desservant ainsi le centre-ville de Montreuil qui fait l'objet d'un projet de revalorisation et de densification de l'offre de logements et de services, ainsi que le quartier ANRU La Noue - Clos Français.



Note de la Commission particulière du débat public Arc Express

Le débat porte sur l'opportunité de l'ensemble du projet et plus particulièrement sur les arcs Sud et Nord. Les caractéristiques détaillées des tracés et de l'implantation des stations sur les corridors Est et Ouest ne sont pas traitées dans le présent débat. Le public sera de nouveau consulté sur les arcs Est et Ouest selon des modalités qui seront définies ultérieurement par la Commission nationale du débat public.

© STIF - Nov. 2010, réalisation : latitude-cartagène



L'arc Est se connecte enfin à l'arc Sud en gare de **Val-de-Fontenay**, pôle d'échanges majeur de l'Est parisien accessible depuis la ville nouvelle de Marne-la-Vallée (grâce au **RER A**) et l'Ouest de la Seine-et-Marne (branche Tournan du **RER E**), qui accueille également une gare routière et, à terme, le terminus du futur prolongement du **tramway T1**. Ce pôle est de plus situé dans le quartier du Péripôle, siège d'une forte dynamique de construction de bureaux.

Compte tenu du linéaire entre les stations de correspondance décrites ci-dessus, **plusieurs stations intermédiaires** peuvent être envisagées pour desservir notamment :

- >> les quartiers prioritaires Les Malassis et La Noue à la limite de Bagnolet et Montreuil ;
- >> le quartier ANRU des Grands Pêcheurs à Montreuil ;
- >> le secteur des Rigollots à Fontenay-sous-Bois.

Le tracé éloigné

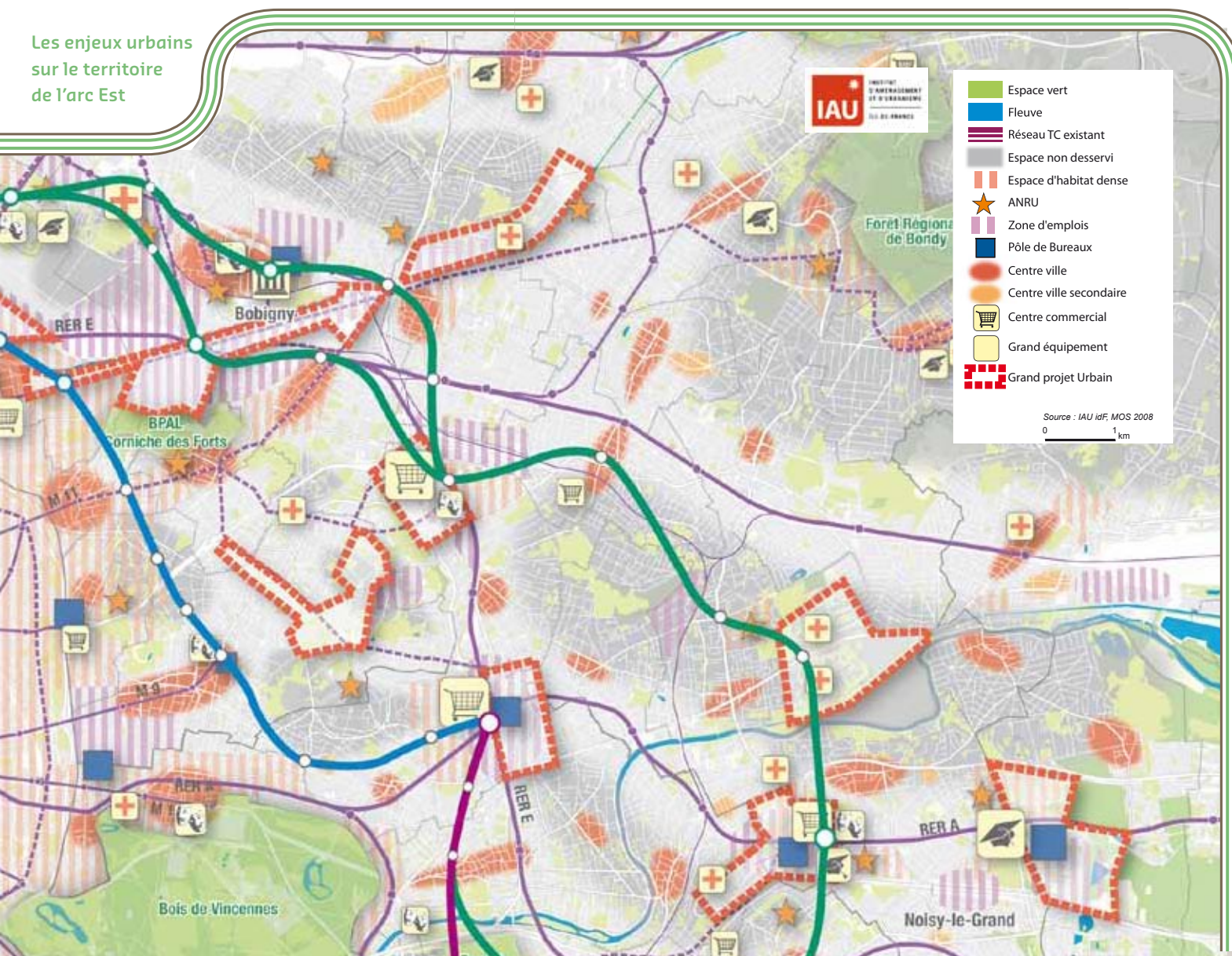
Dans le prolongement du tracé éloigné de l'arc Nord, cette variante part de la **station Bobigny Pablo Picasso**, située en cœur de ville, quartier qui accueille la Préfecture, la Cité Administrative, le Tribunal

de Grande Instance et la Maison de la Culture (MC 93), les quartiers prioritaires Paul Vaillant-Couturier/Sablons/Picasso et le quartier ANRU Karl Marx-Paul Eluard. Arc Express y est en correspondance avec le métro **ligne 5** et le **tramway T1**, de même qu'avec une importante gare routière, offrant ainsi l'opportunité aux populations du Nord-Ouest de la Seine-Saint-Denis (desservies notamment par le T1) d'accéder à la rocade métro.

Le tracé poursuit jusqu'à la station **Pont de Bondy** entre le canal de l'Ourcq et la RN3, desservie par le T1. Il dessert les quartiers ANRU situés au Nord du canal (cité de l'Abreuvoir à Bobigny et Drancy et les quartiers Nord à Bondy), la ZAC de l'Ourcq implantée sur les friches industrielles au Sud du canal, le centre-ville de Bondy, la ZAC Cœur de Ville et le lycée Jean Renoir.

Le tracé continue jusqu'à la station **Bondy** et dessert le quartier en zone urbaine sensible (ZUS) Louis Auguste Blanqui. Grâce à la connexion avec la **branche Chelles du RER E** et le **tramway T4**, cette station constitue un point de rabattement potentiel sur Arc Express pour les habitants du Nord-Est du département de la Seine-Saint-Denis et de l'Est jusqu'à Chelles.

Les enjeux urbains sur le territoire de l'arc Est



Bondy, Louis Auguste Blanqui



Bondy, Centre-ville

Le tracé rejoint ensuite la **branche Tournan du RER E** et la **ligne 11** prolongée à la station **Rosny-Bois-Perrier**, dessert le centre commercial Rosny 2, le projet les Portes de Rosny et le quartier ANRU les Marmaudes - Bois Perrier. Cette station offre un accès à Arc Express aux territoires de l'Ouest de la Seine-et-Marne desservis par le RER E (Tournan, Roissy-en-Brie, Ozoir-la-Ferrière) et aux territoires denses de proche couronne desservis par la ligne 11 (Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil, Rosny-sous-Bois).

L'arc Est rejoint enfin le tracé éloigné de l'arc Sud à la station **Noisy-le-Grand Mont d'Est**, en correspondance avec le **RERA**, porte d'entrée sur Marne-la-Vallée. Il dessert le quartier d'activités du Mont d'Est, le quartier ANRU Pavé Neuf, et le projet Maille Horizon qui doit accueillir à terme le second Lycée International d'Île-de-France, une extension du Centre commercial des Arcades, et des opérations de logements, bureaux et activités.

Plusieurs secteurs présenteraient l'intérêt d'être desservis par une station intermédiaire entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-le-Grand Mont d'Est :

- >> le centre ville de Villemomble ;
- >> le quartier ANRU des Fauvettes à Neuilly-sur-Marne ;
- >> les hôpitaux de Ville Evrard et Maison Blanche, qui font l'objet d'un projet de réaménagement intégrant entreprises innovantes, logements et équipements de formation dans le domaine de la santé et du social, au sein d'un éco-quartier ;
- >> le parc du plateau d'Avron à Neuilly Plaisance et le parc de la Haute-Île à Neuilly-sur-Marne.

Variante locale pour le tracé éloigné

Le tracé éloigné présente une variante locale dans sa section Nord. Au lieu de Bobigny-Pablo Picasso, il privilégie la nouvelle gare de **Bobigny la Folie** (créée dans le cadre du projet de tangentielle Nord) qui dessert le site de projet situé le long du canal de l'Ourcq, qui doit accueillir un nouveau quartier d'envergure régionale, l'Écocité. L'Écocité va permettre de développer l'activité économique, notamment avec un parc d'activités exemplaire en matière de développement durable : l'Écoparc.

Cette station permet également de desservir la ZAC de l'Horloge à Romainville, au Sud du Canal, qui regroupe logements, bureaux, activités et commerces.

Le tracé rejoint la gare de **Noisy-le-Sec**, où il dessert le centre-ville, la ZAC de l'Ourcq et le quartier prioritaire les Aviateurs, ainsi que celui de Londeau, un peu plus au Sud.

Important pôle de correspondances avec le RER E (desservi par les **2 branches** vers Chelles et Tournan) le **tramway T1** et la **Tangentielle Nord** à terme, Noisy-le-Sec constitue un point d'accès à Arc Express pour nombre de populations situées à l'Est et au Nord-Est de ce territoire.

Cette variante rejoint ensuite le tracé éloigné à **Rosny-Bois-Perrier** et poursuit selon le même itinéraire jusqu'à **Noisy-le-Grand Mont d'Est**.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET ESTIMATIONS DES COÛTS DES TRACÉS

	Tracé proche	Tracé éloigné
Longueur	9,9 km	13,6 km
Estimation du coût	1 000 M€	1 300 M€

