

# LE SERVICE RENDU PAR L'ARC OUEST

Le niveau de trafic des 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 variantes).

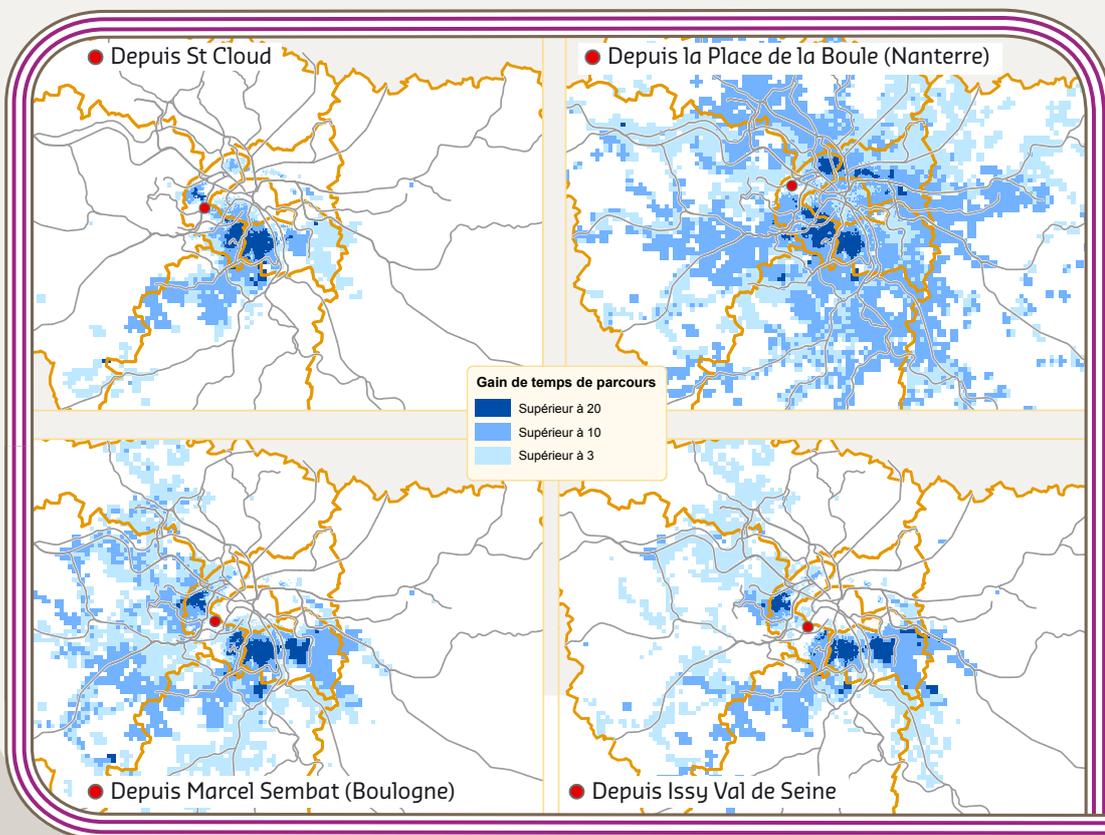
Le trafic attendu sur l'arc Ouest a été estimé en intégrant la mise en service des arcs prioritaires Sud et Nord et pour des hypothèses de développement urbain à l'horizon 2020. La mise en service du bouclage complet d'Arc Express, le trafic de l'arc Ouest est estimé entre 315 000 et 325 000 voyageurs par jour entre Issy val de Seine ou Meudon et Nanterre, et à 300 000 voyageurs par jour pour les scénarii desservant la Défense. 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 à 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 Ouest entrainera des gains de temps de parcours significatifs pour les personnes souhaitant se déplacer depuis ou vers l'ensemble de l'ouest 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
Place de la Boule (Nanterre)	Porte de Versailles	17 minutes
Place de la Boule (Nanterre)	Montrouge	22 minutes
Place de la Boule (Nanterre)	Issy Val de Seine	9 minutes
Place de la Boule (Nanterre)	Saint-Cloud	4 minutes
Marcel Sembat	Montrouge	19 minutes
Marcel Sembat	Porte de Versailles	13 minutes
Marcel Sembat	Nanterre Préfecture	16 minutes
Marcel Sembat	Place de la Boule	8 minutes
Trapèze (Boulogne)	Place de la Boule	12 minutes
Trapèze (Boulogne)	Montrouge	18 minutes
Porte de Versailles	Nanterre Préfecture	13 minutes
Porte de Versailles	Saint Cloud	14 minutes
Porte de Versailles	La Défense Grande Arche	5 minutes
Saint-Cloud	Montrouge	26 minutes
Saint-Cloud	Marcel Sembat	7 minutes
Saint-Cloud	Issy Val de Seine	3 minutes
Montrouge	Issy Val de Seine	10 minutes

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

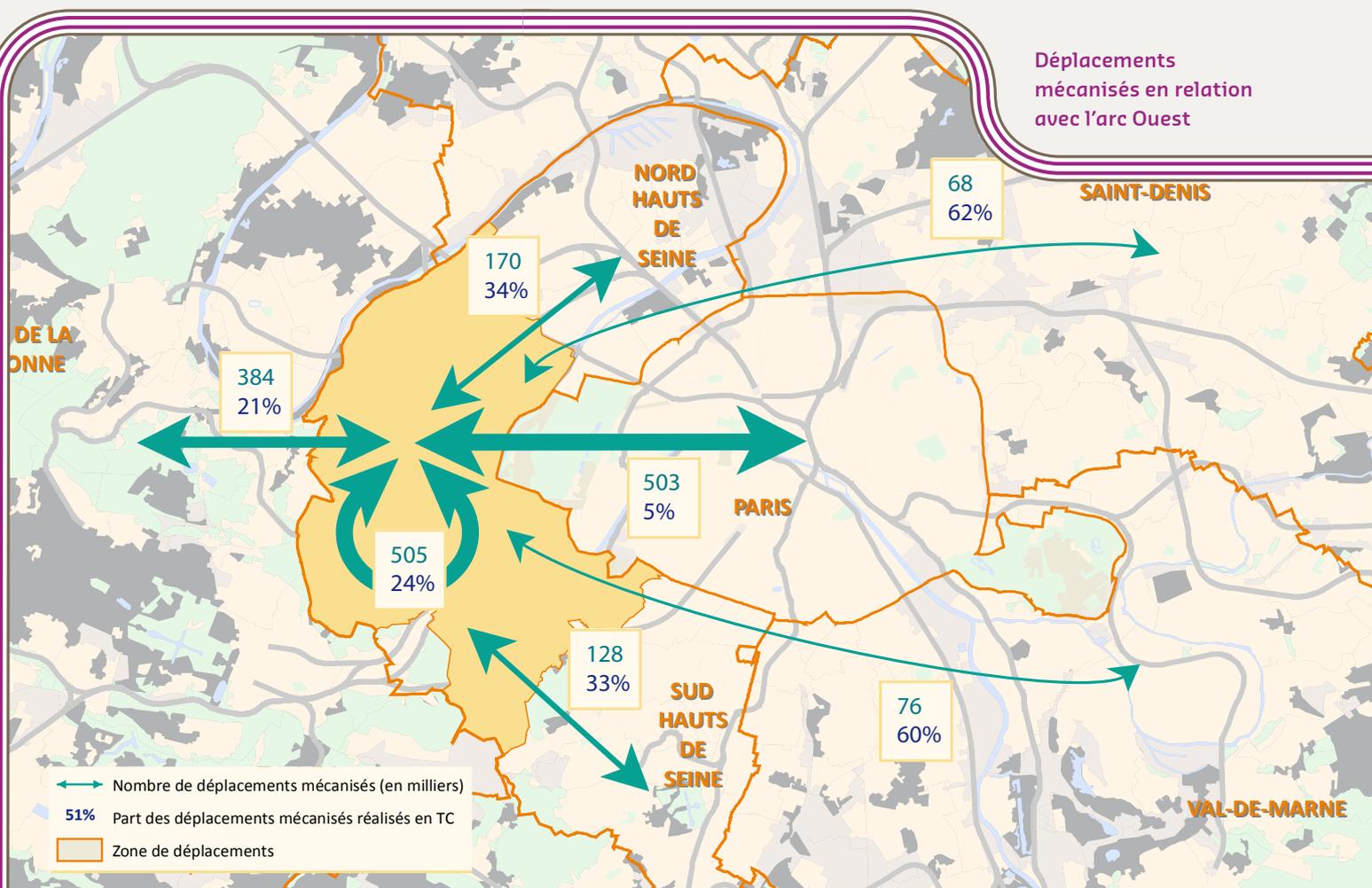


Conception/réalisation : **PARIMAGE**  
 Crédits photos et iconographie : DR STIF, Cyrille Dupont, Bertrand Holsnyder.



# DE FORTS BESOINS DE DÉPLACEMENTS ASSURÉS POUR BEAUCOUP EN VOITURE

Déplacements mécanisés en relation avec l'arc Ouest



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 Ouest\*. 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 (51 % des déplacements mécanisés réalisés en transports en commun) et avec les départements de la

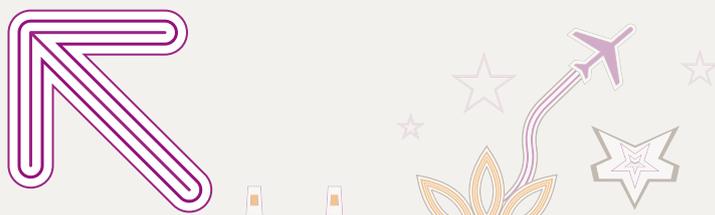
*Saint-Cloud, Quartier de la Bérangère*



Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne (61 % 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 Ouest, les déplacements qui s'effectuent à l'intérieur du territoire de l'arc Ouest et ceux qui s'effectuent en lien avec le reste des Hauts-de-Seine sont majoritaires. La part des transports collectifs pour ces déplacements est pourtant faible (24 % pour les déplacements internes au territoire de l'arc Ouest, 34 % pour les déplacements avec le reste des Hauts-de-Seine).

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



\* source Enquête Globale de Transports 2001

# LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS EXISTANTS ET à VENIR

Le territoire de l'arc Ouest bénéficie d'un réseau de transports collectifs en cours de structuration (amorce d'un maillage entre radiales et rocade) assurant l'accès aux grands pôles économiques, Nanterre / La Défense d'une part, Issy / Boulogne d'autre part. Il est constitué de lignes radiales (RER A reliant Saint-Germain-en-Laye et Cergy-Pontoise à Nanterre / la Défense et Marne-la-Vallée, RER C reliant Versailles et Saint-Denis à Issy-les-Moulineaux, lignes 1, 9 et 10 du métro) et de lignes de rocade (Transilien du réseau ferré Saint-Lazare faisant office de rocade entre la Défense et Suresnes, tramway T2 entre Issy Val de Seine et la Défense).

Toutefois, les territoires denses situés à l'Ouest des Coteaux (Nanterre ville, Rueil-Malmaison, Suresnes, Saint-Cloud) restent encore à l'écart du réseau ferré même après la réalisation des projets de transport programmés (prolongement du RER E à l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie, prolongement du T2 jusqu'à Pont-de-Bezons). L'inscription de la rocade Arc Express sur ce territoire est donc nécessaire :

>> pour offrir une capacité de transport importante, fiable et rapide pour répondre aux nombreux besoins de déplacement liés à la présence de pôles économiques majeurs, Nanterre / La Défense d'une part, Issy / Boulogne d'autre part ;

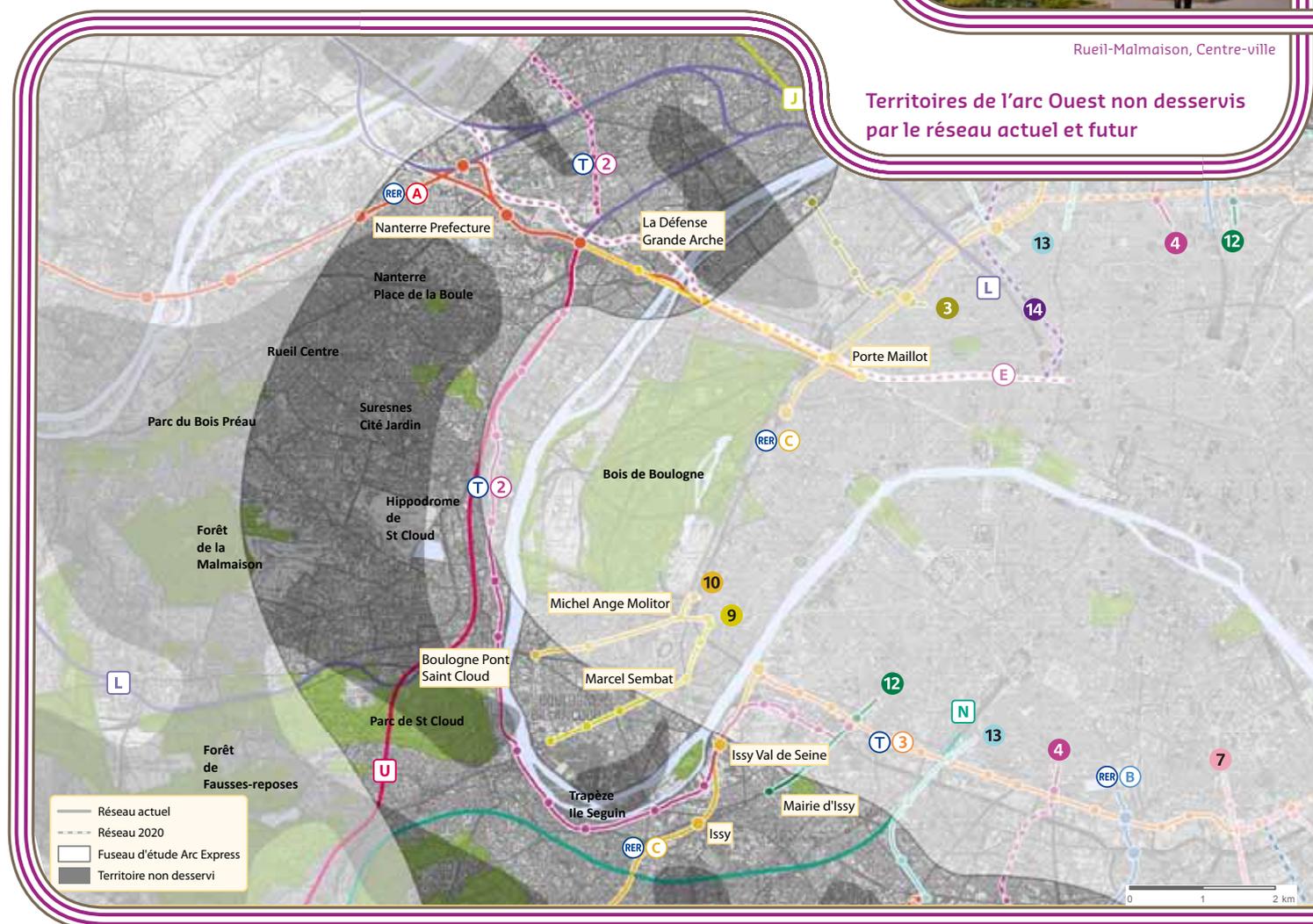
>> pour améliorer la desserte fine des quartiers et des projets de nouvelle urbanisation, et pour desservir plus particulièrement Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes et Saint-Cloud ;

>> pour répondre aux enjeux de développement et de mise en réseaux des pôles de la Défense / Nanterre et Boulogne / Issy avec les autres pôles économiques régionaux.



Rueil-Malmaison, Centre-ville

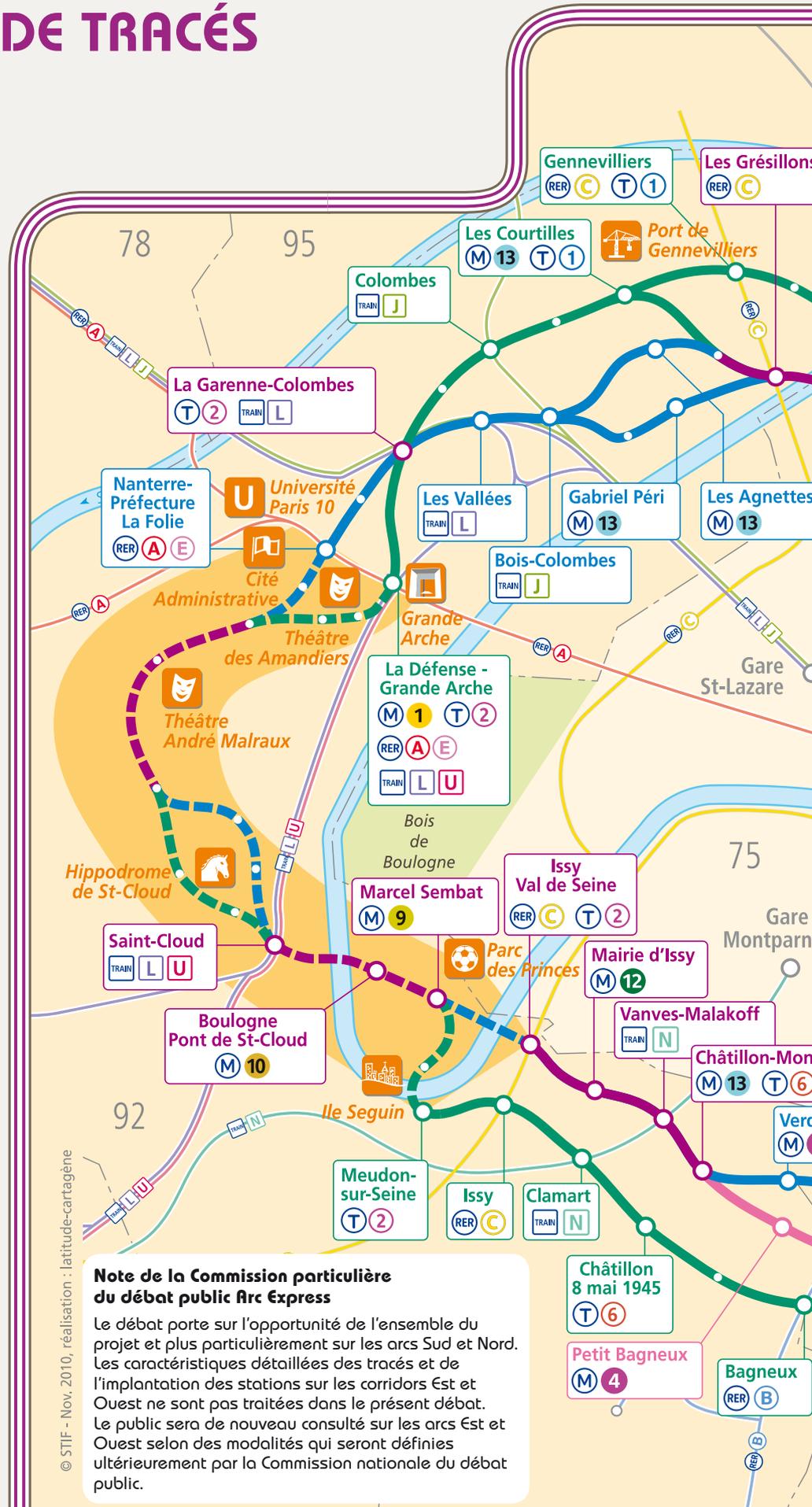
Territoires de l'arc Ouest non desservis par le réseau actuel et futur



# LES VARIANTES DE TRACÉS PROPOSÉES

Les tracés proposés pour l'arc Ouest présentent deux variantes possibles au Nord (Nanterre Préfecture ou la Défense Grande Arche) ainsi qu'au Sud (Meudon-sur-Seine ou Issy Val de Seine). Ils desservent Boulogne, Saint-Cloud, Suresnes, Rueil-Malmaison, Nanterre et Puteaux. Ils assurent des correspondances avec le réseau existant ou futur (RER, métro, tramways) et desservent des secteurs à forts enjeux urbains. Les stations sont espacées de 1 km à 1,5 km afin d'assurer une bonne vitesse commerciale tout en desservant finement le territoire. La faisabilité technique des tracés proposés pour l'arc Ouest a fait l'objet d'études de niveau études préliminaires. À l'instar de l'arc Est, les tracés de l'arc Ouest feront l'objet d'une nouvelle saisine de la CNDP par le STIF.

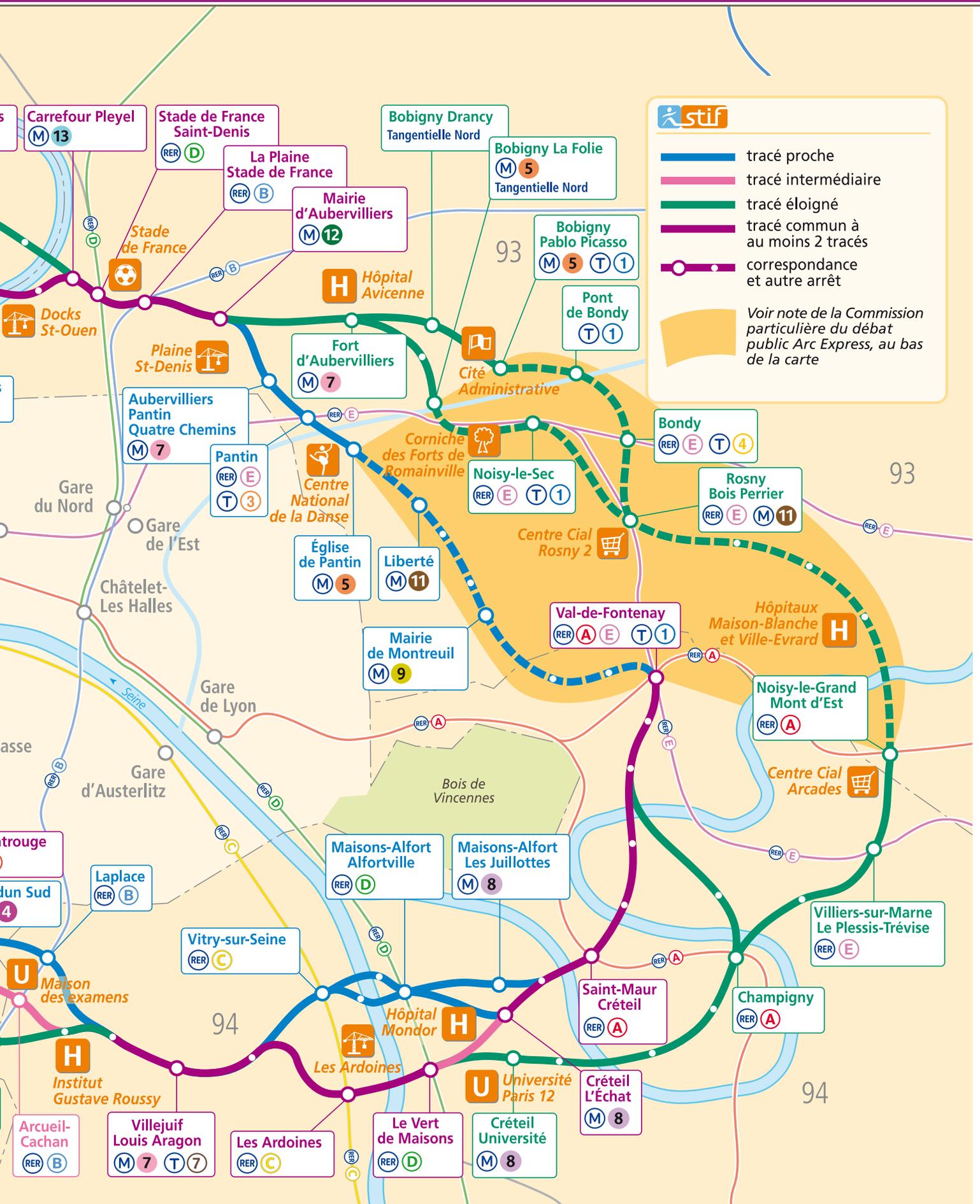
Nanterre, Quartier du Parc



## 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



**stif**

- tracé proche
- tracé intermédiaire
- tracé éloigné
- tracé commun à au moins 2 tracés
- correspondance et autre arrêt

Voir note de la Commission particulière du débat public Arc Express, au bas de la carte

Au Sud, une première variante de tracé part de la station **Issy-Val-de-Seine**, dans la continuité du tracé proche de l'arc Sud. Elle dessert le quartier d'Issy – Val de Seine caractérisé par une forte densité de populations et d'emplois et des projets de réaménagement d'envergure : la ZAC Porte Nord d'Issy, le projet Forum Seine, le secteur du

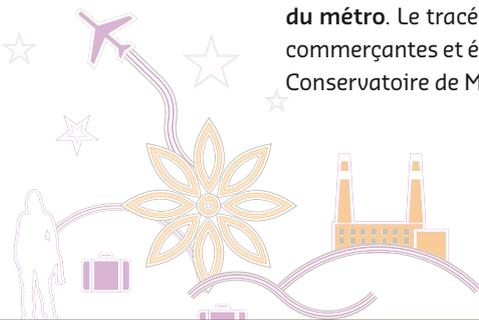
Meudon-sur-Seine, projet Meudon Campus



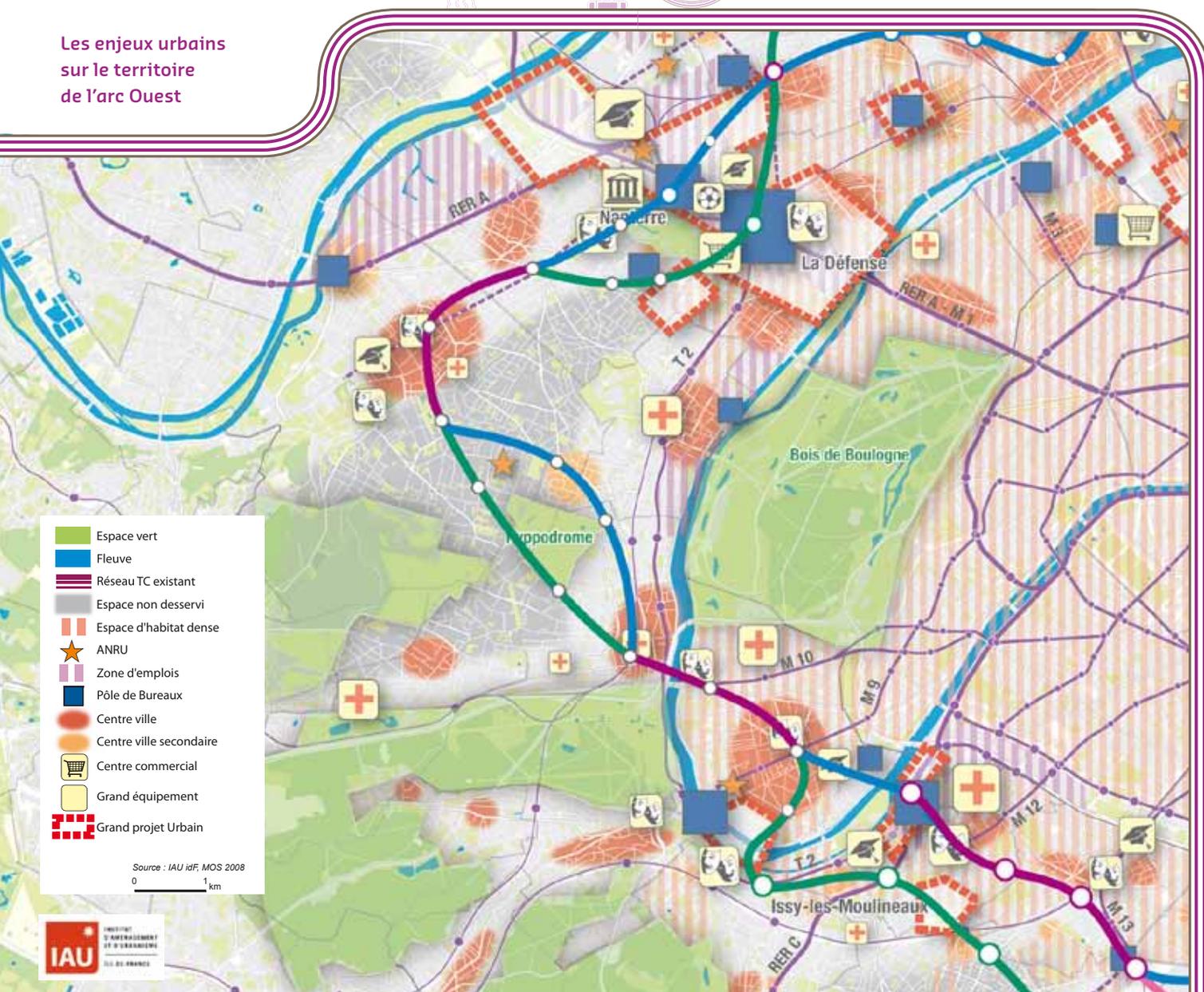
Pont d'Issy (3 hectares de bureaux, commerces, logements) ainsi que l'Île Saint Germain. Le pôle d'échange, constitué du **RER C** et du **T2**, est accessible depuis l'Ouest et le Sud-Ouest de l'agglomération.

Une deuxième variante de tracé part de la station **Meudon-sur-Seine**, dans la continuité du tracé éloigné de l'arc Sud. Elle dessert les quartiers en pleine mutation de la ZAC Meudon-sur-Seine, le projet Meudon Campus, le projet Vallée Rive Gauche (aménagement des berges de Seine) et l'Île Seguin. Cette variante permet une correspondance avec le T2. Elle dessert également le secteur du Trapèze à Boulogne.

Les deux variantes poursuivent au Nord et se rejoignent en un seul tracé à la station **Marcel Sembat**, en correspondance avec **la ligne 9 du métro**. Le tracé dessert le cœur de ville de Boulogne, ses artères commerçantes et équipements structurants (Institut de Psychologie, Conservatoire de Musique, lycée Prévert).



### Les enjeux urbains sur le territoire de l'arc Ouest



Boulogne-Billancourt, Quartier Marcel Sembat



Suresnes, Cité Jardin

Il continue ensuite jusqu'à la station **Boulogne – Pont de Saint Cloud**, où il est en correspondance avec la **ligne 10** et avec une gare routière en surface, au débouché du pont. Il dessert le quartier Rhin et Danube, le Jardin Albert Kahn, le studio de Boulogne Cinéma et le théâtre de l'Ouest Parisien.

Après avoir traversé la Seine, le tracé offre une correspondance avec le **Transilien** à la gare de Saint-Cloud, située à flanc de coteau, ce qui permet également la desserte du centre ville de **Saint-Cloud** situé en contrebas. Deux variantes locales de tracé sont ensuite proposées au niveau de l'hippodrome de Saint-Cloud, permettant de desservir soit les quartiers Mazurières et Fouilleuse, soit le quartier du Val d'Or et la Cité Jardin de Suresnes. Les deux variantes se rejoignent ensuite pour desservir le centre ville de Rueil et le quartier autour de la place de Boule à Nanterre.

Au nord, deux variantes de tracés sont proposées. Une variante privilégie une correspondance avec le **RER A** à la station **la Défense/Grande Arche**. Cette solution renforce encore ce pôle d'échanges majeur de l'Ouest Parisien, constitué du **RER A**, de la **ligne 1**, du **T2**, du futur prolongement du **RER E** à l'Ouest et d'une gare routière bus majeure. Le tracé est alors en continuité avec le tracé éloigné de l'arc Nord qui dessert la Défense / Grande Arche. Il dessert le pôle d'affaires de la Défense.

Une seconde variante privilégie la desserte de la station **Nanterre Préfecture la Folie**, en correspondance avec le **RER A** et le **RER E**, ce qui présente l'avantage de ventiler les flux sur les deux pôles d'échanges de la Défense et de Nanterre. Le tracé est alors en continuité avec le tracé proche de l'arc Nord. Il dessert le territoire de Seine Arche, ainsi que le quartier des Groues.

Compte tenu du linéaire entre les stations de correspondance, plusieurs stations intermédiaires peuvent être envisagées pour desservir notamment :

- >> la ZAC Seguin – Rive Gauche, à Boulogne, qui constitue une des plus importantes opérations d'aménagement en Île de France, accueillant habitations et bureaux sur 74 hectares ;
- >> le quartier de la Bérangère, le quartier Montretout et l'hippodrome à Saint Cloud ;
- >> la Cité Jardin à Suresnes, qui fait l'objet d'un projet de requalification et de réaménagement, avec la création de logements et commerces ;
- >> le quartier Richelieu à Rueil-Malmaison, le quartier ANRU la Fouilleuse, et le projet de rénovation du Clos des Terres Rouges dans le quartier Mazurières, qui prévoit la création de logements et d'équipements de quartier ;
- >> le centre-ville de Rueil-Malmaison, qui accueille plusieurs équipements de rayonnement départemental, dont l'École Supérieure d'Art, le Théâtre André Malraux et le Conservatoire à Rayonnement Régional ;
- >> le cœur de ville de Nanterre, et le théâtre des Amandiers ;
- >> le cœur de ville de Puteaux et le quartier du Parc.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET ESTIMATIONS DES COÛTS DES TRACÉS

	Tracé proche	Tracé éloigné
Longueur	13,3 km	14,6km
Estimation du coût	1 300 M€	1 500 M€