

# Arc Express



www.arcexpress.fr

## UN NOUVEAU SERVICE DE TRANSPORT par métro automatique pour faciliter les déplacements de tous les franciliens

Arc Express est un **projet de métro automatique de rocade, ayant vocation à former une boucle tout autour de Paris**. Il a pour ambition de faciliter et accélérer les déplacements des Franciliens d'un territoire à l'autre de la région sans avoir à passer par le cœur de l'agglomération. Cette mobilité accrue se trouvera renforcée par les **très nombreuses correspondances avec les lignes de métro, RER, train et tramway qu'offrira ce service**.

### Une ambition partagée par tous

Porté par la Région Île-de-France et piloté par le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France), l'autorité organisatrice des transports, Arc Express **offrira un nouveau visage du réseau de transports en commun de la région capitale** et touchera, ainsi, le quotidien de millions de voyageurs. **Cette ambition est partagée par de nombreux acteurs franciliens** qui se sont engagés aux côtés de la Région et du STIF pour soutenir Arc Express. Les départements concernés, de même que la Ville de Paris, ont d'ailleurs annoncé leur participation financière en faveur du projet dans le cadre du vaste Plan de mobilisation pour les transports publics initié par la Région.

### Une mobilité accrue et une desserte de qualité

Les études menées sous l'égide du STIF au cours des années 2008 et 2009, ainsi que de nombreux échanges avec les communes franciliennes, ont abouti à l'identification de plusieurs tracés alternatifs à soumettre au débat public. Ils ont été déterminés de façon à **permettre de très nombreuses correspondances avec les lignes de transport qui relient Paris**, assurant ainsi une très nette amélioration des conditions de transport d'un grand nombre de Franciliens, quels que soient leurs trajets, depuis ou vers la petite et la grande couronne, ou encore Paris.

Les tracés ont également été pensés pour offrir une **desserte fine des territoires de la zone dense de l'Île-de-France**, qui ne disposent pas, aujourd'hui, d'une offre de transport en commun à la hauteur de leurs besoins.

### Un projet au service du développement urbain, économique et durable

Arc Express constitue également un véritable projet d'aménagement du territoire puisqu'il desservira les grands pôles économiques et d'habitat existants ou en développement de la petite couronne. **Accélérateur de développement économique et facilitateur de projets urbains pour la petite couronne**, le métro Arc Express permettra aussi de **désenclaver certains quartiers** aujourd'hui mal desservis par les transports en commun, rendant ainsi leur accès plus aisé.

Enfin, Arc Express se veut un projet **au service d'une région durable et préservée**, tant sur le plan de la mobilité en incitant à l'usage des transports en commun plutôt qu'à celui de la voiture particulière, que sur le plan de l'aménagement, en évitant l'urbanisation des zones rurales de l'Île-de-France.

## SOMMAIRE

P.2 : Le projet Arc Express en bref

P.3 : L'apport d'Arc Express pour l'aménagement du territoire de l'Île-de-France

P.4-5 : Arc Express : les tracés présentés au débat public

P.6 : Les apports du projet pour les déplacements des Franciliens

P.7 : Le contexte du projet

P.8 : La mise en œuvre d'Arc Express

Arc Express poursuit donc 2 objectifs majeurs :

- >> **améliorer les conditions de transports de millions de Franciliens** qui se déplacent chaque jour en Île-de-France, notamment en desservant ceux qui en ont le plus besoin ;
- >> **accompagner et susciter le développement urbain et économique de la région** par une desserte ciblée sur des territoires en plein essor.

# LE PROJET ARC EXPRESS EN BREF

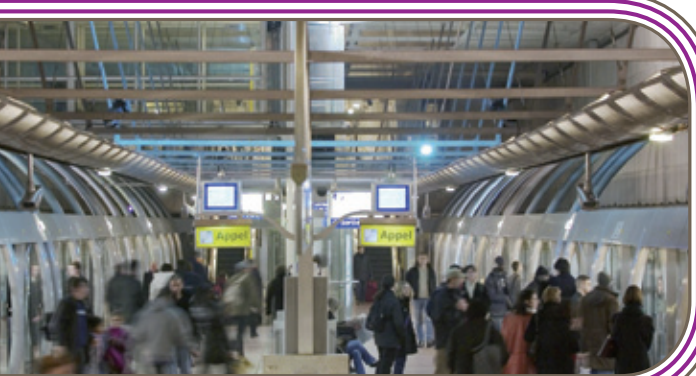


**Une desserte fine des territoires grâce à des stations rapprochées, des déplacements rapides grâce à l'efficacité d'un métro automatique moderne**

D'une longueur totale d'**environ 60 km**, comportant **une cinquantaine de stations espacées d'1 à 1,5 km** en moyenne tout au long des tracés proposés, la rocade Arc Express permettra une vitesse moyenne de **40 km/h** sur l'ensemble de son parcours et une fréquence de passage d'environ 2 minutes en heure de pointe.

## Un matériel de nouvelle génération

Le métro Arc Express bénéficiera d'équipements de dernière génération, garantissant aux voyageurs la **rapidité** et la **régularité**, tout en leur offrant l'**accessibilité** et le **confort** tant à l'intérieur des trains que dans les espaces des gares. Le choix du métro automatique a été fait, avec des rames d'une grande capacité pour répondre au niveau de fréquentation attendu et l'assurance de conditions de fonctionnement souples, adaptables et totalement fiabilisées au plan technique.



## Plusieurs tracés proposés pour une rocade complète

Projet de métro tout autour de Paris, Arc Express est **une rocade complète** dont le démarrage se fera sur les territoires qui ont été jugés prioritaires par les différents acteurs concernés. Pour ces territoires, et il en sera de même pour les autres à venir, différents tracés, ou variantes, ont été étudiés, de manière à ce que puissent être présentées au grand public plusieurs options possibles.

**Les Arcs Sud et Nord seront construits et mis en service de manière prioritaire.**

## Un métro essentiellement souterrain

Arc Express sera **en souterrain sur la majeure partie de son tracé**. Ainsi, les difficultés liées dans un premier temps aux travaux et aux nuisances qui parfois en découlent (expropriation, bruit, ...) puis, dans un second temps au passage d'un mode de transport dans la ville, seront fortement limitées.

Néanmoins, dans les cas où le territoire le permettra, certains tronçons de la ligne pourront être aériens.

## Arc Express en quelques chiffres

**4 arcs** dont **2 prioritaires**  
**60 km** pour la rocade complète

Une **cinquantaine**  
de stations au total

**1 km à 1,5 km**  
de distance entre chaque station

**40 km/h** de vitesse moyenne

Un temps d'attente entre 2 trains en heure de pointe qui pourra **descendre à 1 minute 30**

**1 million de voyageurs**  
attendus à terme sur l'ensemble de la rocade chaque jour



# LES APPORTS DU PROJET POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

## Accélérer le développement urbain, économique et social des territoires

En facilitant l'accès aux quartiers d'habitat, existants ou à venir, aux équipements culturels, de loisirs, ou encore aux zones d'activités diverses, Arc Express engendrera une dynamique qui permettra à tous les territoires traversés par cette nouvelle desserte de prendre leur essor.

Arc Express sera également **un levier de développement très important** pour les secteurs susceptibles de se développer, favorisant l'émergence de nouveaux projets urbains, notamment aux abords des stations.

Enfin, en desservant des pôles d'emplois existants ou en projet, Arc Express permettra d'**accélérer le développement économique de l'Île-de-France** : il offrira en effet aux entreprises franciliennes un élargissement de leurs bassins de recrutement en rendant leur accès plus aisé ; à l'inverse, il facilitera l'accès aux zones d'emploi pour les populations qui en étaient jusqu'ici éloignées.

## Un urbanisme autour des gares respectueux des compétences des communes

La création des stations Arc Express aura un fort impact sur les projets d'aménagement et de renouvellement urbain qui seront portés par les communes traversées par le projet.

Le STIF et la Région Île-de-France entendent accompagner cette dynamique en associant les collectivités à la définition du projet de transport, dont le tracé tiendra compte du potentiel urbain des quartiers situés autour des stations du futur métro. Cette démarche pourra être formalisée par des **conventions signées entre le STIF, la Région et les communes concernées**, à l'image de la charte partenariale\* actuellement mise en œuvre dans le cadre du prolongement de la ligne 11 du métro.

## Désenclaver certains quartiers en améliorant leur accessibilité

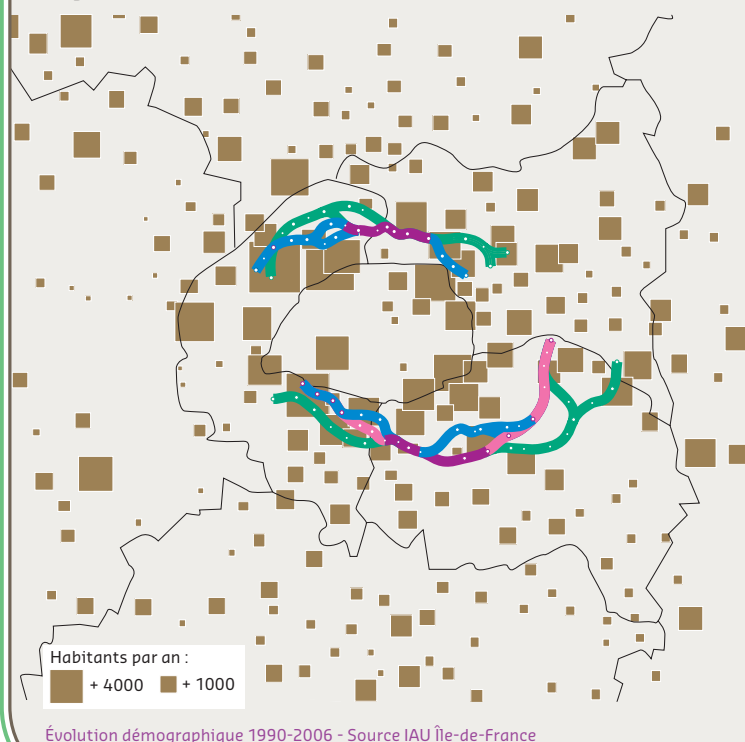
La région Île-de-France bénéficie d'un réseau de transports en commun globalement performant. Cependant, il présente de fortes disparités puisque certains secteurs denses ne sont actuellement pas ou peu desservis. De même, certains quartiers bénéficient d'une desserte par une seule ligne de métro, train ou RER, mais ne sont en correspondance avec aucun autre transport en commun. Arc Express permettra de rééquilibrer la desserte du territoire régional en proposant **un service performant dans des secteurs mal irrigués**. Les communes du Sud des Hauts-de-Seine, mais également de nombreuses communes du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis verront ainsi leur desserte améliorée.

## Participer au développement d'une région durable

Depuis ces vingt dernières années, l'augmentation de la population francilienne s'est concentrée sur la petite couronne parisienne (voir carte ci-dessous).

Cette dynamique s'est vue renforcée par le SDRIF\*\* (Schéma Directeur de la Région Île-de-France) qui entend favoriser la construction et les projets d'aménagement dans les villes de ces territoires de manière à lutter contre l'étalement urbain et préserver, ainsi, les terres agricoles et les espaces verts de la région.

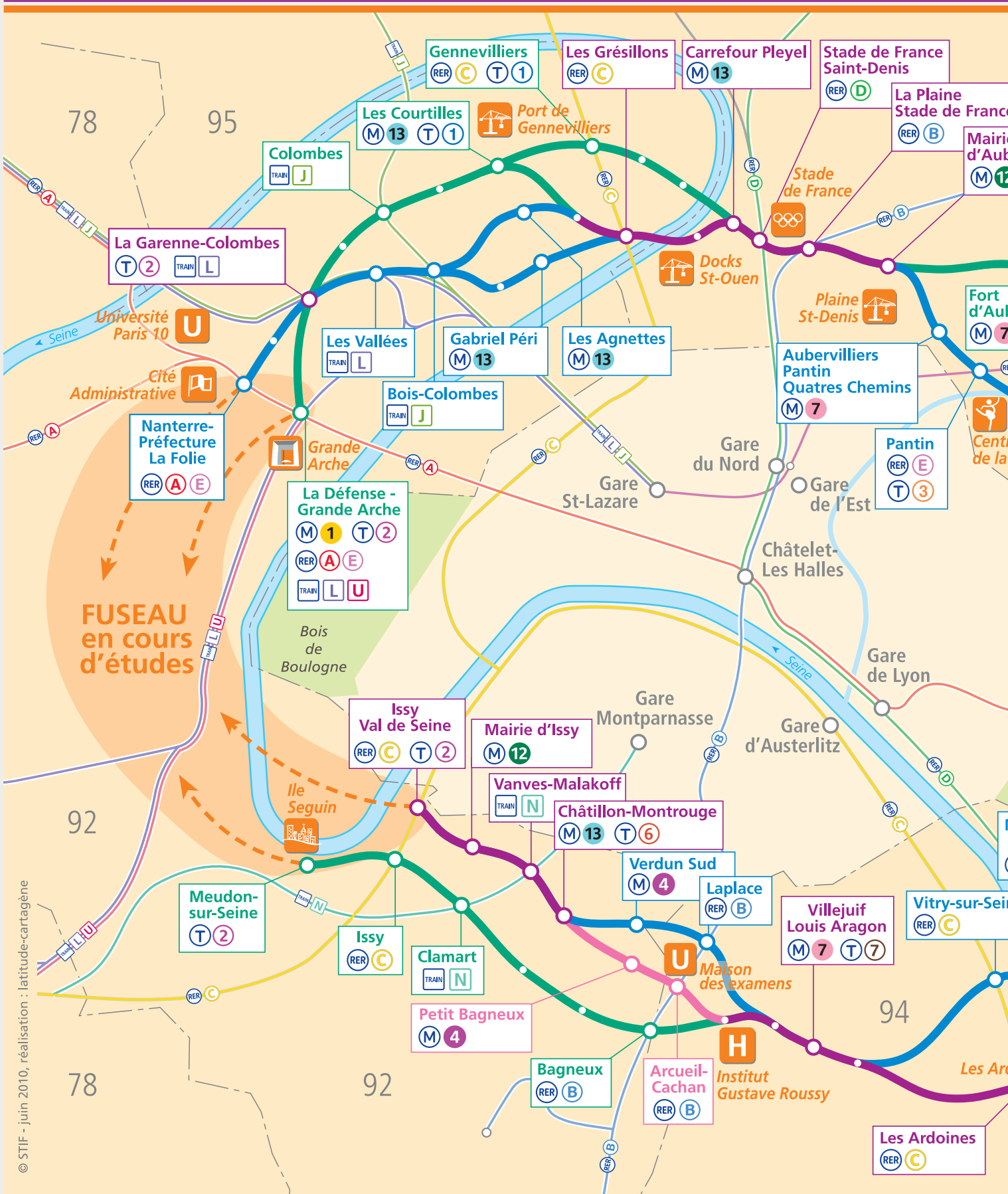
**Pièce maîtresse de l'aménagement du territoire francilien** tel qu'imaginé par le SDRIF, Arc Express a été conçu dans cet objectif, concourant ainsi à **l'édification d'une région durable**.



\* « Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n°11 »

\*\* Le Schéma Directeur Régional de l'Île-de-France est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire conçu en concertation avec les acteurs locaux et approuvé par le Conseil régional le 25 septembre 2008. Il est le document de référence pour tout projet majeur de transport en Île-de-France.

# ARC EXPRESS : les tracés prés



© STIF - juin 2010, réalisation : latitude-cartagène

# présentés au débat public

## L'ARC NORD

L'Arc Nord traverse les départements des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, depuis La Défense ou Nanterre à l'Ouest jusqu'à Bobigny ou Pantin à l'Est.



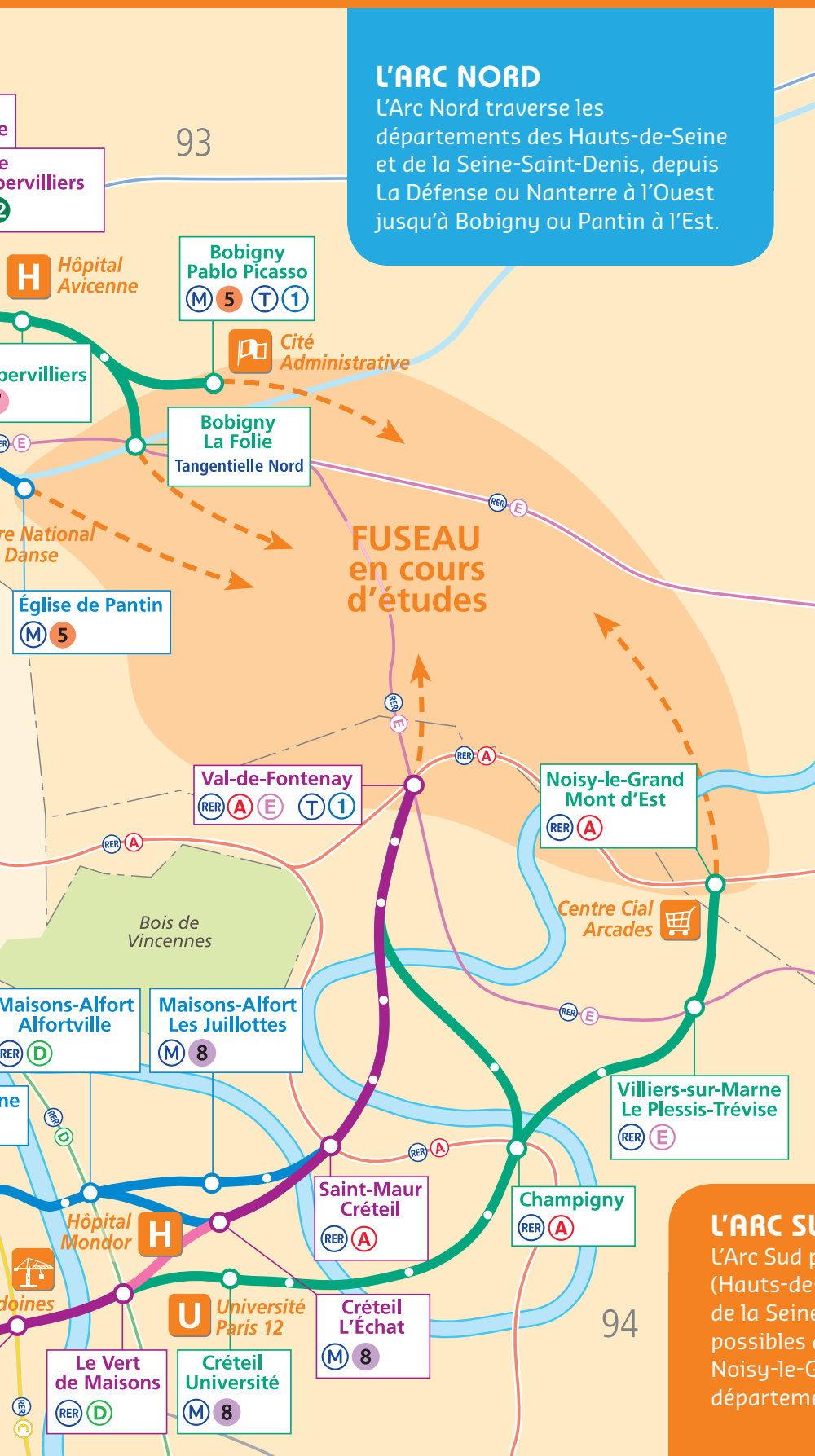
## PLUSIEURS VARIANTES DE TRACÉS SONT PROPOSÉES AU DÉBAT PUBLIC

Pour les Arcs Sud et Nord jugés prioritaires, plusieurs variantes de tracés ont été étudiées.

Ces tracés ont été conçus d'une part pour permettre le maximum de correspondances avec les lignes de transport en commun actuelles ou en projet, et d'autre part pour tenir compte des grands enjeux urbains des secteurs desservis : habitat, zones d'activités, projets de développement, équipements structurants (universités, hôpitaux, administrations, centres commerciaux, etc...).

Le tracé final pourra être une combinaison des différents tracés, tout en veillant à conserver des temps de parcours attractifs.

Le choix du tracé final sera décidé à l'issue du débat public.



## L'ARC SUD

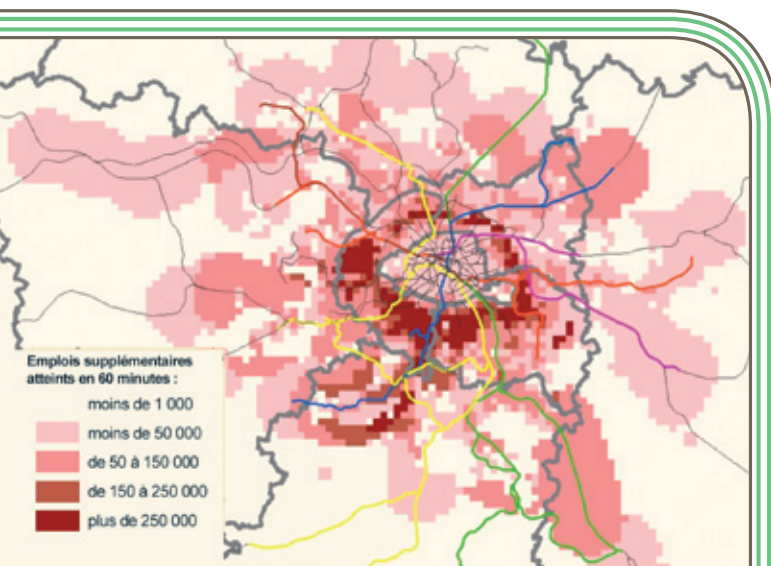
L'Arc Sud part de Meudon ou Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) et va jusqu'aux limites de la Seine-Saint-Denis pour les deux terminus possibles que sont Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand Mont d'Est. Il traverse le département du Val-de-Marne de part en part.

# LES APPORTS DU PROJET POUR LES DÉPLACEMENTS DES FRANCILIENS

## Une desserte fine grâce à un grand nombre de stations

Avec une quarantaine de stations sur les 2 arcs prioritaires, soit **une station tous les 1 à 1,5 km**, et des stations nouvelles qui seront positionnées **au plus proche des enjeux locaux**, Arc Express irriguera de manière fine le territoire de la proche couronne avec une densité approchant celle d'un métro parisien. Il répondra ainsi à la réalité d'un territoire aussi peuplé que certaines villes en région qui bénéficient déjà d'un métro (ex : Toulouse, Rennes, Lille, Lyon ou Marseille).

Le réseau de bus, qui sera restructuré autour des stations d'Arc Express, viendra renforcer et enrichir la desserte en permettant un **accès élargi à ce nouveau service de transport**.



Emplois supplémentaires atteints en une heure en transports en commun avec Arc Express depuis les territoires franciliens

## Des trajets plus rapides pour tous les Franciliens

La mise en service d'Arc Express va entraîner pour de très nombreux voyageurs des **diminutions significatives de temps de parcours**, à la fois pour les déplacements quotidiens domicile/travail, mais aussi pour tous les types de trajet, quel que soit leur motif.

Comme le montre la carte ci-dessus, **l'accès aux pôles d'emploi sera fortement amélioré** au bénéfice de **tous les habitants de la région**. Pour l'accès à certains pôles de petite couronne, les gains de temps seront considérables, allant bien souvent au-delà de 20 minutes.

Ces nombreux atouts inciteront les Franciliens qui, aujourd'hui, privilégient la voiture, à emprunter les transports collectifs en leur faisant gagner du temps.



Institut Gustave Roussy, Villejuif



La Défense

## 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
Issy-les-Moulineaux, Meudon	Créteil	> 20 minutes
Villiers-sur-Marne	Créteil	> 10 minutes
Vallée de Chevreuse, plateau de Saclay	Créteil	> 10 minutes
Versailles	Créteil	> 20 minutes
Roissy	Créteil	> 10 minutes
Le Nord de l'Essonne	Villejuif	> 10 minutes
Une grande moitié Est du Val-de-Marne	Villejuif	> 20 minutes
Créteil	Villejuif	> 20 minutes
Plateau de Saclay	Villejuif	> 10 minutes
Marne-la-Vallée	Aubervilliers	> 10 minutes
Le Nord des Hauts-de-Seine	Aubervilliers	> 20 minutes
Montreuil	Aubervilliers	> 20 minutes
Plateau de Rueil-Malmaison	Gennevilliers	> 20 minutes
Sud de la Seine-Saint-Denis	Gennevilliers	> 10 minutes
Marne-la-Vallée	Gennevilliers	> 10 minutes

## Un réseau de transports en commun plus agréable

Les différentes lignes de transport en commun sont de plus en plus utilisées en Île-de-France compte tenu de l'augmentation de la population et des nouvelles pratiques de déplacement. Certaines arrivent aujourd'hui à saturation, notamment dans Paris.

En proposant une liaison de rocade, le projet Arc Express permettra de **décharger le réseau actuel, et notamment les lignes qui convergent vers le cœur de l'agglomération**, puisque les voyageurs n'auront plus à passer par Paris pour se rendre d'un point à l'autre de la région. C'est une désaturation de l'ordre de 5 à 10% selon les lignes qui pourra être obtenue.

Les conditions de déplacement des usagers actuels des transports en commun s'en trouveront donc nettement améliorées.

# LE CONTEXTE DU PROJET

## Un métro de rocade autour de Paris, une réflexion déjà ancienne et basée sur l'évolution des déplacements et de l'urbanisation

Entre 1994 et aujourd'hui, plusieurs projets portés par des acteurs de l'Île-de-France ont été proposés pour développer les liaisons en rocade :

- >> **ORBITALE** : première vision d'une liaison en proche couronne (La Défense – Clichy – Saint-Denis – Montreuil – Ivry – Villejuif – Issy-les-Moulineaux – Saint-Cloud – Suresnes – La Défense) ;
- >> **Métrophérique** : un projet de rocade en souterrain proche de Paris ;
- >> **Le Grand Tram** : un projet de rocade en surface ;
- >> **ORBIVAL** : projet de rocade de métro automatique reliant l'Est et l'Ouest du Val-de-Marne. Il correspond à la partie Sud-Est d'Arc Express.

## Un projet qui s'appuie sur des études préalables poussées

La Région Île-de-France est à l'origine d'Arc Express. **Le projet 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. Le programme d'études adopté par le STIF a porté sur :

- >> les enjeux urbains du territoire ;
- >> les solutions techniques (matériel roulant, correspondances,...) ;
- >> le coût du projet.

Ces études ont conduit à définir **les Arcs Sud et Nord comme prioritaires** compte tenu de leurs enjeux de développement et de l'état de l'offre en transport collectifs sur les territoires concernés. Les différents tracés sur chacun de ces deux arcs ont été élaborés sur la base :

- >> des perspectives de croissance urbaine ;
- >> des enjeux de transport sur le territoire ;
- >> de la faisabilité des correspondances avec les lignes de transport en commun existantes.



### ÉLABORER LES INFRASTRUCTURES DE DEMAIN AVEC LES USAGERS ET LES ACTEURS SOCIO-ÉCONOMIQUES

L'extension et la modernisation des réseaux de transport en commun d'Île-de-France constituent une des missions essentielles du STIF. Chaque projet est élaboré en associant élus, associations, acteurs socio-économiques et usagers à ses différentes étapes de conception, notamment lors des phases de concertation. Ces dernières années,

**le STIF a piloté de nombreuses concertations sur des projets d'importance pour les transports franciliens :**

prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, Tram-Train Massy-Évry, prolongement du tram-train T4 d'Aulnay-Bondy à Clichy-Montfermeil, prolongement de la ligne 14 pour désaturer la ligne 13...

### LE PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS

D'un montant de près de 19 milliards d'euros, financé par la Région Île-de-France, l'État, la Ville de Paris et les départements franciliens, le Plan de Mobilisation pour les transports en Île-de-France fixe le programme de réalisation des grands projets d'investissement pour les 10 années à venir. Arc Express, par son ampleur et son caractère structurant, en est la colonne vertébrale sur laquelle viennent s'appuyer la plupart des autres projets envisagés.



## Arc Express et les autres projets de transport en Île-de-France

Arc Express est en correspondance avec de nombreuses lignes existantes et a été conçu pour se connecter avec les prolongements et les nouvelles lignes qui vont voir le jour.

**De nombreux projets du Plan de Mobilisation régional pour les transports (voir ci-dessus) sont concernés par l'arrivée d'Arc Express :**

- >> le prolongement du RER E à l'Ouest ;
- >> les modernisations des lignes de RER ;
- >> la tangentielle Nord ;
- >> les prolongements de lignes de métro 4, 8, 11, 12 et 13 (impactée directement par le projet de prolongement de la ligne 14, projet soumis à concertation début 2010) ;
- >> les tramways T1, T2, T4, T6, T7 ;
- >> les TCSP Est TVM et RN3 ;
- >> plusieurs projets de pôle à proximité immédiate ou en correspondance directe (dont Noisy-le-Grand Mont d'Est et Nanterre Université).

Au total, sur les 13 points de correspondance identifiés sur l'Arc Sud, 7 sont concernés par des projets du Plan de Mobilisation, soit à travers la création de nouvelles interconnexions, soit à travers l'amélioration des conditions d'exploitation des services existants.

Pour l'Arc Nord, il s'agit, selon les tracés, d'environ 8 points de maillage sur les 12 identifiés concernés par les projets du Plan de Mobilisation.

# LA MISE EN ŒUVRE D'ARC EXPRESS

## Un projet porté par la Région Île-de-France et ses partenaires

La Région et le STIF ont fait d'Arc Express la pièce maîtresse de la stratégie d'aménagement affirmée dans le SDRIF et la colonne vertébrale du réseau de transport francilien défini dans le Plan de mobilisation. La Région est le premier financeur d'Arc Express, traduisant ainsi la forte volonté des élus de porter un projet au bénéfice de l'ensemble du territoire francilien.

Les partenaires du projet, qu'ils interviennent comme financeurs ou contributeurs à la définition du projet, sont les suivants :

### Les financeurs du projet à ce stade :

- >> La Région Île-de-France ;
- >> Les Conseils généraux de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine ;
- >> La Ville de Paris.

### Les financeurs des études préparatoires à la saisine de la CNDP :

- >> La Région Île-de-France ;
- >> L'État.

### Les acteurs impliqués dans l'élaboration du projet :

- >> La région Île-de-France est à l'origine du projet.
- >> L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) - Île-de-France a été étroitement associé à la définition du projet Arc Express, et a notamment réalisé une partie des études.
- >> Les Conseils généraux ont été associés à la définition du projet.
- >> Les communes et les intercommunalités concernées par les tracés des arcs prioritaires ont également été associées à la définition du projet.
- >> L'État a participé aux comités de pilotage du projet.

## Coûts et financement

Les études du projet Arc Express sont inscrites au Contrat de Projets État-Région Île-de-France à hauteur de 25,5 millions d'euros ; les participations de la Région et de l'État s'élèvent respectivement à 18 et 7,5 millions d'euros.

Le coût du projet Arc Express est estimé à environ **5 milliards d'euros pour les deux arcs prioritaires** et à **6 milliards d'euros pour l'ensemble de la rocade**.

Une somme de 3,5 milliards d'euros a d'ores et déjà été inscrite à cet effet au Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ; **les collectivités ont délibéré en faveur de ce plan au cours de l'année 2009 en s'engageant financièrement à hauteur de près de 1 milliard d'euros** : la Région pour 540 millions d'euros et les départements (Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne) pour 340 millions d'euros.

Pour couvrir la part de financement restante, le Plan de mobilisation a prévu une participation de l'État à hauteur de 200 millions d'euros et une nouvelle affectation des ressources fiscales collectées au niveau régional.

## Un projet conduit par le STIF

En tant que maître d'ouvrage, le STIF a piloté les études qui ont conduit à l'adoption du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) à **l'unanimité de son Conseil en juillet 2009**. Il définit, organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Île-de-France. Il est l'Autorité organisatrice des transports franciliens.

Décentralisé depuis 2006, il fédère désormais au sein de son Conseil, la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept autres départements franciliens. La Chambre régionale de commerce et d'industrie, ainsi que les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la région Île-de-France y sont également représentés.

Ensemble, ils décident des politiques d'investissement et d'amélioration des transports en commun.

À ce titre, le STIF est le maître d'ouvrage du projet Arc Express.

## Calendrier

Le dialogue et les échanges qui auront lieu tout au long du débat public enrichiront la réflexion du STIF pour décider des suites à donner au projet, du choix des tracés et de la localisation des gares.

Les principales étapes prévisionnelles sont envisagées de la manière suivante, pour les arcs prioritaires :

- ➔ Schéma de principe et enquête publique : **courant 2011**
- ➔ Avant-projet : **2012**
- ➔ Premiers travaux : **fin 2012**
- ➔ Première mise en service : **2017**

Conception/réalisation : **PARIMAGE**  
Crédits photos et iconographie : DR STIF, RATP, MEEDDM, Cyrille Dupont, Bruno Marguerite, Gilles Aligon, Jean-François Mauboussin.

[www.arcexpress.fr](http://www.arcexpress.fr)  
[www.debatpublic-arcexpress.org](http://www.debatpublic-arcexpress.org)