

# L'ARC EST

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 65 et 75 km suivant les tracés.

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

L'inscription de la rocade Arc Express sur ce territoire permet d'offrir une nouvelle capacité de transport importante, fiable et rapide pour répondre aux besoins de déplacements liés à la présence de quartiers denses, et plus particulièrement de nombreux quartiers prioritaires et de territoires en développement, le territoire RN3-Canal de l'Ourcq et le cœur de la Seine-Saint-Denis, et pour relier ces territoires aux pôles économiques régionaux.

L'Arc Est dessert des territoires situés aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports collectifs ferrés, et qui concentrent pourtant de fortes densités d'habitants, d'emplois et de services, ou font l'objet d'importants projets de développement. Deux variantes de tracés sont proposées, qui complètent la desserte en rocade déjà offerte par le RER E (branche de Tournan-en-Brie), à l'Est ou à l'Ouest de celui-ci.

La variante de tracé située à l'Ouest du RER E privilégie la desserte des quartiers denses proches de Paris (Pantin, les Lilas, Montreuil / Bagnole, Fontenay-sous-Bois). Elle relie la ligne 5 au Nord à Eglise de Pantin et les RER A et E au Sud à Val-de-Fontenay, assurant ainsi la continuité avec les tracés proposés pour les Arcs Nord et Sud. Elle est également en correspondance avec la ligne 11 du métro prolongée à Rosny-Bois-Perrier et avec la ligne 9, ainsi qu'avec le futur prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay.

La variante de tracé située à l'Est du RER E privilégie la desserte du cœur de la Seine-Saint-Denis (Bobigny, Bondy, Rosny-sous-Bois), des pôles d'emplois et d'habitat de Val de Fontenay et Noisy-le-Grand et du secteur de projet des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne. Au Nord, elle rejoint la ligne 5 à Bobigny Pablo Picasso ou la future gare de la tangentielle Nord de Bobigny-la-Folie. Au Sud, elle rejoint le RER A à Noisy-le-Grand Mont d'Est, assurant ainsi la continuité avec les tracés proposés pour l'Arc Sud. Elle est également en correspondance avec le T1, le RER E et la ligne 11 prolongée à Rosny Bois Perrier.

## Caractéristiques techniques et estimations des coûts des tracés

La faisabilité technique des tracés a fait l'objet d'études de niveau études préliminaires. Le tracé proche a une longueur de 10 km et le tracé éloigné une longueur de 13,6 km. Les stations sont espacées de 1 km à 1,5 km afin d'assurer une bonne vitesse commerciale tout en desservant finement le territoire. Compte tenu des hypothèses techniques, le coût du projet pour l'Arc Est est estimé, selon le tracé retenu, entre 1 et 1,3 milliard d'euros avec matériel roulant.

## Le trafic attendu sur l'Arc Est

À la mise en service du bouclage complet d'Arc Express, le trafic de la partie Est est estimé entre 125 000 et 170 000 voyageurs par jour selon la variante de tracé.

## Des gains de temps significatifs

Le tableau ci-contre présente quelques exemples de gains de temps à l'heure de pointe du matin entre la situation aujourd'hui et la situation avec Arc Express.

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

# L'ARC OUEST

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 65 et 75 km suivant les tracés.

L'Arc Ouest d'Arc Express dessert le cœur du département des Hauts-de-Seine, depuis Nanterre / la Défense au Nord jusqu'à Meudon / Boulogne / Issy-les-Moulineaux au Sud.

L'inscription de la rocade Arc Express sur ce territoire permet d'offrir une nouvelle capacité de transport importante, fiable et rapide pour répondre aux besoins de déplacement liés en particulier à la présence de pôles économiques d'importance métropolitaine : Nanterre / La Défense et Boulogne-Billancourt / Issy-les-Moulineaux, qui font l'objet d'importants projets de développement.

Les variantes de tracés proposées présentent deux points d'accroche possibles au Nord : Nanterre Préfecture ou la Défense Grande Arche en continuité avec les tracés de l'Arc Nord d'Arc Express.

L'Arc Ouest dessert ensuite les quartiers de Nanterre, Rueil-Malmaison, Suresnes et Saint-Cloud situés aujourd'hui à l'écart des réseaux de transports collectifs ferrés, et qui concentrent pourtant de fortes densités d'habitants, d'emplois et de services. Deux variantes de tracés locales sont proposées pour desservir ces territoires.

Au Sud, les tracés desservent Boulogne puis rejoignent le tramway T2 à Meudon-sur-Seine ou le pôle multimodal d'Issy Val de Seine, assurant la continuité avec les différentes variantes de tracés proposées pour l'Arc Sud.

L'Arc Ouest complète ainsi la desserte en rocade déjà offerte par le tramway T2 entre Issy Val de Seine et La Défense et la ligne Transilien Saint-Lazare – Saint-Cloud. Il assure des correspondances avec le tramway T2, les lignes 9 et 10 du métro à Boulogne, la ligne 1 à la Défense, ainsi qu'avec les lignes de RER et de trains desservant l'Ouest de l'Île-de-France (réseau Transilien St Lazare, RER C).

## Caractéristiques techniques et coûts des tracés

La faisabilité technique des tracés a fait l'objet d'études de niveau études préliminaires. Le tracé proche a une longueur de 13,3 km et le tracé éloigné une longueur de 14,6 km. Les stations sont espacées de 1 km à 1,5 km afin d'assurer une bonne vitesse commerciale tout en desservant finement le territoire. Compte tenu des hypothèses techniques, le coût du projet pour l'Arc Ouest est estimé, selon le tracé retenu, entre 1,4 et 1,5 milliard d'euros avec matériel roulant.

## Le trafic attendu sur l'Arc Ouest

A la mise en service du bouclage complet d'Arc Express, le trafic de l'Arc Ouest est estimé autour de 350 000 voyageurs par jour.

## Des gains de temps significatifs

Le tableau ci-dessous présente quelques exemples de gains de temps à l'heure de pointe du matin entre la situation aujourd'hui et la situation avec Arc Express.

Depuis	Vers	Gain de temps de parcours
Neuilly-sur-Marne / les Hôpitaux	Bobigny	29 minutes
Nanterre (Place de la Boule)	Porte de Versailles	17 minutes
Nanterre (Place de la Boule)	Montrouge	22 minutes
Marcel Sembat (Boulogne)	Montrouge	19 minutes
Marcel Sembat (Boulogne)	Porte de Versailles	13 minutes
Marcel Sembat (Boulogne)	Nanterre Préfecture	16 minutes
Le Trapèze (Boulogne)	Place de la Boule	12 minutes
Le Trapèze (Boulogne)	Montrouge	18 minutes
Porte de Versailles	Nanterre Préfecture	13 minutes
Saint Cloud	Montrouge	26 minutes