

Arc Express

débat public sur le métro de rocade

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude Points de maillage potentiels (RATP)

AVERTISSEMENT

Les études préalables, dont fait partie le document qui suit, ont été réalisées en 2008-2009 afin d'élaborer le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales présenté au Conseil du STIF en juillet 2009 et qui a servi d'appui à la constitution du dossier de saisine de la Commission nationale du débat-public.

Ces études avaient pour objet premier de valider la faisabilité du projet Arc Express.

Réalisées par différents prestataires du STIF, elles ne portent pas nécessairement la position retenue in fine par le STIF dans le dossier du maître d'ouvrage élaboré pour le débat public, ce dossier étant aussi le fruit d'une maturation des sujets au sein des équipes du STIF, éclairée par ces études mais également le fruit d'échanges avec les partenaires du projet.

Dans ces études préalables, plusieurs éléments ont pu être retenus comme des postulats permettant un chiffrage du projet ou servant de base aux études de trafic. Il en va par exemple du positionnement des stations intermédiaires évoqué dans certains rapports.

Ces choix a priori n'avaient qu'une visée méthodologique. Seules les étapes de concertation à venir permettront de définir les caractéristiques et les tracés précis du projet Arc Express.

Si le STIF décide de poursuivre le projet à l'issue du débat public, de nouvelles études approfondies seront menées en vue de l'enquête publique, puis lors de l'élaboration de l'avant-projet détaillé.

Contenu du dossier des études :

- >> Perspectives de croissance urbaine (IAU) ;
- >> Etudes des enjeux transports et études de trafic (STIF) ;
- >> Etude des points de maillage potentiels (RATP) ;
- >> Etudes des pôles d'échanges SNCF/ Arc Express (SNCF) ;
- >> Etude d'une solution de système de transport en synergie technique avec les réseaux ferrés RATP (RATP) ;
- >> Etudes de systèmes de transport (SETEC TPI / XELIS) ;
- >> Etudes d'insertion de tracés, d'impact sommaire et rédaction du DOCP (SETEC TPI / XELIS / INGEROP) ;
- >> Synthèse et extraits du rapport études exploratoires des modalités de financement du projet Arc Express liées aux retombées économiques du projet s'agissant des aspects « montages contractuels » et « financement du projet » (DS Avocats / SP2000 / Paul Hastings / KPMG / Atis Real / Arcadis) ;

Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Arcs Nord-Ouest et Sud-Est

| juin 2008

Rapport d'étape et diagnostics RATP • Pôles de maillage et intermodalité avec le réseau de transport collectif de surface



RAPPORT D'ETAPE

Réf. Arc Express / Diagnostic Pôles • 20 juin 2008

Arc Express • Nord-Ouest et Sud-Est

Diagnostic des pôles de maillage potentiels et de l'intermodalité avec le réseau TC de surface (volets d'étude RATP)

SOMMAIRE

1. Contexte et objectifs.....	2
1.1 Contexte de l'étude.....	2
1.2 Objet du diagnostic confié à la RATP	2
1.3 Contenu du document.....	3
2. Démarche et choix méthodologiques.....	4
2.1 Structure-type d'un diagnostic.....	4
2.2 Présentation du pôle.....	4
2.3 Intégration dans l'environnement urbain	4
2.4 Relation au territoire	4
2.5 Configuration et aménagements de l'ERP existant	5
2.6 Contraintes particulières du site	6
3. Principaux résultats.....	7
3.1 Critères retenus	7
3.2 Synthèse.....	7

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Référence	DAT-1421-RE-01-Arc-Express_DiagnosticPoles-V2.doc
Rédaction	Françoise Guillerault, Brice Couturier, Dominique Rolland
Vérification	Eric Tardivel, Lorenzo Sancho de Coulhac, Jean Deletraz
Réalisation des diagnostics	RATP • Agences de développement territorial de petite couronne • Validation : Marie-Renée Buisson (Adt93), Jean-Claude Cohen (Adt92), Denis Girard (Adt94)

1. Contexte et objectifs

1.1 Contexte de l'étude

Une convention entre le STIF, l'Etat et la Région Ile-de-France, relative aux « études du projet d'amélioration de l'offre de transport en proche couronne dit "Arc Express"¹ » a été validée le 12 décembre 2007 en Conseil du STIF. Cette convention mobilise 4 millions € sur les crédits d'études inscrits au Contrat de projets Etat-Région au profit d'Arc Express (sur les 25.5M€ prévus sur la période 2007-2013, hors participation éventuelle des collectivités locales) et vise à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales début 2009 dans la perspective d'un débat public avant fin 2009.

Le programme général d'études² envisagé consiste en :

- Une étude globale d'opportunité sur l'ensemble de la petite couronne à l'horizon 2020/2030 dont l'objectif est de :
 - Préciser la consistance du projet de rocade ferrée : architecture (définition d'arcs en rocade, articulation des arcs entre eux et avec le réseau de transport existant), tracé, stations, système de transport (mode), passages en souterrain ou en surface... ;
 - Apprécier l'intérêt de chacun des projets ainsi définis du point de vue des enjeux de transport et des enjeux urbains, notamment en termes de densification des périmètres mutables ;
 - Apprécier les montages juridiques et financiers envisageables, notamment afin de faire financer partiellement le projet Arc Express par les effets fonciers positifs générés.
- Des approfondissements sur les fuseaux Sud-Est et Nord-Ouest comprenant une analyse fine, à l'échelle de ces territoires, des enjeux urbains et de transport et des enjeux techniques (insertion du tracé, stations, estimation des coûts).

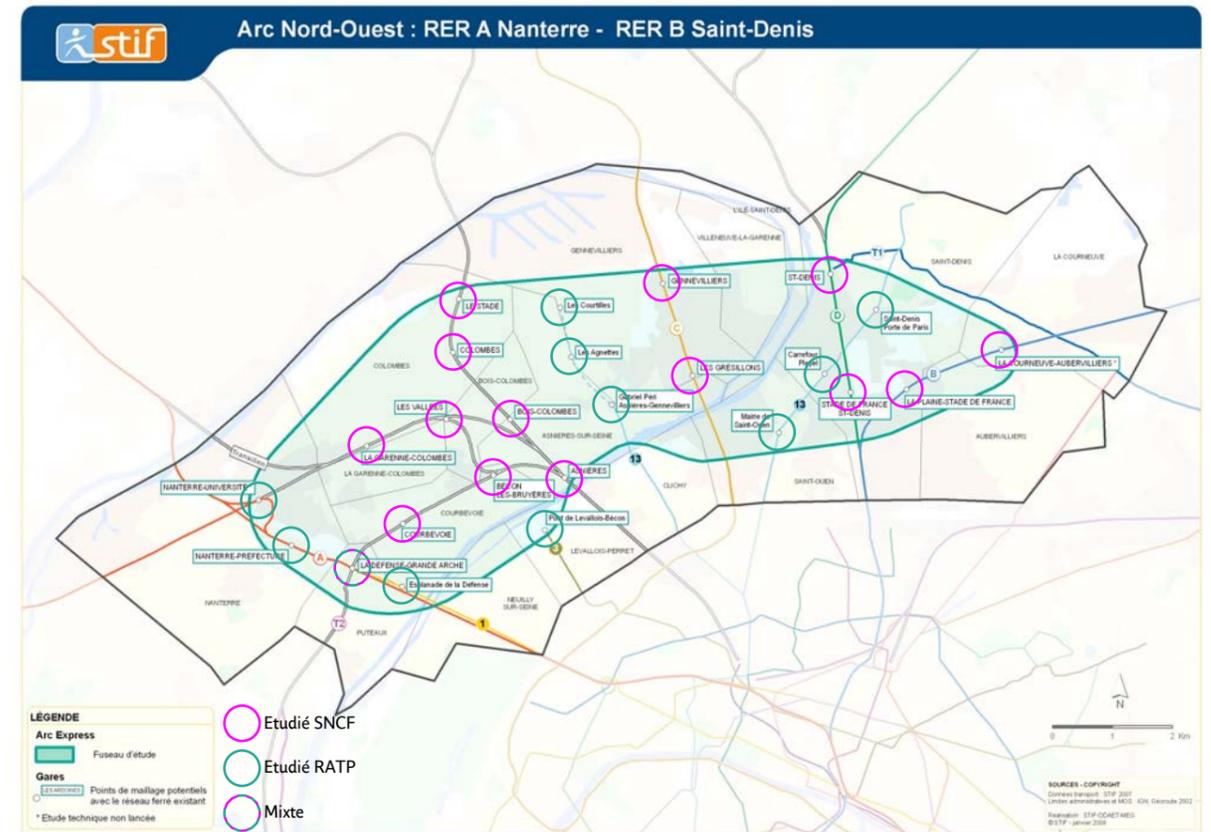
Un certain nombre de volets d'études, en lien avec les réseaux qu'elle exploite, a été confié à la RATP. Il s'agit de :

- L'étude des pôles de correspondance entre la liaison Arc Express (fuseaux Sud-Est et Nord-Ouest) et les autres réseaux ferrés de banlieue exploités par la RATP
- L'analyse de l'intermodalité entre la liaison Arc Express (fuseaux Sud-Est et Nord-Ouest) et le réseau de surface (bus, tramway, TCSP)
- L'étude d'une solution de système de transport en synergie technique avec les réseaux ferrés exploités par la RATP

Les deux premiers volets relatifs aux arcs Nord-Ouest et Sud-Est comportent une phase de diagnostic au droit des points potentiels de maillage de la liaison Arc Express qui fait l'objet du présent document.

1.2 Objet du diagnostic confié à la RATP

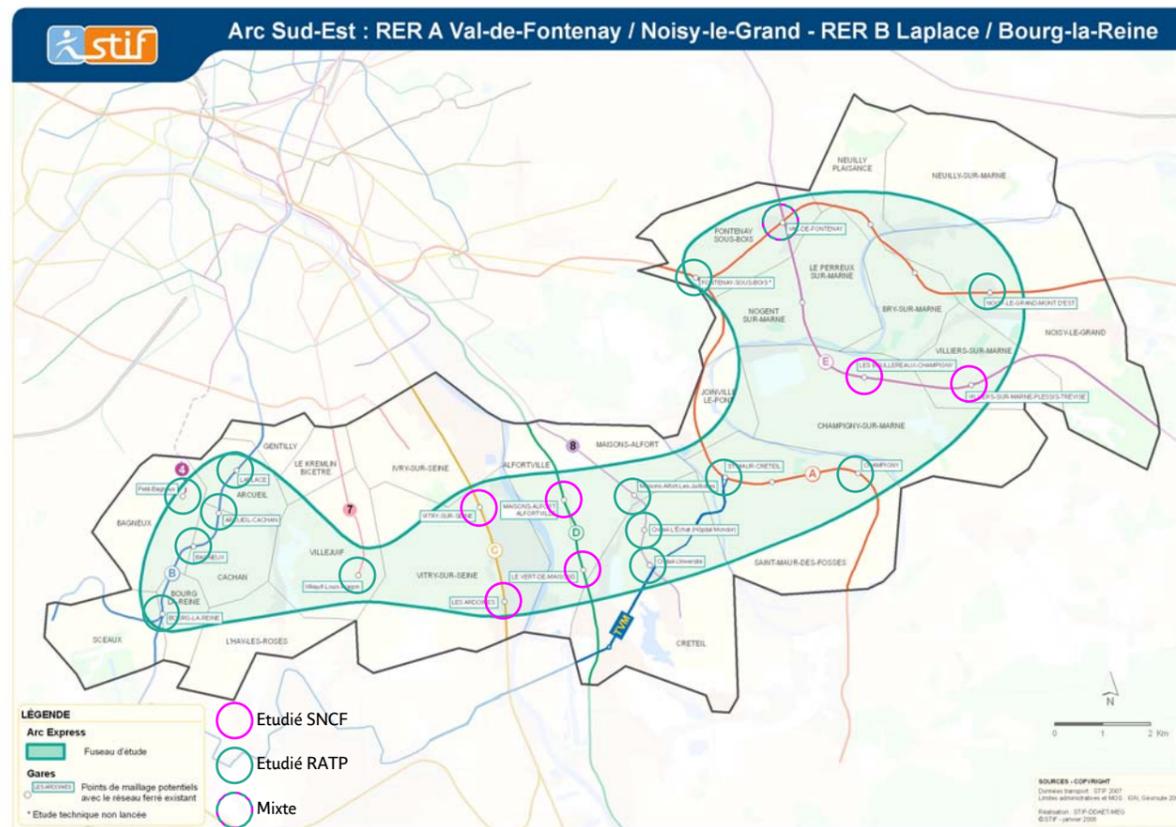
La présente mission porte sur les points de maillage³ potentiels des fuseaux Arc Express faisant l'objet d'un approfondissement. Les pôles à étudier retenus par le comité de pilotage de l'étude sont représentés sur les cartes ci-après.



¹ Arc Express : liaison de rocade ferrée, en grande partie souterraine, desservant les zones d'urbanisation denses et continues du cœur d'agglomération (Projet de SDRIF • février 2007)

² Cf. Convention et programme de travail des études relatives au projet "Arc Express" • STIF • déc. 2007

³ La notion de maillage renvoie aux nœuds de correspondance avec le réseau ferré lourd (métro, RER et Transilien)



La mission confiée à la RATP porte ainsi sur **25 stations de métro ou gares RER** du réseau RATP (dont 2 sont communes avec la SNCF), ainsi que sur **20 gares RER ou Transilien** du réseau SNCF pour le volet d'analyse de l'intermodalité avec le réseau de transport collectif de surface.

La phase de diagnostic a pour objectif d'apporter un **éclairage pour la sélection sur chaque radiale des points de maillage permettant l'optimisation des fonctionnalités transport**. Cet éclairage permettra ensuite de contribuer à la construction des scénarios de la liaison Arc Express :

- Pour le volet pôles de maillage RATP, l'objectif est d'apprécier de manière qualitative les **difficultés potentielles de réalisation des correspondances** Arc Express / stations ou gares RATP existantes ;
- Pour le volet intermodalité de surface, l'objectif est d'apprécier de manière qualitative les **difficultés potentielles de l'intermodalité avec le réseau de transport collectif de surface** (bus, tramway, TCSP) au droit des points potentiels de maillage ferré.
Cette problématique s'inscrit dans le cadre plus large de la recherche de stations Arc Express favorables à la réalisation de pôles intermodaux, qui est donc partiellement abordée ici (intermodalité deux-roues et voitures particulières hors champ de la mission RATP).

Le présent diagnostic précède la construction et l'analyse des scénarios pour les arcs de la liaison Arc Express (caractérisés par un tracé, la localisation des stations et les choix de maillage, une offre de service, un système de transport...). A ce stade d'avancement des études, les hypothèses d'insertion des stations Arc Express et les prévisions de trafic ne sont donc pas disponibles.

1.3 Contenu du document

L'objet de cette note est de présenter le contenu et le périmètre de la mission confiée à la RATP. La suite du document présente la démarche méthodologique et les choix de l'étude, les critères d'analyse retenus et une synthèse des principaux apports des diagnostics.

Le diagnostic de chacun des pôles étudiés intègre les deux volets pôles de correspondance et analyse de l'intermodalité avec le réseau de surface. La structure de chaque diagnostic a été élaborée de façon à assurer une homogénéité de présentation et de contenu sur l'ensemble des pôles traités. Les diagnostics sont présentés dans les **deux fascicules joints** regroupant pour l'arc Nord-Ouest les 10 diagnostics RATP et pour l'arc Sud-Est les 13 diagnostics RATP. Les diagnostics des deux pôles « mixtes » RATP/SNCF La Défense Grande Arche et Val de Fontenay, réalisés conjointement par la RATP et l'AREP, sont présentés au début de chacun des fascicules.

Pour les gares RER ou Transilien du réseau SNCF, le chapitre relatif au volet intermodalité avec le réseau TC de surface, réalisé par la RATP, a été directement intégré aux 20 diagnostics réalisés et présentés par l'AREP pour la SNCF.

2. Démarche et choix méthodologiques

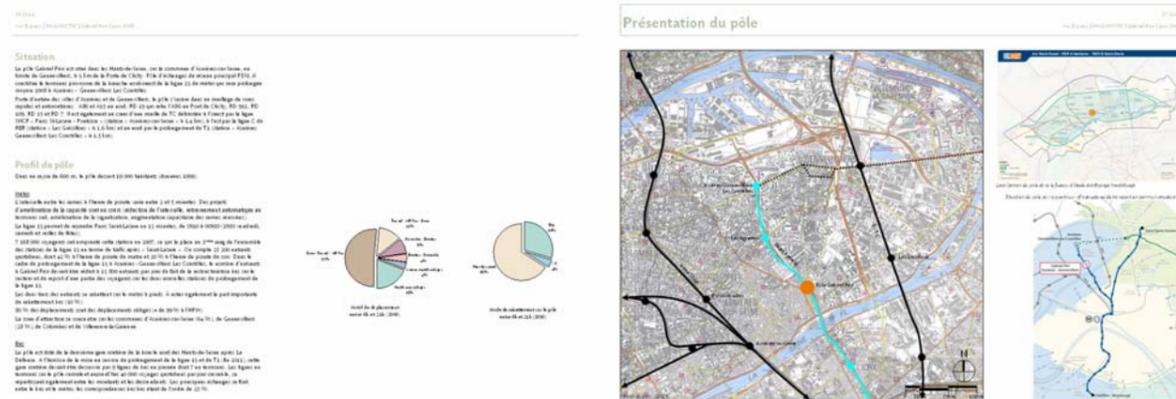
2.1 Structure-type d'un diagnostic

Le diagnostic de chaque point de maillage potentiel étudié suit le canevas d'analyse suivant :

- présentation du pôle : approche générale permettant d'apprécier la position géographique et l'importance du pôle au sein des réseaux de transport ;
- intégration dans l'environnement urbain : analyse synthétique du tissu urbain dans lequel s'insère le pôle ;
- relation au territoire : caractérisation de l'intermodalité avec le réseau de transport collectif de surface sur le pôle, perspectives et difficultés potentielles ;
- configuration et aménagements de l'ERP existant : description de la configuration spatiale et des aménagements du pôle permettant de comprendre son organisation fonctionnelle, état des lieux sur le respect de la réglementation ERP, appréciation des difficultés éventuelles de mise en conformité ;
- contraintes particulières du site : synthèse des éléments connus en termes de contraintes liées à l'état des sols et sous-sols.

Chaque "chapitre" fait l'objet d'une double page présentée en vis-à-vis dans un format A3 à l'italienne.

2.2 Présentation du pôle



Ce chapitre apporte des éléments de connaissance sur la **situation géographique** du pôle au sein du territoire et des réseaux de transport lourds, routier et ferré, représentés sur un fond de plan IGN (échelle 1 / 25 000). Sa localisation sur le fuseau d'étude Arc Express concerné est rappelée. La situation du pôle par rapport aux infrastructures de transport en commun structurantes est repérée sur un schéma intégrant les projets connus.

L'importance actuelle de la station / gare et son profil sont précisés (données d'offre, de fréquentation selon la période horaire, zone d'attraction, motifs et modes de rabattement sur le mode lourd...).

2.3 Intégration dans l'environnement urbain



L'analyse est menée à l'échelle du quartier et consiste en une **qualification du tissu urbain** et une identification des points forts du paysage, des fonctions urbaines dominantes, des principaux équipements représentés sur une photo aérienne (échelle 1 / 5 000). Les éléments relatifs aux tissus urbains concernent principalement l'**environnement aux abords directs du pôle**, dans un rayon d'environ 600 m correspondant à la distance de rabattement des piétons. Les éventuels secteurs en mutation, les projets de développement ou de rénovation urbaine connus ont été cités. Des prises de vue illustrent la description de l'**insertion du pôle dans le site** : accès et interfaces entre le pôle et son environnement, ambiance du site...

Il s'agit d'éléments d'aide pour l'identification, dans une phase ultérieure, des secteurs favorables à l'organisation des correspondances. L'analyse confiée à la RATP ne constitue qu'une partie des études urbaines à réaliser dans le cadre du programme d'études Arc Express : les éléments présentés sont à envisager en complémentarité avec une analyse parcellaire détaillée de l'occupation des sols et de la mutabilité autour des pôles qui seront retenus pour les scénarios.

2.4 Relation au territoire

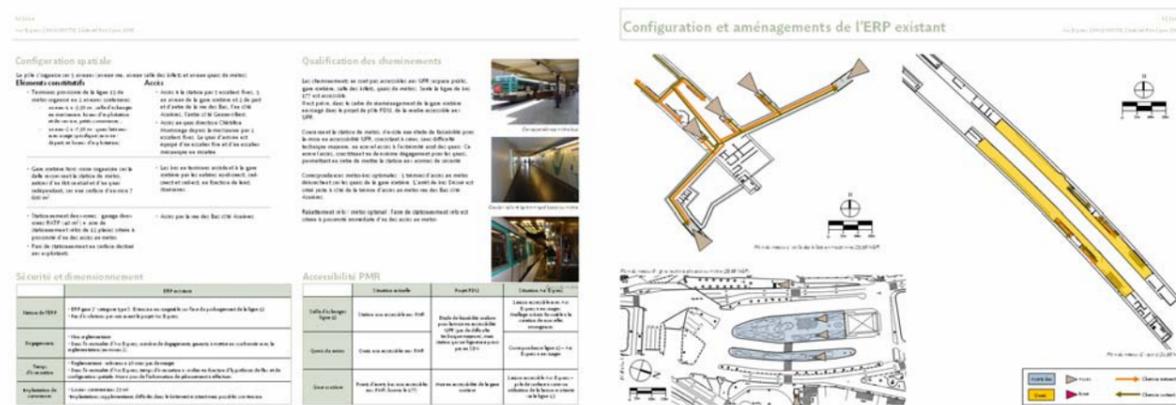
Ce chapitre correspond au volet intermodalité avec le réseau TC de surface.



La **desserte de surface** actuelle, et le cas échéant celle projetée à l'occasion de la mise en service des projets du Contrat de Projets Etat-Région, est précisée. Un plan de desserte générale, le niveau d'offre et de service actuel permettent de mettre en évidence la relation du pôle au territoire environnant. La description des contraintes liées à la **configuration et au fonctionnement du réseau de voirie** (dont le plan de circulation est schématisé sur une photo aérienne à l'échelle 1 / 2 000) permet de préciser les difficultés éventuelles d'accessibilité viaire et de circulation pour les transports collectifs de surface. L'analyse de l'**implantation des points d'arrêt des transports collectifs de surface**, repérés sur un plan de quartier, met en lumière l'organisation des échanges entre le réseau lourd actuel et le réseau de surface. Les opportunités ou contraintes pour l'insertion d'arrêts supplémentaires ou d'une gare routière sont précisées.

A ce stade des études, il ne s'agit pas de définir la structure et le fonctionnement d'un réseau de surface qui sera modifié avec l'arrivée d'Arc Express, mais de fournir des éléments qualitatifs sur le potentiel de réalisation de pôles intermodaux au droit des pôles de maillage ferré.

2.5 Configuration et aménagements de l'ERP existant



Les éléments constitutifs du pôle et leurs accès sont décrits et illustrés à l'aide de plans et coupes (le plus souvent à l'échelle 1 / 500) ou d'infographies 3D pour les cas complexes, de manière à comprendre la **configuration spatiale du pôle existant** et son organisation fonctionnelle (volumétrie, émergences, parcours et gestion des flux...). Les **cheminements** à l'intérieur et à l'extérieur du pôle sont qualifiés en termes de longueur, de sécurité et d'accessibilité.

Deux tableaux de synthèse dressent un **état des lieux en termes de respect de la réglementation ERP** (dont l'accessibilité PMR) :

- Diagnostic de l'ERP existant : nature (type et catégorie), sécurité (dégagements garantis vers zone hors sinistre, temps d'évacuation), implantation de commerces ;
- Accessibilité PMR aux différents éléments constitutifs du pôle, pour lesquels l'état des lieux s'est concentré sur les points nécessitant le cas échéant des interventions lourdes de génie civil (nouvelles trémies ou élargissement des circulations).

Trois horizons distincts ont été retenus pour l'analyse :

- La situation actuelle (ou à la mise en service dans le cas des futures stations des prolongements des lignes 13 à Asnières Gennevilliers et 4 à Bagneux) ;
- La situation apportée par d'éventuels projets intermédiaires connus (PDU ou autre) entraînant des modifications de dimensionnement ou d'équipements et permettant une mise en conformité ;
- La situation à l'horizon du projet Arc Express⁴.

⁴ Une augmentation de trafic ou un durcissement de la réglementation peuvent conduire à une situation non réglementaire à l'horizon de référence du projet, mais on ne peut en juger ici.

L'approche retenue se base sur une appréciation qualitative mettant en évidence les mesures nécessaires pour une mise en conformité qui sont identifiables à ce stade d'avancement des études. Elle est complétée par des critères quantitatifs réglementaires – quand ceux-ci existent – notamment en matière de réglementation incendie.

Les données d'entrée sur l'insertion des stations Arc Express et sur les flux prévisibles en situation de projet (que ce soit au niveau régional du fait de la modification des déplacements ou au niveau local en termes de répartition des flux dans les espaces d'accueil et d'échanges des ERP existants) ne seront disponibles que dans une phase ultérieure du projet. Les questions relatives au dimensionnement des espaces existants et à leur réserve de capacité ne sont donc envisagées que de façon qualitative en phase diagnostic. En effet, la réalisation de calculs de temps d'évacuation (qui correspondent à une situation plus contrainte que les conditions d'exploitation) est le seul moyen de vérifier quantitativement le respect de la réglementation ERP mais nécessite des précisions sur la fréquentation attendue, le type de matériel roulant, le fonctionnement des espaces de correspondance...

Pour les pôles retenus dans les scénarios Arc Express, une évaluation plus poussée des difficultés de mise en accessibilité (le cas échéant) et d'impact de l'arrivée d'Arc Express sur le génie civil de la station existante ainsi qu'une analyse complémentaire portant sur l'adéquation entre le dimensionnement du pôle et les flux liés à Arc Express pourront être réalisés une fois les données de prévisions de trafic et les hypothèses d'insertion spatiale connues. On attire néanmoins l'attention sur le fait que la nécessité de travaux avec l'arrivée d'Arc Express peut aussi bien constituer une contrainte qu'une véritable opportunité : par exemple, réalisation d'un accès à la nouvelle ligne qui permette simultanément une mise aux normes de l'ERP existant.

Réglementation ERP

Les gares et stations sont des établissements recevant du public de type « GA » soumis à des règles de sécurité et à des obligations légales en matière d'accessibilité.

Les directives Sécurité Incendie (DIR SI 003 – RATP/CGS/SI) sont issues de l'application de la réglementation ERP et ont pour objectif de définir des règles pour la conception et le dimensionnement des volumes contre les risques d'incendie et de panique dans les gares. Les règles de sécurité sont applicables aux établissements à construire, aux installations nouvelles ainsi qu'aux aménagements ou modifications réalisés dans les établissements existants (la réglementation n'est pas rétroactive).

Les règles diffèrent selon le type d'ERP (S : souterrain, A : aérien, M : mixte) et la catégorie (classification des gares en 5 catégories, fonction des effectifs théoriques simultanément présents en heure de pointe) ; la détermination des effectifs théoriques, et donc de la catégorie, varie selon les 3 types de gare. La 1- catégorie (effectif > 1 500) impose des mesures particulières, entre autre la mise en place d'un centre de surveillance in situ.

L'application de la réglementation aux différentes catégories de gare repose ensuite principalement sur un critère de nombre de dégagements garantis et sur le temps d'évacuation. Les sinistres sont localisés sur les quais souterrains afin de concevoir les évacuations en situation de contrainte maximale et les effectifs à évacuer (pour lesquels le mode de calcul diffère de celui des effectifs théoriques) prennent en compte les passagers à bord de 2 trains pleins.

La réglementation actuelle impose de concevoir des gares avec au minimum 2 dégagements garantis depuis les quais vers une zone hors sinistre (à l'air libre ou à l'abri des effets thermiques, des fumées générées par le sinistre et d'où il est possible de gagner l'extérieur par au moins 2 dégagements). Les zones sinistrées doivent être entièrement évacuées vers une zone hors sinistre en moins de 10 min par le plus long itinéraire d'évacuation. Cette règle influence le dimensionnement des largeurs de quais, des couloirs, des escaliers et le nombre et l'implantation des équipements (par exemple : lignes de contrôle).

La présence de commerces ou services, leur configuration et leur surface sont également soumises à certaines dispositions réglementaires en fonction de leur nature et de leur profondeur par rapport au niveau de référence.

Le principe d'accessibilité des ERP posé par la loi du 11/02/2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose une obligation de mise en accessibilité pour les établissements existants qui font l'objet de travaux de modification ou d'extension, avec une classification des règles selon la catégorie de l'ERP et la date de début des travaux (avant ou après 2015). Ainsi, à partir de 2015, l'obligation de mise en accessibilité sera applicable à l'ensemble des ERP : pour les établissements des catégories 1 à 4, c'est l'ensemble de l'établissement qui devra être rendu accessible ; pour la 5- catégorie, cela ne s'applique qu'à une partie de l'établissement où doit pouvoir être délivré l'ensemble des prestations. Des dérogations exceptionnelles pourront être accordées (en cas d'impossibilité technique avérée, de contraintes liées à la conservation du patrimoine ou pour cause de disproportion manifeste entre effort d'investissement à fournir et améliorations apportées). Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique) et imposent des dispositions architecturales et des aménagements et équipements intérieurs et extérieurs pour les espaces voyageurs ouverts au public (configuration des cheminements, traitement des circulations verticales, implantation des services,...) tels que toute personne handicapée puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées.

Le schéma directeur de l'accessibilité en cours d'élaboration sous l'autorité du STIF établira la programmation des investissements à réaliser (en tout état de cause, l'accessibilité voirie-quais de l'ensemble des gares RER RATP sera réalisée avant 2015).

2.6 Contraintes particulières du site



L'analyse des contraintes (ou des opportunités le cas échéant) liées à l'état des sols et sous-sols s'est limitée, pour la phase diagnostic, au recensement des informations connues et disponibles dans les agences de développement territorial de la RATP : contraintes géologiques connues, exposition à des risques particuliers, existence d'ouvrages souterrains, servitudes spécifiques et emplacements réservés...

Une éventuelle absence d'information dans les diagnostics ne doit donc en aucun cas être interprétée comme une absence de contrainte, mais comme un besoin de réaliser un recueil des localisé au cas où le pôle en question serait retenu dans un scénario. Le recueil de données géotechniques et concessionnaires localisées doit être réalisé par le BET général au moment des études détaillées d'insertion des tracés et des stations.

3. Principaux résultats

3.1 Critères retenus

Les diagnostics présentés dans les fascicules joints offrent des éléments d'analyse pouvant utilement être intégrés dans une **analyse multicritères des points de maillage** de la liaison Arc Express. La mission confiée à la RATP permet de mettre en lumière les critères de "facilité technique" pour chaque point de maillage potentiel envisagé, indépendamment de son intérêt au sein d'un tracé en termes de trafic et d'amélioration apportée à l'accessibilité régionale ou de la réponse qu'il apporte aux enjeux urbains et de déplacements.

Ces critères techniques et leur notation sont les suivants :

- **Contraintes d'insertion urbaine** : caractère favorable ou contraint du maillage urbain aux abords du pôle allant de 1 (tissu constitué et "serré" avec une forte densité en routes, ouvrages, habitations...) à 3 (fort potentiel foncier mobilisable). Ce critère peut être partiellement renseigné grâce à l'analyse du tissu urbain présentée au §2.3.
- **Intermodalité de surface** : possibilités ou difficultés pour les transports collectifs de surface d'organisation de l'accessibilité viaire et des échanges avec le mode lourd en présence, noté de 1 (fortes contraintes de voirie) à 3 (potentiel d'intermodalité intéressant). Cf §2.4.
- **Dimensionnement et sécurité** : appréciation qualitative des difficultés éventuelles de mise aux normes et des réserves de capacité selon 3 cas
 - 1 : nombre de dégagements ou dimensionnement non réglementaires à l'horizon du projet Arc Express et difficulté de mise en conformité,
 - 2 : mise aux normes techniquement envisageable ou configuration conforme à la réglementation mais absence de marge de capacité (temps d'évacuation proches de la limite réglementaire ou saturation de certains accès ou espaces),
 - 3 : configuration conforme à la réglementation actuelle et offrant des réserves de capacité avec les besoins actuels.
- **Accessibilité PMR** : appréciation qualitative des difficultés éventuelles de mise en accessibilité selon 3 cas :
 - 1 : mise en accessibilité complexe ou dont la faisabilité n'est pas connue,
 - 2 : mise en accessibilité techniquement envisageable,
 - 3 : gare RER accessible jusqu'aux trains ou station de métro accessible jusqu'aux quais à l'horizon du projet Arc Express.

Les deux derniers critères sont soumis aux réserves méthodologiques exprimées au § 2.5.

3.2 Synthèse

La notation pour chaque critère ne constitue pas une note absolue mais est donnée de manière relative pour évaluer sur une même radiale le point le plus « facile » pour la correspondance avec Arc Express. Elle ne devrait pas être utilisée pour des comparaisons d'une radiale à l'autre.

Les éléments de synthèse présentés ci-après ne constituent qu'une **approche partielle permettant de mettre en évidence pour chaque radiale ferrée le point de maillage optimal (ou le moins contraint)** du point de vue des fonctionnalités transport. Ils ne préjugent pas du choix final des maillages pour la construction des scénarios d'Arc Express.

Arc	Gare ou station	Ligne	Réseau	Pôle	Pages	Insertion urbaine	Intermodalité surface	Dimensionnement sécurité	Accessibilité PMR	Particularités
NO	La Défense Grande Arche	Métro 1, RER A, Transilien St-Lazare	RATP/SNCF	PDU	1-14	1.5	3	1.5	3	pôle majeur, extension "cœur transport" permettrait meilleure répartition des flux
NO	Esplanade de la Défense	Métro 1	RATP	-	15-24	1	1	2	3	
NO	Nanterre Préfecture	RER A	RATP	-	25-34	1	1	2	3	
NO	Nanterre Université	RER A, Transilien St-Lazare	RATP/SNCF	CPER	35-44	2	2.5	3	3	
NO	Pont de Levallois Bécon	Métro 3	RATP	-	45-54	2	2	3	2	seul maillage ligne 3 envisagé
NO	Gabriel Péri	Métro 13	RATP	PDU	55-64	2.5	3	2	2	
NO	Les Agnettes	Métro 13	RATP	-	65-74	1.5	1.5	3	3	
NO	Asnières Gennevilliers Les Courtilles	Métro 13	RATP	-	75-84	3	2.5	3	3	
NO	Mairie de St Ouen	Métro 13	RATP	-	85-94	2	2	1.5	2	opportunité du site Total sur la ZAC des Docks pour accueillir atelier maintenance
NO	Carrefour Pleyel	Métro 13	RATP	-	95-104	1.5	1.5	1	1	
NO	St Denis Porte de Paris	Métro 13	RATP	PDU	105-114	2	2.5	3	3	
SE	Val de Fontenay	RER A et E	RATP/SNCF	PDU	1-12	2	2.5	3	3 (RATP) 1 (SNCF)	pôle multimodal majeur de l'Est parisien
SE	Noisy Le Grand Mont d'Est	RER A	RATP	CPER	13-22	1.5	3	3	3	
SE	Fontenay sous Bois	RER A	RATP	-	23-32	1.5	1	2.5	3	possibilité de créer une station du RER A sur la branche de Marne-la-Vallée
SE	St Maur Créteil	RER A	RATP	PDU	33-42	2	1.5	3	3	
SE	Champigny	RER A	RATP	PDU	43-52	1	2	2.5	3	
SE	Maisons-Alfort Les Juilliottes	Métro 8	RATP	-	53-62	2	2	3	2	
SE	Créteil L'Echat	Métro 8	RATP	PDU	63-72	2	2.5	2	1.5	
SE	Créteil Université	Métro 8	RATP	-	73-82	2	1	2	1	
SE	Villejuif Louis Aragon	Métro 7	RATP	PDU	83-92	2	3	3	3	seul maillage ligne 7 envisagé
SE	Laplace	RER B	RATP	PDU	93-102	1	1.5	2.5	3	
SE	Arcueil-Cachan	RER B	RATP	PDU	103-112	2.5	2	3	3	
SE	Bagneux	RER B	RATP	-	113-122	2	1	2.5	3	
SE	Bourg-la-Reine	RER B	RATP	PDU	123-132	2	1.5	3	3	obère opportunité du maillage avec ligne 4 à Petit Bagneux
SE	Petit Bagneux	Métro 4	RATP	-	133-142	2.5	2.5	3	3	seul maillage ligne 4, mutualisation possible avec atelier maintenance ligne 4

La notation du critère « intermodalité de surface » des 20 pôles SNCF a été transmise à l'AREP.

LEXIQUE DES SIGLES UTILISES DANS LES DIAGNOSTICS

ADUP	Appareil distributeur (de titres de transport) à l'usage du public
BV	Bâtiment voyageurs
EF	Escalier fixe
EM	Escalier mécanique
ERP	Etablissement recevant du public
HPM	Heure de pointe du matin
HPS	Heure de pointe du soir
NGF	Nivellement général de la France
PEM	Passage élargi motorisé
PLU	Plan local d'urbanisme (doit remplacer le POS depuis la loi SRU)
PSR	Parc de stationnement régional
PMR	Personne à mobilité réduite
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
TC	Transport collectif
TCSP	Transport en commun en site propre
TJRF	Enquête sur le Trafic journalier sur le réseau ferré RATP (RER et métro)
UFR	Usager en fauteuil roulant
VP	Voiture particulière