

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

Diagnostiques complémentaires arcs Nord-Ouest et Sud-Est

| mai 2009

Rapport d'étape • Volet pôles de maillage RATP

Synthèse	p. 3
Châtillon – Montrouge (M) 13	p. 5-8
Mairie d'Issy (M) 12	p. 9-12
Aubervilliers – Pantin – Quatre Chemins (M) 7	p. 13-17
Fort d'Aubervilliers (M) 7	p. 19-22
Église de Pantin (M) 5	p. 23-26
Bobigny – Pablo Picasso (M) 5	p. 27-32

IDENTIFICATION DU DOCUMENT

Référence DAT-1421-RE-04-Arc-Express_DiagnosticPoles_Compléments.ppt

Rédaction Brice Couturier

Vérification Lorenzo Sancho de Coulhac, Nathalie Melin

Réalisation des diagnostics RATP • Agences de développement territorial de petite couronne • Validation : Marie-Renée Buisson (Adt93), Jean-Claude Cohen (Adt92)

Méthodologie des diagnostics complémentaires

Les diagnostics présentés dans l'étude RATP des pôles de maillage potentiels et de l'intermodalité avec le réseau TC de surface (rapport d'étape réf. « DAT-1421-RE-01-Arc-Express-DiagnosticPoles-V2.doc » du 20 juin 2008) 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.

Les six diagnostics supplémentaires ci-joints sont relatifs à l'extension des arcs Sud-Est (vers Issy-les-Moulineaux) et Nord-Ouest (vers Bobigny et Pantin).

Ils portent sur une sélection de deux thématiques pour chaque pôle :

- L'analyse de la configuration spatiale du pôle existant et l'état des lieux en termes de respect de la réglementation ERP, dont l'accessibilité PMR ; Cette thématique permet de noter deux des quatre critères techniques d'évaluation de la faisabilité des stations Arc Express : « Dimensionnement et sécurité » et « Accessibilité PMR ».
- Le recensement des contraintes connues (liées à l'état des sols et des sous-sols).

Définition des critères et grille de notation :

- **Dimensionnement et sécurité** : appréciation qualitative des difficultés éventuelles de mise aux normes et des réserves de capacité selon trois 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 trois 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.

Évaluation des critères

Arc	Gare ou station	Lignes maillées	Réseau	Pôle	Pages	Insertion urbaine	Intermodalité surface	Dimensionnement et sécurité	Accessibilité PMR	Particularités
SE	Châtillon – Montrouge	Métro 13	RATP	PDU	5-8			2,5	1	Seul maillage ligne 13 envisagé
SE	Mairie d'Issy	Métro 12	RATP	PDU	9-12			1,5	1	Autre maillage ligne 12 envisagé : Issy RER C (nouvelle station)
NO	Aubervilliers – Pantin – Quatre Chemins	Métro 7	RATP	-	13-17			1	1,5	
NO	Fort d'Aubervilliers	Métro 7	RATP	-	19-22			2	2	
NO	Église de Pantin	Métro 5	RATP	-	23-26			2,5	1,5	Autre maillage ligne 5 envisagé : Bobigny La Folie (nouvelle station)
NO	Bobigny – Pablo Picasso	Métro 5, T1	RATP	PDU	27-32			2,5	2	

Rappels méthodologiques :

- Ces deux critères sont soumis aux réserves méthodologiques exprimées au § 2.5 du rapport d'étape RATP référencé « DAT-1421-RE-01-Arc-Express-DiagnosticPoles-V2.doc » du 20 juin 2008.
- La notation pour chaque critère ne constitue pas une note absolue mais est donnée de manière qualitative pour évaluer sur une même radiale le point le plus « facile » pour la correspondance avec Arc Express. Lorsque pour une radiale donnée, un seul point est envisagé, les résultats sont une appréciation moyenne de la facilité du maillage. Mais en tout état de cause, les notes ne devraient pas être utilisées pour des comparaisons d'une radiale à l'autre.
- Les éléments de synthèse présentés ci-dessus 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 Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Châtillon - Montrouge

| mai 2009

Arc Sud-Est • maillage  

Configuration spatiale

La station ligne 13 s'organise sur 2 niveaux

Éléments constitutifs

- Niveau 0 : 1 salle d'accueil (niveau 79.21 NGF) avec locaux d'exploitation et 2 commerces
- Niveau +1 : 2 quais.
- 1 quai central (niveau moyen 85.20 NGF) de 6.2 m de large pour les départs ;
- 1 quai latéral d'arrivée de 3.9 m de large.
- Les espaces d'accueil sont correctement dimensionnés pour l'utilisation actuelle, et les réserves de capacité de la station sont suffisantes pour envisager une correspondance.

Accès

- Côté Ouest niveau 80.2 NGF : accès via un couloir de 47 m à la salle des billets sans marche
- Côté Est niveau 78.26 NGF : accès direct à la salle des billets via une volée de 6 marches
- Vers les quais : 1 escalier fixe et 1 escalier mécanique (montée uniquement) pour le quai départ ; 2 escaliers fixes pour le quai arrivée.
- La création de nouvelles émergences en cas de correspondance directe avec Arc Express nécessiterait l'agrandissement de la salle des billets actuelle ou la création d'une nouvelle salle d'accueil à l'est de la salle actuelle.

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ERP gare de 5° catégorie type A (gare aérienne) ▪ Dans l'éventualité d'une arrivée d'Arc Express en souterrain et d'une extension de l'ERP existant, possibilité de passer en ERP gare de type mixte (M) et de catégorie supérieure.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : quais aériens, 2 dégagements garantis vers zone hors sinistre ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : inférieur à 10 mn (quai aérien) ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 commerces au niveau 0. Tous les espaces disponibles sont occupés. ▪ Implantations supplémentaires difficiles dans le bâtiment existant. Nouveaux commerces possibles dans nouvel ERP

Qualification des correspondances

Les échanges entre la station et les arrêts de bus sont facilités par l'implantation de la gare routière en sortie de station côté Est. Les correspondances avec les lignes en terminus et en passage fréquentant la gare routière se font ainsi par un cheminement direct entre la station et l'arrêt :

- situation actuelle : lignes 68, 195, 294, 388, 391 (en terminus) et 194, 295, 323 (en passage) ;
- situation à horizon de la mise en service du tramway T6 (Châtillon – Vélizy – Viroflay) : lignes 68, 294, 388, 391 (en terminus) et 194, 323 (en passage).

Les correspondances métro / tramway s'effectueront par l'accès Ouest de la station de métro, le terminus de la ligne T6 étant implanté dans la rue de l'Avenir.

La station n'est pas accessible. En cas d'intervention pour création d'une correspondance Arc Express accessible aux PMR, une mise aux normes sera nécessaire.

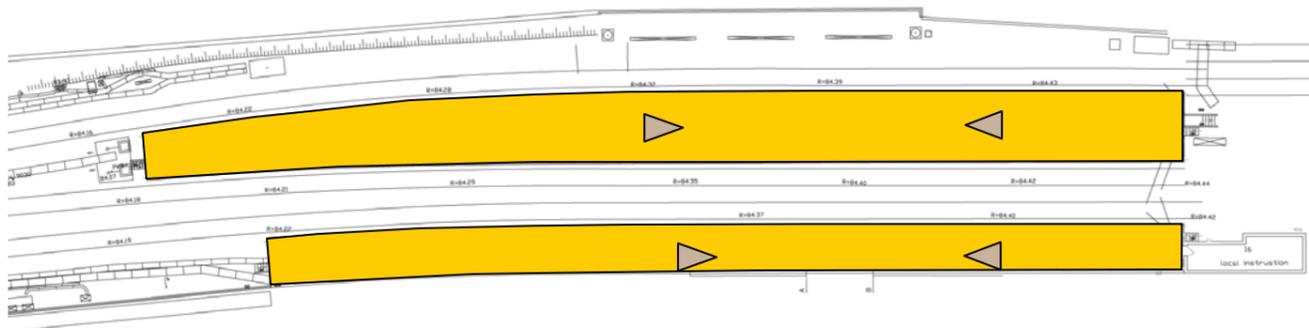
La gare routière n'est pas accessible, seuls certains points d'arrêt le sont depuis la voirie. Le projet de pôle PDU n'est pas encore déterminé. Il n'est pas prévu à l'heure actuelle de mise en accessibilité des quais bus.



Accessibilité PMR

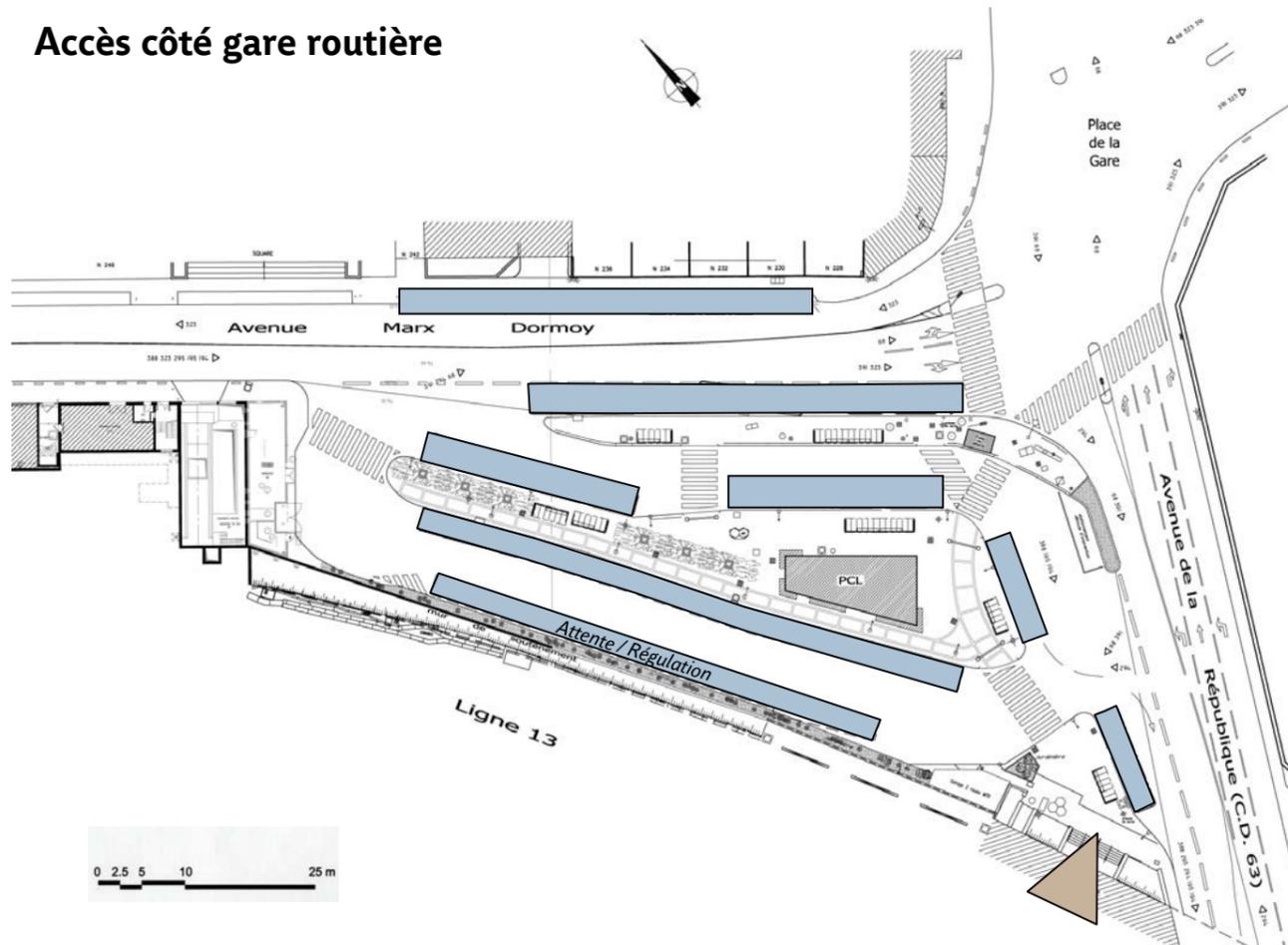
	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salle d'accès ligne 13	Accessible par un couloir sans escalier côté Ouest ; non accessible côté Est. (volée de 6 marches)	Mise en accessibilité côté Est depuis l'extérieur envisageable, restant à créer. Liaison accessible vers Arc Express, directe ou via l'extérieur de la station ligne 13, à envisager. Maillage urbain favorable à l'implantation de nouvelles émergences côté Est.
Quais du métro	Non accessibles.	Mise en accessibilité restant à réaliser (ascenseurs sur les quais). Faisabilité non connue.
Tramway T6 et Gare routière	Tramway accessible à l'ouverture de la ligne. Gare routière non accessible.	Projet de pôle actuellement inconnu. Liaison intégralement accessible ligne 13 – pôle de surface pouvant rester à créer. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.

Quais aériens

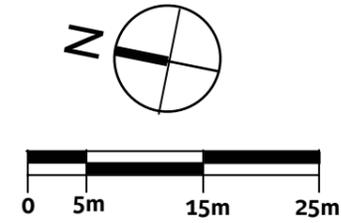


Plan des quais (85.20 NGF)

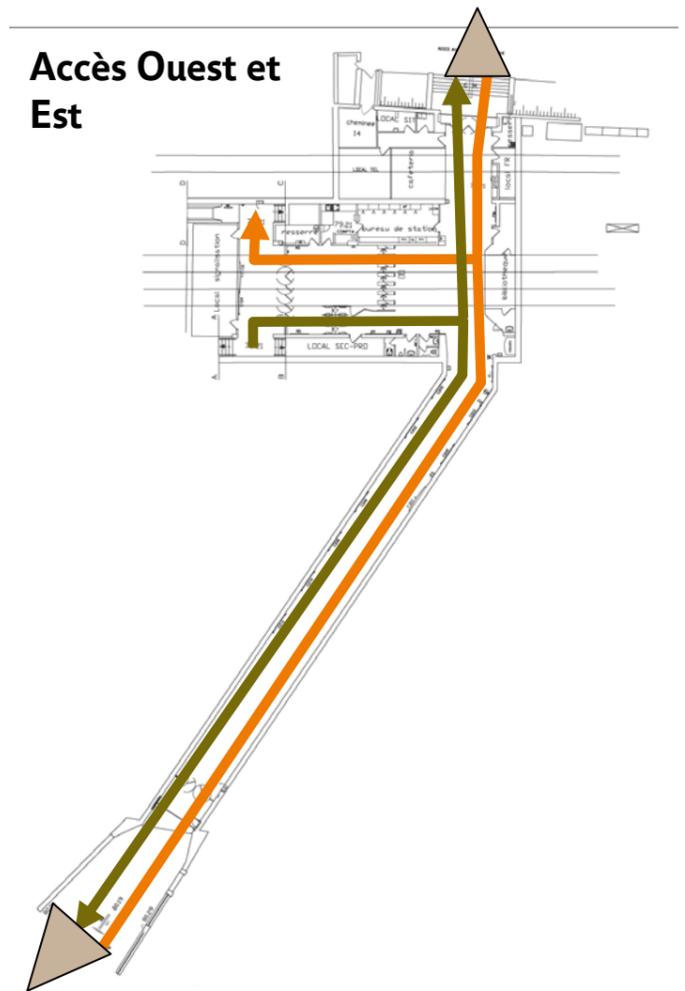
Accès côté gare routière



Plan des abords de la station côté gare routière (78.26 NGF)



Accès Ouest et Est



Plan salle des billets et accès (79.2 NGF)



Contraintes du site

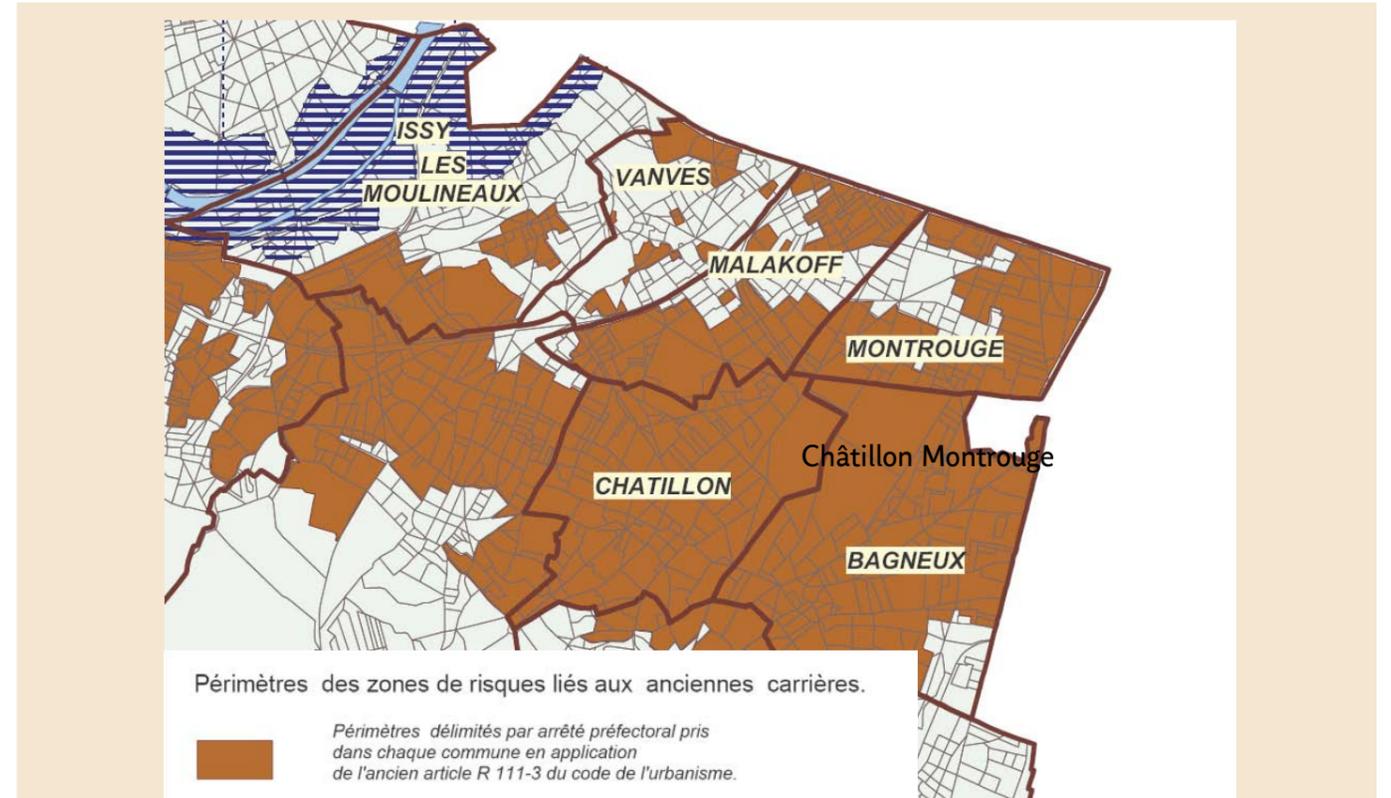
Occupation du sous-sol

La zone de la station est concernée par la présence d'anciennes exploitations souterraines, successivement de calcaire grossier puis de gypse.

Ces formations peuvent générer des mouvements de terrains suite à des évènements climatiques particuliers (sécheresse et gel).

Concernant les réseaux, ont été recensés lors de l'enquête publique de la création de la ligne de tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay (dossier établi en 2004) :

- une traversée, à l'Est du carrefour rue de l'Avenir, du réseau RTE à 63 kV
- deux collecteurs d'assainissement sous chaussée à l'angle de l'avenue de Paris et du boulevard de Stalingrad
- plusieurs multitubulaires de télécommunications
- une conduite d'eau potable en galerie visitable
- le réseau de distribution de gaz moyenne et basse pression
- le réseau de distribution d'électricité moyenne et basse tension



Extrait de la carte des mouvements de terrain et inondation par débordement de la Seine dans les Hauts-de-Seine - DDE 92 – Août 2006

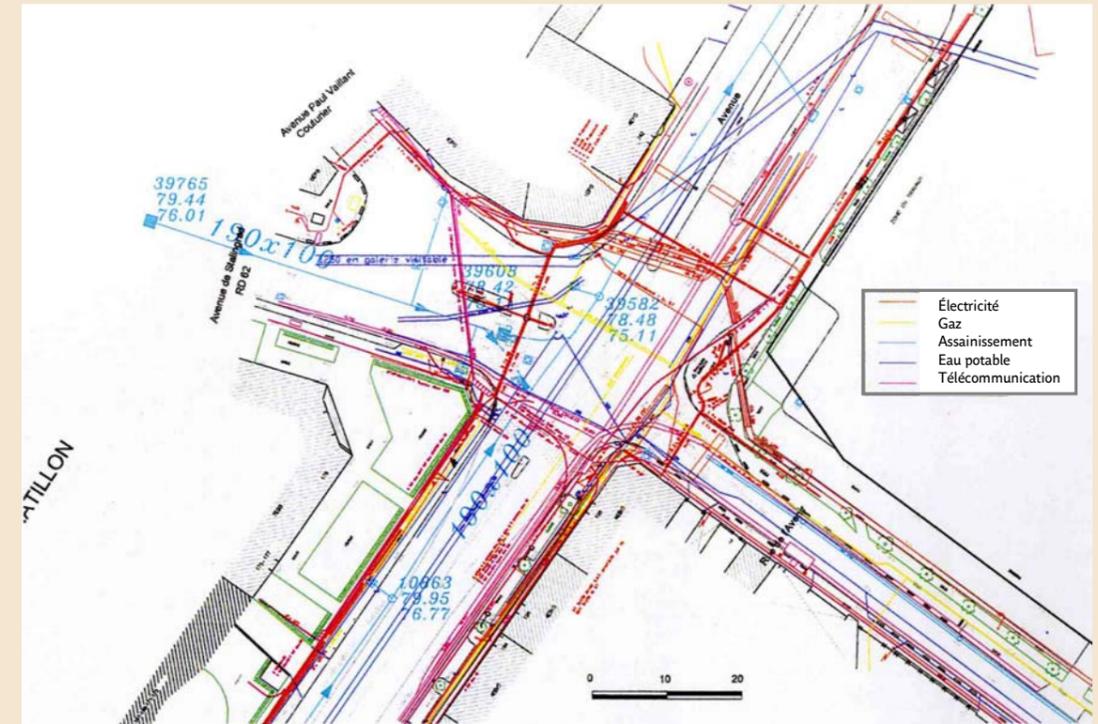


Schéma des principaux réseaux identifiés au niveau du carrefour avenue de Paris – rue de l'Avenir – boulevard Stalingrad – avenue Paul Vaillant Couturier – Dossier d'enquête publique du tramway Châtillon – Vélizy – Viroflay – 2004



Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Mairie d'Issy

| mai 2009

Arc Sud-Est • maillage  

Configuration spatiale

Le pôle s'organise sur 2 niveaux souterrains pour la station et avec une gare routière en surface.

Éléments constitutifs

- Station de la ligne 12 organisée en 2 niveaux (niveau -1 : salle d'accueil et locaux d'exploitation ; niveau -2 : quais latéraux):
 - 1 salle d'accueil avec locaux d'exploitation + 2 boutiques
 - 2 quais latéraux niveau 27.50 NGF de 67 m x 1.4 à 3.8 m au plus large.

Les espaces d'accueil sont correctement dimensionnés. La position de la station en terminus de la ligne permet aux voyageurs entrants de patienter la plupart du temps à l'intérieur d'une rame.

- Gare routière. Implantée rue Kléber, le long de la place de Lattre de Tassigny. Desservie par la ligne 323 en passage et par les lignes en terminus 123, 190 (dépose rue Hoche), 290 (dépose rue Diderot), TUVIM Centre-ville (rue Hoche) et TUVIM Épinettes/St Germain. Le 169 dessert également le pôle mais n'emprunte pas la gare routière (rue Diderot et amont de la rue Kleber).

Accès

- Depuis l'esplanade de l'Hôtel de Ville: 1 escalier mécanique montant au niveau de l'office de tourisme.
- Depuis l'esplanade de l'Hôtel de Ville: 1 escalier fixe dirigé vers la place de Lattre de Tassigny
- Les accès actuels sont uniquement reliés au côté Est des quais de la station.

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ERP gare 3° catégorie type S. Extension de l'ERP existant difficile,; plutôt liaison avec un ERP Arc Express. Si l'arrivée d'Arc Express implique un changement de catégorie, moyens et équipements spécifiques nécessaires à évaluer en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> Non règlementaire : un seul dégagements garanti vers zone hors sinistre depuis chaque quai. En cas d'intervention sur l'ERP pour une correspondance Arc Express, mise aux normes nécessaire (2ème dégagement à créer). Dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> Règlementaire : inférieur à 10 mn. Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> 2 commerces occupent les espaces libres dans la salle des billets Pas de nouveaux commerces possibles dans les espaces actuels; à envisager exclusivement dans les nouveaux espaces Arc Express.

Qualification des correspondances

La correspondance entre la station de métro et la plupart des arrêts de bus peut se faire via l'esplanade de l'Hôtel de ville. Le cheminement peut toutefois se révéler difficile lors des jours de marché. En effet, celui-ci se tient sur la place et masque les points de repère. De même, la végétation du square Bonaventure Leca peut diminuer la lisibilité du pôle.

Afin de faciliter les correspondances, le contrat de pôle prévoit de rapprocher les points d'arrêts (descente notamment) de la gare routière en profitant du fait que la ligne 290 sera en passage lors de la mise en service du prolongement du T2 à Porte de Versailles. Une signalétique de jalonnement urbaine est également envisagée entre la gare routière et la station de métro.

La station n'est pas accessible aux PMR. Son implantation sous une voirie étroite rend difficile la création de nouvelles émergences et l'absence de mezzanine au dessus des quais empêche la création d'ascenseurs desservant tous les niveaux. Sa mise en accessibilité, si elle est nécessaire, posera des difficultés.

Le contrat de pôle PDU de Mairie d'Issy, validé en 2009, comprend la mise en accessibilité PMR de la gare routière et des arrêts de bus connexes. Les kiosques existants seront déposés, et la marquise remplacée, à l'occasion de la mise aux normes PMR des quais. Par ailleurs, il est prévu de rendre accessibles les points d'arrêts rue Hoche, rue Kléber et rue Marceau. Ces travaux devraient être terminés d'ici 5 ans.

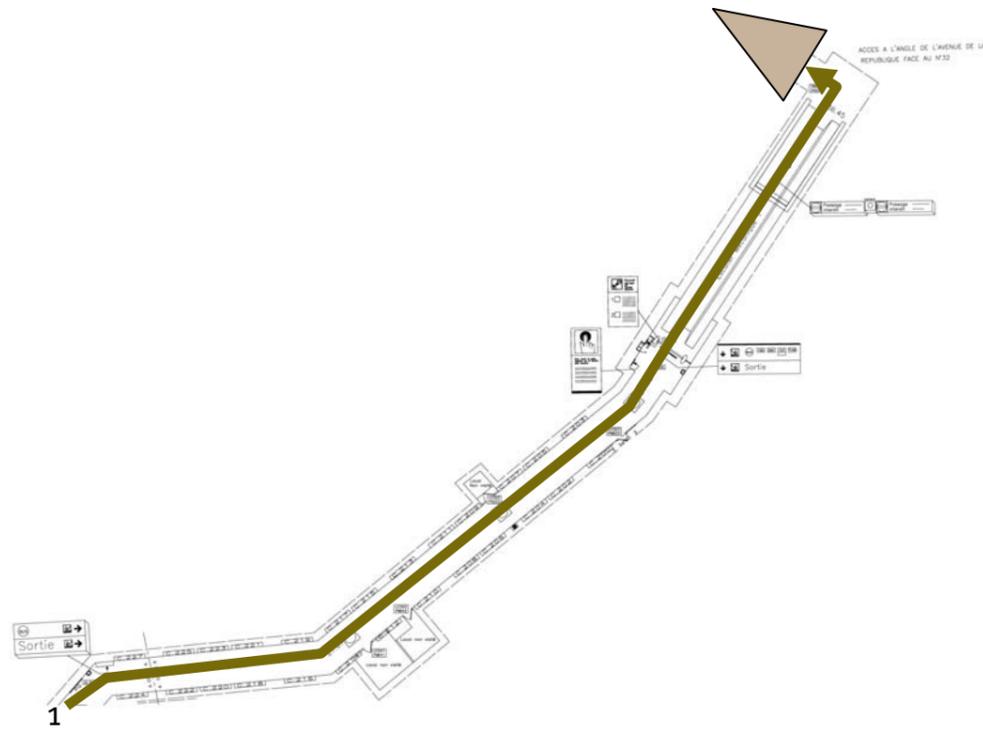
Accessibilité PMR

	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salle d'accès ligne 12	Station non accessible à toutes catégories de PMR	Accessibilité depuis la voirie restant à créer. Nouvel accès à envisager, possiblement difficile.
Quais du métro	Non accessibles.	Accessibilité restant à créer. Mise en accessibilité via nouvel accès à étudier, possiblement difficile.
Gare routière et points d'arrêt bus	Arrêts non accessibles.	Points d'arrêt bus accessibles depuis la voirie (projet de pôle PDU). Liaison intégralement accessible ligne 12 - pôle de surface restant à créer. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.



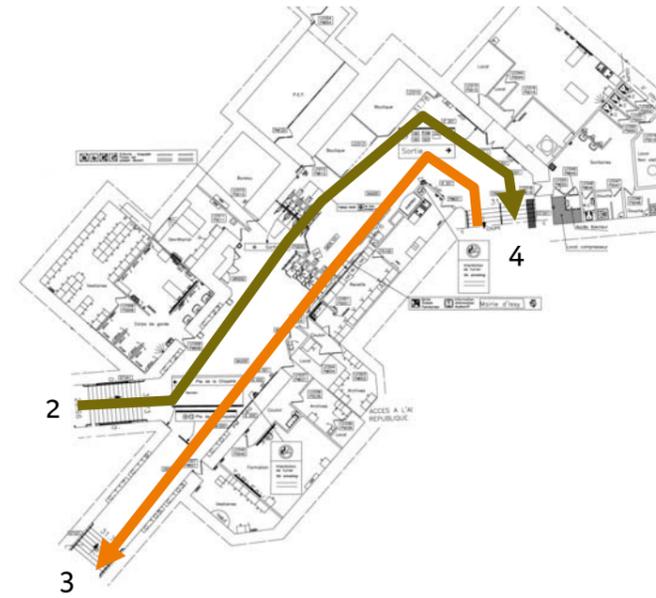
Esplanade de l'Hôtel de Ville

Accès Nord



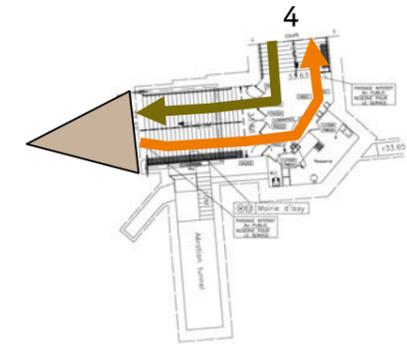
Plan sortie Nord (27.90 NGF)

Salle des billets

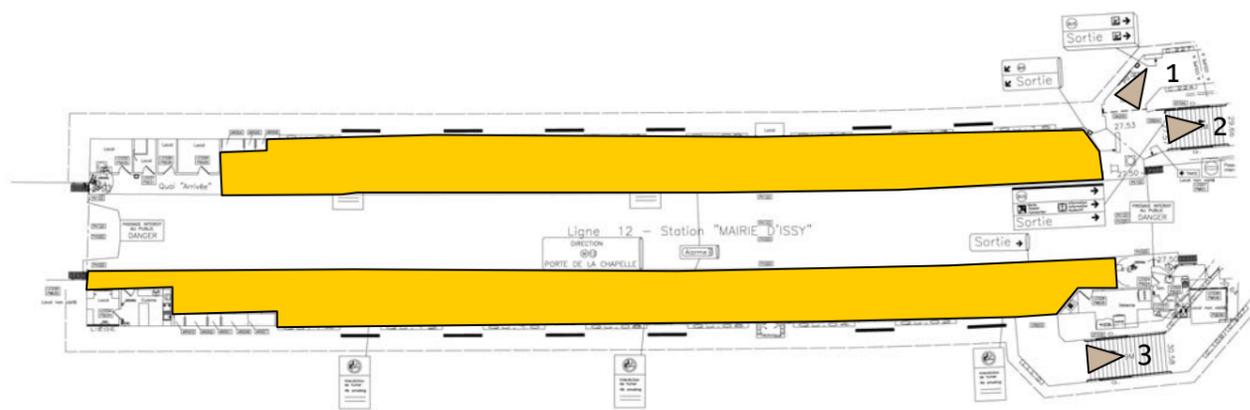


Plan salle des billets (31.80 NGF)

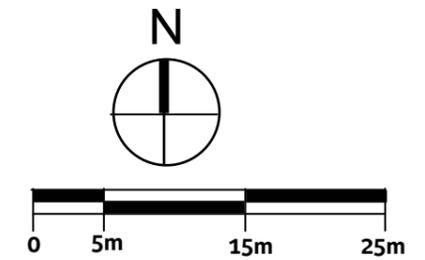
Accès Sud Est



Plan accès sud est (33.60 NGF)



Plan des quais (27.50 NGF)

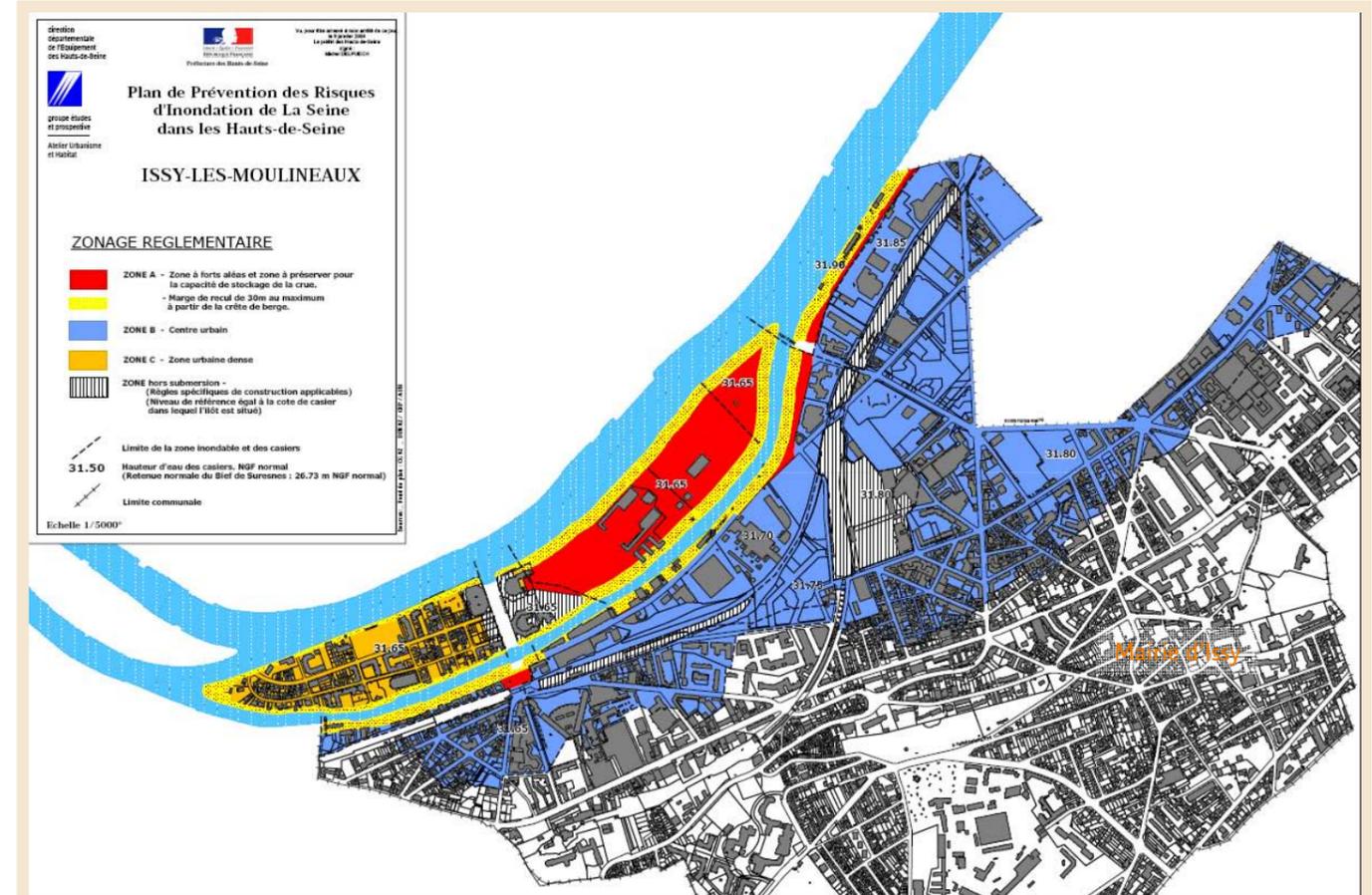


Contraintes du site

Occupation du sous-sol

Un parking payant de 270 places est implanté sous l'esplanade de l'Hôtel de Ville.

La zone située aux alentours de la station est en dehors des zones répertoriées dans le PPRI ; elle n'est donc pas en zone inondable.



Plan de prévention des risques d'inondation de la Seine de la ville d'Issy les Moulinaux



Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Aubervilliers - Pantin - Quatre Chemins

| mai 2009

Arc Nord-Ouest • maillage 

Configuration spatiale

La station s'organise avec une desserte métro en souterrain, de part et d'autre du tunnel routier de l'ex RN 2, et bus en surface.

Éléments constitutifs

- La station est localisée sous l'espace public bordant l'avenue Jean Jaurès (ex RN2). Le tunnel métro est au dessous du tunnel routier, les espaces voyageurs sont réalisés de part et d'autre du tunnel routier à des niveaux différents. Un couloir qui « s'échappe » sous la rampe routière, permet de passer d'un côté à l'autre.
 - niveau -1 : salle des billets et locaux d'exploitation côté République à - 5.4m et locaux côté Edouard Vaillant à - 6.85m ;
 - niveau -2 : quais à - 9.9m. 2 quais latéraux (4.35m de large) et 2 voies (5.3m de large). Dimensions de la station, longueur 78.5 mètres pour 14 mètres de large.
- L'offre bus se répartit sur les branches du carrefour, sur l'exRN2 la ligne 152, sur les artères principales République et Edouard Vaillant les lignes en passages 150, 170 et 249, avec des arrêts de part et d'autre du carrefour.

Accès

- Depuis l'ex RN2, côté Est : trémie d'escaliers qui permet ensuite de gagner le quai direction La Courneuve par une seconde volée d'escaliers située après la ligne de contrôle ou le couloir permettant de rejoindre le quai direction Ivry Villejuif. Deux escalators, l'un permettant de remonter du quai vers l'espace de distribution et couloir, l'autre dédié à la sortie depuis cet espace de distribution et débouchant sur l'ex RN2.
- Depuis l'angle République et ex RN2, côté Ouest, deux trémies d'escaliers situées sur République côtés pairs et impairs. Elles aboutissent à la salle des billets. Après la ligne de contrôle un escalier en deux volées permet d'accéder au quai direction Ivry Villejuif. Pour le quai direction La Courneuve, il faut emprunter un couloir avec une volée d'escaliers pour atteindre la ligne de contrôle et un dernier escalier. Un escalier mécanique dédié à la sortie débouchant sur l'ex RN2, côté ouest.

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ERP gare de 4ème catégorie, Type S Dans l'éventualité d'Arc Express, extension de l'ERP existant sous voirie envisageable. Si l'arrivée d'Arc Express implique un changement de catégorie, moyens et équipements spécifiques nécessaires à évaluer en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> Non règlementaire : 1 seul dégagement garanti vers zone hors sinistre depuis chaque quai. En cas d'intervention sur l'ERP pour une correspondance Arc Express, mise aux normes nécessaire (2ème dégagement à créer). Dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> Règlementaire : inférieur à 10 mn Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> Une boutique journaux Pas d'autre disponibilité. Le volume de la salle des billets ne permet pas d'implanter des commerces supplémentaires.

Qualification des correspondances

La présence du tunnel routier pour le passage sous carrefour RN2/ République-Vaillant contraint les cheminements à la fois de surface et souterrains.

En surface, du fait des trémies de grande longueur et difficilement contournables, qui concentrent les flux VP, bus et piétons en un point. Des arrêts bus des lignes 170 et 249 sont proposés aux voyageurs de part et d'autre du carrefour pour pallier cette difficulté de traverser.

En souterrain, par des niveaux d'espaces voyageurs différents et des escaliers supplémentaires pour « passer » sous la rampe routière. Une salle des billets qui ne « distribue » en direct qu'une direction.

Les correspondances avec les lignes de bus sont aussi contraignantes et allongées par le fait que les arrêts ne sont pas placés à proximité directe des sorties métro.

La qualité de l'espace est ancienne et datée.

Pour ce qui concerne l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, la station n'est pas aux normes en vigueur.

Au sujet de l'accessibilité des autobus, nous avons plusieurs cas de figures ; cf. tableau PMR.

Projets en cours

Les principaux projets concernent l'aménagement du carrefour côté avenue d'Aubervilliers (niveau d'avancement inconnu).



Quais vers Villejuif



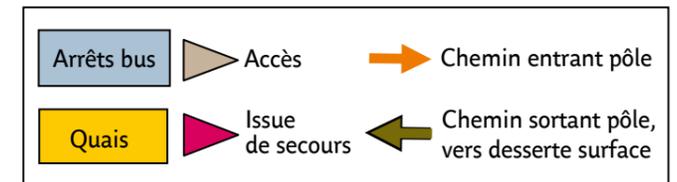
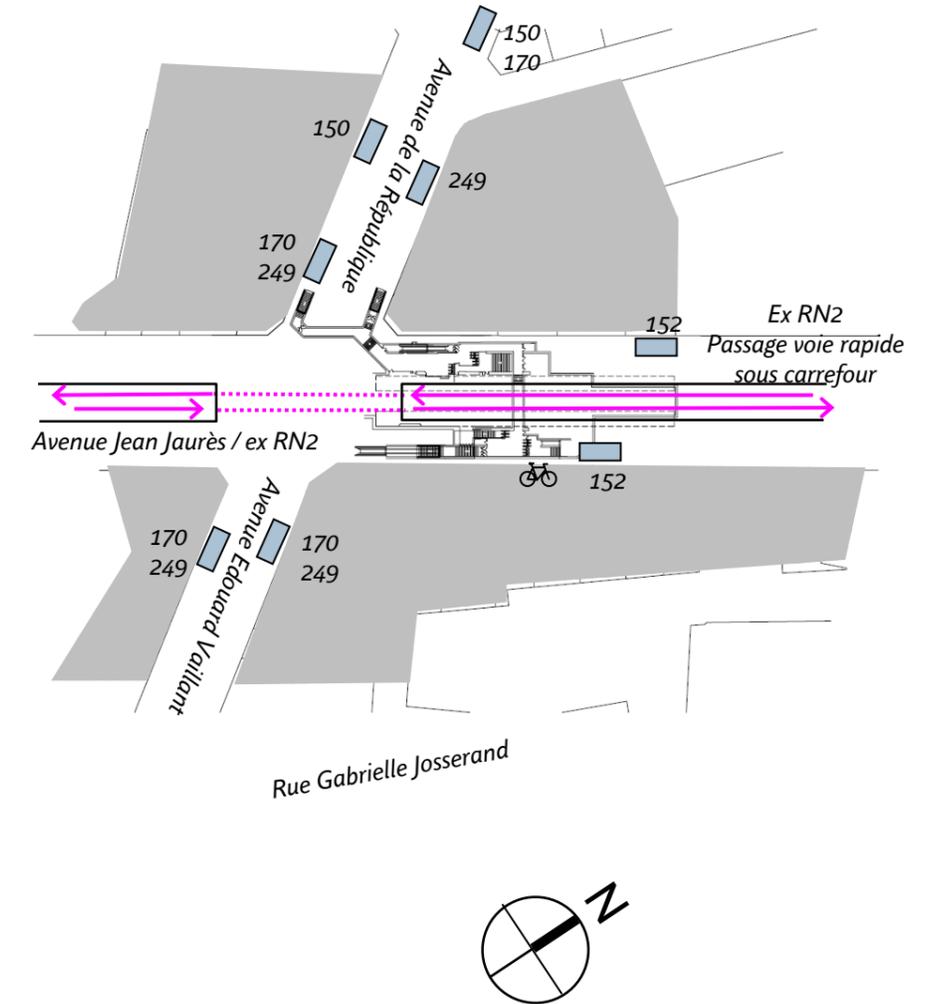
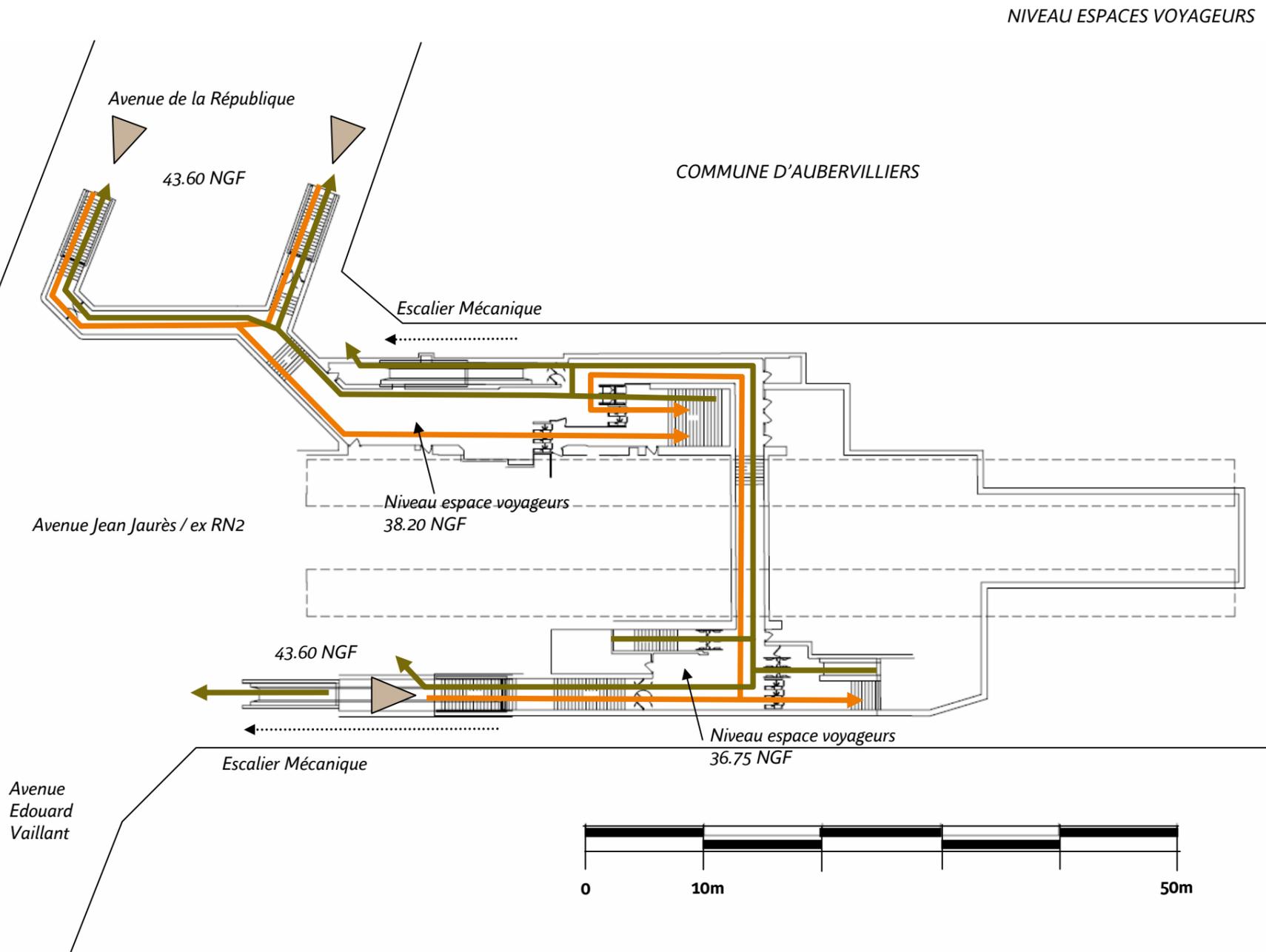
Salle des billets côté République



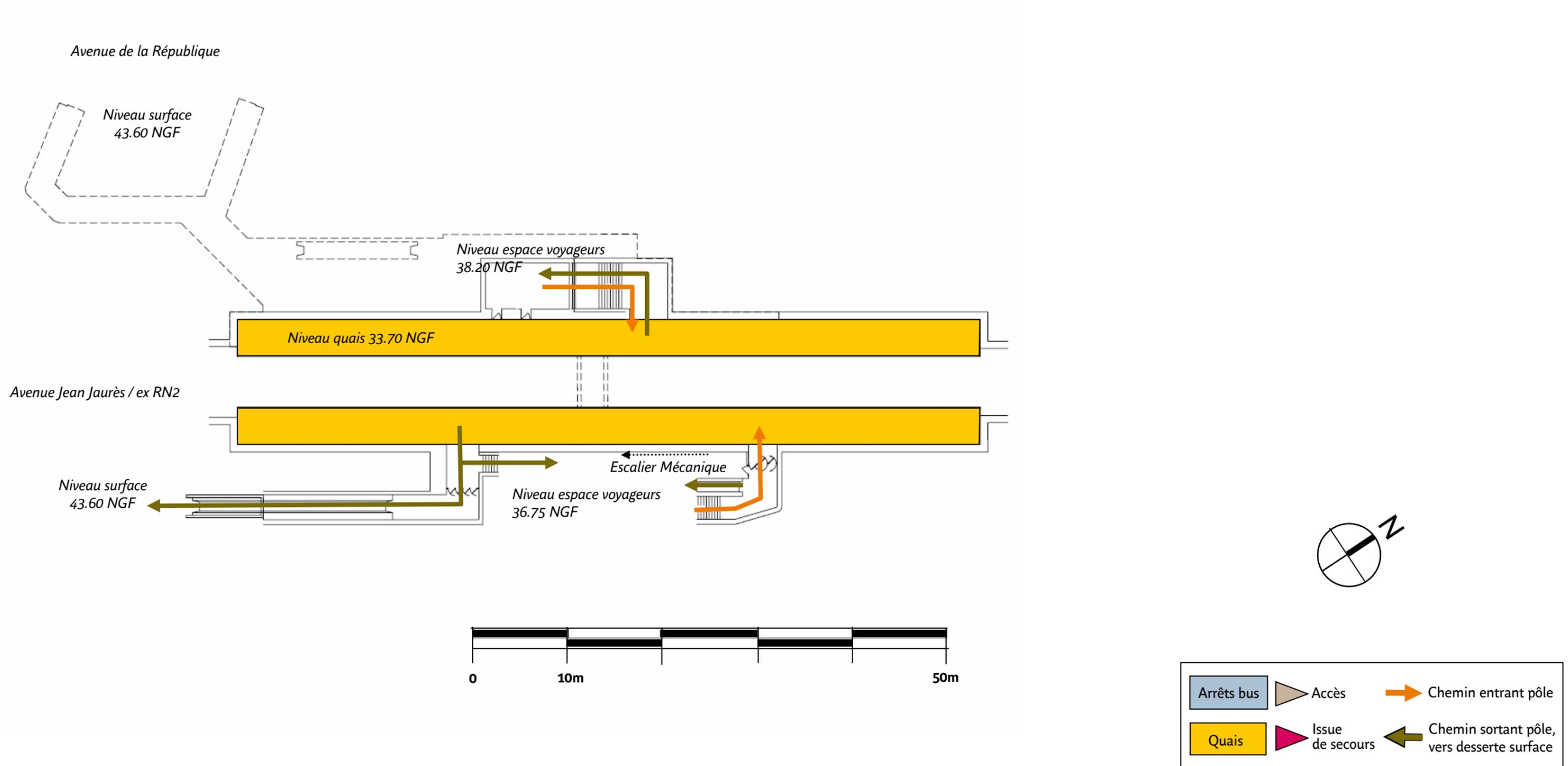
Sortie EX/RN2 côté Édouard Vaillant

Accessibilité PMR

	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salle d'accès ligne 7	Station non accessible à toutes catégories de PMR	Accessibilité depuis la voirie restant à créer. Nouvel accès à envisager. Liaison directe avec Arc Express à étudier. Peu de foncier disponible. Parcelle en cœur d'îlot au Nord de la station entre RN2 et r. Gabrielle Jossierand.
Quais du métro	Non accessibles.	Accessibilité restant à créer. Mise en accessibilité via nouvel accès à étudier. Correspondance directe vers Arc Express à étudier.
Points d'arrêt bus	Lignes et leurs arrêts non accessibles 152 et N42 Ligne et son arrêt accessibles 330 Ligne non accessible mais leurs arrêts accessibles 150 et 249	Liaison intégralement accessible ligne 7 – points d'arrêt restant à créer. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.



NIVEAU QUAIS



Contraintes du site

Pas d'élément disponible à ce stade des études.



Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Fort d'Aubervilliers

| mai 2009

Arc Nord-Ouest • maillage 

Configuration spatiale

Le pôle s'organise avec une desserte métro en souterrain et bus en surface

Éléments constitutifs

- Station localisée sous l'espace public bordant l'av Jean Jaurès Elle s'organise en 2 niveaux souterrains:
 - Niveau –1 : salle des billets implantée en mezzanine au dessus des voies. Locaux d'exploitation à – 4.5m ;
 - Niveau –2 : quais à – 8.5m. 2 quais latéraux (4.10m de large) et 2 voies (5.3m). Longueur 78 mètres pour 13.50 mètres de largeur totale.
- Gare routière bus av. Jean Jaurès. Lignes en terminus: 134, 234, 250, 330)
- Lignes en passage sur les artères principales Jean Jaurès et Danièle Casanova/Division Leclerc (152, 173, Noctilien)

Accès

- Depuis la gare routière (trottoir est de l'avenue Jean Jaurès) la station est accessible par deux trémies : l'une se composant d'un escalier fixe et d'un escalator et l'autre d'un escalier fixe et d'une rampe.
- Deux autres trémies sont situées autour du carrefour routier et se composent d'un escalier fixe et d'une rampe : la première à l'angle Casanova/Jean Jaurès et la seconde à l'angle Division Leclerc/Jean Jaurès.
- Ces accès ont un statut de passage public, les grilles de fermetures des espaces RATP étant localisées au droit des couloirs d'arrivée à la salle d'échange.
- Après franchissement de la ligne de contrôle la liaison salle des billets / quais est réalisée par deux escaliers fixes pour les quais direction Ivry/Villejuif et un escalier fixe pour la direction La Courneuve. Un escalier mécanique pour les sortants est implanté sur le quai direction La Courneuve et permet d'accéder à la salle des billets.

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ERP gare de 3ème catégorie, Type S ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, extension de l'ERP existant sous voirie envisageable. ▪ Si l'arrivée d'Arc Express implique un changement de catégorie, moyens et équipements spécifiques nécessaires à évaluer en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Non règlementaire : 1 seul dégagement garanti vers zone hors sinistre depuis chaque quai. ▪ En cas d'intervention sur l'ERP pour une correspondance Arc Express, mise aux normes nécessaire (2ème dégagement à créer). ▪ Dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : inférieur à 10 mn ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un local commercial (fruit et légumes) actuellement dans la station. ▪ Le volume de la salle des billets ne permet pas d'implanter des commerces supplémentaires. En revanche, le passage public passant sous l'avenue de la Division Leclerc pourrait accueillir des nouvelles surfaces commerciales sous réserve d'empiéter sur des locaux d'exploitation RATP.

Qualification des correspondances

La gare routière bus située au dessus de la station de métro rend les cheminements de correspondances entre le mode lourd et les lignes en terminus courtes et directes. En revanche, la qualité de l'espace est ancienne et datée; ce qui ne confère pas à ce lieu un confort optimum de cheminement et d'attente pour le voyageur.

Les correspondances avec les lignes de bus en passage se font depuis la salle d'échanges par l'intermédiaire de passages publics souterrains qui permettent aux voyageurs d'atteindre en toute sécurité les points d'arrêts situés autour du carrefour Jean Jaurès/Division Leclerc/Danièle Casanova. Ce carrefour est d'ailleurs dépourvu de passage piétons de surface.

Pour ce qui concerne l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite, les trois rampes d'accès à la station de métro ne sont plus aux normes en vigueur.

Les quais de la station ne sont pas accessibles; néanmoins l'espace public disponible en surface permet de réduire les contraintes techniques pour l'implantation de futures émergences.

Projets en cours

Un projet de revalorisation du secteur du Fort piloté par Plaine Commune est en cours d'étude. Ce projet impacte les espaces publics situés à proximité immédiate de la station de métro (gare routière bus et parking d'intérêt général).



Quais vers mezzanine



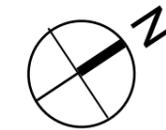
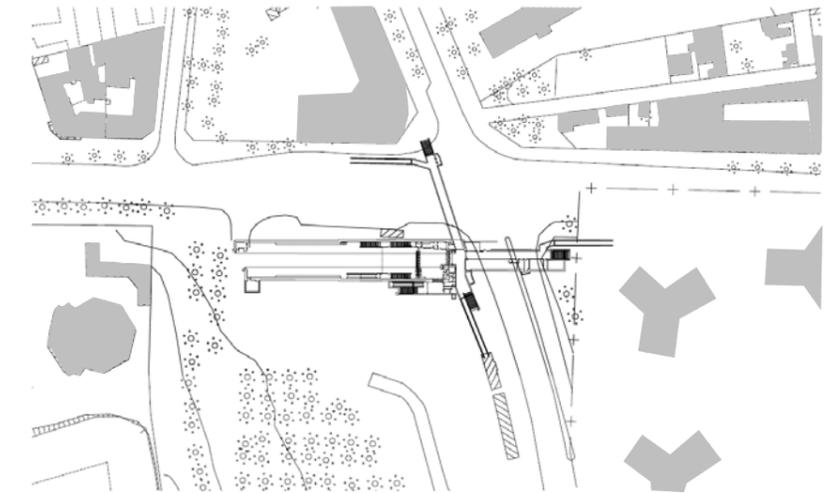
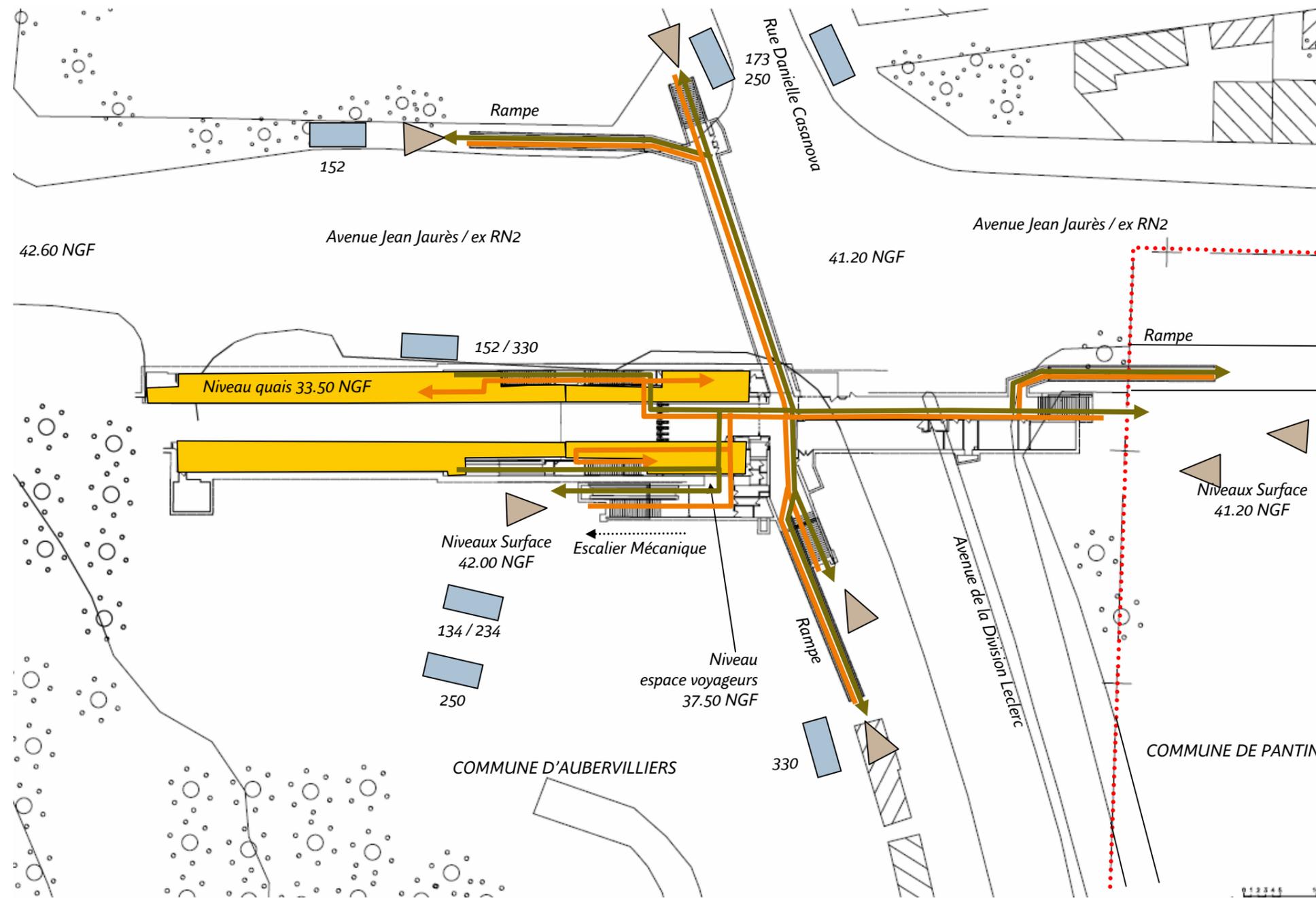
Salle des billets vers les trois accès extérieurs



Rampe d'accès R. J. Jaurès vers D. Casanova

Accessibilité PMR

	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salle d'accès ligne 7	Station non accessible à toutes catégories de PMR	Accessibilité depuis la voirie restant à créer. Nouvel accès à envisager. Liaison directe avec Arc Express envisageable. Espace disponible mais projet immobilier en cours qui risque de réduire les marges de manœuvres.
Quais du métro	Non accessibles.	Accessibilité restant à créer. Mise en accessibilité via nouvel accès à étudier. Correspondance directe vers Arc Express à étudier.
Gare routière et points d'arrêt bus	Lignes et leurs arrêts non accessibles 152, 173, 250 et N42 Ligne non accessibles mais leurs arrêts accessibles 134, 234 (prévus en 2009) et 330	Liaison intégralement accessible ligne 7 - pôle de surface restant à créer. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.



Arrêts bus	Accès	Chemin entrant pôle
Quais	Issue de secours	Chemin sortant pôle, vers desserte surface

Contraintes du site

Pas d'élément disponible à ce stade des études.



Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Église de Pantin

| mai 2009

Arc Nord-Ouest • maillage  

Configuration spatiale

Le pôle s'organise avec une desserte métro en souterrain et bus en surface.

Éléments constitutifs

- Station située sous l'av. Jean Lolive (RN3), et qui s'articule autour des rues Victor Hugo, Charles Auray et du mail Charles de Gaulle. Elle s'organise en 2 niveaux souterrains
 - Niveau -1 : deux salles des billets et locaux d'exploitation à -7m. Accès principal avec comptoir d'accueil, accès secondaire avec billetterie automatique ;
 - Niveau -2 : quais à -12m. 2 quais latéraux (2.35m de large) et 2 voies (5.3m). Longueur 74 mètres pour 14 mètres de largeur totale.
- Gare routière (lignes terminus 61, 145, 147)
- Arrêts de bus sur l'av. Jean Lolive (lignes en passages 684, Noctilien 45), ainsi que les lignes 249 et 330 à l'intersection Jean Lolive et Delizy, plus à l'ouest.
- Pôle directement relié à un stationnement souterrain. Entrée par l'av. Jean Lolive.
- A cela, il faut ajouter une station de taxis et un stationnement vélos, situés au pied de l'église, av. Jean Lolive.

Accès

- A partir de l'av. Jean Lolive, trois trémies, équipées d'escaliers fixes.
- Un escalier mécanique pour les sortants est implanté sur le quai direction Bobigny. Il permet d'accéder à la salle des billets et à la sortie principale.
- Après le franchissement de la ligne de contrôle, la sortie s'effectue par un escalier fixe vers les deux côtés de l'av. Jean Lolive.
- La sortie sud-est (accès secondaire) est intégrée en rez-de-chaussée d'immeuble.
- Un second escalier mécanique permet, côté opposé, d'accéder à la gare routière directement depuis la station.
- La gare routière est de plus accessible aux piétons depuis l'av. Jean Lolive face à l'église, en passant sous un porche d'immeuble.

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ERP gare de 3ème catégorie, Type S ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, extension de l'ERP existant sous voirie envisageable. ▪ Si l'arrivée d'Arc Express implique un changement de catégorie, moyens et équipements spécifiques nécessaires à évaluer en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : 2 dégagements garantis vers zone hors sinistre depuis chaque quai. ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : inférieur à 10 mn. ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Local commercial, fruits et légumes, en face au guichet de vente. ▪ Le volume de la salle des billets ne permet pas d'implanter des commerces supplémentaires.

Qualification des correspondances

Le pôle Église de Pantin permet une liaison directe entre le réseau de métro et le réseau d'autobus.

La gare routière bus accueille trois lignes de bus. Elle est assez récente, ce qui assure un certain confort d'accueil et d'attente pour les voyageurs. La circulation piétonnière apparaît sécuritaire et lisible pour les voyageurs. Celle-ci est accessible directement à partir de la sortie principale et grâce à un passage reliant l'avenue Jean Lolive.

A cela s'ajoutent quatre autres lignes d'autobus dans un environnement très proche. Les correspondances avec les lignes de bus en passage se font depuis l'avenue Jean Lolive et la rue Delizy.

La station de métro n'est pas accessible.

Au sujet de l'accessibilité des autobus, nous avons plusieurs cas de figures (cf. tableau PMR ci-dessous).

Projets en cours

Pas de projet sur la station.

Un projet de développement urbain est prévu dans la ZAC du port de Pantin, qui sera intégré à la requalification de l'ex-RN3.



Quais



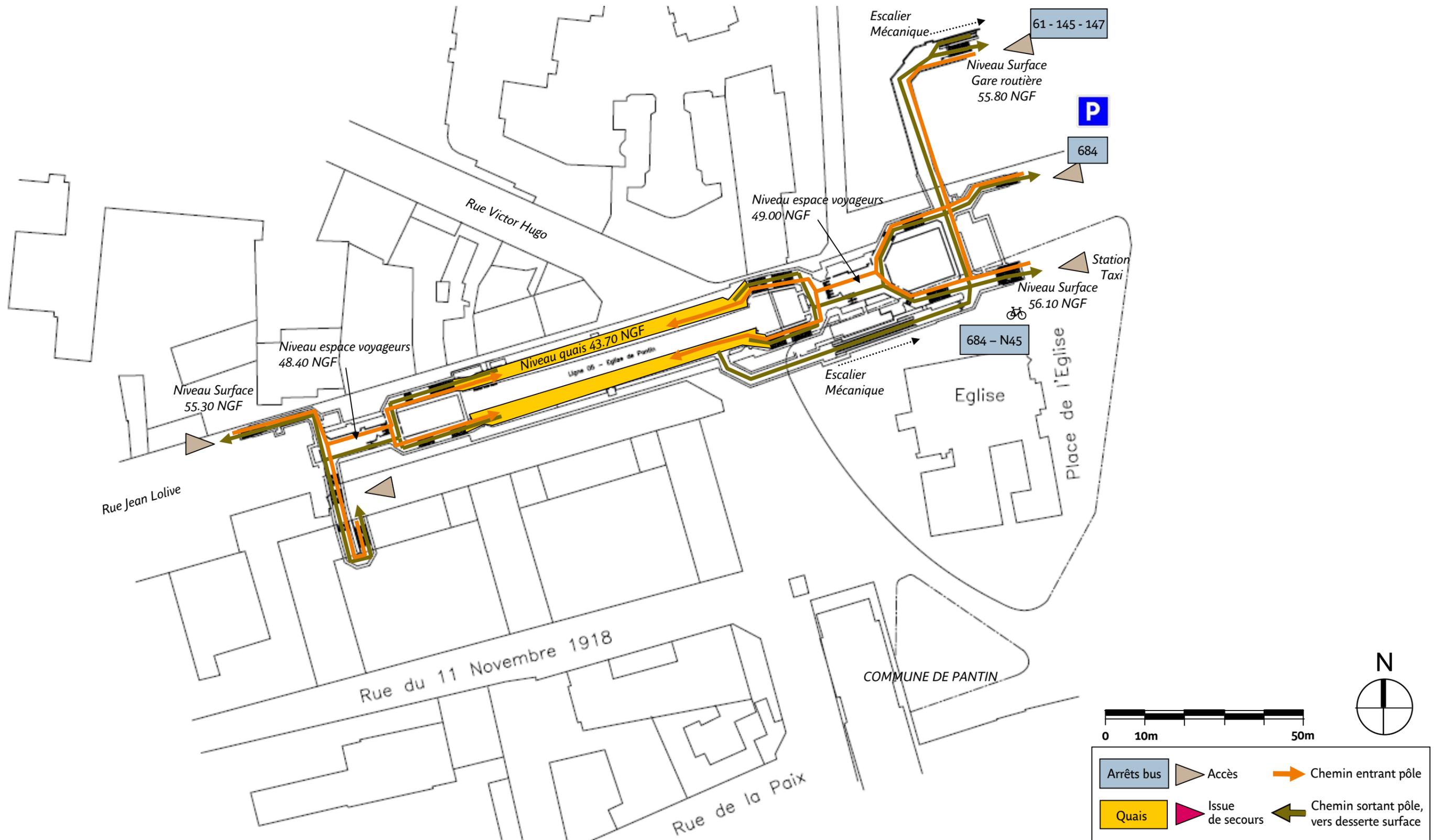
Salle des billets vers trois accès extérieurs



Gare routière – accès - stationnement

Accessibilité PMR

	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salle des billets ligne 5	Station non accessible à toutes catégories de PMR.	Accessibilité depuis la voirie restant à créer. Liaison directe avec Arc Express envisageable.
Quais du métro	Non accessibles.	Accessibilité depuis la voirie aménagée pour les PMR restant à créer (éventuellement via une salle des billets existante). Liaison directe vers Arc Express à étudier.
Gare routière et points d'arrêt bus.	Lignes et leurs arrêts non accessibles : 684 et N45 Lignes et leurs arrêts accessibles : 61 (prévu en 2009) et 330 Lignes non accessibles mais leurs arrêts accessibles : 145, 147 et 249	Liaison intégralement accessible Ligne 5 - pôle de surface restant à créer. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.



Contraintes du site

Pas d'élément disponible à ce stade des études.



Arc Express

Diagnostic des points de maillage potentiels

Bobigny - Pablo Picasso

| mai 2009

Arc Nord-Ouest • maillage  

Configuration spatiale

Le pôle se compose d'une desserte métro en souterrain, d'une desserte tramway en surface ainsi que d'une gare routière.

Éléments constitutifs

- Station localisée, entre les rues Pablo Picasso, Carnot et Erik Satie. 2 niveaux souterrains :
 - Niveau –1 : locaux d'exploitation et 2 salles d'accès implantées en mezzanine au dessus des voies. La principale est située côté Nord, est semi enterrée (-2.50m au Nord et -4.60m au Sud) et possède un comptoir d'accueil;
 - Niveau –2 : quais à –6m au Nord et à –8 m par rapport à l'accès sud. 1 quai latéral arrivée (3.00m de large) et 1 quai axial (4.90m). 3 voies (5.3m+3.0m). Longueur 80 mètres pour 16.20 mètres de largeur totale.
- Gare routière : lignes en terminus Mobilien 301, 303 et 620 et lignes 148, 251, 322, 615 et 93 CIF. Lignes en passage 146, 134, 234, 690 et TVS. La gare routière est également desservie par les lignes Noctilien 41 en terminus et les lignes 13 et 45 en passage.
- Station du tramway T1 située rue Carnot.
- Parking relais souterrain de 334 places (ancien Parking d'Intérêt Régional), accessible aux piétons au niveau -1 de la station de métro. Entrée VP située rue Erik Satie et la sortie rue Carnot.
- Station de taxis située entre la gare routière et l'arrêt du T1, rue Carnot. Accès par la rue Pablo Picasso.
- Station accessible à ses deux extrémités, au nord par la gare routière, et au sud par le parvis de la Préfecture. 8 accès (dont 1 en sortie uniquement) :
 - 5 trémies d'escaliers fixes, principalement pour la gare routière.
 - 1 sortie équipée d'escalier mécanique uniquement pour rejoindre la gare routière et le tramway
 - 1 trémie équipée d'escaliers fixe et mécanique sur le parvis de la Préfecture, à proximité du centre commercial
 - 1 trémie d'escalier fixe rue Pablo Picasso

Accès

Sécurité et dimensionnement

	ERP existant
Nature de l'ERP	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ERP gare de 3ème catégorie, Type S. ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, extension de l'ERP existant sous voirie envisageable. ▪ Si l'arrivée d'Arc Express implique un changement de catégorie, moyens et équipements spécifiques nécessaires à évaluer en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Dégagements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : 2 dégagements garantis vers zone hors sinistre depuis chaque quai. ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, dimensionnement des espaces à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale.
Temps d'évacuation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Règlementaire : inférieur à 10 mn. ▪ Dans l'éventualité d'Arc Express, temps d'évacuation à vérifier en fonction d'hypothèses de flux et de configuration spatiale. Mise à jour de l'information de jalonnement à effectuer.
Implantation de commerces	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 local commercial (Relay) dans la salle des billets nord, 1 local commercial en surface (croissanterie). ▪ Étude en cours par la filiale de la RATP Promométro sur l'éventualité d'implanter de nouveaux commerces.

Qualification des correspondances

La gare routière est située au-dessus de la station de métro et la station de tramway en face de la gare routière. Les cheminements de correspondances entre modes lourds et lignes de bus sont donc courts et directs. En revanche, la lisibilité de l'espace de la gare routière est rendue complexe par le nombre important de lignes en terminus et une architecture qui « enferme » la gare routière dans son espace, avec des auvents imposants. Le niveau +1 pour les piétons est composé de dalles et passerelles. Une voie de régulation pour le tramway T1 longe la gare routière et les 6 trémies d'accès au métro dans un espace qui reste relativement restreint. Ceci achève de complexifier les circulations piétonnes dans le pôle. Les équipements RATP (locaux techniques, points de vente et d'information) sont datés. Les quais de la station de tramway sont trop exigus et inadaptés aux flux de circulation, ce qui entraîne des retards d'exploitation (temps d'arrêt trop longs en station) et des problèmes de sécurité pour les traversées piétonnes. D'une manière générale, les parcours piétons sur le pôle sont sinueux et peu lisibles. Enfin, deux points de stationnement pour les vélos sont situés à proximité de l'entrée de la station de métro. Leur lisibilité reste cependant faible et leur localisation sur des espaces de circulation piétonne est source de confusion.

Au sujet de l'accessibilité, nous avons plusieurs cas de figures (cf. tableau PMR ci-dessous).

La station de métro n'est pas accessible.

Projets en cours

Le pôle de Bobigny – Pablo Picasso a été recensé comme pôle du PDU. De nombreux projets de réaménagement sont à l'étude, afin d'organiser plus lisiblement les relations entre la ville et les modes de transport. La Ville de Bobigny inscrit les démarches du comité de pôle dans le cadre d'une réflexion sur la restructuration urbaine du centre-ville.

Accessibilité PMR

	Situation mai 2009	Situation Arc Express
Salles d'accès ligne 5	Station non accessible à toutes catégories de PMR.	Accessibilité depuis la voirie restant à créer. Réflexions dans le cadre du projet de pôle. Liaison directe avec Arc Express envisageable.
Quais du métro	Non accessibles.	Accessibilité restant à créer. Réflexions dans le cadre du projet de pôle. Correspondance directe vers Arc Express à étudier.
Gare routière et points d'arrêt bus	Lignes et arrêts non accessibles 146, 251, 303, 615, 620, N13, N41 et N45 Lignes et leur arrêts accessibles 134 (prévu en 2009), 148, 234, 322 et T1 Ligne non accessible mais arrêt accessible 301	Liaison intégralement accessible ligne 5 - pôle de surface restant à créer. Réflexions dans le cadre du projet de pôle. Liaison Arc Express – pôle de surface à créer.



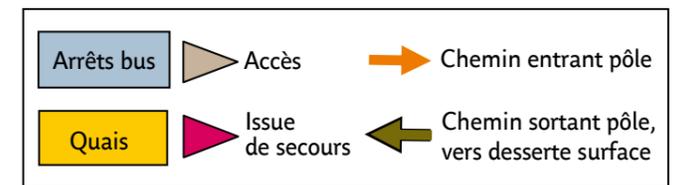
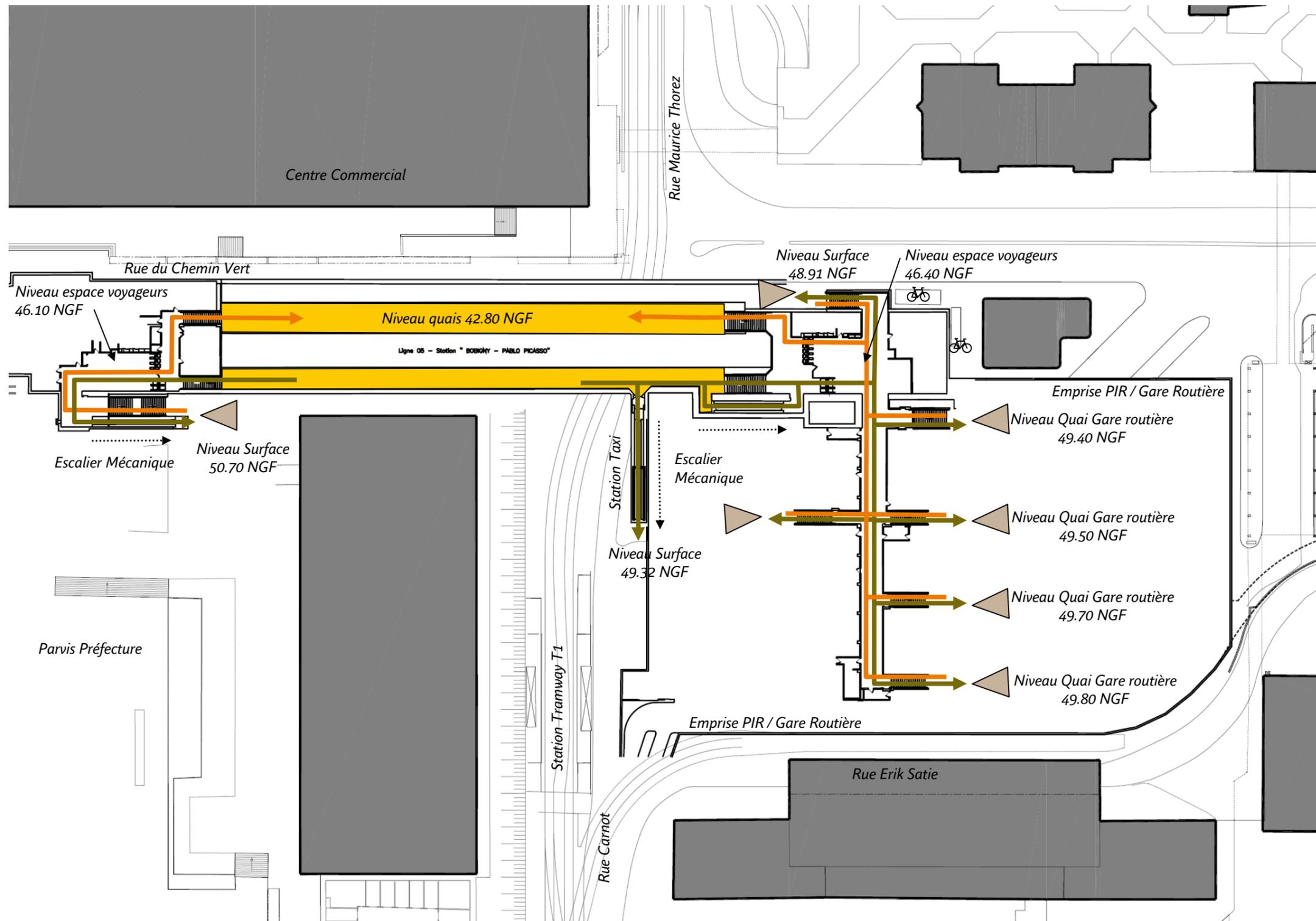
Station à trois voies

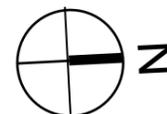
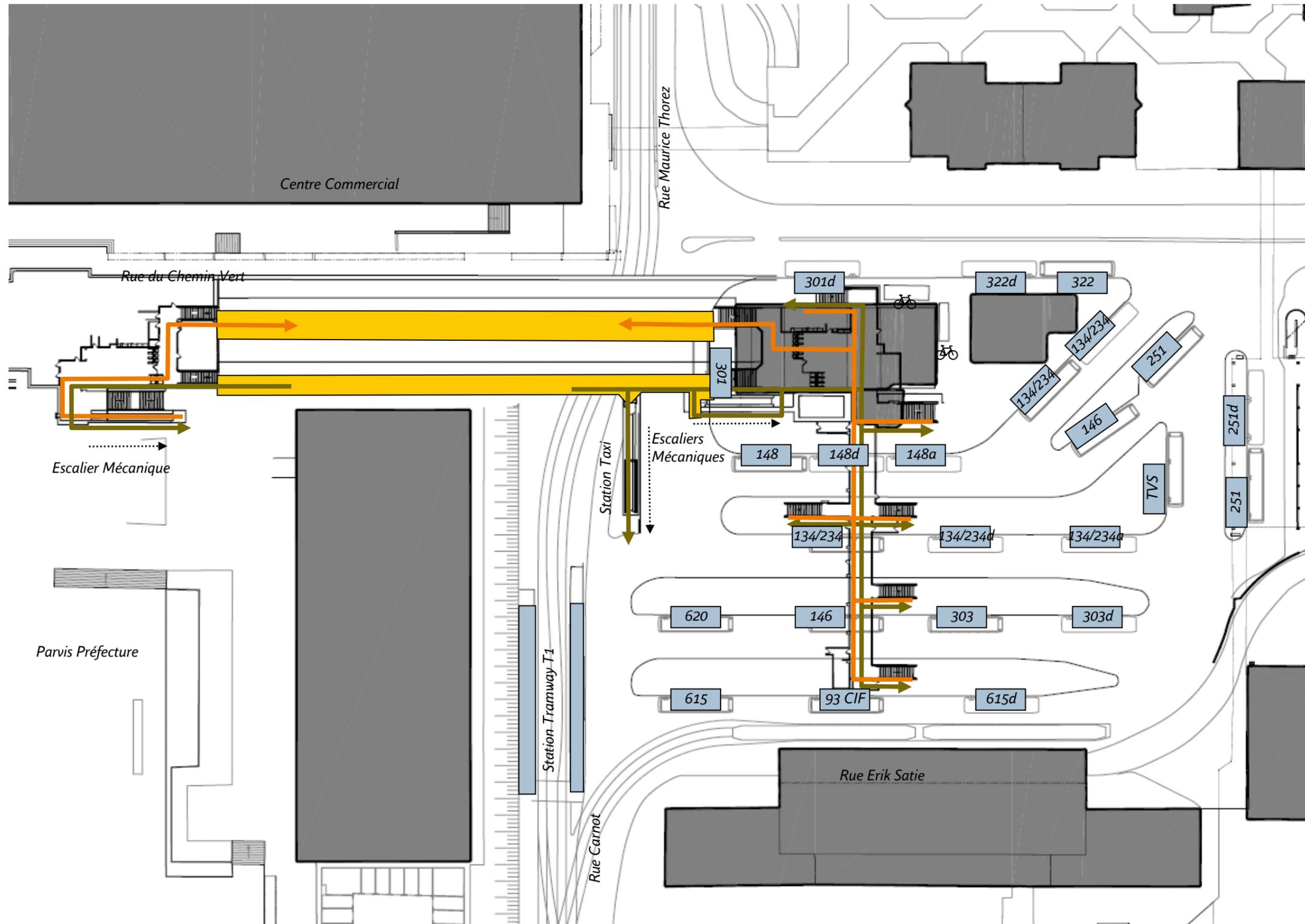


Salle des billets vers 5 sorties, gare routière et stationnement

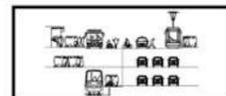
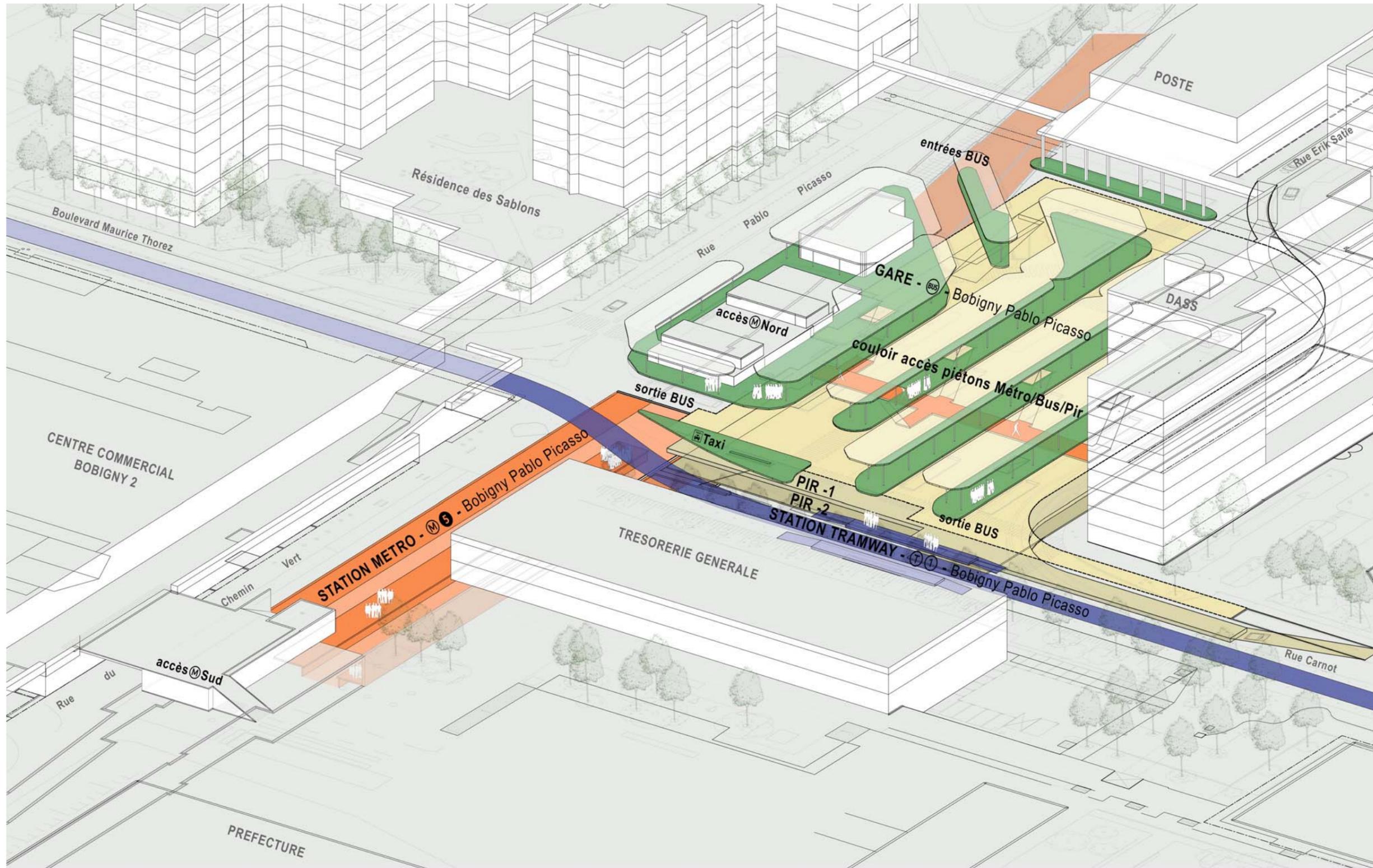


Gare routière – recouvrant 6 accès





Arrêts bus	Accès	Chemin entrant pôle
Quais	Issue de secours	Chemin sortant pôle, vers desserte surface



POLE D'ECHANGES DE BOBIGNY PABLO PICASSO

Agence de Développement Territorial de la Seine-Saint-Denis 1-3 Promenade Jean Rostand 93 005 BOBIGNY Cedex

VUE SUR LA GARE ROUTIERE

Indice : Janvier 2006

Planche N° : 8

Réf. : Fond de plan.dwg - origine services Marie Bobigny



Contraintes du site

Pas d'élément disponible à ce stade des études.