

Arc Express

débat public sur le métro de rocade

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude Pôles d'échanges SNCF/ Arc Express (SNCF)



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) ;

ETUDES DES PÔLES D'ÉCHANGES SNCF / ARC EXPRESS



Gare d'Issy



LA GARE D'ISSY

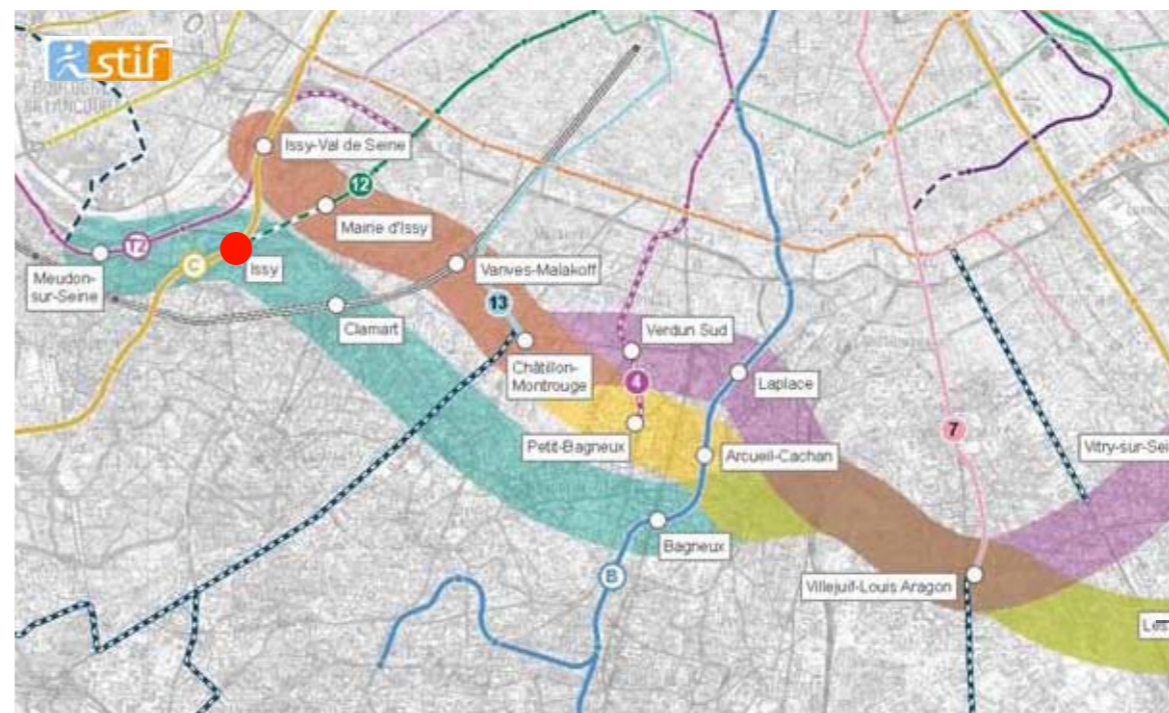
SITUATION

La gare d'Issy-les-Moulineaux est située en proche banlieue Sud-Ouest de Paris, à 2 km de la capitale, dans le département des Hauts-de-Seine.

La ville, frontalière de Paris au Nord s'étend de la Seine à l'Ouest jusqu'aux communes de Malakoff à l'Est, Meudon et Clamart à l'Ouest.

La gare est desservie par le RER C :
Branche C5/C7 : Versailles / St-Quentin - Paris - Dourdan / Massy / St-Martin d'étampes
Elle se situe en zone 2 de la Carte Orange.

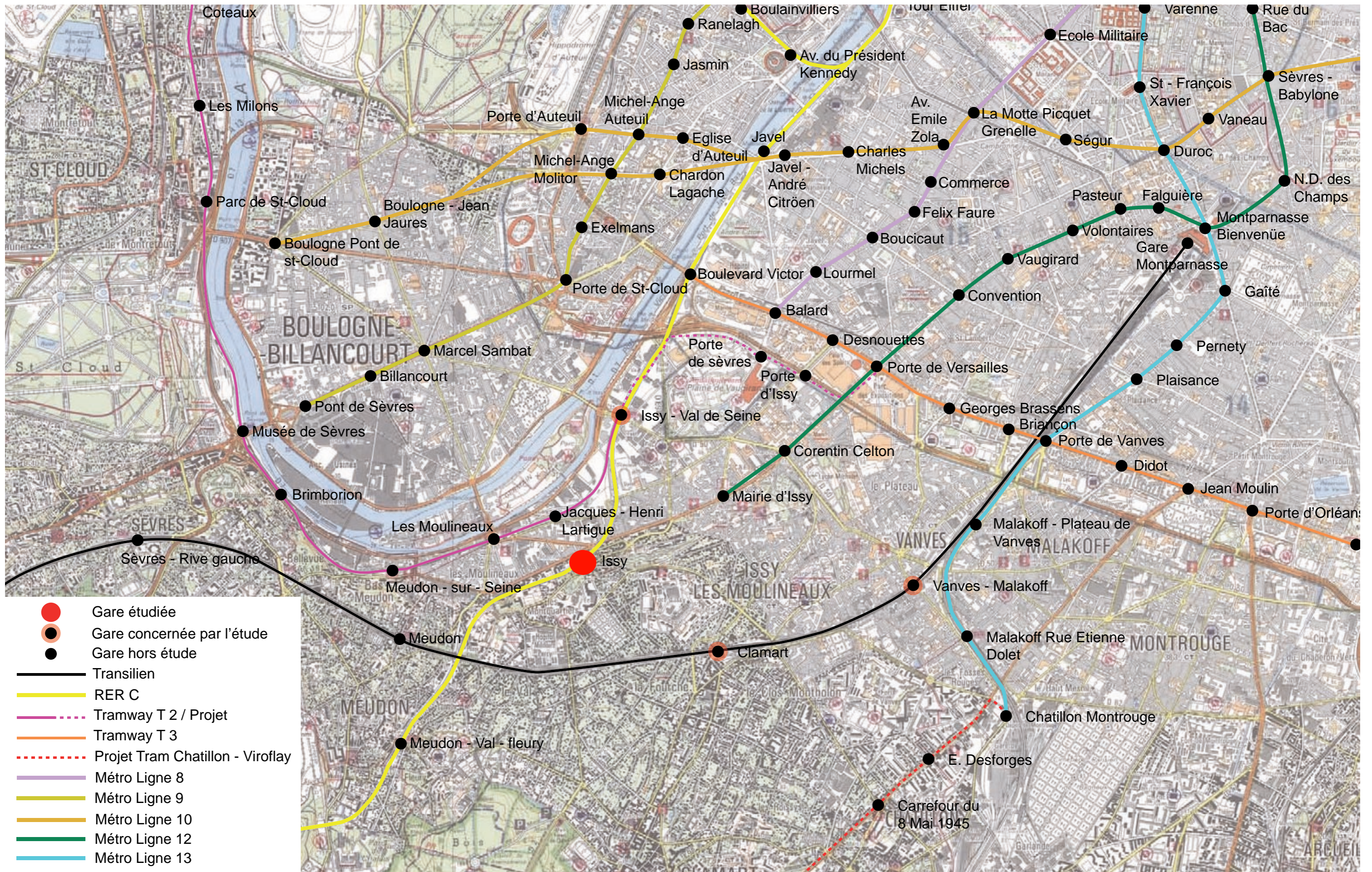
La gare accueille 19 167 voyageurs entrants et 403 trains par jour ouvrable de base.
71% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 10% en bus. 17% sont en correspondance et arrivent donc en train.



Arc Express
Situation



Photographie aérienne



LA GARE D'ISSY

DESSERTTE DE SURFACE

Le pôle est desservi par 3 lignes de bus exploitées par la RATP et par la municipalité :
 • 3 lignes en passage

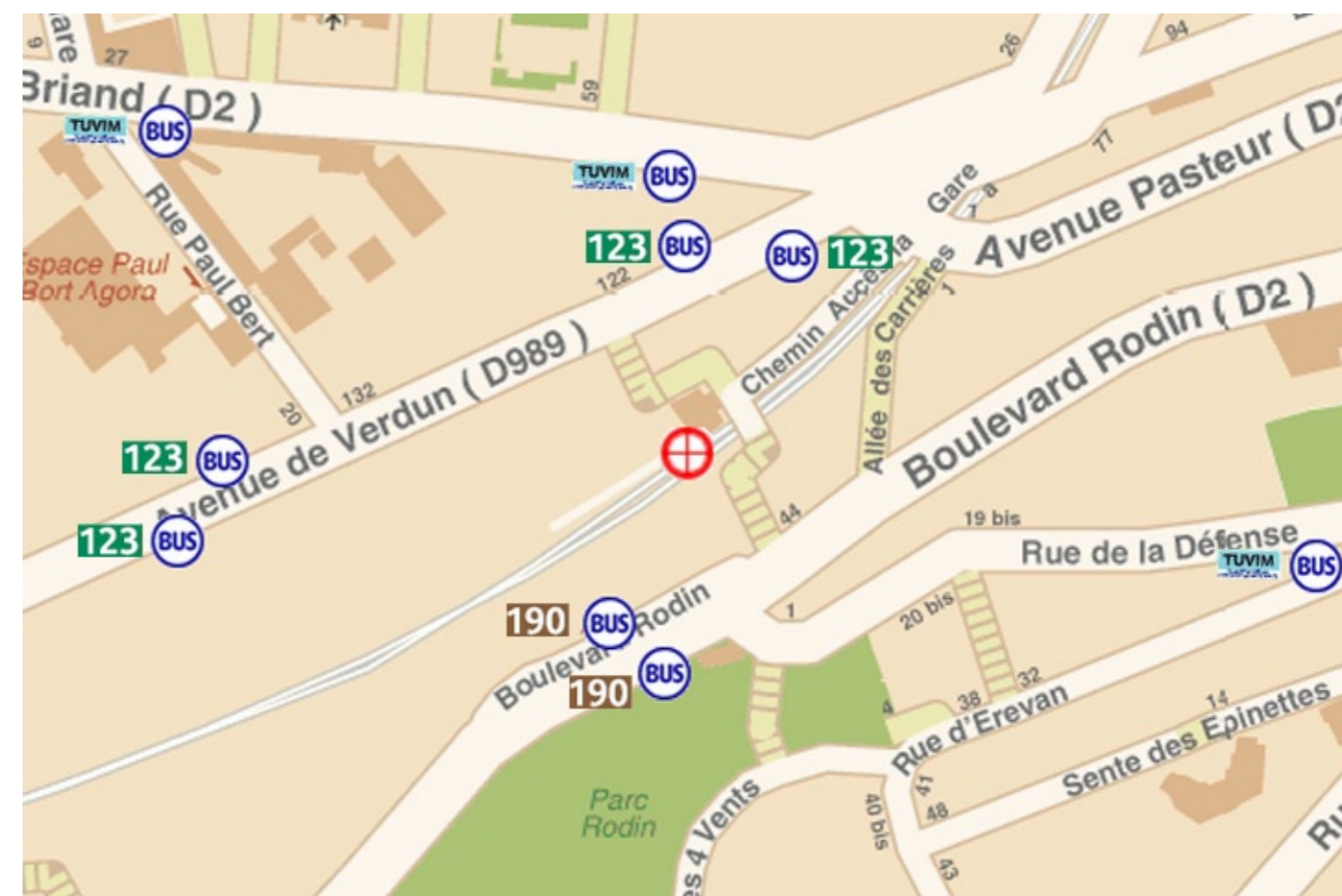
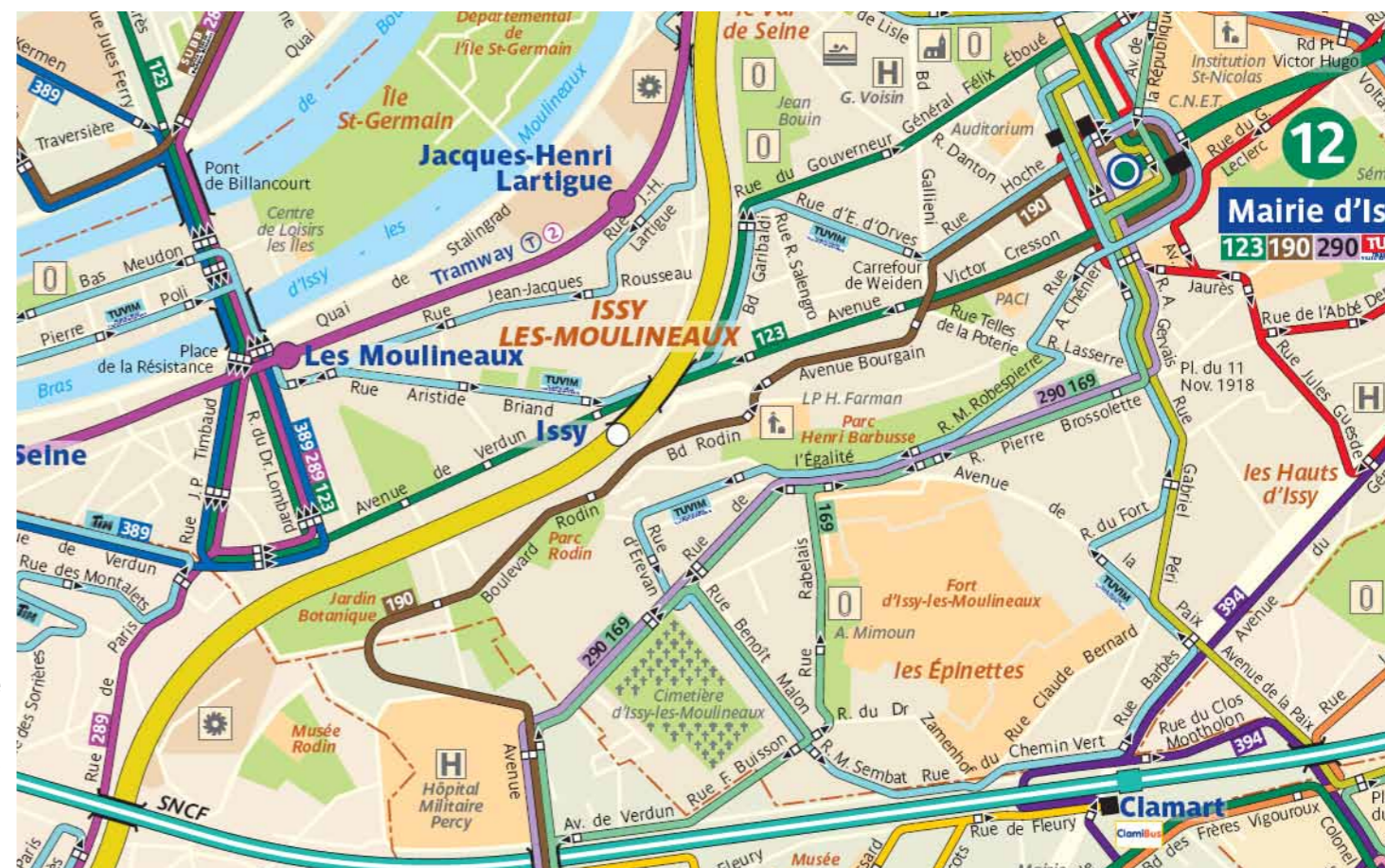
Bus	Terminus	Amplitude Horaire	Passages jour / sens	intervalle HPM
123	Mairie d'Issy - Porte d'Auteuil	5h30-1h34	~120	4-22 mn
190	Mairie d'Issy - Vélizy 2	5h30-1h55		
TUVIM 589	Mairie d'Issy / Mairie d'Issy	7h00-20h31	29	15 mn

VOIRIE ET CIRCULATION

La gare d'Issy est desservie par des rues à double sens, et est donc connectée directement aux voies de circulation les plus importantes. Les voies du RER C franchissent en pont ferroviaire l'Avenue de Verdun qui accueille le réseau de bus desservant la gare. Le trafic consiste en de la desserte locale, et en la liaison avec le centre de la commune, la Mairie à proximité où se trouve le terminus de la ligne 12 du métro.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

Il n'y a pas de véritable gare routière sur ce pôle. Deux lignes de bus desservant la gare s'arrêtent sur l'Avenue de Verdun, à une centaine de mètres en contrebas du BV, et le 190 passe Bd Rodin au sud, ce qui ne constitue pas une proximité optimum pour les connections bus - RER. La configuration particulière de la gare dans la pente et le tissu urbain dense attenant semble un obstacle réel à l'amélioration de l'intermodalité sur le site.





LA GARE D'ISSY

ACCESSIBILITE

La gare d'Issy est une gare aérienne, en talus et en viaduc. Elle est composée de deux quais latéraux.

L'accès principal par le bâtiment voyageurs s'effectue par l'im-passe du chemin de la gare. Après avoir franchi la ligne de CAB, des escaliers fixes dans un souterrain permettent d'accéder aux quais latéraux A et B.

L'accès secondaire s'effectue depuis le boulevard Rodin par un escalier public, desservant le niveau de la voie ferrée et rejoignant le parvis du BV. Cet accès secondaire en extérieur permet alors directement de rejoindre le quai B après contrôle automatique des billets. Le souterrain assure la liaison du quai B au quai A sans passer par le BV.

La gare est accessible de niveau 2 uniquement via l'accès principal. La gare n'est pas équipée d'ascenseur, et les handicapés moteurs pourront circuler difficilement sur la seconde moitié des deux quais, de par leur étroitesse et la présence d'obstacles (la moitié des quais est située sur un viaduc de franchissement de grande hauteur ne permettant pas son élargissement).

ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJET	HORIZON ARC EXPRESS
0 PÔLE D'ECHANGES				
	Cheminement d'accès ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs			
1 PARVIS				
	Cheminement d'accès ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
2 BÂTIMENT VOYAGEURS				
<i>Chemin de la gare</i>	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
<i>AUTRES ACCES Bd Rodin: Sentier de l'asile</i>	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
4 LES QUAIS				
Quai A	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	PARTIEL	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	PARTIEL	-	A REALISER
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	Cas de figure non existant	-	
Quai B	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	PARTIEL	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	PARTIEL	-	A REALISER
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	Cas de figure non existant	-	

* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :

- ♦ implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
- ♦ élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR



1: Accès Principal au BV depuis le chemin de la Gare



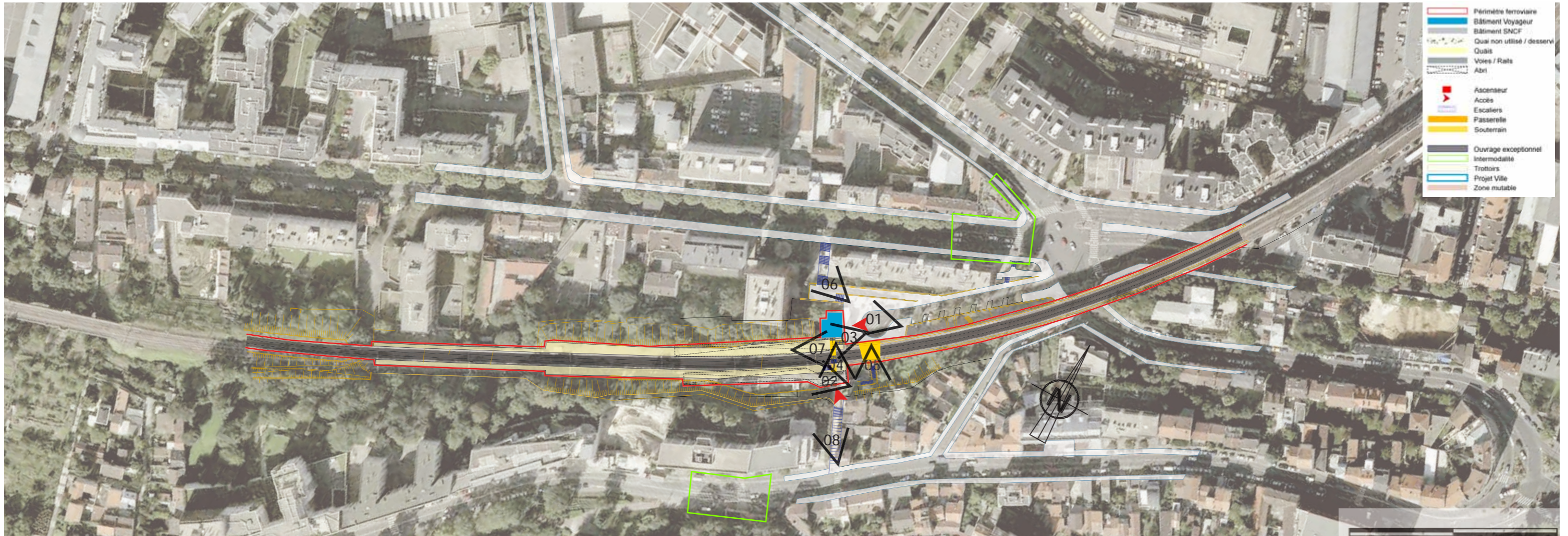
2: Accès aux quais depuis le Sentier de L'asile



3: Accès condamné au souterrain depuis le chemin de la Gare



4: Accès aux quais par le souterrain



5: Sortie du tunnel sous voies vers le quai A

6: Liaison piétonne Av. de Verdun / chemin de la Gare

7: Accès au quai A depuis le BV

8: Accès depuis le Sentier de l'Asile



LA GARE D' ISSY

ANALYSE DU SITE

La gare d' Issy se caractérise par une configuration aérienne.

Les quais et les voies se situent à environ 6m au dessus du niveau de la voirie au droit du BV et à une douzaine de mètres au dessus du carrefour Verdun / Pasteur, ceci étant dû à la situation particulière du passage des voies au pied de la colline d'Issy, à forte déclivité. L'emprise ferroviaire, étroite, est en regard sur le quartier environnant, supportée par une succession d'arches.

Celles-ci permettent le franchissement du trafic d'un côté à l'autre de la ligne, bien que la frontière soit réelle autour de la gare, un passage souterrain piéton permettant les cheminements du haut vers le bas de la commune.

Les voies bordées des deux cotés par des constructions hautes, la forte densité du site ainsi que la hauteur importante du faisceau ferroviaire restreignent le développement de la gare. En outre, il n'y a quasiment pas de surface libre en relation directe avec la gare.

Insertion de la gare dans son contexte





1: Viaduc franchissant les Avenues Pasteur et Victor Cresson



2: Allée des carrières



3: Chemin de la Gare



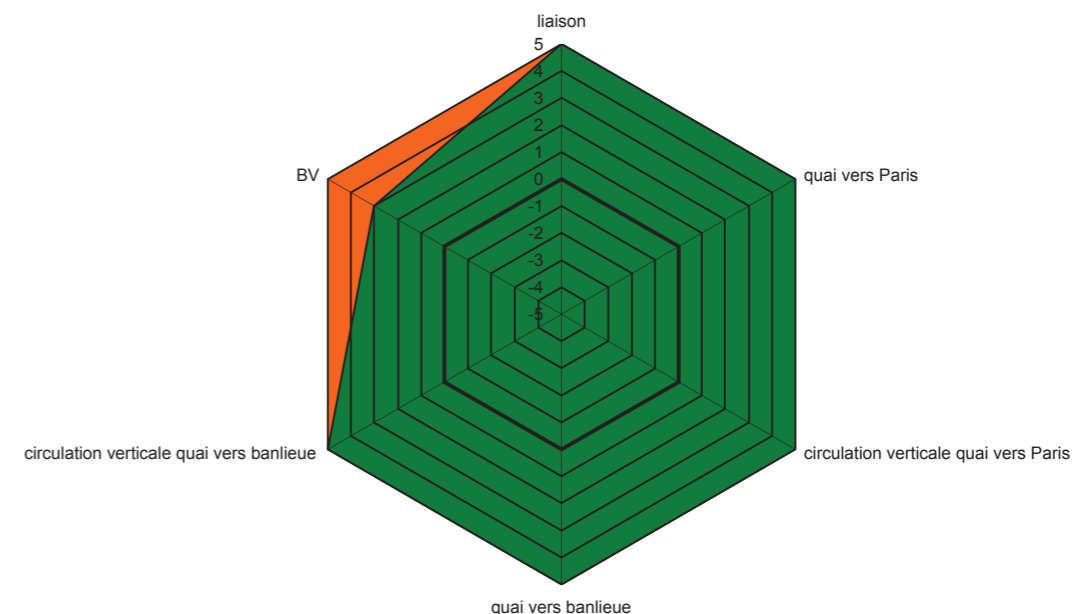
4: Viaduc vers Versailles



LA GARE D' ISSY

CAPACITE ACTUELLE

La gare d'Issy possède de larges réserves de capacité dans son ensemble.



JOB (voyageurs)

	M	D	total
2 sens	4 446	4 129	8 575

Evaluation du nombre de voyageurs par train à l'heure de pointe

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	65	15	80	16	8	24
sens impair	13	55	68	3	28	31
2 sens	36	27	63	9	14	23

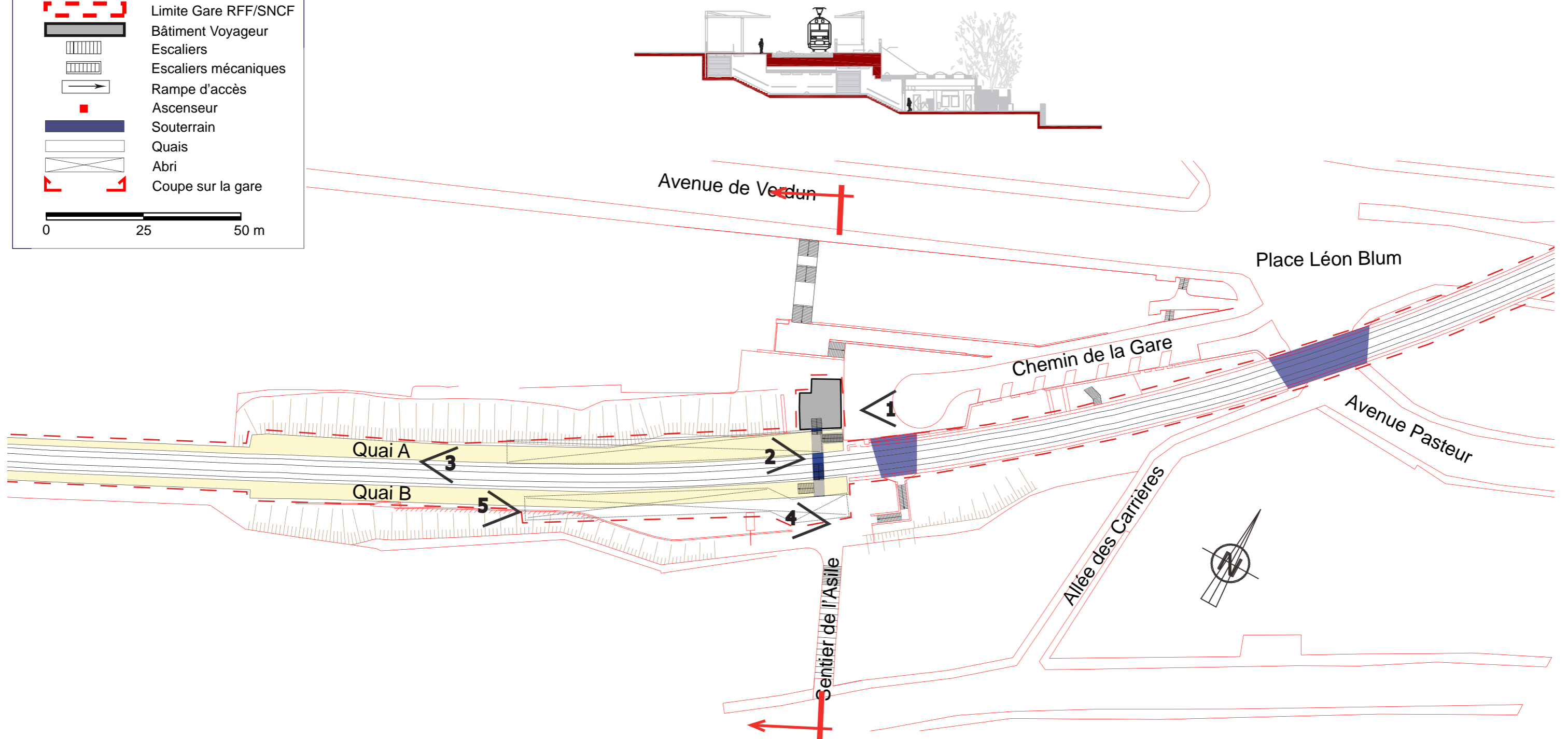
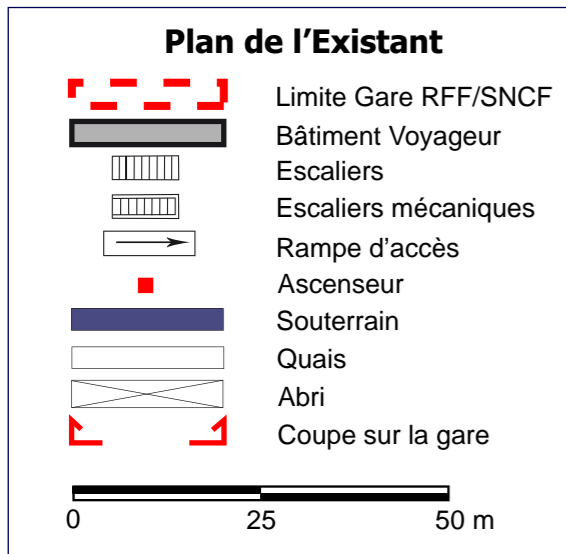
liaison	5
quai vers Paris	5
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	5
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	3

Nombre de trains PAIRS entre 8h55 et 9h15

Nombre de trains IMPAIRS entre 8h15 et 9h15

espaces		circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
		passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc				
						M	D					
capacité unitaire (pers/min/m)		40	40	40	55	80	100		40			
accès ville	direct quais	quantité				1		1		oui		
		largeur minimale (m)			3,4	1						
		capacité théorique (pers/min)			136	80						
	via BV ou liaisons	quantité				1	0			oui		
		largeur (m)				1						
		capacité théorique(pers/min)				80						
BV										60	13,5	
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		1									
	largeur minimale (m)		2,6									
	capacité théorique (pers/min)		104									
	charge actuelle		38									
	réserve de capacité		63%									
quais	A	quantité		1	1			1	1			
		largeur minimale (m)		2,8		2,65			1,95			
		capacité théorique (pers/min)		164		146			78			
		charge actuelle		31		31			15			
		réserve de capacité		81%		79%			80%			
	B	quantité		1		1			1			
		largeur minimale (m)		4,1		2,65						
		capacité théorique (pers/min)		112		146						
		charge actuelle		24		24						
		réserve de capacité		79%		84%						

BV	réserve
-5	≤-60%
-4	-60%≤-45%
-3	-45%≤-30%
-2	-30%≤-15%
-1	-15%≤0%
1	0%≤15%
2	15%≤30%
3	30%≤45%
4	45%≤60%
5	≥ 60%



1: Arches sur le chemin de la gare

2: Quai A vers Versailles

3: Quai A vers Paris

4: Quai B vers Versailles

5: Quai B vers Versailles



LA GARE D' ISSY

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



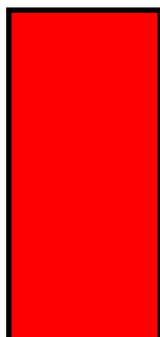
Parmi l'ensemble de gares étudiées, Issy fait partie du groupe de gares les moins fréquentées (moins de 10 000 voy/jrs). De ce fait, on constate qu'elle offre une réserve de capacité et qu'aucun de ses espaces de circulation (quais ou liaison) n'est saturé.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 2 uniquement via l'accès principal. La gare n'est pas équipée d'ascenseur, et les handicapés moteurs pourront circuler difficilement sur la seconde moitié des deux quais, de par leur étroitesse et la présence d'obstacles. Un projet d'ascenseur est prévu côté BV mais celui-ci ne donnera accès qu'à un seul des deux quais. Un projet d'installation d'un PEC (passage élargi de contrôle) est également prévu pour 2010.

NOTE DE COMPLEXITE



Issy est classé comme défavorable. Des travaux lourds seraient nécessaires aussi bien sur le bâtiment voyageurs que sur les quais pour la mise en conformité PMR. Côté bâtiment, l'ajout d'ascenseurs est possible et même déjà prévu d'un côté. Cependant concernant les quais, l'élargissement de la partie en viaduc semble très problématique. La gare est enclavée physiquement et visuellement, et est difficile d'accès aussi bien pour les piétons que pour les voitures. Les rampes présentent de fortes pentes qui ne peuvent être modifiées et qui ne seront donc jamais accessibles PMR. Ce facteur d'accessibilité nuit gravement à sa capacité à se transformer en réel pôle d'échanges.

