

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 de Gennevilliers



LA GARE DE GENNEVILLIERS

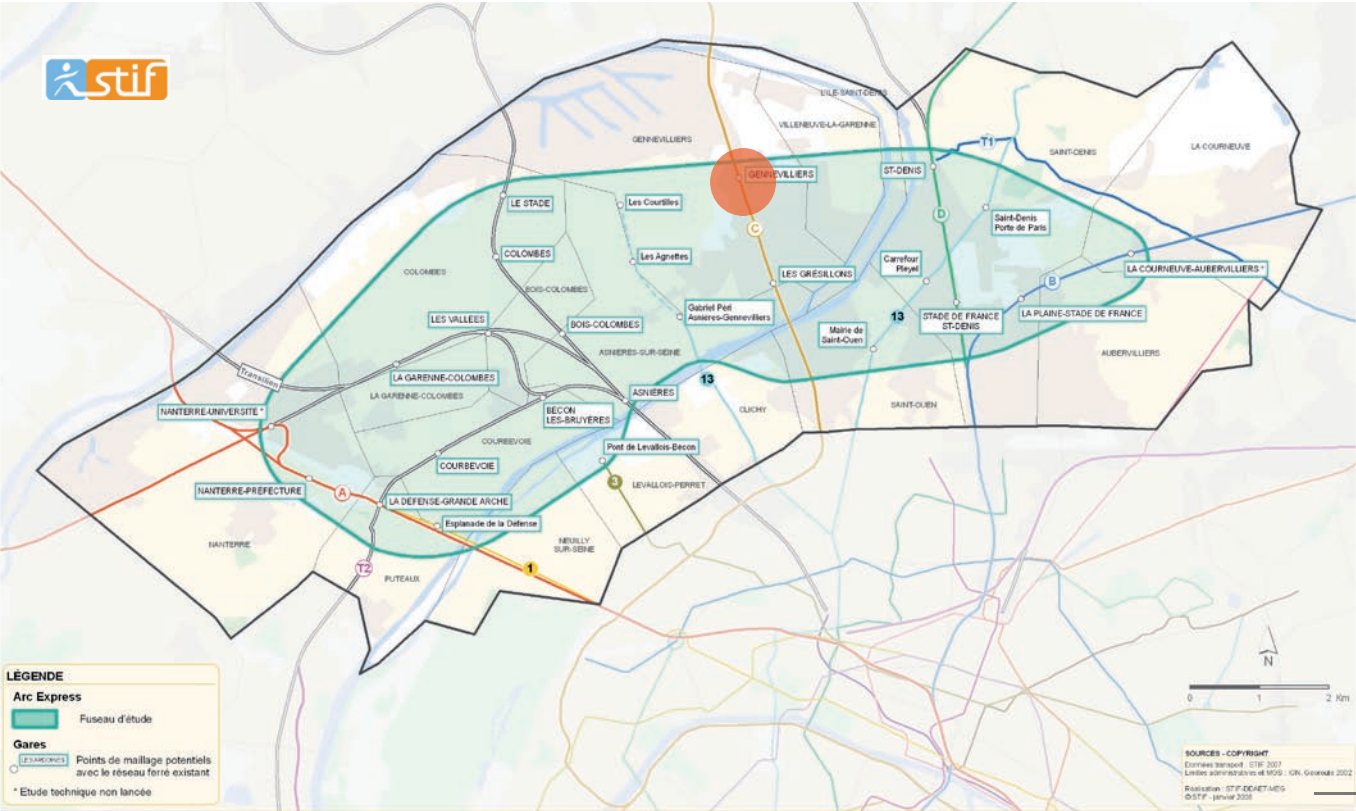
SITUATION

La station de Gennevilliers se trouve au cœur de la commune de Gennevilliers, dans la banlieue Nord de Paris, dans le département des Hauts-de-Seine. La ville s'étend entre Villeneuve-la-Garenne à l'Est, Colombes et Asnières-sur-Seine à l'Ouest, et au Sud comme au Nord, la Seine.

La gare est desservie par la ligne C1 du réseau Transilien, qui relie Pontoise à Juvisy.

Elle se situe en zone 3 de la Carte Orange.

La gare 890 voyageurs entrants et 143 trains par jour ouvrable de base.
64% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 29% en bus et 5% en voiture.



Arc Nord-Ouest :
RER A Nanterre -
RER B Saint-Denis



Photographie aérienne



LA GARE DE GENNEVILLIERS

DESSERTE DE SURFACE

A la mise en service du prolongement de T1 en 2011, le pôle sera desservi par 6 lignes de bus :

- 3 lignes en passage : 166, 276 et N51 (Noctilien)
- 3 lignes en terminus : 178, 340 et 538

Ligne	Axe de desserte du pôle	Terminus 1	Terminus 2	Intervalle mini (2008)	Amplitude horaire (2008)
166	radiale	Porte de Clignancourt	Gennevilliers ZI Les Recoudes (actuellement Colombes)	7 à 9 min	5h30 – 22h35
Mobilien 178	rocade	La Défense	Gennevilliers RER (actuellement Saint-Denis)	6 à 8 min	5h30 – 00h30
276	rocade	La Défense	Asnières Gennevilliers - Gabriel Péri Métro	40 min	7h00 – 19h10 (ne fonctionne qu'en HP)
340	rocade	Saint-Ouen RER	Gennevilliers RER (actuellement Gabriel Péri Métro)	22 min	5h50 – 19h40
538 N51	desserte du port radiale	Port de Gennevilliers Gare Saint-Lazare	Gennevilliers RER Gare d'Enghien	À la demande 50 min	6h00 – 19h15 0h30 – 6h10

VOIRIE ET CIRCULATION

Le pôle de Gennevilliers est situé au bord de la RD 986 (avenue du Général de Gaulle), axe départemental structurant d'orientation est-ouest. La RD est configurée en 2x2 voies à l'ouest du faisceau ferroviaire et en 2x1 voie à l'est. Cet axe supporte un trafic relativement dense devant la gare à l'heure de pointe du matin. Le prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières Gennevilliers Les Courtilles, s'insérant en unilatéral sur la rive nord de la RD 986, va permettre de requalifier cet axe en voie urbaine.

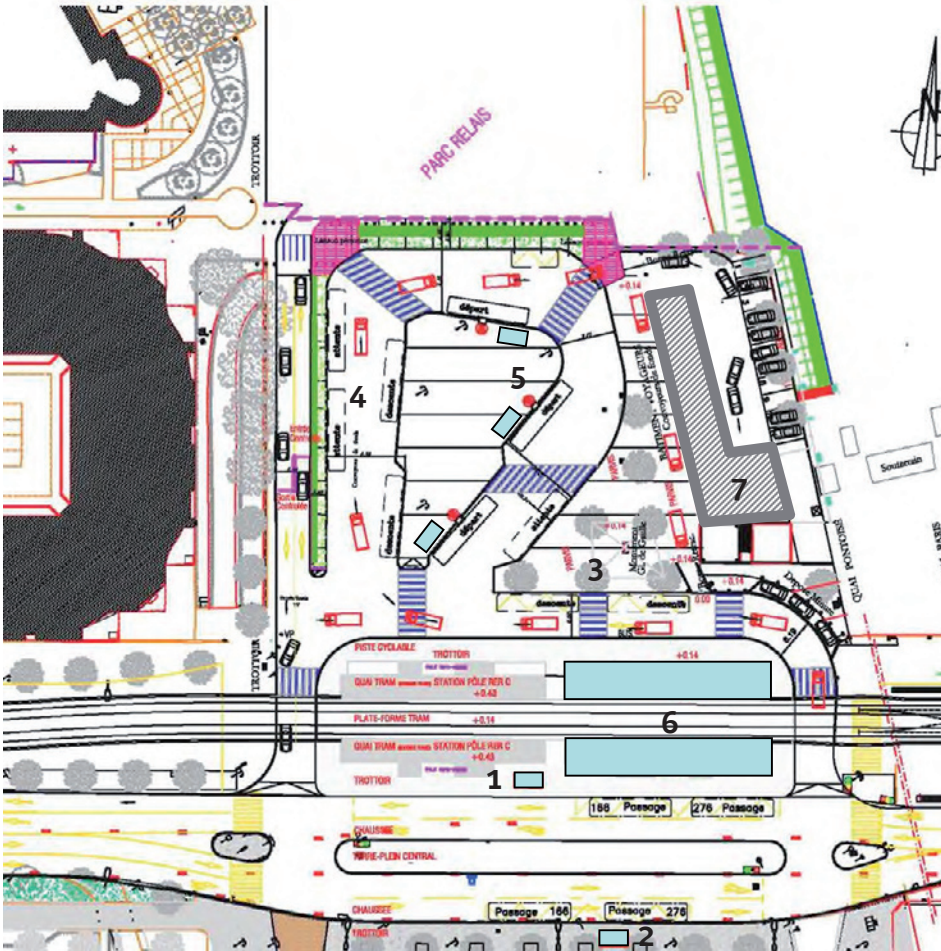
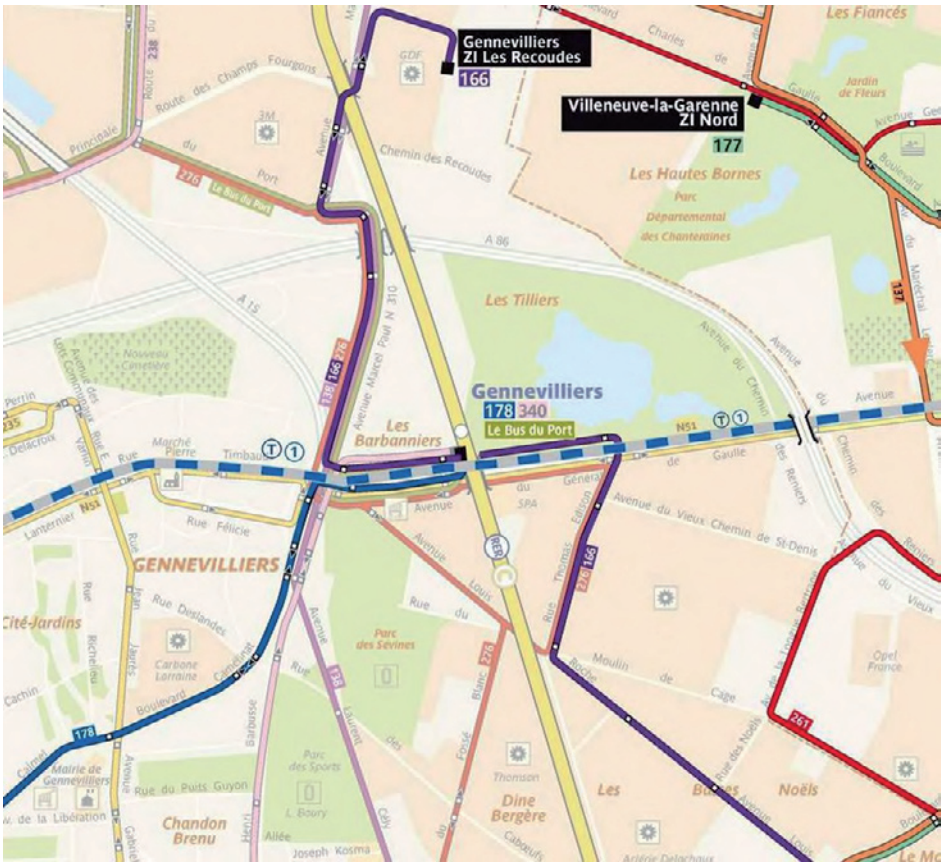
Les bus accèdent au pôle depuis le sud via la RD 986 par de nombreuses voiries. En revanche, l'accès par le nord est plus délicat du fait de la présence du parc des Chanteraines et des voiries étroites du parc d'activité des Barbanniers. Les lignes sont donc concentrées sur l'avenue Marcel Paul (RN 310).

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRRET

La mise en service de T1 fin 2011 et la restructuration bus qui en découle rendent nécessaire la création d'une gare routière au cœur du pôle de Gennevilliers, en bordure de la RD 986, sur une partie de l'actuel parc de stationnement. Cette gare routière, implantée hors voirie, permettra d'accueillir 3 points de départ, offrant une capacité maximale de 9 voitures dont un minibus (espace nécessaire aux manœuvres pris en compte). Les déposes se feront le long du parvis de la gare, dans la voie d'accès à la gare routière contournant la station de tramway, le stockage au sein de la gare routière et les reprises autour de l'îlot central. À la mise en service de T1, la gare routière disposera d'une réserve de capacité (1 point de départ et 2 postes d'attente) prévue pour y inscrire le terminus du 240, envisagé sur ce pôle à l'horizon du prolongement de la ligne 13 au port de Gennevilliers.

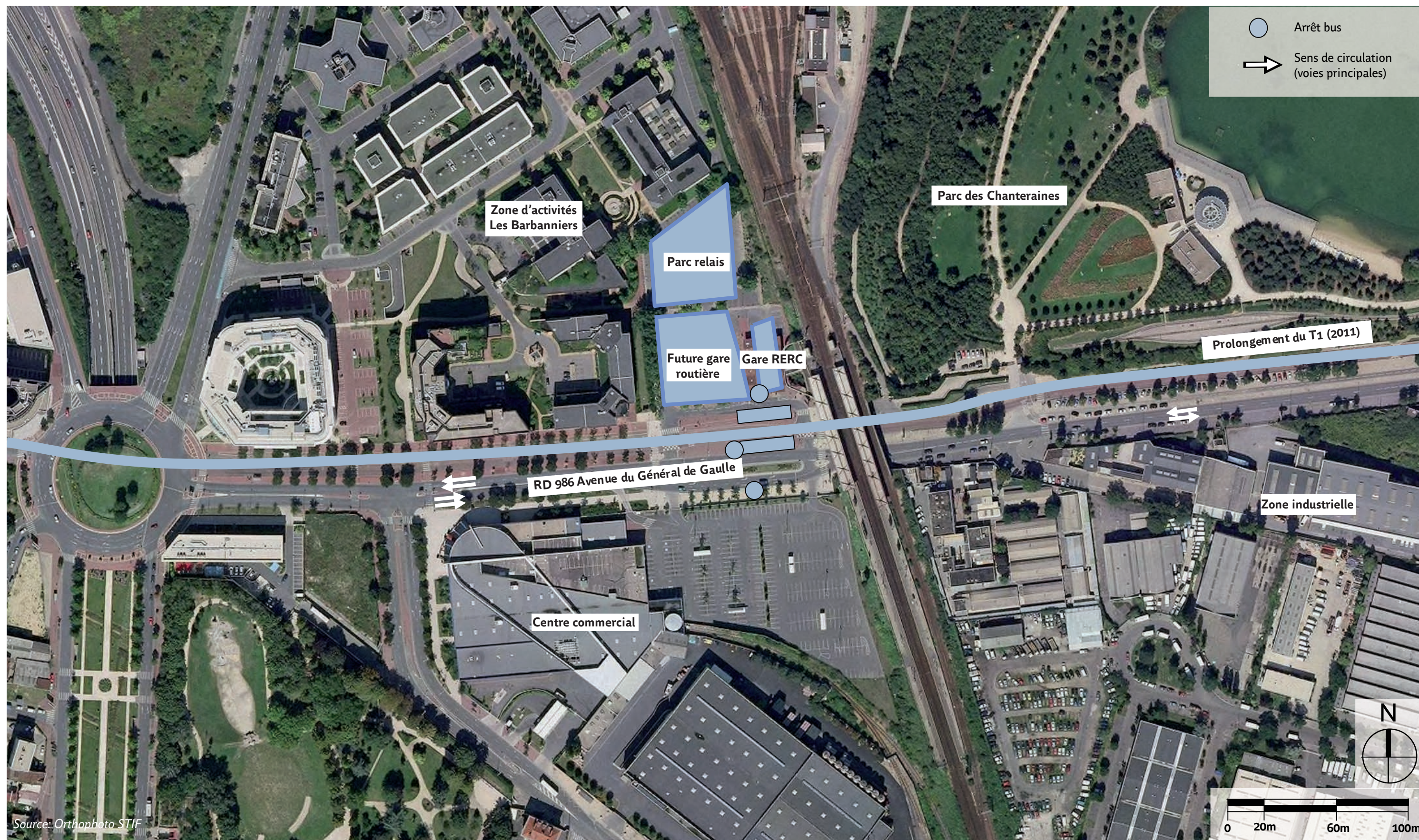
Les lignes en passage (166 et 276) demeureront sur la RD 986.

Restructuration du réseau bus à la mise en service du prolongement de T1 en 2011



Organisation du pôle d'échanges Gennevilliers

- 1 : Passage : 166, 276 et N 51
- 2 : Passage : 166, 276 et N 51
- 3 : Dépose : 178, 340 et 538
- 4 : Stockage : 178, 340 et 538
- 5 : Départ : 178, 340 et 538
- 6 : Quais tramway T1
- 7 : Nouveau bâtiment voyageurs RER C



LA GARE DE GENNEVILLIERS

ACCESSIBILITE

La gare de Gennevilliers est une gare aérienne, en talus et en viaduc. Elle franchit l’Avenue du Général de Gaulle, sur laquelle sera prolongé le T1. La gare est bordée à l’Est par le parc des Chanterraines et à l’Ouest par un centre commercial. Elle est composée d’un quai latéral et d’un quai central, où les trains s’arrêtent d’un seul côté.

A l’Ouest des voies ferrées, l’accès aux quais se fait par un large abri, situé entre l’avenue du général de Gaulle et le bâtiment voyageur. Un souterrain de plain pied dessert les quais, après contrôle des billets. Un ascenseur, un escalier mécanique à la montée et un escalier fixe relie chacun des quais.

La gare est accessible de niveau 3.

Des éléments de mobilier fixes contraignent le cheminement des fauteuils sur les quais.

Un projet de gare multimodale est en cours, phase APS, Mai 2008.

GENEVILLIERS				
ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJETS PDU + GARE MULTIMODALE	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				
	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
4 LES QUAIS				
Quai 1	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI	-	OUI
		NON Cas de figure non existant	remplacement des abris permettant le passage des UFR	A REALISER
Quai 2	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI	-	OUI
		NON Cas de figure non existant	remplacement des abris permettant le passage des UFR	A REALISER

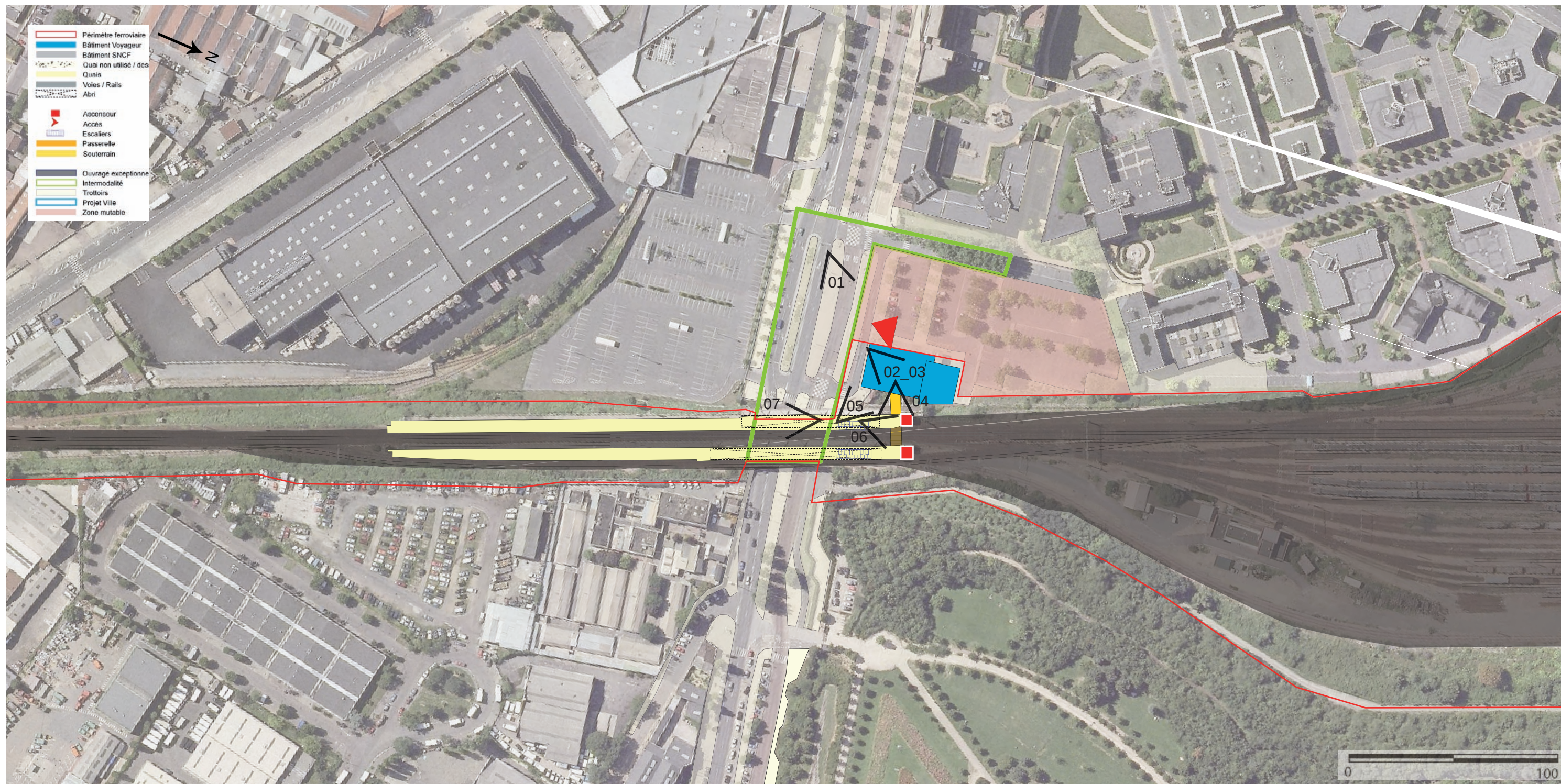
* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :
♦ implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
♦ élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR

01_la gare vue depuis l’avenue du Général de Gaulle, au premier plan le BV, au second les quais en viaduc



02_03_l'accès au bâtiment voyageur et au souterrain depuis l'abri jouxtant l'avenue





04_ passage couvert menant au souterrain



05_ le passage couvert vu du quai 2



06_ les ascenseurs émergeant sur les quais



07_ le quai 1 encombré par le mobilier



LA GARE DE GENNEVILLIERS

ANALYSE

La gare de Gennevilliers est composée d'un Bâtiment Voyageur au niveau de la voirie et de quais situés à environ 7 mètres en hauteur, maintenus par des talus.

Cette configuration coupe visuellement et physiquement la zone industrielle environnante, la connexion entre les deux parties se faisant uniquement par le pont ferroviaire.

Le site se caractérise par une densité moyenne. En effet, l'emprise ferroviaire se voit bordée d'un parc et de deux parkings ainsi que de talus qui pourraient permettre son extension.



Insertion de la gare dans son contexte



01_ La gare



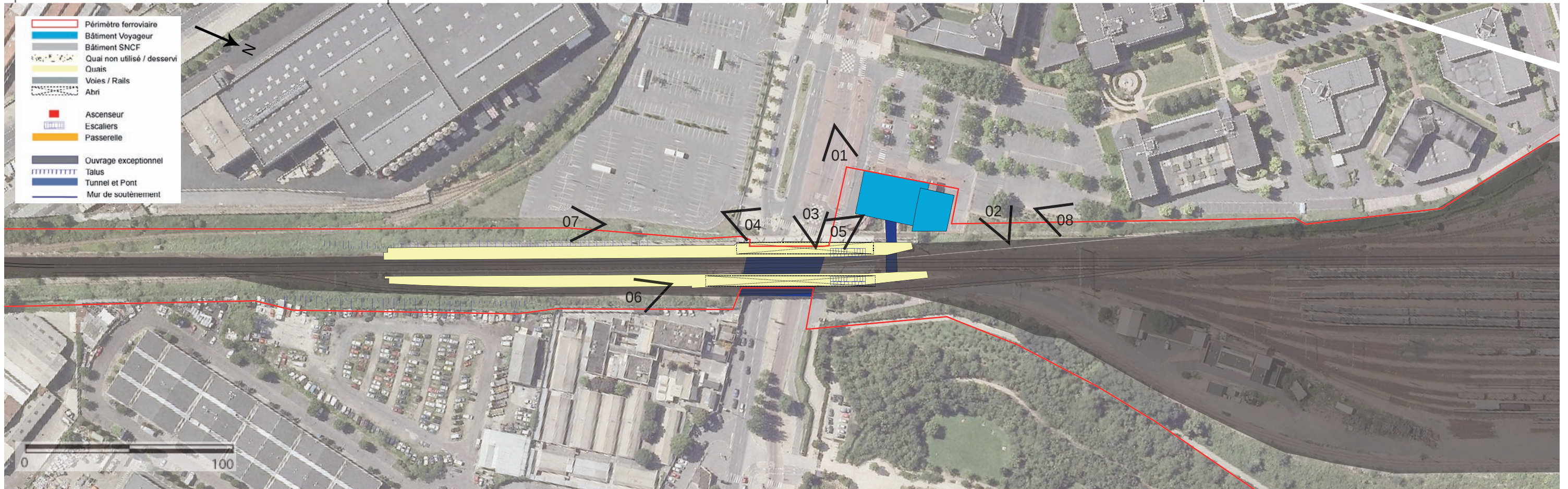
02_Parking de la gare



03_Depuis le quai vers L' Avenue du Gal. de Gaulle



04_Le pont ferroviaire sur l' Avenue



05_ Intermodalité sous le pont



06_Quai vers Paris



07_Talus



08_Talus entre parking et voies



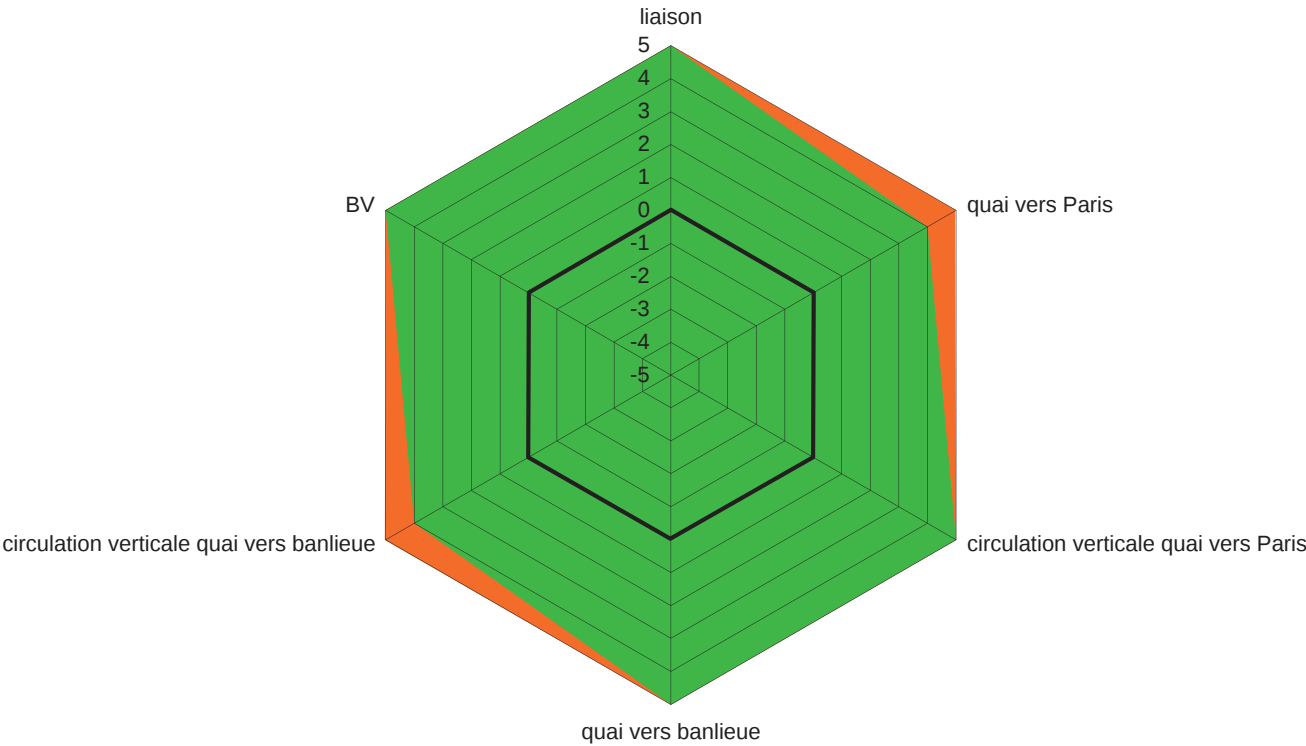
LA GARE DE GENNEVILLIERS

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	98	51	149	24	26	50
sens impair	41	73	114	10	37	47
2 sens	55	67	121	14	33	47

espaces			circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc				
capacité unitaire (pers/min/m)			40	40	40	55	M	D					
accès ville	direct quais	quantité											N.R.
		largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
	via BV ou liaisons	quantité											N.R.
										oui			
BV										oui	75	24,5	
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité		1									
		largeur minimale (m)		4									
		capacité théorique (pers/min)		160						oui			TYPE 2
		charge actuelle		47									
		réserve de capacité		71%									
quais	1	quantité		1		1	1						
		largeur minimale (m)*		3,8		1,7	1						
		capacité théorique (pers/min)		152		94	80		1				
		charge actuelle		47		47							
		réserve de capacité		69%		50%							
	2	quantité		1		1	1						
		largeur minimale (m)*		4,4		1,7	1						
		capacité théorique (pers/min)		176		94	80		1				
		charge actuelle		50		50							
		réserve de capacité		72%		47%							

Actuellement, de larges réserves de capacité existent tant au niveau des quais qu'au niveau des circulations verticales desservant les quais.

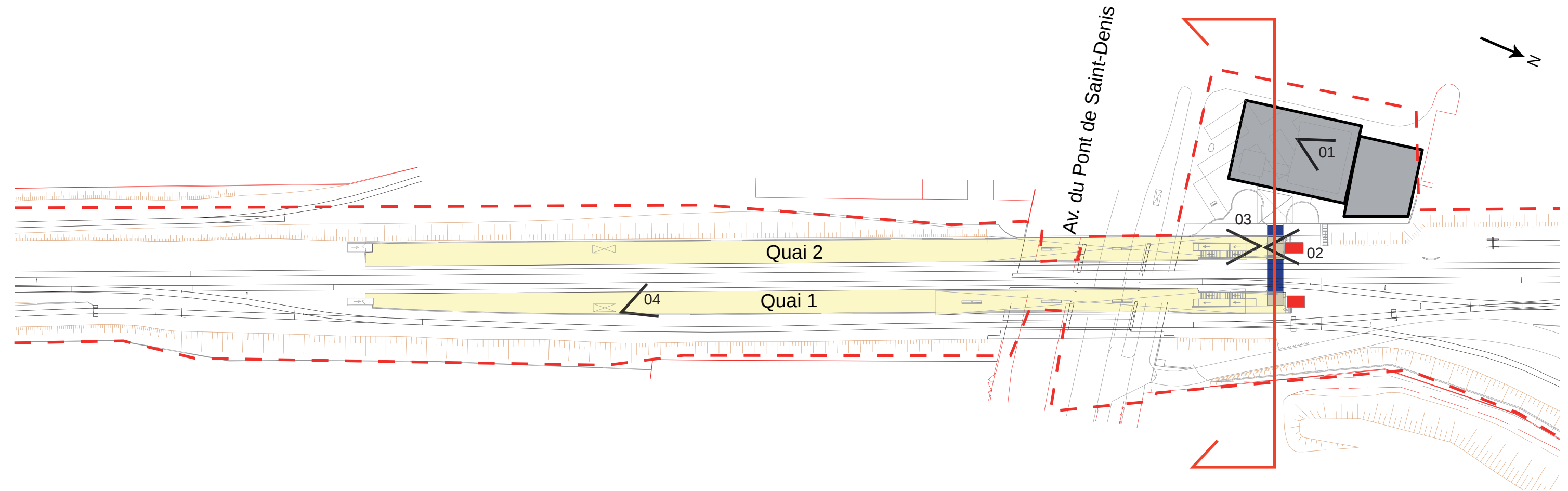
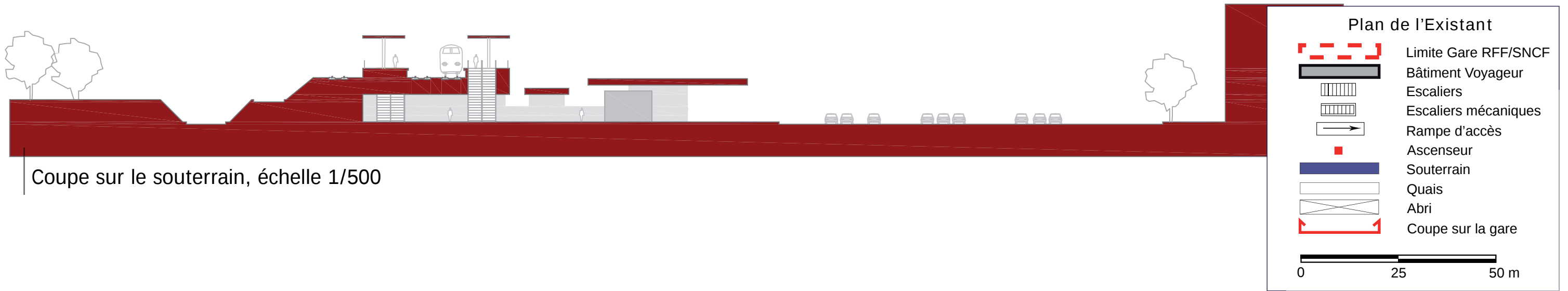


NB : - en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
- ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
- ramené à la minute, le flux descendant est évalué à 50% de l'effectif
*accès ascenseur non pris en compte

liaison	5
quai vers Paris	4
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	5
circulation verticale quai vers banlieue	4
BV	5

légende notation

BV		réserve
-5		≤-60%
-4		-60%≤-45%
-3		-45%≤-30%
-2		-30%≤-15%
-1		-15%≤0%
1	0 ≤ 5	0%≤15%
2	5 ≤ 10	15%≤30%
3	10 ≤ 15	30%≤45%
4	15 ≤ 20	45%≤60%
5	20 ≤	60%≤



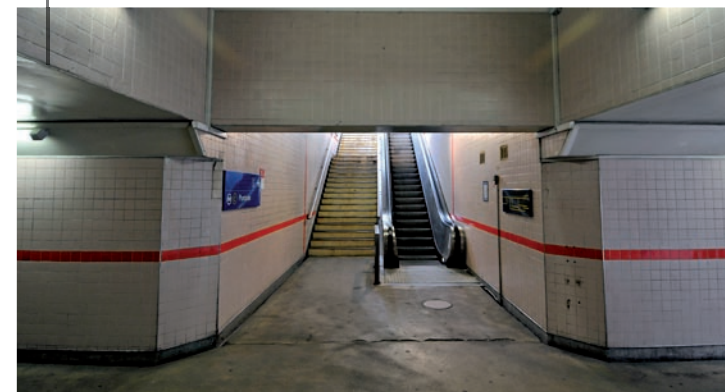
01_le bâtiment voyageur



02_ascenseur accédant au quai 2



03_escaliers accédant au quai 2



04_vue des quais depuis le quai 1



CONCLUSION

100

ACCESSIBILITE

100

100

A ce titre, la gare de Gennevilliers présente des dispositions favorables à l'accueil d'Arc Express.

