

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 des Boullereaux-Champigny



LA GARE DES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY

SITUATION

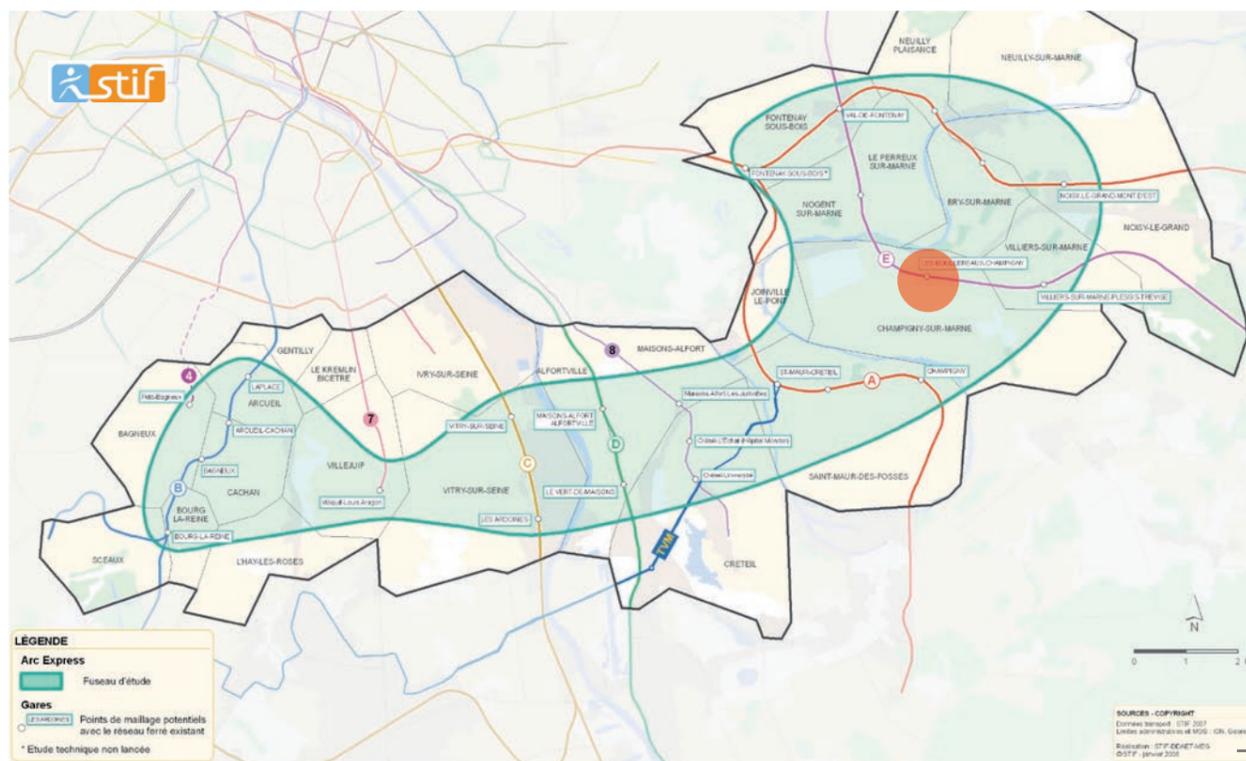
La gare des Boullereaux-Champigny se trouve dans la commune de Champigny-sur-Marne, dans le département du Val-de-Marne, dans la banlieue Est de Paris. Les villes limitrophes sont Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne et Joinville-le-Pont.

La gare des Boullereaux Champigny est desservie par le RER E qui relie Haussmann Saint Lazare à Tournan.

Les Boullereaux Champigny se trouve en zone 3 de la Carte Orange.

La gare accueille 2 946 voyageurs entrants et 156 trains par jour ouvrable de base.

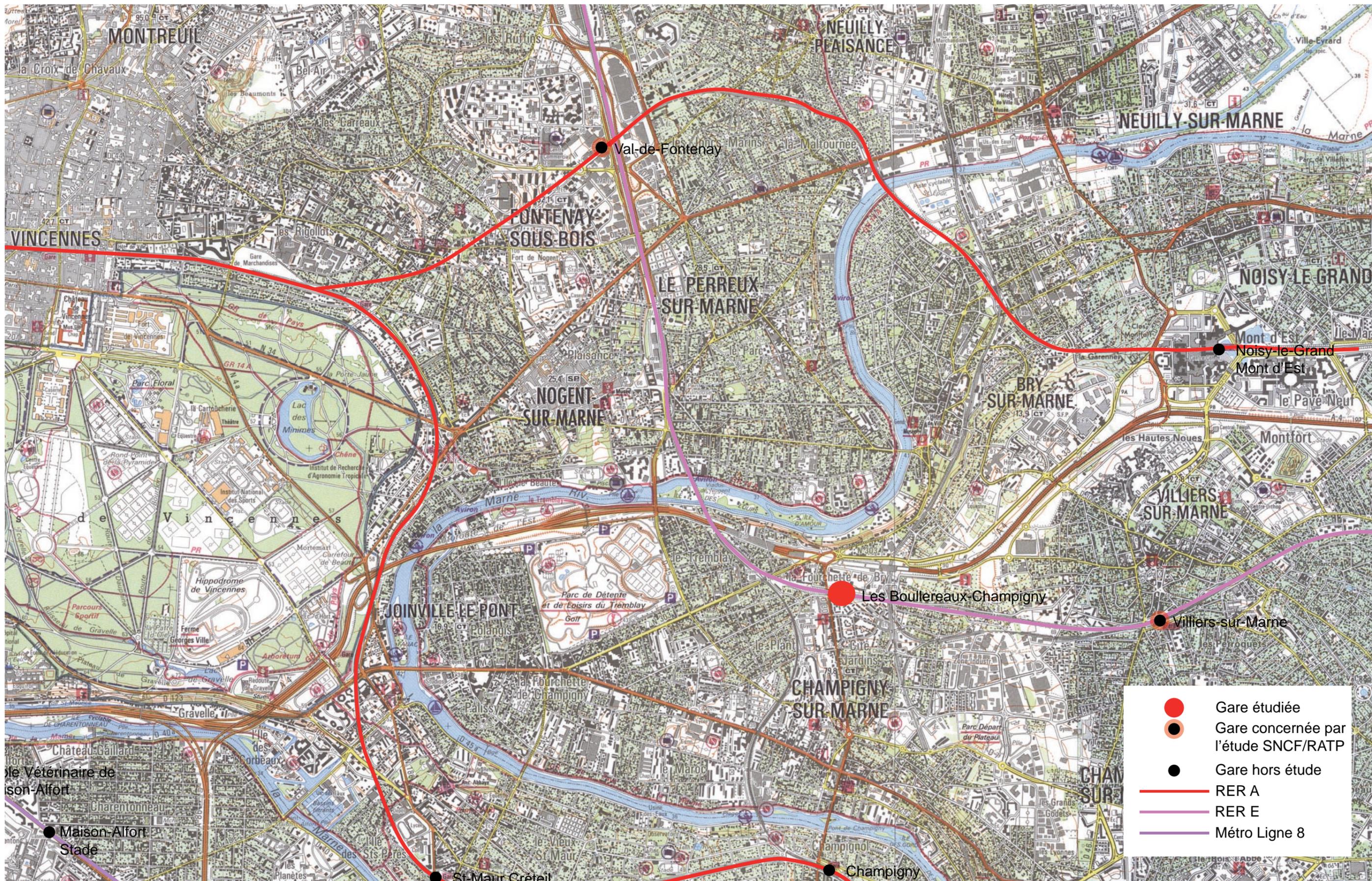
74% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 12% en bus, 14% en voiture.



Arc Sud-Est :
RER A Val de Fontenay -
RER B Bourg la Reine



Photographie aérienne



- Gare étudiée
- Gare concernée par l'étude SNCF/RATP
- Gare hors étude
- RER A
- RER E
- Métro Ligne 8

LA GARE DES BOULLEREAUX CHAMPIGNY

DESSERTE DE SURFACE

La gare est desservie par deux lignes exploitées par la RATP.
Par ailleurs, le bus Noctilien N130 dessert ce pôle.

Ligne	Desserte	Offre		Amplitude (à la station)	Fréquences moyennes		
		Jour	Soirée		HP /	HC /	Soirée
106	Joinville le Pont RER – Villiers s/Marne RER						
En passage	Direction Joinville le Pont RER	Lundi à	oui	4h58 -0h40	7 min	20 min	30 min
	Direction Villiers s/Marne RER	Dimanche		5h30 – 1h19	7 min	16 min	30 min
110	Joinville le Pont RER - Villiers s/Marne RER						
En passage	Direction Joinville le Pont RER	Lundi à	non	5h38 – 22h44	10 min	15 min	-
	Direction Villiers s/Marne RER	Samedi		5h41 – 22h20	11 min	15 min	-

VOIRIE ET CIRCULATION

La gare est implantée sur l'avenue Danielle Casanova, voie communale à double sens qui supporte un trafic local qui peut se densifier aux heures de pointe. Aucun bus ne circule sur cette voie.

A proximité immédiate, l'avenue de la République (RD 30) est la principale voie d'accès à la gare des Boullereaux. Les lignes 110 et 106 y circulent sans aménagement de voirie spécifique pour les autobus. Cet axe est très chargé, notamment aux heures de pointe, car menant à quelques centaines de mètres de la gare à l'entrée de l'autoroute A4 vers Paris.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

L'entrée Nord étant le seul accès de la gare, les cheminements jusqu'aux arrêts de bus situés sur la RD 30 sont d'environ 200m via les trottoirs de l'avenue Danielle Casanova.

Intégrée au sein d'une zone d'immeubles, la gare RER est également à proximité du tunnel de Champigny sur l'A4. Dans ces conditions, la construction d'une gare routière n'est pas envisageable.

Des arrêts supplémentaires sur l'avenue de la République seraient envisageables au détriment du stationnement, l'insertion dans le trafic aux heures de pointe serait également problématique.





LA GARE DES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY

ACCESSIBILITE

La gare des Boullereaux-Champigny est une gare aérienne, en talus par rapport à son environnement. Elle est constituée de quais latéraux.

Le bâtiment voyageur est situé sous les voies. Il est positionné à l'axe des quais. Un seul accès depuis l'avenue Casanova permet d'accéder à la gare.

Après avoir franchi la ligne de CAB, un couloir transversal permet d'accéder à gauche au quai 2 vers Tournan et à droite vers Paris. Chaque quai est équipé d'un escalier fixe et d'un escalier mécanique. Il n'y a aucun ascenseur.

La gare est actuellement accessible de niveau 2.

Des travaux sont prévus pour installer un ascenseur par quai. Ils doivent commencer en juin 2008.

LES BOULLEREAUX CHAMPIGNY				
ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJET GARE + PMR	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	NON	début des travaux juin 2008	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 Cas de figure non existant Cas de figure non existant	- - -	OUI
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 Cas de figure non existant Cas de figure non existant	- - -	OUI

* 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_Entrée de la gare Avenue Danielle Casanova



02_Accès de nuit aux quais



03_Parvis de la gare

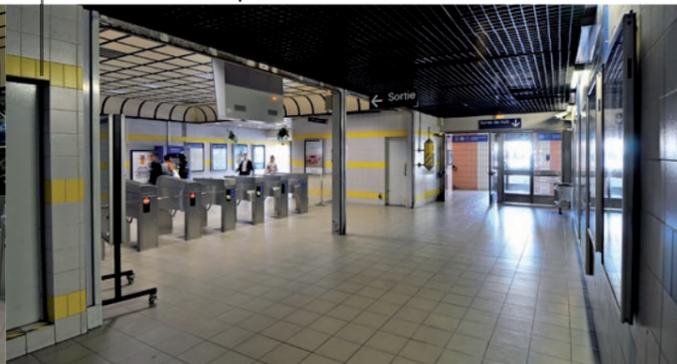




04_Bâtiment voyageurs



05_Accès aux quais



06_Accès aux quai 1 direction Tournan



07_Accès aux quai 2 par souterrain



LA GARE DES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY

ANALYSE

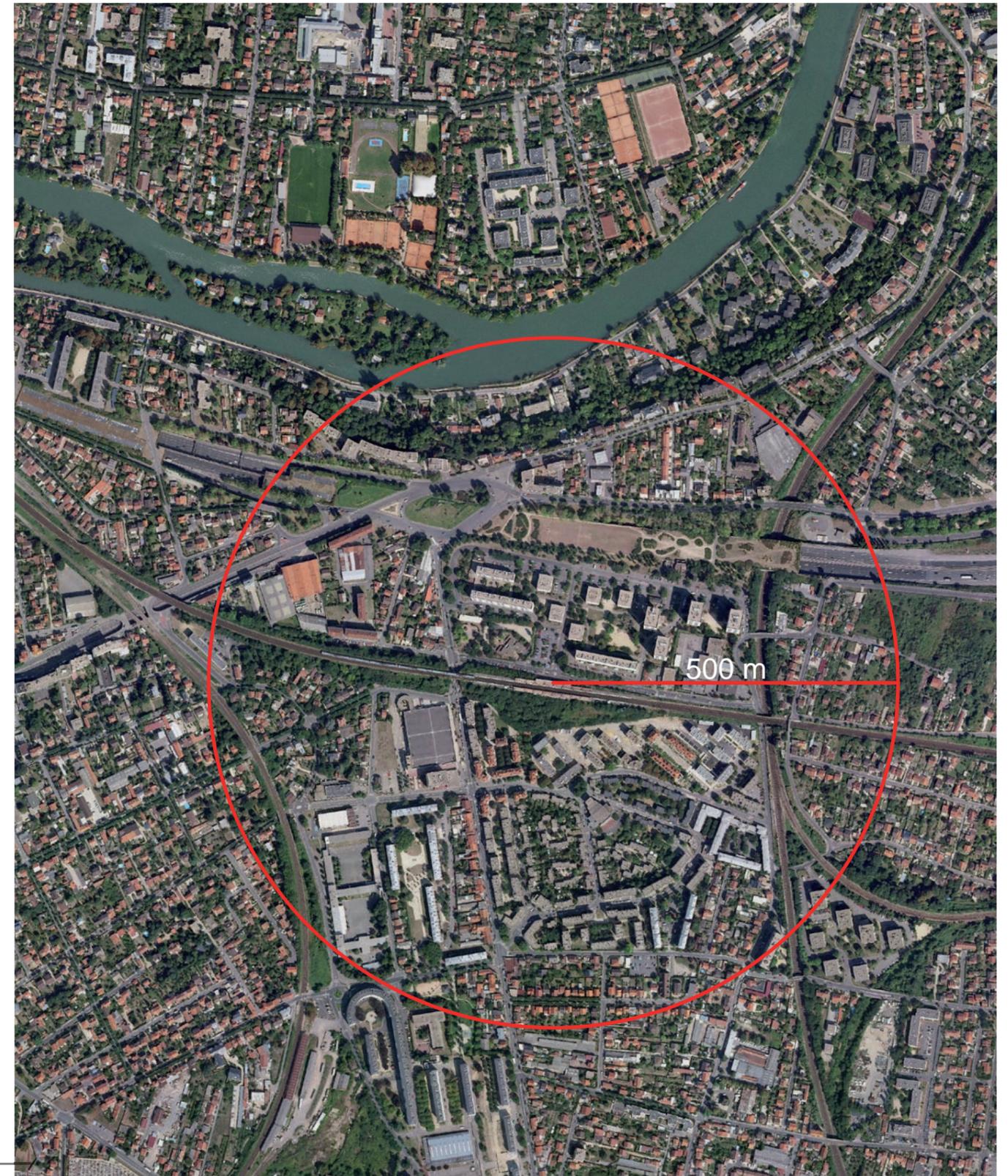
La gare des Boullereaux-Champigny est surélevée d'environ 7 mètres par rapport au niveau de la voirie.

Elle est entièrement entourée de talus végétalisés, parfois maintenus par des murs de soutènement.

Cette configuration engendre une forte séparation physique et visuelle; seuls deux ponts ferroviaires assez distants permettent aux piétons et automobilistes des franchissements.

Outre les vastes talus limitrophes, la zone environnante présente une assez forte densité. Ces talus permettraient éventuellement de développer la gare existante.

Insertion de la gare dans son contexte





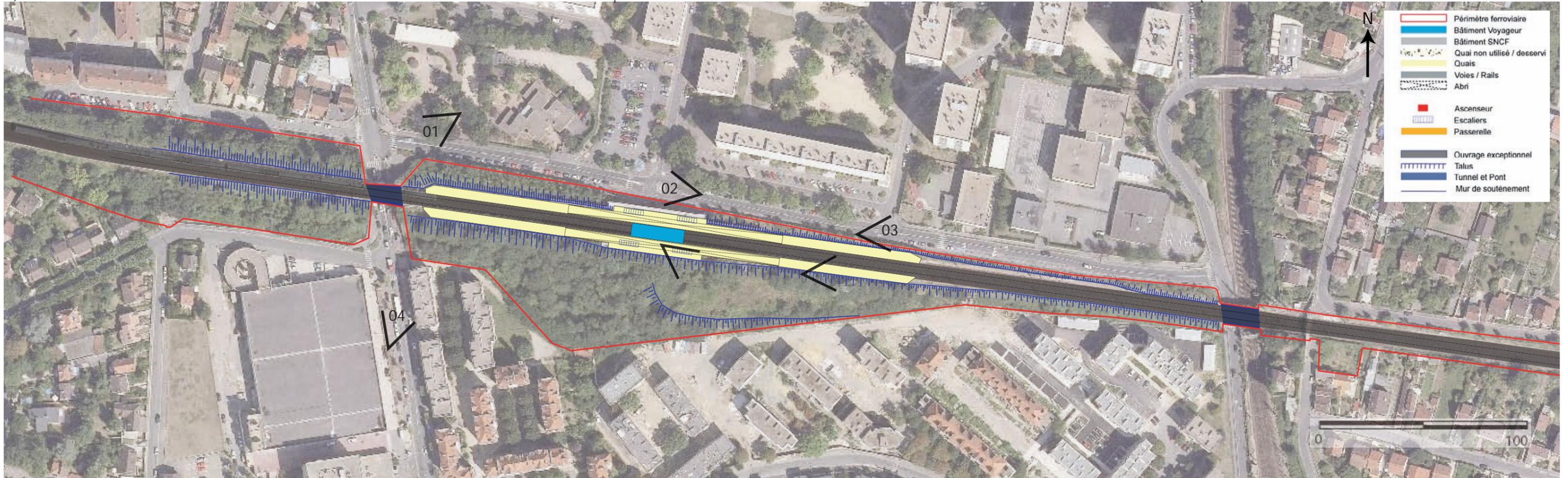
01_ Avenue de la République



02_ Avenue Danielle Casanova



03_ Avenue D. Casanova: Mur de soutènement



04_ Avenue de la République



05 et 06_ Quais maintenus par des talus végétalisés



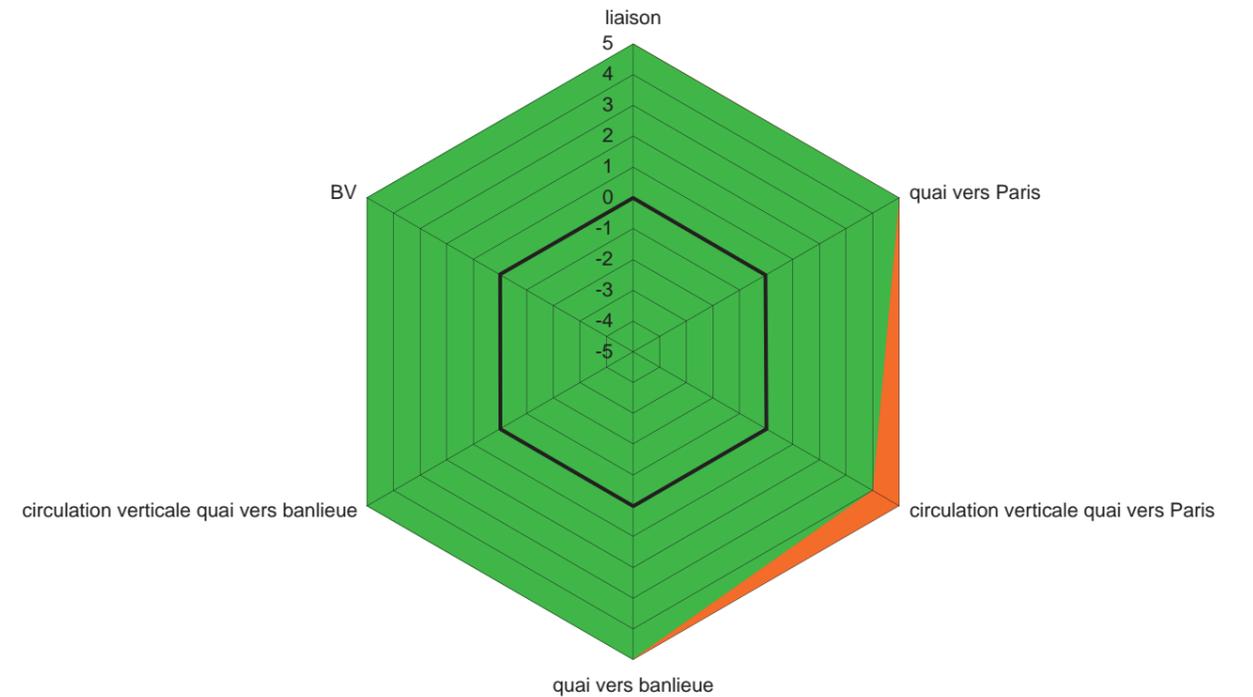
LA GARE DES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	158	10	167	39	5	44
sens impair	6	127	133	2	63	65
2 sens	83	21	104	21	10	31

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	80	100		40			
accès ville	direct	quantité										
	quais	largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
via BV ou liaisons	quantité			1								
		largeur (m)			3,6							
		capacité théorique(pers/min)			144							
BV									92,2	31,3		
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		1									
	largeur minimale (m)		4									
	capacité théorique (pers/min)		160									TYPE 1
	charge actuelle		47									
	réserve de capacité		71%									
quais	1	quantité		1	1	1						
		largeur minimale (m)		3,9		2,3	1					
		capacité théorique (pers/min)		156		127	80					
		charge actuelle		32		65						
		réserve de capacité		79%		49%						
	2	quantité		1		1	1					
		largeur minimale (m)		3,9		2,3	1					
		capacité théorique (pers/min)		156		127	80					
		charge actuelle		22		44						
		réserve de capacité		86%		65%						

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

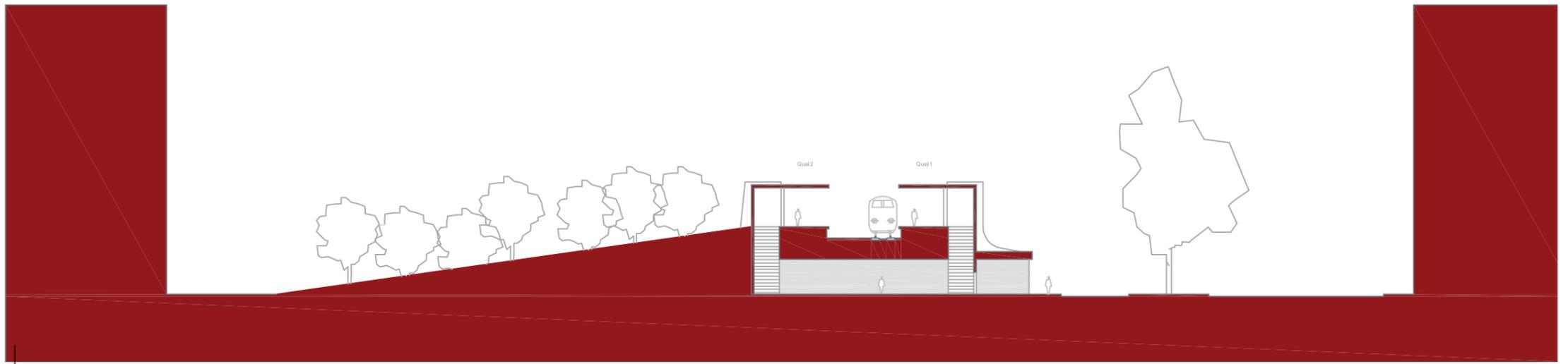
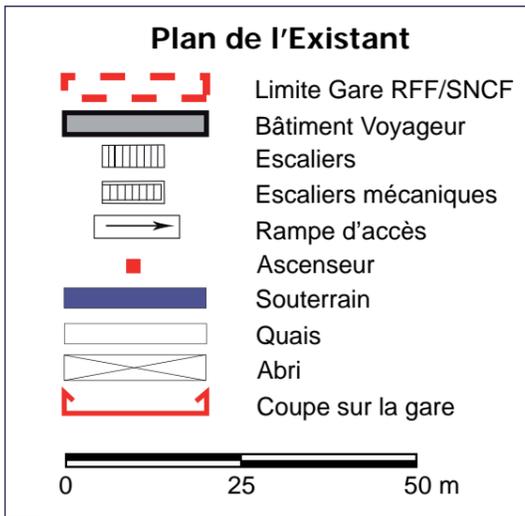


NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - considérant un déséquilibre maximal entre quartiers (70% 30%), la charge de la liaison est égale à 1,5 trains
 - ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
 - ramené à la minute, le flux descendant est évalué à 50% de l'effectif

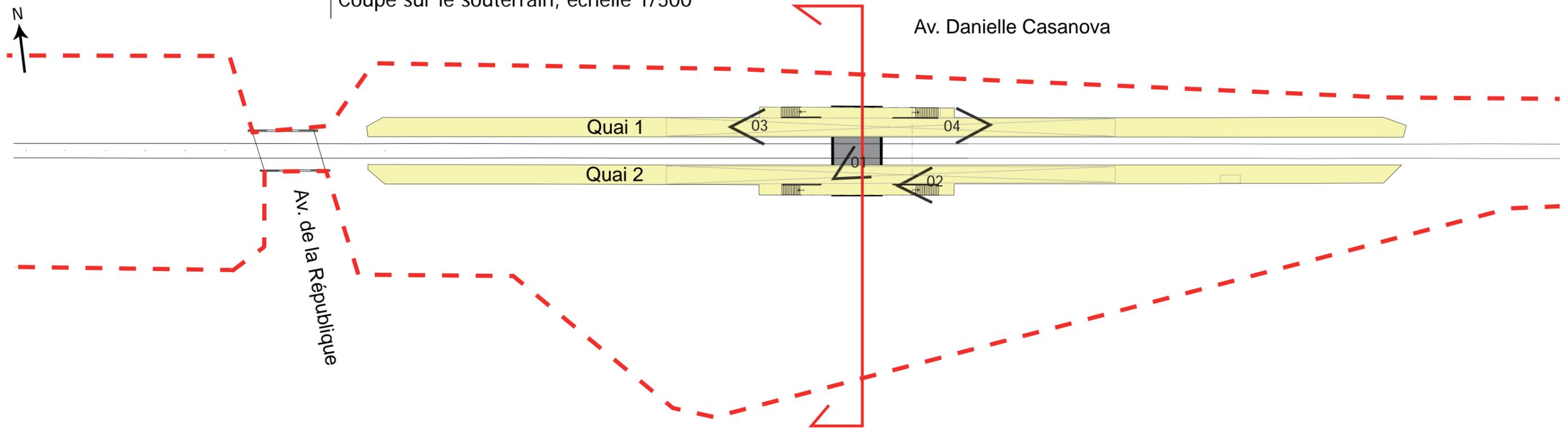
liaison	5
quai vers Paris	5
circulation verticale quai vers Paris	4
quai vers banlieue	5
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	5

légende notation

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%≤



Coupe sur le souterrain, échelle 1/500

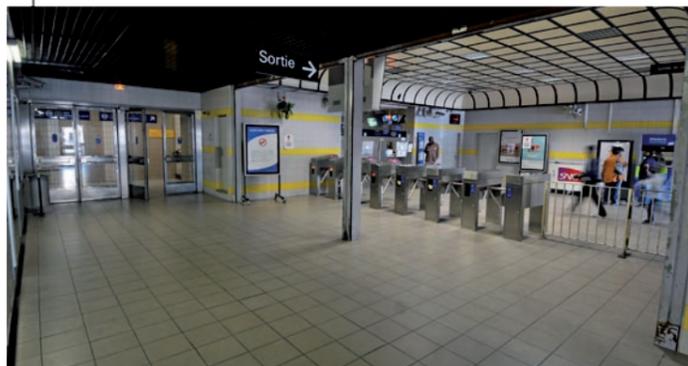


01_Bâtiments voyageurs

02_ Accès aux quais

03_Quai 1 direction Tournan

04_Quai 1 direction Paris



LA GARE DES BOULLEREAUX-CHAMPIGNY

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Actuellement, la gare dispose de larges réserves de capacités et d'une offre ferroviaire importante.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 2, et des travaux de mise en accessibilité PMR sont programmés avec la création d'ascenseurs, complétant les escaliers mécaniques existants.

NOTE DE COMPLEXITE



La gare présente des dispositions optimales à l'accueil d'Arc Express. Les travaux à prévoir devraient se limiter au bâtiment sans présenter de complexité particulière.

