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.

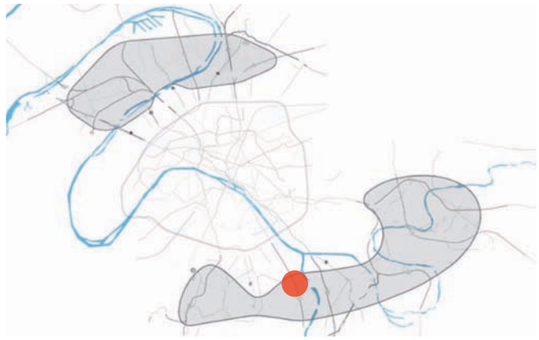
Ces choix a priori n'avaient qu'une visée méthodologique. Seules les étapes de concertation à venir permettront de définir les caractéristiques et les tracés précis du projet Arc Express.

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'ECHANGES SNCF / ARC EXPRESS



Gare de Vitry-sur-Seine

LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

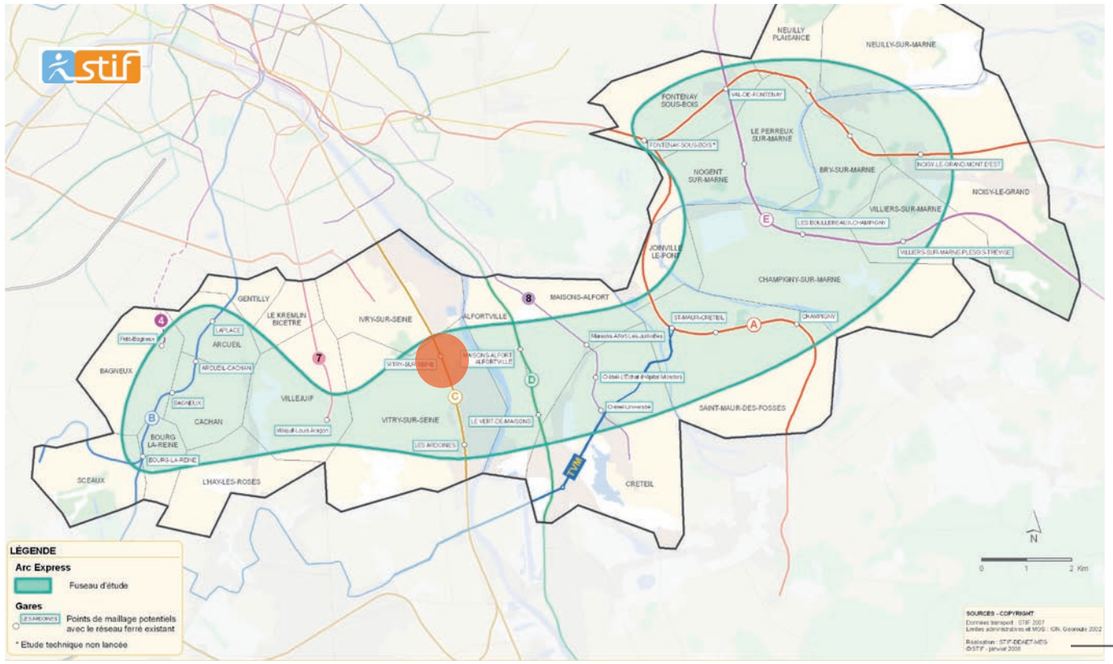
SITUATION

La ville de Vitry-sur-Seine se situe dans la proche banlieue Sud de Paris, dans le département du Val-de-Marne. Les communes limitrophes sont Ivry-sur-Seine au Nord, Villejuif à l'Ouest, Thiais au Sud, et Alfortville à l'Est. La Seine marque la séparation entre Alfortville et Vitry-sur-Seine.

La station de Vitry-sur-Seine est desservie par le RER C_1 du réseau Transilien et relie Pontoise à Juvisy.

Vitry-sur-Seine se trouve en zone 3 de la Carte Orange.

La gare accueille 6 277 voyageurs entrants et 144 trains par jour ouvrable de base.
66% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 24% en bus et 6% en voiture.



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

Photographie aérienne

Bibliothèque François Miterrand
Maison Blanche
Porte d'Ivry
Porte de Choisy
Porte d'Italie
Pierre et Marie Curie
Mairie d'Ivry
Le Kremlin Bicêtre
Villejuif Léo Lagrange
Villejuif Paul Vaillant-Couturier
Villejuif Louis Aragon
Liberté
Charenton Ecoles
Ivry-sur-Seine
Vitry-sur-Seine
Les Ardoines
École Vétérinaire de Maisons-Alfort
Maisons-Alfort Stade
Maisons-Alfort Les Juilliottes
Maisons-Alfort Alfortville
Le Vert de Maisons
Créteil-L'Échat
Créteil-Université
St-Maur Créteil
Cré
Gare étudiée
Gare concernée par l'étude SNCF/RATP
Gare hors étude
RER A
RER C
RER D
Métro Ligne 7
Métro Ligne 8

LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

DESSERTE DE SURFACE

La gare est desservie en 2008 par 1 ligne en passage exploitée par la RATP.

La ligne 182 passe à environ 400m de la gare.

Ligne	*Desserte*	*Offre*		*Amplitude*	*Fréquences moyennes*		
		Jour	Soirée	(à la station)	HP /	HC /	Soirée
180	Villejuif L. Aragon - Charenton Ecoles						
En passage	*Direction Villejuif L.Aragon*	Lundi à dimanche	oui	5h43 – 1h54	10 min	10 min	30 min
	Direction Charenton Ecoles			5h27 – 1h54	10 min	10 min	30 min

Par ailleurs, le Noctilien N131 y assure une desserte sur l'axe Gare de Lyon – Brétigny – Etampes / Dourdan.

VOIRIE ET CIRCULATION

Cette gare irrigue tout le centre de Vitry et une partie d'Ivry limitrophe de Vitry. Située en plein centre ville, le réseau viaire y est très contraint.

Elle est desservie par la RD 55: dénommée avenue P.V.Couturier au sud puis avenue Anatole France au nord, après la Place Pierre Semard constituant le point de maillage de la ville avec le bâtiment voyageurs situé en retrait.

La largeur de la chaussée permet juste le croisement de deux véhicules poids lourds.

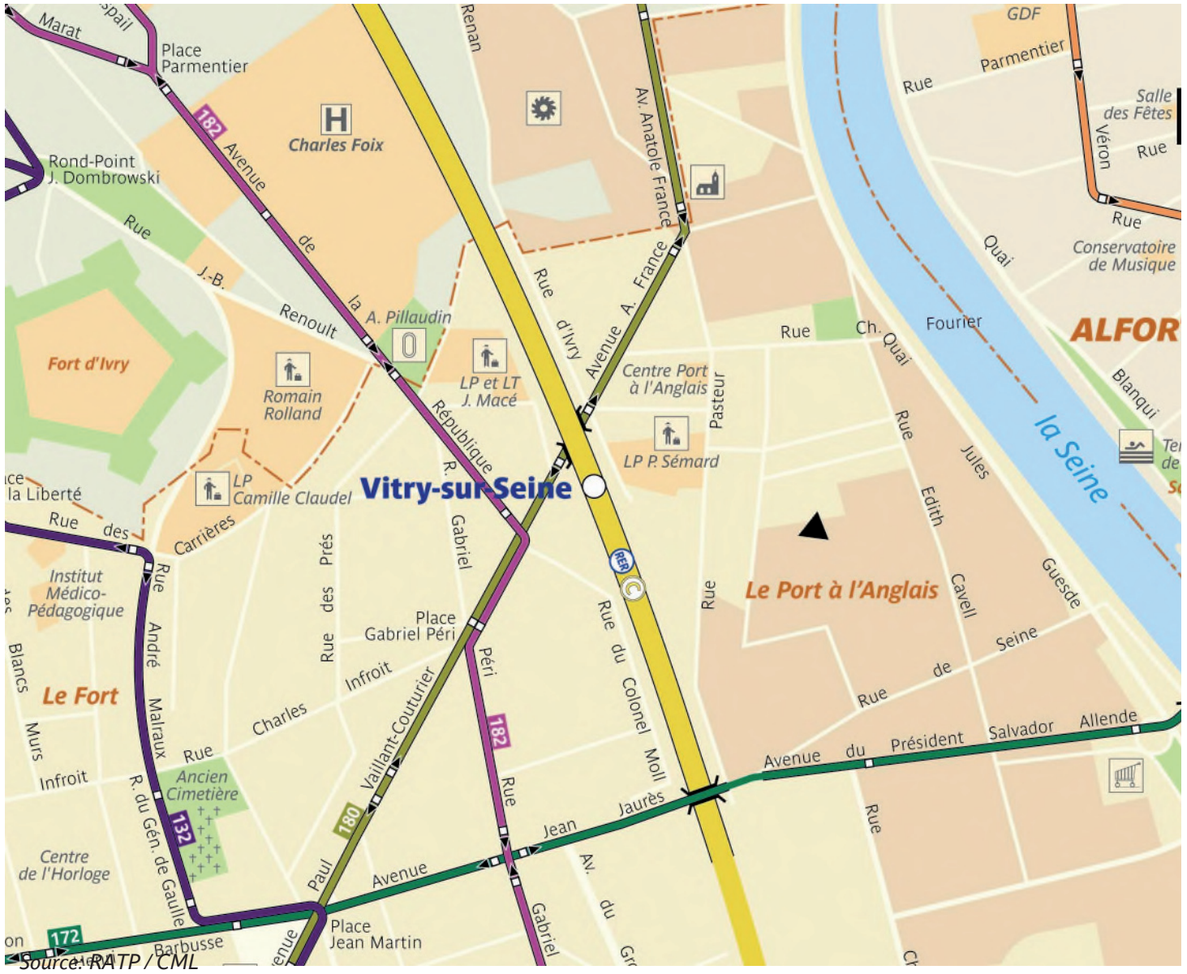
La circulation est très dense aux heures de pointes dans les deux directions. On retrouve plus de fluidité entre 10h00 et 15h00 ; avant 7h30 et après 20h00 la circulation est fluide.

La circulation des bus est rendue difficile à cause des nombreuses livraisons effectuées tout au long de la journée et des nombreux stationnements en double file dans la rue, qui est très commerçante.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

Les points d'arrêts sont implantés à proximité des accès de la gare, place Pierre Semard, ce qui assure un cheminement court.

Il n'y a pas actuellement de gare routière. Si besoin, l'emprise de l'ancienne gare marchandise constituerait un emplacement potentiel à étudier.



Source: RATP / CML

Source: RATP / CML

Arrêt bus

Sens de circulation (voies principales)

N

0 20m 60m 100m

Source: Orthophoto STIF

LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

ACCESSIBILITE

Les deux quais latéraux de la gare de Vitry sur Seine surplombent la ville environnante. Cette gare viaduc franchit la Place de la Gare. Un souterrain public relie la Pierre Semard au cours de la Gare, via le bâtiment voyageur. Les accès de quai sont multiples. Ils sont tous sous CAB au niveau des quais.

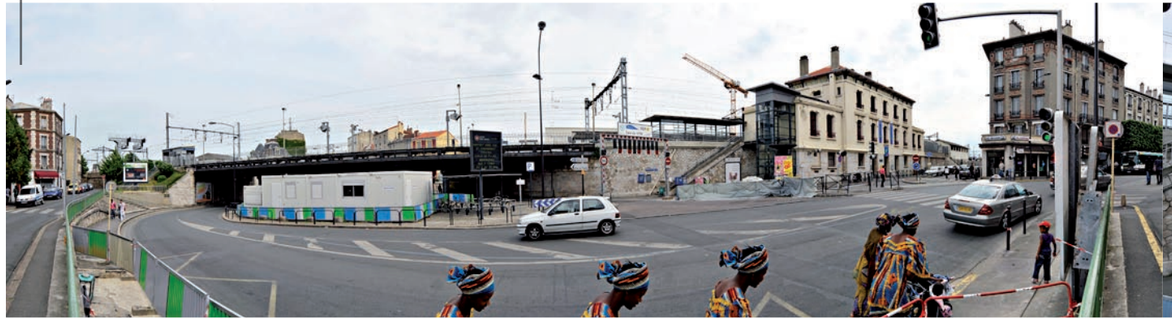
Deux escaliers, dont un mécanique permettent uniquement la montée au quai 2bis, en direction de Paris, depuis le BV. L'accès à ce quai s'effectue également à mi quai par un escalier et un ascenseur, ainsi qu'en bout de quai à l'aide d'un escalier.
Depuis le souterrain, un ascenseur et un escalier rallient le quai 1bis en direction de Choisy le Roi. Deux autres escaliers, de part et d'autre de la place de la Gare desservent ce quai.

La gare est accessible de niveau 3. Les handicapés moteurs circulent sans difficulté sur les deux quais.

	VITRY SUR SEINE				
	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				
		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 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

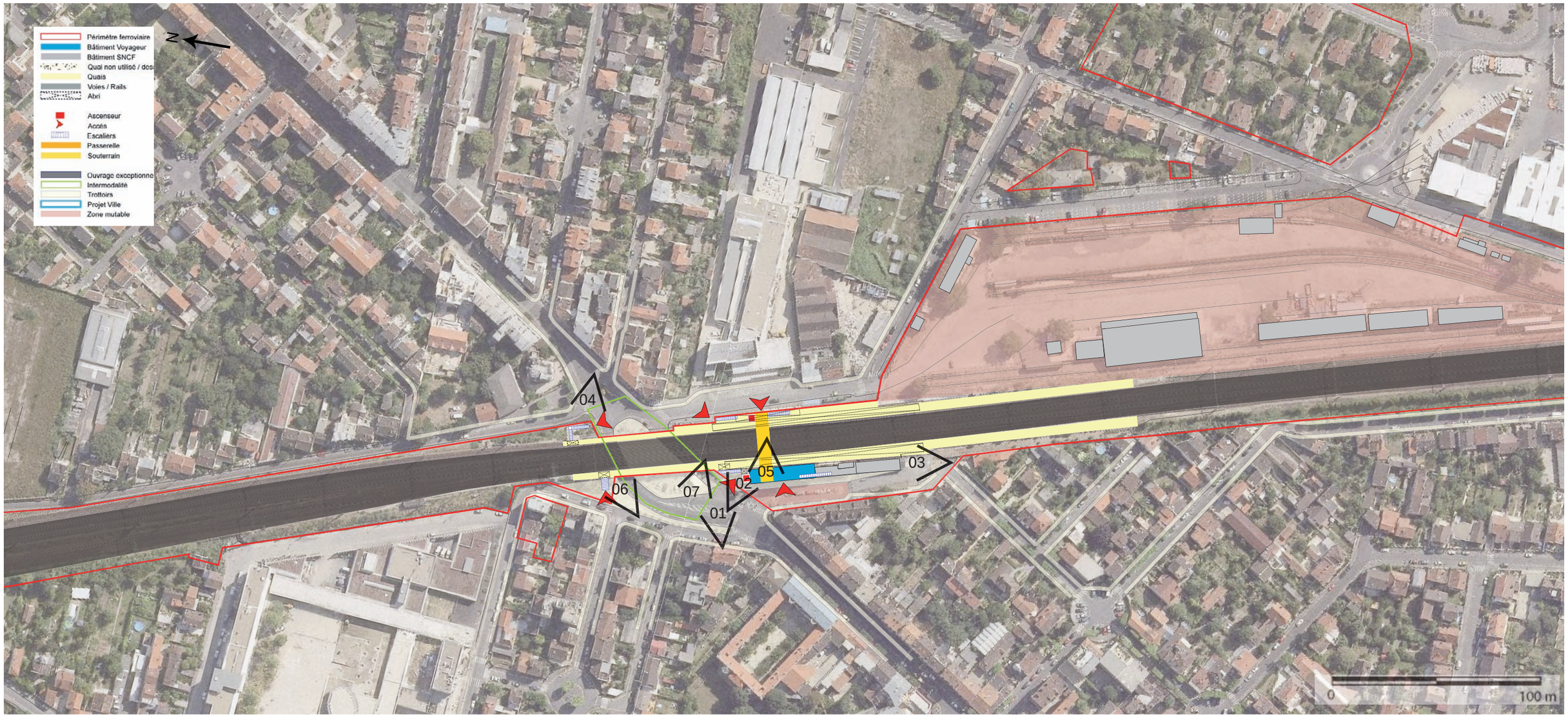
* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :
- implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
- élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR

01_La gare et le pont ferroviaire Place de la Gare



02_Accès par ascenseur

03_ Cours de la Gare vers la place



04_Accès Rue d'Ivry

05_Entrée du souterrain

06_ Accès Place de la Gare

07 Place de la Gare

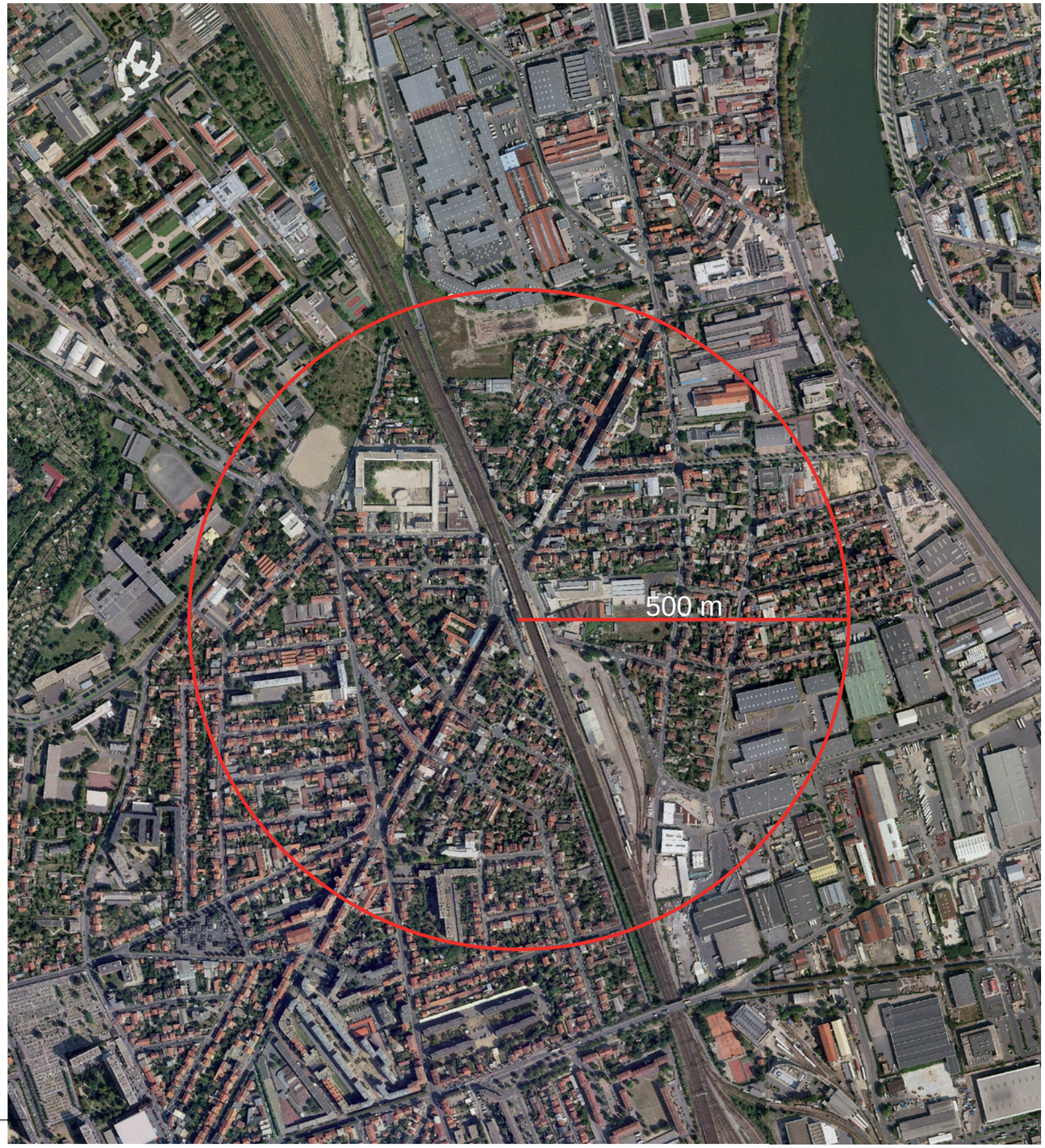
LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

ANALYSE

La gare de Vitry-sur-Seine est surélevée d'environ 6 mètres par rapport au niveau de la ville et se voit ponctuellement maintenue par des talus végétalisés et des murs de soutènement.

Son emprise divise la commune en deux parties et ne les relie que par l'Avenue Anatole France qui passe sous le pont ferroviaire, ainsi qu'un souterrain accessible par le Bâtiment Voyageur.

Outre la zone ferroviaire longeant les rails et occupée par un théâtre, la zone pavillonnaire se caractérise par une forte densité. Le site laisse peu de place pour un développement de la gare.



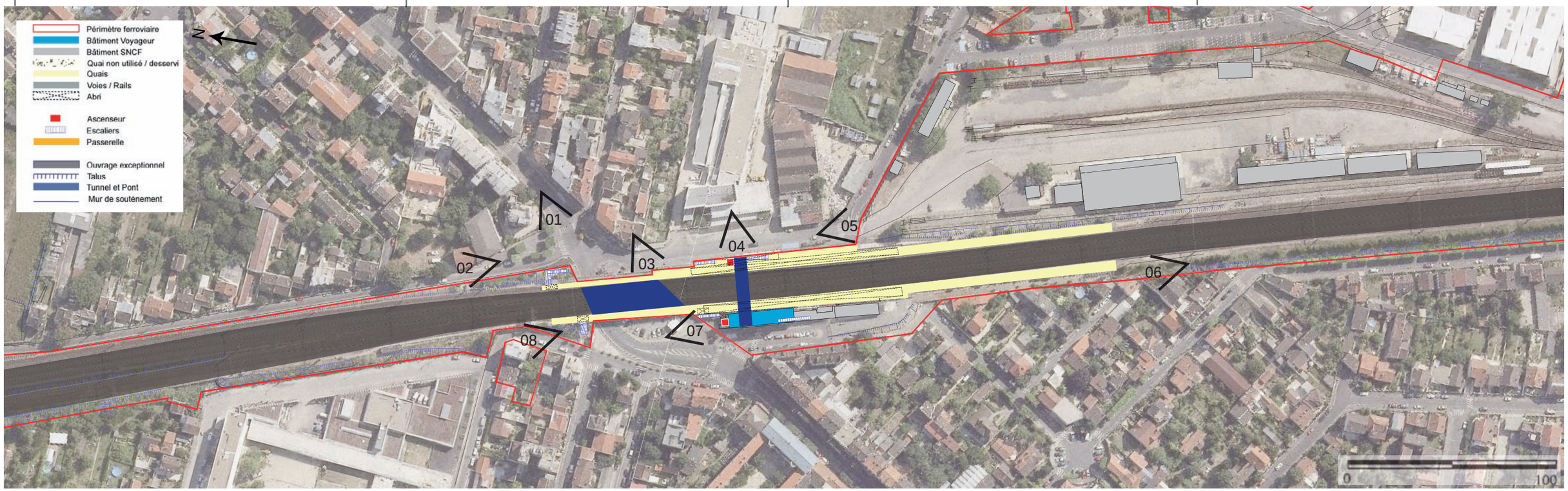
Insertion de la gare dans son contexte

01_Passage sous voies Av. Anatole France

02_Talus Rue d' Ivry

03_Accès Rue Pierre Semard

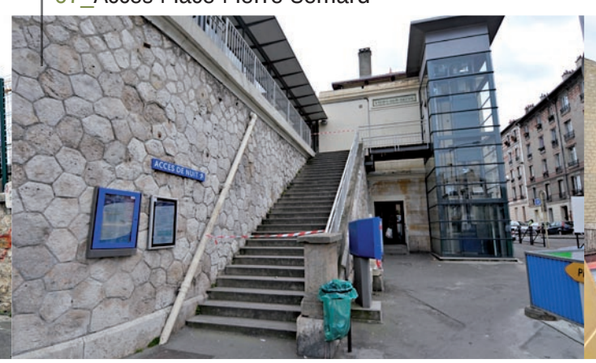
04_Accès par souterrain Rue Pierre Semard



05_Talus vers le Théatre

06_Talus Cours de la gare

07_Accès Place Pierre Semard



08_Accès Rue Jules Ferry

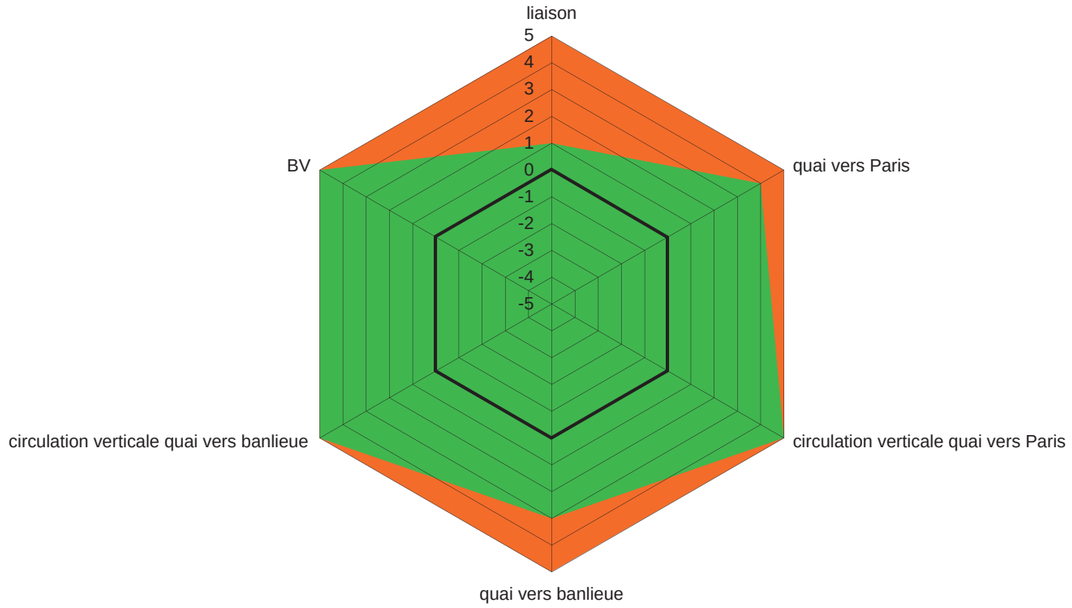
LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	31	164	196	8	82	90
sens impair	243	35	277	61	17	78
2 sens	131	73	205	33	37	70

espaces			circulations horizontales			circulations verticales					CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM M	EM D	Asc	rampe				
capacité unitaire (pers/min/m)			*40*	*40*	*40*	*55*	*80*	*100*		*40*				
accès ville	direct quais	quantité				1			1		oui			
		largeur minimale (m)				2,2								
		capacité théorique (pers/min)				121								
	via BV ou liaisons	quantité									oui			N.R.
		largeur (m)												
		capacité théorique(pers/min)												
BV											oui	129,6	**20,6**	
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité		1							oui			TYPE 1
		largeur minimale (m)		3										
		capacité théorique (pers/min)		120										
		charge actuelle		104										
		réserve de capacité		**13%**										
quais	1bis vers Massy	quantité		1		3			1		oui			
		largeur minimale (m)		3,5		6,6								
		capacité théorique (pers/min)		140		363								
		charge actuelle		90		78								
		réserve de capacité		**36%**		**79%**								
	2bis vers Paris	quantité		1		2	1				oui			
		largeur minimale (m)		3,8		4,4	1							
		capacité théorique (pers/min)		152		242	80							
		charge actuelle		78		90								
		réserve de capacité		**49%**		**63%**								

Les quais ainsi que les circulations verticales offrent des réserves de capacité. Toutefois, la charge du quai 1bis en direction de Choisy le Roi est proche du seuil de capacité théorique. Il en est de même pour le souterrain. Il est important de noter que les accès aux quais étant multiples et en l'absence de comptage aux accès, il est difficile d'appréhender la part de voyageurs se reportant sur le souterrain.



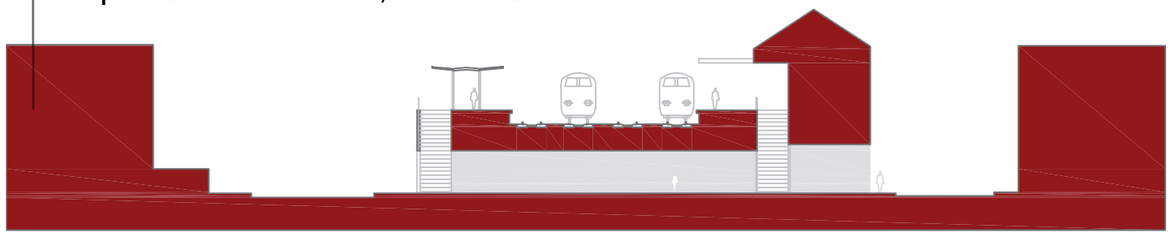
NB : - en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
- considérant un déséquilibre maximal entre quartiers (70% 30%), la charge de la liaison est égale à 1,5 trains
- ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'éffectif
- ramené à la minute, le flux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

liaison	1
quai vers Paris	4
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	3
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 ≤ 5	0%≤15%
2	5 ≤ 10	15%≤30%
3	10 ≤ 15	30%≤45%
4	15 ≤ 20	45%≤60%
5	20 ≤	60%≤

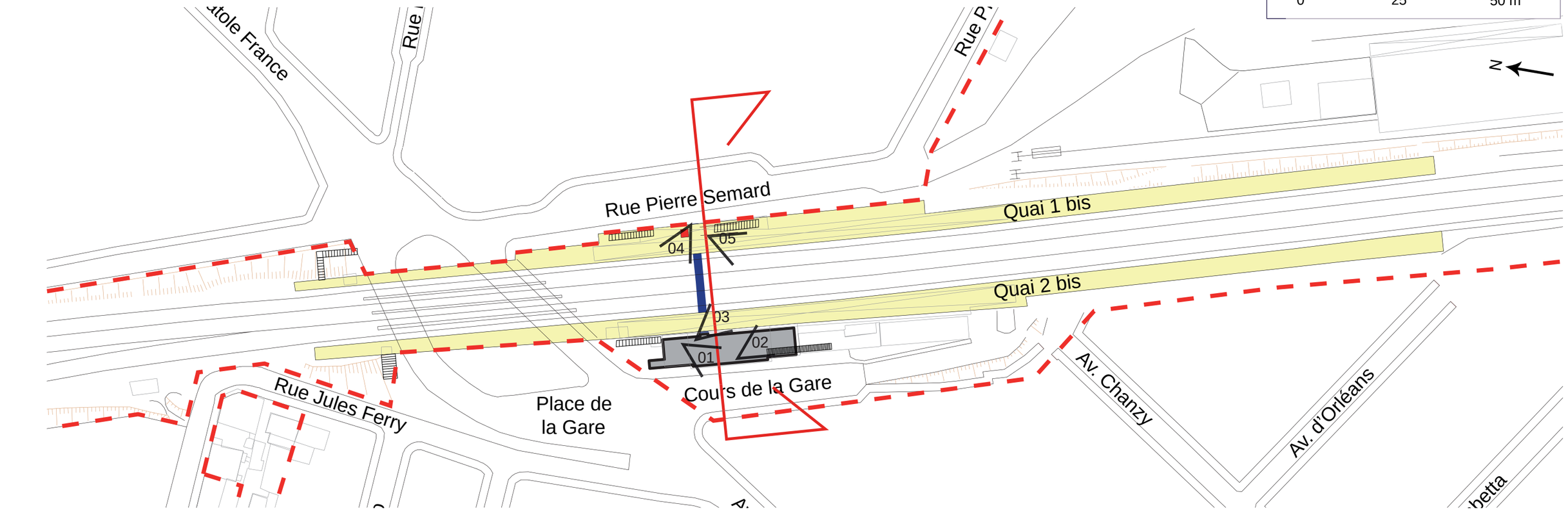
Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



Plan de l'Existant

- Limite Gare RFF/SNCF
- Bâtiment Voyageur
- Escaliers
- Escaliers mécaniques
- Rampe d'accès
- Ascenseur
- Souterrain
- Quais
- Abri
- Coupe sur la gare

0 25 50 m



01_Accès depuis le Cours de la Gare

02_Gare / Accès au quai 2 bis

03_Souterrain / Accès au quai par ascenseur

04_Accès au quai 1 bis

05_Quai 1 bis direction Juvisy-sur-Orge

LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

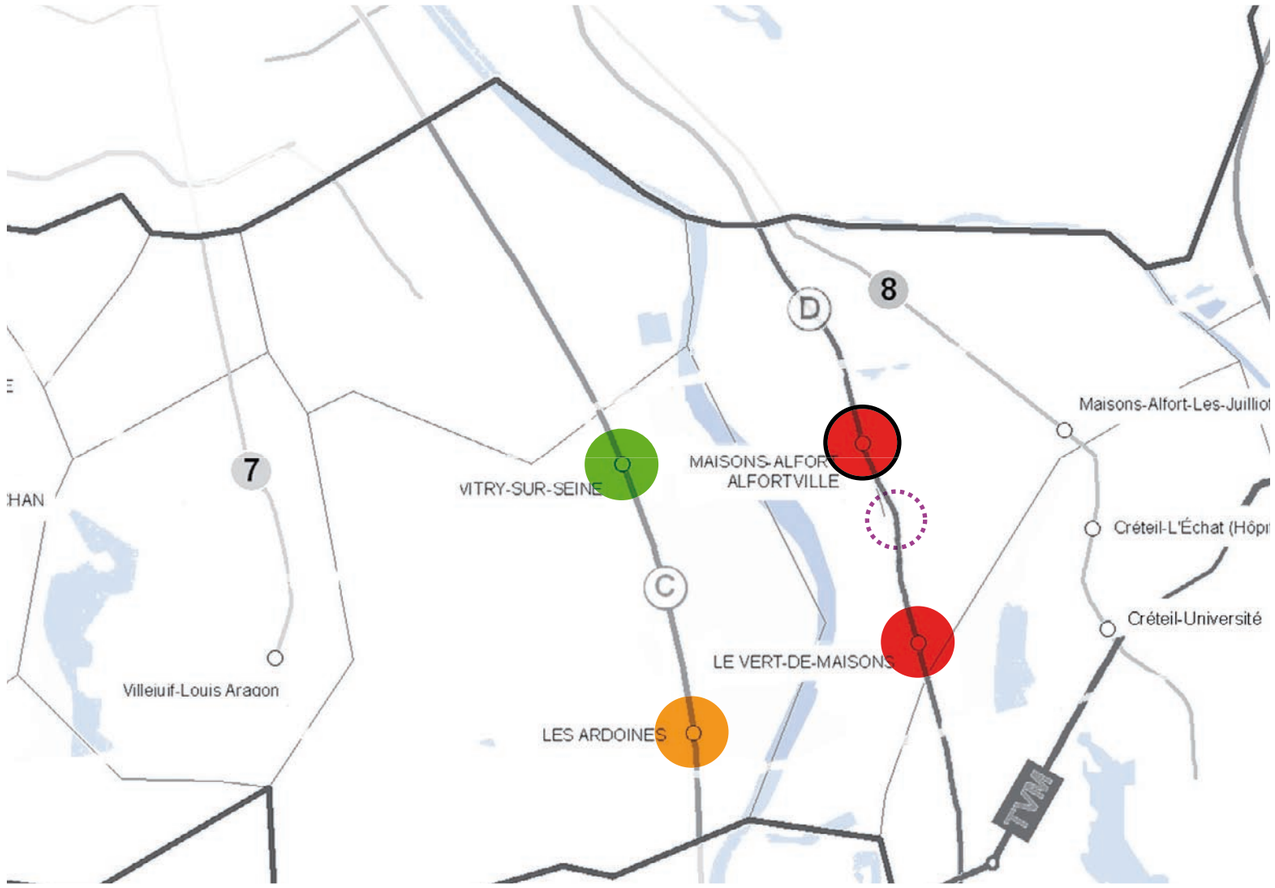
CONCLUSION

CAPACITE

Dans son état actuel, la gare dispose de légères réserves de capacités.

ACCESSIBILITE

La gare est aujourd'hui accessible de niveau 3, étant équipée d'ascenseurs et escaliers mécaniques.

NOTE DE COMPLEXITE

Cette gare est favorable à l'arrivée d'Arc Axpress moyennant des travaux relativement légers sur le bâtiment et les installations.