

# 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

DIAGNOSTIC PHASE 02 - ARC SUD-EST

## Issy - Val de Seine



## LA GARE D'ISSY - VAL DE SEINE

### SITUATION

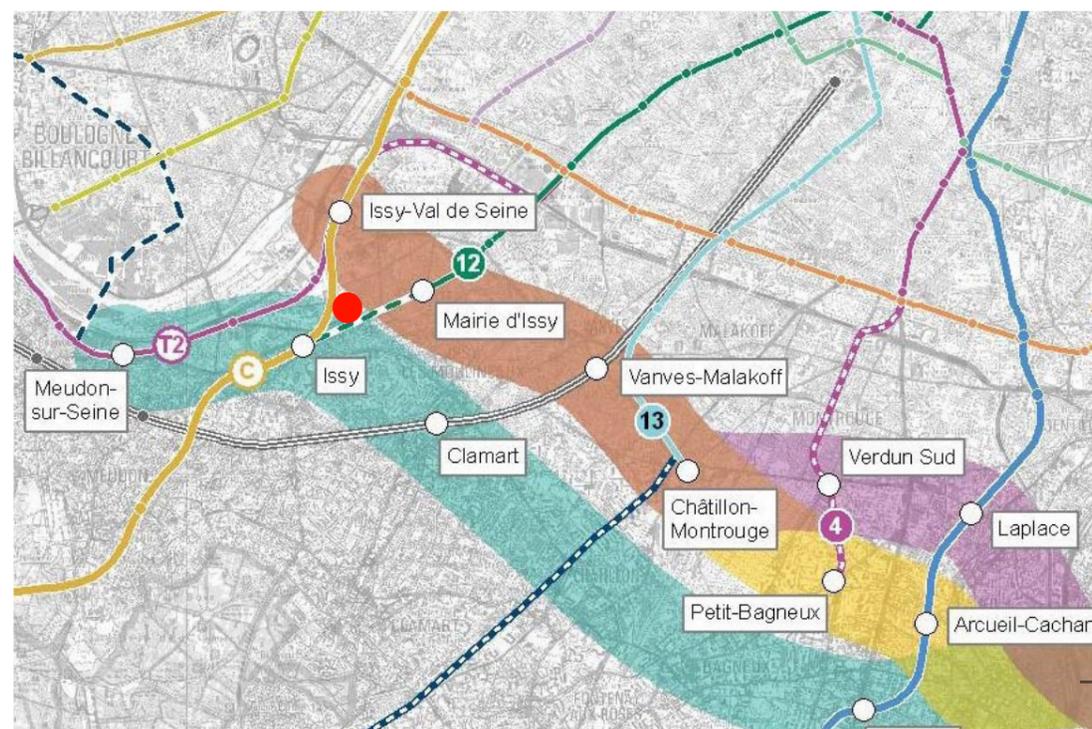
La gare d'Issy-Val de Seine est située sur la commune d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) au sud-ouest de Paris. La gare est proche de la Seine, juste en face de la commune de Boulogne-Billancourt. Cette localisation, complétée par une bonne accessibilité routière (offre en pkg), lui donne un rayonnement à l'échelle de ces deux communes.

La commune d'Issy-les-Moulineaux est limitrophe de Clamart au sud, de Vanves à l'est et de Paris au nord. Elle fait partie de la communauté d'agglomération « Arc de Seine » qui regroupe cinq communes du secteur (Vanves, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Ville-d'Avray). Cette communauté d'agglomération travaille, entre autre, sur les enjeux communs de développement économique et d'aménagement du territoire.

La gare est desservie par le RER C (transilien zone 2) et par le tramway T2 dont elle est le terminus. Elle met les voyageurs par le RER C à 3 minutes de la première station parisienne «Boulevard Victor - Pont du Garigliano» et à 23 minutes de la Défense par le tramway. Le tramway T2, aujourd'hui exploité entre La Défense et Issy-Val de Seine, devrait être prolongé jusqu'à la porte de Versailles. Ce prolongement offrira de nouvelles connexions avec la ligne 8 (Balard/Créteil), la ligne 12 (Mairie d'Issy/Pte de la Chapelle) et avec le tramway T3 (Pont du Garigliano/Porte d'Ivry).

Les directions principales de la desserte RER C sont :  
Saint-Quentin-en-Yvelines / Versailles - Rive Gauche,  
Saint-Martin-d'Étampes – Dourdan - Massy-Palaiseau- Versailles  
Chantiers par Juvisy (via Paris)

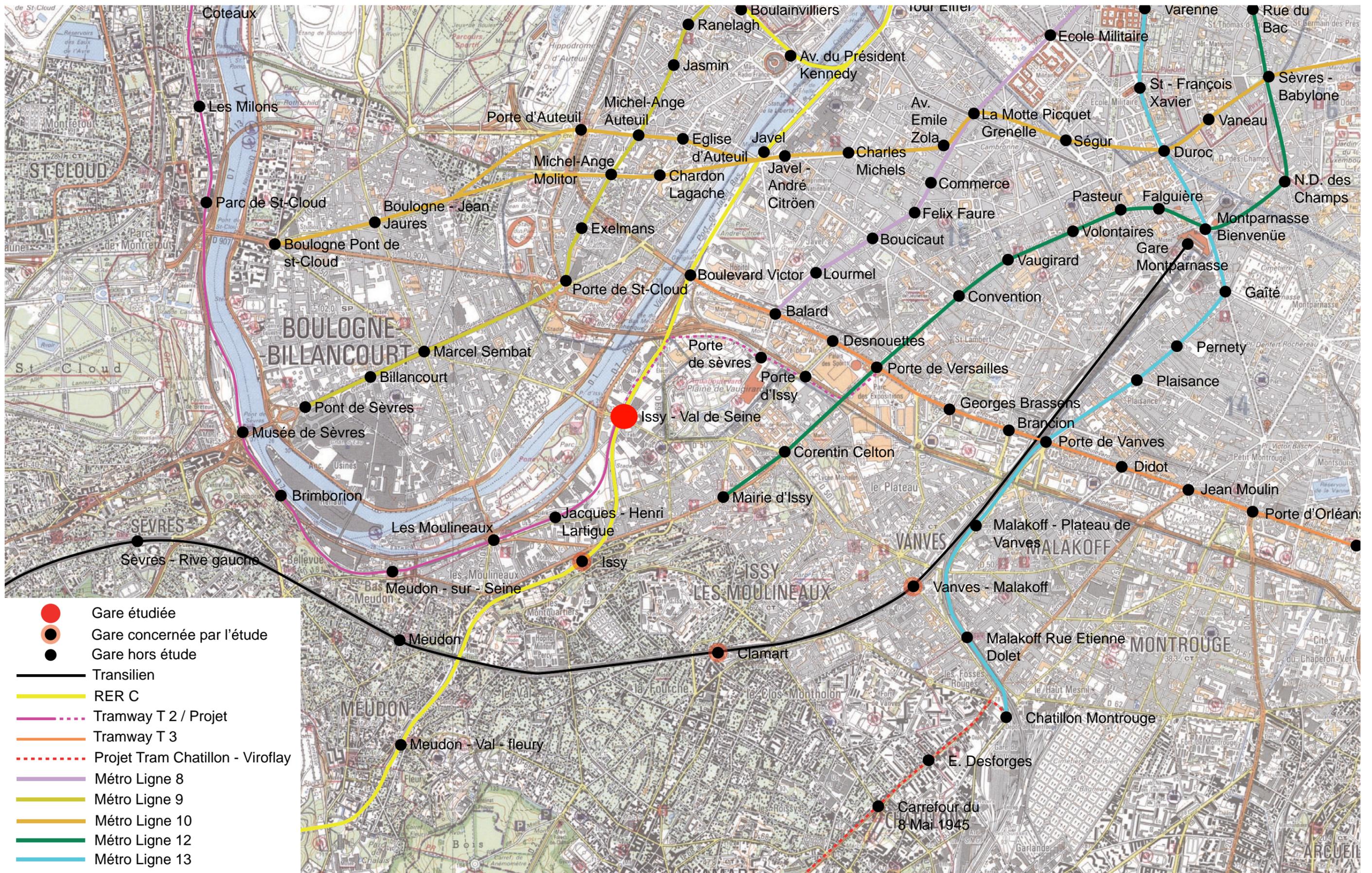
La gare d'Issy-Val de Seine accueille en semaine (jour ouvrable de base) environ 23 000 voyageurs (11 500 entrants) répartis sur 260 trains.



Arc Express Sud-Est  
Traçé proche :  
RER C Issy Val de Seine  
RER A Val de Fontenay

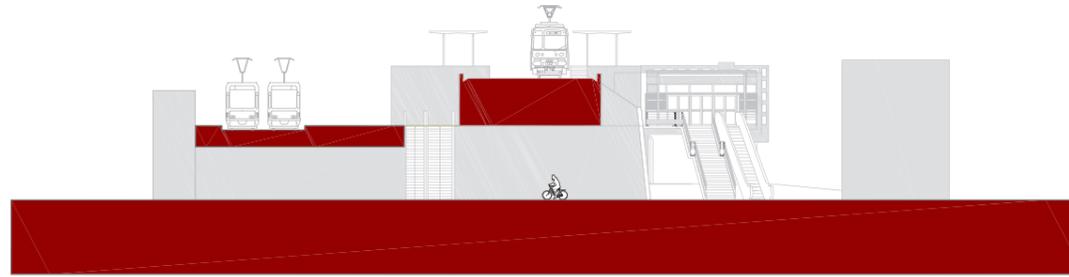


Photographie aérienne



- Gare étudiée
- Gare concernée par l'étude
- Gare hors étude
- Transilien
- RER C
- - - Tramway T 2 / Projet
- Tramway T 3
- - - Projet Tram Chatillon - Viroflay
- Métro Ligne 8
- Métro Ligne 9
- Métro Ligne 10
- Métro Ligne 12
- Métro Ligne 13

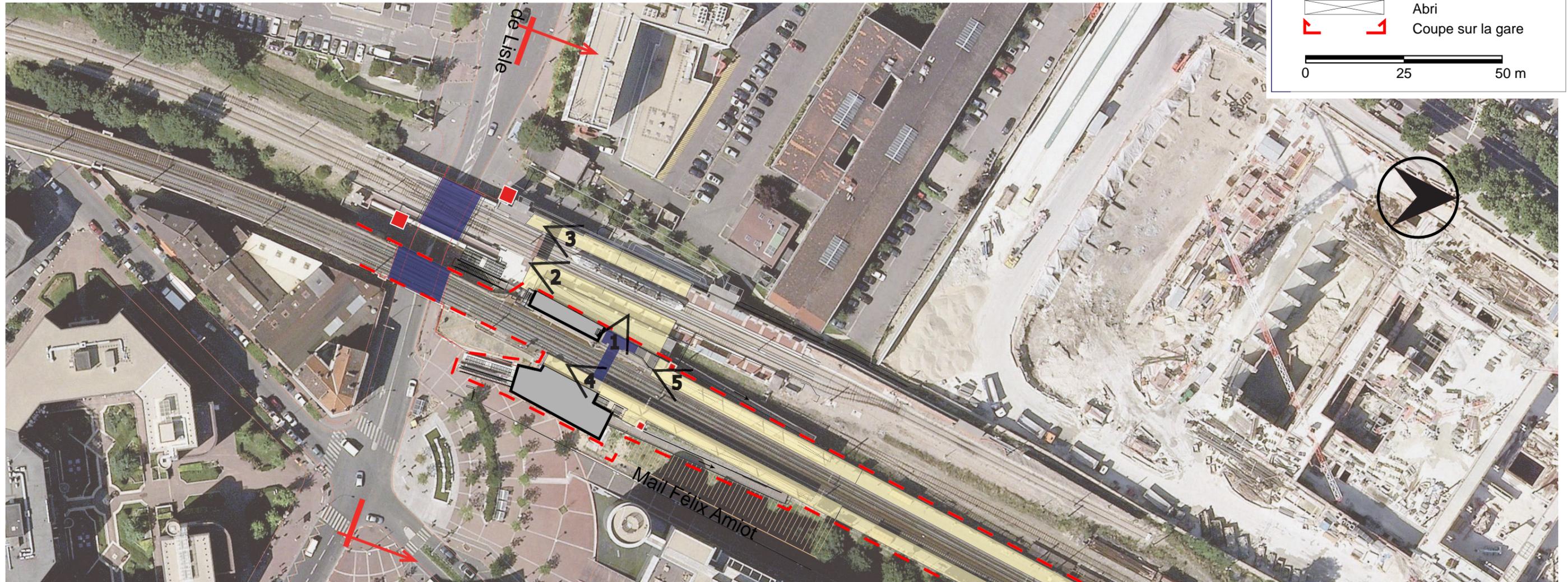
Coupe transversale, échelle 1/500



### Plan de l'Existant

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

0 25 50 m



1: Passage souterrain

2-3: Quai Tramway

4: Quai A vers Paris

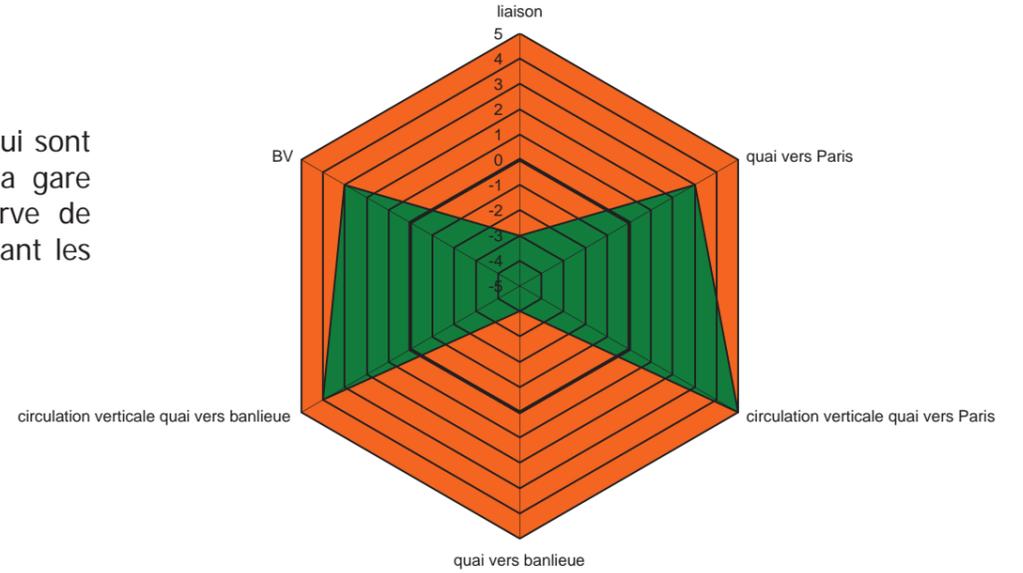
5: Quai B vers Paris



# LA GARE D'ISSY - VAL DE SEINE

## CAPACITE ACTUELLE

Mis à part les liaisons et le quai banlieue qui sont largement sous-capacitaires, le reste de la gare d'Issy - Val de seine présente une réserve de capacité moyenne, et même forte concernant les circulations verticales.



### GARE D'ISSY-VAL-DE-SEINE

#### JOB (voyageurs)

	M	D	total
2 sens	11 562	12 044	23 606

#### 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	71	113	184	18	57	74
sens impair	12	243	256	3	122	125
2 sens	44	171	215	11	85	96

Nombre de trains PAIRS entre 8h55 et 9h15

12

Nombre de trains IMPAIRS entre 8h15 et 9h15

12

liaison	-3
quai vers Paris	3
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	-4
circulation verticale quai vers banlieue	4
BV	3

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		40			
accès ville	direct quais	quantité			1	1			1			
		largeur minimale (m)			2,6	1						
		capacité théorique (pers/min)			143	80						
	via BV ou liaisons	quantité			1	1	0					
		largeur (m)			2	1						
		capacité théorique(pers/min)			110	80						
BV									150	13,0		
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		1									
	largeur minimale (m)		2,6									
	capacité théorique (pers/min)		104									
	charge actuelle		139									
	réserve de capacité		-34%									
quais	1	quantité		1	1			1	1			
		largeur minimale (m)		2,1	1,8				1,95			
		capacité théorique (pers/min)		84	99				78			
		charge actuelle		125	62				62			
		réserve de capacité		-48%	37%				20%			
	2	quantité		1	2			1				
		largeur minimale (m)		2,7	4							
		capacité théorique (pers/min)		108	202							
		charge actuelle		74	74							
		réserve de capacité		31%	63%							

#### 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%

## LA GARE D'ISSY - VAL DE SEINE

### CONCLUSION

#### CAPACITE ACTUELLE



Issy Val-de-Seine fait partie des gares accueillant plus de 20 000 voy/jrs, soient les gares les plus fréquentées étudiées. La gare présente une saturation dans le couloir de liaison ainsi que sur le quai direction Versailles / Saint Quentin. Si le BV offre une réserve de capacité en termes d'accueil et d'évacuation, son système de CAB est totalement insuffisant. Un projet d'agrandissement du BV est prévu pour faire face à cet engorgement.

#### ACCESSIBILITE

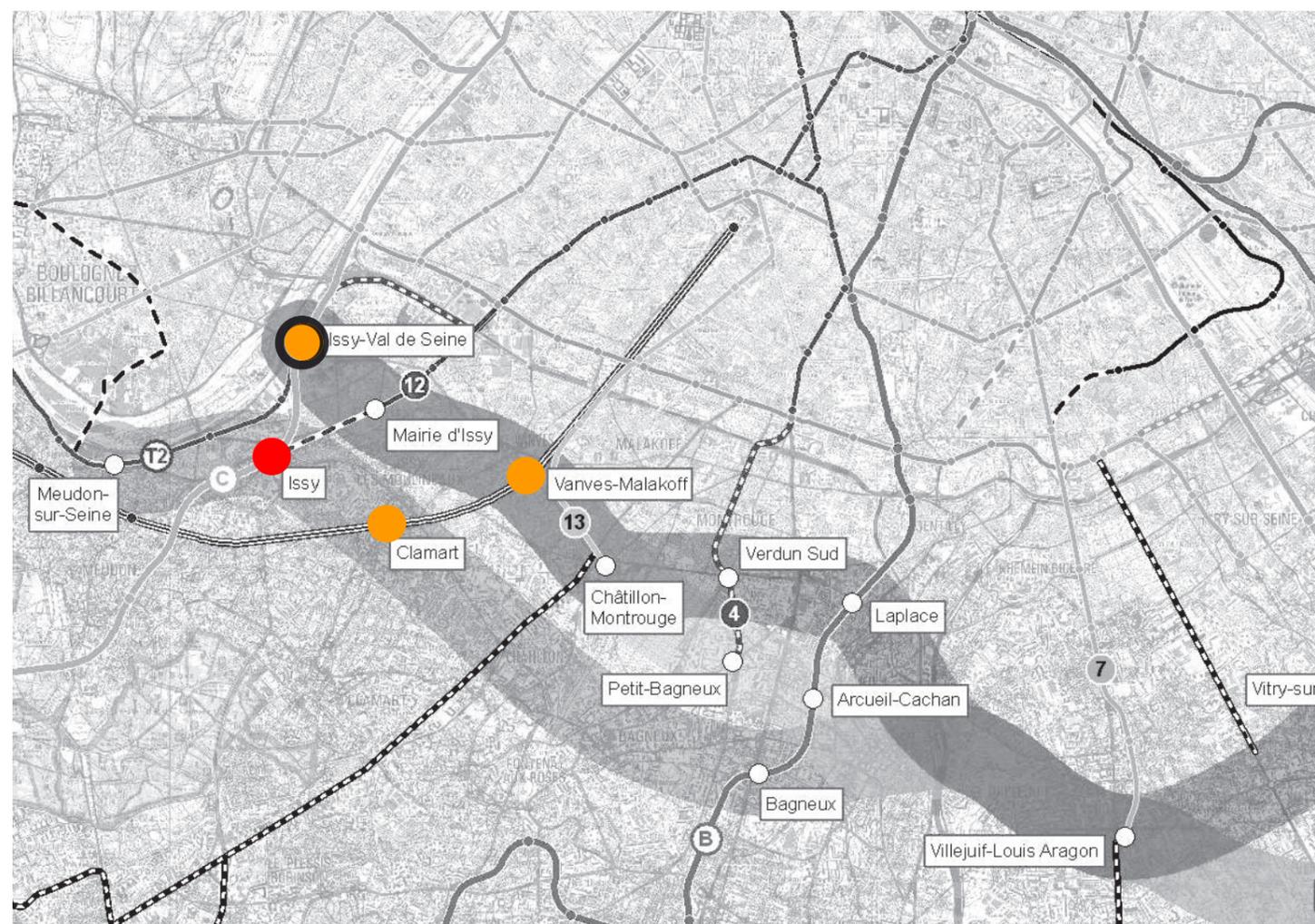


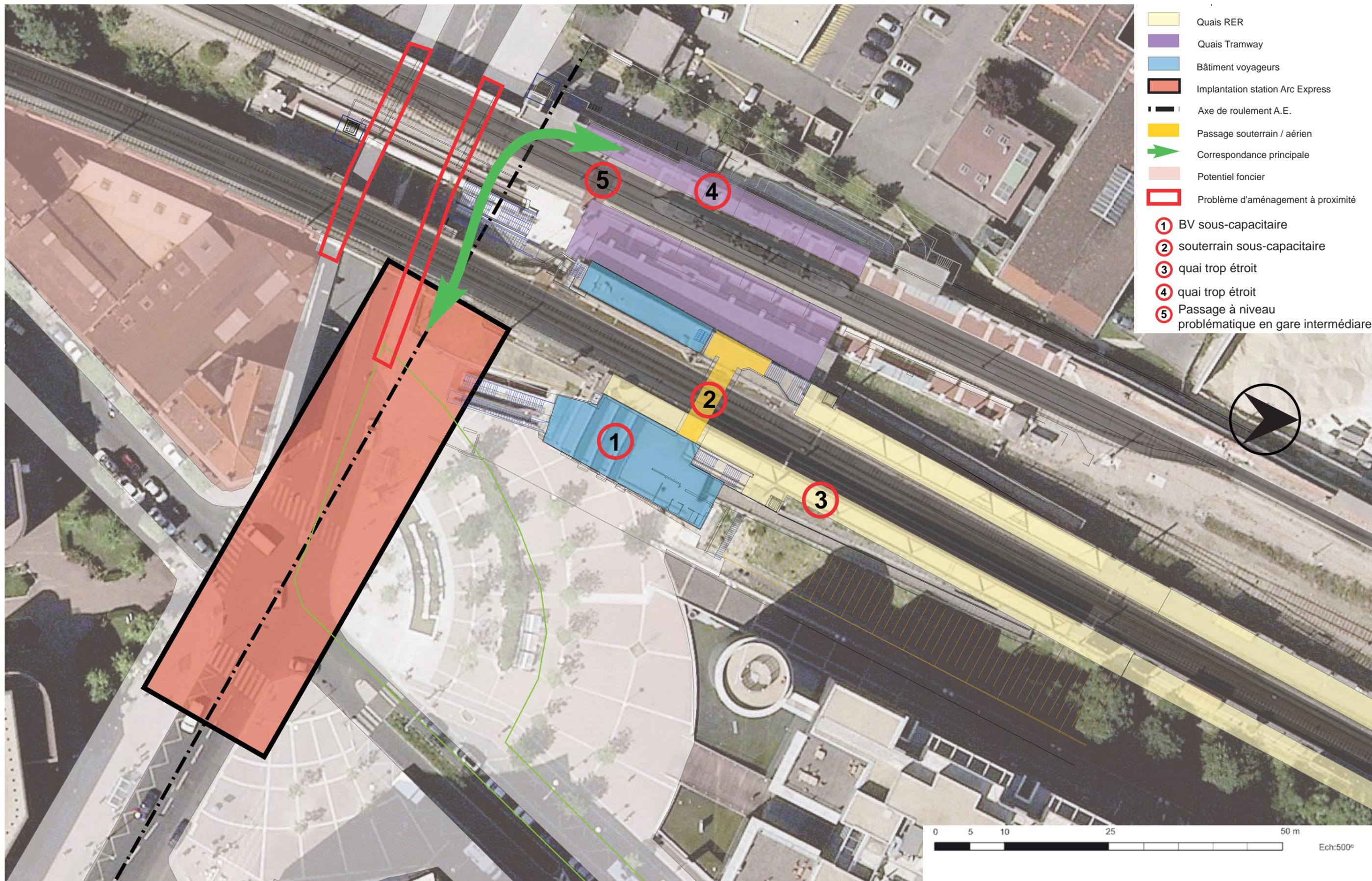
La gare présente une accessibilité de niveau 4 pour le côté tramway. Pour le reste, le niveau d'accessibilité est globalement bon (niveau 3 pour les quais RER) mais inégal. Si les quais sont accessibles, ce sont les cheminements dans la gare qui ne le sont pas forcément. L'ensemble de la gare bénéficie d'une accessibilité PMR «libre service» et «d'annonces sonores». Un projet est en cours pour améliorer l'accessibilité PMR d'ici 2012 afin que l'ensemble de la gare soit de Niv 3.

#### NOTE DE COMPLEXITE



La mise en accessibilité PMR est acquise à horizon 2012. La gare est actuellement sous capacitaire en sortie de CAB côté BV et dans le couloir de liaison. Si ce problème est résolu par les travaux d'agrandissement du BV prévu pour 2012, le problème de la liaison reste entier. Cependant le site d'Issy Val de Seine qui présente toutes les caractéristiques d'un pôle d'échanges (bonne lisibilité urbaine, bonne connexion entre les différents modes) offre un environnement qui lui permet encore d'évoluer.





## NOTICE DE PRESENTATION

La solution proposée prend en compte le réaménagement du pôle prévu à l'horizon 2012, indépendamment de l'arrivée d'Arc Express

Une correspondance directe entre Arc Express et le pôle actuel est organisée. Les flux en correspondance sont donc séparés des entrants/sortants directs.

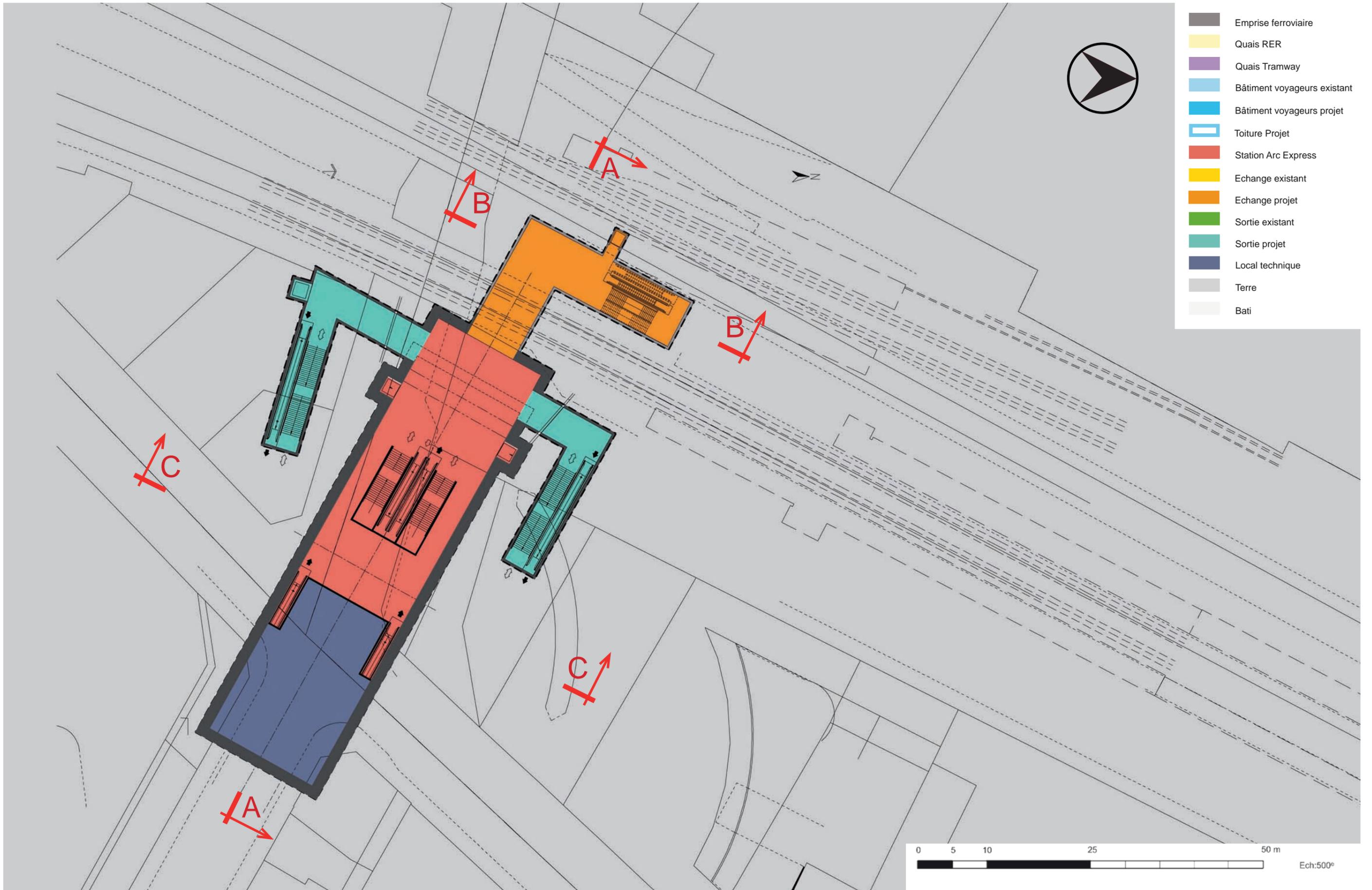
Les émergences vers la voirie se trouvent côté ville de part et d'autre de la rue Rouget de Lisle.

Le diagnostic établi en première phase a montré que la correspondance d'Arc Express avec le tramway T2 était à privilégier par rapport à celle avec le RER C, en particulier en direction de la Défense.

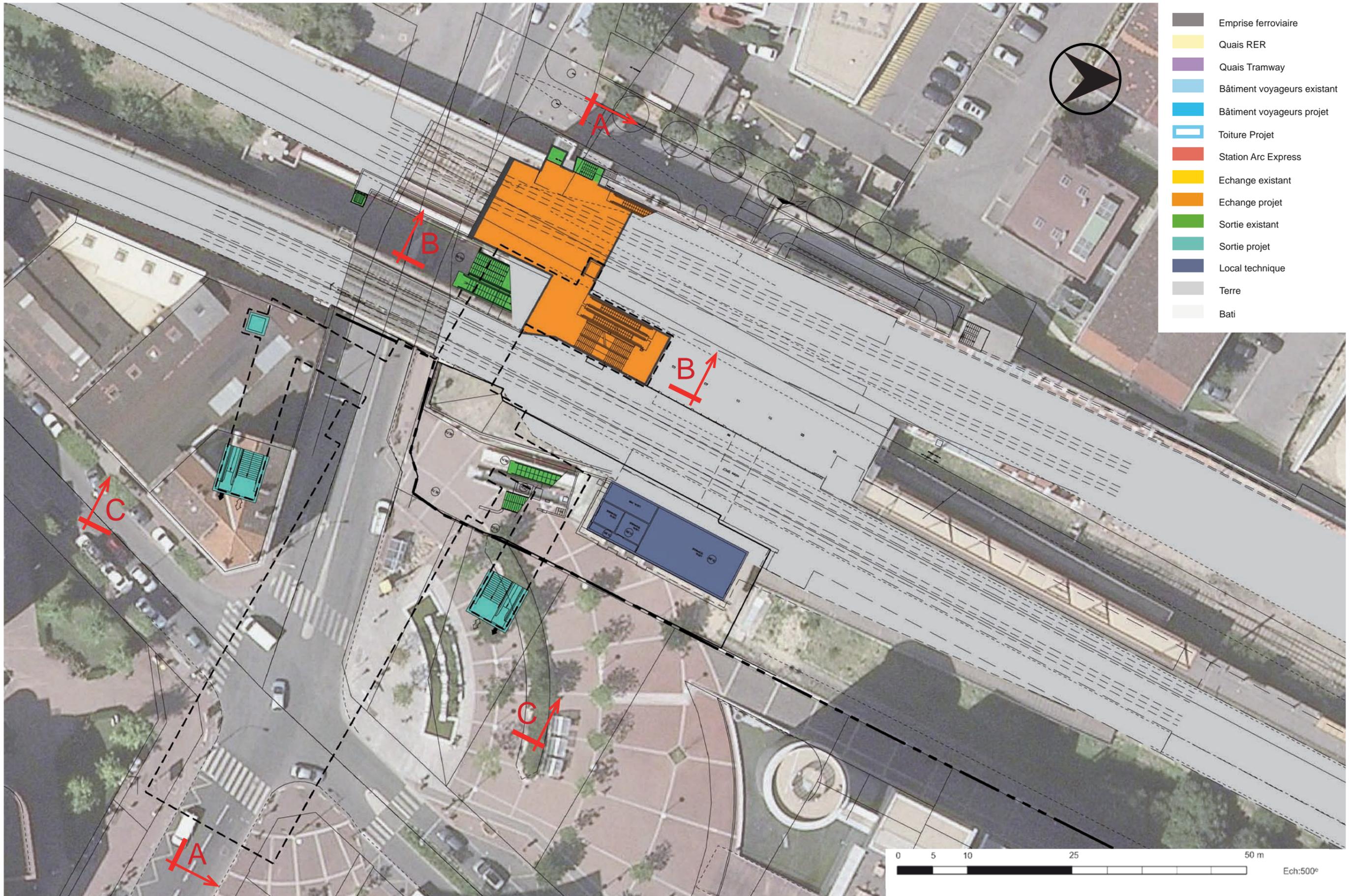
La correspondance s'organise autour d'un large espace d'échange situé sous l'actuel plate forme entre le RER C et le Tramway. L'accès aux quais en direction de Paris est de ce fait favorisé.

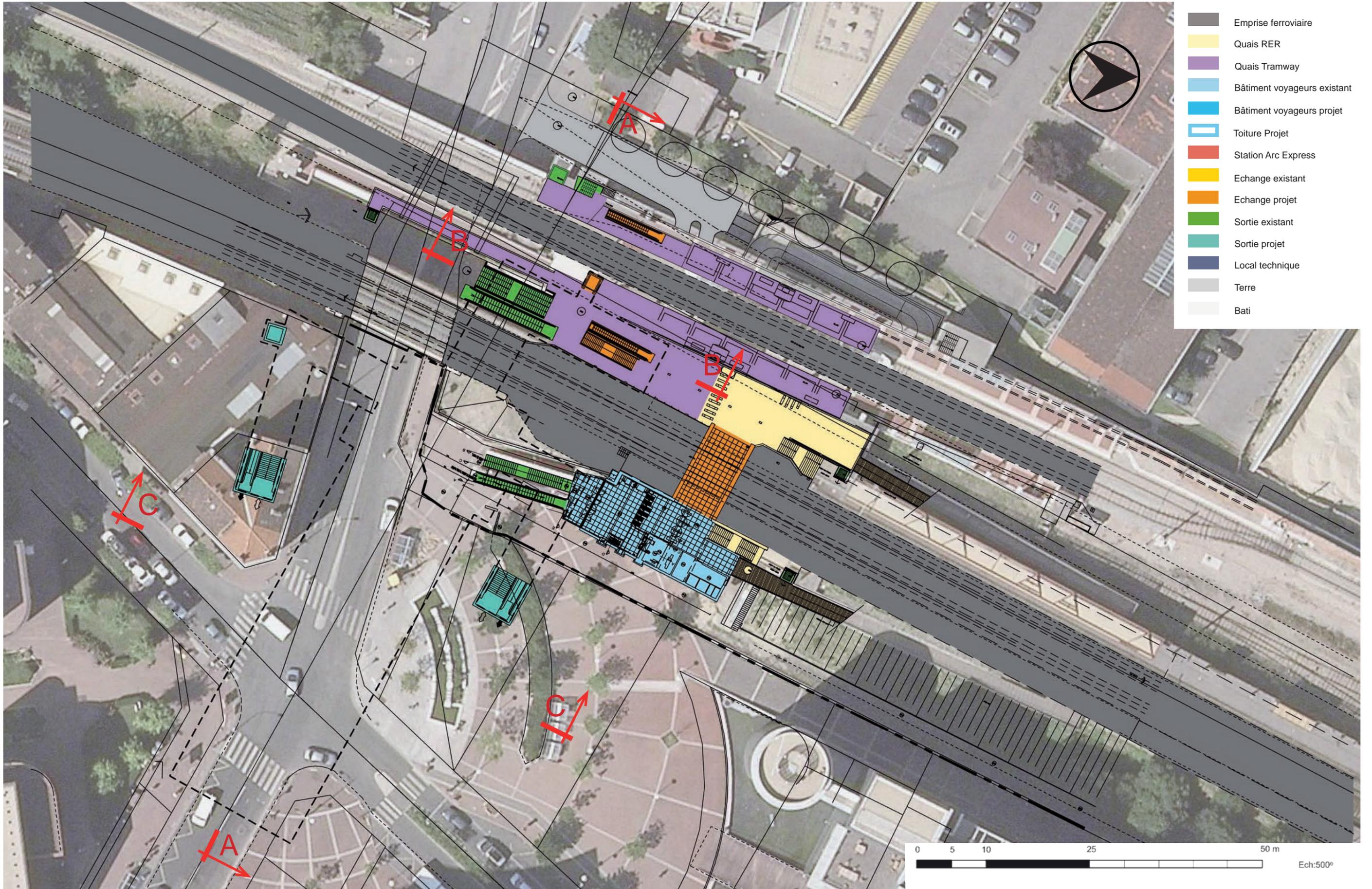
Pour des raisons de sécurité et de régularité de la ligne de tramway, un accès au quai du T2 en direction de la Défense par un large passage dénivelé sous les voies du tramway a été préféré à une traversée à niveau. La validation de cette solution se fera à la vue des données de voyageurs prévisibles en correspondance.

Les voyageurs en provenance de la station Arc express rejoignent le quai du RER C en direction de Versailles/ Saint Quentin soit en utilisant l'actuel souterrain sous les voies du RER C, soit par la voirie puis l'actuel bâtiment voyageurs. .



- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati





- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati

Niveau Quais tramway : 36.00 NGF  
 Niveau Salle d'échange : 31.90 NGF  
 Niveau Voirie : 30.65 NGF  
 Niveau Salle des billets AE : 36.00 NGF

- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati

