

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

Clamart



LA GARE DE CLAMART

SITUATION

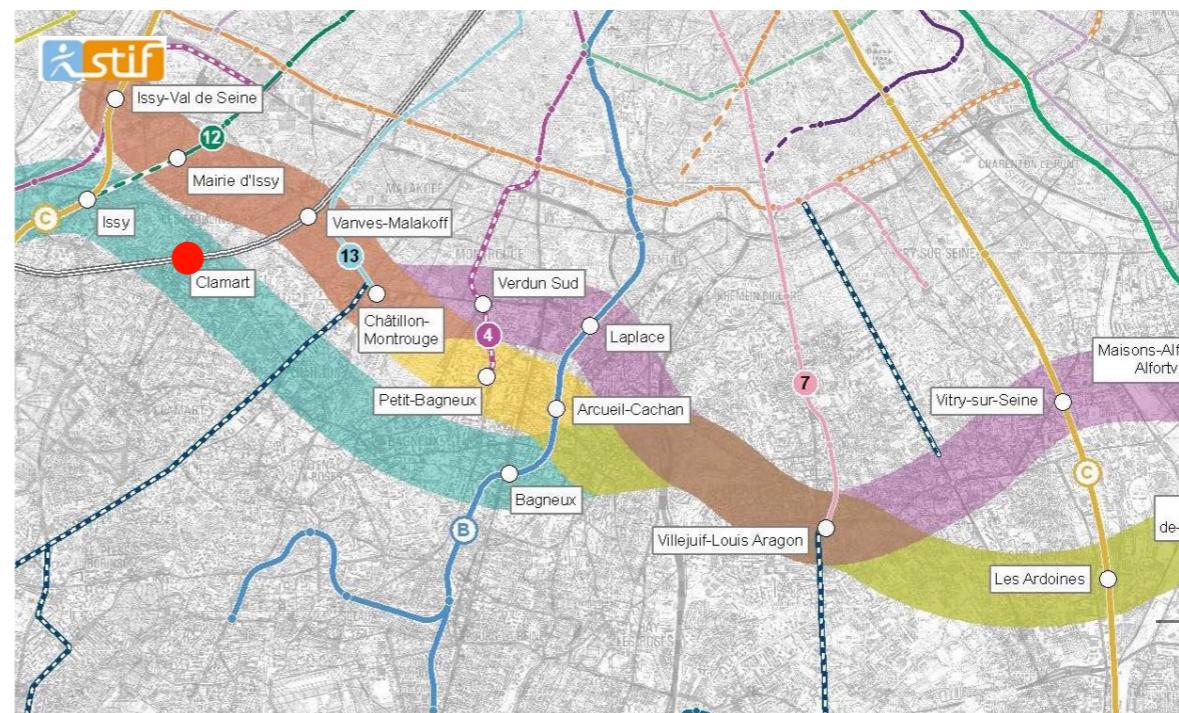
La gare de Clamart est située au sud-ouest de Paris, en première couronne, sur la commune de Clamart (Hauts-de-Seine), à 3,5 km du périphérique. La commune de Clamart est limitrophe de six communes (Meudon, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Malakoff, Chatillon, Fontenay-aux-Roses, Le Plessy-Robinson et Vélizy-Villacoublay).

La gare est desservie par la ligne N du transilien (zone 2) et permet de rejoindre Paris Montparnasse en 9 minutes.

Ligne N du Transilien :

- Paris Montparnasse - Dreux
- Paris Montparnasse - Mantes-la-Jolie (via Plaisir-Grignon)
- Paris Montparnasse - Rambouillet

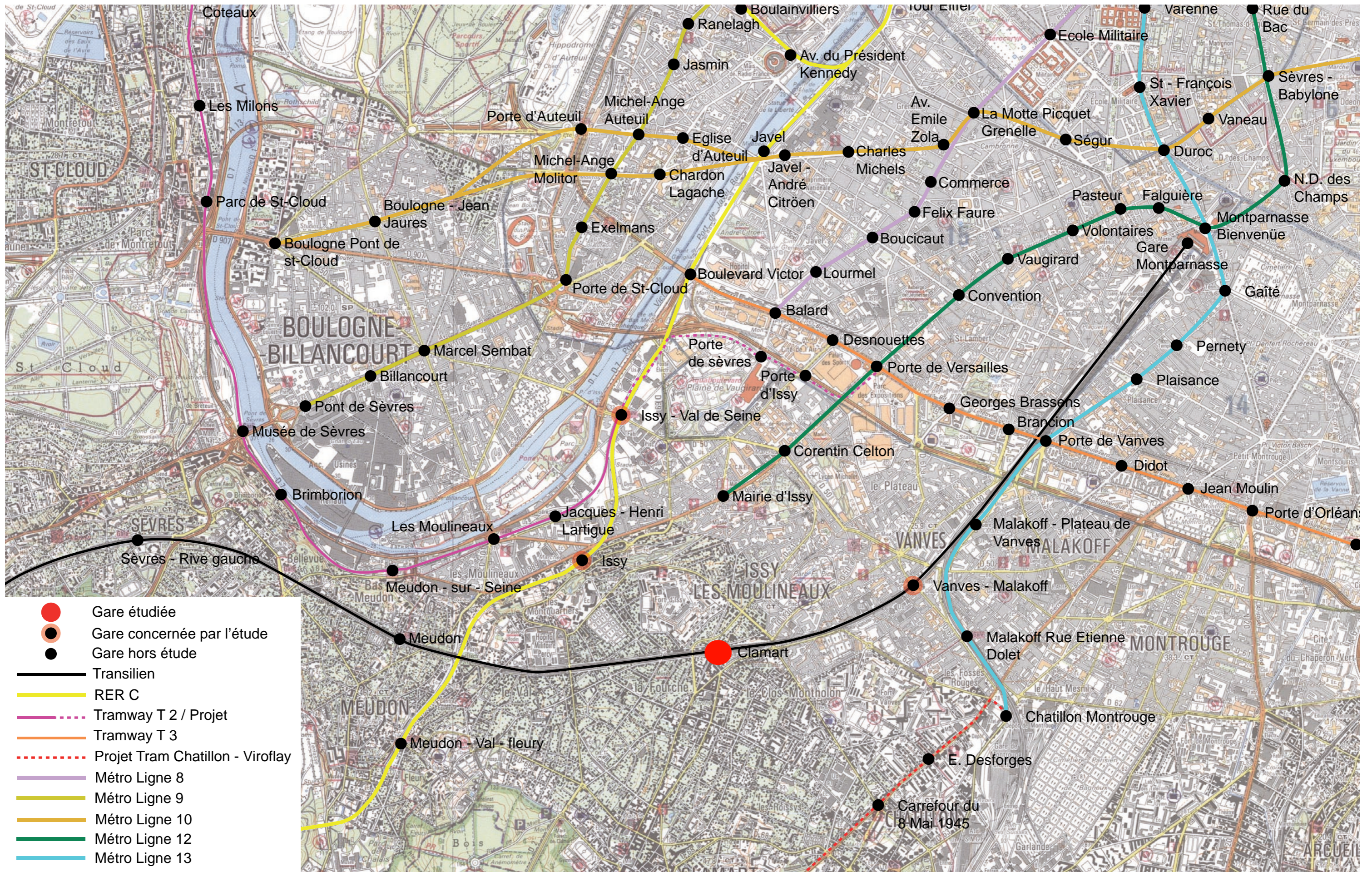
La gare accueille en semaine (jour ouvrable de base) environ 8 600 voyageurs (4 389 entrants) répartis sur 146 trains.

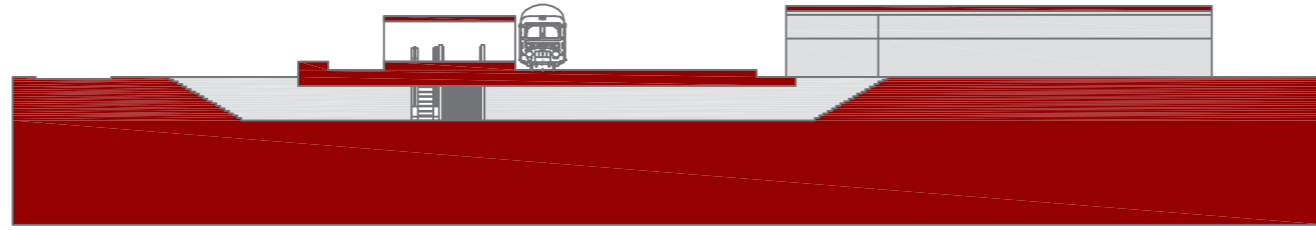


Arc Express Sud-Est
Traçé éloigné
T2 Meudon sur Seine
RER A Val de Fontenay



Photographie aérienne

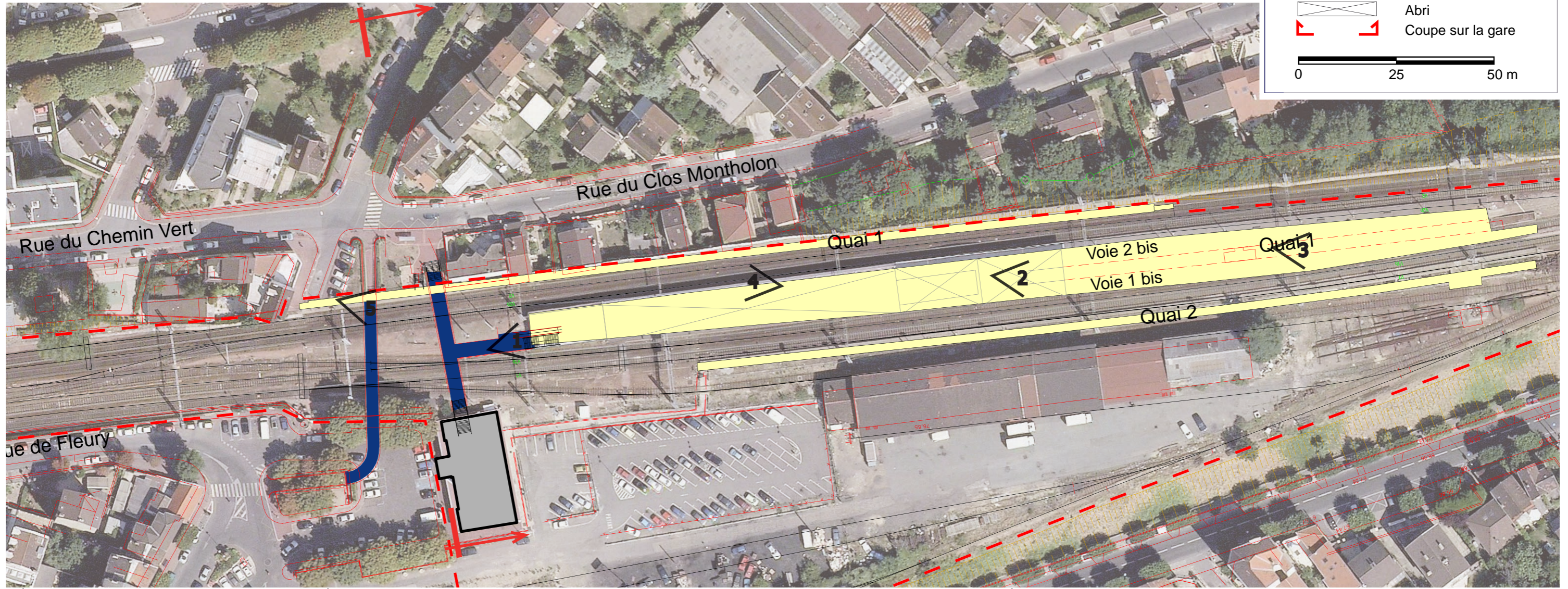




Plan de l'Existant

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

0 25 50 m

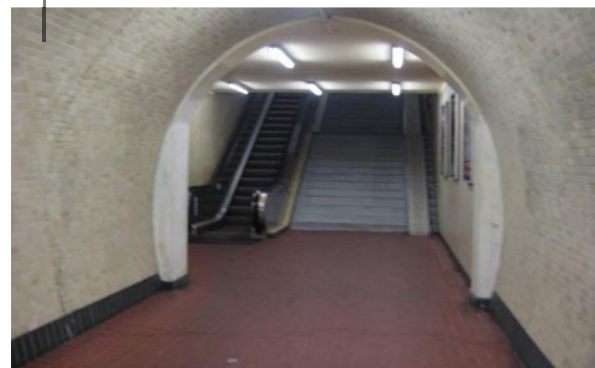


1: Passage souterrain vers les quais

2-3 : Quai 2 bis vers Paris

4: Quai 1 bis vers Chartes

5: Quai 1 vers Paris



LA GARE DE CLAMART

CAPACITE ACTUELLE

JOB (voyageurs)

	M	D	total
2 sens	4 389	4 244	8 633

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	193	17	210	48	8	57
sens impair	9	163	172	2	82	84
2 sens	133	33	165	33	16	50

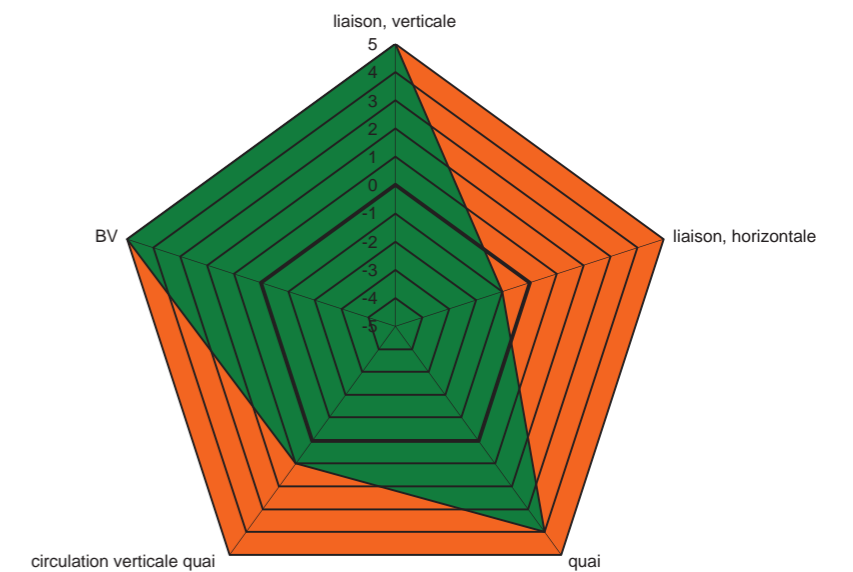
espaces			circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m ²)	indice de confort	remarques
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc				
capacité unitaire (pers/min/m)			40	40	40	55	80	100					
accès ville	direct quais	quantité											
		largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
via BV ou liaisons	liaisons	quantité											
		largeur (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
BV										115	26,2		
accessibilité aux quais (liaisons)	liaisons	quantité		1		1							TYPE 4
		largeur minimale (m)		3,3		3,3							
		capacité théorique (pers/min)		131		180							
		charge actuelle		140		70							
		réserve de capacité		-7%		61%							
quais	1	quantité		1		1	1						oui
		largeur minimale (m)		6,7		2,8	1						
		capacité théorique (pers/min)		268		155	80						
		charge actuelle		140		140							
		réserve de capacité		48%		9%							
	2	quantité											
		largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
		charge actuelle											
		réserve de capacité											

- NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - quai central : on considère l'arrêt d'un train dans chaque sens au même moment
 - 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

La gare de Clamart offre un bâtiment voyageurs confortable avec un espace d'attente largement dimensionné au regard de la fréquentation actuelle, un espace de vente Transilien et une boutique SNCF.

Le quai central est aussi très largement dimensionné puisqu'il n'est utilisé aujourd'hui qu'à la moitié de sa capacité. Les escaliers de part et d'autre du souterrain présentent également une forte réserve de capacité (61%). Les escaliers donnant accès au quai central ne sont pas non plus utilisés à 100% mais ne présentent pas de forte réserve, seulement 9%.

Le point noir reste la partie du souterrain donnant accès au quai central, passage obligé pour la totalité des flux. Cette portion de souterrain offre déjà un déficit de 7% par rapport à son débit théorique.



liaison, verticale	5
liaison, horizontale	-1
quai	4
circulation verticale quai	1
BV	5

2,8

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 DE CLAMART

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Parmi l'ensemble des gares étudiées, Clamart fait partie du groupe de gares les moins fréquentées (moins de 10 000 voy/jrs). Cependant, si certains espaces (quais, accès aux quais, BV et escaliers) offrent encore une réserve de capacité, le couloir de liaison souterraine est lui déjà utilisé à sa capacité maximale.

ACCESSIBILITE

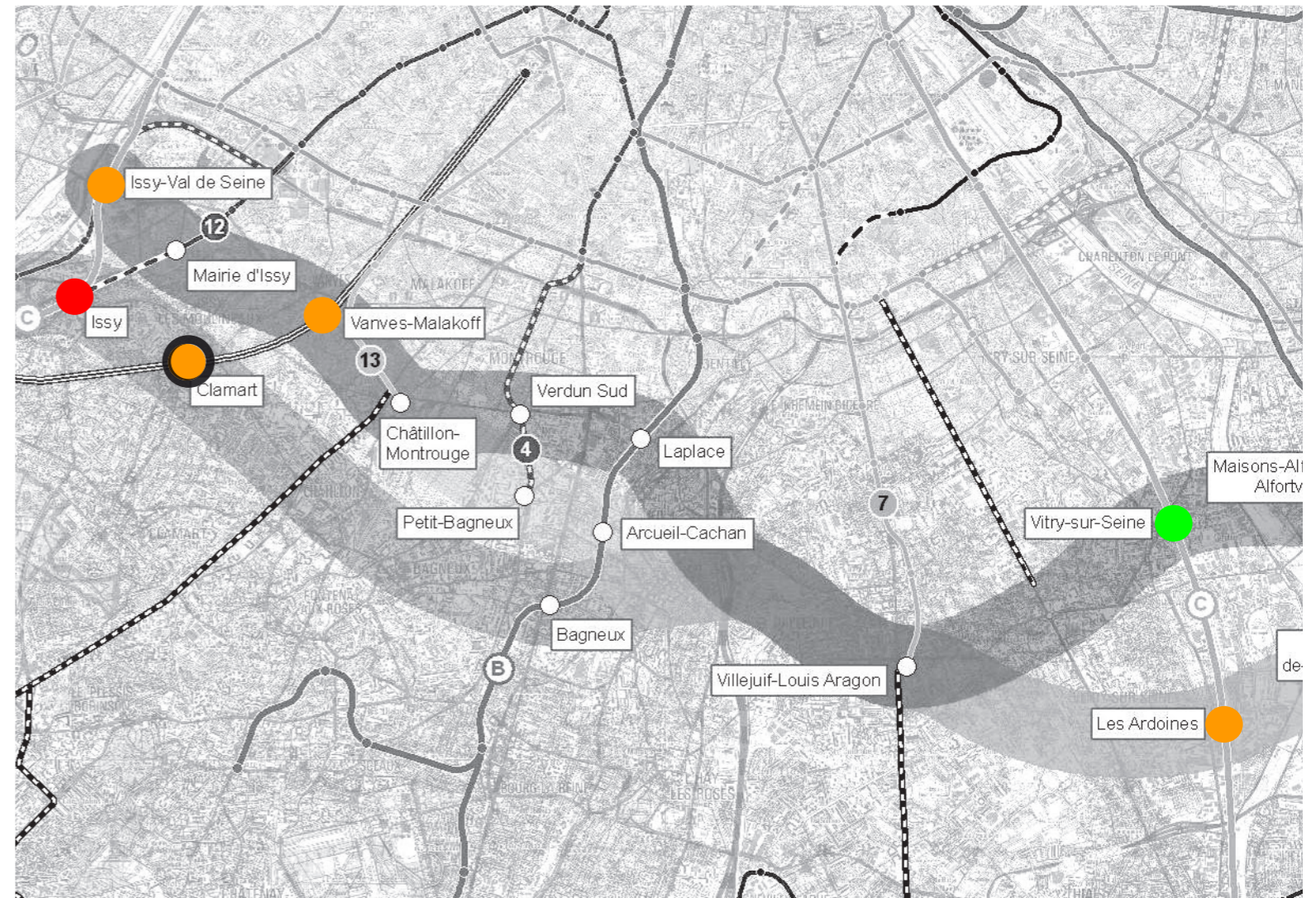


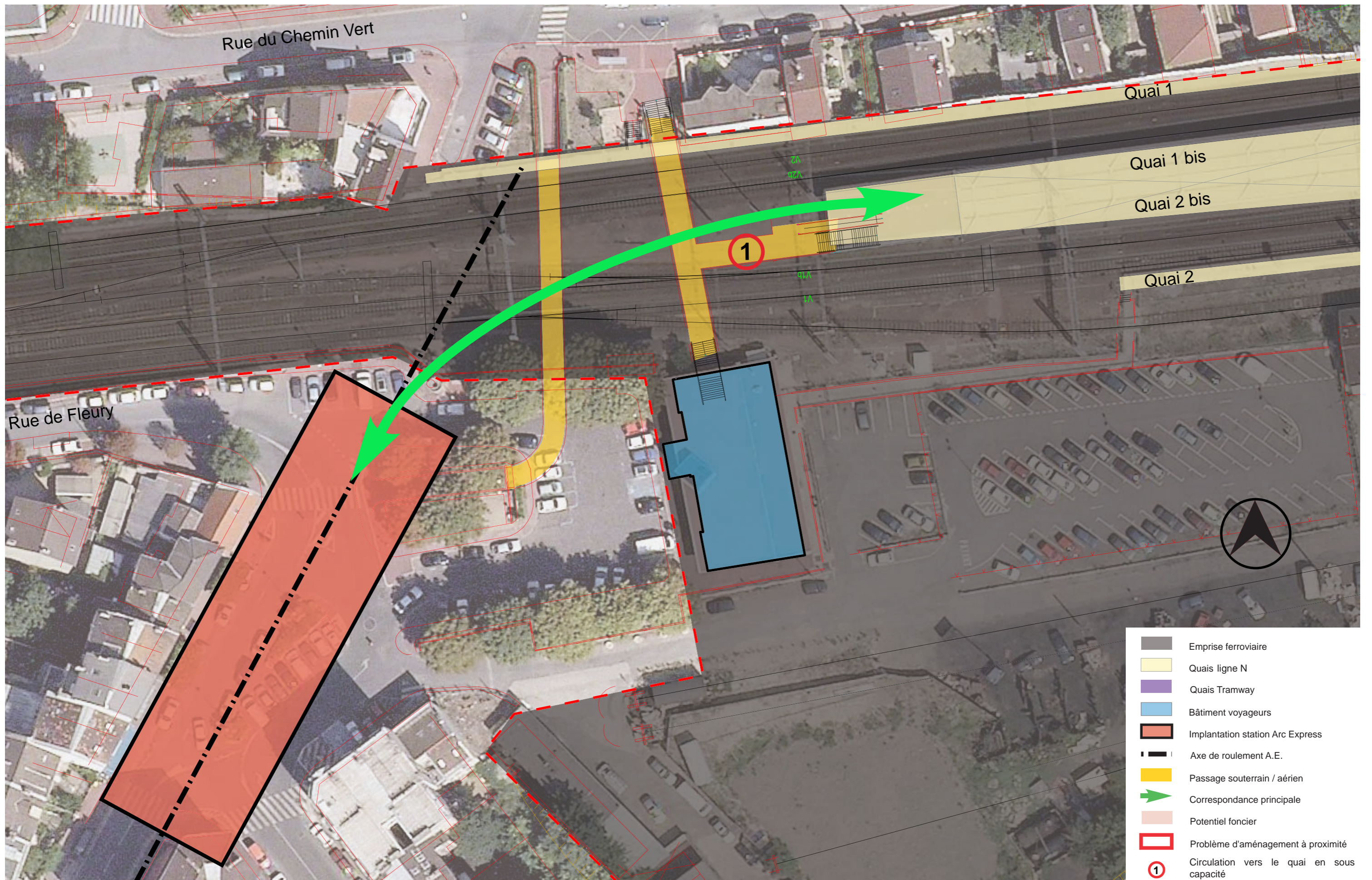
La gare est accessible de niveau 2. Elle n'est pas équipée d'ascenseurs mais le quai central offre actuellement la possibilité pour les handicapés moteurs d'y circuler sans difficultés.

NOTE DE COMPLEXITE



Le quai central est accessible PMR mais pas le cheminement jusqu'aux quais. Donner accès aux quais nécessiterait des travaux importants (installation d'ascenseurs). Cependant la disponibilité foncière derrière la gare permettrait d'envisager sans grande difficulté ce type de travaux.





- Emprise ferroviaire
- Quais ligne N
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs
- Implantation station Arc Express
- Axe de roulement A.E.
- Passage souterrain / aérien
- Correspondance principale
- Potentiel foncier
- Problème d'aménagement à proximité
- 1 Circulation vers le quai en sous capacité

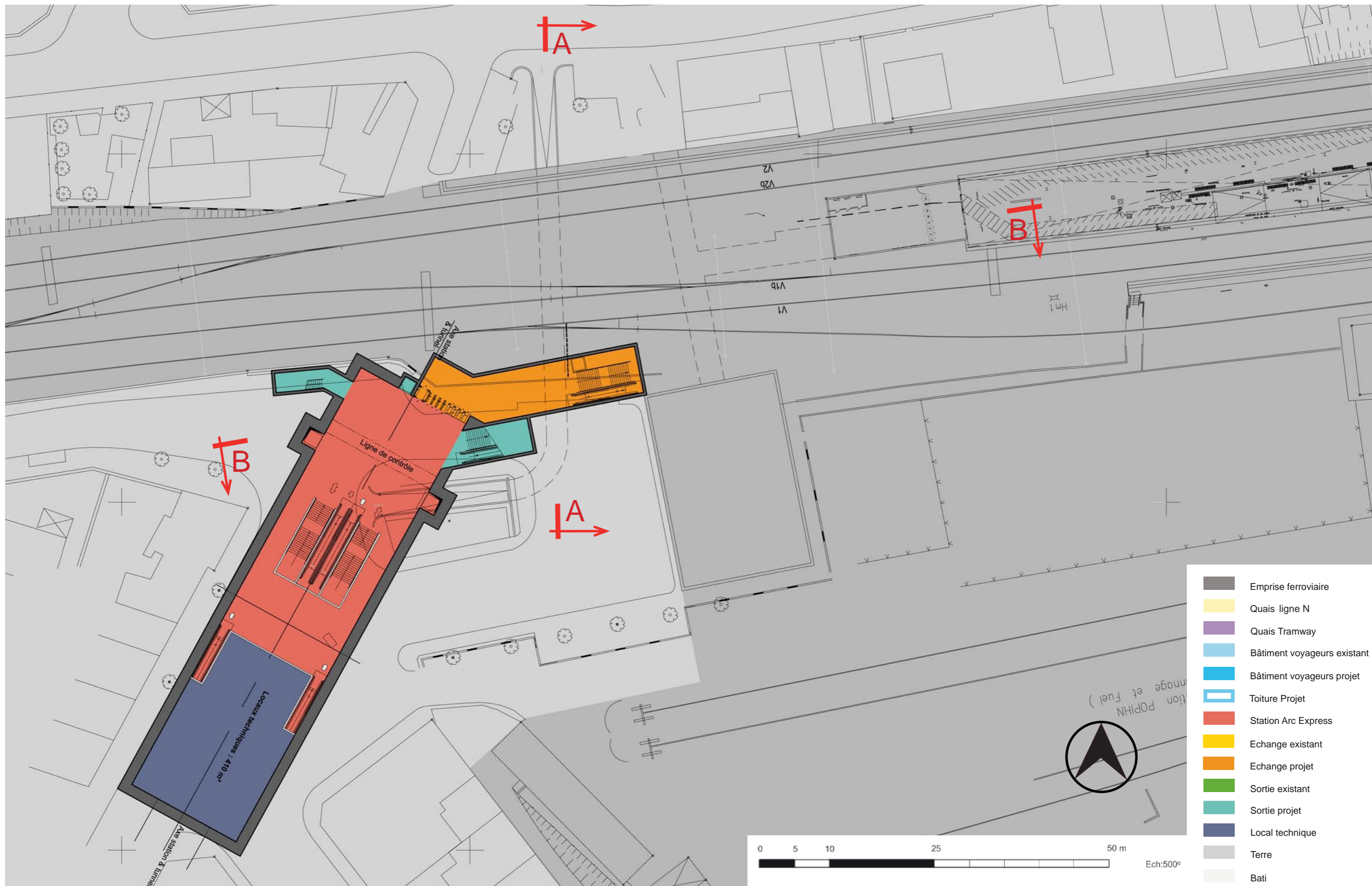
NOTE DE PRESENTATION

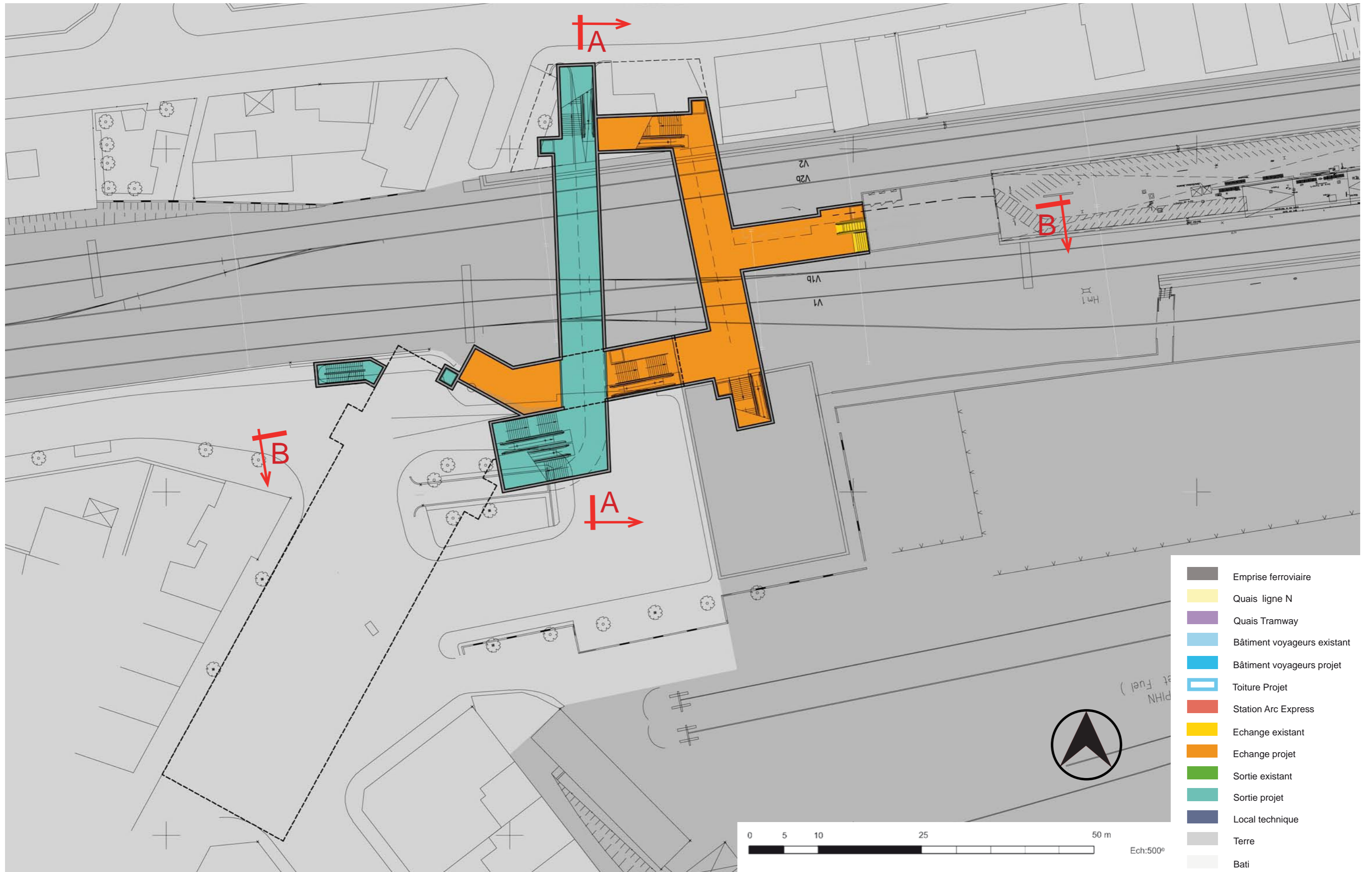
Le dispositif d'échange entre la station Arc express, la ville et la gare Transilien s'appuie sur les 2 souterrains existants. Compte tenu des capacités réduites qu'ils offrent aujourd'hui, le projet prévoit leur élargissement. La mise en place du Contrôle automatique d'une part dans le bâtiment voyageurs existant et d'autre part à l'extrémité nord du souterrain d'accès au quai, où est aménagé un véritable accès secondaire, permet de libérer de l'espace en entrée du quai central. L'installation d'ascenseurs sur l'ensemble des dénivelées rend le site accessible de niveau 3.

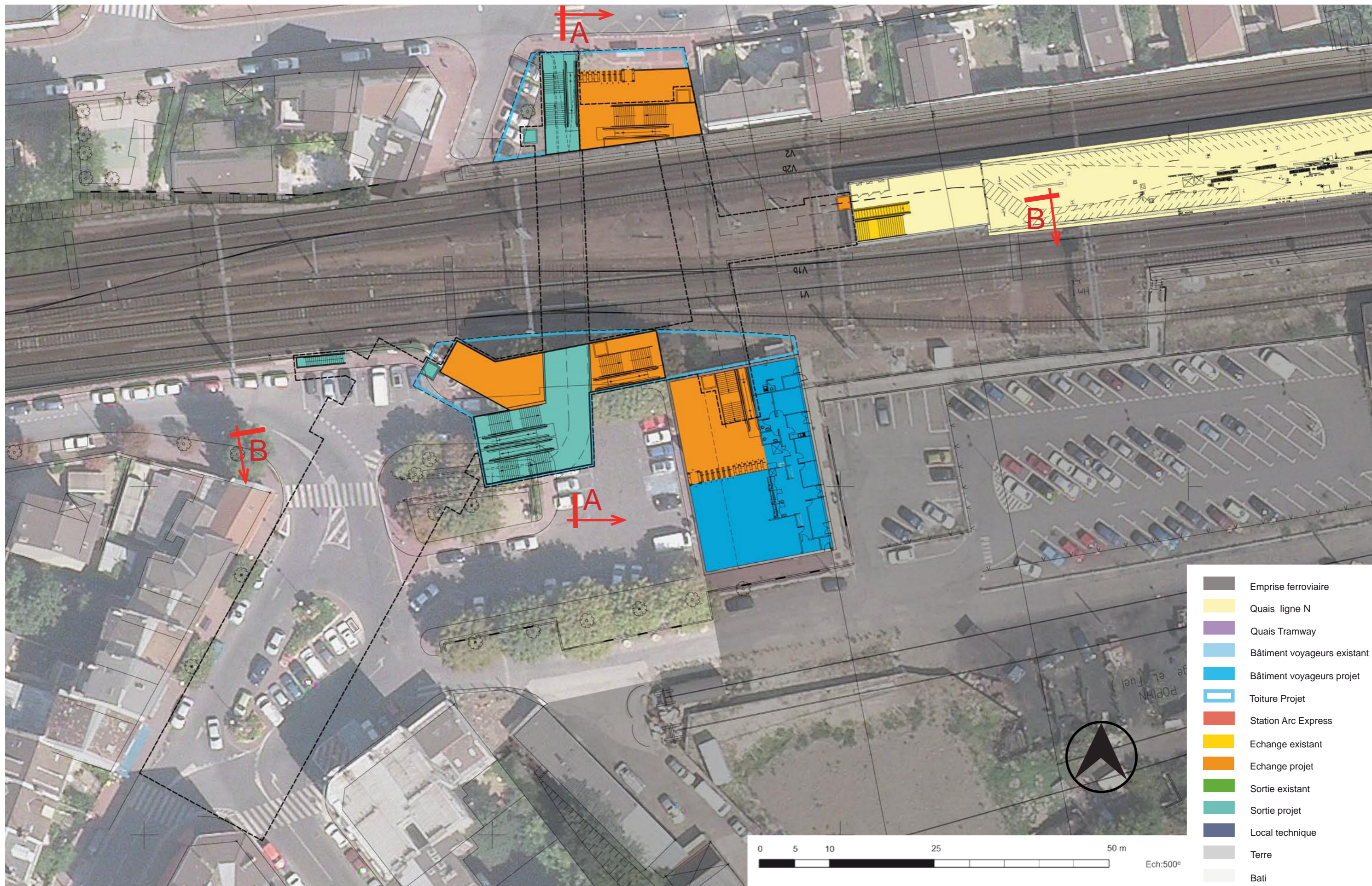
Le bâtiment voyageurs actuel est largement reconfiguré. Le hall est élargi, ce qui permet d'accueillir cette nouvelle ligne de contrôle, ainsi que les circulations verticales descendantes vers le souterrain élargi.

En sortie de station Arc Express, les flux en correspondance et les flux sortants sont dissociés par l'organisation des cheminements sur deux niveaux distincts. L'élargissement du souterrain public offre à la station un débouché confortable vers Issy les Moulineaux et Vanves.

Enfin, une sortie secondaire non mécanisée est implantée le long de la rue de Fleury.







- Emprise ferroviaire
- Quais ligne N
- 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

