

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

Vitry-sur-Seine



LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

SITUATION

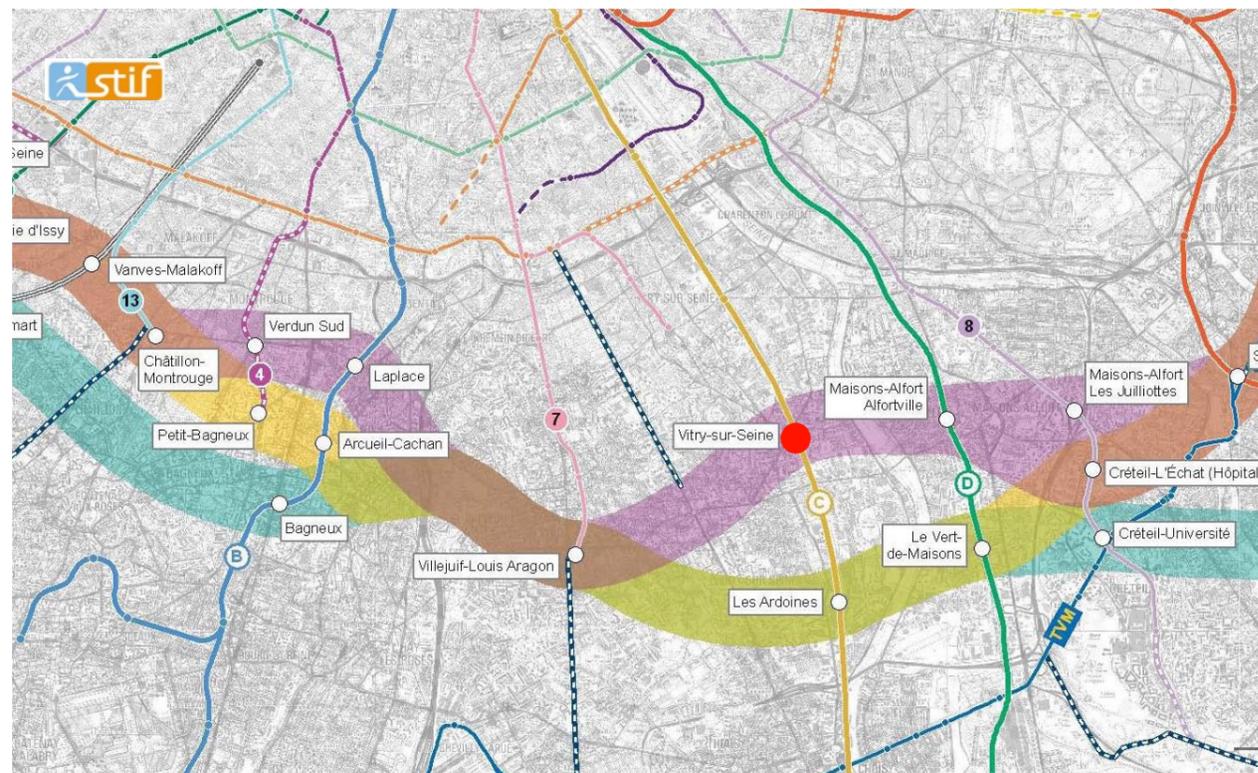
La ville de Vitry-sur-Seine se situe dans la proche banlieue Sud de Paris, dans le département du Val-de-Marne. Les communes limitrophes sont Ivry-sur-Seine au Nord, Villejuif à l'Ouest, Thiais au Sud, et Alfortville à l'Est. La Seine marque la séparation entre Alfortville et Vitry-sur-Seine.

La station de Vitry-sur-Seine est desservie par le RER C₁ 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.

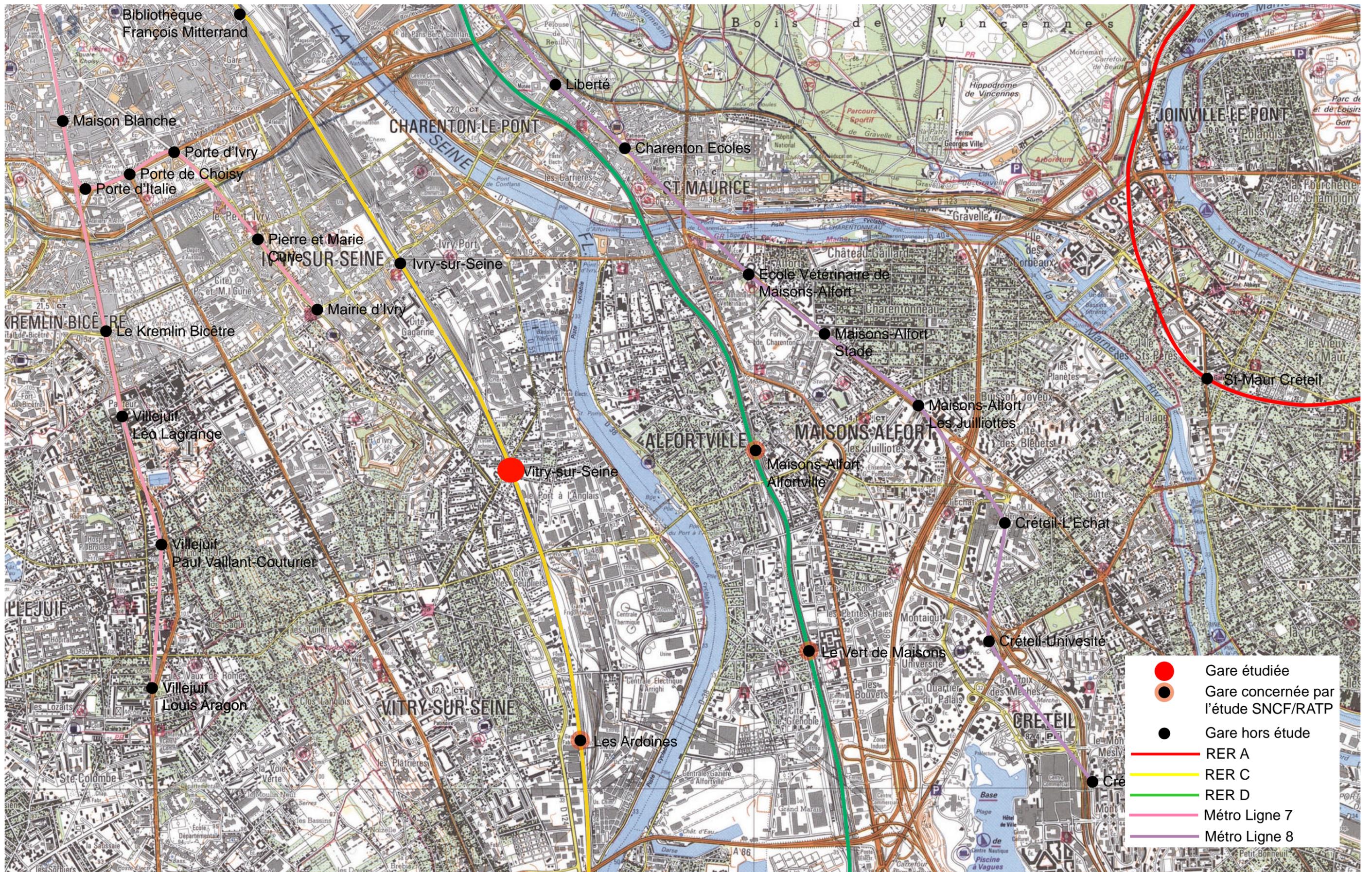
66% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 24% en bus et 6% en voiture.



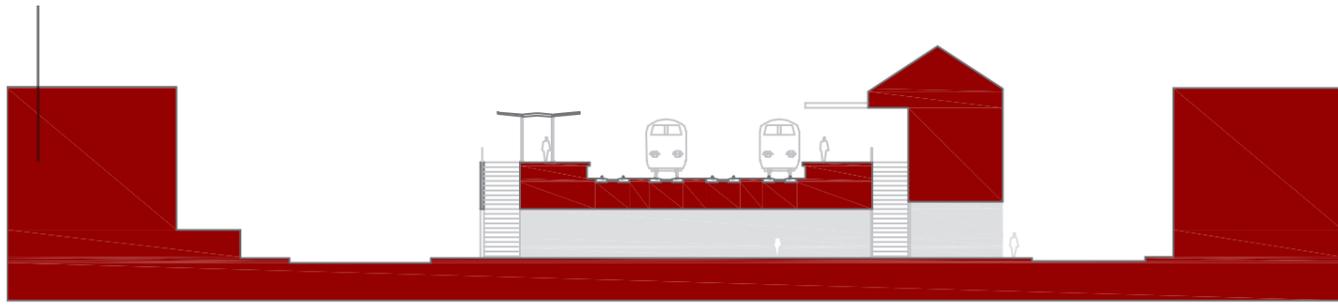
Arc Sud-Est :
Tracé proche
RER A Val de Fontenay
RER C Issy Val de Seine



Photographie aérienne



- Gare étudiée
- Gare concernée par l'étude SNCF/RATP
- Gare hors étude
- RER A
- RER C
- RER D
- Métro Ligne 7
- Métro Ligne 8

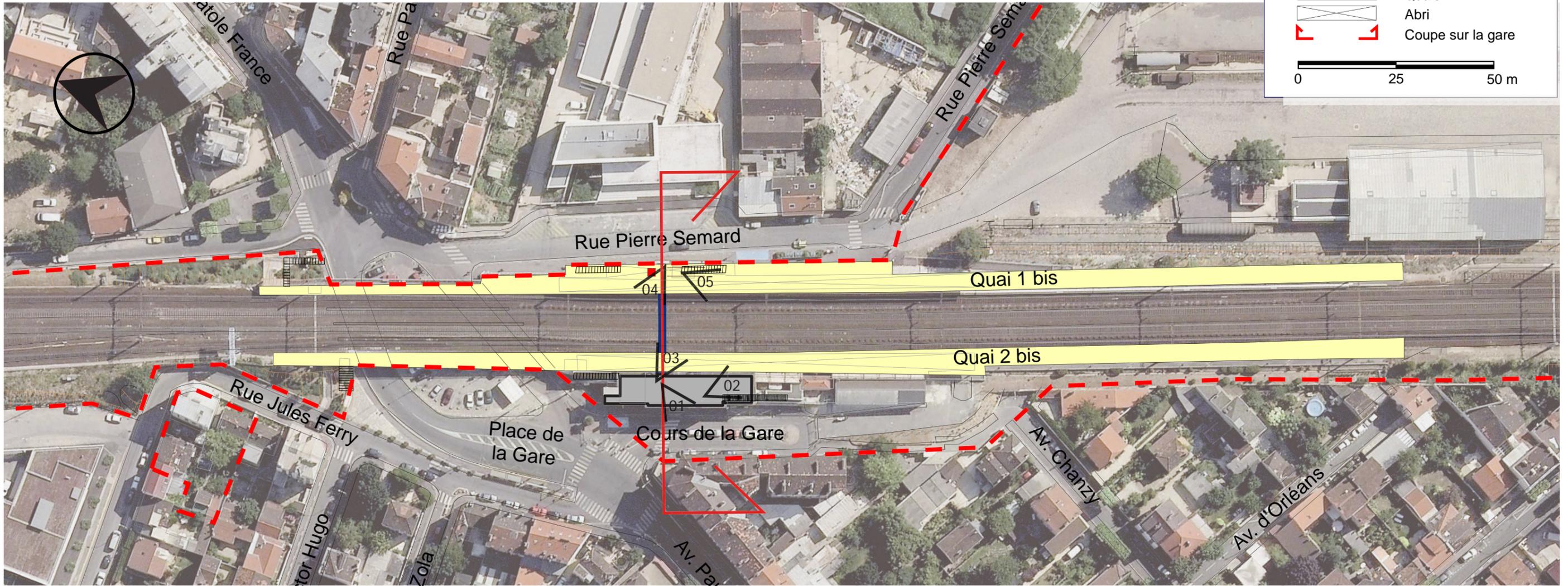


Coupe sur le souterrain, échelle 1/500

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



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



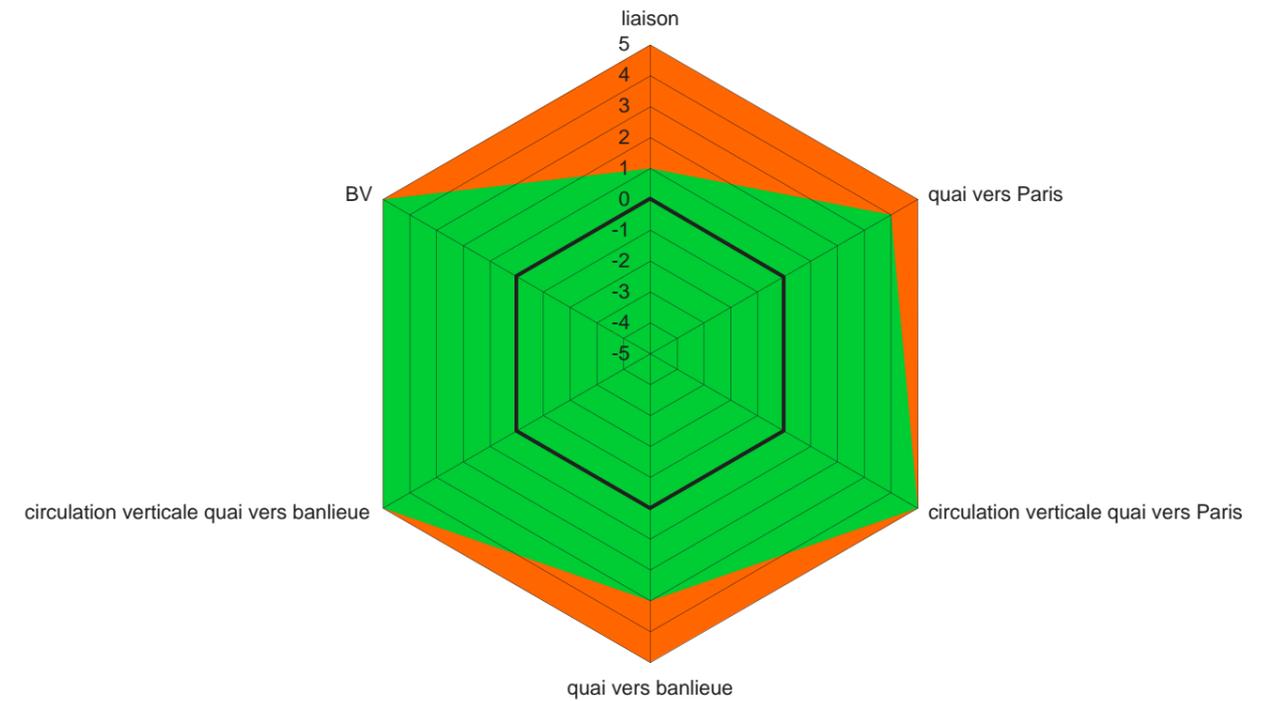
LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

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		Asc					rampe
capacité unitaire (pers/min/m)		40	40	40	55	M 80	D 100		40				
accès ville	direct quais	quantité			1								
		largeur minimale (m)			2,2					oui			
		capacité théorique (pers/min)			121								
via BV ou liaisons		quantité											
		largeur (m)								oui		N.R.	
		capacité théorique(pers/min)											
BV										oui	129,6	20,6	
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité	1										
		largeur minimale (m)	3										
		capacité théorique (pers/min)	120							oui		TYPE 1	
		charge actuelle	104										
	réserve de capacité	13%											
quais	1bis	quantité	1		3								
		largeur minimale (m)	3,5		6,6								
		capacité théorique (pers/min)	140		363						oui		
		charge actuelle	90		78				1				
	réserve de capacité	36%		79%									
	2bis	quantité	1		2	1							
		largeur minimale (m)	3,8		4,4	1							
		capacité théorique (pers/min)	152		242	80					oui		
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 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	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%≤15%
2	15%≤30%
3	30%≤45%
4	45%≤60%
5	60%≤

LA GARE DE VITRY-SUR-SEINE

CONCLUSION

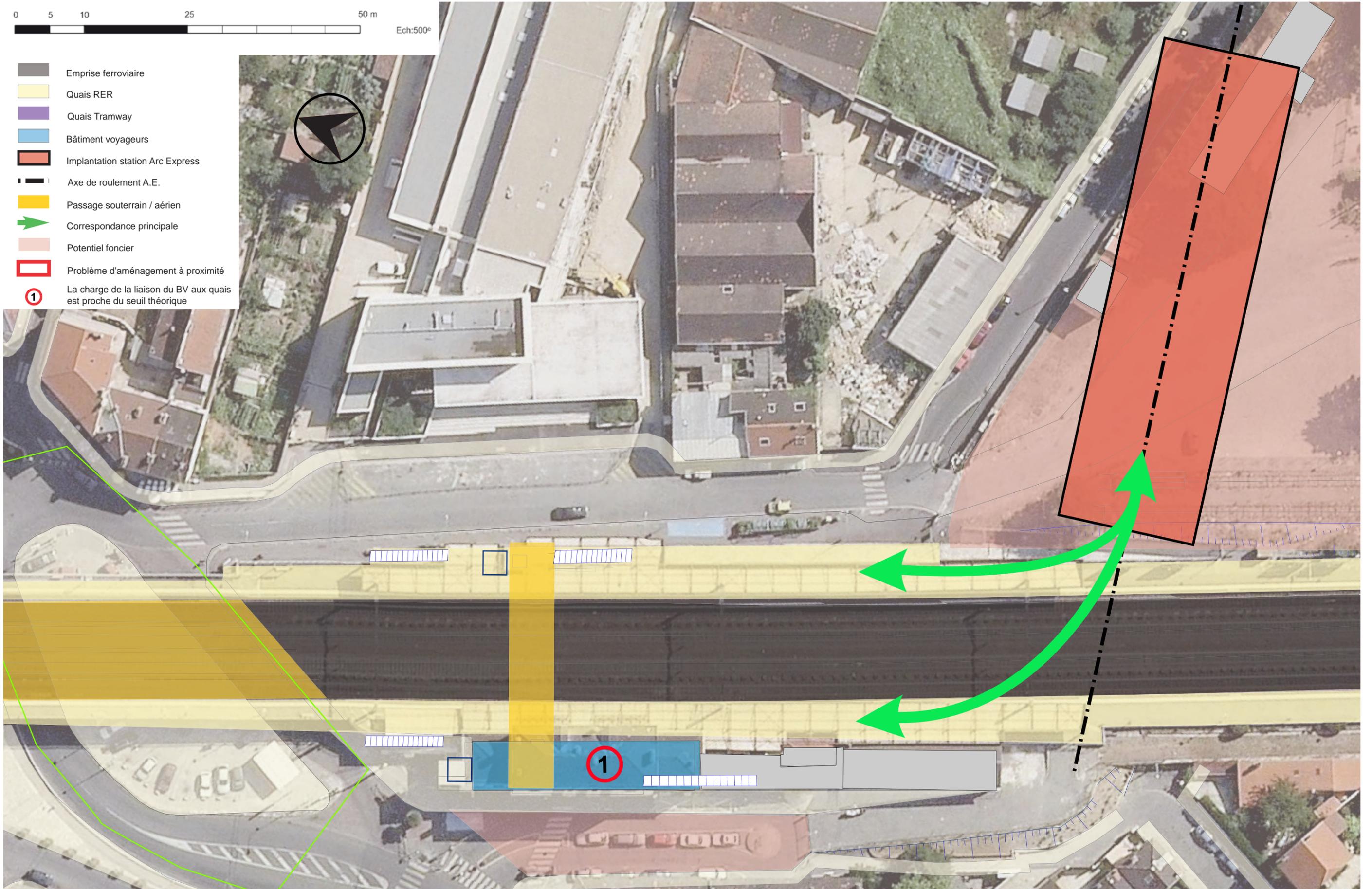
CAPACITE		Dans son état actuel, la gare dispose de légères réserves de capacités.
ACCESSIBILITE		La gare est aujourd'hui accessible de niveau 3, étant équipée d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques.
NOTE DE COMPLEXITE		Cette gare est favorable à l'arrivée d'Arc Xpress moyennant des travaux relativement légers sur le bâtiment et les installations.





Ech:500°

-  Emprise ferroviaire
-  Quais RER
-  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 La charge de la liaison du BV aux quais est proche du seuil théorique



NOTICE DE PRESENTATION

La station Arc Express implantée au Sud Est du site permet d'envisager un rééquilibrage du pôle vers le sud.

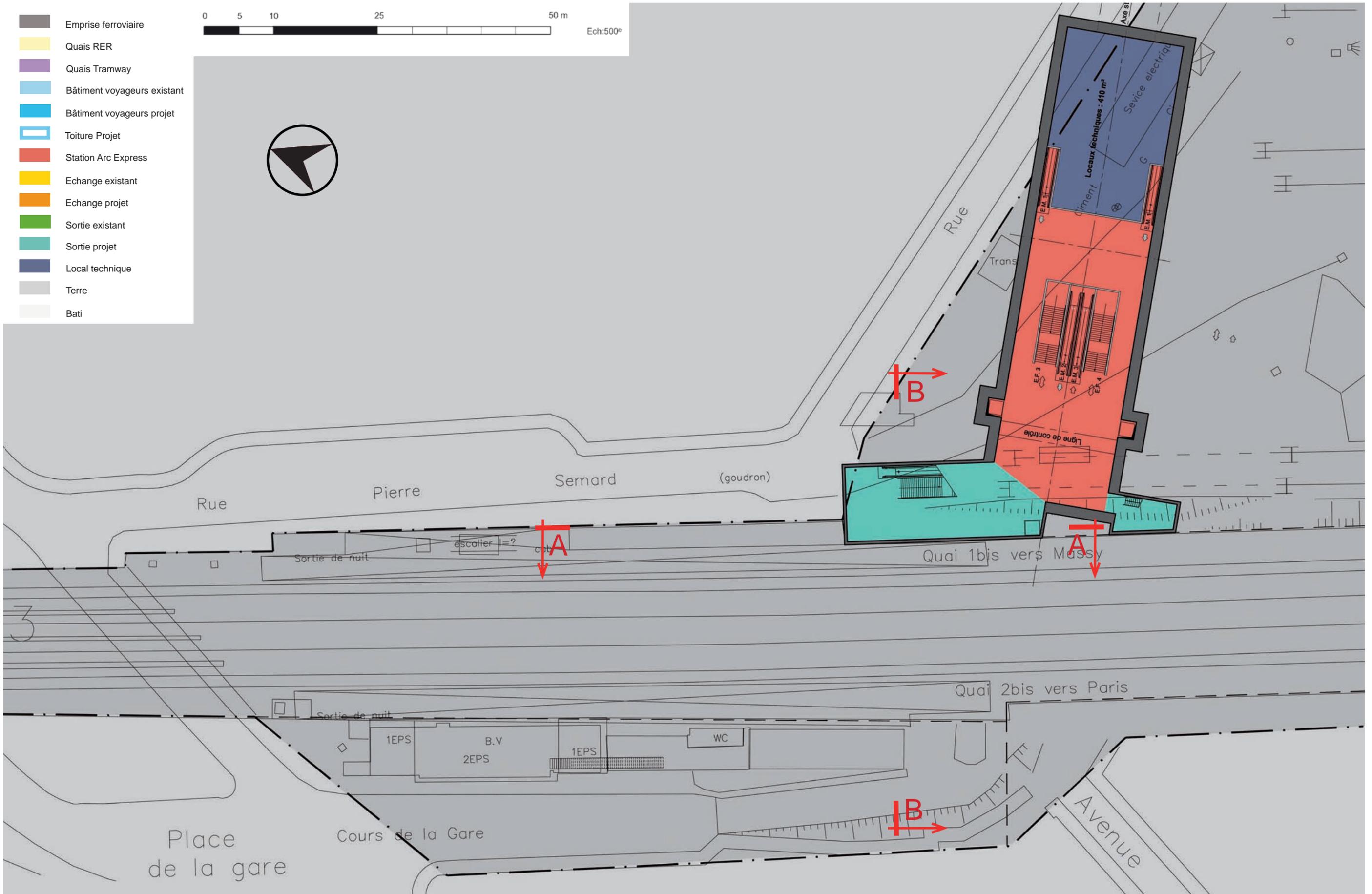
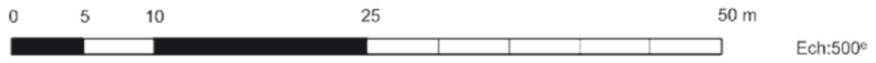
Un nouvel espace d'échange est créé côté rue Pierre Semard le long du talus du quai est du RER C. Il dessert le niveau inférieur vers station Arc Express, le nouveau souterrain de liaison sous les voies au niveau de la voirie, le quai du RER C direction Choisy le roi au niveau supérieur.

L'accès au quai direction Paris se fait au moyen du nouveau souterrain de correspondance et d'un espace abrité au sud ouest du pôle. Le quai est élargi en partie centrale jusqu'à l'actuel bâtiment voyageurs pour recevoir les circulations verticales depuis cet espace.

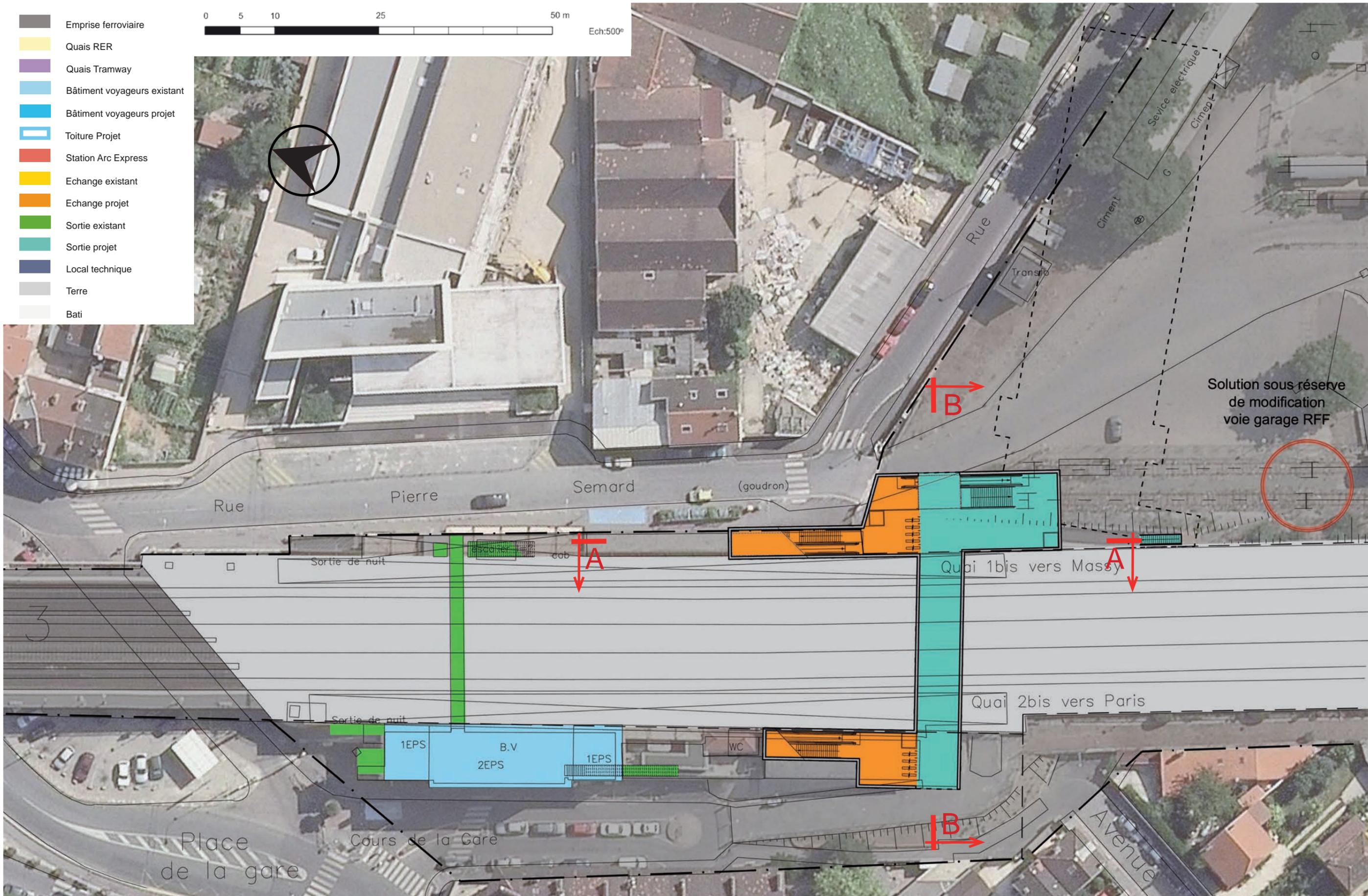
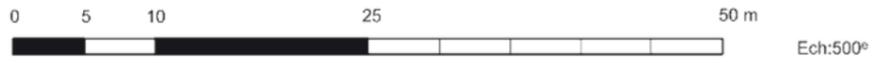
Le positionnement des lignes de contrôle permet de faire du souterrain de liaison un passage public.

La seconde émergence non mécanisée de la station Arc Express est placée au sud ; elle est à considérer comme une issue de secours.

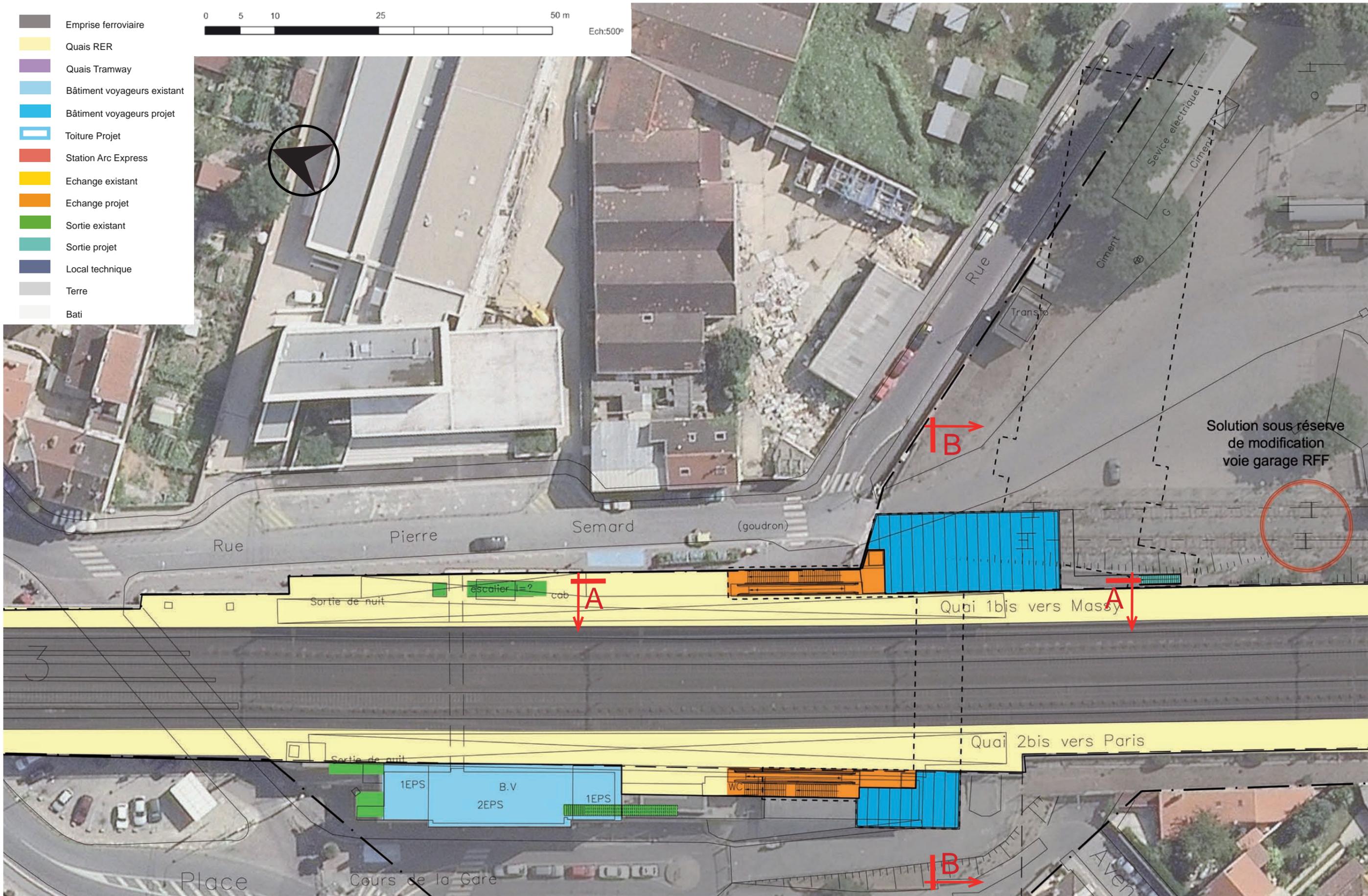
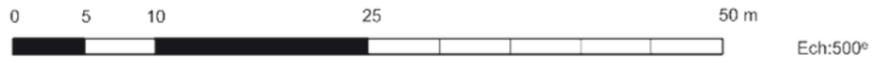
-  Emprise ferroviaire
-  Quais RER
-  Quais Tramway
-  Bâtiment voyageurs existant
-  Bâtiment voyageurs projet
-  Toiture Projet
-  Station Arc Express
-  Echange existant
-  Echange projet
-  Sortie existant
-  Sortie projet
-  Local technique
-  Terre
-  Bati

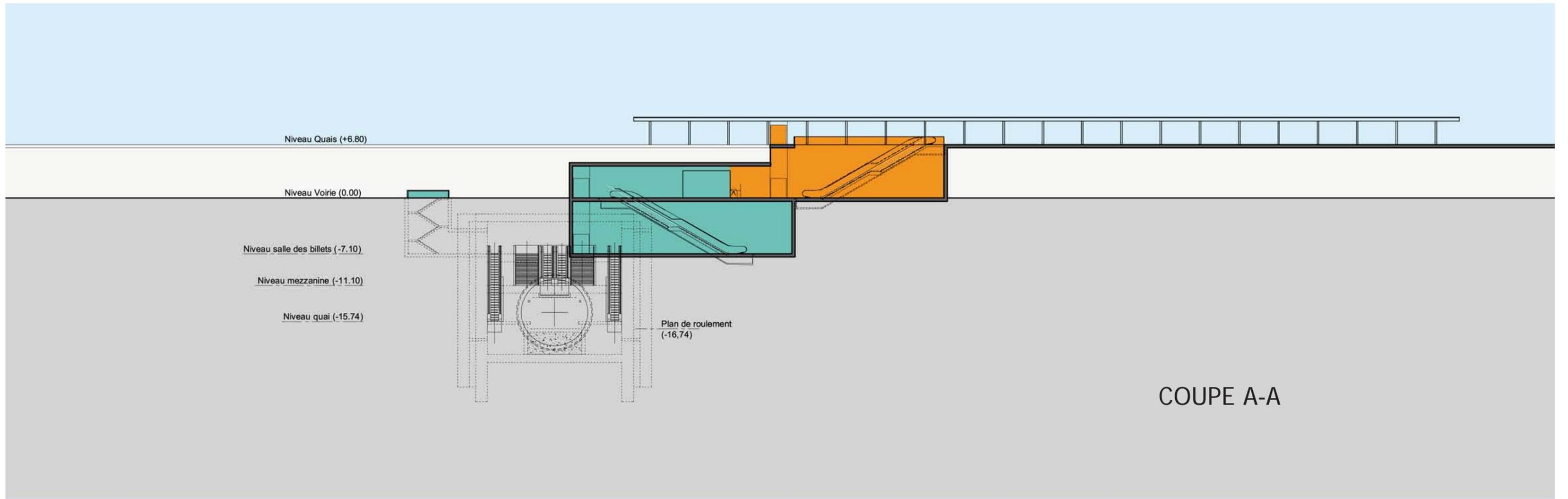


- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati

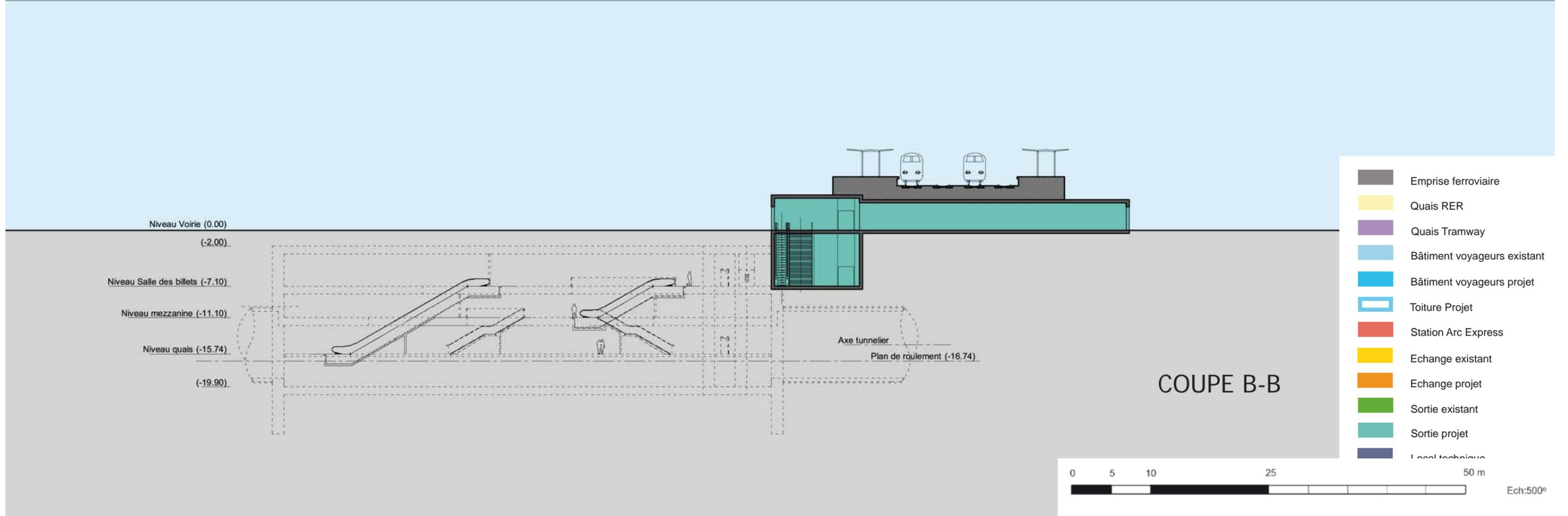


- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati





COUPE A-A



COUPE B-B

- 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

