

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

Le Vert de Maisons



LA GARE DU VERT DE MAISONS

SITUATION

La gare de Vert de Maisons se trouve partiellement sur les communes d'Alfortville et de Maisons Alfort, dans le département du Val-de-Marne, dans la proche banlieue Sud de Paris. La configuration géographique est similaire à la station voisine de Maisons Alfort Alfortville. Alfortville qui longe la Seine à l'Ouest et Maisons Alfort qui est bordée par la Marne sont limitrophes à Créteil. En outre, Choisy-le-Roi se situe tout à fait au Sud d'Alfortville.

Le RER D s'arrête dans cette station et rejoint les gares de Melun, Malesherbes, Corbeil-Essonnes, Creil et Orry-la-Ville.

C'est dans la zone 3 de la Carte Orange que se situe la gare de Vert de Maisons.

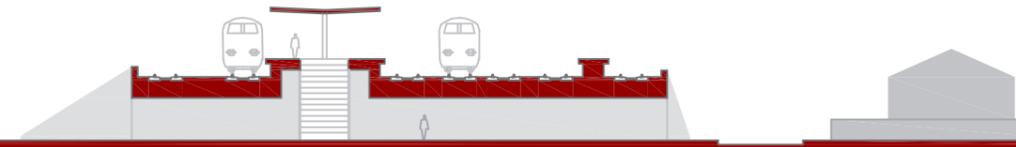
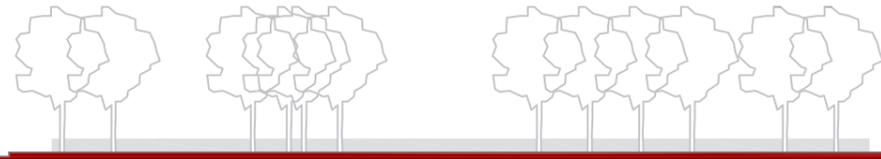
La gare accueille 6 685 voyageurs entrants et 158 trains par jour ouvrable de base.



Arc Sud-Est :
Tracé éloigné
RER A Val de Fontenay
T2 Meudon sur Seine



Photographie aérienne

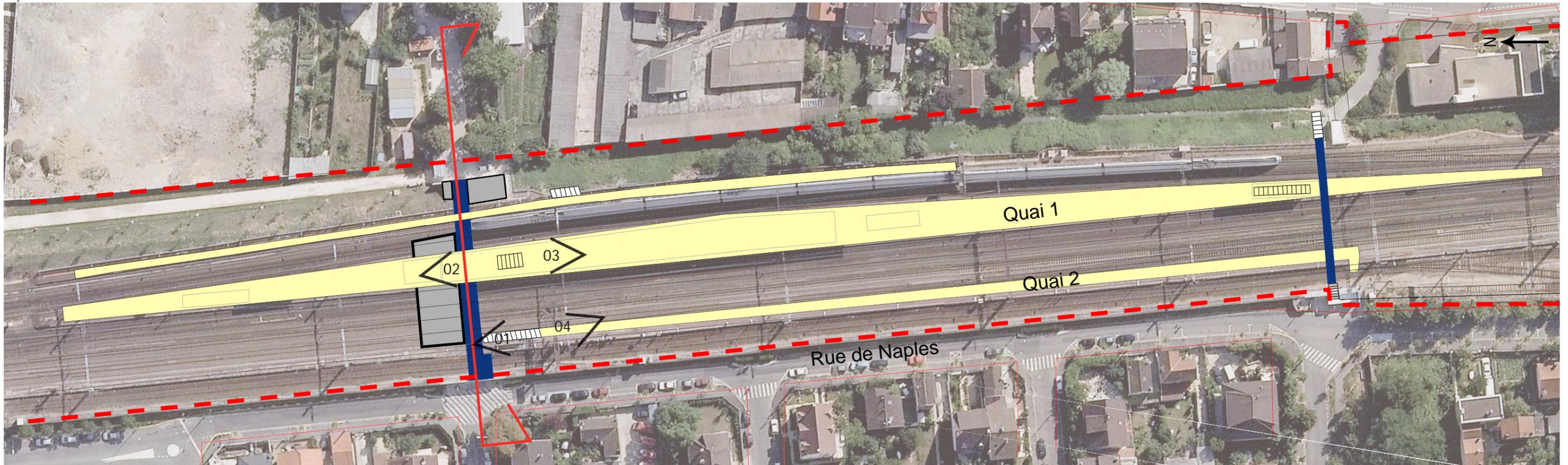


Plan de l'Existant

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

0 25 50 m

Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



01_Accès au quai 2

02_Contrôle Automatique des Billets

03_Escalier vers le souterrain

04_Escalier vers le souterrain



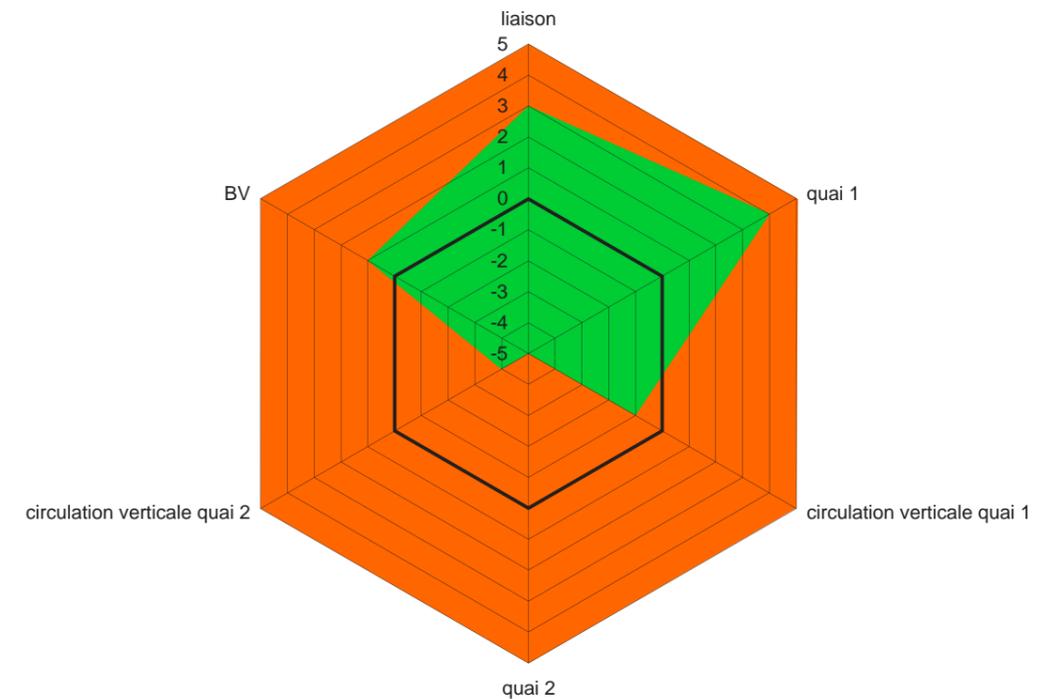
LA GARE DU VERT DE MAISONS

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	35	260	295	9	130	139
sens impair	223	54	277	56	27	83
2 sens	117	92	209	29	46	75

espaces		circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
		passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc				
<i>capacité unitaire (pers/min/m)</i>		40	40	40	55	M 80	D 100		40			
accès ville	direct	quantité										
	quais	largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
via BV ou liaisons		quantité	1									
		largeur (m)	4,1									
		capacité théorique(pers/min)	164									
BV									32	4,8		
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité	1									
		largeur minimale (m)	4,1									
		capacité théorique (pers/min)	164							non		TYPE 1
		charge actuelle	113									
quais	1	quantité	1		1							
		largeur minimale (m)	6,9		3,5							
		capacité théorique (pers/min)	276		193				0	oui		
		charge actuelle	148		221							
	réserve de capacité	47%		-15%								
	2	quantité	1		1							
		largeur minimale (m)	1,2		1							
		capacité théorique (pers/min)	48		55				0			
		charge actuelle	83		83							
		réserve de capacité	-73%		-51%							
vers Corbeil												

Il est important de noter que les circulations verticales permettant l'évacuation des quais sont saturées. Le quai 2 est également fortement saturé. Le quai central et le souterrain présentent encore quelques réserves de capacité.



NB : - en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
 - quai central : charge est égale à 2 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	3
quai 1	4
circulation verticale quai 1	-1
quai 2	-5
circulation verticale quai 2	-4
BV	1

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%≤

LA GARE DU VERT DE MAISONS

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Actuellement, la gare est saturée, tant au niveau des circulations verticales que du quai.

ACCESSIBILITE

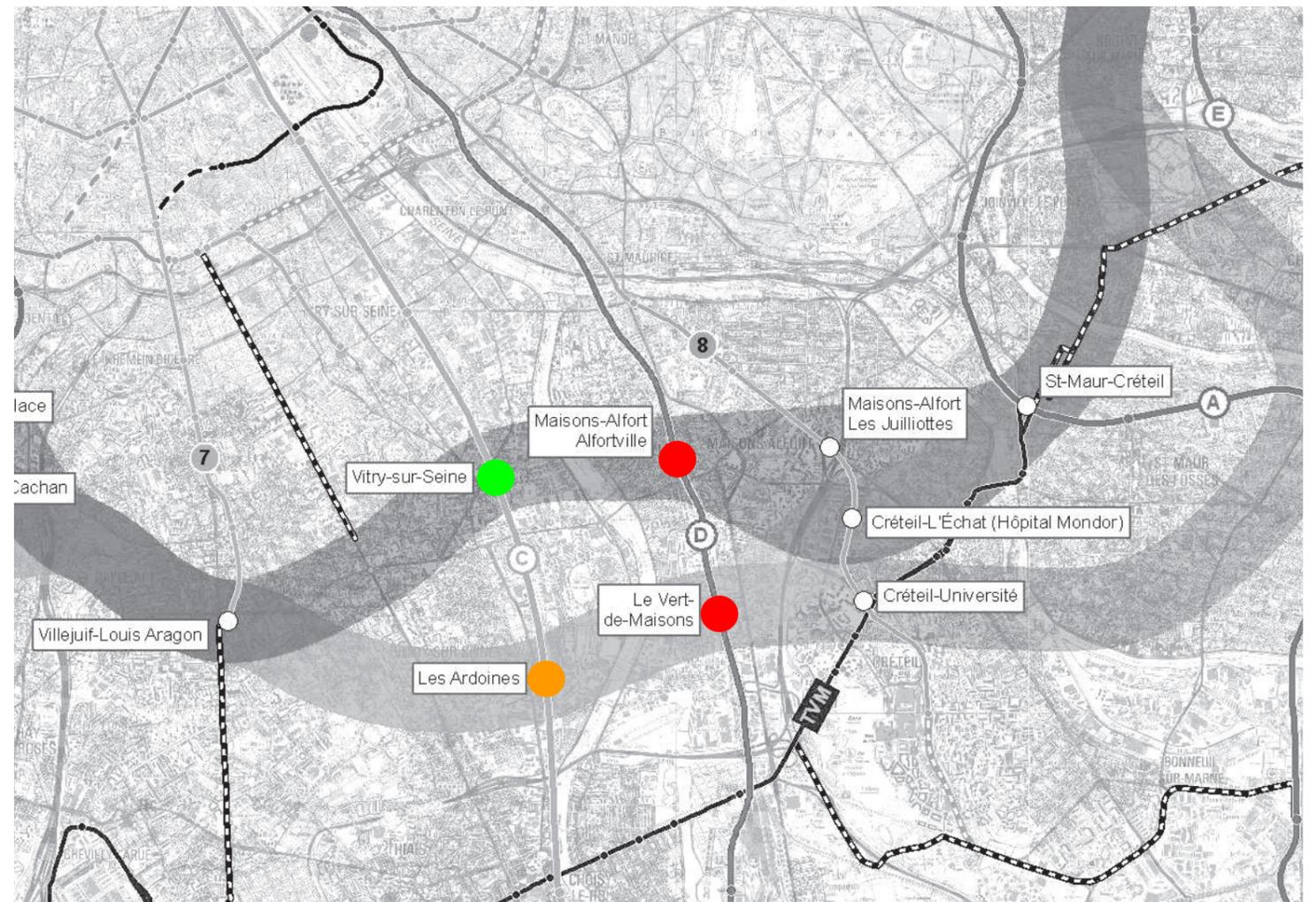


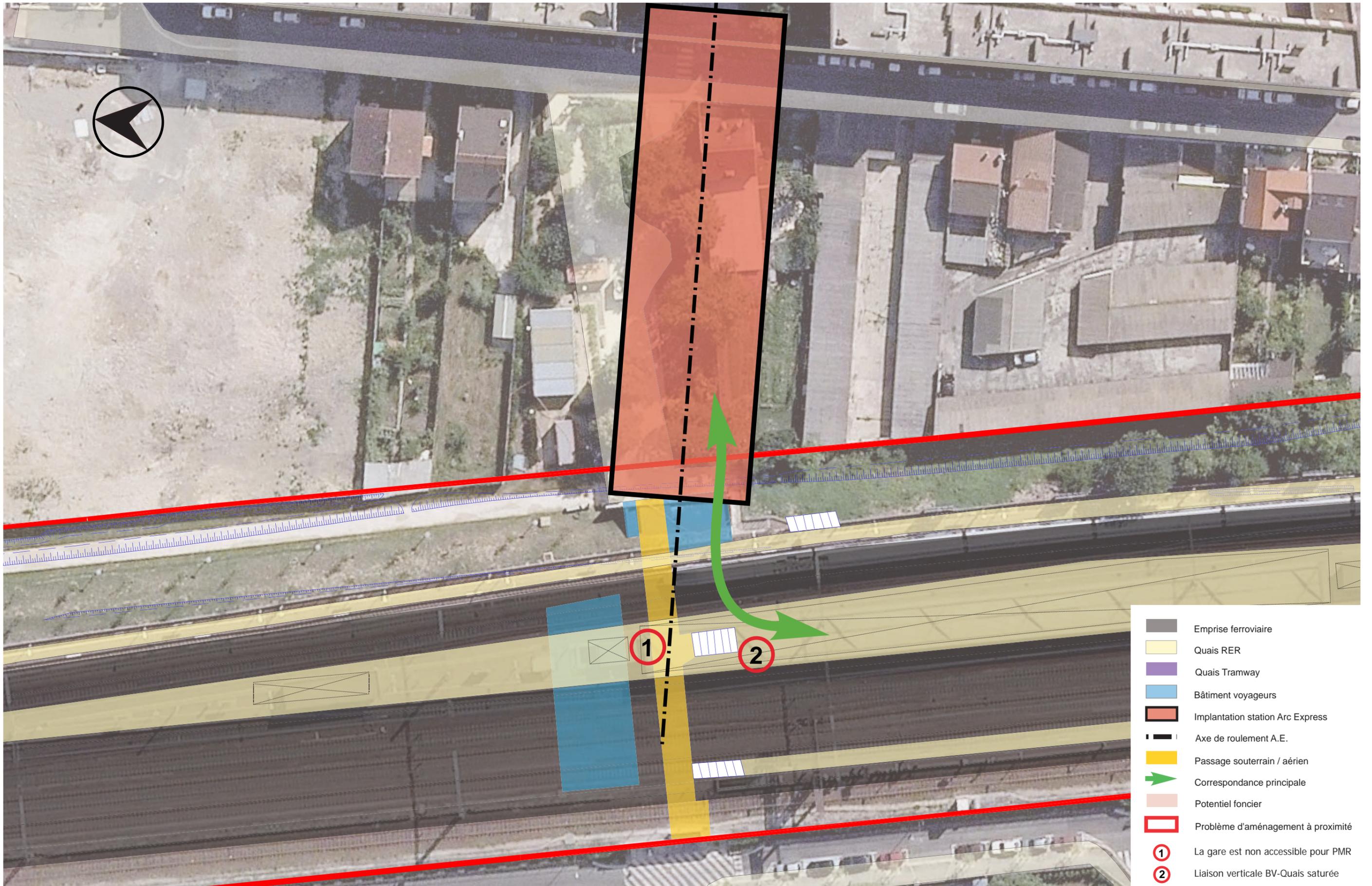
La gare est accessible de niveau 2, ne disposant pas d'ascenseur. Aucun projet de mise en accessibilité n'est programmé.

NOTE DE COMPLEXITE



Au regard de la configuration de la gare, la transformation du quai central, en vue d'améliorer la capacité et l'accessibilité des personnes se heurte à des travaux lourds sur les voies ferrées.





- 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 gare est non accessible pour PMR
- 2 Liaison verticale BV-Quais saturée

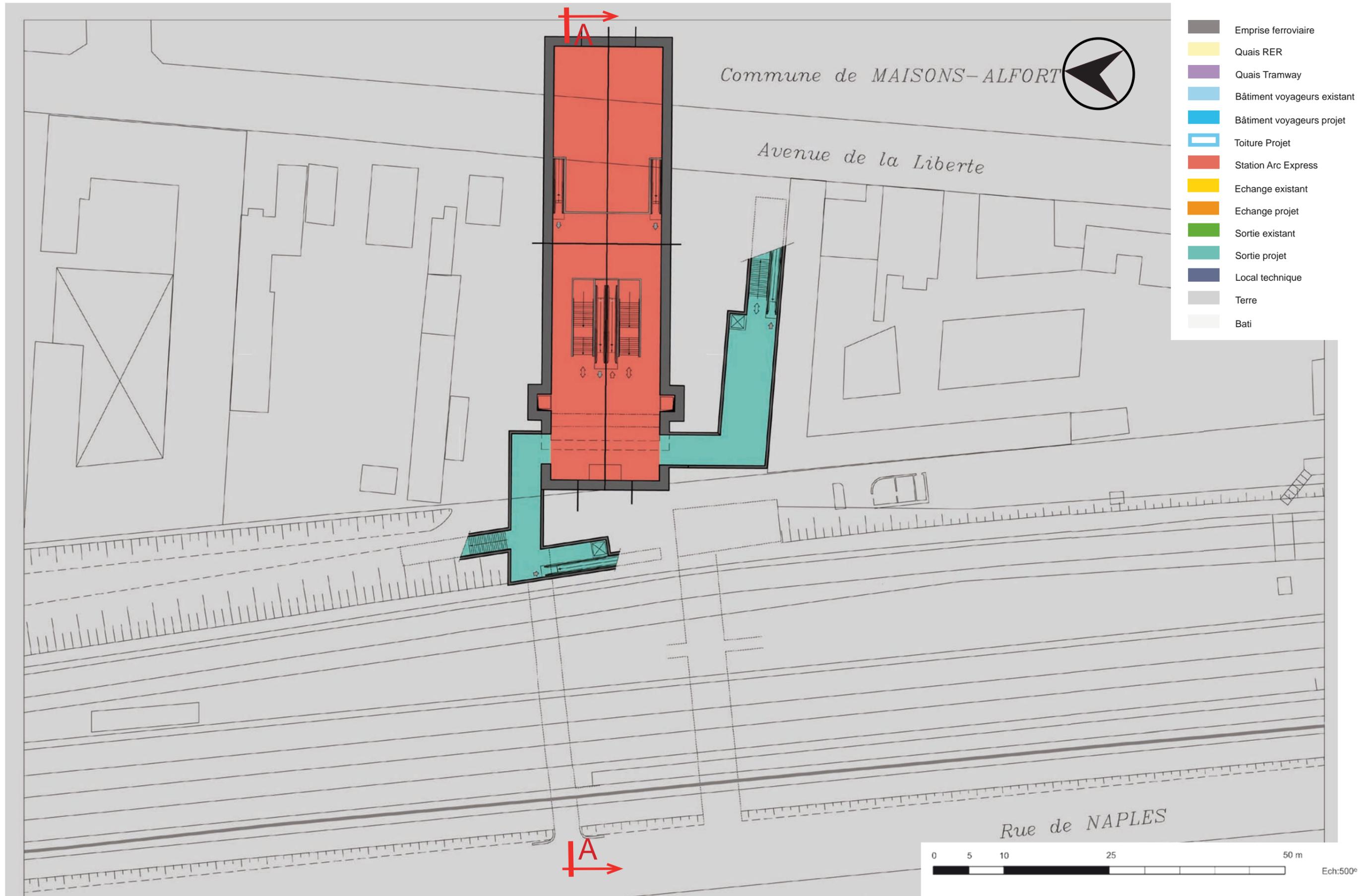
LA GARE DU VERT DE MAISONS

L'aménagement est proposé en considérant que le seul quai central est à desservir depuis la station Arc Express. Le schéma directeur du RER D viendra confirmer vraisemblablement cette option.

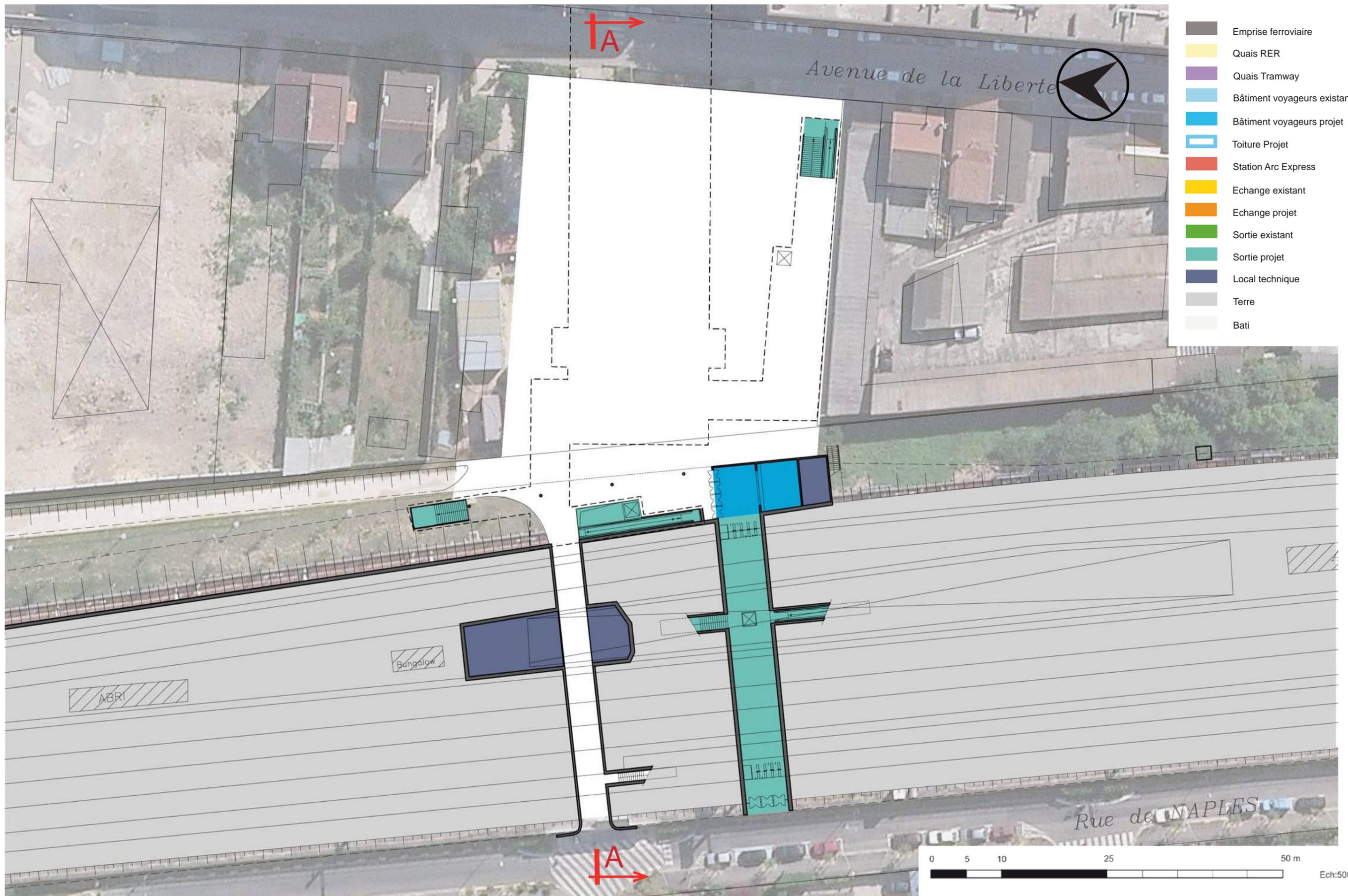
Compte tenu du réseau viaire très contraint à proximité immédiat de la gare, il semble pertinent de chercher à placer une première émergence de la station Arc Express au plus près de l'avenue de la liberté à Maisons Alfort.

La correspondance entre le RER D et Arc Express est rendue possible grâce à la création d'un nouveau souterrain sous le faisceau de voies. Un nouvel espace voyageurs est créé côté Maison Alfort à l'intersection de l'émergence de la station Arc Express et du nouveau souterrain. Il vient remplacer l'actuel bâtiment voyageurs abritant des locaux techniques qui est détruit. Cet espace est relié à l'actuel entrée de la gare par une toiture permettant de donner à l'ensemble une unité visuelle. Elle permet également d'abriter une troisième sortie de la station vers le nord en direction du parc du Vert de maisons.

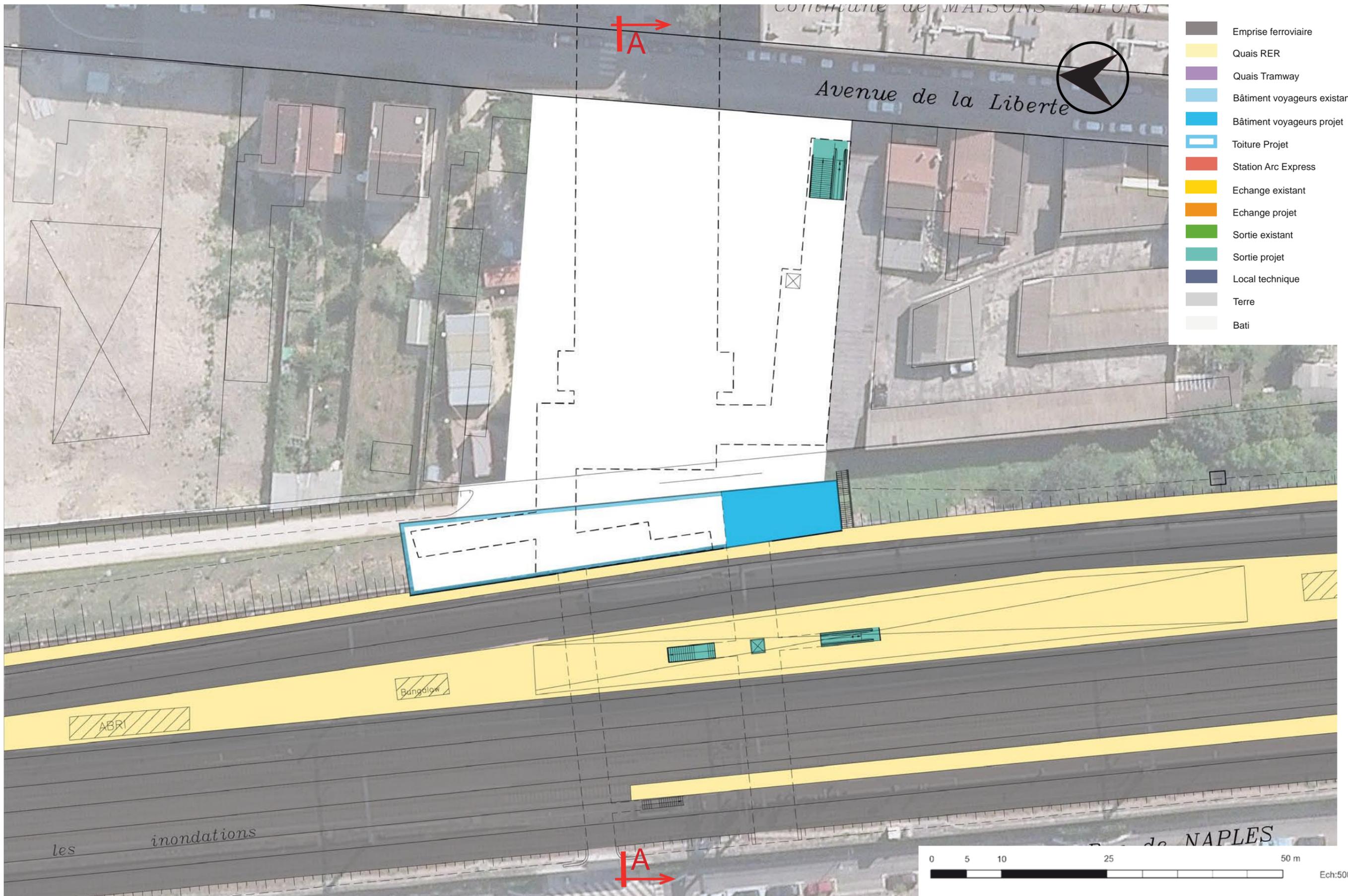
Le passage souterrain actuel est transformé en passage uniquement public permettant d'accéder directement à la station Arc Express depuis Alfortville.



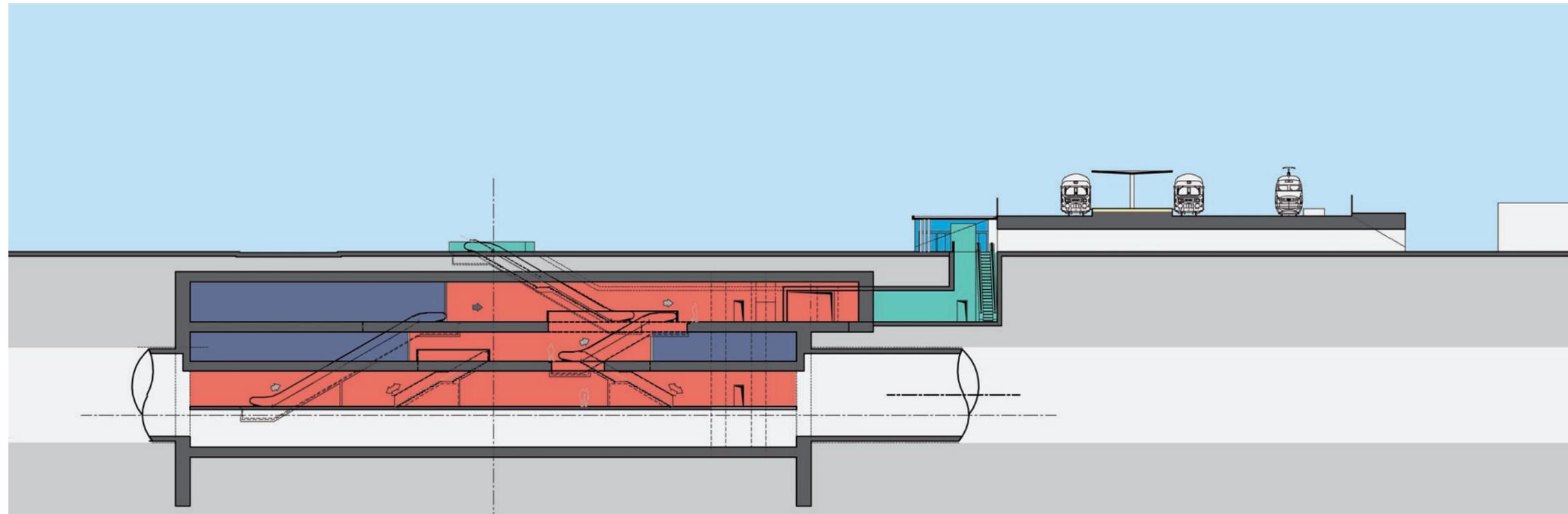
- Emprise ferroviaire
- Quais RER
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati



- 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



- 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



Ech:500°