

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



Gare d'Issy - Val de Seine



LA GARE D'ISSY - VAL DE SEINE

SITUATION

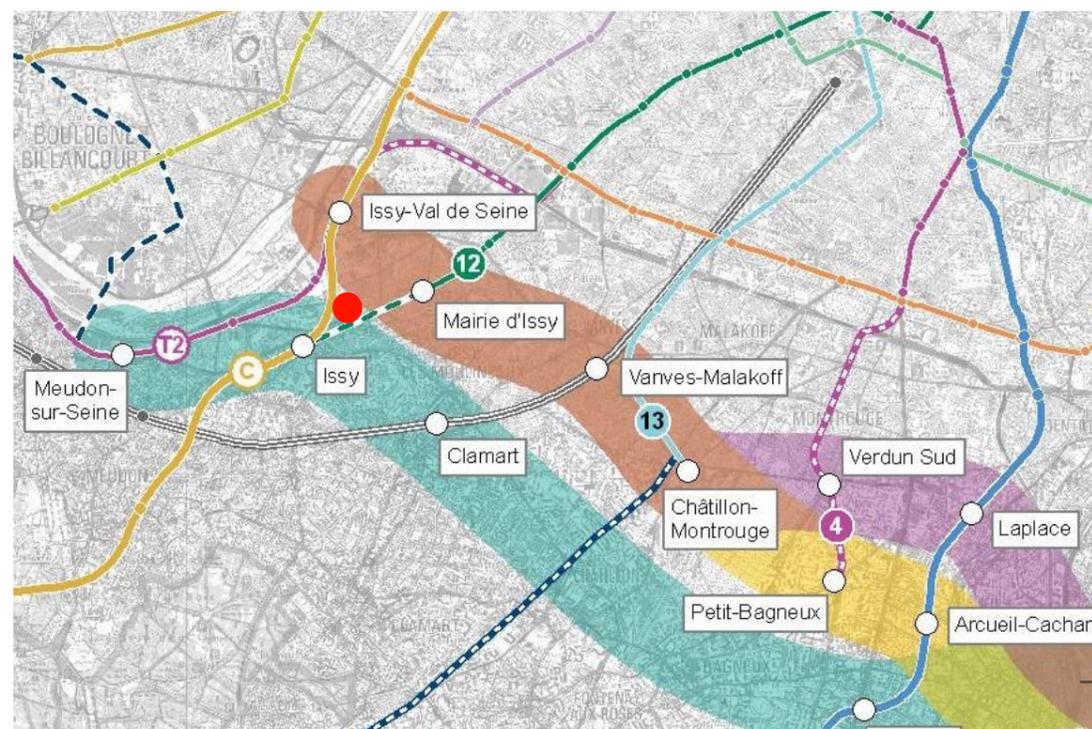
La gare d'Issy-Val de Seine est située sur la commune d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) au sud-ouest de Paris. La gare est proche de la Seine, juste en face de la commune de Boulogne-Billancourt. Cette localisation, complétée par une bonne accessibilité routière (offre en pkg), lui donne un rayonnement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

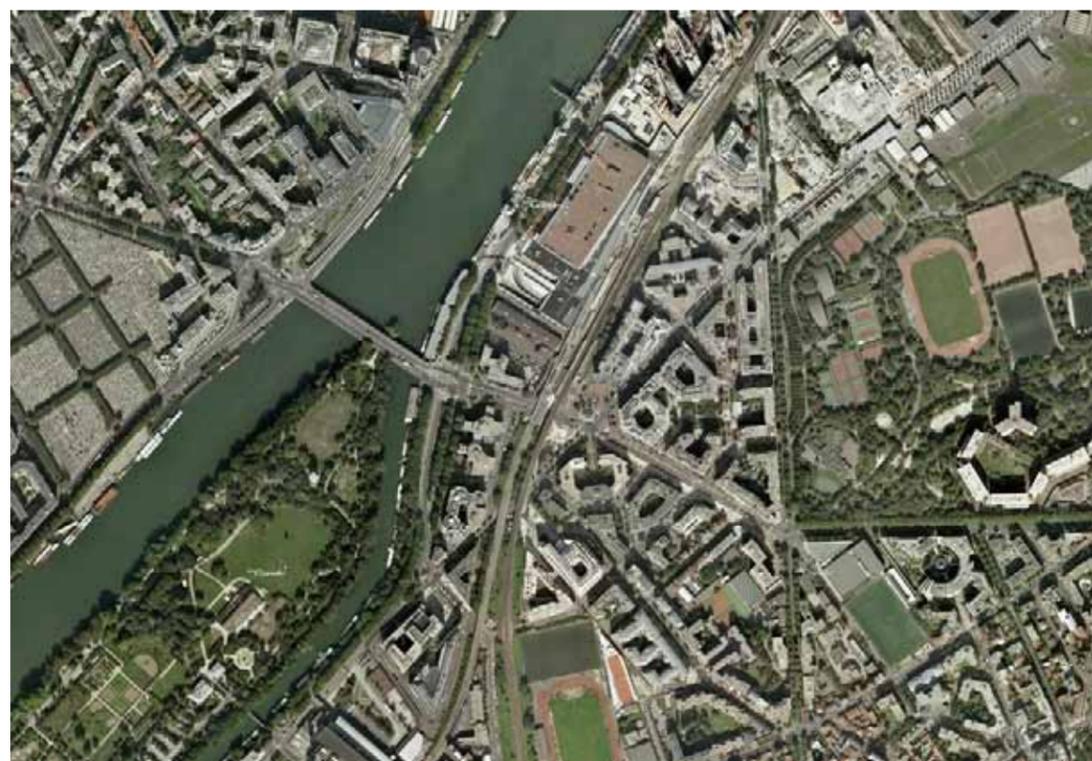
La gare est desservie par le RER C (transilien zone 2) et par le tramway T2 dont elle est le terminus. Elle met les voyageurs par le RER C à 3 minutes de la première station parisienne «Boulevard Victor - Pont du Garigliano» et à 23 minutes de la Défense par le tramway. Le tramway T2, aujourd'hui exploité 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 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 Situation



Photographie aérienne



LA GARE D'ISSY - VAL DE SEINE

ACCESSIBILITE

La gare d'Issy Val de Seine est une gare aérienne. Elle est constituée de deux quais latéraux pour la ligne C du RER et de deux quais latéraux pour le T2, dont la gare en est aujourd'hui le terminus (le prolongement de la ligne T2 jusqu'à la porte de Versailles est prévu pour 2009).

L'accès principal se fait Place Lafayette par un escalier fixe doublé d'un escalier mécanique permettant d'atteindre le bâtiment voyageurs.

Trois accès secondaires sont situés à proximité, rue Rouget de l'Isle. Un accès direct aux quais du T2, après le passage des CAB est ainsi desservi par un escalier fixe doublé d'un escalier mécanique. Deux accès par un ascenseur PMR de part et d'autre de la rue Rouget de l'Isle, assurant également la liaison avec le parking souterrain « Issy Val de Seine ».

Les deux quais du T2 sont situés au même niveau que le BV, reliés par un souterrain. L'accès aux quais RER A et B se font depuis le BV, le souterrain et les quais du T2, par des escaliers fixes et des ascenseurs.

La gare est accessible de niveau 3 pour les quais A et B du RER. Elle est accessible de niveau 4 pour les quais du T2. L'ensemble de la gare bénéficie d'une accessibilité PMR « libre service » et « d'annonces sonores ».

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				
<i>Place Lafayette</i>	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
<i>AUTRES ACCES rue Rouget de l'Isle, Parking Issy Val de Seine; mail Félix amiot</i>	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 A	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	OUI	-	OUI
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	OUI	-	OUI
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	Cas de figure non existant	-	
Quai B	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	OUI	-	OUI
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	OUI	-	OUI
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	Cas de figure non existant	-	
Quai T2 a	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	OUI	-	OUI
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	OUI	-	OUI
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI	-	OUI
Quai T2 b	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	OUI	-	OUI
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	OUI	-	OUI
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI	-	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



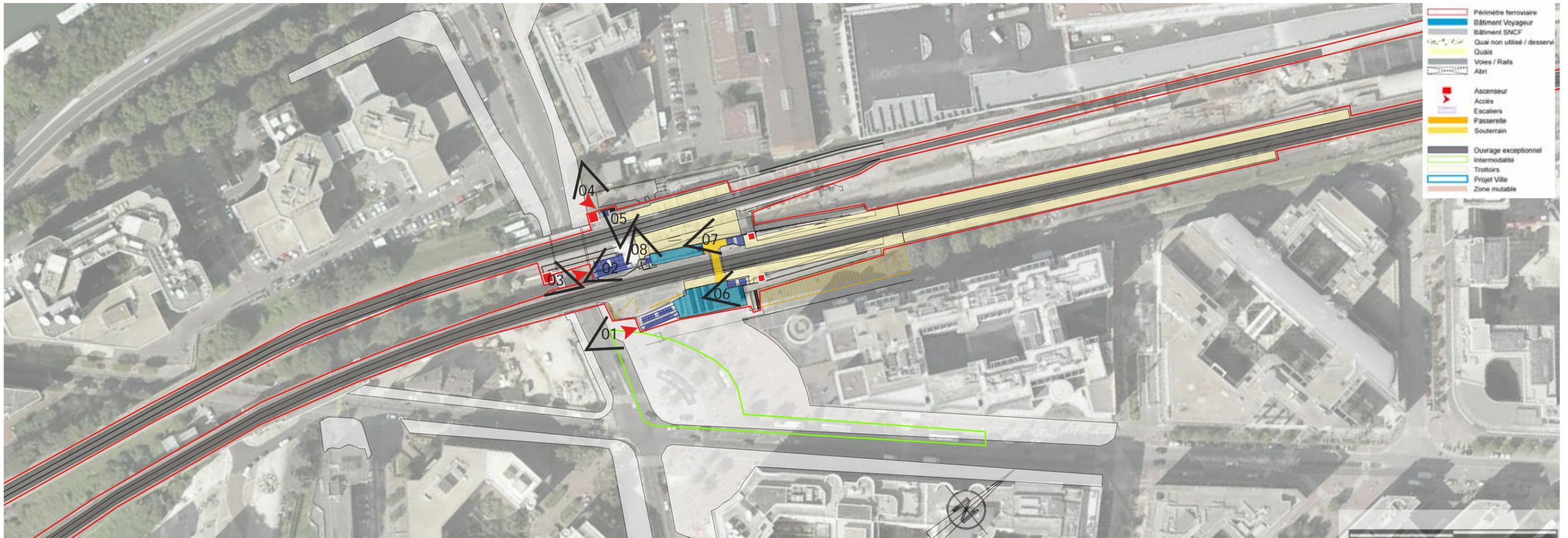
1: Accès au BV depuis la Place Lafayette



2: Accès au tramway depuis la rue R.de Lisle



3-4: Accès au tramway par ascenseur depuis la rue R.de Lisle



5 : Franchissement des voies tramway

6 : Accès au quai A depuis le BV

7 : Accès au quai B depuis le BV

8: Liaison de service directe Tram - RER



LA GARE D' ISSY VAL-DE-SEINE

ANALYSE DU SITE

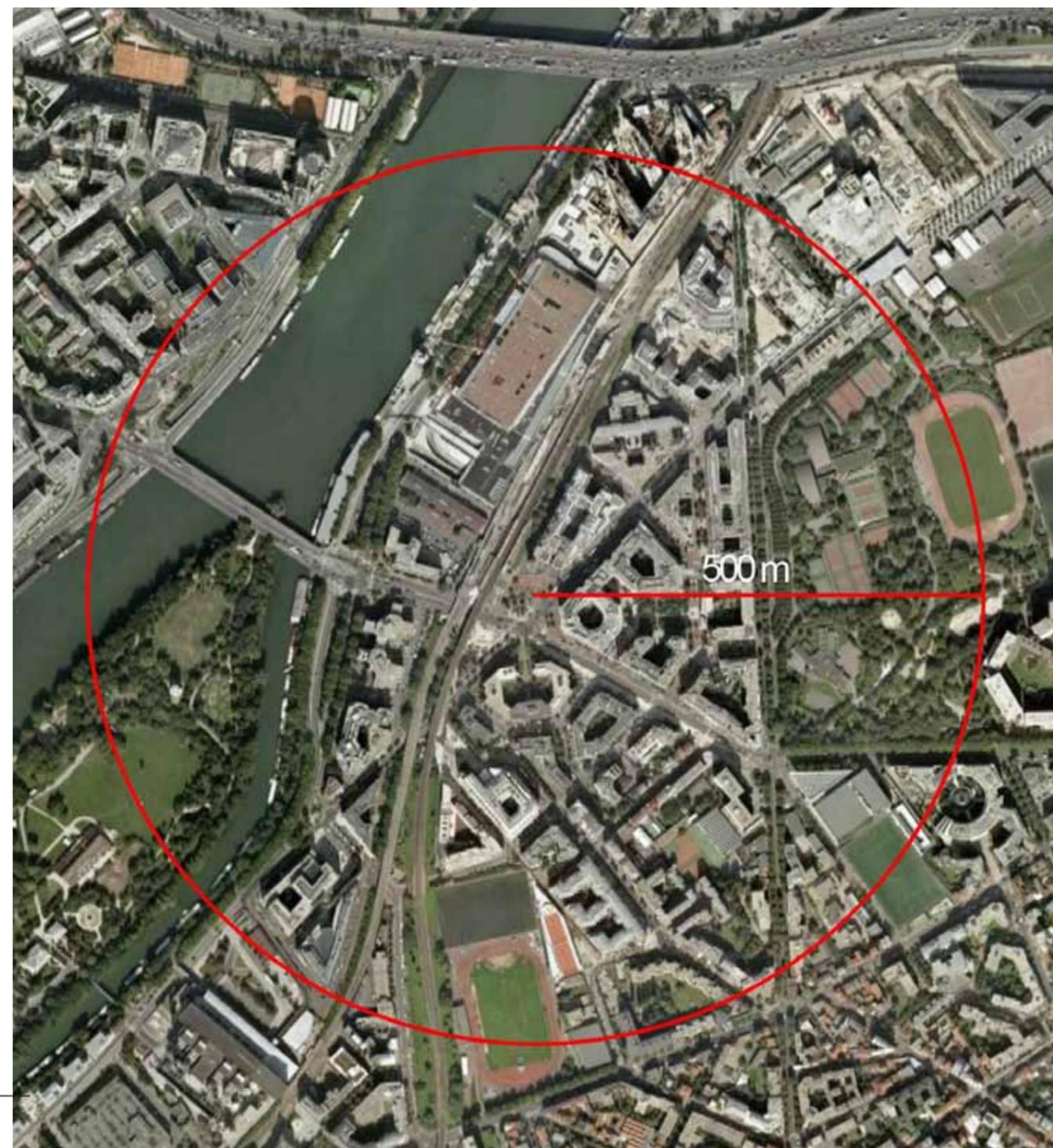
La gare d' Issy val-de-Seine se caractérise par une configuration aérienne.

Les quais du RER, à environ 8 m au dessus de la voirie, sont au dessus de ceux du T2, à hauteur du bâtiment voyageurs. L'emprise ferroviaire est bordée successivement par des talus, des murs de soutènement; de plus, elle est ponctuée d'ouvrages d'art.

Elle constitue un obstacle, tant physique que visuel à l'échelle urbaine. Les deux quartiers sont reliés par les différentes traversées sous les ponts ferroviaires.

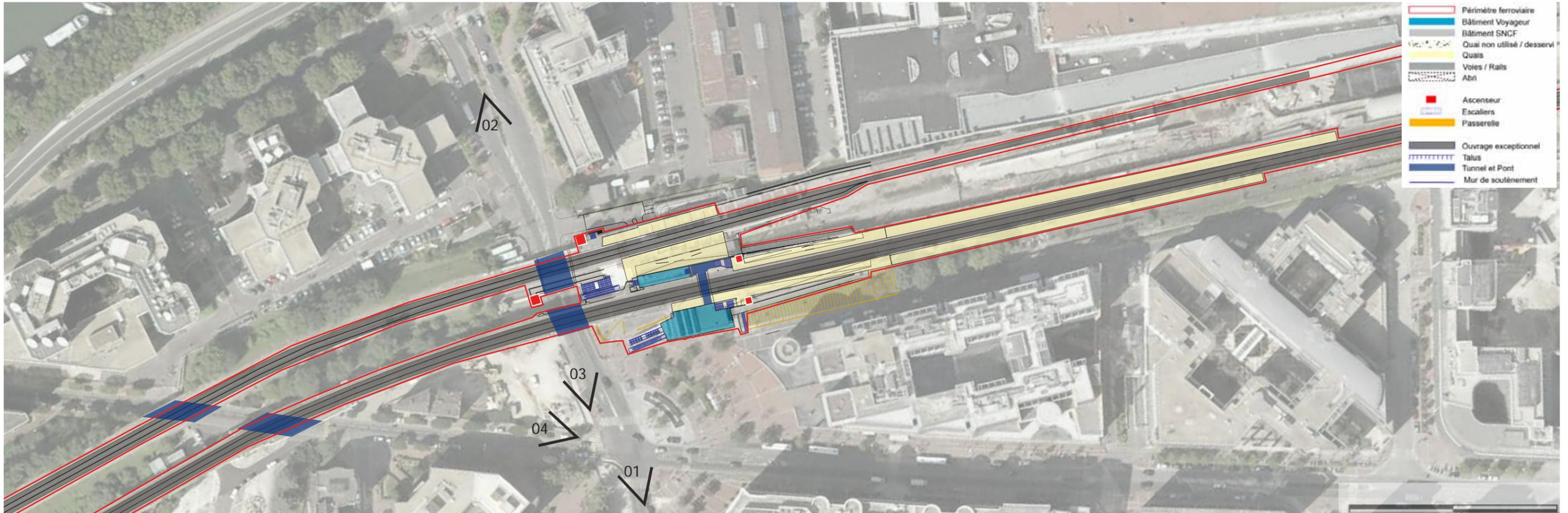
La forte densité urbaine du site ainsi que les talus discontinus autour de l'emprise ferroviaire restreignent le développement de la gare. Le seul espace libre en relation avec la gare est l'aire piétonne que compose la place devant le BV, qui semble indispensable au vu de la forte fréquentation du site, le pôle desservant une zone à forte vocation tertiaire.

Insertion de la gare dans son contexte





1: Panorama du carrefour rue R. de Lisle et rue C. Desmoulin



2-3: Ponts ferroviaires sur la rue R. de Lisle

4: Pont ferroviaire sur la rue C. Desmoulin



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

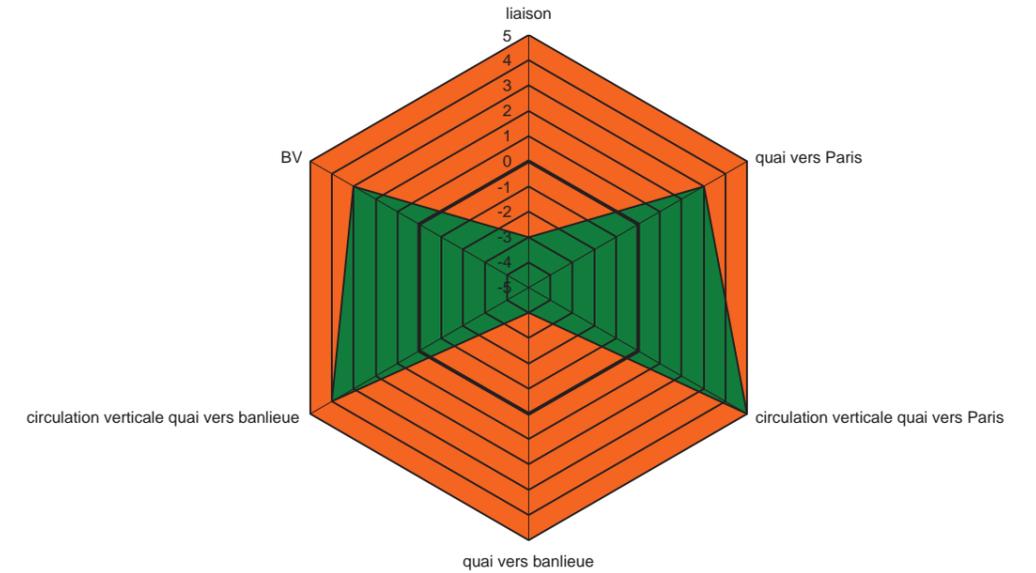
	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	71	113	184	18	57	74
sens impair	12	243	256	3	122	125
2 sens	44	171	215	11	85	96

Nombre de trains PAIRS entre 8h55 et 9h15

12

Nombre de trains IMPAIRS entre 8h15 et 9h15

12

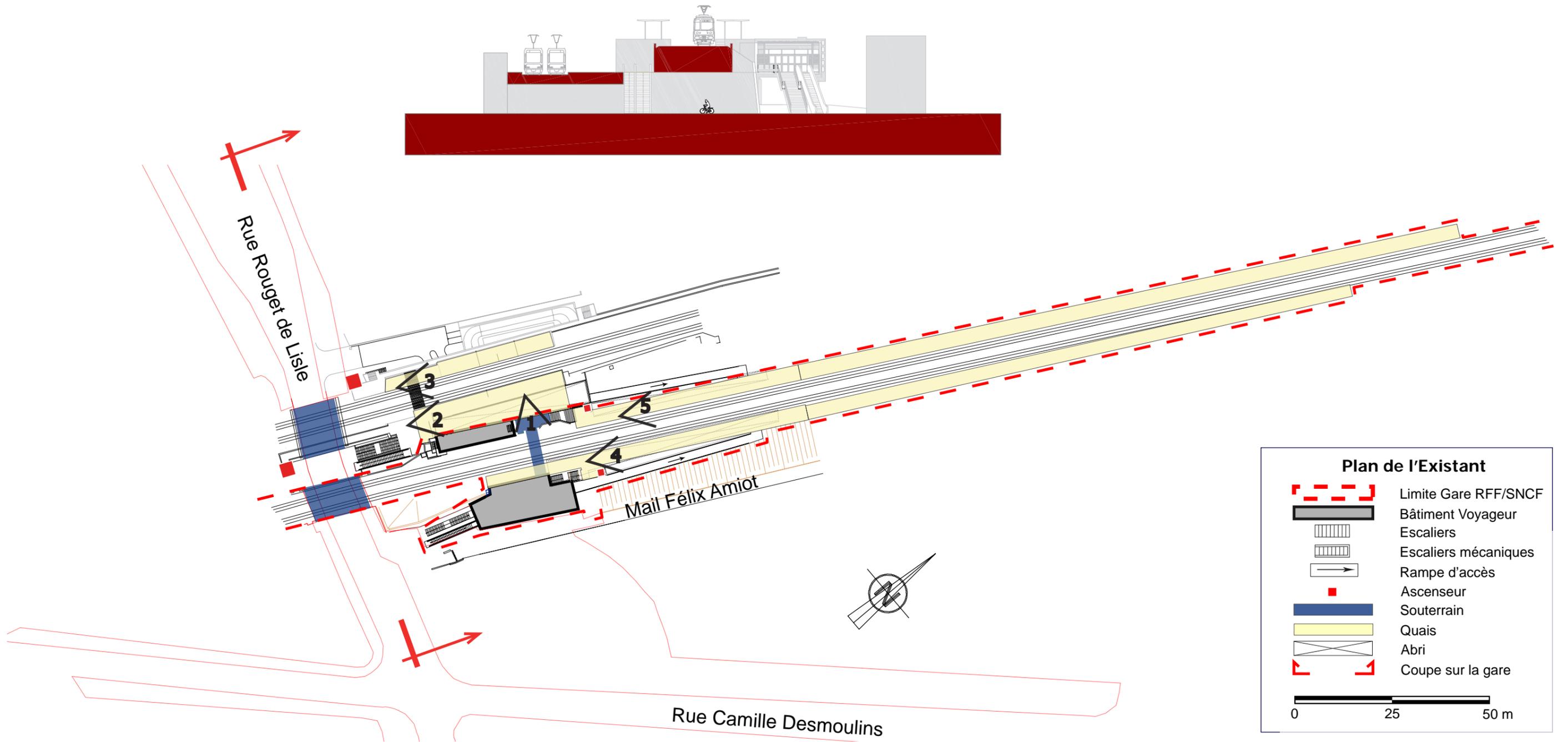


liaison	-3
quai vers Paris	3
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	-4
circulation verticale quai vers banlieue	4
BV	3

espaces		circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques	
		passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc					rampe
		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%



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

1: Passage souterrain

2-3: Quai Tramway

4: Quai A vers Paris

5: Quai B vers Paris



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. La gare présente une saturation dans le couloir de liaison ainsi que sur le quai direction Versailles. Si le BV offre une réserve de capacité en termes d'accueil, en termes 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.

