

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 des Grésillons



LA GARE DES GRESILLONS

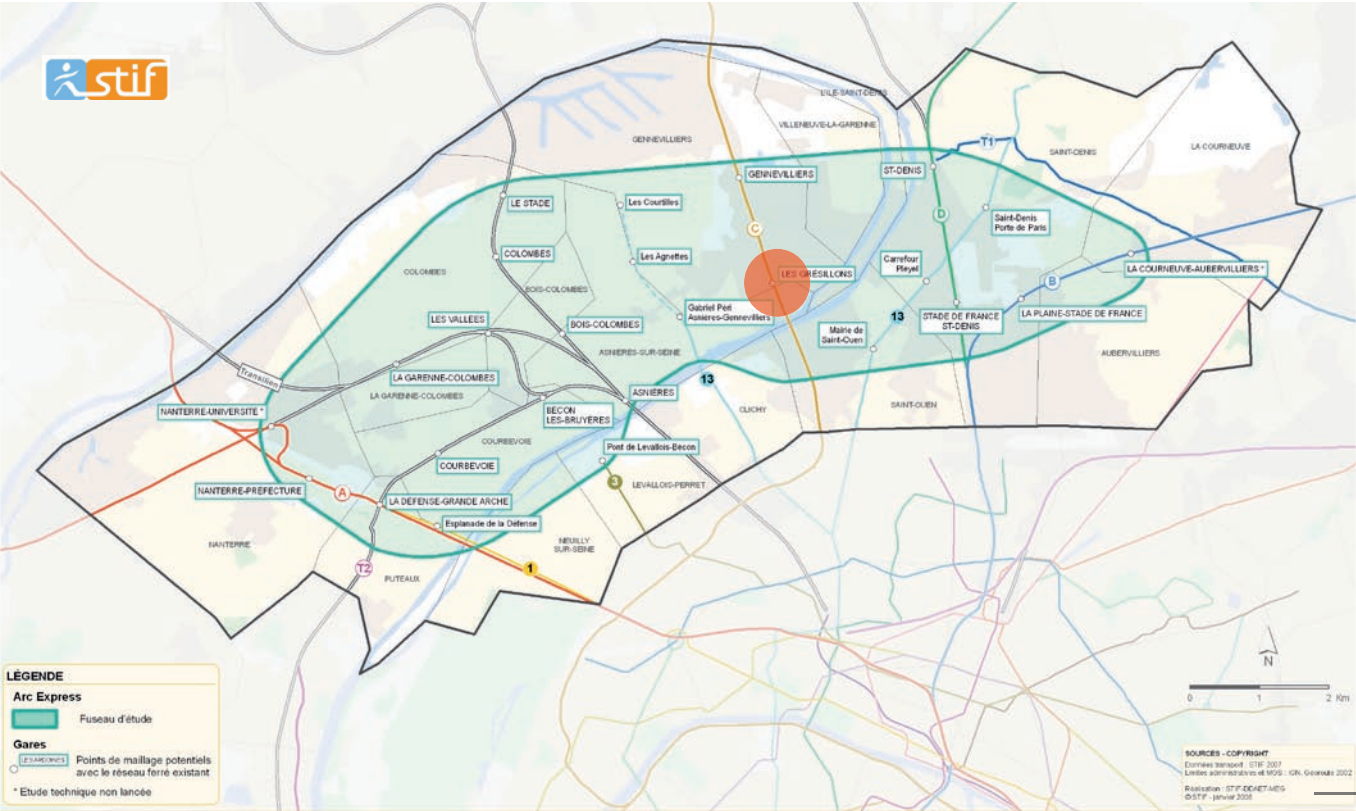
SITUATION

La gare des Grésillons se trouve partiellement dans la commune de Gennevilliers et dans celle d'Asnières-sur-Seine, dans le département des Hauts-de-Seine, dans la banlieue Nord de Paris.

Elle est desservie par la ligne C1 du réseau Transilien et relie Pontoise à Juvisy.

Elle se positionne dans la zone 3 de la Carte Orange.

La gare 472 voyageurs entrants et 143 trains par jour ouvrable de base.
47% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 27% en bus et 10% en voiture.



Arc Nord-Ouest :
RER A Nanterre -
RER B Saint-Denis



Photographie aérienne



LA GARE DES GRESILLONS

DESSERTE DE SURFACE

Le pôle est desservi par 3 lignes de bus :

- 2 lignes en passage : 177 et N150 (Noctilien)
- 1 ligne en terminus : River Plaza (577)

Ligne	Axe de desserte du pôle	Terminus 1	Terminus 2	Intervalle mini (2008)	Amplitude horaire (2008)
177	rocade	Asnières Gennevilliers - Gabriel Péri Métro	Saint-Denis - Porte de Paris	4 à 6 min	5h00 – 00h05
River Plaza (577)	desserte fine	Les Grésillons RER	River Plaza	15 min	7h40 – 19h30 (transport à la demande en HC)
N150	radiale	Gare Saint-Lazare	Cergy-le-Haut	20 à 60 min	1h00 – 4h50

Il est à noter que la Ville de Gennevilliers a demandé la création d’une nouvelle ligne de desserte du quartier Chandon, ligne qui aurait pour terminus Les Grésillons.

VOIRIE ET CIRCULATION

Le bâtiment voyageurs SNCF est situé sur la RD 9, avenue des Grésillons, axe de rocade constituant un itinéraire de délestage des quais, configuré en 2x1 voie et disposant de stationnement sur voirie de chaque côté.

La gare des Grésillons est entourée de grandes emprises industrielles qui font l’objet de projets immobiliers, projets comprenant la création de nouvelles voiries. Ces projets urbains vont engendrer des demandes de nouvelles dessertes bus.

À noter le projet de transformation du carrefour avenue des Grésillons /rue des Caboeufs en rond-point qui permettra des retournements bus ainsi que l’ouverture de l’impasse des Caboeufs donnant accès sur les quais.

IMPLANTATION DES POINTS D’ARRET

Le 177 , le N150 ainsi que le River Plaza (577) desservent directement la gare SNCF :

- Le 177 et le N150 bénéficient de points d’arrêt communs situés sur l’avenue des Grésillons, rive sud pour les directions « Saint-Denis Porte de Paris » (177) et « Cergy-le-Haut » (N150) et rive nord, devant le bâtiment voyageurs pour les directions « Asnières Gennevilliers Gabriel Péri » (177) et « Saint-Lazare » (N150).
- Le minibus River Plaza (577) bénéficie d’une contre-allée avec une place de stationnement pour effectuer son terminus, le long de l’avenue des Grésillons, de l’autre côté du faisceau de voies. Une étude menée en 2007 visait à remplacer le minibus par un midibus, ce qui nécessiterait de réaménager le terminus pour permettre le retournement du véhicule.

Si la nouvelle ligne de desserte du quartier Chandon est créée, un terminus devra lui être aménagé sur le pôle Les Grésillons.

S’il n’est pas envisageable d’aménager une gare routière aux Grésillons, l’insertion d’arrêts supplémentaires reste possible.

Restructuration du réseau bus à la mise en service du prolongement de T1 en 2011



Organisation du pôle d’échanges Les Grésillons





LA GARE DES GRESILLONS

ACCESSIBILITE

La gare des Grésillons est une gare viaduc. Elle est composée de deux quais latéraux.

L'accès se fait depuis l'avenue des Grésillons. Un parvis relie l'avenue au bâtiment voyageur. Après contrôle des billets, deux escaliers, un fixe et un mécanique, ainsi qu'un ascenseur mènent au quai 1 en direction de Paris. De l'autre côté, après passage sous le pont ferroviaire, seul un escalier fixe permet l'accès au quai 2 en direction de Pontoise.

Le quai 1 est accessible de niveau 3.

LES GRESILLONS				
ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJET CAB	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				
	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	PARTIEL	-	A REALISER
4 LES QUAIS				
Quai 1	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	-	
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	A REALISER
Quai 2	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	-	
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	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

01_Bâtiment voyageurs

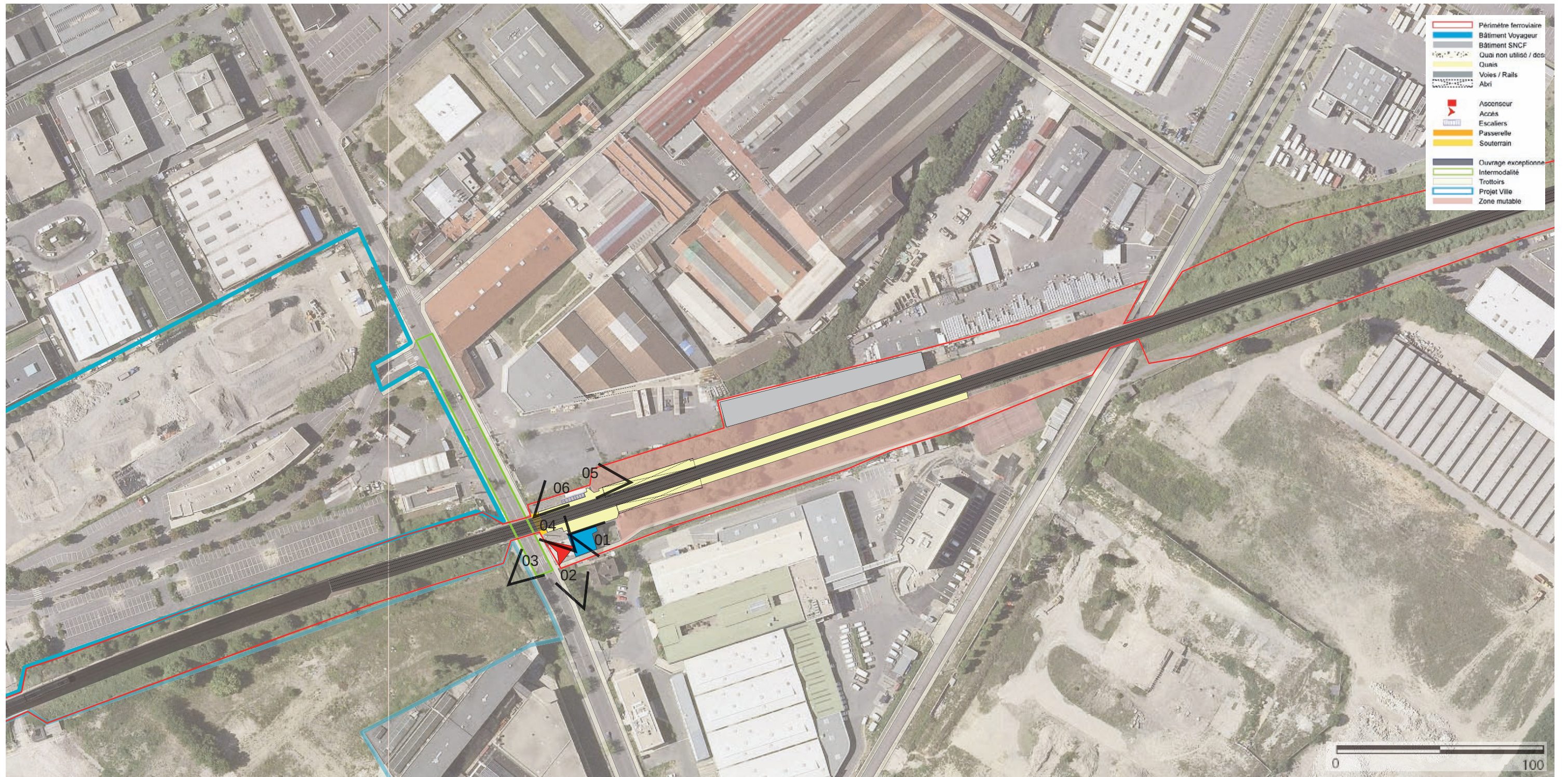


02_Accès Avenue des Grésillons



03_La gare accolée au pont ferroviaire





| 04_Passage sous voies



| 05_Accès au quai B



| 06_Quai 2 direction Pontoise



LA GARE DES GRESILLONS

ANALYSE

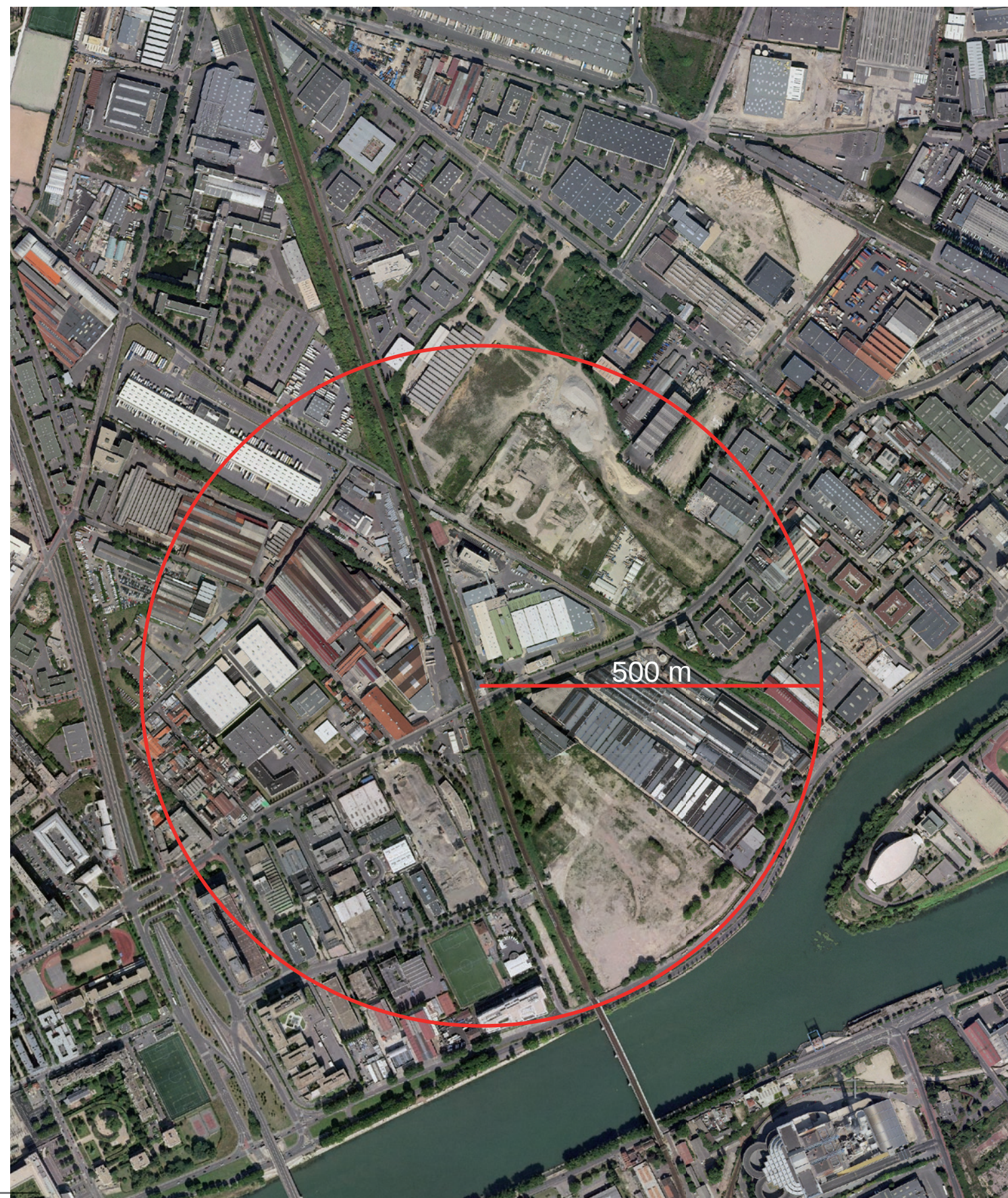
La station des Grésillons est de type aérien.

Son emprise ferroviaire se voit cernée de talus végétalisés et les quais se situent à environ 7 mètres au dessus du niveau de la chaussée.

La gare coupe physiquement et visuellement en deux parties la zone industrielle. Celles-ci ne sont connectées qu'aux extrémités de la gare par des passages sous les ponts ferroviaires.

Les talus ne laissent qu'une zone mutable très restreinte au milieu d'une zone de faible densité pour une éventuelle expansion de la gare.

Insertion de la gare dans son contexte





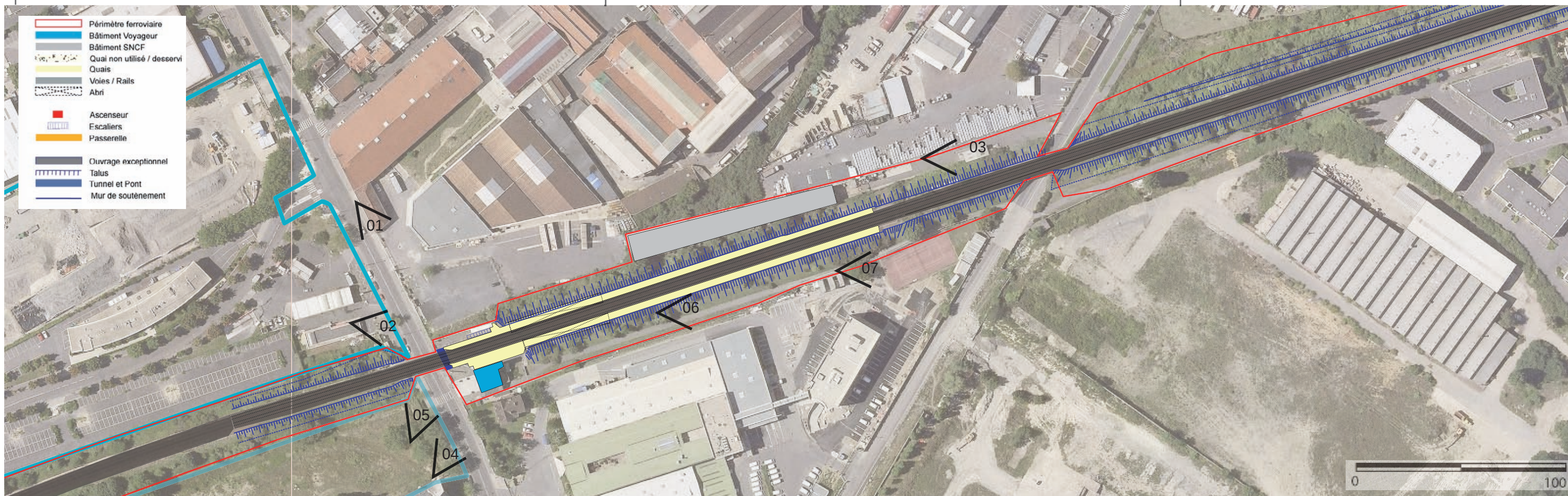
01_ Avenue des Grésillons



02_ Pont ferroviaire Avenue des Grésillons



03_ Quais surélevés



04_ Pont ferroviaire

05_ Bâtiment Voyageur

06_ Quai surélevé par rapport à la chaussée

07_ Chemin en contrebas

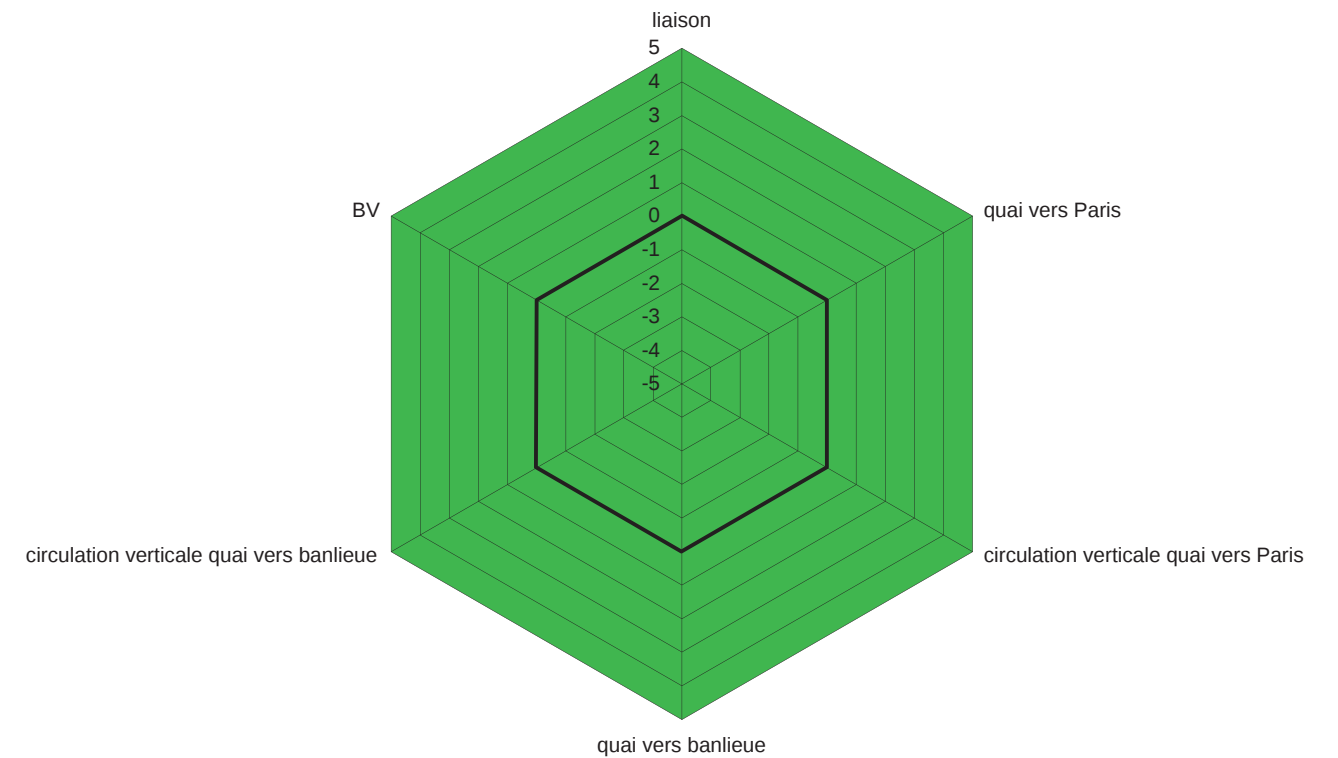


CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	10	2	12	2	1	3
sens impair	4	9	13	1	4	5
2 sens	7	5	11	2	2	4

espaces			circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques	
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc					rampe
							M	D						
capacité unitaire (pers/min/m)			40	40	40	55	80	100		40				
accès ville ou liaisons	direct quais	quantité											N.R.	
		largeur minimale (m)												
		capacité théorique (pers/min)												
	via BV ou liaisons	quantité									oui		N.R.	
		largeur (m)												
		capacité théorique(pers/min)												
BV										oui	60	127,1		
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité			1									TYPE 2	
	largeur minimale (m)			2,6							oui			
	capacité théorique (pers/min)			104										
	charge actuelle			4										
	réserve de capacité			96%										
quais	1 vers Paris	quantité	1			1	1							
		largeur minimale (m)	2,5			1,7	1							
		capacité théorique (pers/min)	100			94	80			1				
		charge actuelle	5			5								
		réserve de capacité	95%			94%								
	2 vers Pontoise	quantité	1			1								
		largeur minimale (m)	2,3			1,7								
		capacité théorique (pers/min)	92			94				0				
		charge actuelle	3			3								
		réserve de capacité	96%			96%								

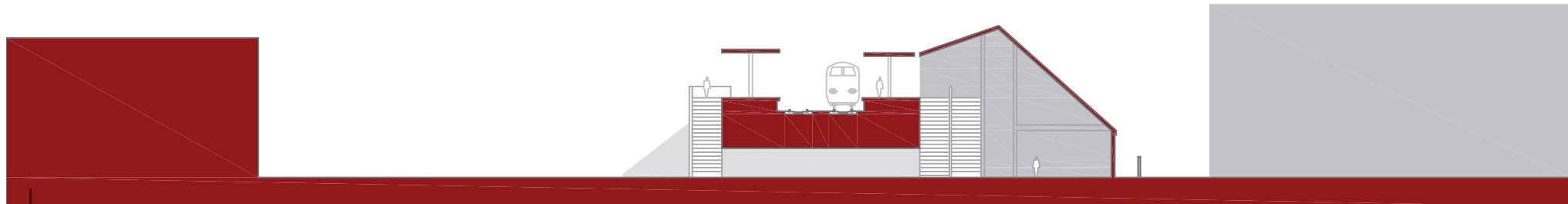
Il existe aujourd'hui des réserves de capacité. Cependant il est important de noter que l'espace de la gare est peu capacitaire en valeur absolue. La faible fréquentation de cette gare est à l'origine de cette notation.



légende notation

liaison	5
quai vers Paris	5
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	5
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	5

	BV	réserve
-5		$\leq -60\%$
-4		$-60\% \leq -45\%$
-3		$-45\% \leq -30\%$
-2		$-30\% \leq -15\%$
-1		$-15\% \leq 0\%$
1	$0 \leq 5$	$0\% \leq 15\%$
2	$5 \leq 10$	$15\% \leq 30\%$
3	$10 \leq 15$	$30\% \leq 45\%$
4	$15 \leq 20$	$45\% \leq 60\%$
5	$20 \leq$	$60\% \leq$



Coupe sur le souterrain, échelle 1/500

Plan de l'Existant

Limite Gare RFF/SNCF

Bâtiment Voyageur

Escaliers

Escaliers mécaniques

Rampe d'accès

Ascenseur

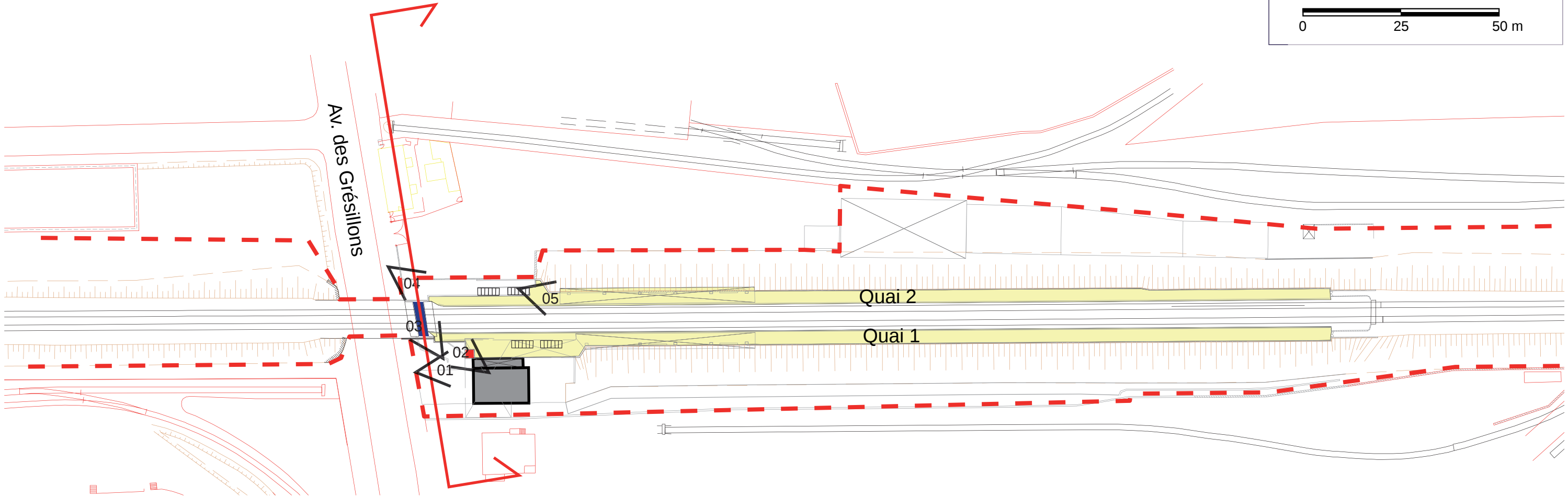
Souterrain

Quais

Abri

Coupe sur la gare

0 25 50 m



01_Accès à la gare Av. des Grésillons

02_Pont ferroviaire sur l'avenue

03_Passage sous voies

04_Accès au quai 2

05_Quai 2 direction Pontoise



LA GARE DES GRESILLONS

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE		Avec une fréquentation exceptionnellement faible, la gare n'est pas saturée et dispose de réserves de capacités.
ACCESSIBILITE		Le quai 1 offre un niveau d'accessibilité 3, alors que le quai 2 n'est accessible que par une escalier fixe.
NOTE DE COMPLEXITE		Des travaux sont à prévoir portant sur les quais, les circulations verticales et la mise en accessibilité de la gare. Mais ils ne relèvent pas d'une complexité particulière au regard de l'insertion de la gare dans son environnement en mutation.

