

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 Ardoines



LA GARE DES ARDOINES

SITUATION

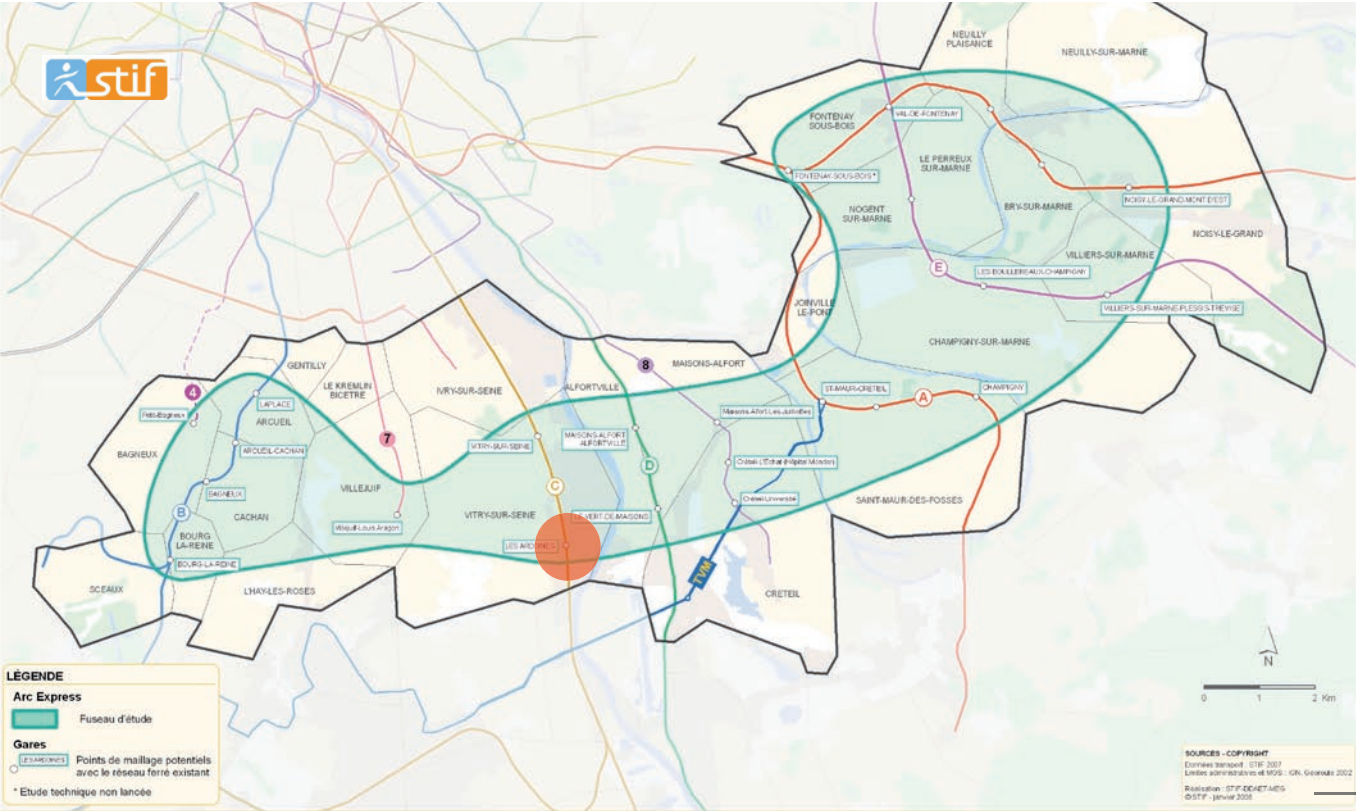
La station des Ardoines fait partie de la commune de Vitry-sur-Seine, dans le département du Val-de-Marne, au Sud de Paris. La ville de Vitry-sur-Seine s'étend jusqu'à Ivry-sur-Seine au Nord, Villejuif à l'ouest, Thiais au Sud, et les berges de la Seine à l'Est.

La gare des Ardoines est desservie par le RER C₁ du réseau Transilien et relie Pontoise à Juvisy.

La station des Ardoines se positionne en zone 3 de la Carte Orange.

La gare accueille 3 482 voyageurs entrants et 144 trains par jour ouvrable de base.

73% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 10% en bus et 16% en voiture.



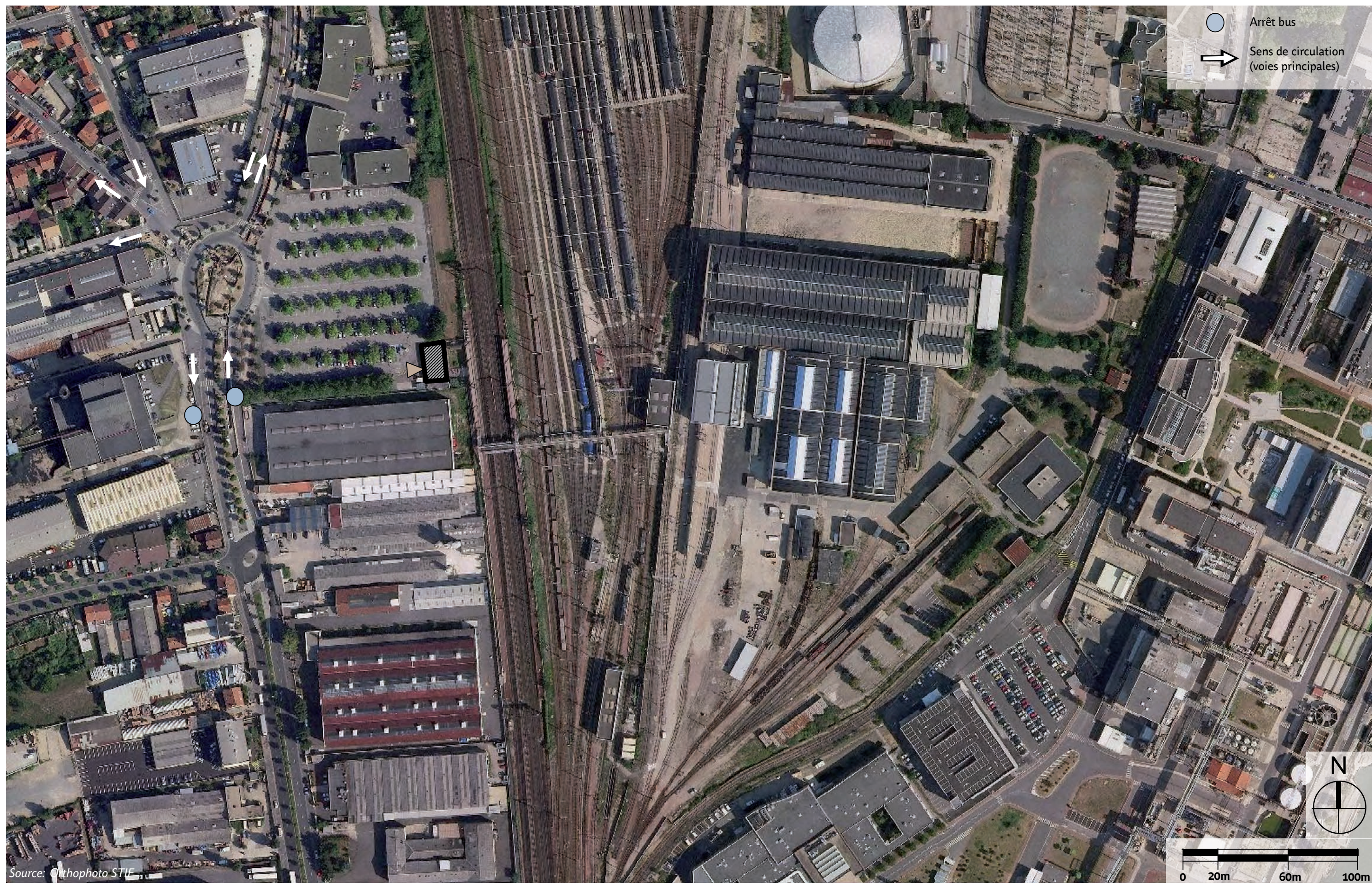
Arc Sud-Est :
RER A Val de Fontenay -
RER B Bourg la Reine



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



LA GARE DES ARDOINES

ACCESSIBILITE

La gare des Ardoines est une gare de surface, située à proximité du dépôt SNCF de Vitry. Elle est composée de deux quais latéraux.

L'accès aux quais se fait par l'Ouest, à proximité du parking et du bâtiment voyageur.
Un escalier mène au quai 2 vers Paris. Une passerelle permet de rejoindre le quai vers Massy. Chaque quai est relié à la passerelle par deux escaliers. Cette passerelle rejoint les ateliers SNCF de manière privatisée.

A l'extrémité Sud du quai vers Paris, il existe un accès direct vers Sanofi Aventis. Une passerelle en servitude de passage, permet le franchissement de l'ensemble du faisceau ferré.

La gare est accessible de niveau 1.

La gare n'est pas équipée d'ascenseurs et les handicapés moteurs circulent avec difficulté sur les deux quais accessibles uniquement par des escaliers.

LES ARDOINES				
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				
	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	NON	-	A REALISER
4 LES QUAIS				
Quai 1	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI Cas de figure non existant	-	OUI
		NON	-	A REALISER
			-	A REALISER
Quai 2	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	OUI Cas de figure non existant	-	OUI
		NON	-	A REALISER
			-	A REALISER

* 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_Parking et bâtiment voyageurs



02_Accès principal aux quais



03_Accès depuis le Bâtiment Voyageurs





04_Passerelle de service SNCF



05_Quai 1 direction Paris



06_Sorties vers gare et parking



08_Passerelle, servitude de passage Sanofi Aventis



LA GARE DES ARDOINES

ANALYSE

La station des Ardoines se situe très légèrement au dessus du niveau de la voirie.

Longée à l'Est par un très vaste espace ferroviaire, l'emprise ferroviaire est bordée de dépôts de la S.N.C.F. qui créent un évident obstacle physique entre les zones denses d'habitation à l'Ouest et industrielles de tous côtés.

De plus, les talus étroits bordant les quais ne permettraient pas réellement l'élargissement de ces derniers.

La zone semble quasiment infranchissable, sauf au Sud où seule une passerelle éloignée permet de traverser la zone ferroviaire.

Insertion de la gare dans son contexte





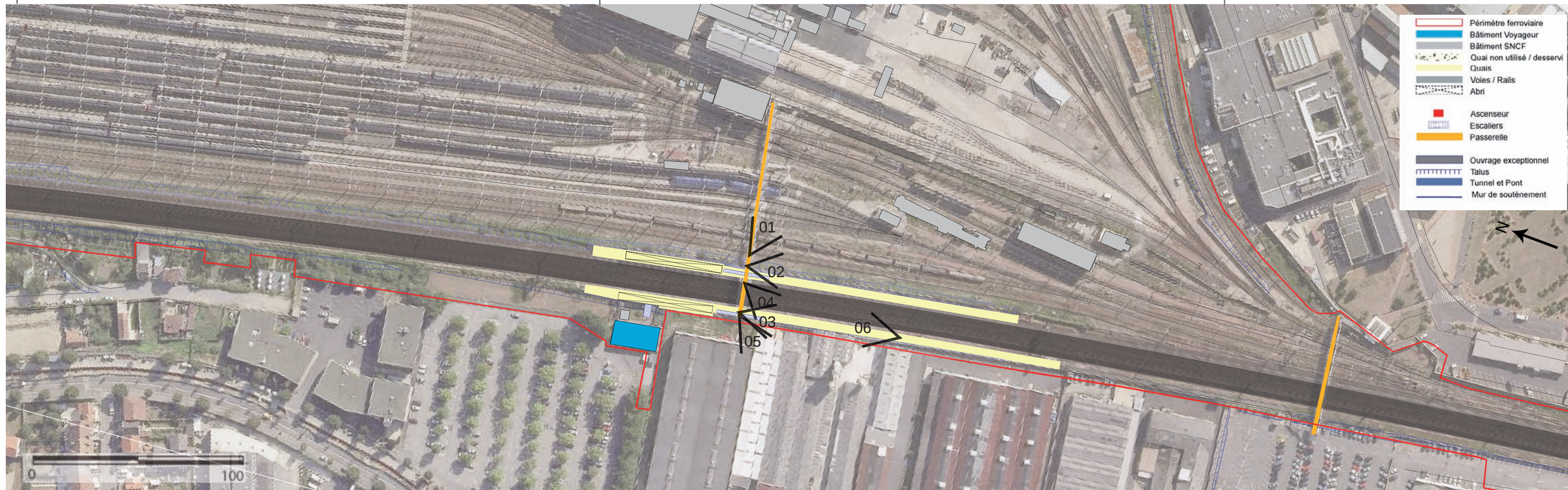
01_ Vaste emprise ferroviaire



02_ Talus le long des quais



03_ Connection entre les quais



04_ La zone est bordée de hangars industriels



05_ Talus le long des quais



06_ Vue générale de la passerelle



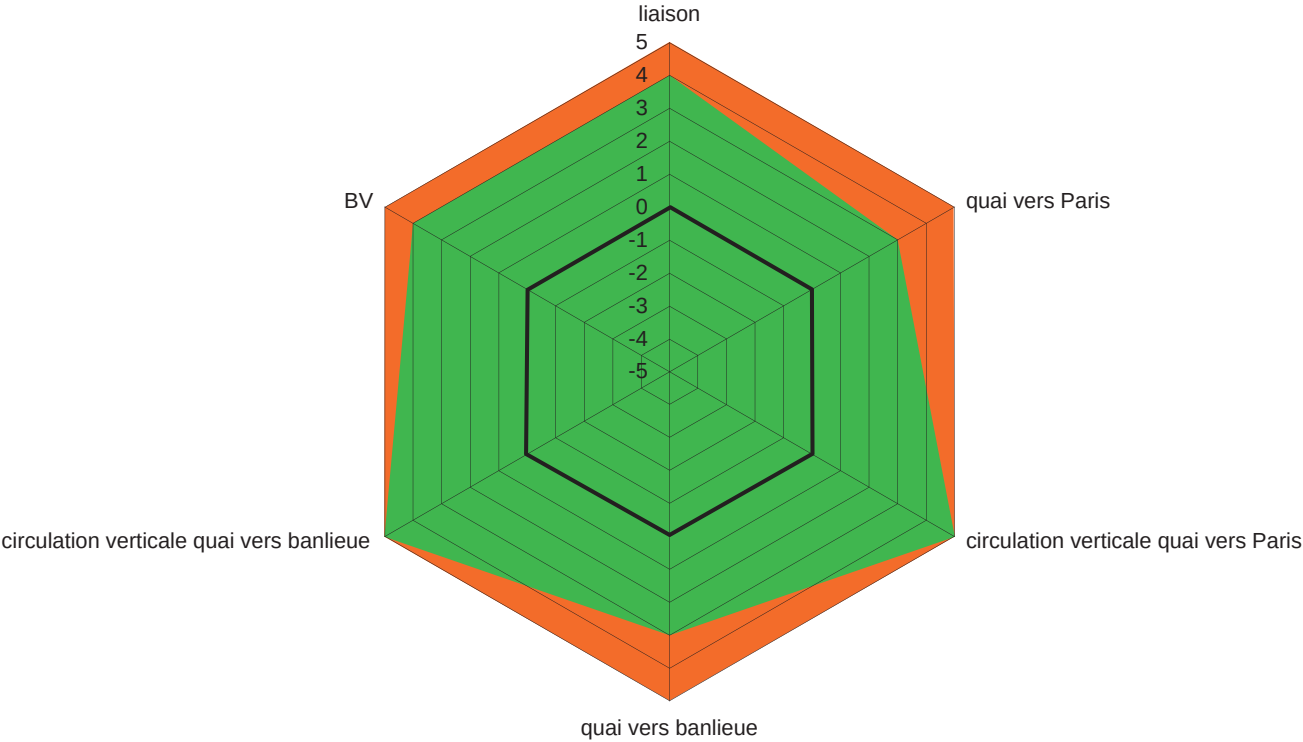
LA GARE DES ARDOINES

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	17	111	128	4	55	60
sens impair	101	24	125	25	12	37
2 sens	53	59	111	13	29	42

espaces			circulations horizontales			circulations verticales				CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM		Asc				
capacité unitaire (pers/min/m)			40	40	40	55	80	100			40		
accès ville	direct quais	quantité											N.R.
		largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
	via BV ou liaisons	quantité											N.R.
		largeur (m)											
		capacité théorique(pers/min)											
BV										oui	58,8	16,9	
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité	1									oui		TYPE 2
	largeur minimale (m)	1,8											
	capacité théorique (pers/min)	72											
	charge actuelle	37											
	réserve de capacité	48%											
quais	1bis vers Massy	quantité	1			2							
		largeur minimale (m)	3,1			3,4							
		capacité théorique (pers/min)	124			187			0				
		charge actuelle	25			37							
		réserve de capacité	80%			80%							
	2bis vers Paris	quantité	1			2							
		largeur minimale (m)	1,5			4,4				0			
		capacité théorique (pers/min)	60			242							
		charge actuelle	40			60							
		réserve de capacité	34%			75%							

Il existe aujourd’hui des réserves de capactié. Le quai en direction de Paris a cependant quasiment atteint son seuil critique. Il est important de noter que l’espace de la gare est peu capacitaire en valeur absolue, surtout la passerelle.



NB : - en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
- 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

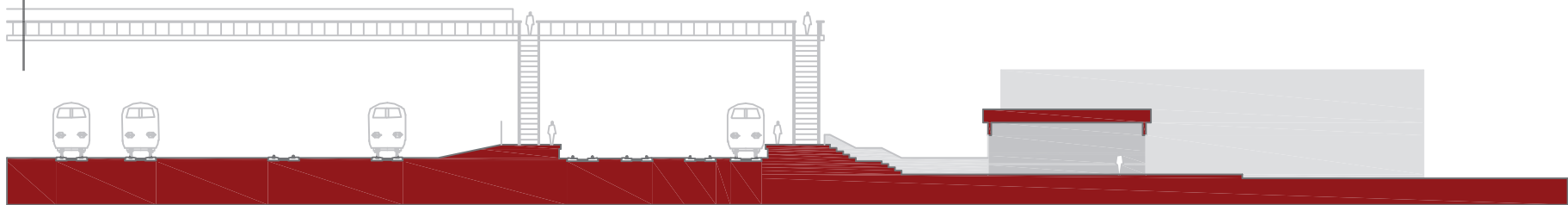
liaison	4
quai vers Paris	3
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	3
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	4

4,0

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%≤

Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



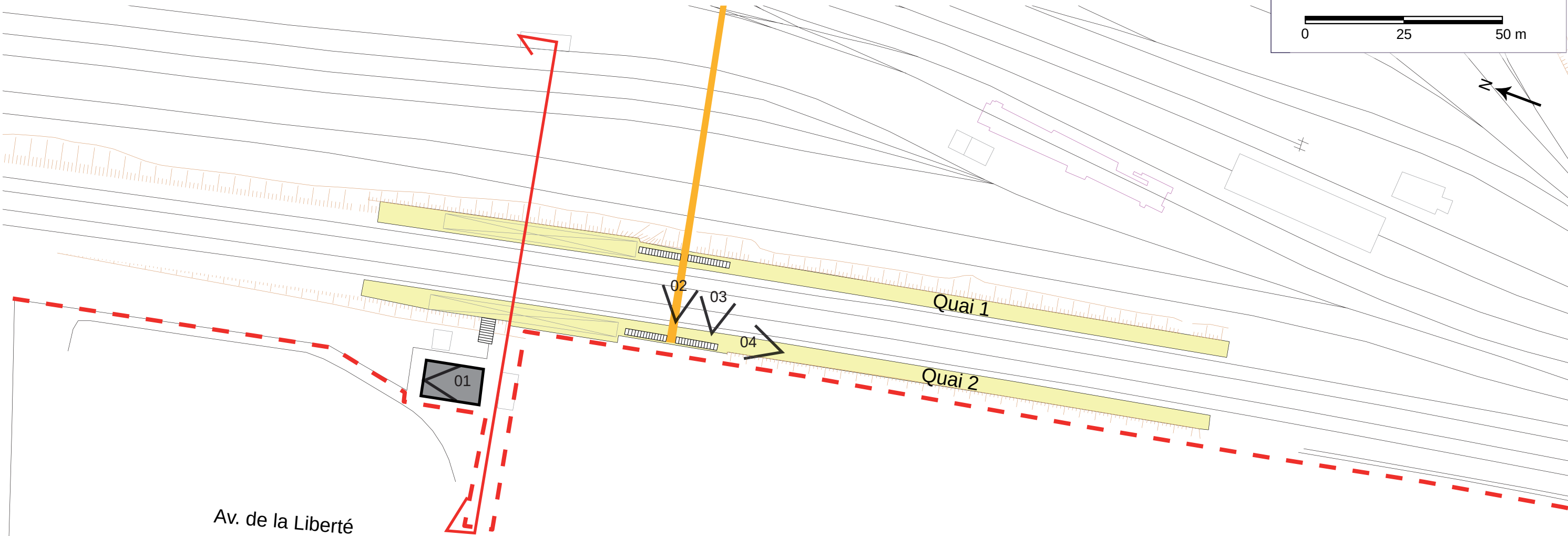
Plan de l'Existant

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

0

25

50 m



Av. de la Liberté

01_Bâtiment voyageur



02_Passerelle piétonne d'accès aux quais



03_Escalier d'accès au quai 1



04_Quai 2 direction Paris



LA GARE DES ARDOINES

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Actuellement, la gare n'est pas saturée et dispose de réserves de capacité, malgré l'étroitesse des quais.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 1, ne disposant ni d'escalier mécanique ni d'ascenseur. Avec une largeur d'1m80, la passerelle n'est pas réglementaire du point de vue de l'accessibilité PMR.

NOTE DE COMPLEXITE



Au regard de l'état présent de la gare, c'est-à-dire l'étroitesse des quais et de la passerelle, et dans l'optique d'accueillir Arc Express, nous constatons que des travaux importants seraient nécessaires. Aucune complexité particulière n'est cependant à prévoir.

