

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.

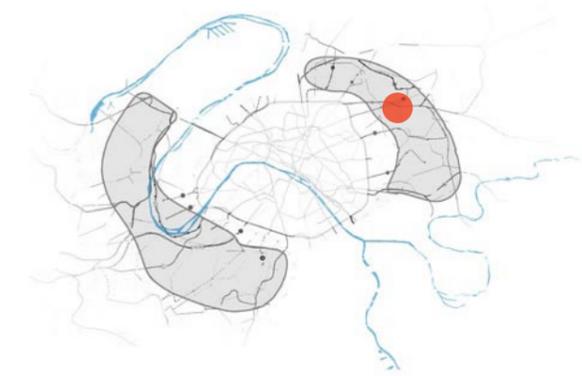
Ces choix a priori n'avaient qu'une visée méthodologique. Seules les étapes de concertation à venir permettront de définir les caractéristiques et les tracés précis du projet Arc Express.

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 de Pantin



LA GARE DE PANTIN

SITUATION

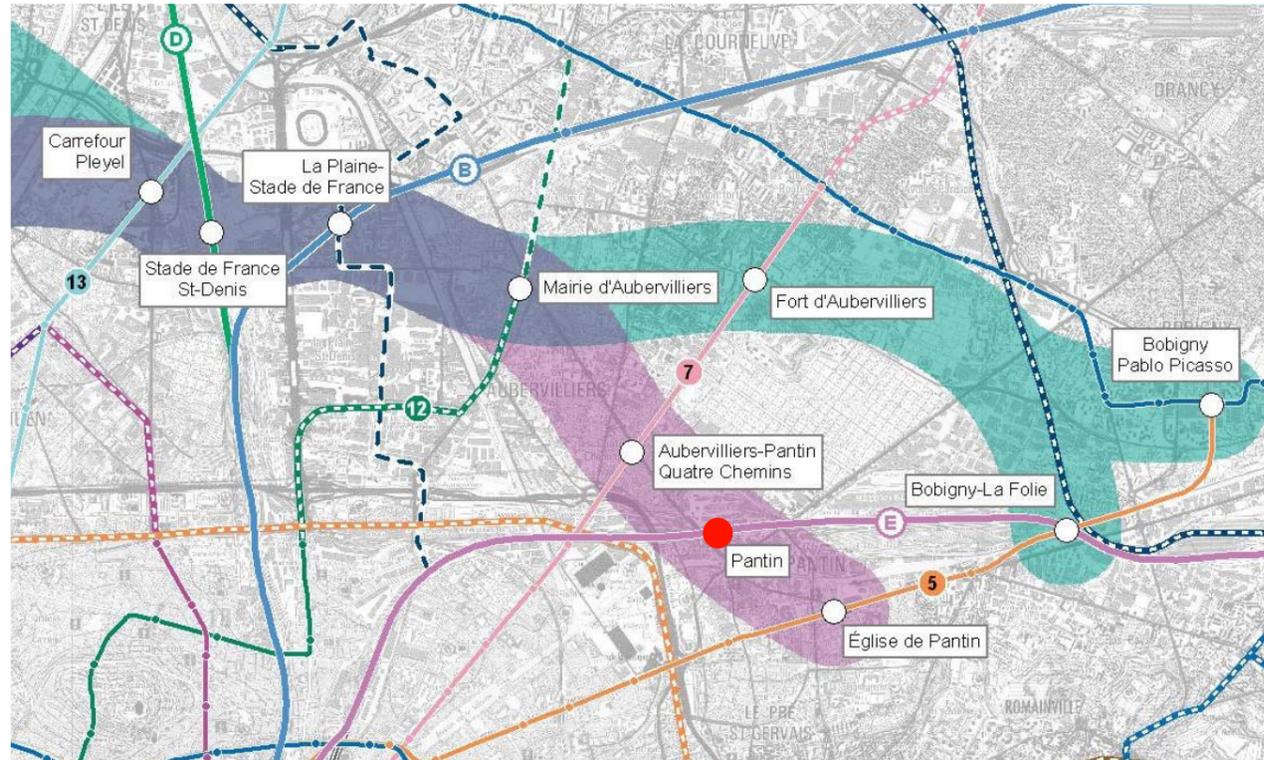
La gare de Pantin est située au nord-est de la capitale à moins d'un kilomètre derrière le périphérique parisien. La commune de Pantin fait partie des communes de première couronne. Située dans le département de Seine-Saint-Denis, elle est bordée par les communes d'Aubervilliers, de Bobigny, de Romainville, de Noisy-le-Sec, des Lilas et du Pré-Saint-Gervais.

La gare est desservie depuis 1999 par le RER E qui relie Pantin au centre de Paris en moins de 10 minutes. Un cadencement important dans les deux sens aux heures de pointe permet à Pantin de se situer activement dans les réseaux d'échanges de l'agglomération parisienne et d'envisager le développement économique de ses zones d'activités (l'aménagement de 30 hectares de terrains valorisables au Nord de la gare est actuellement à l'étude).

La gare fait partie du réseau transilien (zone 2) qui comprend deux branches :

RER E : Haussmann/Saint-Lazare - Chelles-Gournay
Haussmann/Saint-Lazare - Tournan

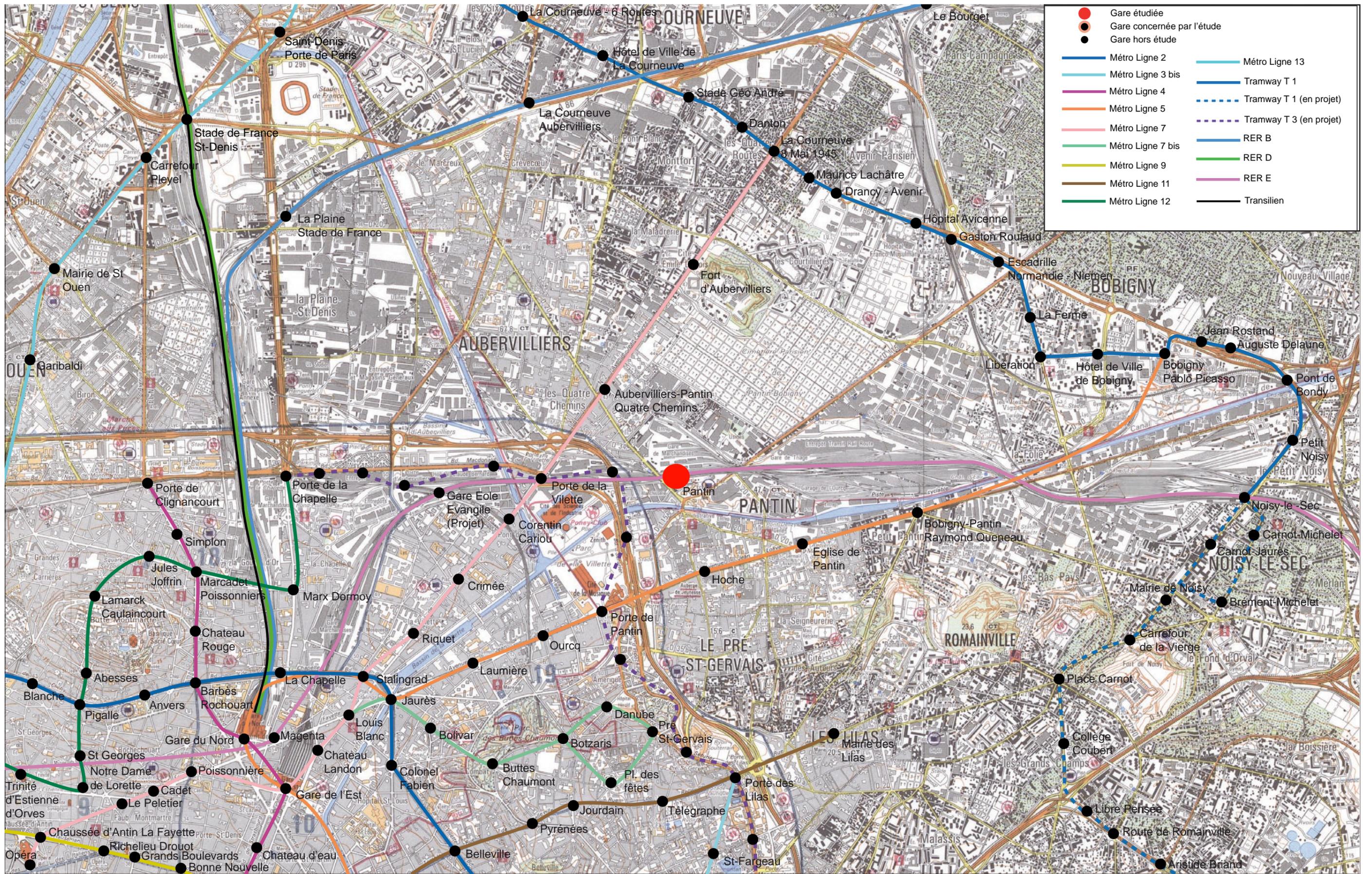
La gare accueille quotidiennement (en jour ouvrable de base) environ 15 500 voyageurs (7 713 entrants) et 156 trains.



Arc Express
Situation



Photographie aérienne



- Gare étudiée
- Gare concernée par l'étude
- Gare hors étude
- Métro Ligne 2
- Métro Ligne 3 bis
- Métro Ligne 4
- Métro Ligne 5
- Métro Ligne 7
- Métro Ligne 7 bis
- Métro Ligne 9
- Métro Ligne 11
- Métro Ligne 12
- Métro Ligne 13
- Tramway T 1
- Tramway T 1 (en projet)
- Tramway T 3 (en projet)
- RER B
- RER D
- RER E
- Transilien

LA GARE DE PANTIN

DESSERTE DE SURFACE

Le pôle est desservi par 4 lignes de bus, exploitées par la RATP :
 • 4 lignes en passage

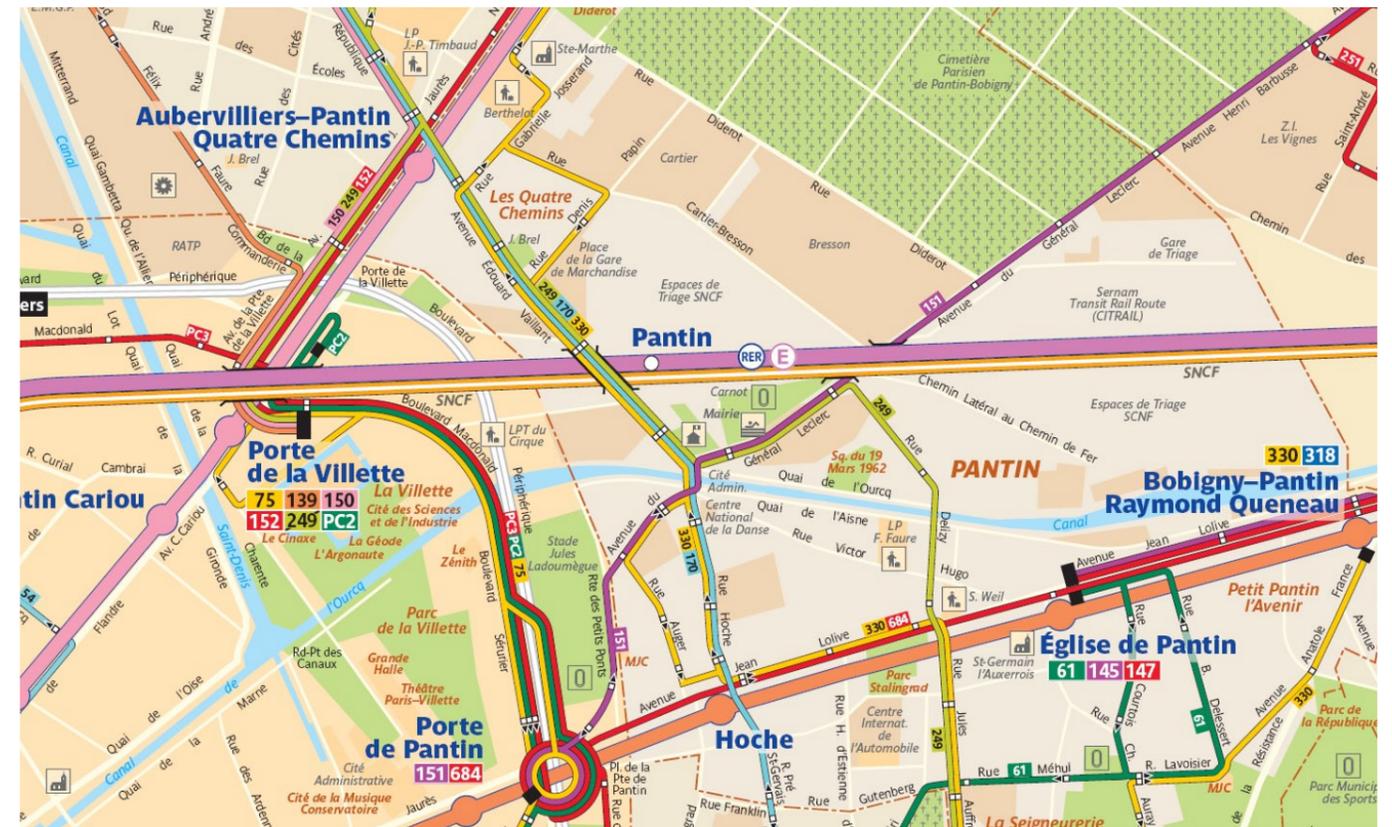
Ligne	Terminus	Amplitude Horaire	Passages jour/sens	Intervalle HPM
249	Porte des Lilas - Dugny	5h05 - 1h08	100	env. 12 min
151	Porte de Pantin - Bondy J.Blum	5h - 0h27	85	env. 14 min
330	Fort Aubervilliers - Raymond Queneau	6h30 - 19h05	16	env. 47 min
170	St Denis RER - Porte des Lilas	5h25 - 0h30	145	env. 8 min

VOIRIE ET CIRCULATION

La gare de Pantin est desservie par une rue à sens unique, assimilable à une voie piétonne. L'Avenue E. Vaillant à proximité est à double sens et accueille le réseau de bus desservant la gare et un trafic de desserte locale et de liaison de la commune avec Aubervilliers en franchissant le large faisceau de voies.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

La gare de Pantin ne comporte pas de véritable gare routière. Toutes les lignes sont en passage, et s'arrêtent sur les Av. du Général Leclerc et E. Vaillant, à une centaine de mètre du BV au minimum, ce qui ne constitue pas une intermodalité optimum, mais cependant acceptable. Du fait de l'implantation de la gare dans une voie étroite et en impasse, les stations de bus ne semblent pas pouvoir être plus proche des trains.





● Arrêt bus
→ Sens de circulation (voies principales)

N
0 20m 60m 100m

LA GARE DE PANTIN

ACCESSIBILITE

La gare de Pantin est une gare de surface avec 3 quais centraux. Des trains sans arrêt traversent cette gare.

Des CAB sont situés à l'entrée du bâtiment voyageurs depuis la place Salvador Allende, et constitue l'unique accès de la gare. Deux marches sont à franchir pour accéder depuis le parvis au bâtiment voyageurs, ainsi qu'à l'intérieur de celui-ci pour accéder à la billetterie ; un dispositif de rampes d'accès amovibles n'est pas à disposition actuellement.

Depuis le BV, un escalier fixe permet l'accès à une passerelle, desservant les 3 quais. Chaque quai est ainsi desservi par un seul escalier fixe; il n'y a pas d'ascenseur.

Le cheminement sur les quais centraux est actuellement difficile de par son étroitesse, et dû à la présence régulière de poteaux soutenant la couverture extérieure et le mobilier (abris notamment).

La gare a une accessibilité de niveau 2 pour les handicapés visuels et mentaux et de niveau 1 pour les handicapés moteurs.

PANTIN				
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				
Place Salvador Allende	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	NON	-	A REALISER
4 LES QUAIS				
Quai central Voie A et B 1 (longueur max. 5m)	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	NON	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	NON	-	A REALISER
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	A REALISER
Quai central Voie C et D 2 (longueur max. 5m)	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	NON	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	NON	-	A REALISER
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	A REALISER
Quai central Voie E et F 3 (longueur max. 5m)	Largeur entre obstacles ponctuels - bordure de quai > 1,7 m	NON	-	A REALISER
	Largeur entre obstacles ponctuels mais rapprochés - bordure de quai > 2,1 m	NON	-	A REALISER
	Largeur du quai entre obstacle continu et bordure de quai > 2,5 m	NON	-	A REALISER

* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :

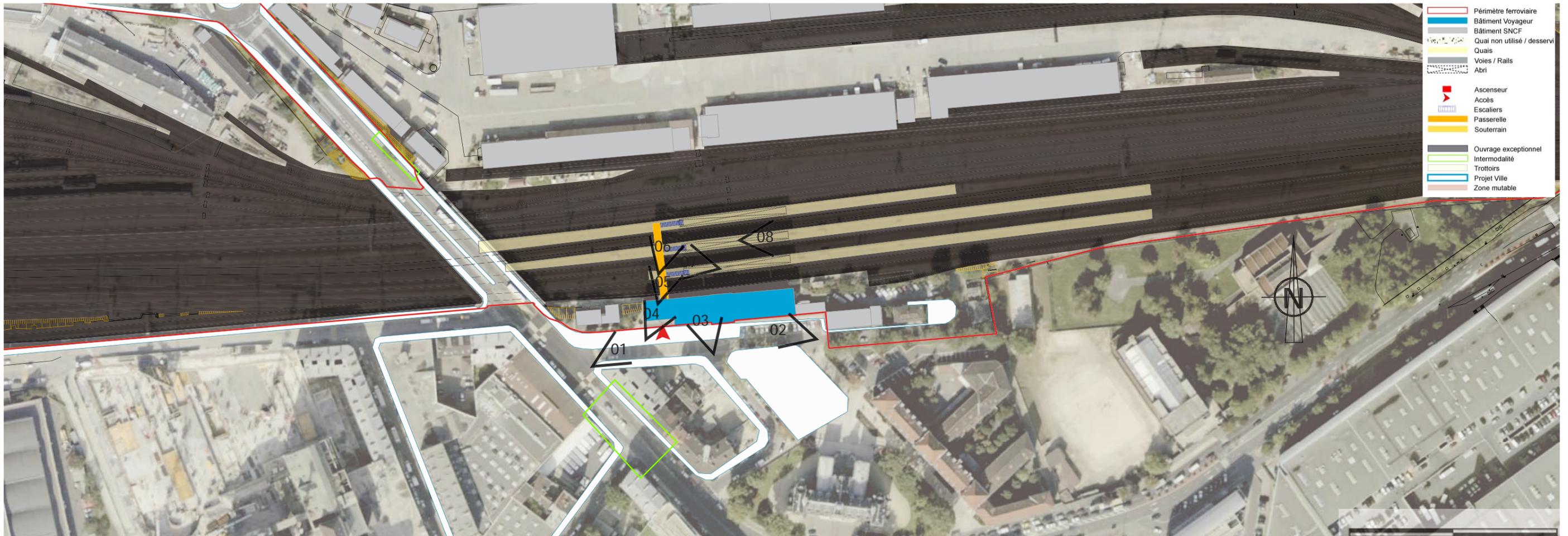
- ♦ implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
- ♦ élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR



1: Accès au souterrain et au BV depuis l'Av. de la Gare

2: Accès au souterrain depuis l'Av. de la Gare

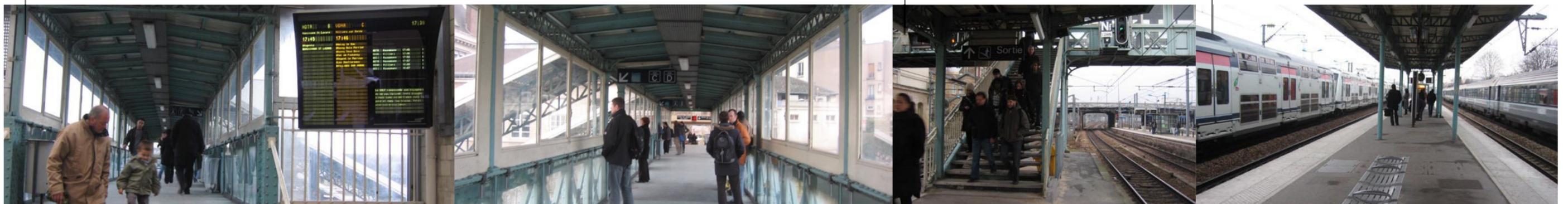
3 et 4 : Entrée principale de la gare.



5 et 6: Accès par la passerelle aux quais.

7 : Accès aux quais.

8: Quais.



LA GARE DE PANTIN

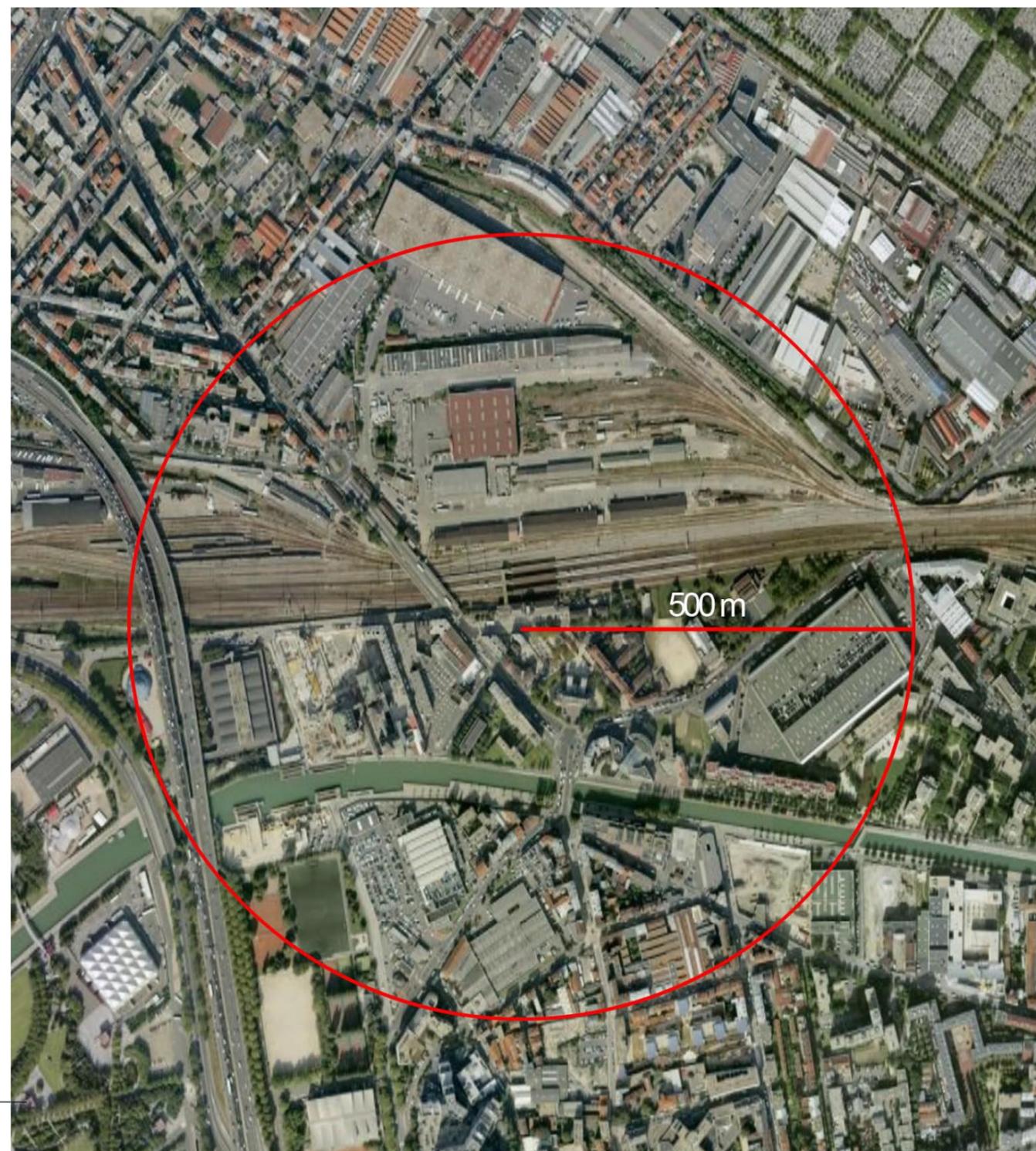
ANALYSE DU SITE

La gare de Pantin est à demi enterrée par rapport au niveau de la rue, les voies et les quais sont en tranchée sous la chaussée. L'emprise ferroviaire forme un vaste territoire accueillant voies de garage et de nombreux entrepôts.

Bien que franchie par l' Av. E. Vaillant elle constitue un véritable obstacle, tant physique que visuel à l'échelle urbaine. Les deux quartiers ne sont réellement reliés que par un pont et le lien urbain entre nord et sud est peu palpable.

La gare n'est accessible que par le côté sud du faisceau de voie, qui représente une large réserve foncière très peu urbanisée, alors que la partie Sud de la Ville se rénove et se densifie progressivement.

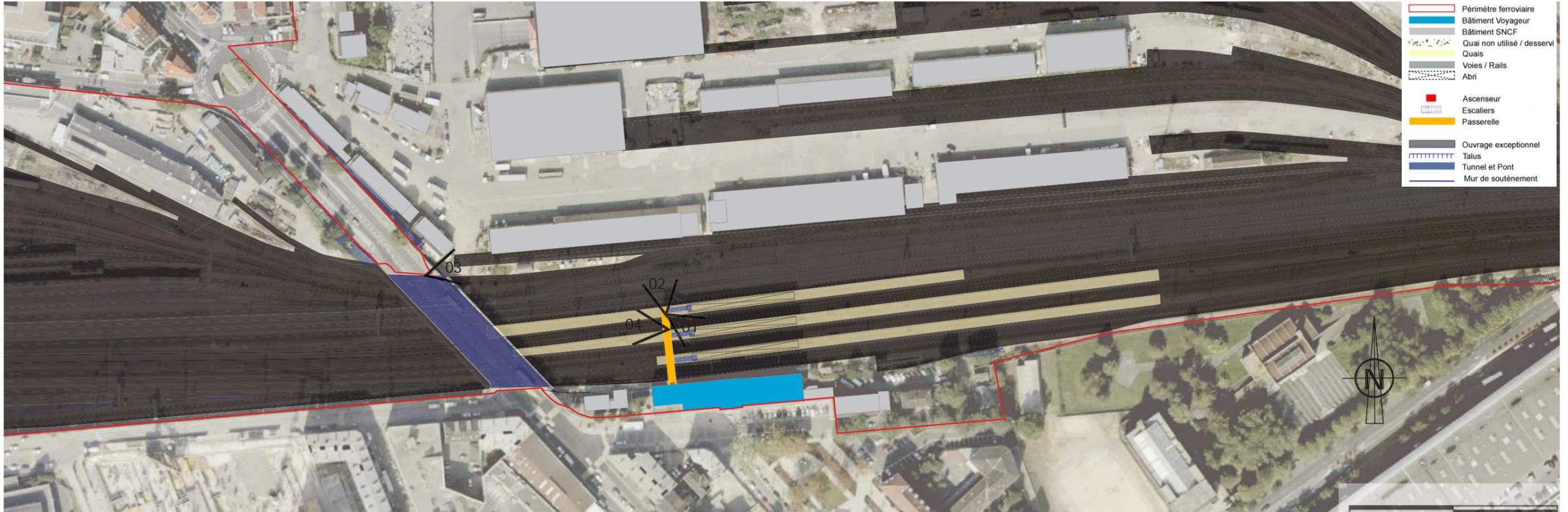
Insertion de la gare dans son contexte





1: vue d'ensemble des quais

2: Emprises foncières SNCF/RFF au Nord de la gare



3: Ensemble du site depuis le pont routier

4: le franchissement de l'Av. E. Vaillant



LA GARE DE PANTIN

CAPACITE ACTUELLE

La gare de Pantin, malgré un bâtiment voyageurs très imposant n'offre au public qu'un espace très restreint pour l'attente et la vente/information. L'ensemble du système de circulations en gare (passerelle et escaliers d'accès aux quais) a une réserve de capacité assez moyenne.

Alors que les accès à la passerelle offrent encore de la réserve (32% pour l'escalier fixe côté opposé au BV), la passerelle devant accueillir l'ensemble des flux n'a une réserve de capacité que de 6%.

Le quai 1 qui accueille le plus de trafic, présente, comme son escalier d'accès, un léger déficit de capacité.

Les réserves du quai 2 et de son escalier d'accès s'élèvent respectivement à 15% et 25%.

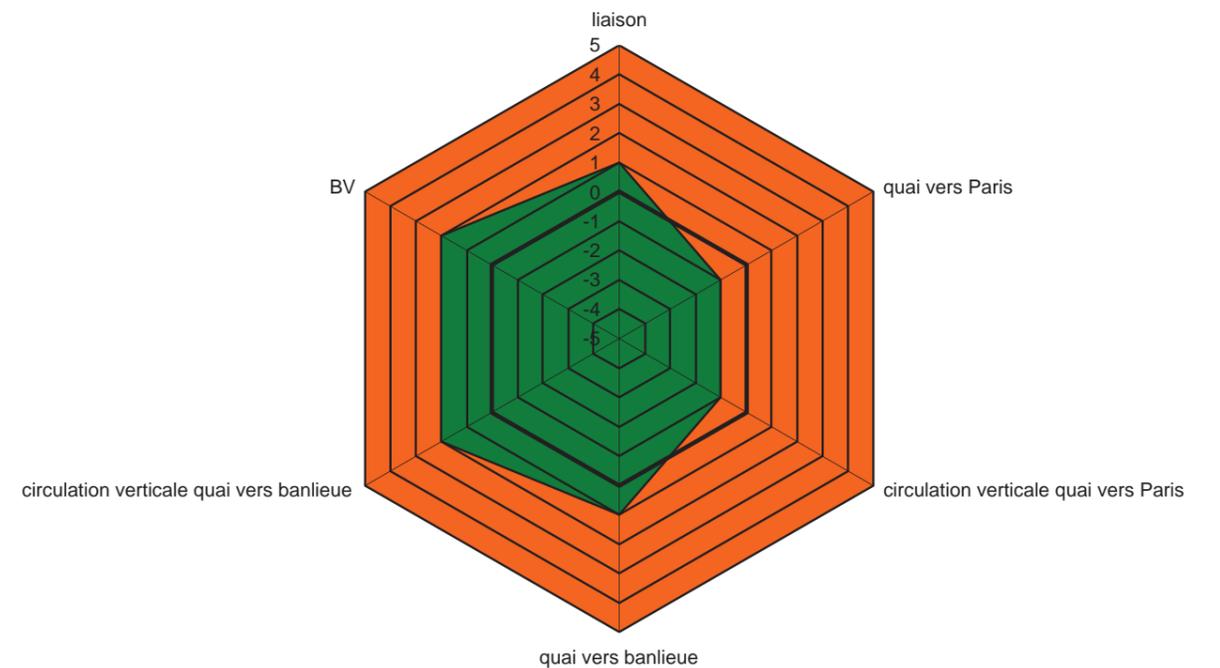
JOB (voyageurs)

	M	D	total
2 sens	7 713	7 686	15 399

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	102	159	261	26	80	105
sens impair	142	86	228	36	43	79
2 sens	84	146	230	21	73	94

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					
accès ville	direct quais	quantité										
		largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
	via BV ou liaisons	quantité										
		largeur (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
BV									50	6,5		
accès ville	accessibilité aux quais (liaisons)	quantité	1		1							
		largeur minimale (m)	2,5		2,5							
		capacité théorique (pers/min)	100		138					oui		TYPE 2
		charge actuelle	94		94							
		réserve de capacité	6%		32%							
quais	1	quantité	1		1							
			largeur minimale (m)	2,4		1,9						
			capacité théorique (pers/min)	96		105						
			charge actuelle	105		105						
			réserve de capacité	-9%		-1%						
	2	quantité	1		1							
			largeur minimale (m)	2,3		1,9						
			capacité théorique (pers/min)	92		105						
			charge actuelle	79		79						
			réserve de capacité	15%		25%						

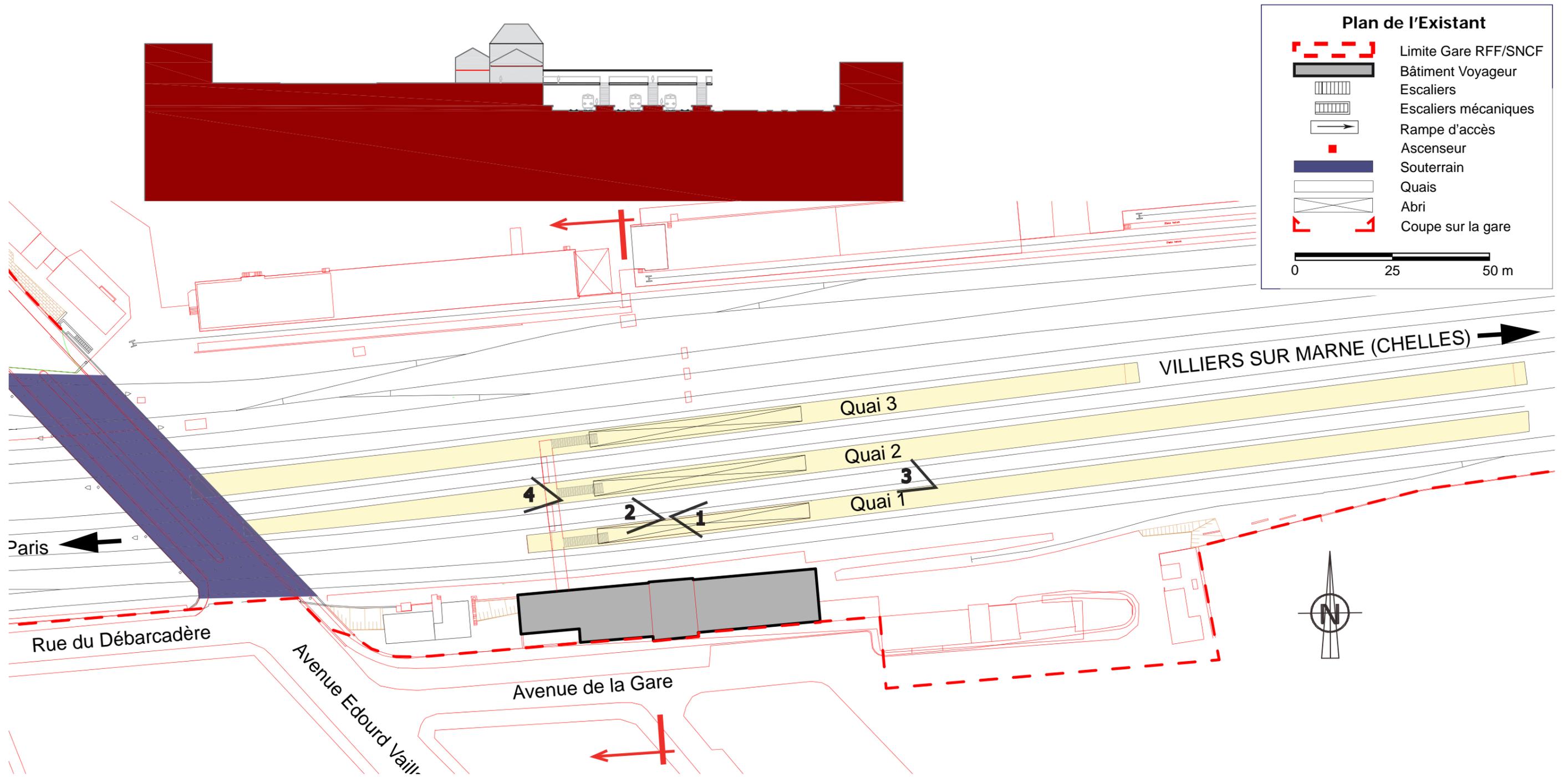


légende notation

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%

liaison	1
quai vers Paris	-1
circulation verticale quai vers Paris	-1
quai vers banlieue	1
circulation verticale quai vers banlieue	2
BV	2

0,7



1: Quai 1 vers Chelles

2: Quai 1 vers Paris

3-4: Quais 2 et 3



LA GARE DE PANTIN

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Parmi les gares étudiées, Pantin fait partie des gares accueillant entre 10 000 et 20 000 voy/jrs. Son dimensionnement actuel datant du 19ème siècle n'est pas du tout adapté à la croissance que la gare a connue depuis l'arrivée du RER E en 1999. L'ensemble du dispositif est saturé aux heures de pointes.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 2 pour les handicapés visuels et mentaux et de niveau 1 pour les handicapés moteurs. Les cheminements sur l'ensemble des quais sont actuellement difficiles.

NOTE DE COMPLEXITE



Adapter la gare actuelle pour accueillir des flux plus importants ou la circulation des PMR serait très complexe. L'élargissement des quais pour y installer des ascenseurs est impossible. Modifier la passerelle semble également très problématique. Seule la construction d'une nouvelle gare et de nouveaux quais permettrait d'adapter Pantin à la fonction de pôle d'échanges multimodal accessible PMR et de rattraper le retard capacitaire. L'espace n'est absolument pas contraint et il existe une réserve foncière d'environ 30 hectares au nord dont l'aménagement est actuellement à l'étude.

