

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'ECHANGES SNCF / ARC EXPRESS

Gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Tréville



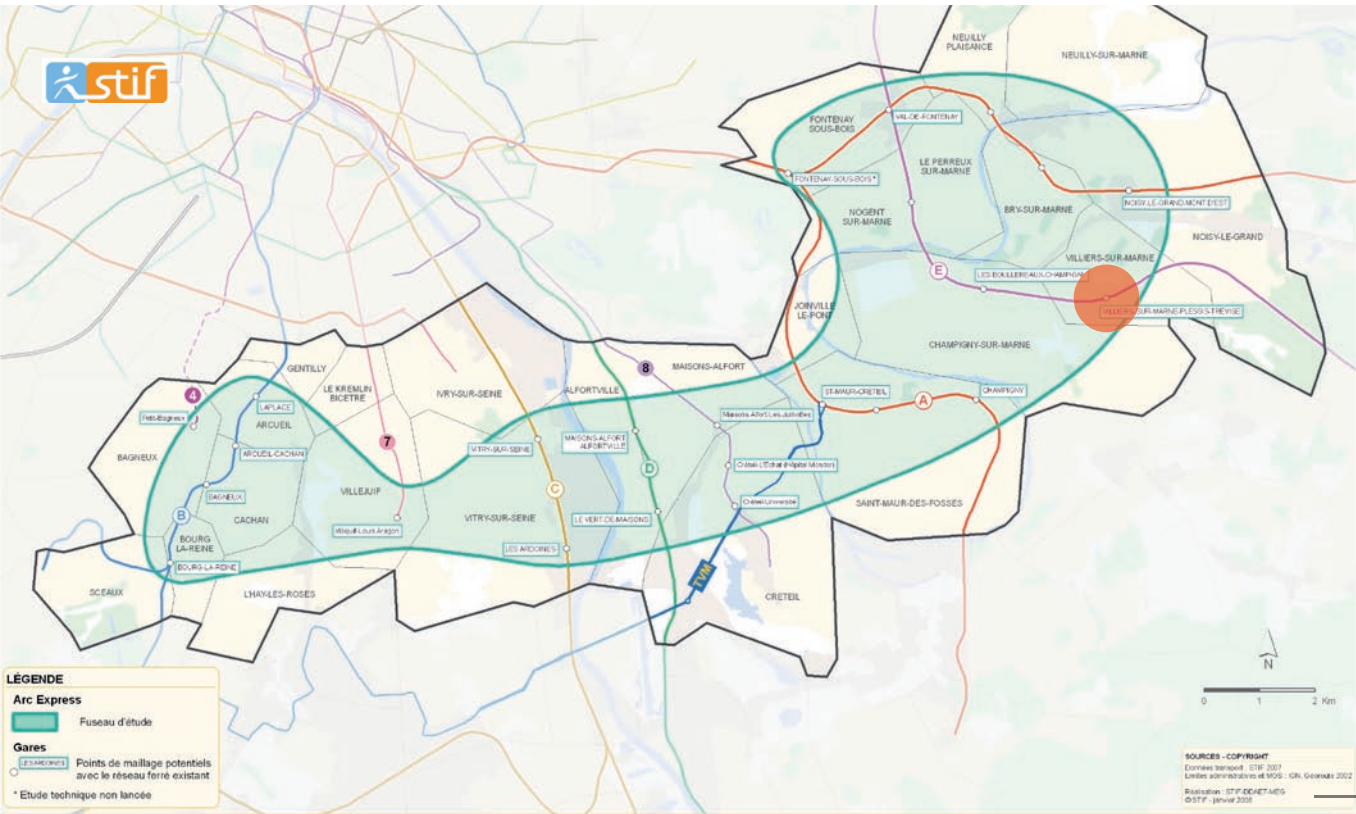
LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS-TREVISE

SITUATION

La gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévisé se trouve dans la commune de Villiers-sur-Marne, à proximité de la ville du Plessis-Trévisé, dans le département du Val-de-Marne, dans la banlieue Est de Paris. Les autres communes limitrophes sont Noisy-le-Grand, Bry-sur-Marne, Champigny-sur-Marne. La gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévisé est desservie par le RER E qui relie Haussmann Saint Lazare à Tournan.

Villiers sur Marne-Le Plessis Trévisé se trouve en zone 4 de la Carte Orange.

La gare accueille 10 371 voyageurs entrants et 234 trains par jour ouvrable de base.
37% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 42% en bus, 15% en voiture.



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



Photographie aérienne



LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE / LE PLESSIS-TREVISE

DESSERTE DE SURFACE

La gare est desservie par 8 lignes exploitées par la RATP.
Le pôle est également desservi par 2 Noctilien: N33 et N130.

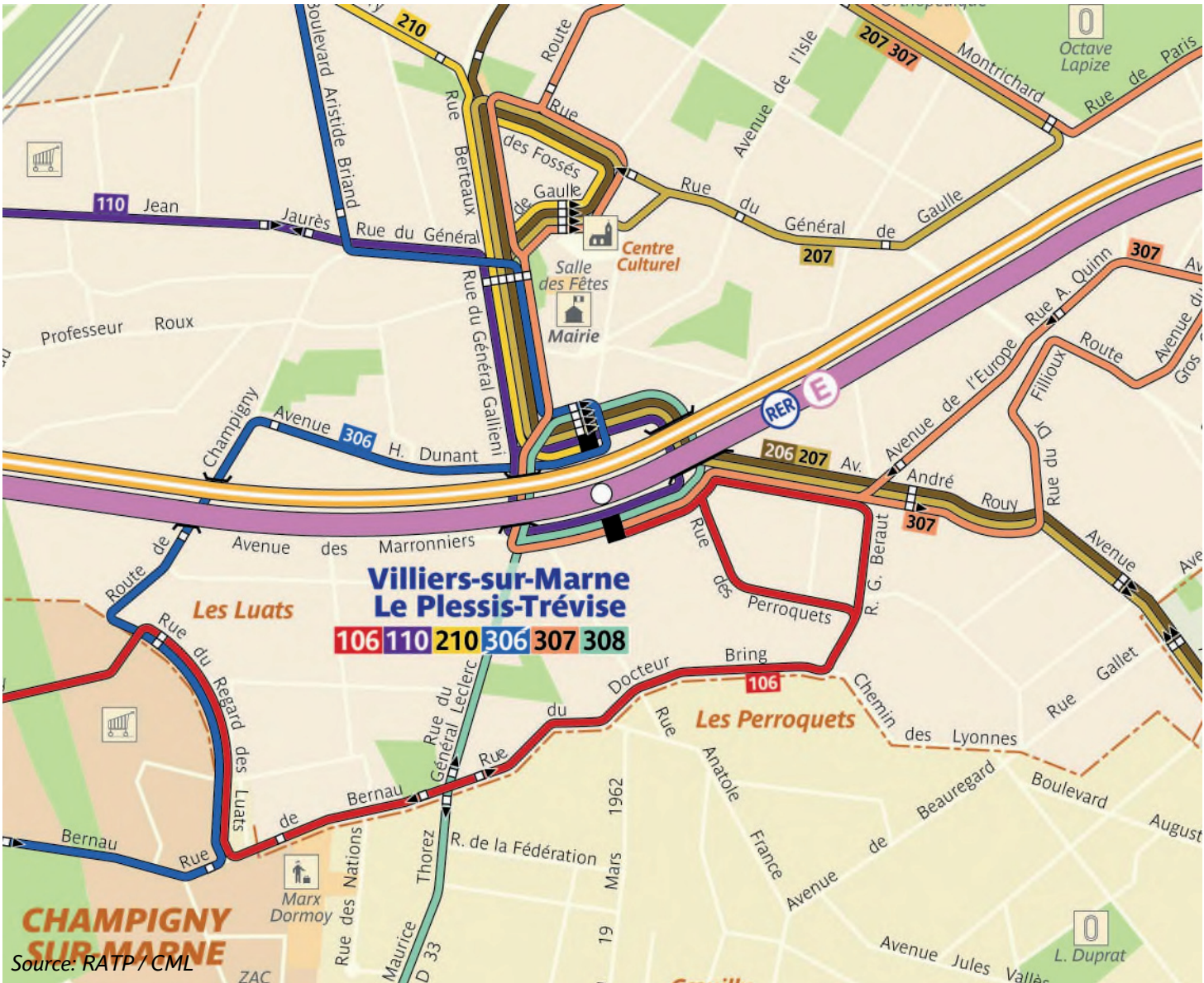
Ligne	Desserte	Offre		Amplitude (à la station)	Fréquences moyennes		
		Jour	Soirée		HP /	HC /	Soirée
106	Joinville –le-Pont RER - Villiers sur Marne RER						
En terminus	Direction Joinville le Pont	Lundi au	oui	5h34 – 0h30	15 min	16 min	30 min
	Direction Villiers sur Marne	Dimanche		5h45 – 1h28	15 min	16 min	30 min
110	Joinville le Pont RER - Villiers s/Marne RER						
En terminus	Direction Joinville le Pont	Lundi à	non	5h30 – 22h35	15 min	15 min	-
	Direction Villiers s/Marne RER	Samedi		5h50 – 22h29	15 min	15 min	-
210	Château de Vincennes - Villiers s/Marne RER						
En terminus	Direction Château de Vincennes	Lundi à	non	5h15 – 21h45	15 min	30 min	-
	Direction Villiers s/Marne	Samedi		5h11 – 21h38	20 min	30 min	-
306 St Maur Créteil RER - Noisy le Grand RER							
Le Dim unicum	Direction St Maur Créteil	Lundi à	non	6h18 – 0h52	6 min	11 min	-
		Dimanche					
En passage	Direction Noisy le Grand RER	Lundi à	non	5h46 – 1h01	12 min	17 min	-
		Dimanche					
307	Villiers s/Marne RER (Navette)						-
En terminus	Circuit dans Villiers s/Marne	Lundi à	non	6h45 – 19h03	30 min	30 min	-
		Vendredi					
308 Créteil Préfecture - Villiers sur Marne RER							
En terminus	Direction Créteil Préfecture	Lundi à	non	6h02 – 1h34	6 min	15 min	-
	Direction Villiers s/Marne	Dimanche		5h54 – 1h25	8 min	15 min	-
206 Noisy le Grand RER – Emerainville Pontault Combault RER							
En passage	Direction Noisy le Grand	Lundi à	oui	4h58 – 23h19	3 min	20 min	30 min
	Direction Emerainville	Dimanche		5h54 – 22h56	3 min	20 min	30 min
207 Noisy le Grand RER - Hopital de la Queue- en Brie							
En passage	Direction Noisy le Grand RER	Lundi au	oui	5h26 – 23h59	15 min	15 min	30 min
	Direction Hopital de la Queue en Brie	Samedi		5h19 – 23h44	15 min	15 min	30 min

VOIRIE ET CIRCULATION

La gare est située en centre ville, dans une zone pavillonnaire et de commerces de proximité, à 400m de la mairie. La circulation devant la gare RER est réservée aux bus, permettant notamment le stockage de véhicules.
La circulation dense aux heures de pointes - pour rejoindre l’autoroute A4 - a été grandement fluidifiée par la mise en place de giratoires à la place des carrefours à feux sur les rues conduisant à la gare.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

La gare routière, mise en service en 2008, permet d’accueillir l’ensemble des lignes.
Elle comporte 6 postes à quais pour les lignes en terminus et 4 pour les lignes en passage; 4 points de descente et 5 positions d’attente en amont de la gare routière sont également créés.





LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS-TREVISE

ACCESSIBILITE

La gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis-Trévis est une gare aérienne, en talus. Elle est bordée au Nord par un long bâtiment, inscrit dans le talus. Elle est composée d'un quai latéral et d'un quai central.

La gare est insérée entre la place de la Gare au Nord, qui se prolonge à l'Est par une gare routière et l'avenue Robert Schuman au Sud. Le bâtiment voyageur situé sous les voies est accessible depuis ces deux voies. Quelques emmarchements interviennent des deux côtés. Ils sont doublés par des rampes de part et d'autre.

Après contrôle des billets, un espace transversal de liaison relie les accès aux quais. Chaque quai est desservi par ascenseur, escaliers mécanisé et fixe.

Il existe également un accès vers le quai 2 en direction de Tournan, équipé de CAB, en lien direct avec la gare routière au Nord.

La gare est accessible de niveau 3.

Un abri sur le quai 1 en direction de Paris, pose un problème pour le cheminement des handicapés moteurs.

VILLIERS SUR MARNE LE PLESSIS TREVISE				
ESPACE	ANALYSE PMR SIMPLIFIEE*	EXISTANT	PROJET PMR + PDU	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	OUI	-	OUI
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 NON Cas de figure non existant	-	OUI
			-	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 Cas de figure non existant	-	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 bordant les voies vu depuis la place de Gare

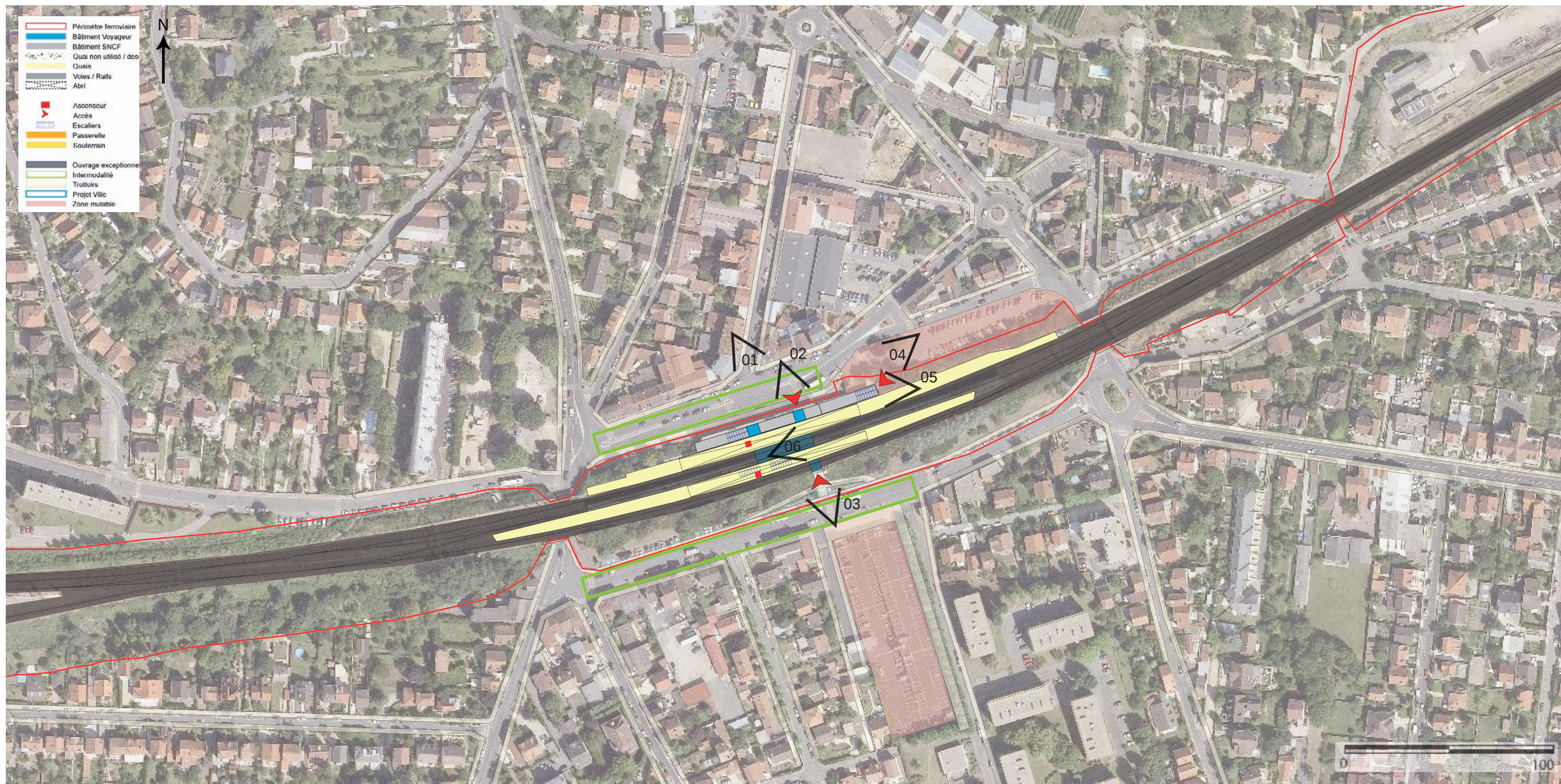


02_ Accès au BV depuis la place de la Gare



03_ Accès au BV depuis l'av Schuman

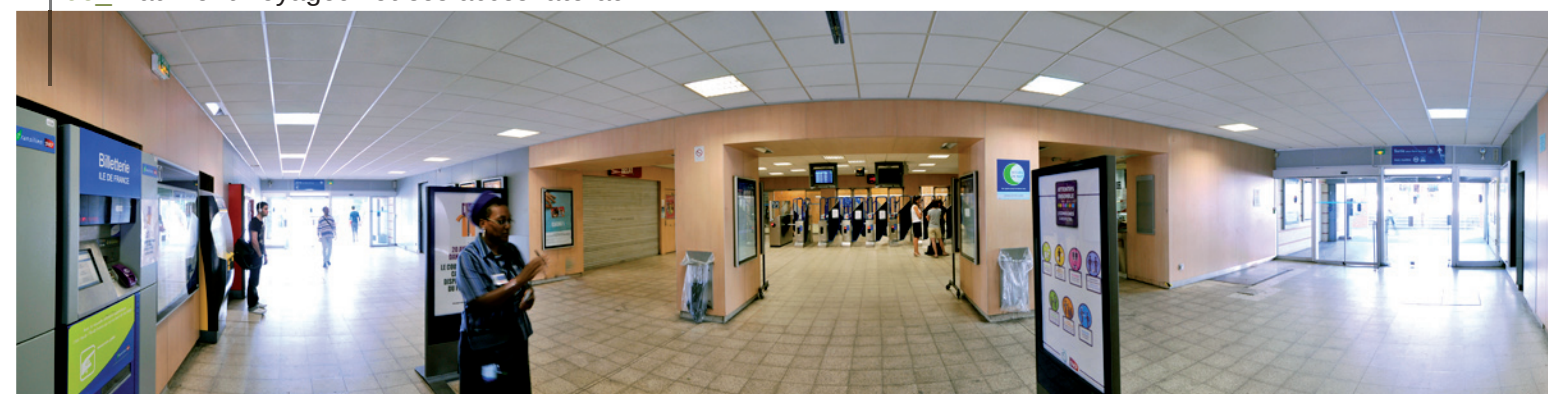




04_05 Accès secondaire depuis la gare routière



06_ Bâtiment voyageur et ses accès latéraux



LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS TREVISE

ANALYSE

La gare de Villiers-sur-Marne Le Plessis Tréville est surélevée par rapport au niveau de la ville, entièrement entourée de talus végétalisés.

Bien qu'elle constitue un obstacle urbain et visuel, les deux ponts ferroviaires laissant le passage aux piétons et automobilistes à l'extrémité des quais atténuent cette séparation.

Le quartier présente une assez forte densité. Les talus limitrophes autour des quais pourraient permettre un développement de la gare.

Insertion de la gare dans son contexte





01_ Place de la Gare et bâtiment SNCF



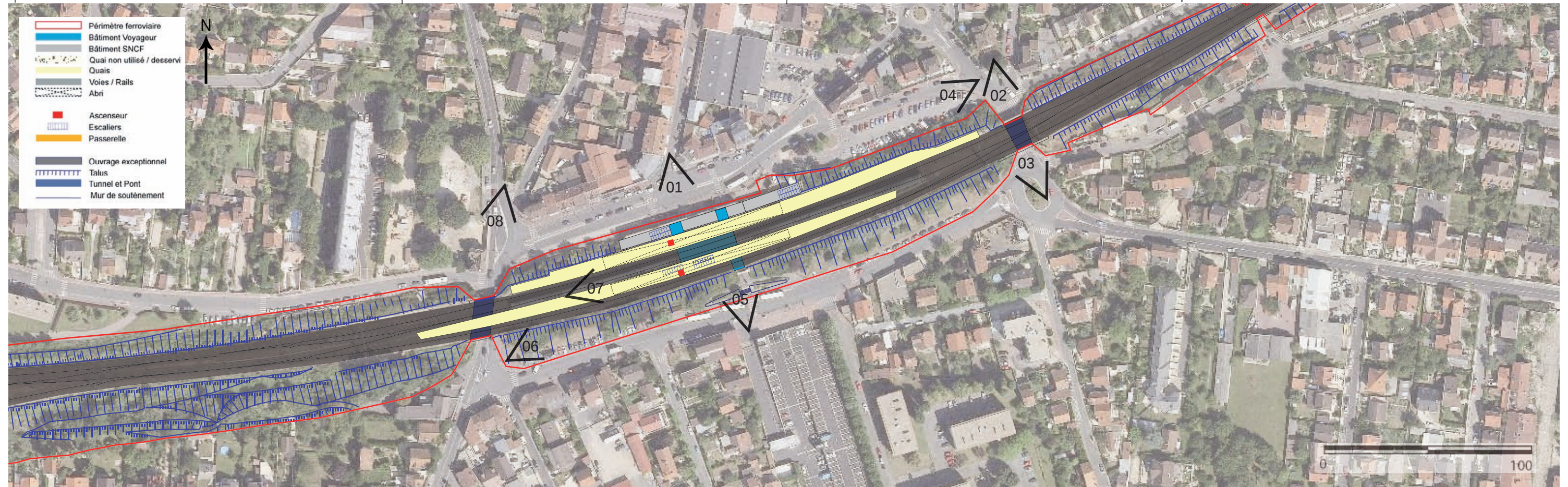
02_Pont à l'ouest des quais



03_Pont ouest vue depuis rue des Perroquets



04_Rue du Chemin de Fer et la gare routière



05_Accès depuis avenue Schuman

06_Avenue Schuman en contre bas des voies ferrées

07_Accès de quai 1

08_Pont Est, rue du Général Gallieni



LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS TREVISE

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	323	11	334	81	6	86
sens impair	13	234	248	3	117	120
2 sens	191	33	224	48	17	64

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	M	D		40			
accès ville	direct quais	quantité											N.R.
		largeur minimale (m)											
		capacité théorique (pers/min)											
	via BV ou liaisons	quantité			2	2							
		largeur (m)				11,4							
		capacité théorique(pers/min)				627							
BV											280	27,0	
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité		1									TYPE 1
		largeur minimale (m)		5,7									
		capacité théorique (pers/min)		228									
		charge actuelle		96									
		réserve de capacité		58%									
quais	1 vers Paris	quantité		1		2	1						
		largeur minimale (m)		2,4		3	1						
		capacité théorique (pers/min)		96		165	80		1				
		charge actuelle		60		120							
		réserve de capacité		37%		27%							
	2 vers Tournan	quantité		1		1	1						
		largeur minimale (m)		3,6		3	1						
		capacité théorique (pers/min)		144		165	80		1				
		charge actuelle		86		86							
		réserve de capacité		40%		48%							

Le quai en direction de Paris est proche du seuil de capacité théorique. Pour le reste des circulations, on peut noter l'existence de réserves de capacité.



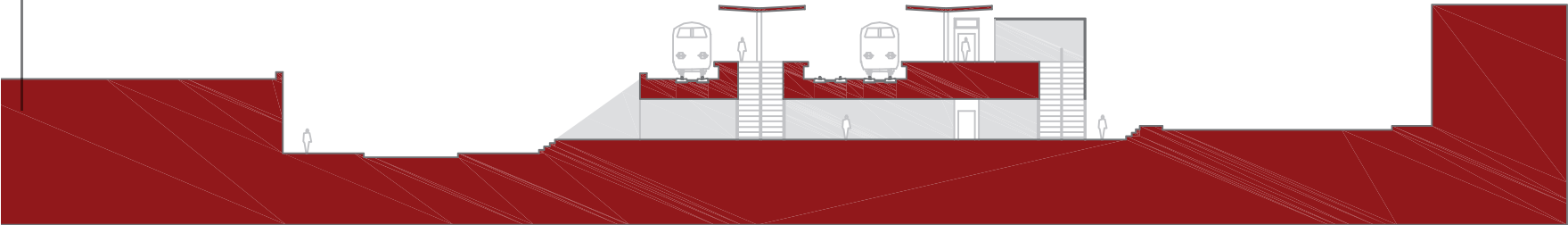
NB : - en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
- considérant un déséquilibre maximal entre quartiers (70% 30%), la charge de la liaison est égale à 1,5 trains
- ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
- ramené à la minute, le flux descendant est évalué à 50% de l'effectif

liaison	4
quai vers Paris	3
circulation verticale quai vers Paris	2
quai vers banlieue	3
circulation verticale quai vers banlieue	4
BV	5

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

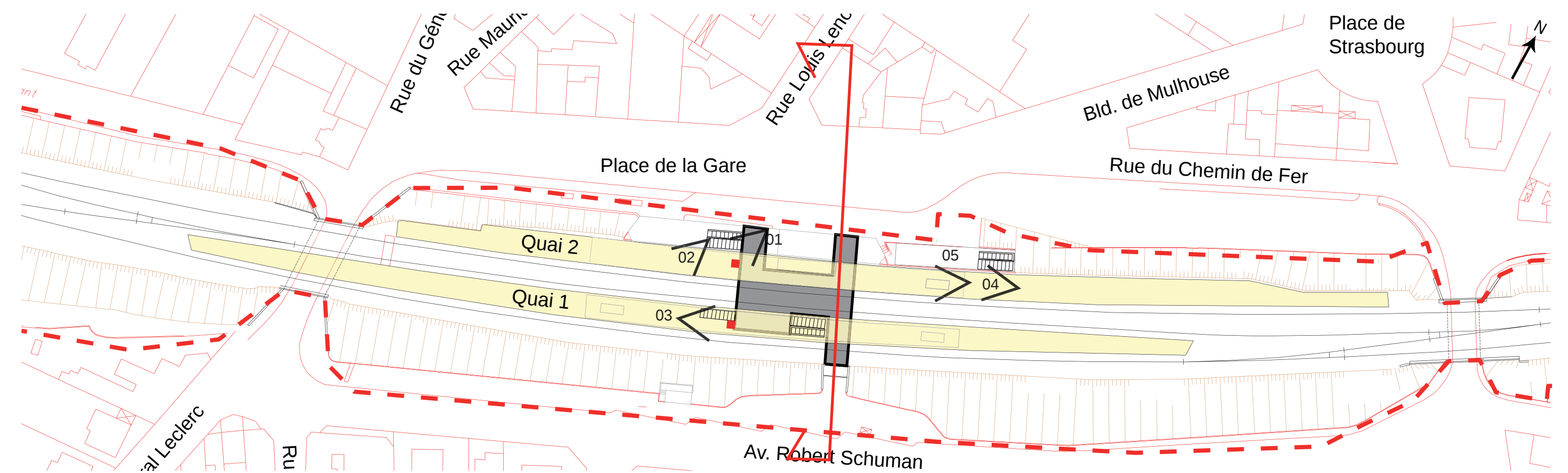
Souterrain

Quais

Abri

Coupe sur la gare

02550 m



LA GARE DE VILLIERS-SUR-MARNE LE PLESSIS TREVISE

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE		Dans son état actuel, la gare n'est pas saturée et dispose de réserve de capacités.
ACCESSIBILITE		Actuellement, la gare est accessible de niveau 3. Cependant, la présence de deux trémies sur le quai central compromet la mise en accessibilité de niveau 4.
NOTE DE COMPLEXITE		La gare présente des caractéristiques favorables à l'accueil d'Arc Express, sous réserve d'améliorer l'accessibilité du quai central.

