

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

Pièce D : Caractéristiques
principales des ouvrages les
plus importants

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
1. PREAMBULE.....	4
2. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE.....	6
2.1. SITE D'IMPLANTATION : ILOT GRAVELEAU A CHOISY-LE-ROI	7
2.2. ORGANISATION GENERALE	8
2.3. DIMENSIONNEMENT DES BESOINS	8
2.4. AMENAGEMENT	9



1. PREAMBULE



Cette pièce présente les principales caractéristiques techniques des ouvrages les plus importants de la ligne T Zen 5.

Les ouvrages de génie civil présents sur le tracé du T Zen 5 sont :

- > l'avenue de France réalisée en pont routier sur les voies ferrées du faisceau de la gare d'Austerlitz à Paris (existant) ;
- > le passage sous le boulevard périphérique sur la rue Bruneseau à Paris (existant) ;
- > l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au droit de la gare des Ardoines à Vitry-sur-Seine (livraison concomitante avec le projet T Zen 5) ;
- > le passage sous l'A86 à la limite communale entre Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi (existant).

Les ouvrages existants ne sont pas modifiés dans le cadre du projet T Zen 5 :

- > l'avenue de France est suffisamment dimensionnée pour accueillir le T Zen 5, ayant été dimensionnée pour accueillir des charges plus importantes (chars Leclerc) ;
- > les passages inférieurs sous le boulevard périphérique à Paris et sous l'A86 à Choisy-le-Roi sont suffisamment larges et hauts pour permettre l'insertion du T Zen 5 ;
- > l'ouvrage de franchissement des voies ferrées au niveau de la gare des Ardoines intègre dans sa conception, sous maîtrise d'ouvrage EPA ORSA, les contraintes liées à la réalisation d'un site propre bus.

Est ainsi présenté dans cette pièce l'ouvrage nécessaire à l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage du matériel roulant de la ligne de T Zen 5.



2. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE



2.1. SITE D'IMPLANTATION : ILOT GRAVELEAU A CHOISY-LE-ROI

Le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) est prévu à Choisy-le-Roi, au sud du tracé du T Zen 5.



Figure 1 : Localisation du Site de Maintenance et de Remisage du T Zen 5 à Choisy-le-Roi

Le SMR sera implanté sur une parcelle d'environ 1,3 hectare, occupée en partie par la société de transport Graveleau sur 1,25 hectare, le reste de la parcelle étant constituée aujourd'hui d'une partie de l'accotement de la bretelle de sortie de l'A86. Des optimisations foncières pourraient être recherchées dans la suite des études.

Ce site se trouve sur la commune de Choisy-le-Roi au sud de la bretelle d'accès à l'A86, à l'ouest de l'avenue de Lugo. L'accès actuel à la parcelle s'effectue depuis la voie des Roses.



Figure 2 : Localisation du Site de Maintenance et de Remisage du T Zen 5 à Choisy-le-Roi

Ce site présente des caractéristiques adaptées à l'implantation d'un SMR :

- > il est situé à proximité du terminus sud de la ligne, ce qui permet de limiter le nombre de kilomètres réalisés hors service commercial (kilomètres « haut-le-pied » (HLP)) ;
- > il est accessible directement depuis l'avenue de Lugo sur le tracé du T Zen 5, ou sinon par la voie des Roses ;
- > il est identifié par l'EPA ORSA comme faisant partie d'un territoire en mutation (périmètre de l'OIN Les Ardoines (Opération d'Intérêt National) - Le Lugo - Choisy Centre) et ne bénéficie pas d'une protection particulière ;
- > l'EPA ORSA dispose de la maîtrise foncière de l'îlot Graveleau ;

- > situé à 37 m NGF (Nivellement Général de la France), il est protégé des crues de la Seine, la hauteur des plus hautes eaux étant à 35,49 m NGF (crue centennale). L'exploitation de la ligne n'est donc pas fragilisée en ce point ;
- > il est très peu végétalisé, ce qui permet de limiter l'impact environnemental, et n'implique pas une augmentation importante du rejet des eaux de ruissellement dans les réseaux d'assainissement existants sous l'avenue de Lugo.

On note sur ce site une surface de parcelle conditionnée par la présence de transformateurs EDF au sud et par des voies de circulation à l'est et à l'ouest, ainsi que par la bretelle d'autoroute A86 au nord. Ce site d'implantation limite les possibilités d'expansion du SMR et contraint les mouvements internes à la parcelle d'autant plus que les T Zen seront des véhicules imposants. En effet, le matériel roulant envisagé pour le projet est un bus bi-articulé de 24 m de long entraînant des rayons de giration importants. Le STIF anticipe ces contraintes et dimensionnera en conséquence le SMR ainsi que ses accès de manière à élaborer un environnement de remisage adapté permettant des manœuvres aisées.

2.2. ORGANISATION GENERALE

L'organisation du SMR joue un rôle clé dans la performance de l'exploitation de la ligne. C'est de là que la régulation de l'offre des bus est organisée selon les besoins journaliers de la ligne. C'est au SMR également qu'est entretenu le matériel roulant : entretien quotidien, maintenance préventive et corrective. Son aménagement doit donc être de nature à simplifier les manœuvres d'exploitation et de maintenance pour une bonne gestion des flux de circulation, de la mise en ligne et du retour des bus, tout en réduisant les conflits de gestion.

Le SMR répond ainsi aux fonctionnalités suivantes :

- > le remisage des bus et des véhicules de service en heures creuses et durant la nuit ;
- > l'entretien courant et la maintenance du matériel roulant, des équipements embarqués et des équipements en station et l'accueil des locaux associés (magasin, locaux techniques, bureaux et locaux du personnel) ;
- > le nettoyage quotidien intérieur des véhicules, le nettoyage extérieur et la charge en carburant ;

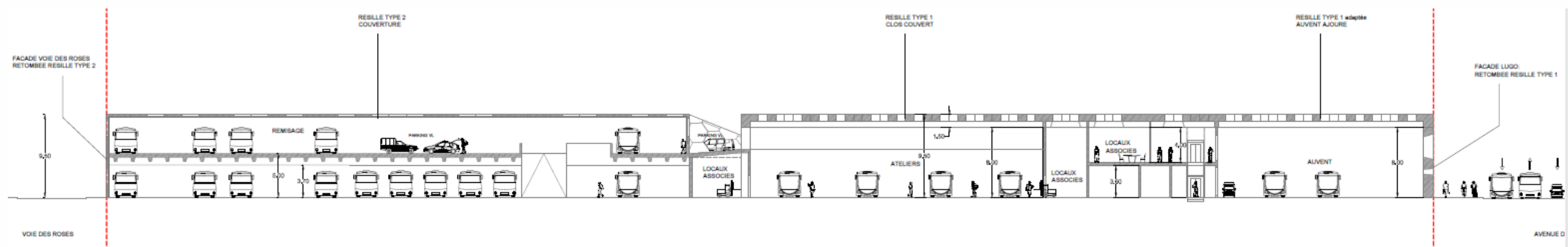


Figure 3 : Coupe de principe du Site de Maintenance et de Remisage

- > l'exploitation de la ligne (prise de service des conducteurs, services administratifs de l'exploitant et Poste de Commande Localisé assurant la gestion centralisée de la ligne) ;
- > l'accès et le stationnement des véhicules du personnel, de service et de livraison.

2.3. DIMENSIONNEMENT DES BESOINS

Le SMR est dimensionné pour accueillir un parc de 28 bus bi-articulés de 24 m de long, correspondant à la flotte nécessaire pour l'exploitation du T Zen 5 à terme. Le dimensionnement de la flotte se base sur le calcul de la marche-type et sur une évolutivité maximale de l'intervalle de passage de 4 min en heure de pointe (à terme).

Pour ce parc, les besoins de surfaces suivants ont été évalués :

- > 1 600 m² dédiés à l'atelier de maintenance (locaux techniques et bureaux compris) ;
- > 300 m² dédiés aux locaux d'exploitation ;
- > un parking de véhicules légers d'une soixantaine de places (niveau R+1).

L'espace nécessaire au remisage des bus résulte des emprises nécessaires à la giration des bus. Compte tenu des contraintes propres aux bus bi-articulés et de la superficie disponible, une partie des bus devra être remisee sur un étage, et 4 devront être remisés dans l'atelier de maintenance.



Figure 4 : Parcelle actuelle / Schéma de principe du Site de Maintenance et de Remisage de Choisy-le-Roi

Selon les configurations et les flux d'entrée/sortie, des accès spécifiques seront mis en place, par l'avenue de Lugo ou par la voie des Roses, à l'arrière de la parcelle. L'accès par l'avenue du Lugo sera destiné aux T Zen et l'accès par la voie des Roses sera destiné aux véhicules particuliers.

La Ville de Choisy souhaite que soit privilégié un accès par l'avenue de Lugo, afin de limiter les nuisances sur les voies locales du quartier. La gestion des véhicules T Zen en entrée et sortie du SMR ne nécessite pas la mise en œuvre d'un feu spécifique et devra être traité de manière cohérente avec les flux piétons sur trottoirs et les flux VL sur chaussées. Le positionnement en latéral de la plateforme offre à ce titre de nets avantages dans la mesure où il évite le retournement des T Zen 5 un peu plus au nord de la parcelle SMR au droit de l'A86 (voir figure 5). Ces avantages se traduisent notamment par un gain en termes d'exploitation du T Zen 5 et de circulation générale.



Figure 5 : Variantes d'accès au SMR par les bus

2.4. AMENAGEMENT

Le site devra bénéficier d'un traitement garantissant son insertion au sein du projet urbain du Lugo, notamment par le traitement des toitures et des façades, dont le principe pourrait être le suivant :

- > sur la partie remisage, une couverture légère permettant de dissimuler les bus remisés au premier étage, et assurant une protection pour les conducteurs lors de la prise de service et du retour au dépôt ;
- > sur l'ensemble « habité » composé par les ateliers et les locaux d'exploitation, une couverture plus qualitative qui se retourne sur les façades, assurant le clos-couvert du bâtiment d'exploitation-maintenance, et pouvant être prolongée jusqu'à la clôture sur l'avenue de Lugo, elle-même traitée de façon à « donner à voir » tout en protégeant le site.

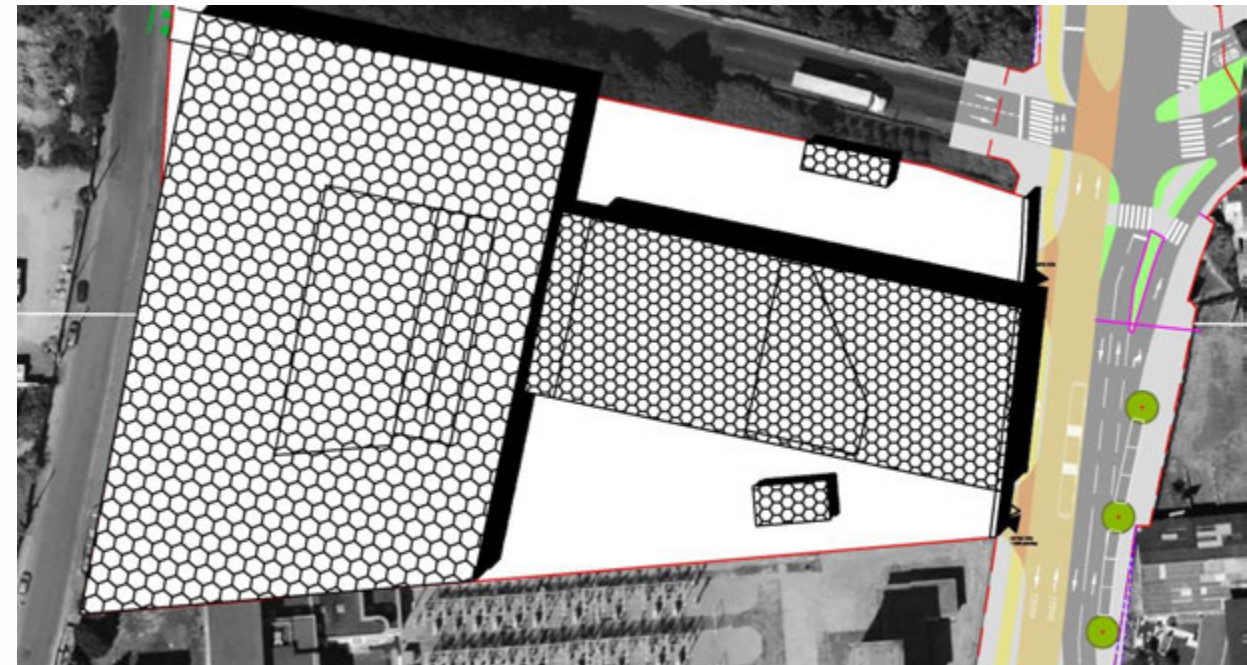


Figure 6 : Possibilités de couverture du SMR

L'architecture du SMR fera l'objet d'études au stade ultérieur de l'Avant-Projet (AVP).

Le SMR sera équipé d'un bassin de rétention lui permettant de récupérer les eaux de pluie et de les stocker avant rejet dans les réseaux existants.

