



Département de maîtrise d'ouvrage des projets
Maîtrise d'ouvrage des infrastructures de transport et des espaces voyageurs

DOSSIER DE PRÉSENTATION



CHÂTEAU ROUGE

DOSSIER DE PRÉSENTATION

Agrandissement et rénovation de la station

Sommaire

1. SITUATION ET CARACTÉRISTIQUES DE LA STATION	3
L'OFFRE DE TRANSPORT ACTUELLE	4
DESCRIPTIF DE LA STATION CHATEAU ROUGE.....	5
SITUATION ACTUELLE DE LA STATION	7
<i>UN TRAFIC ATYPIQUE.....</i>	<i>7</i>
<i>UN ENVIRONNEMENT CONTRAINT.....</i>	<i>7</i>
<i>UNE CONFIGURATION DES ESPACES GENERANT DES CONFLITS DE FLUX.....</i>	<i>7</i>
2. LE PROJET D'AGRANDISSEMENT ET DE RÉNOVATION DE LA STATION ..	9
LE SCENARIO PROPOSE	9
<i>OBJECTIFS DU PROJET</i>	<i>9</i>
<i>LA SOLUTION PRESENTEE</i>	<i>9</i>
<i>LES OPTIONS D'AMENAGEMENT.....</i>	<i>10</i>
3. DÉLAIS DE RÉALISATION ET IMPACTS POTENTIELS DU PROJET	11
DELAIS DE REALISATION	11
IMPACTS POTENTIELS.....	11
<i>IMPACTS GENERES PAR LES TRAVAUX.....</i>	<i>11</i>
<i>IMPACTS GENERES PAR LE PROJET</i>	<i>11</i>
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	12

1. Situation et caractéristiques de la station

Située sur la ligne 4 du métro, la station Château Rouge est implantée dans le 18^e arrondissement de Paris. Elle dessert principalement les quartiers de la Goutte d’Or – Château Rouge et de Montmartre (versant est de la butte).

La station est située sur l’axe de circulation structurant qu’est le boulevard Barbès. Dans le cadre de la politique de partage de l’espace public mise en œuvre par la Ville de Paris (« Espaces civilisés »), ce boulevard, et en particulier la place du Château Rouge, a fait l’objet d’un réaménagement pour favoriser les bus et les circulations douces (en particulier les vélos).

Du point de vue des déplacements, il faut noter que le taux de motorisation des ménages, inférieur à 0,4, est en dessous du taux de motorisation à Paris (0,5 voiture par ménage). Par ailleurs, la part des déplacements effectués en transport en commun est parmi les plus élevées de Paris (supérieure à 60%).

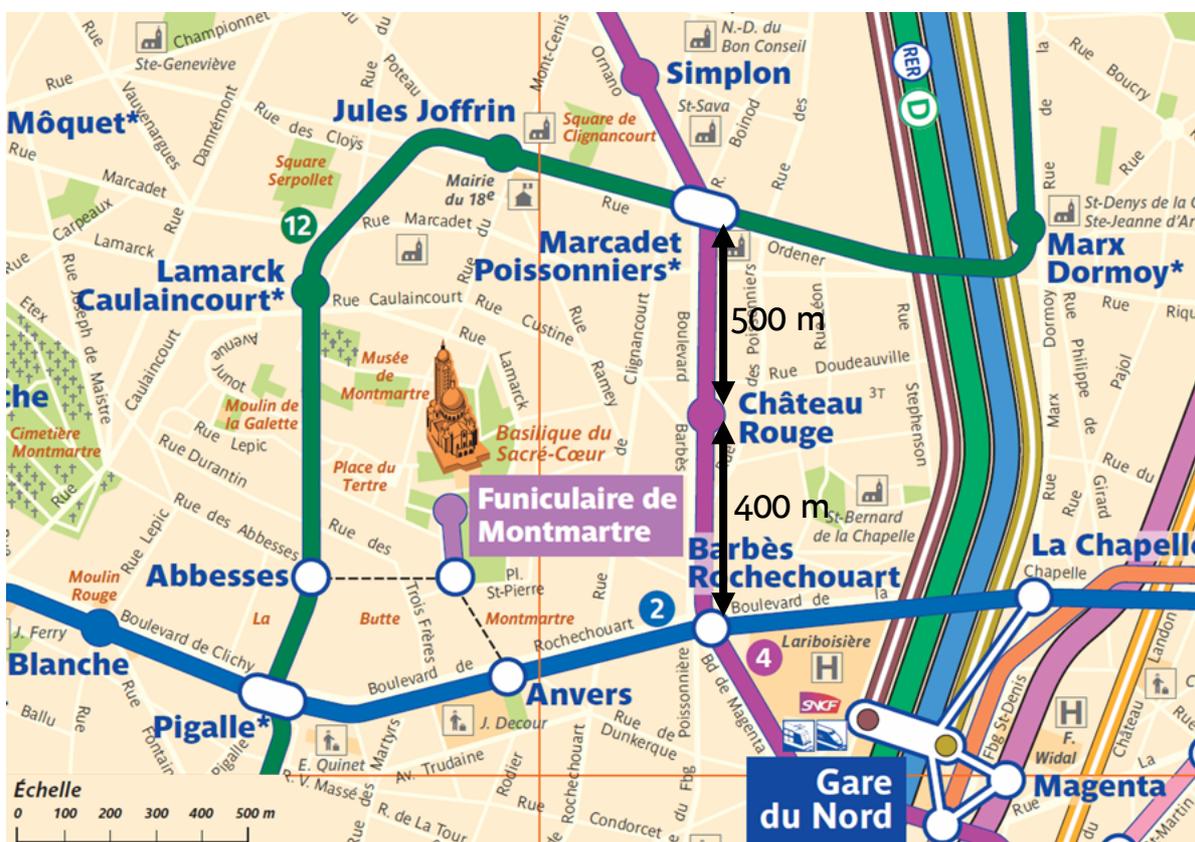


Figure 1. Situation de la station Château Rouge à Paris

La station Château Rouge présente également la particularité de desservir un marché à rayonnement régional qui attire une clientèle importante, notamment les samedis, venant de toute l’Île-de-France. Cette clientèle utilise principalement les transports en commun.

L'offre de transport actuelle

Desservie par la ligne 4 du métro, le quartier de la station Château Rouge est également desservi en surface par les bus :

- **Bus de jour :**
 - Ligne 31 reliant Étoile et Gare de l'est ;
 - Ligne 56 reliant Château de Vincennes à Porte de Clignancourt ;
 - Ligne 85 reliant Luxembourg et Mairie de Saint-Ouen.
- **Bus de nuit (Noctiliens) :**
 - Ligne N14 reliant Bourg-la-Reine RER et Marie de Saint-Ouen ;
 - Ligne N44 reliant Gare de l'est à Pierrefitte-Stains RER.



Figure 2. Plan de quartier autour de la station Château Rouge

Château Rouge dispose également d'une station de taxis et d'une station Vélib'.

Descriptif de la station Château Rouge

Située en grande partie sous le boulevard Barbès, la station Château Rouge se décompose en trois niveaux : Voirie, Salle d'accueil et Quais.

Cette station est un Etablissement recevant du public de type « Gare » de 4^e catégorie. Elle est dotée

- d'un accès (entrée/sortie) principal
- et d'une sortie équipée d'un escalier mécanique reliant le quai direction Porte de Clignancourt à la place du Château Rouge.

situés tous les deux sur le trottoir est du boulevard Barbès.

La station se décompose de la manière suivante :

- **Voirie (+65,97 NGF) :**
 - Trémie d'accès entrée/sortie incluant un escalier fixe de 4,5 m de largeur débouchant sur la rue Poulet ;
 - Trémie de sortie incluant un escalier mécanique qui débouche sur le boulevard Barbès ;
- **Niveau salle des billets (+62,95 NGF) :**
 - Salle d'accueil d'environ 45 m² ;
 - Comptoir d'information et un front de vente automatique (2 distributeurs automatiques de billet et 1 appareil de rechargement d'abonnement) avec local comptabilité ;
 - Ligne de contrôle composée de trois tripodes en entrée, 2 portes en sortie et 1 portillon de service ;
 - Locaux nécessaires à l'exploitation de la station (vestiaires et sanitaires) ;
- **Niveau Quais (+58,42 NGF) :**
 - Deux quais latéraux de 90 m de longueur et de 4,30 m de largeur dotés d'un escalier fixe de 3 m de largeur en liaison avec la salle d'accueil. Le quai direction Porte de Clignancourt est équipé d'un escalier mécanique en sortie ;
 - Quelques armoires techniques sur les quais.

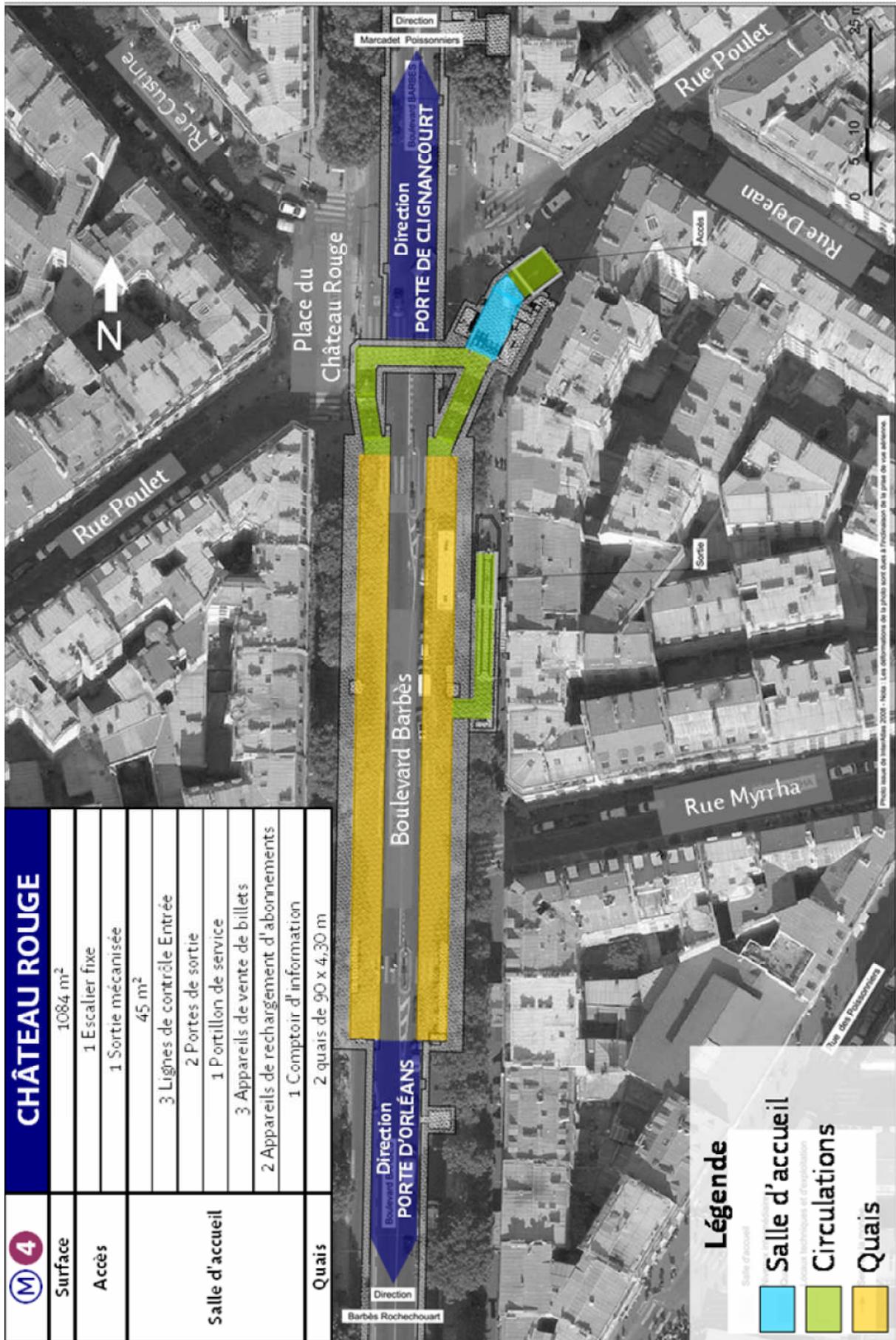


Figure 3. Château Rouge, station existante, niveau voirie

Ce document est la propriété de la RATP. Il ne peut être reproduit, même partiellement sans son autorisation.

Situation actuelle de la station

Un trafic atypique

La station Château Rouge connaît une croissance régulière de son trafic. **La station présente la particularité de connaître ses plus forts jours de trafic les samedis (jours de marché).**

Le trafic journalier moyen entrant de la station place Château Rouge à la 47^e place des 301 stations de Métro exploitées par la RATP en 2011 (7^e des 26 stations de la ligne 4 du métro).

Le trafic accueilli par Château Rouge correspond au trafic entrant de stations telles que : Pont de Neuilly (ligne 1) ou Mairie de Clichy (ligne 13).

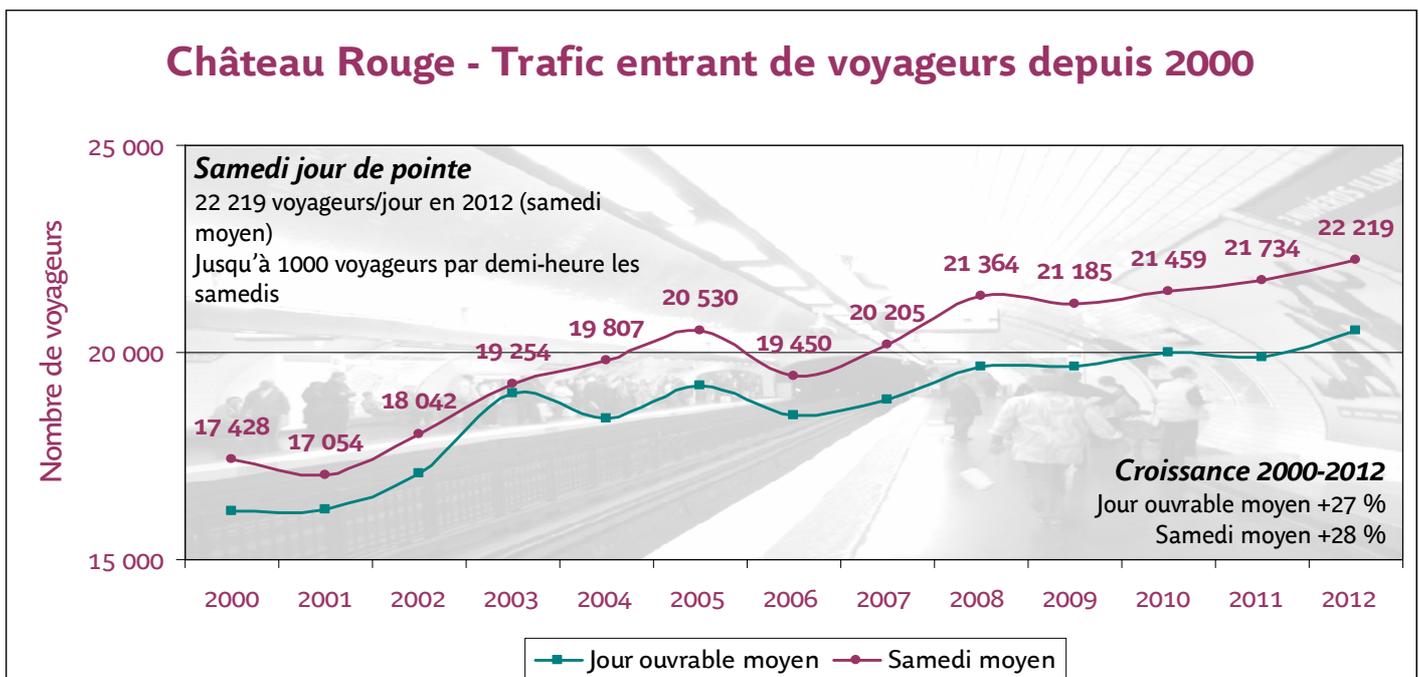


Figure 4. Évolution 2000-2011 du trafic journalier de voyageurs entrants de la station Château Rouge

Un environnement contraint

La station Château Rouge est située dans un **environnement géologique contraint marqué par la présence d'anciennes carrières de gypse remblayées**. Ce type de sol est particulièrement instable et demande des précautions particulières pour les constructions. La station présente également la particularité d'être située à proximité immédiate de très nombreux réseaux concessionnaires. Parmi ces réseaux, la présence d'une galerie d'eau longeant le boulevard Barbès sur sa partie ouest contraint les possibilités d'extension de la station.

Une configuration des espaces générant des conflits de flux

La salle d'accueil est l'espace pour lequel des phénomènes d'attroupement et de saturation sont constatés dans la station. La salle d'accueil souffre d'une exigüité ne lui permettant pas de disposer convenablement ses fonctionnalités dans l'espace (accès unique de la voirie, lignes de contrôle, vente, échange des flux entrants et sortants de et vers les quais). Les flux entrants et sortants de voyageurs entrent en conflit avec les files d'attente devant les appareils de vente ou le comptoir d'information des voyageurs. Largement utilisée par des voyageurs disposant de sacs et paquets encombrants, la salle d'accueil, dans sa configuration actuelle, ne permet pas une gestion optimale des flux.

2. Le projet d'agrandissement et de rénovation de la station

Le scénario proposé

Objectifs du projet

Afin de remédier aux dysfonctionnements observés et répondre aux besoins exprimés, le projet doit répondre aux objectifs prioritaires suivants :

- **Agrandissement et amélioration de la salle d'accueil :**
 - par le réaménagement et l'agrandissement de la salle d'accueil et de la ligne de contrôle ;
 - par la création d'un nouvel accès reliant la salle d'accueil à la partie ouest du boulevard Barbès.
- **Rénovation des quais de la station pour améliorer le confort et l'ambiance.**
 - Reprise des revêtements ;
 - Reprise de l'éclairage ;
 - Remplacement du mobilier ;
 - Reprise de la signalétique et des équipements de la station.

La solution présentée

	CHÂTEAU ROUGE	
	Aujourd'hui	Projet
SURFACE DE LA SALLE D'ACCUEIL	45 m ²	160 m ²
LIGNE DE CONTRÔLE	3 Entrées 2 Sorties	4 Entrées 4 Sorties 2 Passages élargis
APPAREILS DE VENTE	3 Appareils de vente 2 Appareils de rechargement d'abonnements	4 Appareils de vente polyvalents
ACCÈS	1 Accès principal est 1 Sortie mécanisée est	1 Accès principal est 1 Accès secondaire ouest 1 Sortie mécanisée est
QUAIS	Quais sans rénovation	Rénovation des quais

Figure 7. Programme d'agrandissement et de rénovation de la station Château Rouge

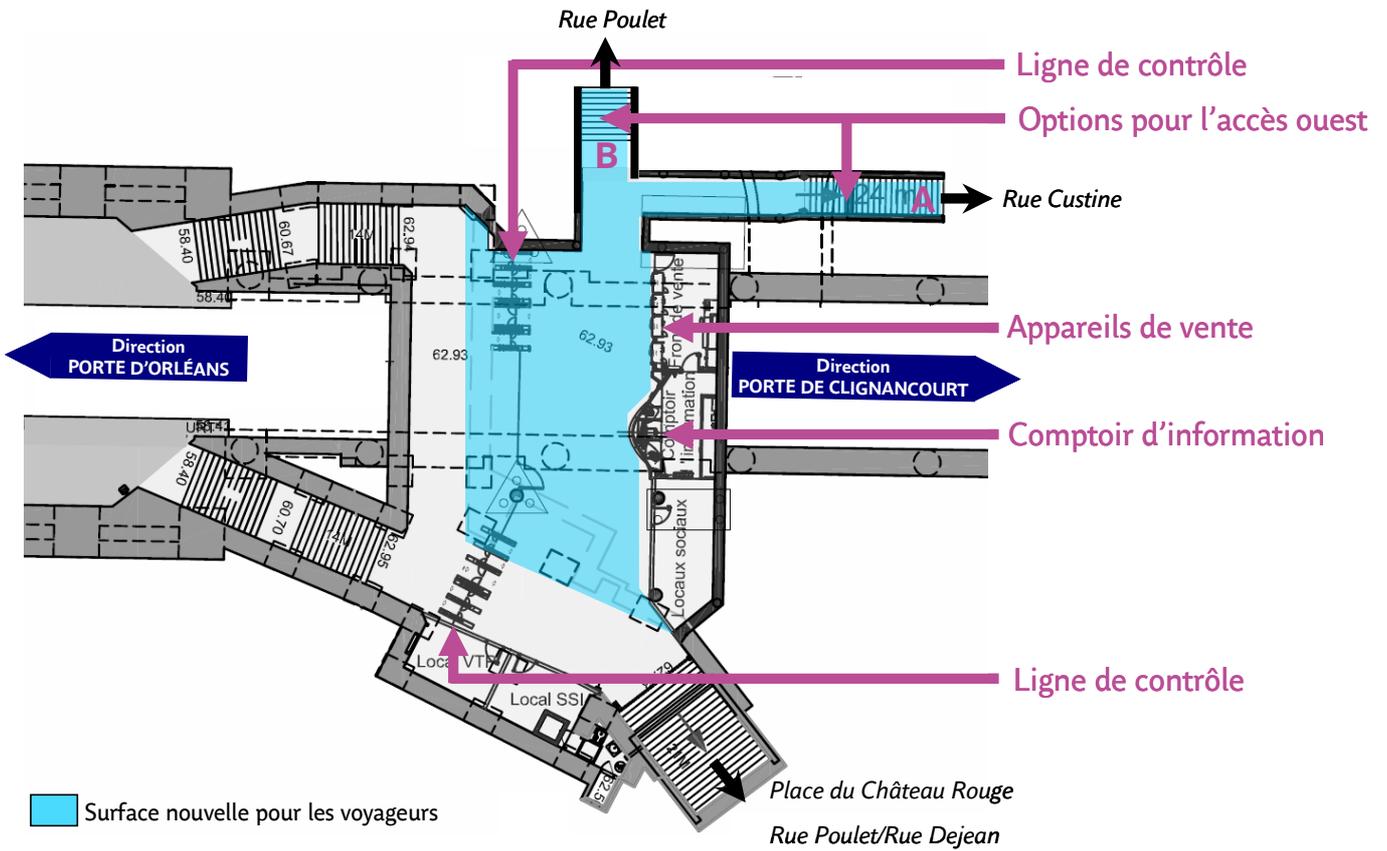


Figure 8. Scénario proposé, niveaux quais et salle d'accueil

Les options d'aménagement

Pour la création d'un nouvel accès débouchant à l'ouest du boulevard Barbès, **deux options sont en cours d'études.**

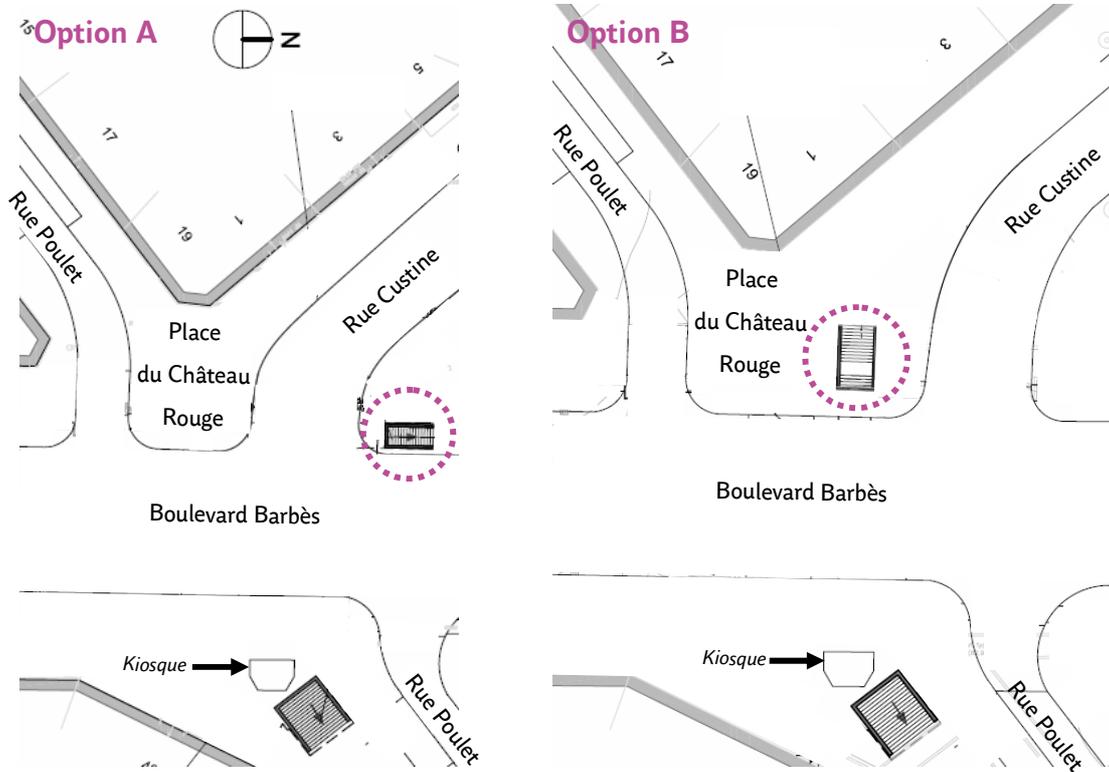


Figure 9. Les deux variantes possibles pour le nouvel accès situé à l'ouest du boulevard Barbès

3. Délais de réalisation et impacts potentiels du projet

Délais de réalisation

La complexité technique du projet ne permet pas la réalisation des travaux sans une fermeture de la station sur une période importante. À ce stade des études, suite à un exercice d'optimisation entre la durée des travaux et la durée de fermeture de la station, une hypothèse de fermeture de la station d'environ un an a été retenue, pour une **durée totale de travaux estimée à 20 mois**. En intégrant les études et phases administratives (concertation, permis de construire, etc.), **une mise en service peut être envisagée courant 2016**.

Impacts potentiels

La solution retenue présente des impacts pour les voyageurs, sur la voirie et les espaces publics pendant et après les travaux.

Impacts générés par les travaux

Les travaux de désaturation et d'amélioration de la station supposent deux contraintes importantes :

- **Fermeture de la station Château Rouge pour une durée d'au moins un an ;** À ce niveau d'études, une réalisation rapide des travaux de désaturation et d'amélioration de la station suppose une fermeture complète sur une durée d'environ un an. Le seul accès à la station étant directement impacté par les travaux, le maintien en exploitation semble très difficile.
- **Réduction de la largeur de voirie disponible ;** La réalisation des travaux suppose également une réduction de la largeur offerte pour la circulation routière. Le boulevard Barbès comprend actuellement quatre files (dont deux réservées pour les bus). Les travaux réduiraient à deux files la largeur de voirie utilisable avec des réductions de vitesse et l'implantation d'ouvrages provisoires pour le franchissement de tranchées.

Impacts générés par le projet

Les travaux de désaturation et d'amélioration de la station supposent deux contraintes :

- **Réaménagement de la voirie et des trottoirs pour assurer la continuité de la piste cyclable, sur la partie ouest du boulevard Barbès ;** l'implantation d'un nouvel accès à l'ouest du boulevard Barbès demande le reprofilage d'une portion de piste cyclable à proximité immédiate du carrefour du boulevard Barbès, des rues Custine et Poulet. L'implantation de la trémie d'accès, très contrainte par la présence de nombreux réseaux concessionnaires, ne permet pas le maintien de la piste cyclable dans son tracé actuel, sur une portion limitée correspondant au carrefour et à ses abords proches sur le boulevard Barbès (selon l'option retenue de trémie).
- **Reprise du profil de la rue Custine et de la place du Château Rouge ;** selon l'option d'implantation d'un nouvel accès à l'ouest du boulevard Barbès retenue (options A ou B), les reprofilages de la rue Custine et de la place du Château Rouge pourraient être nécessaires. L'accès pourrait déboucher en lieu et place de l'actuelle rue Custine (option A).

Table des illustrations

Figure 1. Situation de la station Château Rouge à Paris	3
Figure 2. Plan de quartier autour de la station Château Rouge	4
Figure 3. Château Rouge, station existante, niveau voirie	6
Figure 4. Évolution 2000-2011 du trafic journalier de voyageurs entrants de la station Château Rouge	7
Figure 5. La salle d'accueil actuelle de la station Château Rouge en heures creuses	8
Figure 6. Les conflits de flux dans la salle d'accueil actuelle de la station	8
Figure 7. Programme d'agrandissement et de rénovation de la station Château Rouge	9
Figure 8. Scénario proposé, niveaux quais et salle d'accueil	10
Figure 9. Les deux variantes possibles pour le nouvel accès situé à l'ouest du boulevard Barbès	10