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 du Stade

LA GARE DU STADE

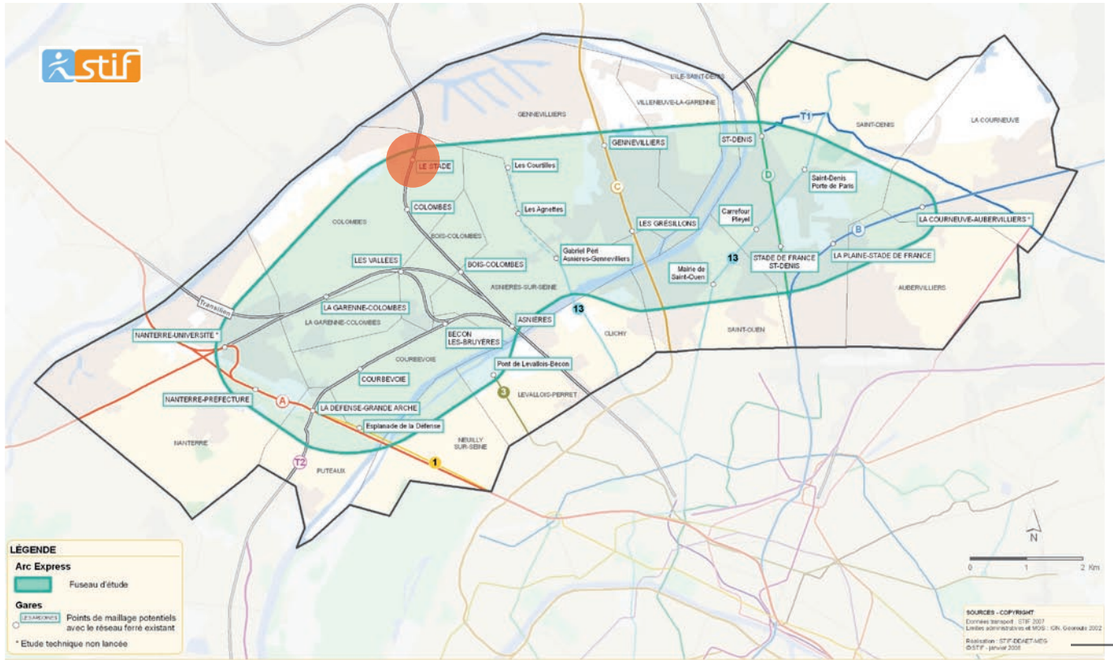
SITUATION

La station du Stade se trouve dans la commune de Colombes, dans le département des Hauts-de-Seine, au Nord-Ouest de Paris. La ville de Colombes s'étend des rives de la Seine au Nord, jusqu'à La Garenne-Colombes au Sud, et de Nanterre à l'Ouest à Bois-Colombes et Asnières-sur-Seine à l'Est. Le nom de cette station provient du grand complexe sportif limitrophe.

La ligne J_{IV} du réseau Transilien qui relie Paris Saint-Lazare à Vernon/Gisors/Cormeilles-en-Parisis/Ermont Eaubonne la dessert.

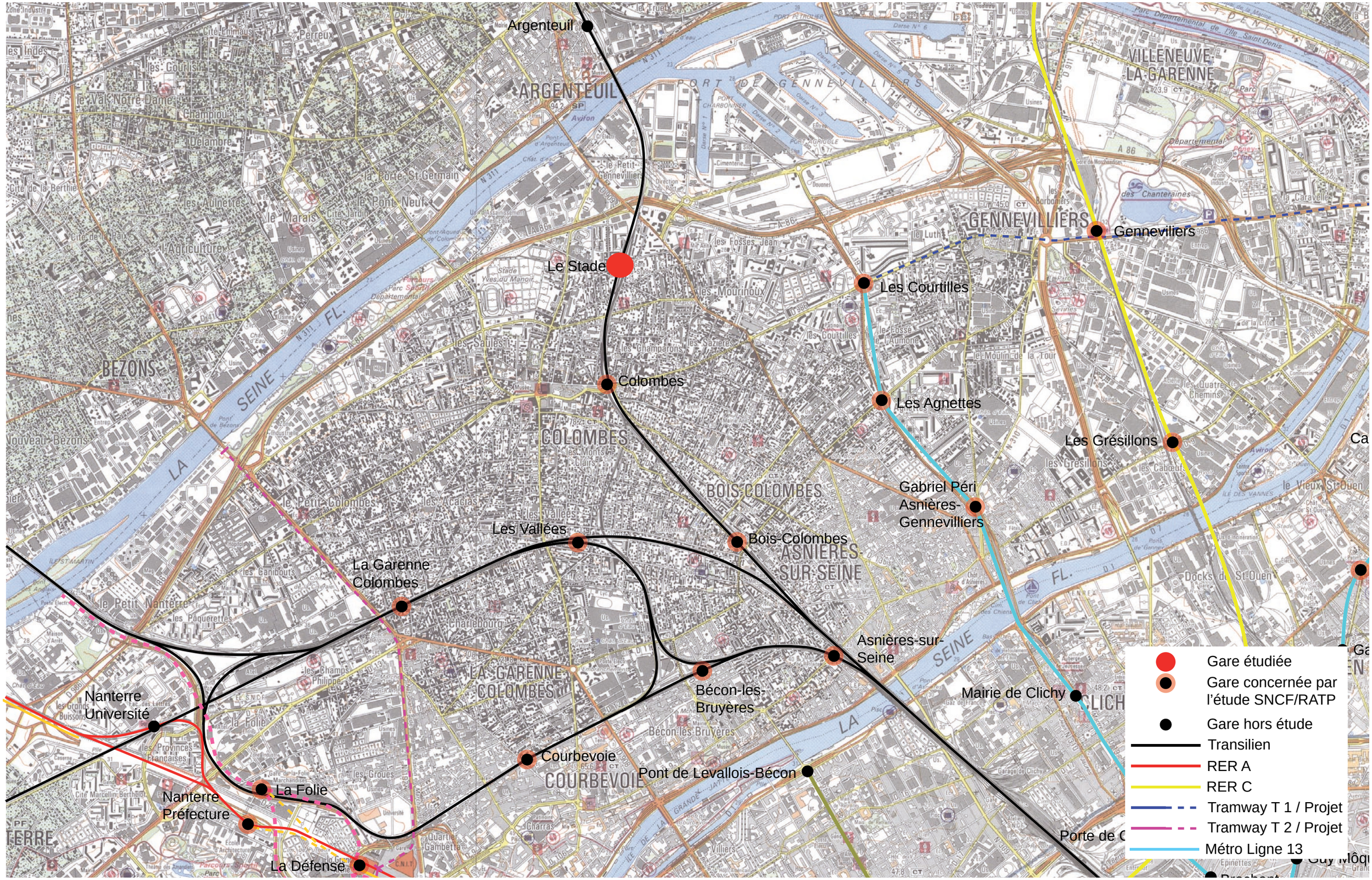
Le Stade appartient à la zone tarifaire 3 de la Carte Orange.

La gare 5 505 voyageurs entrants et 184 trains par jour ouvrable de base.
90% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 8% en bus et 2% en voiture.



Arc Nord-Ouest :
RER A Nanterre -
RER B Saint-Denis

Photographie aérienne


Argenteuil
Le Stade
Colombes
Les Courtilles
Les Agnettes
Gennevilliers
Les Grésillons
Gabriel Péri
Asnières-
Gennevilliers
Bois-Colombes
Les Vallées
La Garenne
Colombes
Asnières-sur-
Seine
Bécon-les-
Bruyères
Courbevoie
Pont de Levallois-Bécon
Mairie de Clichy
Nanterre
Université
Nanterre
Préfecture
La Folie
La Défense
ARGENTEUIL
BEZONS
COLOMBES
BOIS-COLOMBES
ASNIÈRES-
SUR-SEINE
LA GARENNE
COLOMBES
COURBEVOIE
GENNEVILLIERS
VILLENEUVE
LA-GARENNE
SEINE
LA
FL.
Gare étudiée
Gare concernée par
l'étude SNCF/RATP
Gare hors étude
Transilien
RER A
RER C
Tramway T 1 / Projet
Tramway T 2 / Projet
Métro Ligne 13

LA GARE DU STADE

DESSERTE DE SURFACE

Le pôle est desservi par 4 lignes RATP:

- 2 lignes en passage: 235, 366
- 1 ligne de desserte locale: 538
- 1 ligne nocturne: N52

Ligne	*Axe de desserte du pôle*	*Terminus 1*	*Terminus 2*	*Intervalle mini (2008)*	*Amplitude horaire (2008)*
235	radiale	Colombes Europe	Gabriel Péri	6 mn	05h40 – 23h15
366	locale	Colombes Ile Marante	Asnières Fossés Jean	30 mn	07h25 – 18h00
538	desserte du port	Port de Gennevilliers	Les Courtilles (2011)	A la demande	6h00 – 09h15 16h00 – 19h15
N52	radiale	Pont de Levallois	Argenteuil RER	45 à 60 mn (nuit)	00h15 – 05h00 (Solférino)

VOIRIE ET CIRCULATION

La gare est desservie par un réseau de voies à caractère local et à faible trafic. La circulation, contrainte par les 3 franchissements ferrés, s'organise par le biais de rues principalement à une voie et à sens unique induisant une offre bus dissociée avec des parcours peu lisibles. Les lignes offrent une desserte en rocade, l'axe radial le plus proche (D909) se situe à 500m environ à l'est de la gare.

Source: RATP/CML

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRET

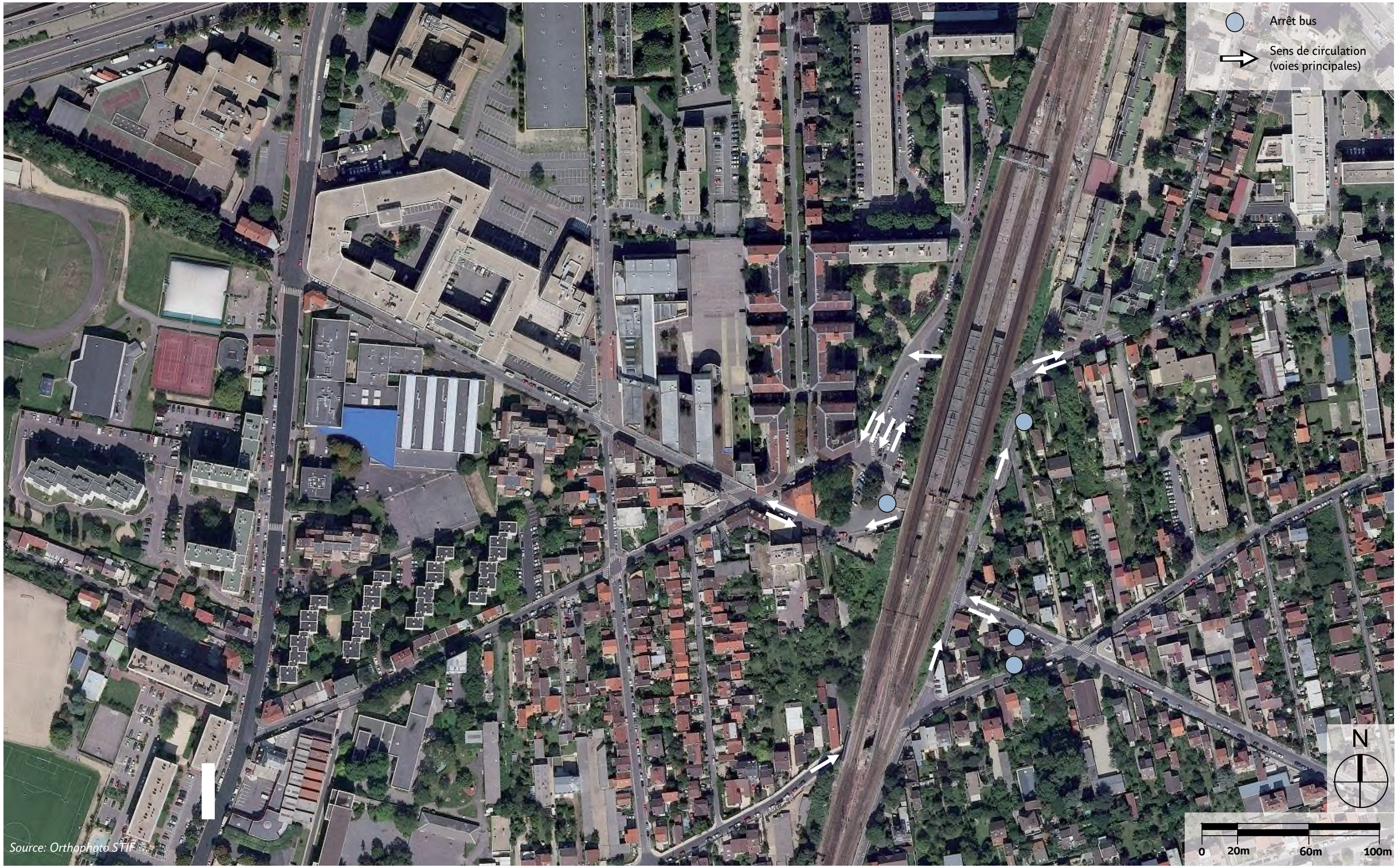
Il n'existe pas de gare routière desservant le pôle mais des points d'arrêts répartis de part et d'autre du faisceau. Les points d'arrêt de la ligne 235 sont situés à l'est du faisceau ferré:

- Sur l'avenue Menelotte pour la direction « Gabriel Péri », mutualisé avec l'arrêt de la ligne locale 538
- Sur la rue de Solférino à l'angle avec le bd Marceau pour la direction « Colombes Europe »

La ligne locale 366 dessert directement le bâtiment gare rue Bouvier, au droit de l'esplanade servant de parking à l'ouest du faisceau ferré. Le point d'arrêt de la ligne Noctilien N52 est situé à 350m à l'est du faisceau ferré la gare, à l'angle entre la rue de Solférino et l'avenue de Stalingrad.

Il semble physiquement envisageable d'implanter une gare routière à proximité de la gare et l'extension du nombre de lignes desservant le pôle et du nombre de points d'arrêt au droit de la gare serait possible.

Source: RATP/CML


Arrêt bus
Sens de circulation
(voies principales)
N
0
20m
60m
100m
Source: Orthophoto STIF

LA GARE DU STADE

ACCESSIBILITE

La gare du Stade est une gare aérienne en talus. Elle est composée de deux quais centraux.

Trois souterrains franchissent les voies ferrées : un à chaque extrémité de quai, le dernier en milieu de quai. Ce dernier ne permet pas l'accès aux quais.
L'accès principal se fait par le souterrain Sud, proche du bâtiment voyageur. La liaison se fait par le trottoir, sécurisé par un garde corps. Le quai 2bis, en direction de Paris, est desservi par deux escaliers dont un mécanisé. Le second quai est irrigué uniquement par un escalier fixe.
Deux escaliers permettent de relier le souterrain Nord à chaque quai.

La gare est accessible de niveau 2.

D'autre part, Le Stade fait partie des gares à l'étude dans le cadre du déploiement du Francilien. L'avenir du stade Dumanoir, est également un facteur déterminant pour celui de la gare.

	LE STADE				
	ESPACE	**ANALYSE PMR SIMPLIFIEE***	**EXISTANT**	**PROJET : déploiement du Francilien Mise en accessibilité PMR des gares des lignes J et L***	**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**	installation d'un ascenseur par quai	**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** **Cas de figure non existant**	- - -	**OUI**
	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** **NON**	- - -	**OUI** **A REALISER**

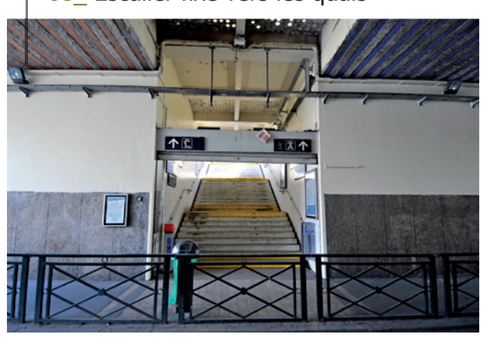
* L'analyse s'est concentrée sur les points nécessitant des interventions lourdes de génie civil :
- implantation d'ascenseurs sur les ouvrages de franchissement
- élargissement de quais ou reprise de trémies et des ouvrages de franchissement pour assurer les largeurs de cheminements PMR

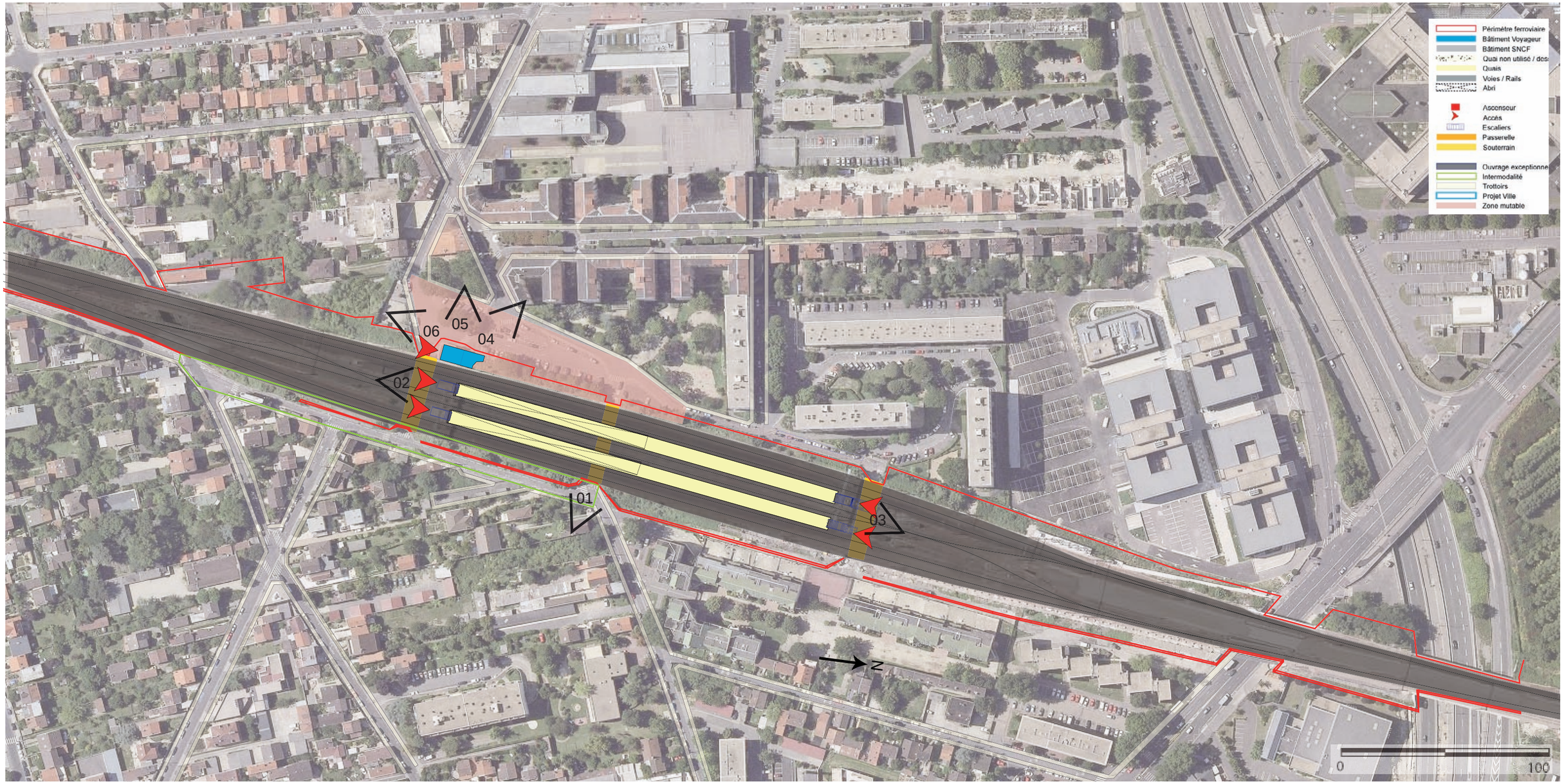
Transilien L : Paris St Lazare ↔ Cergy le Haut / St Cloud / Versailles Rive Droite / St Nom la Bretèche
Transilien J : Paris St Lazare ↔ Ermont Eaubonne / Mantes la Jolie / Gisors / Pontoise

01_ Pont ferroviaire vers le BV

02_ Escaliers fixes et mécaniques vers les quais

03_ Escalier fixe vers les quais





04_ Parking devant le BV

05_ Bâtiment Voyageur et Pont ferroviaire

06_ Accès au Bâtiment Voyageur

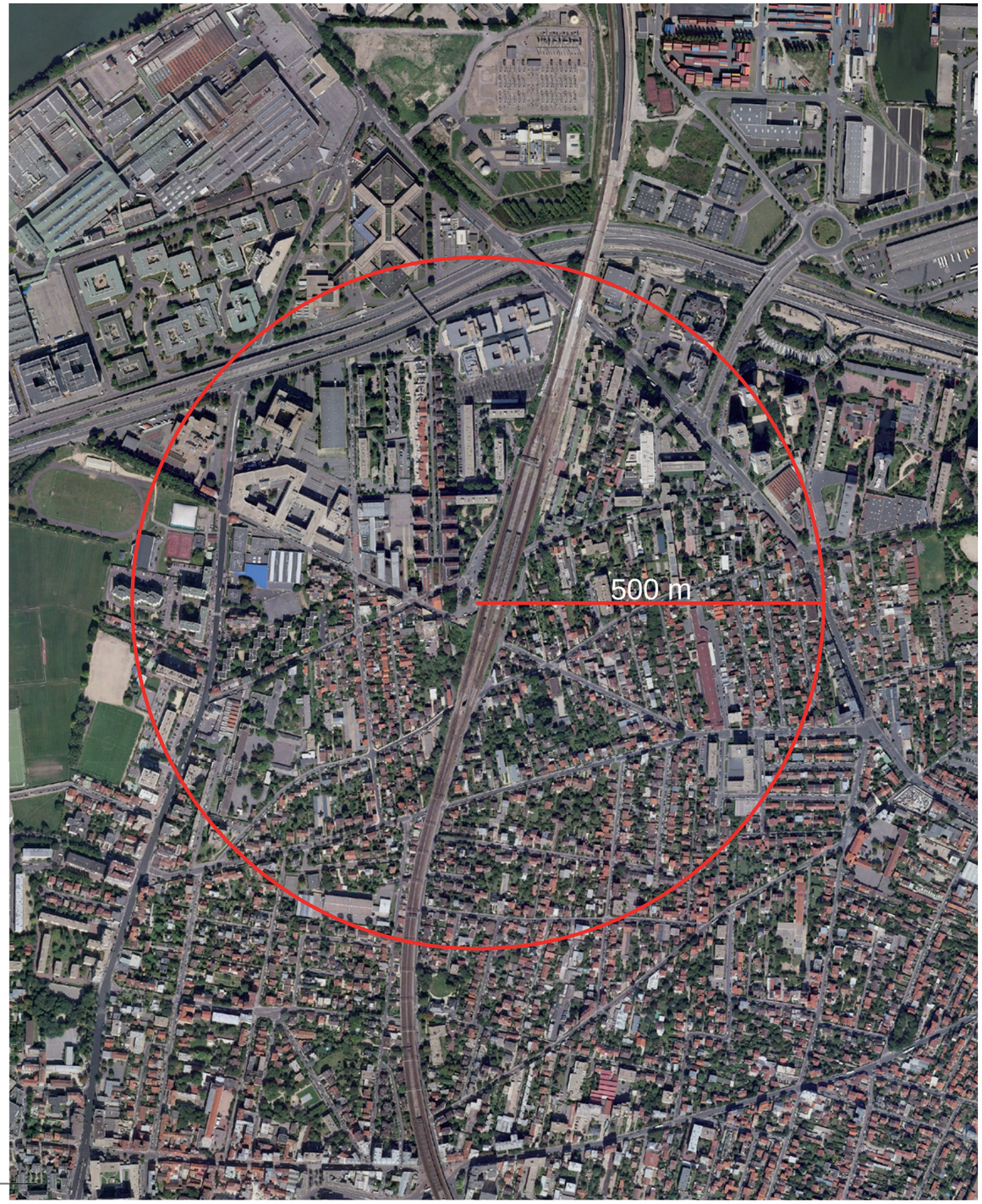
LA GARE DU STADE

ANALYSE

La station du Stade dans la commune de Colombes est surélevée d'environ 8 mètres par rapport au niveau de la ville, et est maintenue continuellement par des talus végétalisés.

Bien que la gare laisse trois passages généreux, elle sépare les quartiers visuellement et physiquement.

Le petit parking du côté du Bâtiment Voyageur a les caractéristiques d'une zone mutable. Cependant, les quartiers environnants essentiellement pavillonnaires présentent une assez forte densité et ne laissent guère d'espace disponible pour l'extension de la gare.

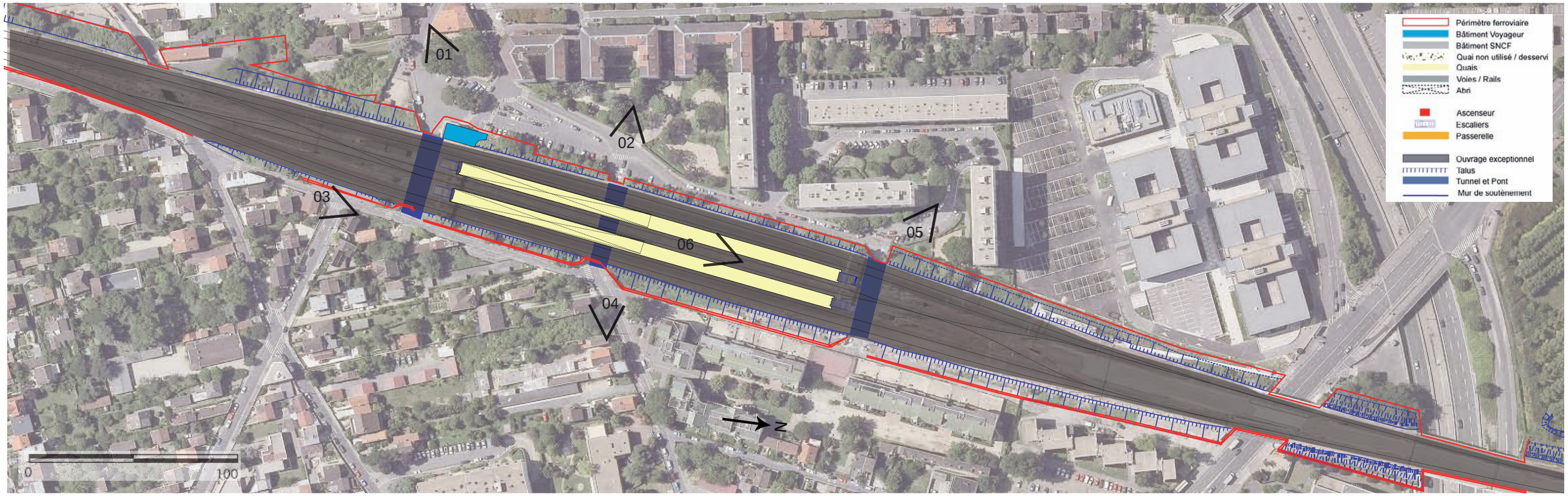


Insertion de la gare dans son contexte

01_ Bâtiment Voyageur

02_ Tunnel desservant la station

03_ Mur de soutènement et talus le long de la gare



04_ Mur de soutènement et pont ferroviaire

05_ Pont ferroviaire

06_ Vue depuis l'un des quais centraux

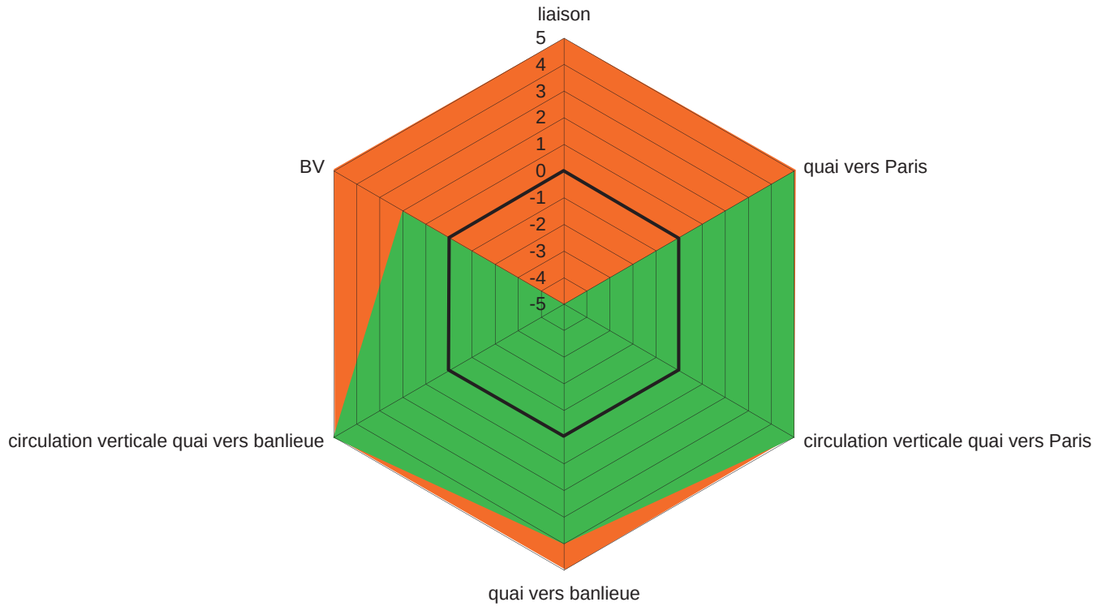
LA GARE DU STADE

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	119	29	147	30	14	44
sens impair	6	159	164	1	79	81
2 sens	52	93	146	13	47	60

espaces			circulations horizontales			circulations verticales					CAB	S (m²)	indice de confort	remarques
			passerelle	souterrain	à niveau	EF	EM M	EM D	Asc	rampe				
capacité unitaire (pers/min/m)			*40*	*40*	*40*	*55*	*80*	*100*		*40*				
accès ville	direct quais	quantité									non			
		largeur minimale (m)												
		capacité théorique (pers/min)												
	via BV ou liaisons	quantité									non			
		largeur (m)												
		capacité théorique(pers/min)												
BV											non	35,6	**6,5**	
accessibilité aux quais (liaisons)		quantité		1							non			TYPE 1 trottoir public
		largeur minimale (m)		0,8										
		capacité théorique (pers/min)		32					0					
		charge actuelle		90										souterrain muré
		réserve de capacité		**-180%**										
quais	1bis vers Argenteuil	quantité		1		1					non			pas de train en circulation voie A
		largeur minimale (m)		4,1		4								
		capacité théorique (pers/min)		164		220			0					
		charge actuelle		40		81								
		réserve de capacité		**75%**		**63%**								
	2bis vers Paris	quantité		1		1	1				non			pas de train en circulation voie B
		largeur minimale (m)		3,5		3	0,8							
		capacité théorique (pers/min)		140		165	44		0					
		charge actuelle		22		44								
		réserve de capacité		**84%**		**73%**								

La liaison principale proche du BV est totalement saturée. Il est important de noter qu'une nouvelle attractivité du stade Dumanoir peut fortement influer sur la fréquentation de la gare du Stade. A l'heure actuelle, les quais et les circulations de quais offrent des capacités suffisantes à l'évacuation des quais.



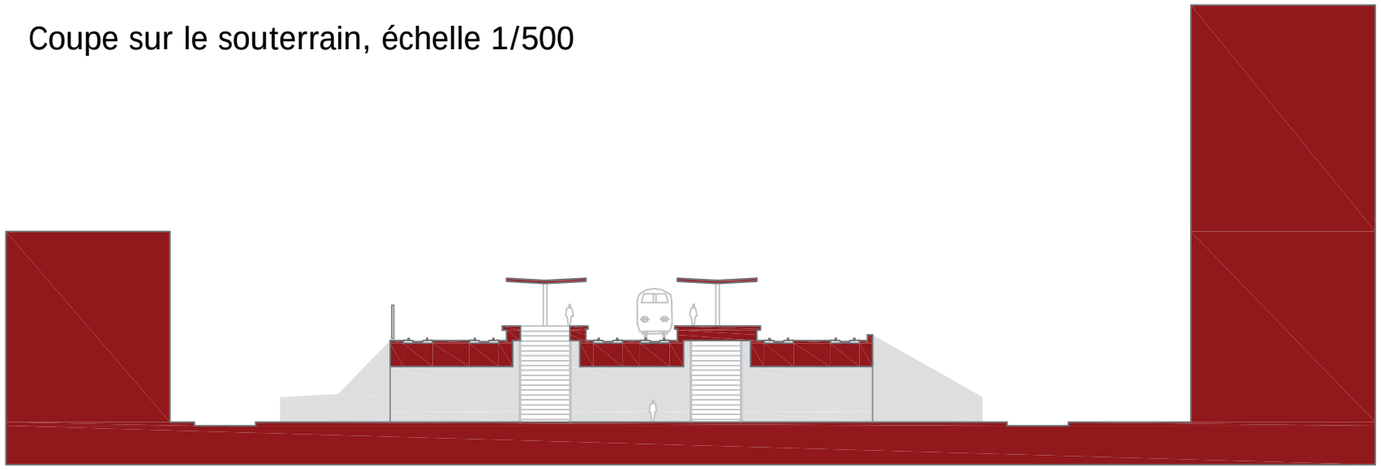
NB :
- en l'absence de comptages aux accès, les acces secondaires ne sont pas pris en compte
- considérant un déséquilibre maximal entre quartiers (70% 30%), la charge de la liaison est égale à 1,5 trains
- ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'éffectif
- ramené à la minute, le flux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

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

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%≤

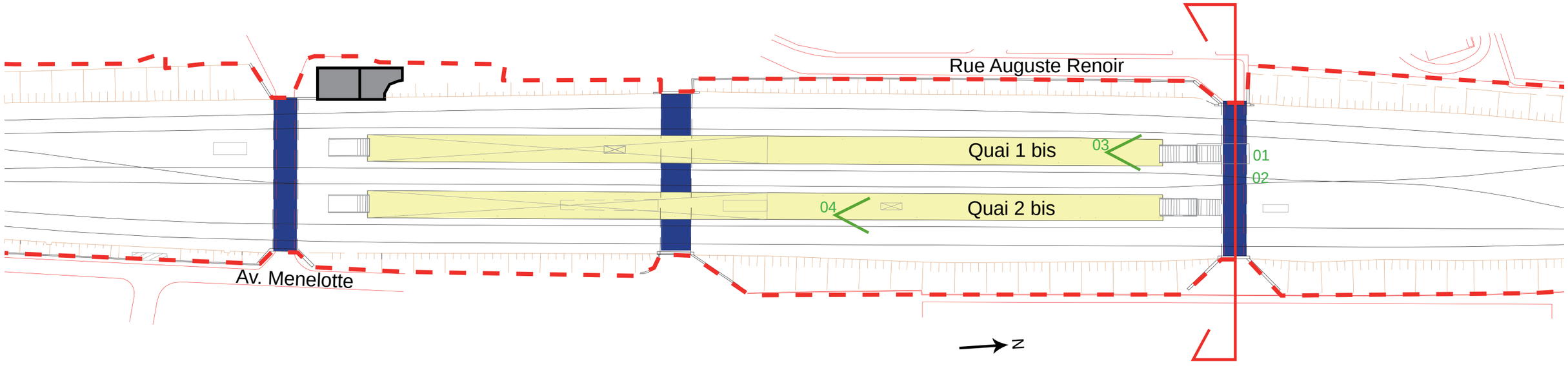
Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



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



01-02_ Tunnel avec accès quais par escaliers fixes et mécaniques

03-04_ Quais centraux_

LA GARE DU STADE

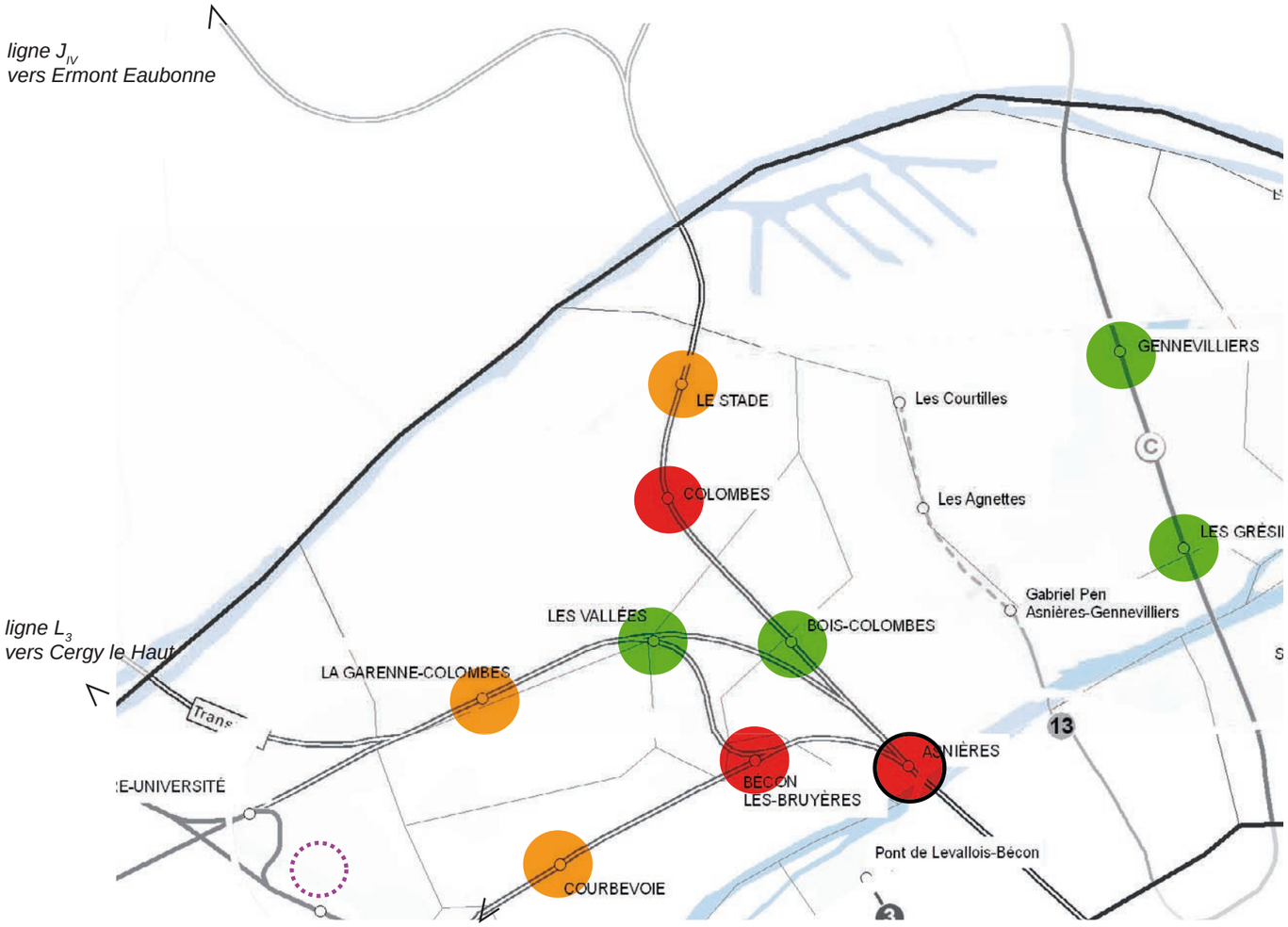
CONCLUSION

CAPACITE

A l'exception de la liaison, singulièrement contrainte, la gare dispose de réserves de capacités correlées à sa faible fréquentation.

ACCESSIBILITE

La gare est accessible de niveau 2. Elle n'est pas équipée d'ascenseur.

NOTE DE COMPLEXITE

Des disposition favorables à l'accueil d'Arc Express moyennant des travaux importants tant au niveau de la gare que de son environnement proche.
La gare est au centre d'une réflexion urbaine plus large qu'il faudra prendre en compte dans un projet d'aménagement.