

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 des Vallées



LA GARE DES VALLEES

SITUATION

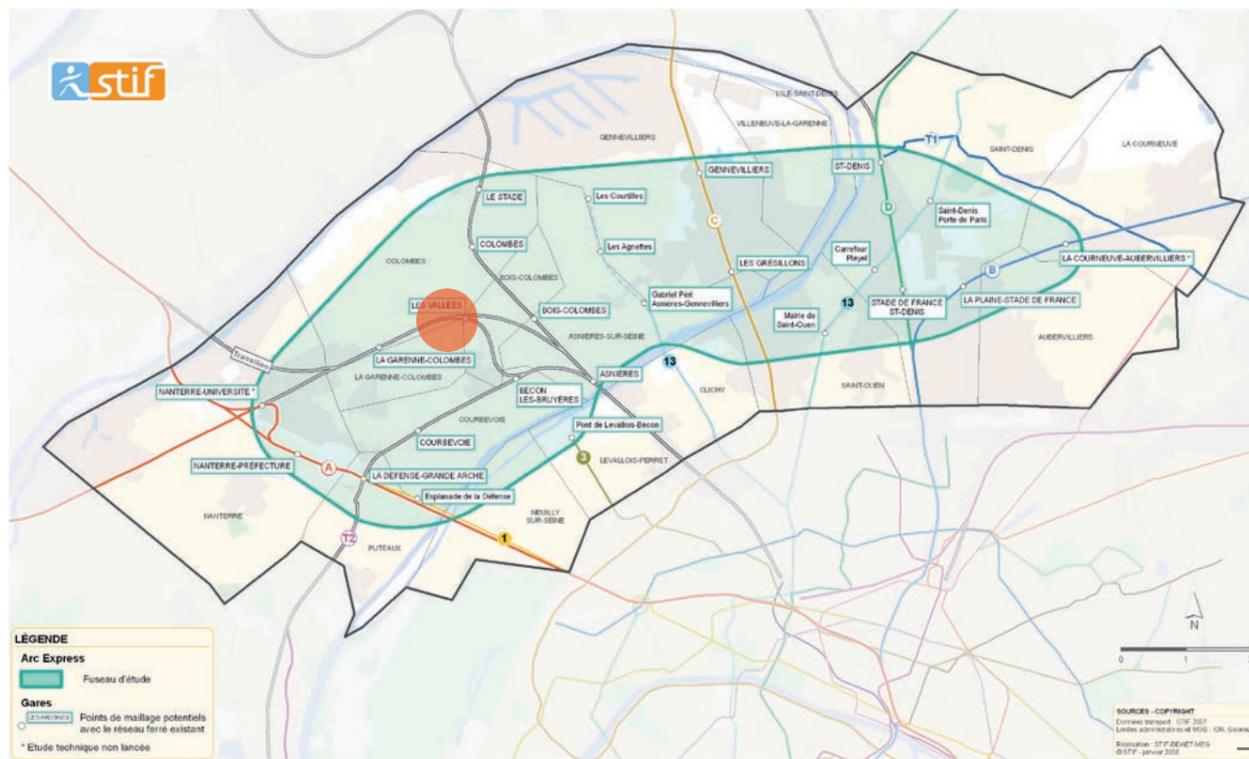
La gare des Vallées se trouve à 12 km de Paris, dans sa banlieue Nord-Ouest, dans le département des Hauts-de-Seine. Elle connecte les villes de Colombes, Bois-Colombes et La Garenne-Colombes.

Elle est desservie par la ligne L3 du réseau Transilien qui relie Paris Saint-Lazare à Cergy-Le Haut.

Elle appartient à la zone 3 de la Carte Orange.

La gare 7 620 voyageurs entrants et 210 trains par jour ouvrable de base.

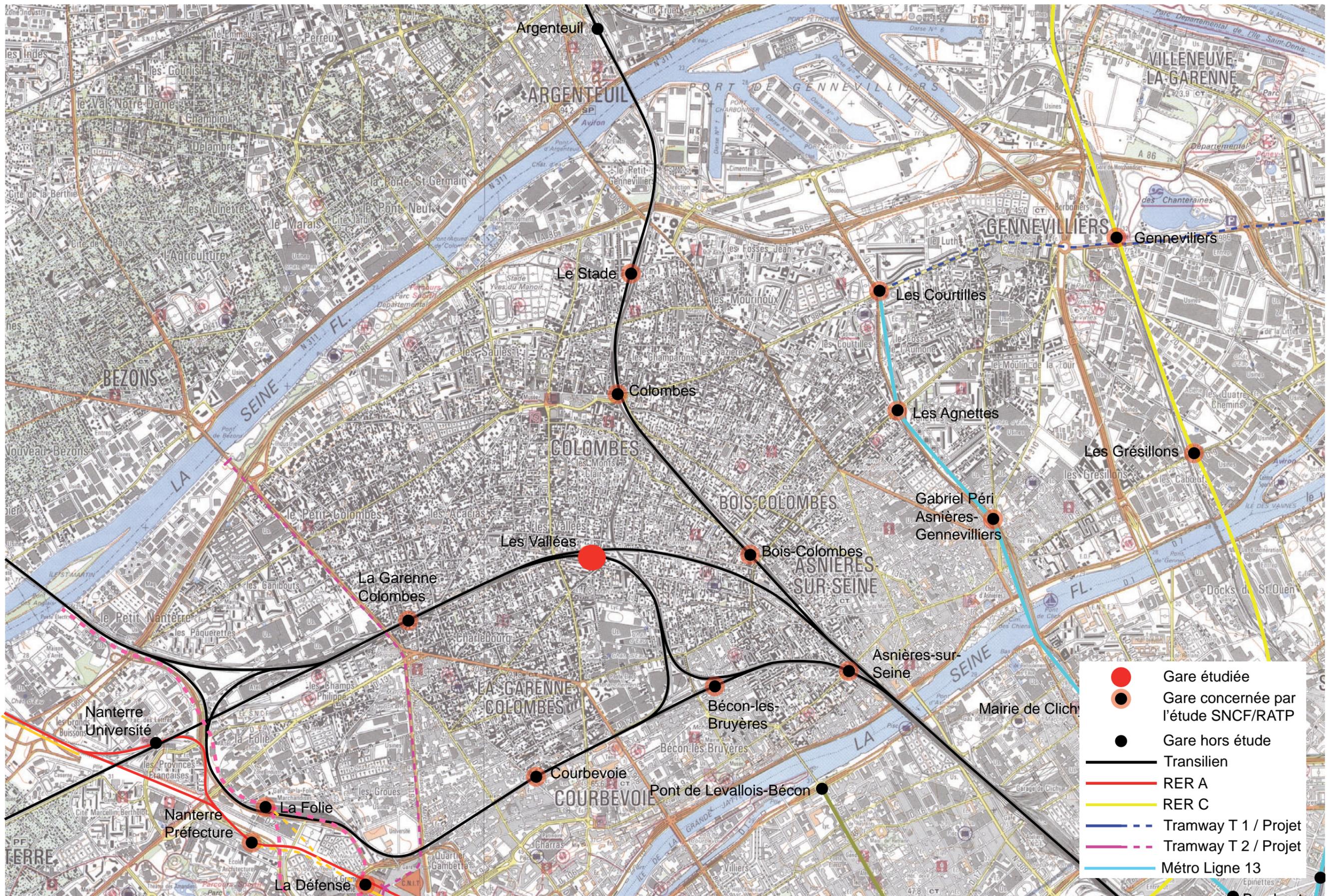
97% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 1% en bus et 3% en voiture ou en deux roues.



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



Photographie aérienne





LA GARE DE LES VALLEES

ACCESSIBILITE

La gare des Vallées est une gare en surface au même niveau que la ville qui l'entoure. Elle est constituée de deux quais latéraux. Les trains du groupe V de Paris Saint Lazare, qui rejoignent Mantes la Jolie circulent sur les voies situés au Nord de la gare des Vallées. Ces trains sont sans arrêt de Paris à Houilles-Carières sur Seine.

L'accès principal se fait par le bâtiment voyageur, jouxtant le quai 1 en direction de Paris. Depuis la place de la Gare, à l'ouest du BV, deux escaliers mènent à un souterrain qui franchit les voies ferrées. A la sortie de ce souterrain deux escaliers, implantés perpendiculairement permettent d'accéder : soit au quai 2 en direction de Cergy, soit à une passerelle au Nord. Cette passerelle franchit les voies directes du groupe V et relie la rue des Vallées, sur la commune de Colombes.

Il existe également un accès de plain pied entre la place de la Gare et le quai 1. La gare n'est pas équipée de CAB.

La gare est accessible de niveau 2.
D'autre part, Les Vallées fait partie des gares à l'étude dans le cadre du déploiement du Francilien.

LES VALLEES				
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
	AUTRES ACCES Rue des Vallées (Commune de Colombes) Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	NON	équipée d'ouvrages de circulations verticales accessibles aux PMR depuis le parking côté Commune de Colombes	A REALISER
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	NON		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 OUI 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 OUI 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

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_Place de la gare

| 02_Accès Rue du Transvaal

| 03_Accès au souterrain Rue du Transvaal

| 04_Accès Rue du Transvaal





05_Accès Place de la Gare des Vallées

06_Passerelle au-dessus des voies

07_Accès Rue des Vallées

08_Sortie vers la Rue des Vallées



LA GARE DES VALLEES

ANALYSE

La station des Vallées possède deux configurations distinctes.

Du côté des Bâtiments Voyageurs au Sud, elle se situe au niveau de la voirie et se traverse via un souterrain. En revanche, d'autres voies au Nord rejoignent les voies ferrées desservant la gare; les trains ne marquant aucun arrêt sur cette branche. Celles-ci étant en contrebas, elles sont franchies par un pont et par une passerelle qui relie les communes de Colombes et la Garenne-Colombes.

La Place de la Gare des Vallées, zone triangulaire délimitée par les voies ferrées occupée actuellement par un parking semble mutable, au milieu de ce site pavillonnaire à forte densité.



Insertion de la gare dans son contexte



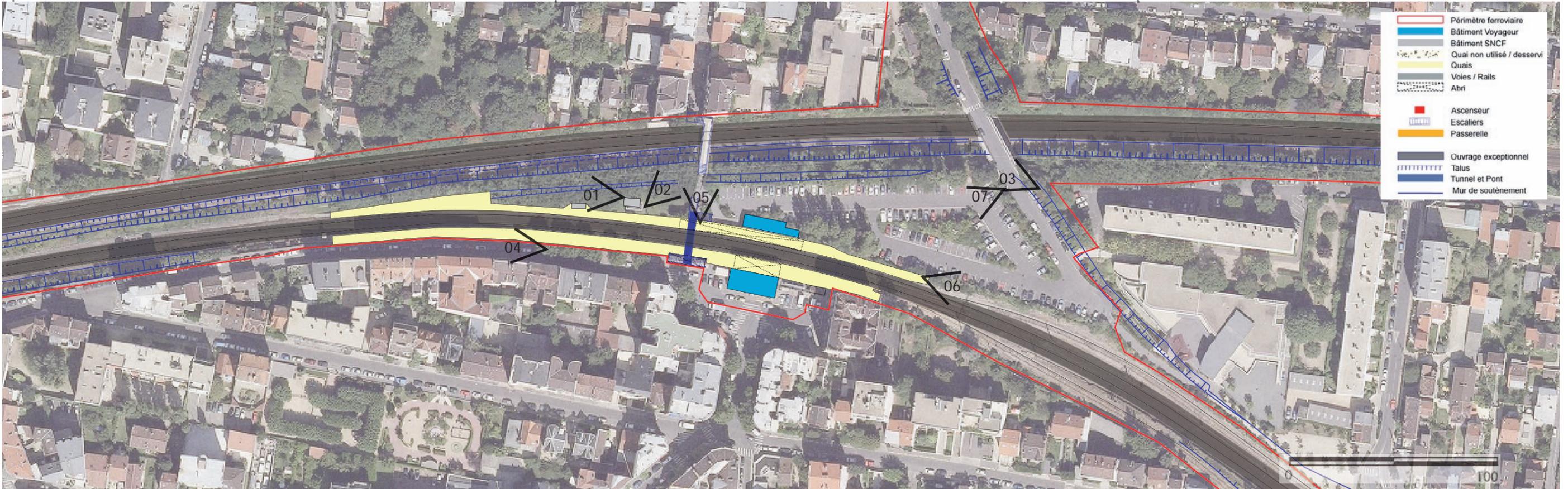
01_ Talus végétalisé entre les voies



02 _ Passerelle vers Colombes



03 _ Passrelle et pont vers Colombes



04 _ Quai au niveau de la voirie

05 _ Entrée de la passerelle vers Colombes

06 _ Les voies: 2 niveaux différents

07 _ Le parking entre les voies



LA GARE DES VALLEES

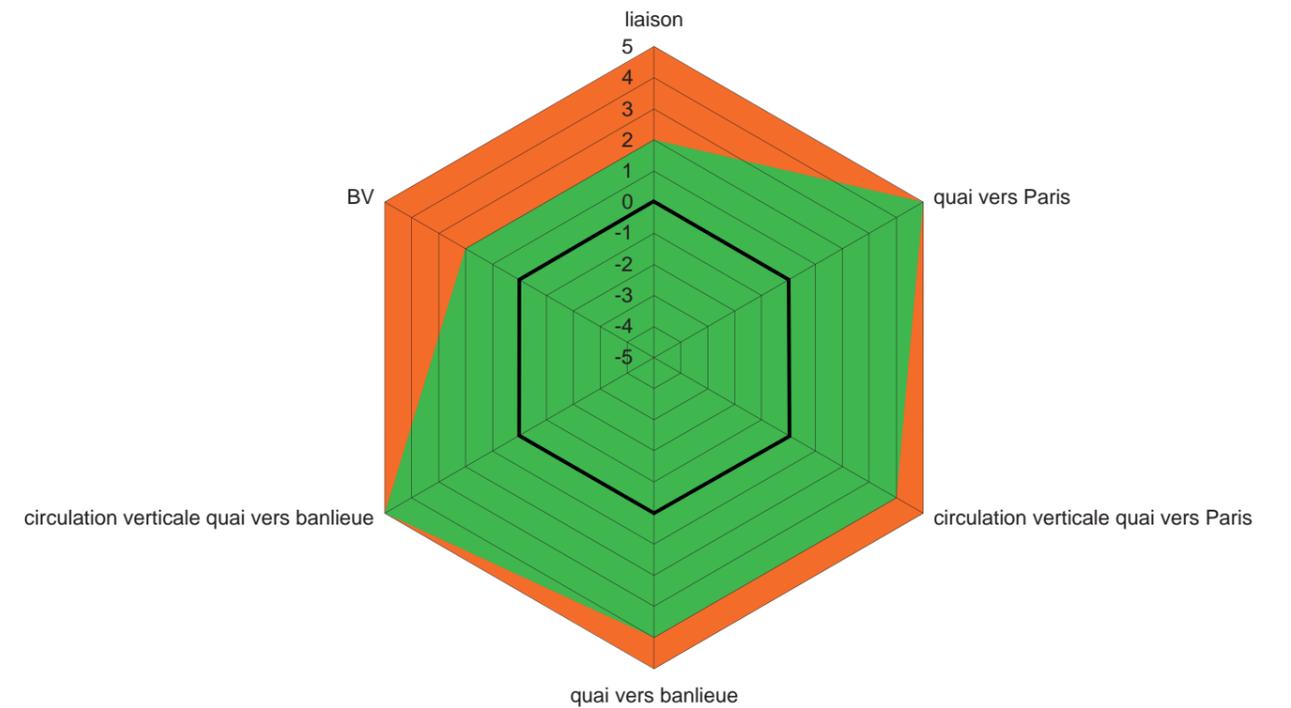
CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	258	28	286	65	14	79
sens impair	23	129	151	6	64	70
2 sens	169	41	209	42	20	62

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		40			
accès ville	direct	quantité		2						non		
	quais	largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
via BV ou liaisons	quantité	1			1					non		
	largeur (m)	2,5			2,5							
	capacité théorique (pers/min)	100			137,5							
BV										non	42	5,5
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		1									
	largeur minimale (m)		3									
	capacité théorique (pers/min)		120					0		non	44	
	charge actuelle		94									TYPE 1
	réserve de capacité		22%									
quais	1 vers Paris	quantité	1		1							
		largeur minimale (m)	3,5		2,4							
		capacité théorique (pers/min)	140		132				0		non	
		charge actuelle	52		70							
	réserve de capacité	63%		47%								
	2 vers Nanterre	quantité	1		2							
		largeur minimale (m)	2,6		2,8							
		capacité théorique (pers/min)	104		308				0		non	
charge actuelle		47		79								
réserve de capacité	55%		74%									

Seul le souterrain aujourd'hui tend à atteindre son seuil critique de capacité. Les quais et les circulations verticales offrent des capacités suffisantes à l'évacuation des quais.

Il est important de souligner que la gare n'est pas équipée de CAB et qu'il existe aujourd'hui plusieurs accès notamment pour le quai 1. La charge de voyageurs aux accès peut évoluer significativement lors de la mise sous CAB de la gare.

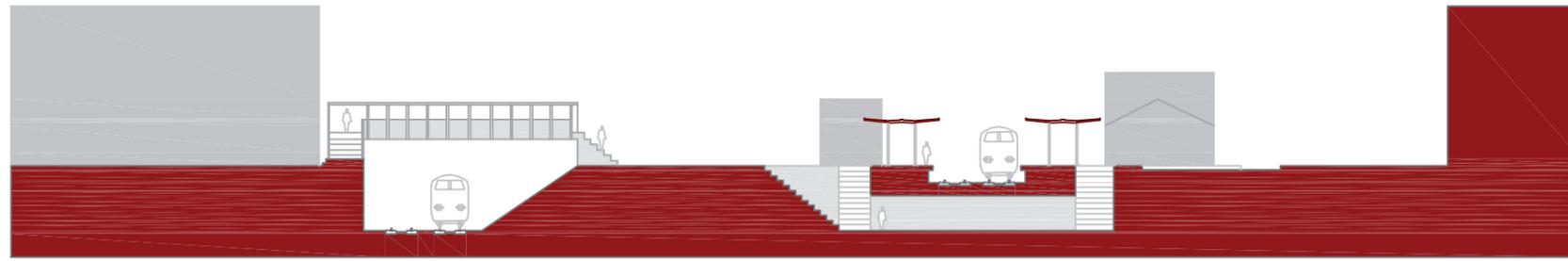


- NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - considérant un déséquilibre maximal entre quartiers (70% 30%), la charge de la liaison est égale à 1,5 trains
 - ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
 - ramené à la minute,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

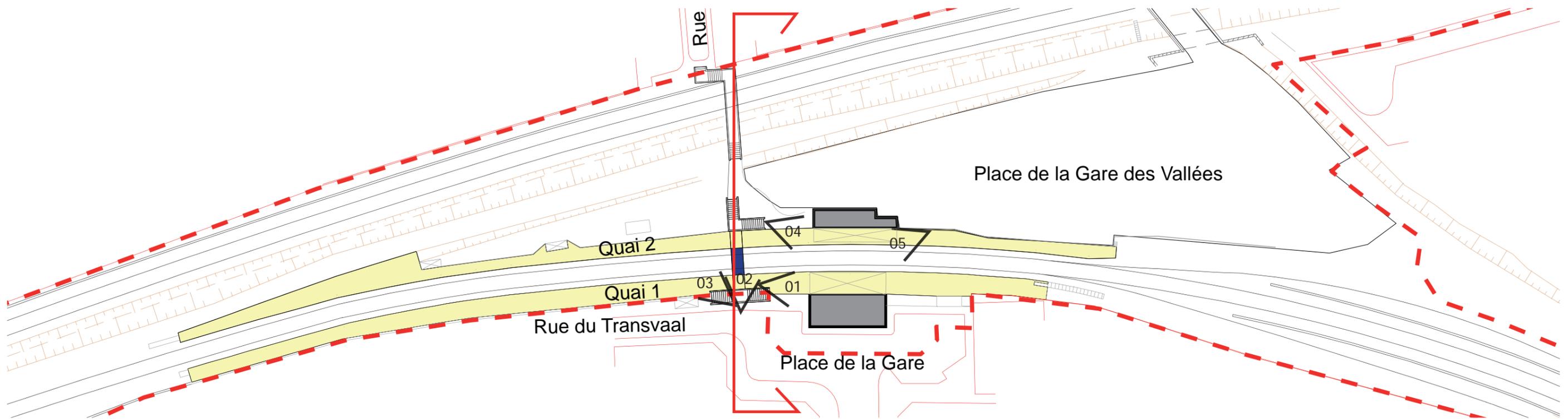
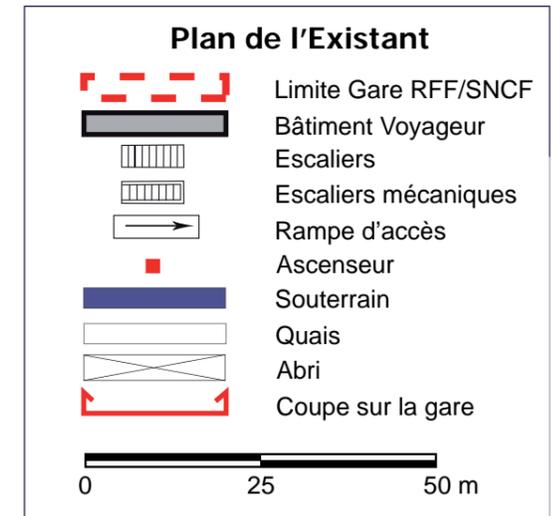
liaison	2
quai vers Paris	5
circulation verticale quai vers Paris	4
quai vers banlieue	4
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	2

légende notation

BV	réserve
-5	≤-60%
-4	-60%≤-45%
-3	-45%≤-30%
-2	-30%≤-15%
-1	-15%≤0%
1	0%≤15%
2	15%≤30%
3	30%≤45%
4	45%≤60%
5	60%≤



Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



01_Quai 1 direction Paris

02_Souterrain bidirectionnel

03_Accès au quai 1 direction Paris

04_Accès Place de la Gare des Vallées

05_Quai 2 direction Nanterre



LA GARE DES VALLEES

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Avec une offre ferroviaire de qualité, la gare n'est pas saturée, et dispose de réserves de capacités.

ACCESSIBILITE



La gare est accessible de niveau 2. Chaque quai est accessible de plain pied, mais le souterrain qui les connecte n'est pas équipé d'ascenseur.

NOTE DE COMPLEXITE



Dans l'optique d'accueillir Arc Express, nous constatons que des travaux nécessaires seront peu importants. Ils portent principalement sur la mise en l'accessibilité PMR de la gare.

