

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

DIAGNOSTIC PHASE 02 - ARC NORD-OUEST

Colombes



LA GARE DE COLOMBES

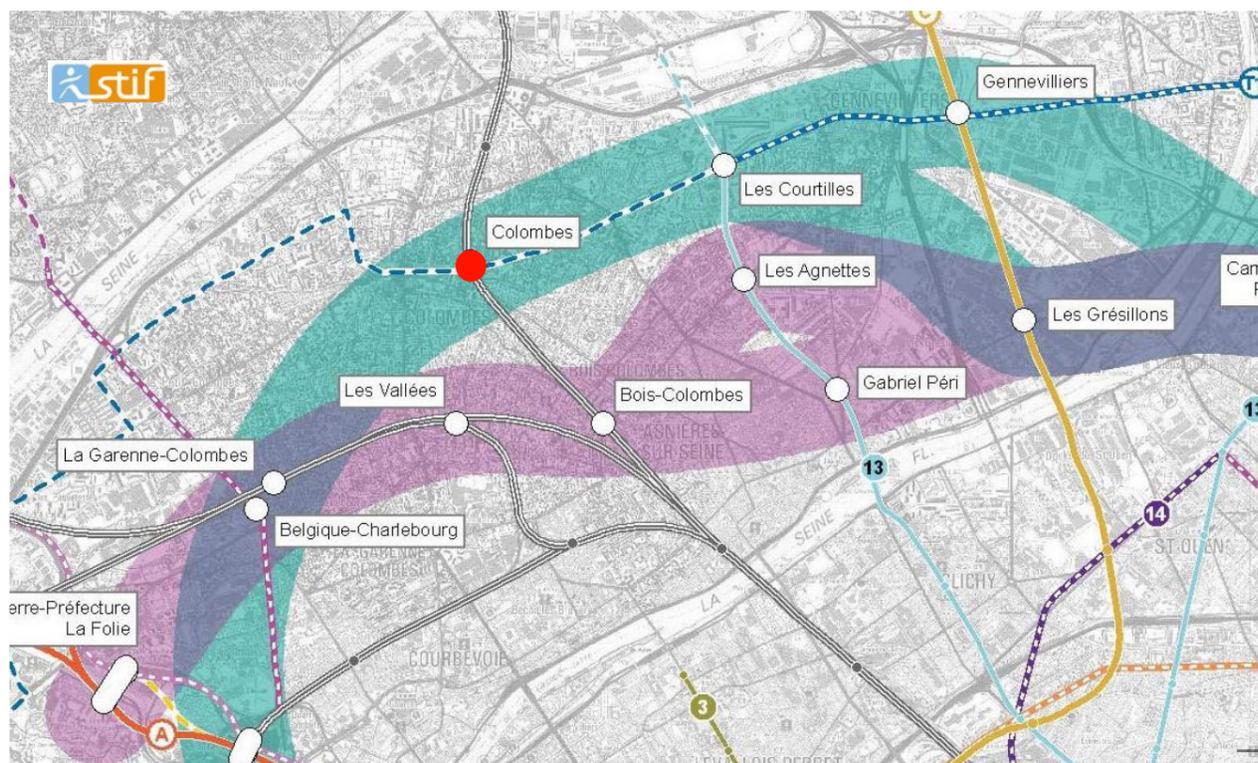
SITUATION

La gare de Colombes est une gare viaduc. Elle enjambe la place de la Gare où convergent cinq rues. Un quai central permet d'accueillir les voyageurs dans les deux sens.

L'accès principal s'effectue par le bâtiment voyageurs qui se situe sous les voies, à niveau avec la place de la Gare. Un ascenseur et deux escaliers, un mécanique et un fixe, permettent d'accéder au quai.

Il existe également deux accès secondaires constitués chacun d'un escalier fixe. L'un est situé face au BV, de l'autre côté de la place de la Gare et rejoint l'extrémité sud du quai ; le second à proximité des parkings voitures et vélos débouche à mi-quai.

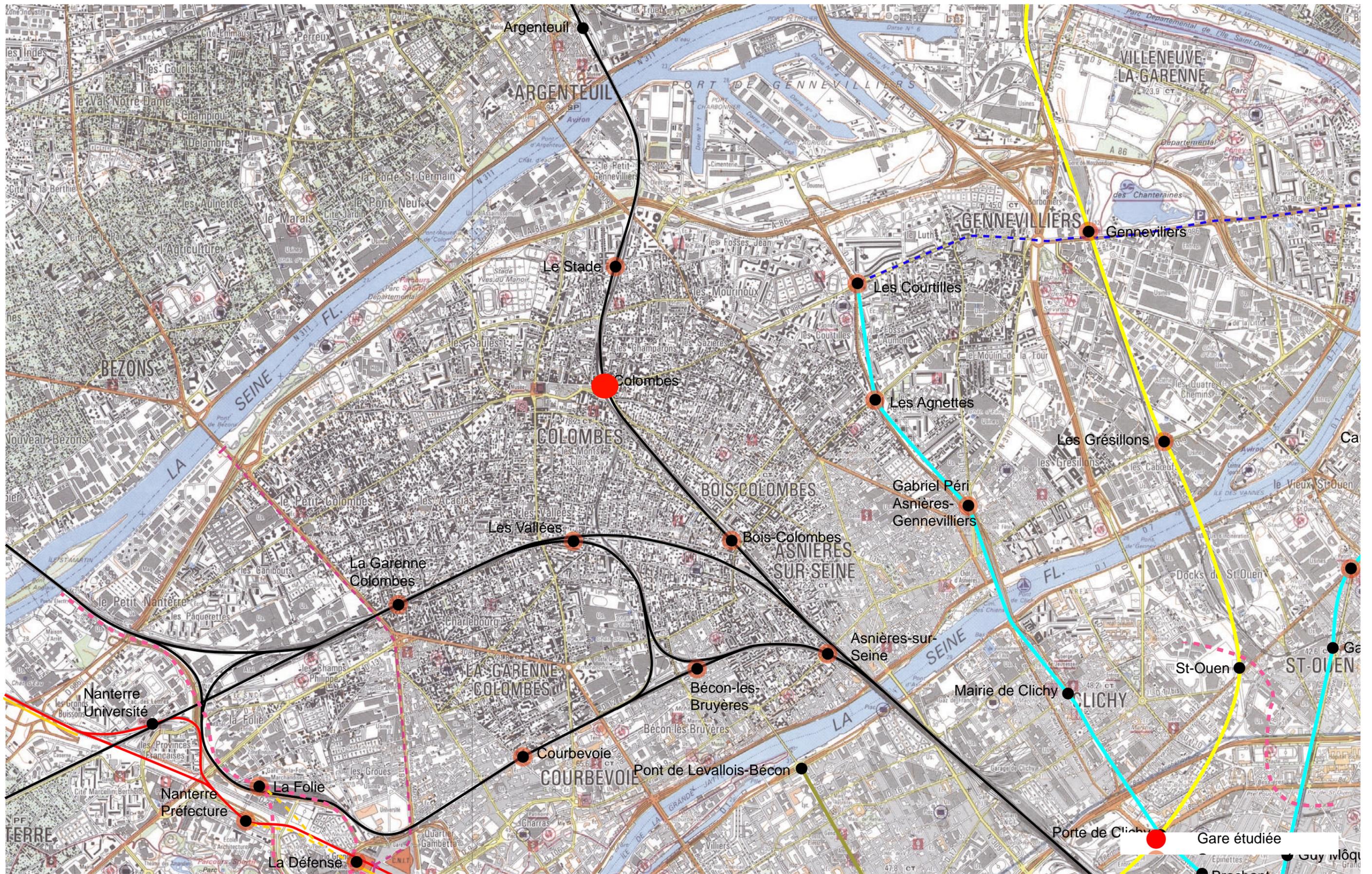
La gare est accessible de niveau 3 via l'accès principal.



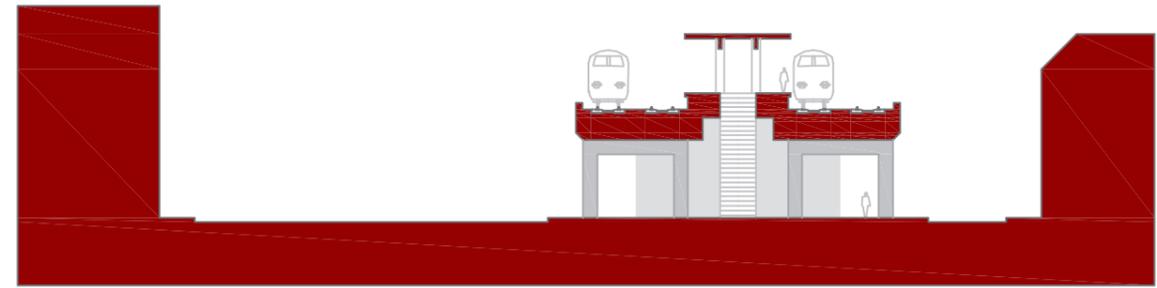
Arc Nord-Ouest,
Traçé éloigné :
RER A La Défense - Bobigny



Photographie aérienne



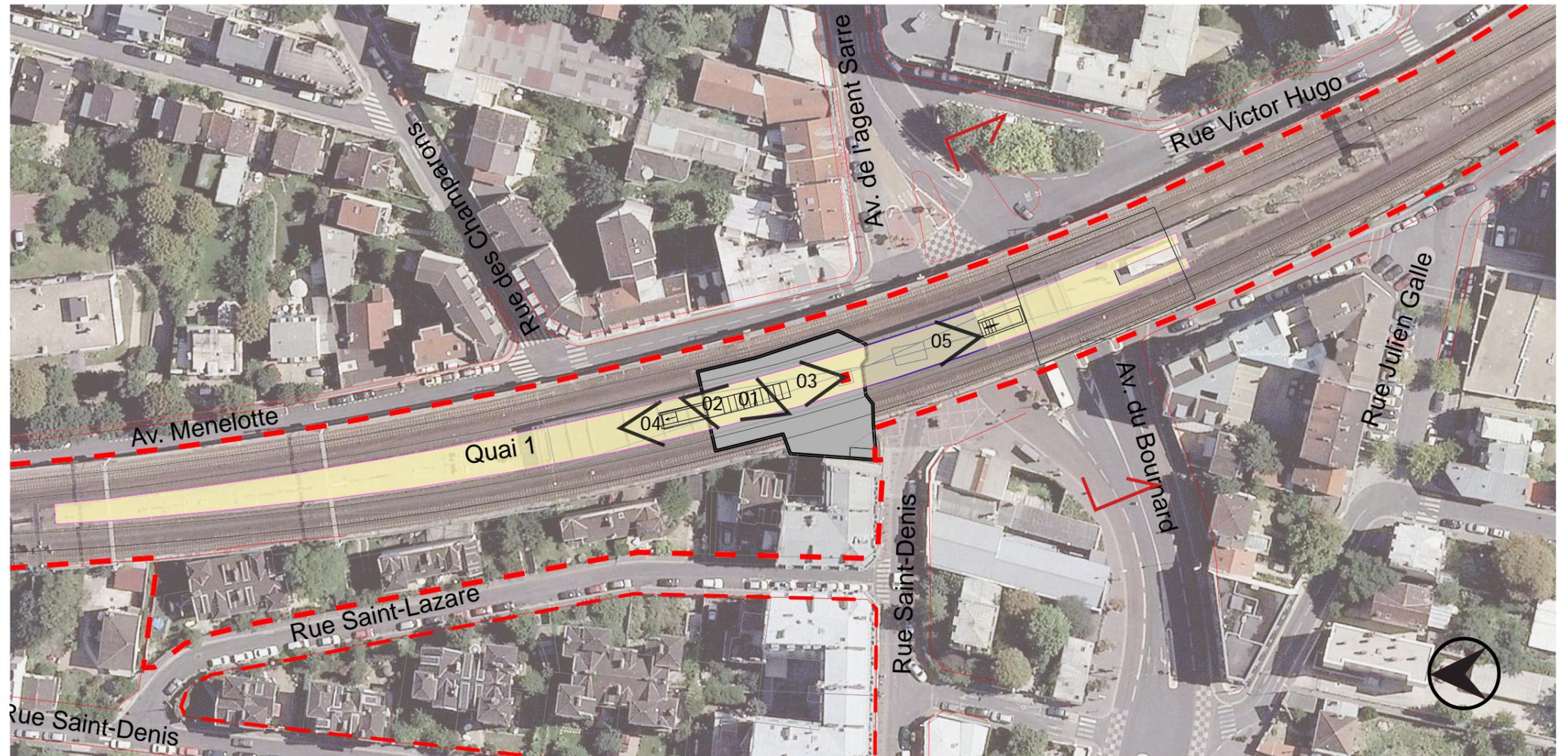
Coupe sur le souterrain, échelle 1/500



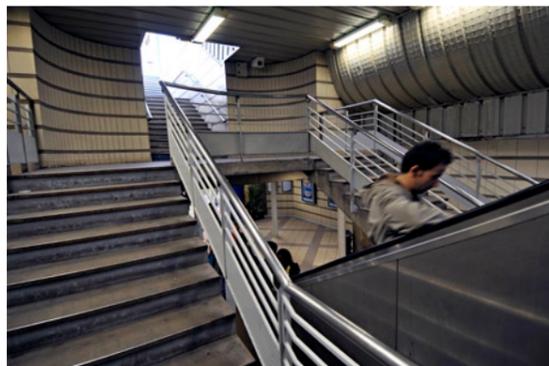
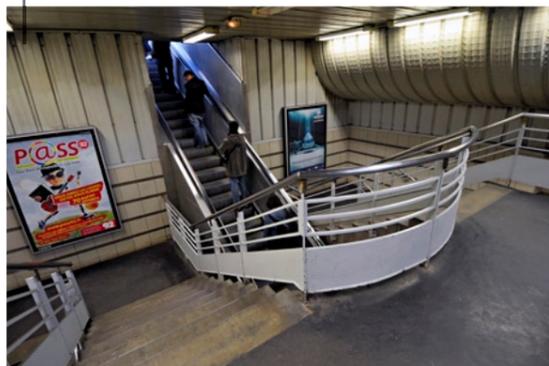
Plan de l'Existant

- Limite Gare RFF/SNCF
- Bâtiment Voyageurs
- Escaliers
- Escaliers mécaniques
- Rampe d'accès
- Ascenseur
- Souterrain
- Quais
- Abri
- Coupe sur la gare

0 25 50 m



01-02_ Escaliers fixes et mécaniques menant au niveau des quais depuis le BV



03-04-05_ Quais en position haute par rapport à la ville, dans un contexte urbain dense



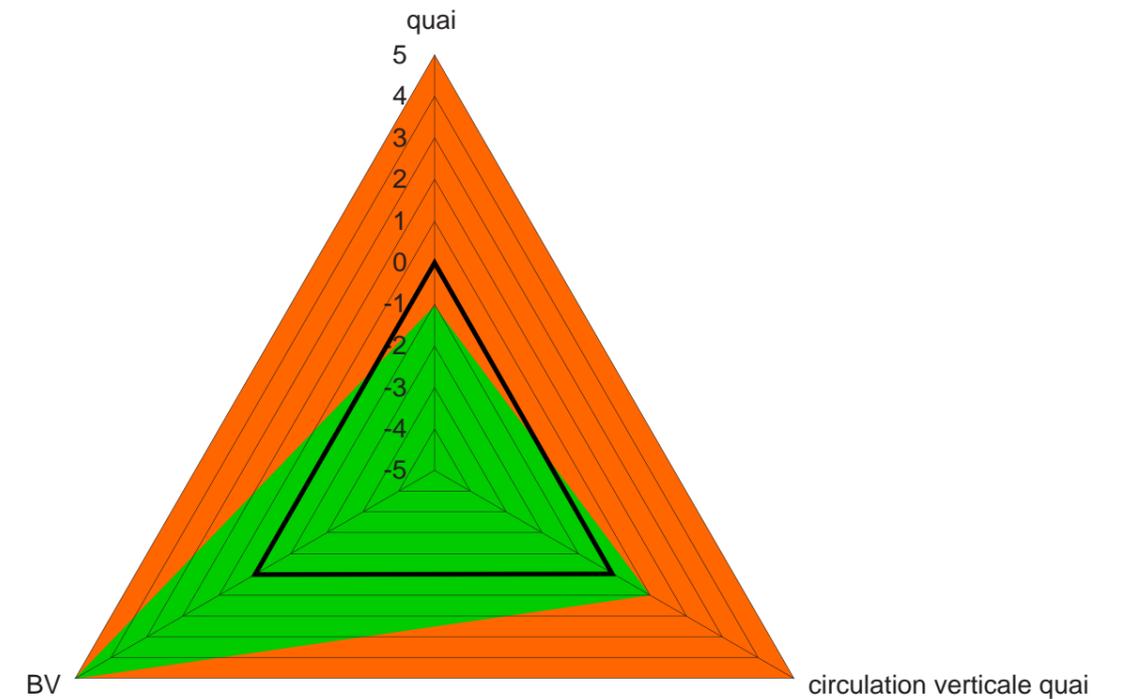
LA GARE DE COLOMBES

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	269	34	303	67	17	84
sens impair	30	278	307	7	139	146
2 sens	151	49	200	38	25	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								non		
	quais	largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
via BV ou liaisons	quantité									non		
	largeur (m)											
	capacité théorique (pers/min)											
BV										non	260	25,7
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		0									
	largeur minimale (m)											
	capacité théorique (pers/min)		0							non		TYPE 4
	charge actuelle		0									
quai	réserve de capacité											
	quantité		1		3	1						
	largeur minimale (m)		2,6		4,9	1						
	capacité théorique (pers/min)		104		270	80		1		non		
	charge actuelle		115		230							
réserve de capacité		-11%		15%								

L'unique quai de la gare est aujourd'hui saturé. La réserve de capacité des circulations verticales permettant l'évacuation du quai est quasiment inexistante.



NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - quai central : on considère l'arrêt d'un train dans chaque sens au même moment
 - 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

quai	-1
circulation verticale quai	1
BV	5

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%≤

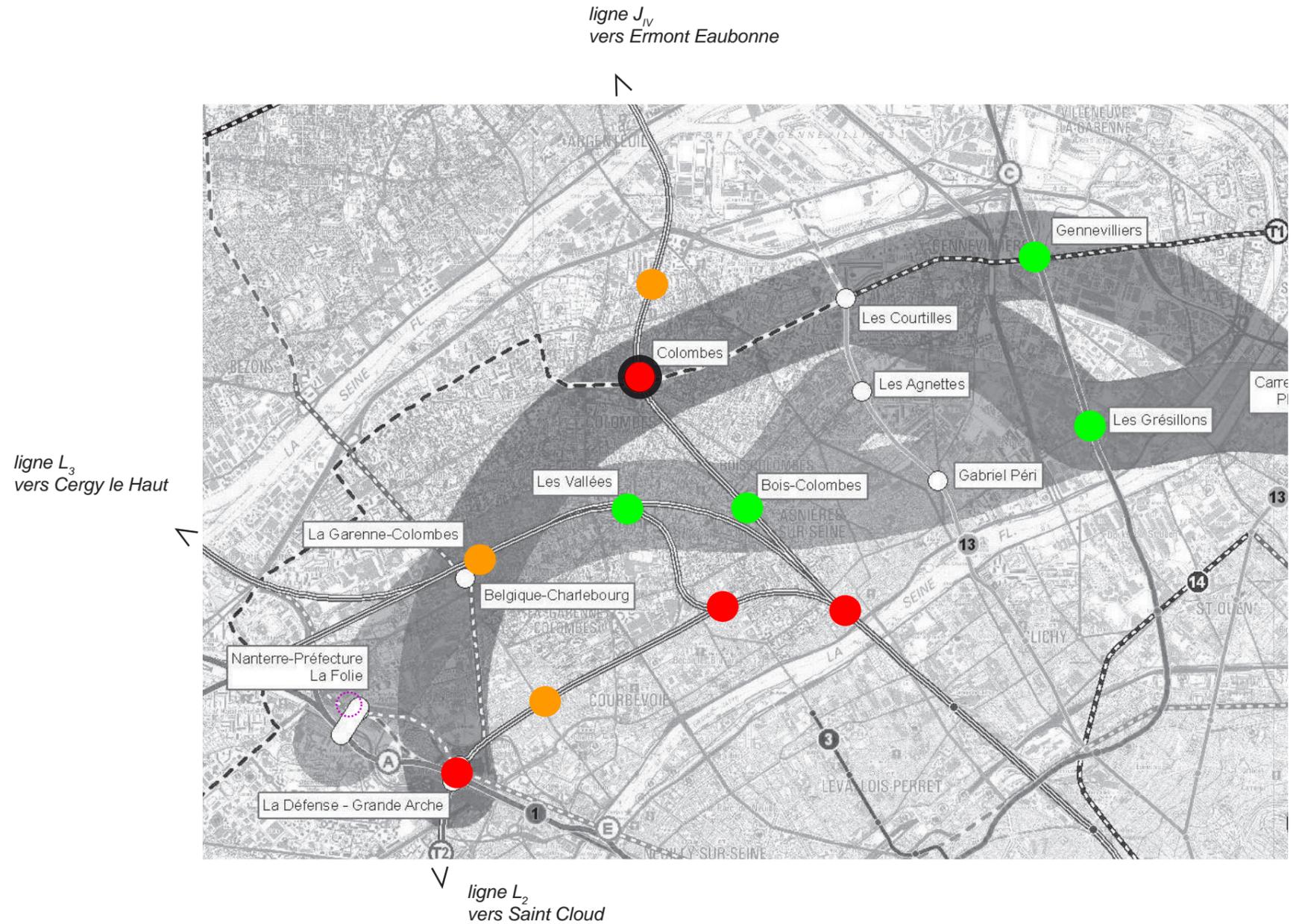
LA GARE DE COLOMBES

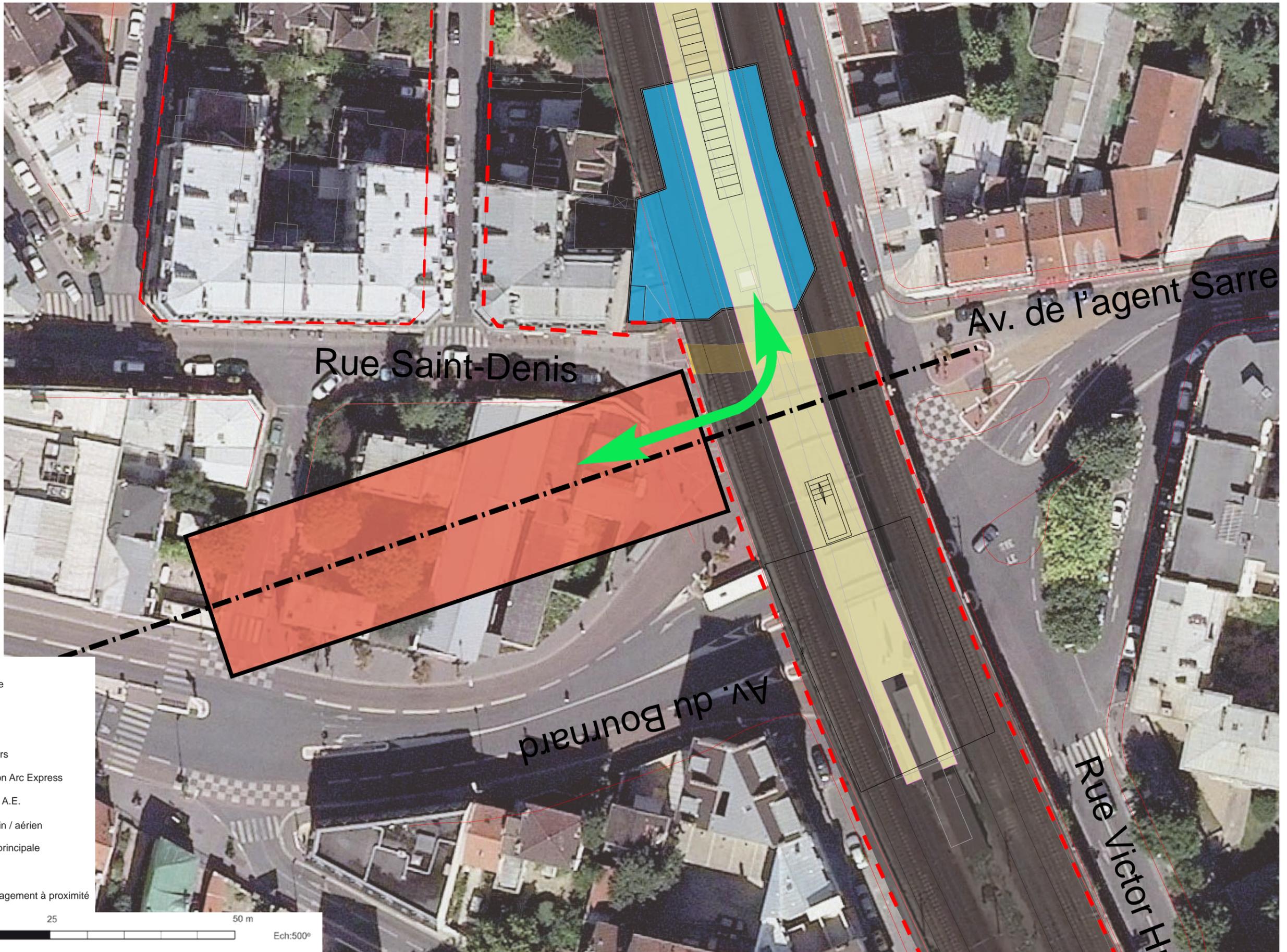
CONCLUSION

CAPACITE Une forte sollicitation du système quai, avec un rapport voyageurs/train supérieur à 100, entraîne la saturation du quai central.

ACCESSIBILITE La gare de Colombes est accessible de niveau 3. Cependant le quai central étroit et courbe, rend complexe la mise en accessibilité de niveau 4 de la gare.

NOTE DE COMPLEXITE Nous constatons que des travaux lourds seraient nécessaires. La configuration en viaduc de la gare rend très complexe ces transformations.





- Emprise ferroviaire
- Quais RER J
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs
- Implantation station Arc Express
- Axe de roulement A.E.
- Passage souterrain / aérien
- Correspondance principale
- Potentiel foncier
- Problème d'aménagement à proximité



Ech:500^e

NOTICE DE PRESENTATION

La liaison entre la station Arc Express et la gare actuelle s'effectue en utilisant la voirie existante, sans dispositif spécifique.

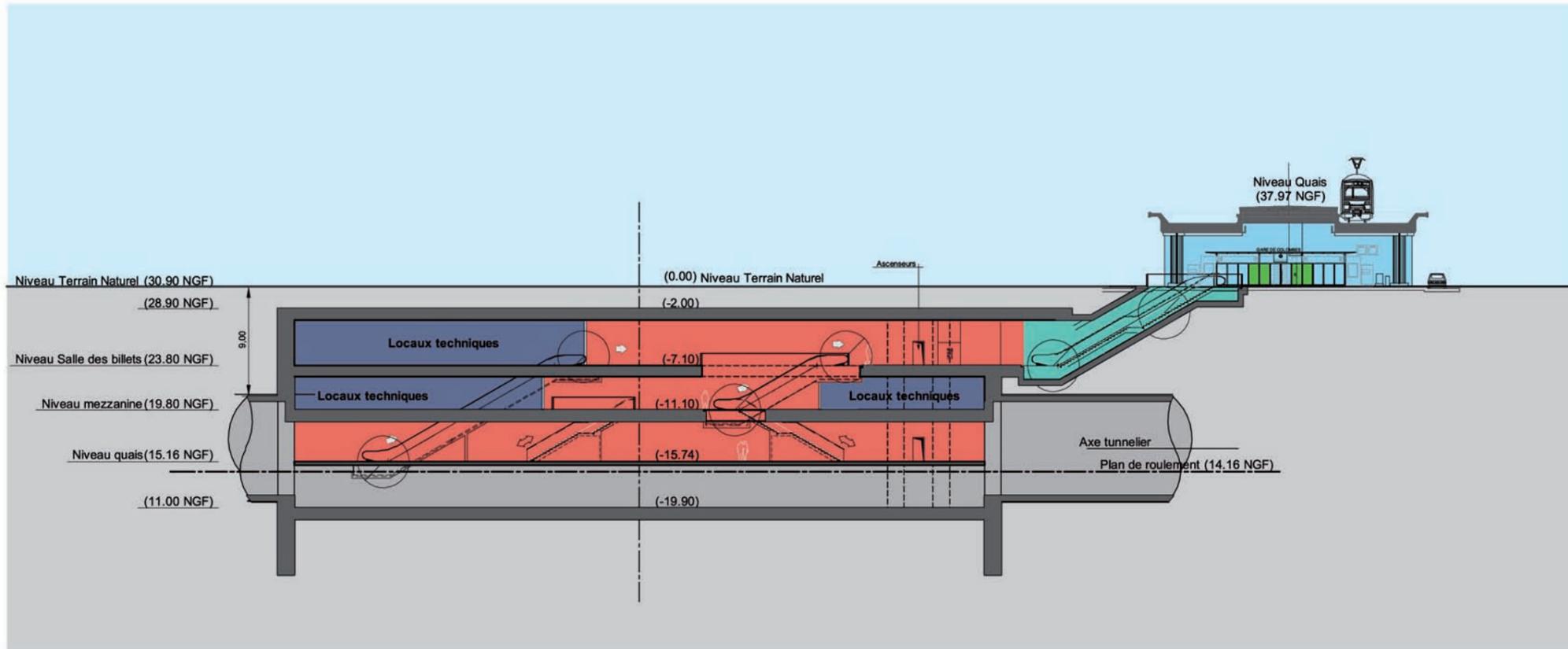
Une première émergence placée avenue du Bournard permettra une correspondance aisée avec le Tramway T1. La seconde émergence est placée Place de la gare sous le viaduc ferroviaire. Elle permet un cheminement réduit par la voirie puisqu'elle se situe directement face à l'entrée principale de l'actuel bâtiment voyageurs.

Cette implantation permet la correspondance, mais n'apporte néanmoins pas de solution à la saturation de la gare actuelle. En l'absence de données de voyageurs en correspondance il est difficile de proposer les adaptations qui permettraient de répartir les flux vers les accès secondaires (mécanisation).



- Emprise ferroviaire
- Quais ligne J
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati





- Emprise ferroviaire
- Quais ligne J
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati



Ech:500^e