

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 de Bois-Colombes



LA GARE DE BOIS-COLOMBES

SITUATION

La gare est constituée de deux quais centraux situés en décaissé par rapport à la ville environnante. Les deux vois centrales sont inutilisées.

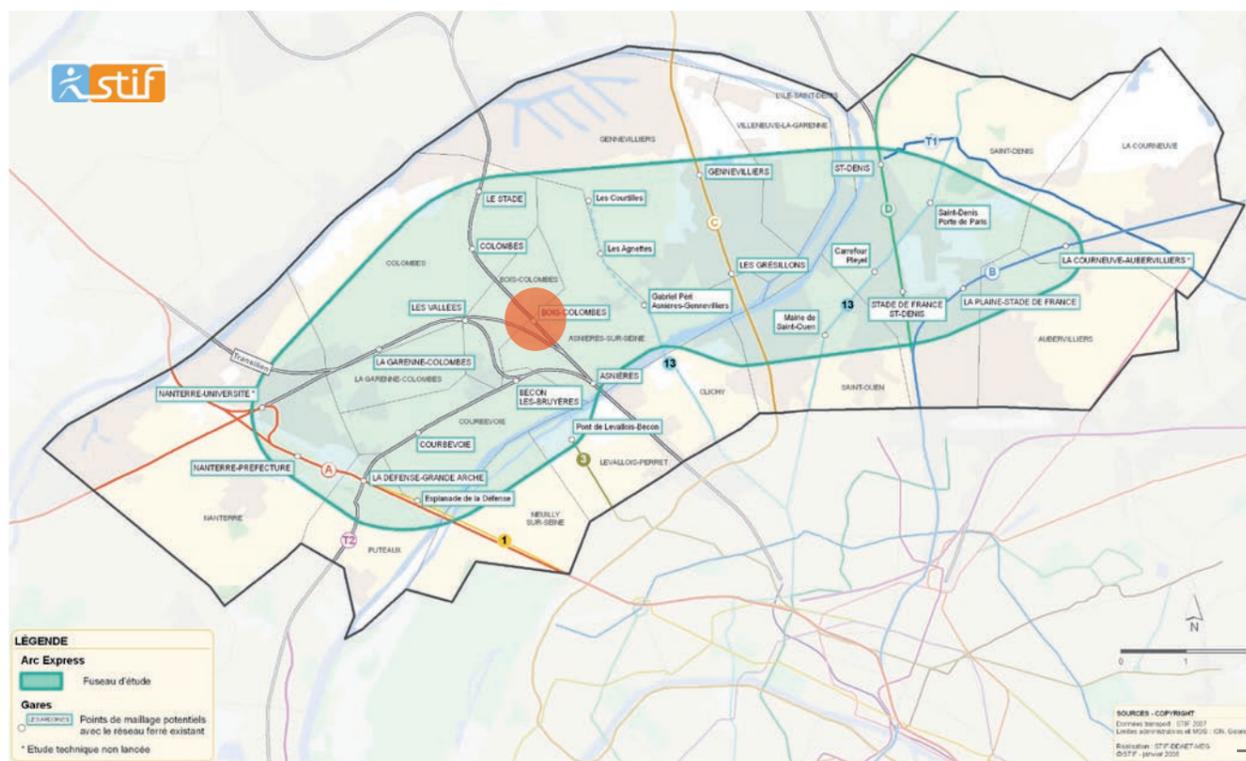
L'accès principal s'effectue par la place Gabriel Péri, à l'extrémité Sud des quais. Quatre entrées permettent d'accéder au BV. Après avoir franchi la ligne de CAB, des ascenseurs et des escaliers permettent de descendre sur les quais.

L'accès secondaire s'effectue depuis la rue d'Estiennes d'Orves, à l'extrémité Nord des quais. L'accès aux quais se fait après contrôle des billets à l'aide d'escaliers fixes et mécaniques.

Des travaux ayant pour objectif d'améliorer l'accessibilité aux quais viennent de se terminer (restructuration des accès, ascenseurs, escaliers mécaniques, bandes podotactiles...).

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

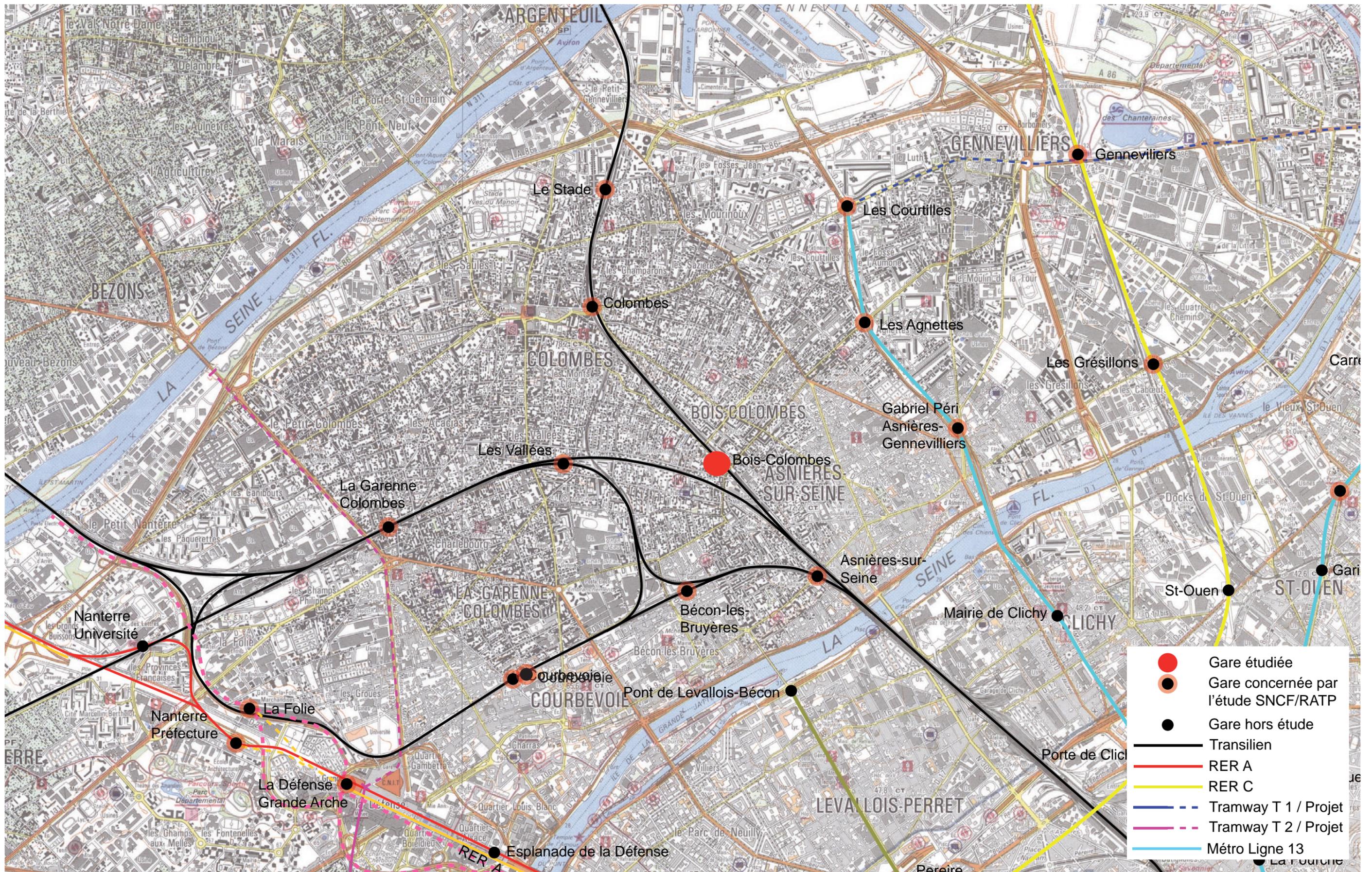
D'autre part, Bois Colombes fait partie des gares à l'étude dans le cadre du déploiement du Francilien.



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



Photographie aérienne



- 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 DE BOIS-COLOMBES

DESSERTE DE SURFACE

Le pôle est desservi par 4 lignes, exploitées par la RATP:

- 2 lignes en passage: 167, 178
- 1 ligne de desserte locale: Désiré
- 1 ligne nocturne: la N52

Ligne	Axe de desserte du pôle	Terminus 1	Terminus 2	Intervalle mini (2008)	Amplitude horaire (2008)
167	radiale	Nanterre ville RER	Pont de Levallois	8 à 10 mn	06h10 - 20h10
178	rocade	La Défense RER	St Denis RER	8 à 10 mn	05h30 - 00h30
Désiré	Locale	Hôtel de Ville Asnières (boucle)		45 mn	9h00 - 17h30
N52	radiale	Pont de Levallois	Argenteuil RER	45 à 60 mn (nuit)	00h10 - 04h55

VOIRIE ET CIRCULATION

La circulation sur voirie des bus est contrainte par la présence des franchissements du faisceau ferré et par la mixité des activités le long de la rue des Bourguignons (commerces, stationnement).

Le bâtiment gare se situe sur la rue des Bourguignons (RD11) qui constitue en ce lieu un axe de rocade à caractère urbain de centre ville. Cette voie est en configuration 2x1 voie à l'ouest du faisceau ferré et en sens unique ouest - est à l'est du faisceau. Elle comporte des commerces de proximité en pied de façade et du stationnement sur voirie.

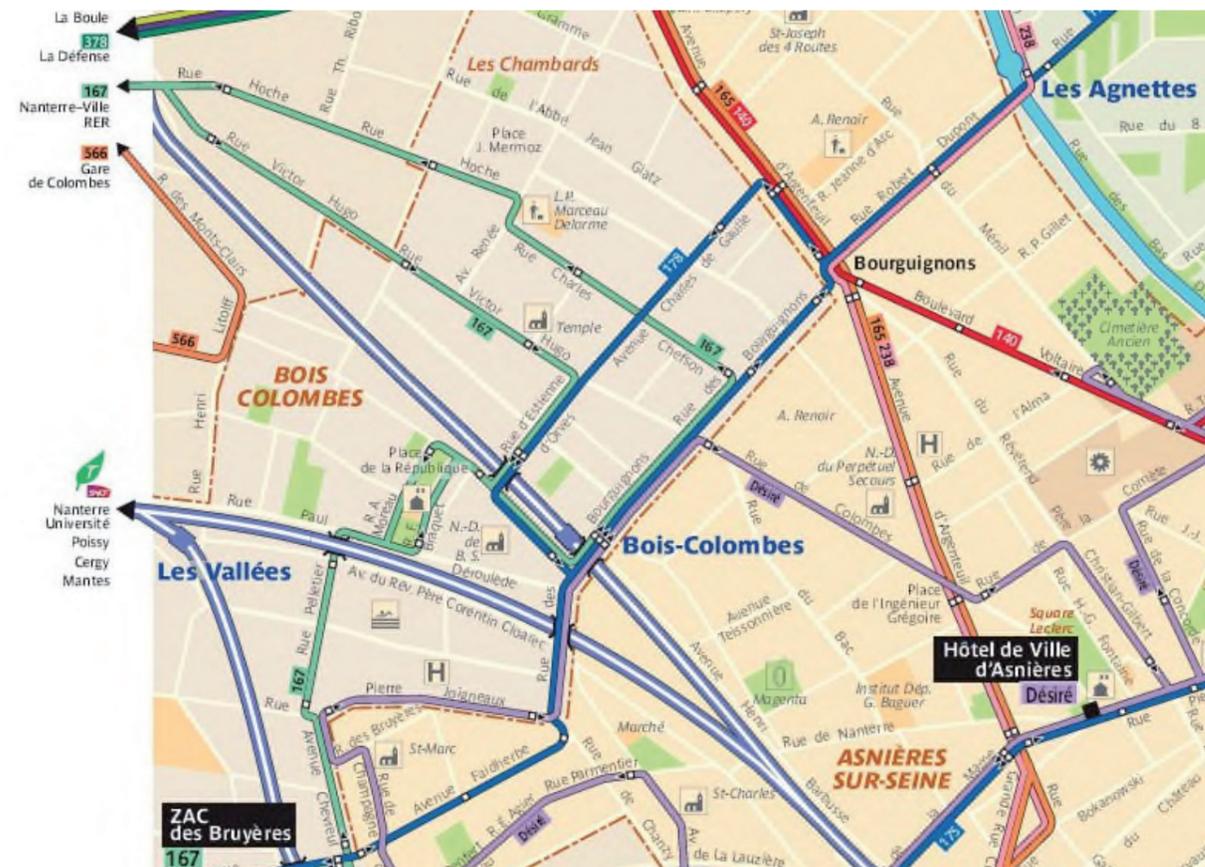
Le faisceau ferré est longé par la rue du Général Leclerc, en sens unique, où circulent les lignes 178 et N52. Le linéaire praticable pour les arrêts de bus pourrait y être étendu.

IMPLANTATION DES POINTS D'ARRÊT

L'offre bus desservant la gare SNCF est aujourd'hui dissociée. Les lignes 178, Désiré, N52, la 167 direction « Nanterre » desservent le bâtiment gare SNCF:

- Un point d'arrêt commun situé sur la rue des Bourguignons (167 direction « Nanterre Ville », 178 direction « St Denis RER, boucle Désiré, N52 direction « gare St Lazare »)
- Un point d'arrêt commun situé sur la rue du Général Leclerc (178 direction « la Défense » et N52 direction « St Lazare »)

Le point d'arrêt de la ligne 167 direction « Pont de Levallois » est situé au nord de la gare sur la rue Estienne d'Orves au niveau du franchissement ferré et dessert l'accès secondaire de la gare. L'extension de la desserte bus et l'implantation d'une gare routière semble contrainte en raison de la nature du réseau viaire (largeurs de voies, 2 franchissements de voies ferrées), de leur fréquentation et d'une disponibilité foncière peu lisible.





LA GARE DE BOIS-COLOMBES

ACCESSIBILITE

La gare est constituée de deux quais centraux situés en décaissé par rapport à la ville environnante. La voie centrale est sans arrêt.

L'accès principal s'effectue par les rues latérales encadrant la place Gabriel Péri, à l'extrémité Sud des quais. Quatre entrées permettent d'accéder au BV. Après avoir franchi la ligne de CAB, des ascenseurs et des escaliers permettent de descendre sur les quais.

L'accès secondaire s'effectue depuis la rue d'Estiennes d'Orves, à l'extrémité Nord des quais. L'accès aux quais se fait après contrôle des billets à l'aide d'escaliers fixes et mécaniques.

Des travaux ayant pour objectif d'améliorer l'accessibilité aux quais viennent de se terminer (restructuration des accès, ascenseurs, escaliers mécaniques, bandes podotactiles...).

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

D'autre part, Bois Colombes fait partie des gares à l'étude dans le cadre du déploiement du Francilien.

BOIS COLOMBES				
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				
GARE PRINCIPALE Place Gabriel Péri	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
GARE SECONDAIRE Rue d'Estiennes d'Orves	Cheminement d'accès vers ouvrage de franchissement des quais ne nécessitant pas de circulation verticale ou équipé d'ascenseurs	NON	Accès dédié aux handicaps auditifs et cognitifs et aménagés en fonction	A REALISER
3 ACCESSIBILITE AUX QUAIS				
	Cheminement vers quais équipé d'ascenseurs	OUI	-	OUI
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	Assurer le cheminement des UFR, depuis l'ascenseur, jusqu'à la zone de quai dédiée voie 1Bbis	OUI
		OUI		OUI
		NON		A REALISER
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	Assurer le cheminement des UFR, depuis l'ascenseur, jusqu'à la zone de quai dédiée voie 2Bbis	OUI
		OUI		OUI
		NON		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_Place Gabriel Péri depuis la rue des Bourguignons

02_Accès principal par l'avenue du Général Leclerc

03_Accès place Gabriel Péri côté rue C. Chefson

04_Accès aux quais : CAB et ascenseurs



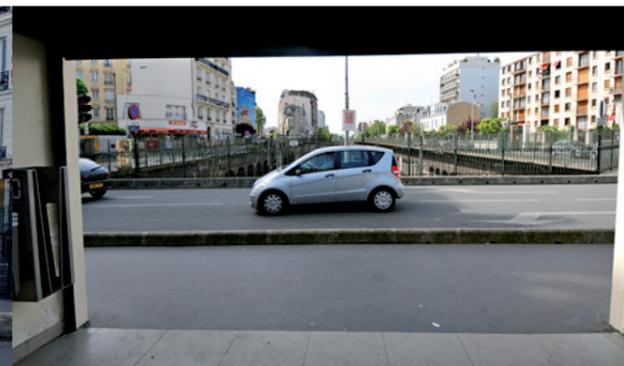


- Périmètre ferroviaire
- Bâtiment Voyageur
- Bâtiment SNCF
- Quai non utilisé / doc
- Quais
- Voies / Rails
- Abri
- ▶ Ascenseur
- ▶ Accès
- Escaliers
- Passerelle
- Souterrain
- Ouvrage exceptionnelle
- Trottoirs
- Projet Ville
- Zone mutable

05_ Accès aux quais

06_07 Accès secondaire depuis la rue d'Estiennes d'Orves

08_ Accès au quai vers Paris



LA GARE DE BOIS-COLOMBES

ANALYSE

La gare de Bois-Colombes est située à environ 5 mètres en contrebas par rapport au niveau de la voirie. Elle constitue un obstacle physique entre les communes d'Asnières et de Bois-Colombes. Les deux villes se rejoignent au niveau des deux ponts sur lesquels sont posés les Bâtiments Voyageurs aux extrémités de la gare.

Les murs de soutènement empêchent toute création ou tout élargissement de quai.

Du fait de cette disposition en contrebas et des murs de soutènements nécessaires à cette configuration et la forte densité environnante, la gare ne dispose également pas d'espace immédiat potentiellement mutable.



Insertion de la gare dans son contexte



01 _ Place Estienne d'Orvès



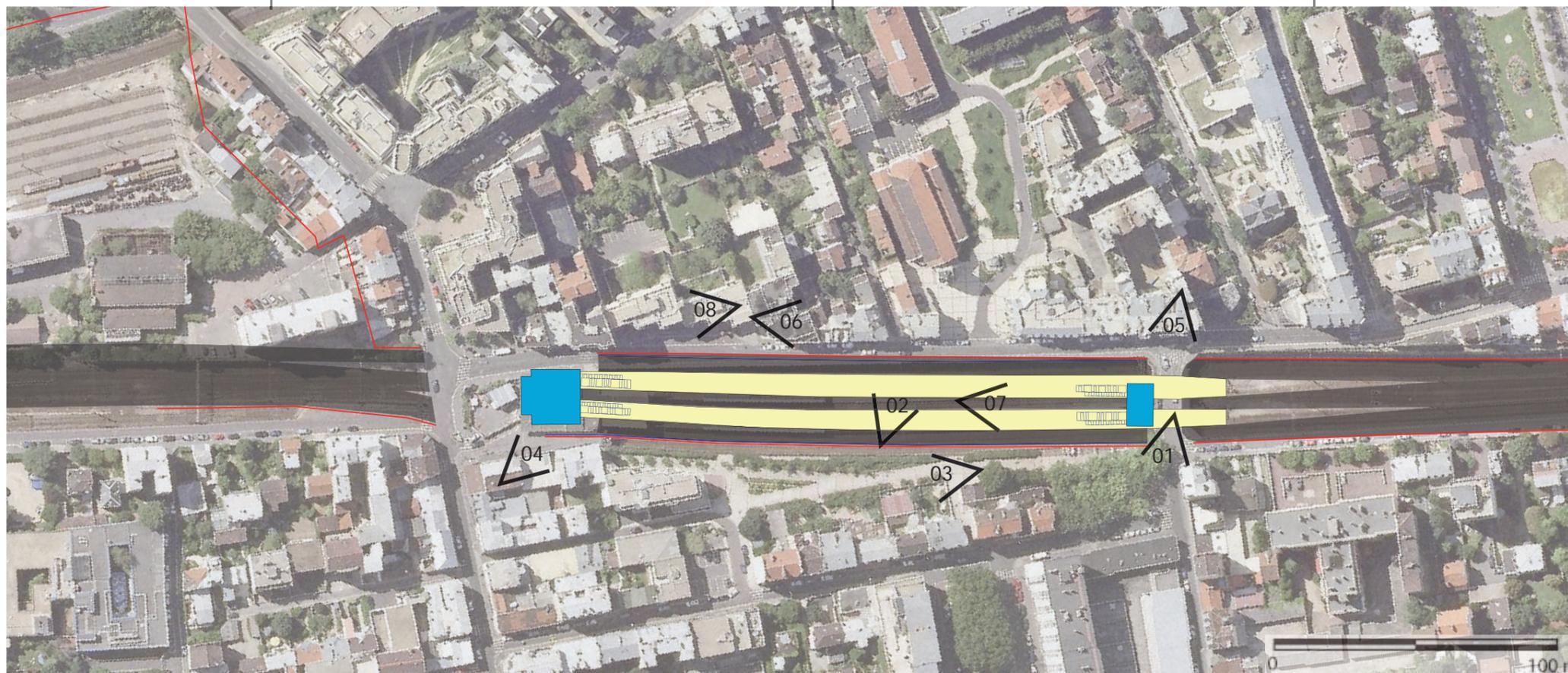
02 _ Quai et mur de soutènement



03 _ Passage Charles Chelson



04 _ Accès au Bâtiment Voyageur



05 _ Accès au second Bâtiment Voyageur

06 _ Rue du Général Leclerc

07 _ Accès aux quais par le second Bâtiment Voyageur

08 _ Bâtiment Voyageur principal



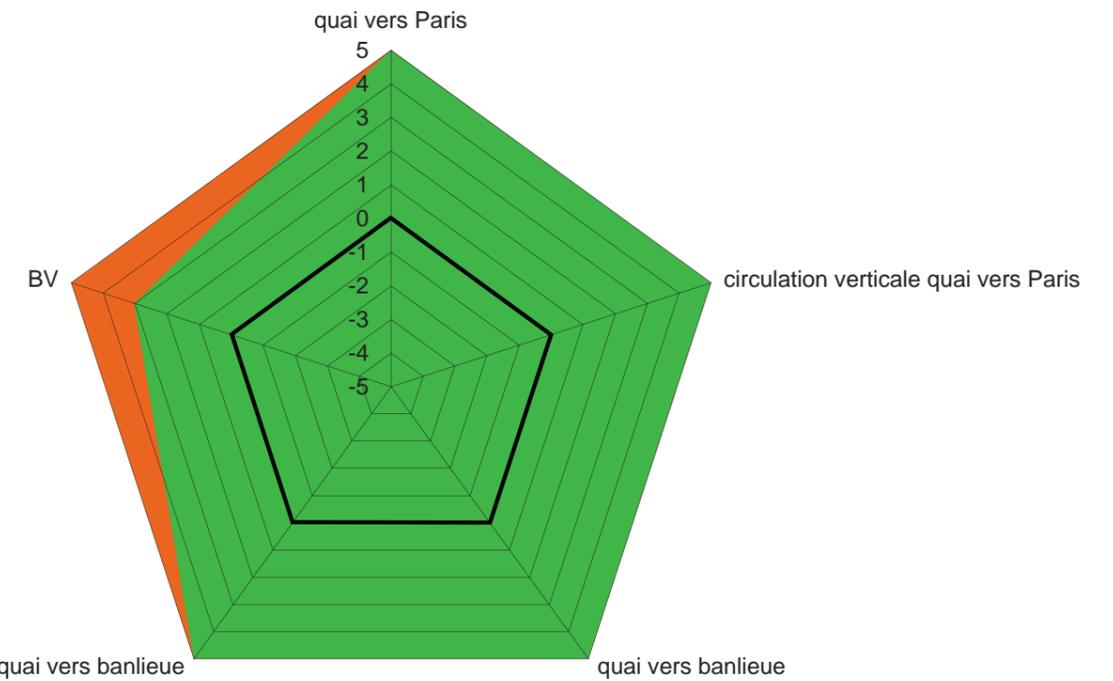
LA GARE DE BOIS-COLOMBES

CAPACITE ACTUELLE

	effectif/train			effectif/train à la minute		
	M	D	total	M	D	Total
sens pair	334	30	364	83	15	98
sens impair	25	271	296	6	135	142
2 sens	177	40	217	44	20	64

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										N,R,
	quais	largeur minimale (m)										
		capacité théorique (pers/min)										
via BV ou liaisons	quantité											N,R,
	largeur (m)									oui		
	capacité théorique(pers/min)											
BV									oui	109	12,0	
accessibilité aux quais (liaisons)	quantité		0									TYPE 4
	largeur minimale (m)		0					0				
	capacité théorique (pers/min)		0									
	charge actuelle		0									
quais	1bis vers Ermont Eaubonne	quantité	1		2	2						voie centrale désaffectée
		largeur minimale (m)*	2,7		4,9	1						
		capacité théorique (pers/min)	108		270	160		1				
		charge actuelle	35		142							
		réserve de capacité	67%									
quais	2bis vers Paris	quantité	1		2	1	1					voie centrale désaffectée
		largeur minimale (m)*	3,3		4,9	1	1					
		capacité théorique (pers/min)	132		270	55	100	1				
		charge actuelle	25		98							
		réserve de capacité	81%									

Actuellement, de larges réserves de capacité existent tant au niveau des quais qu'au niveau des circulations verticales desservant les quais.

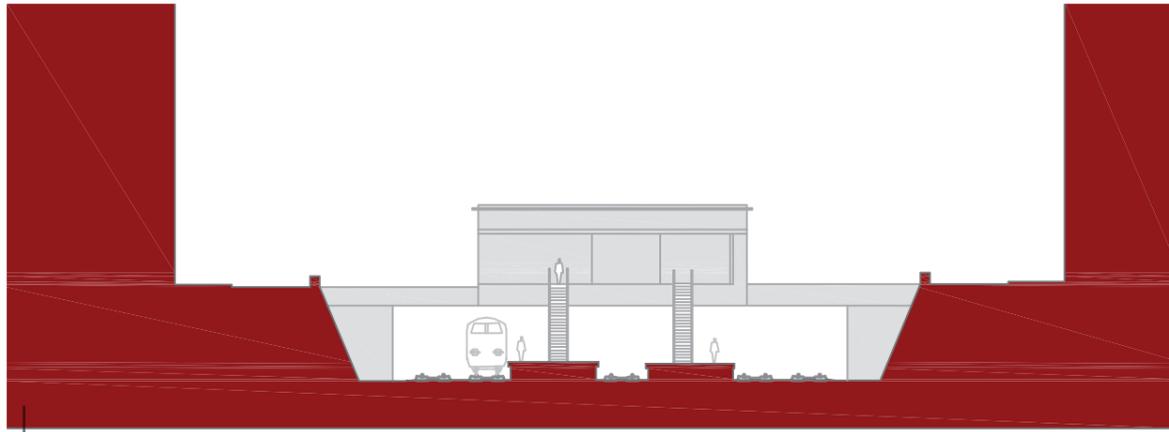


NB : - en l'absence de comptages aux accès, les accès secondaires ne sont pas pris en compte
 - ramené à la minute, le flux montant est évalué à 25% de l'effectif
 - ramené à la minute, le flux descendant est évalué à 50% de l'effectif
 *accès ascenseur non pris en compte

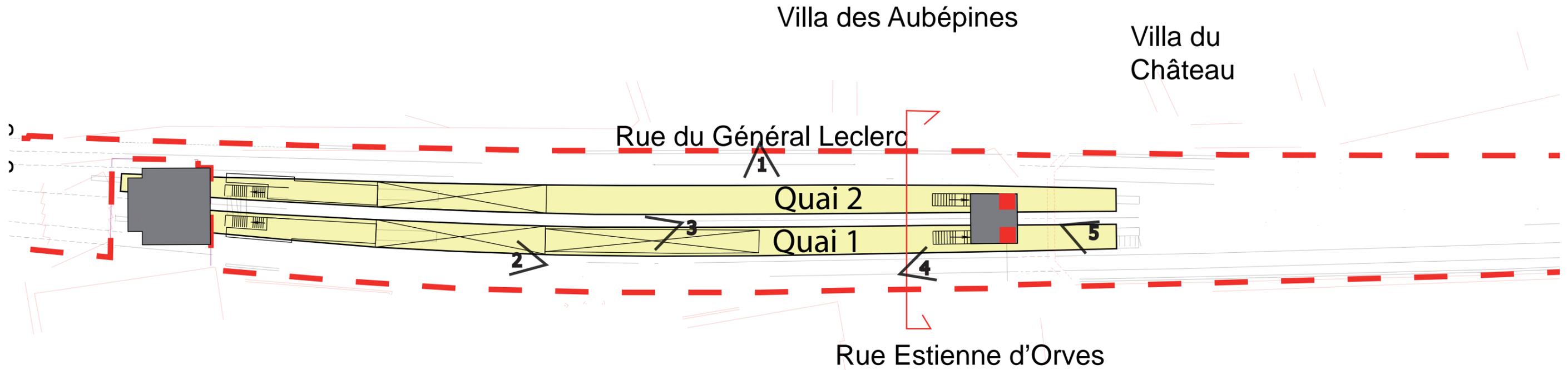
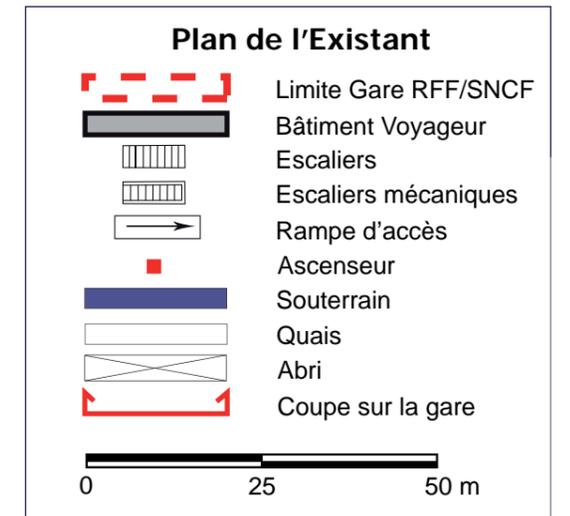
légende notation

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%≤

liaison	
quai vers Paris	5
circulation verticale quai vers Paris	5
quai vers banlieue	5
circulation verticale quai vers banlieue	5
BV	3



Coupe sur les quais, échelle 1/500



01_vue des quais depuis la rue du G. Leclerc

02_escaliers mécaniques descendant du BV

03_abris côté sortie rue des Bourguignons

04-05_accès de quai côté rue d'Estiennes d'Orves



LA GARE DE BOIS COLOMBES

CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



Il existe de larges réserves de capacité au niveau des quais et des circulations verticales.

ACCESSIBILITE



La gare est aujourd'hui accessible de niveau 3.

NOTE DE COMPLEXITE



Cette gare est favorable à l'accueil d'Arc Express. Les adaptations se limiteront à des aménagements sans complexité majeure.

