

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

Les Vallées



LA GARE DES VALLEES

SITUATION

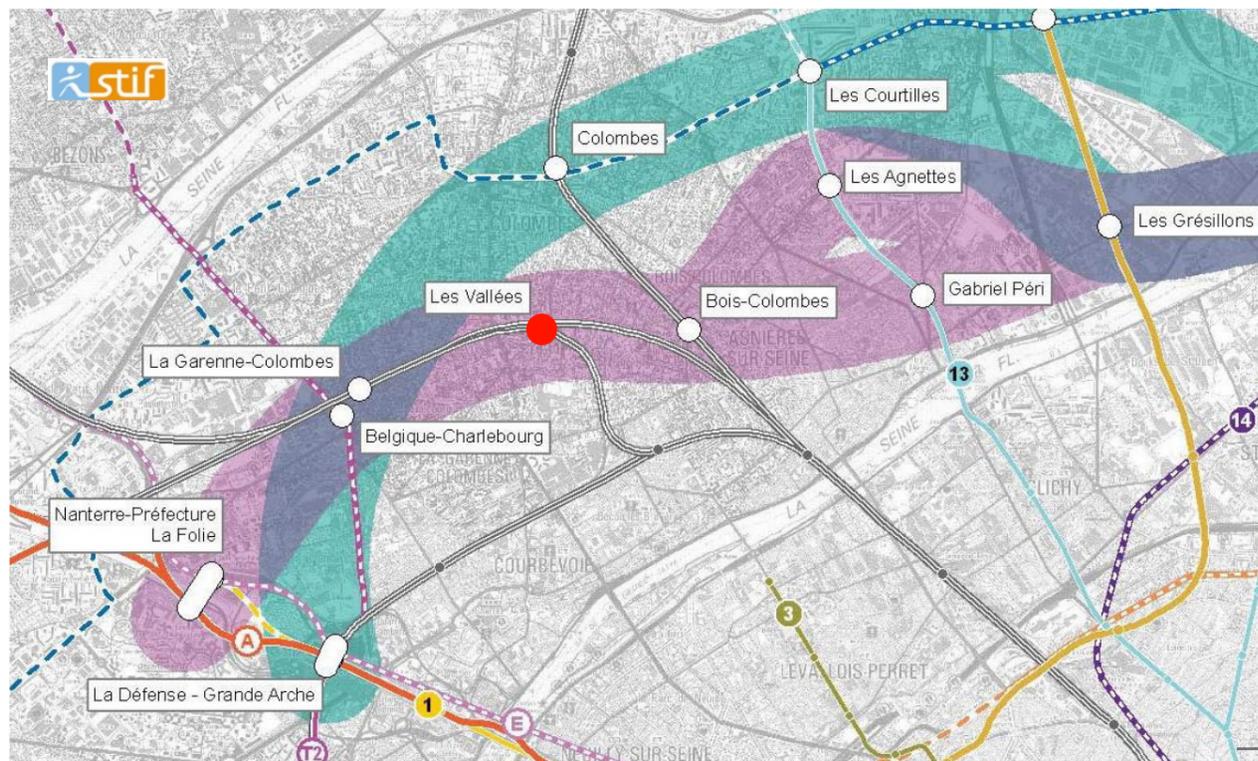
La gare des Vallées se trouve à 12 km de Paris, dans sa banlieue Nord-Ouest, dans le département des Hauts-de-Seine. Elle connecte les villes de Colombes, Bois-Colombes et La Garenne-Colombes.

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

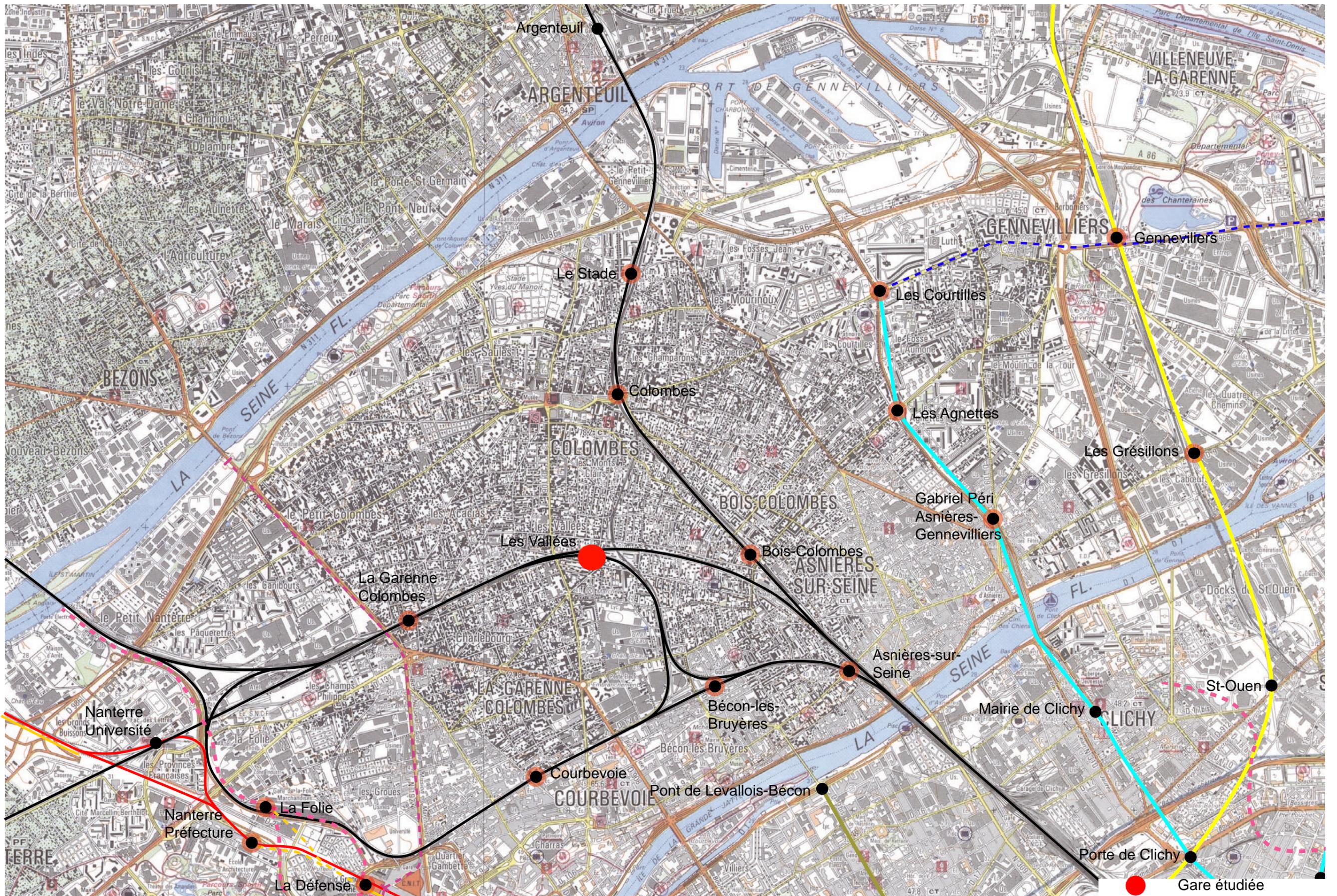
97% des voyageurs rejoignent la gare à pied, 1% en bus et 3% en voiture ou en deux roues.

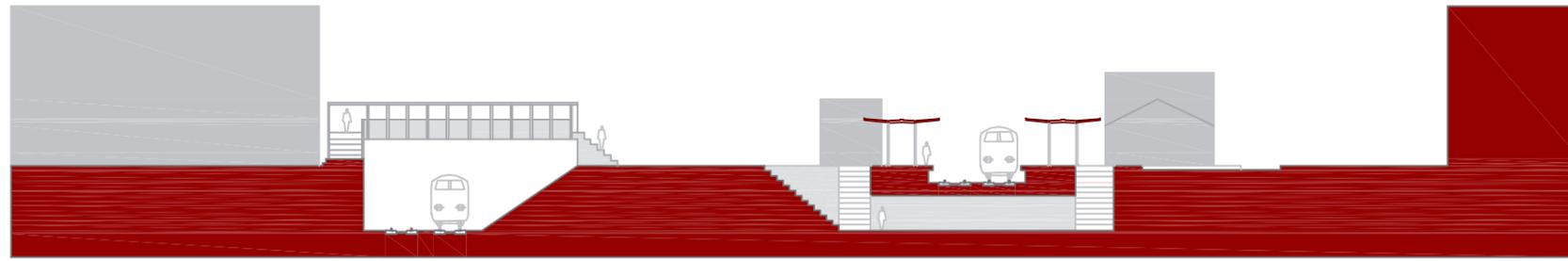


Arc Nord-Ouest, tracé proche:
RER A Nanterre
M5 Eglise de Pantin



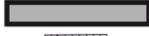
Photographie aérienne



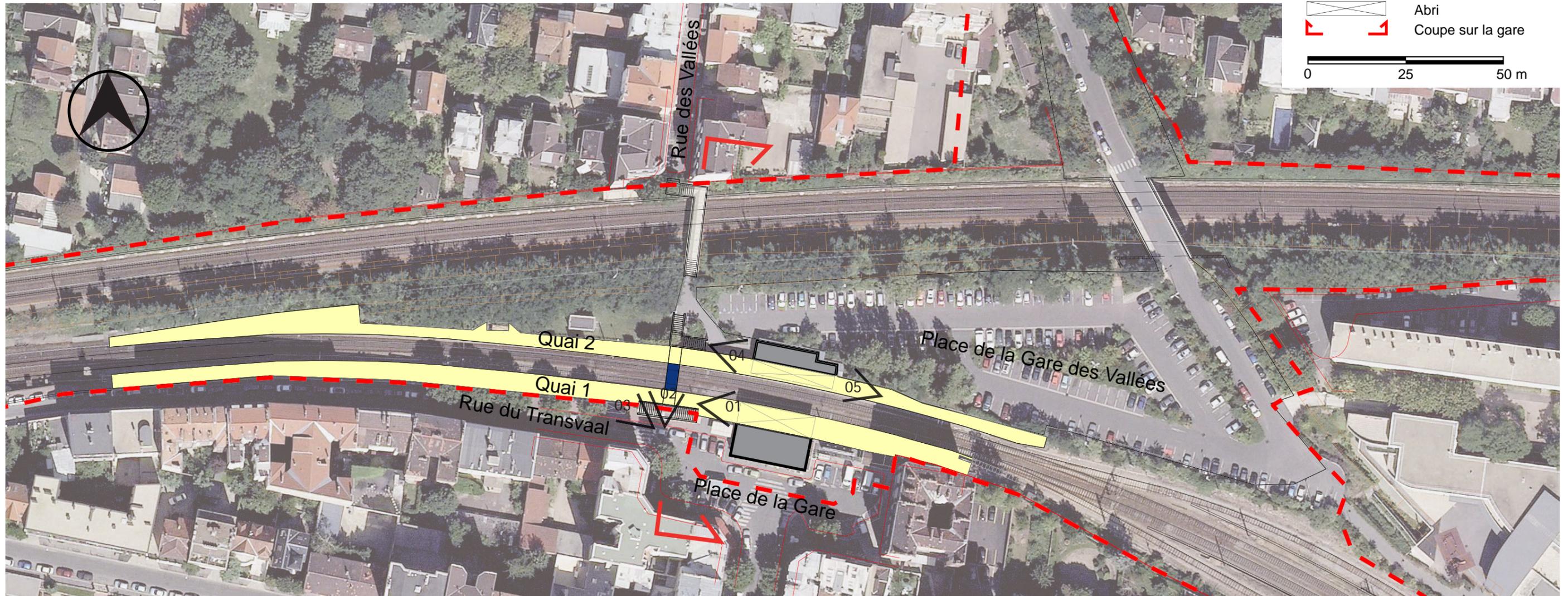


Coupe sur le souterrain, échelle 1/500

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_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

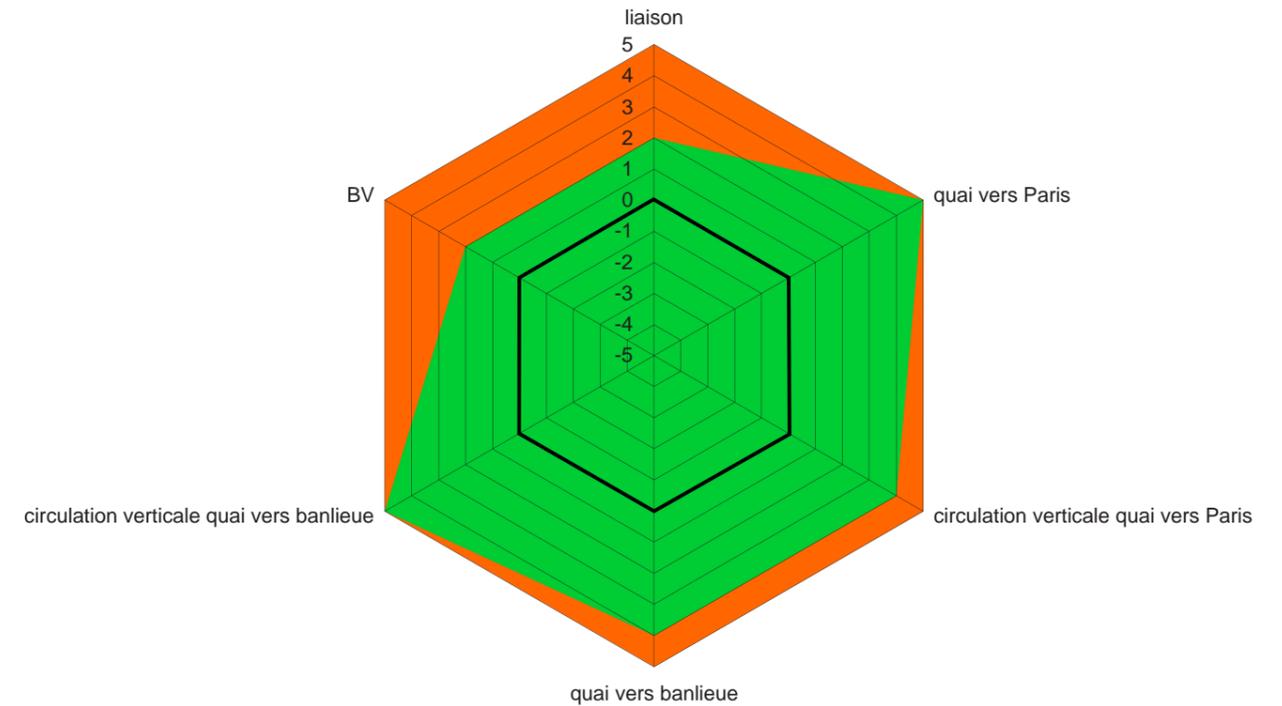
CAPACITE ACTUELLE

	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					rampe
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							non	44	TYPE 1	
	capacité théorique (pers/min)		120					0					
	charge actuelle		94										
	réserve de capacité		22%										
quais	1 vers Paris	quantité	1		1								
		largeur minimale (m)	3,5		2,4					0		non	
		capacité théorique (pers/min)	140		132								
		charge actuelle	52		70								
		réserve de capacité	63%		47%								
	2 vers Nanterre	quantité	1		2								
		largeur minimale (m)	2,6		2,8						0		non
		capacité théorique (pers/min)	104		308								
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%≤

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

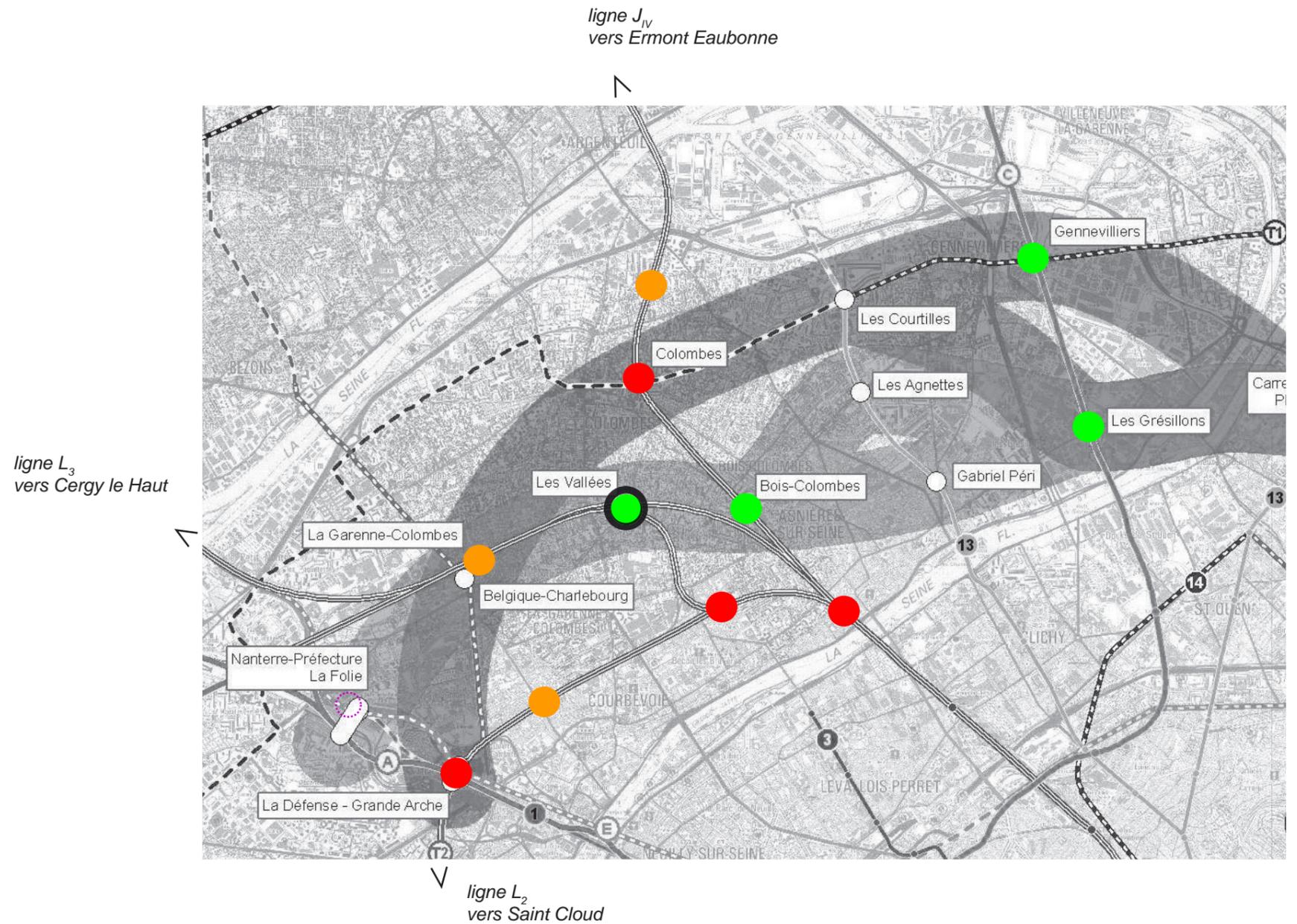


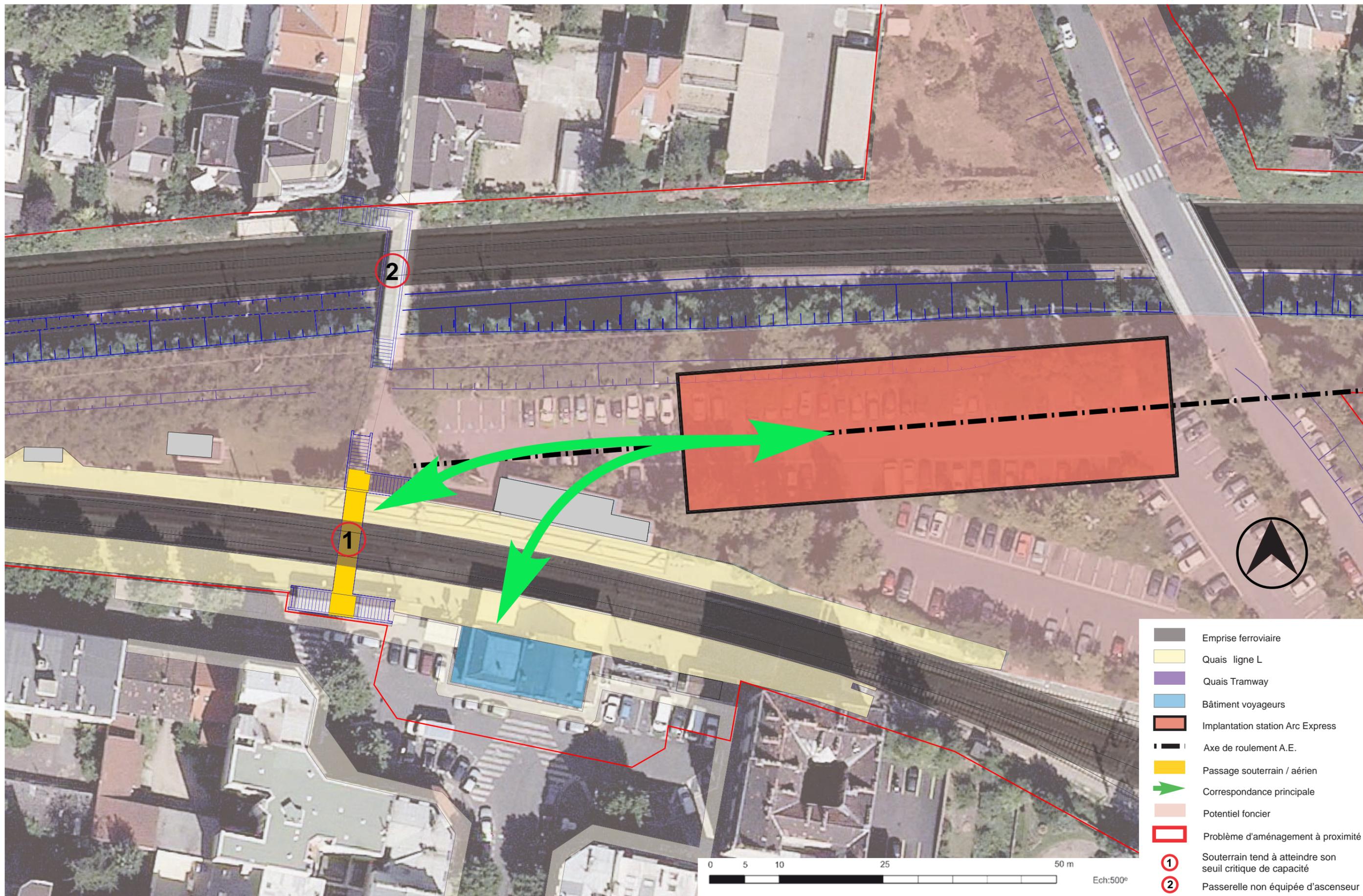
La gare est accessible de niveau 2. Chaque quai est accessible de plain pied, mais le souterrain qui les connecte n'est pas équipé d'ascenseur.

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.





- Emprise ferroviaire
- Quais ligne L
- 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
- 1 Souterrain tend à atteindre son seuil critique de capacité
- 2 Passerelle non équipée d'ascenseur

NOTICE DE PRESENTATION

L'organisation de la station Arc Express proposée répond à la double problématique d'assurer les correspondances avec la gare transilien existante, et d'offrir une liaison aisée vers centre ville, la station étant quelque peu enclavée.

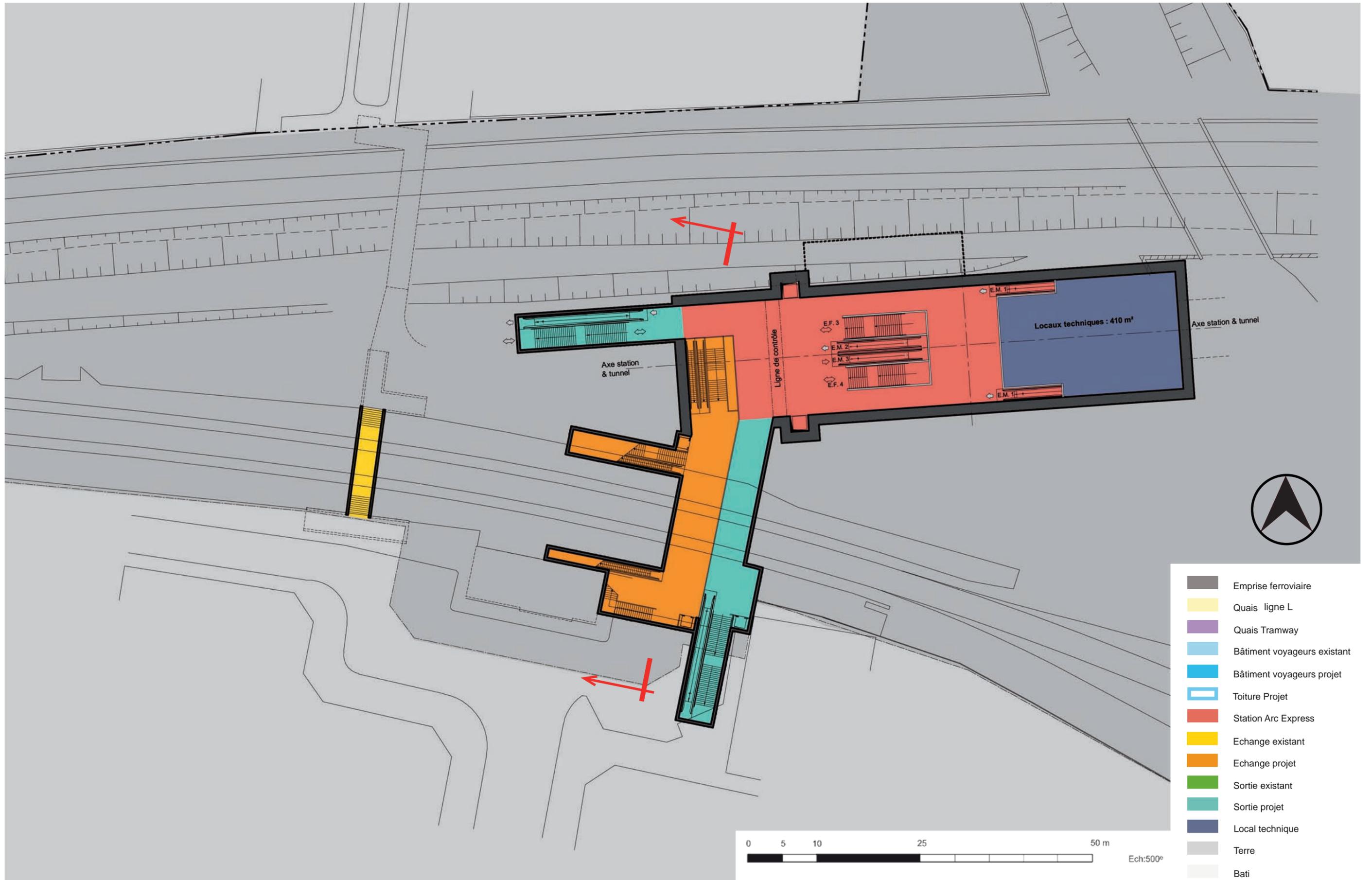
Une première émergence à l'ouest du site permet d'offrir un accès vers la commune de Colombes via la passerelle existante.

Un souterrain sous les voies permet d'accéder d'une part aux quais de la ligne L et d'autre part de relier la station Arc express à la Place de la gare côté la Garenne Colombes. Les flux sont complètement dissociés dans cet ouvrage.

Cette solution a l'avantage de rendre la gare actuelle accessible de niveau 3 pour les voyageurs en provenance du sud.

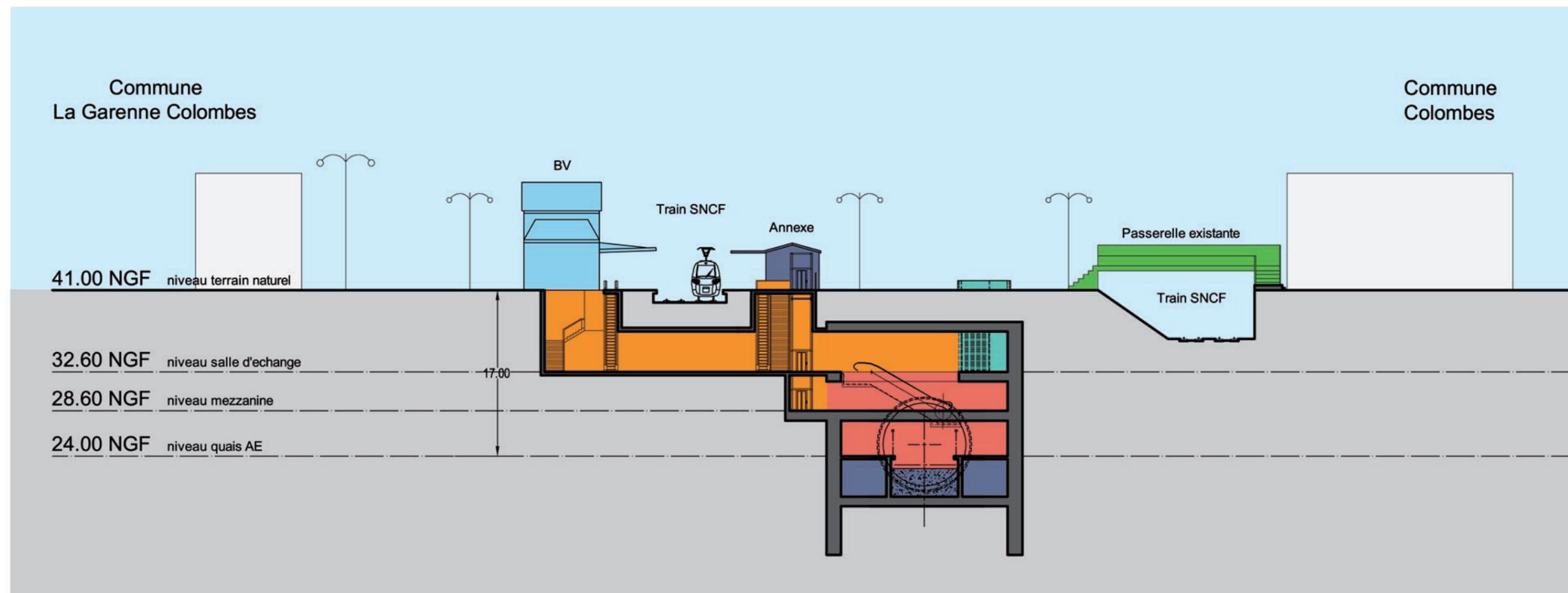


- Emprise ferroviaire
- Quais ligne L
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs existant
- Bâtiment voyageurs projet
- Toiture Projet
- Station Arc Express
- Echange existant
- Echange projet
- Sortie existant
- Sortie projet
- Local technique
- Terre
- Bati





- Emprise ferroviaire
- Quais ligne L
- 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

- Emprise ferroviaire
- Quais ligne L
- 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