

# 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

## Bois-Colombes



## LA GARE DE BOIS-COLOMBES

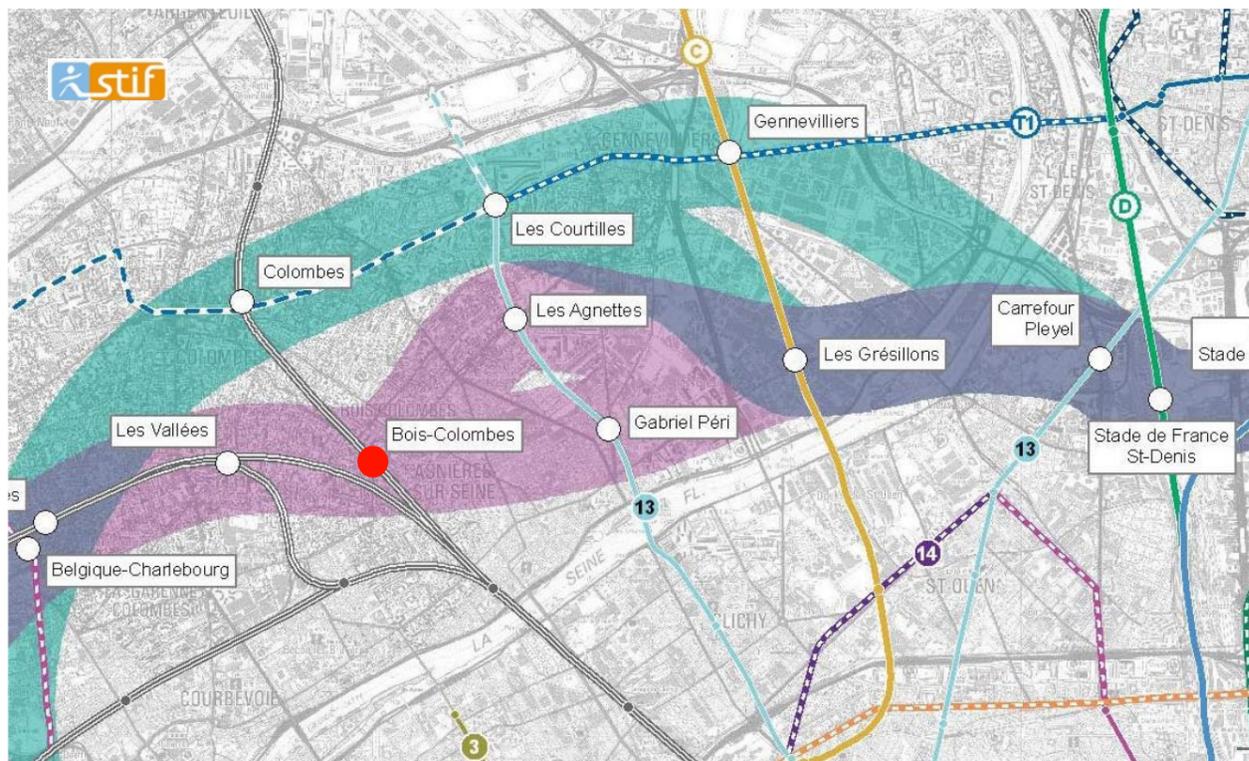
### SITUATION

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

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.

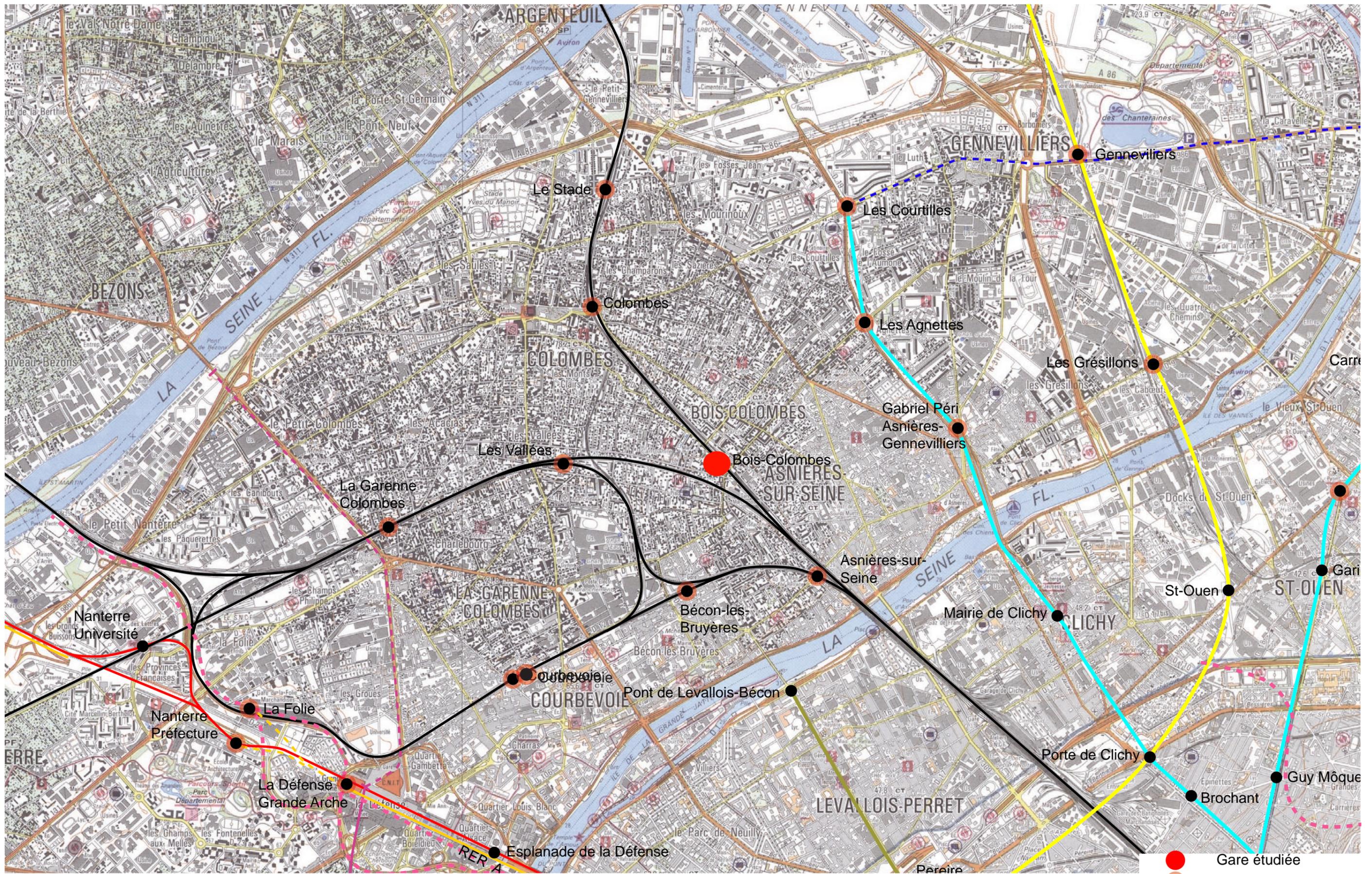
Des travaux ayant pour objectif d'améliorer l'accessibilité aux quais viennent de se terminer (restructuration des accès, ascenseurs, escaliers mécaniques, bandes podotactiles...).  
La gare est accessible de niveau 3 via l'accès principal.  
D'autre part, Bois Colombes fait partie des gares à l'étude dans le cadre du déploiement du Francilien.

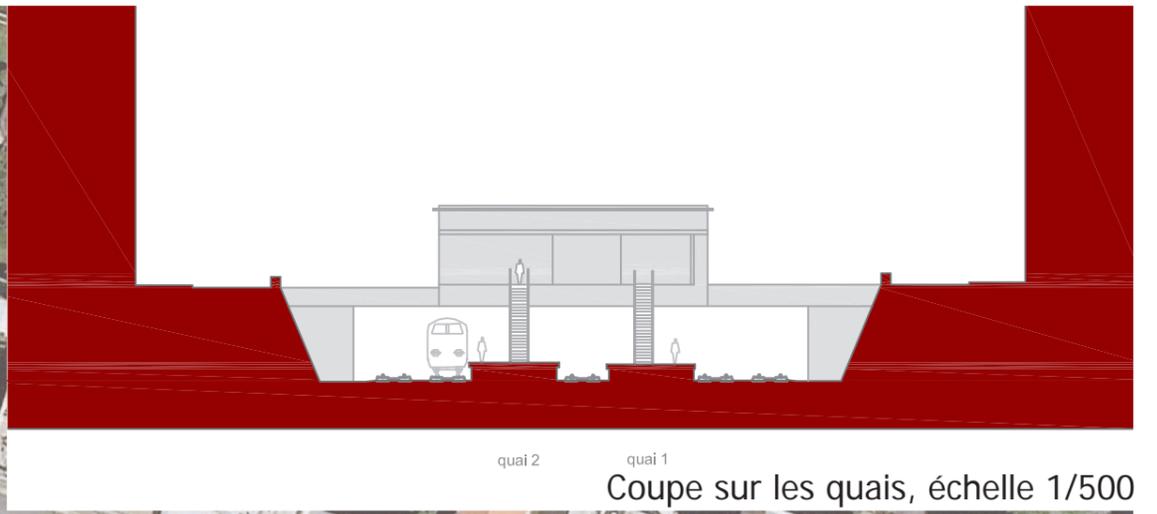
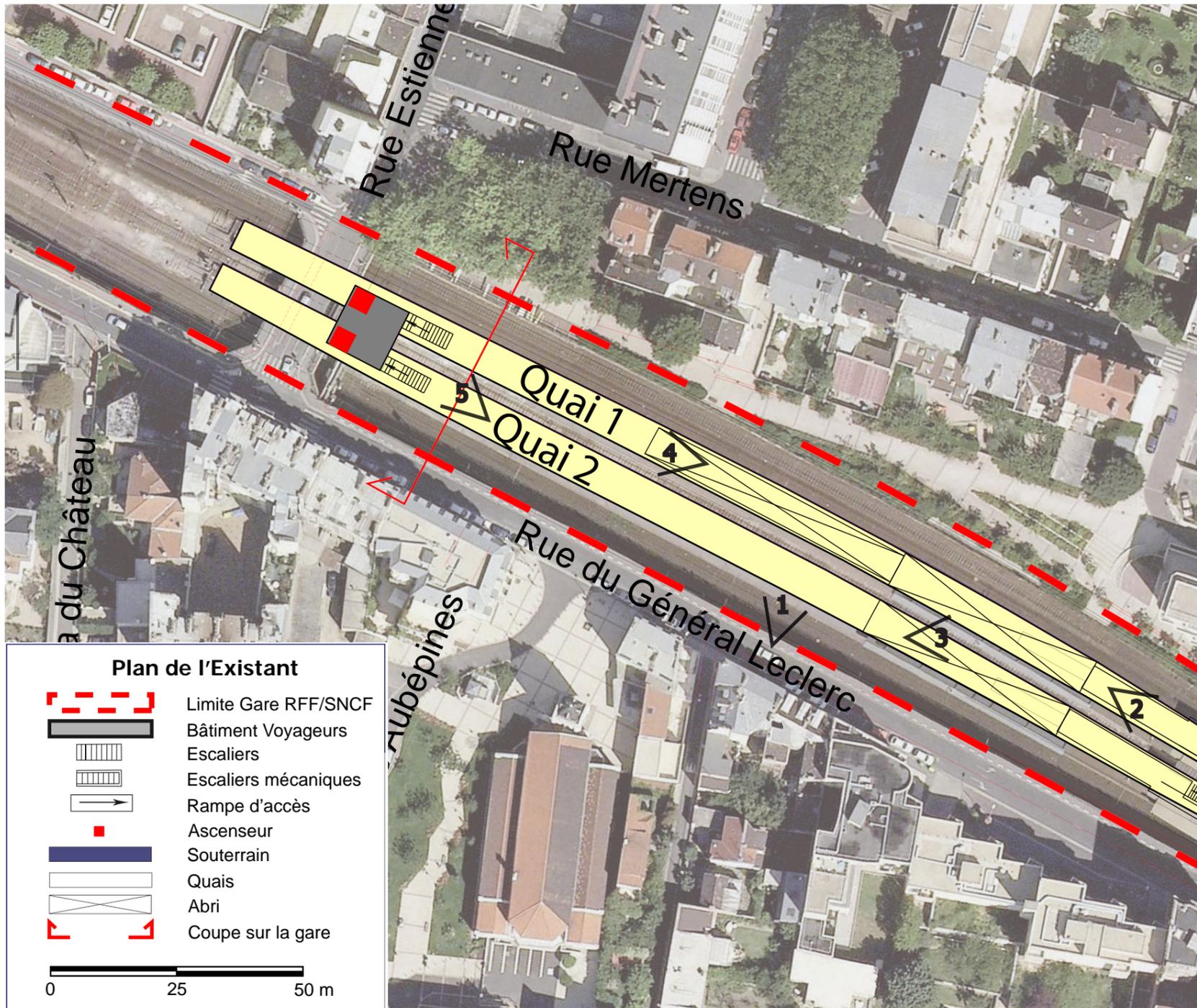


Arc Nord-Ouest, tracé proche :  
RER A Nanterre -  
M 5 Eglise de Pantin



Photographie aérienne





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



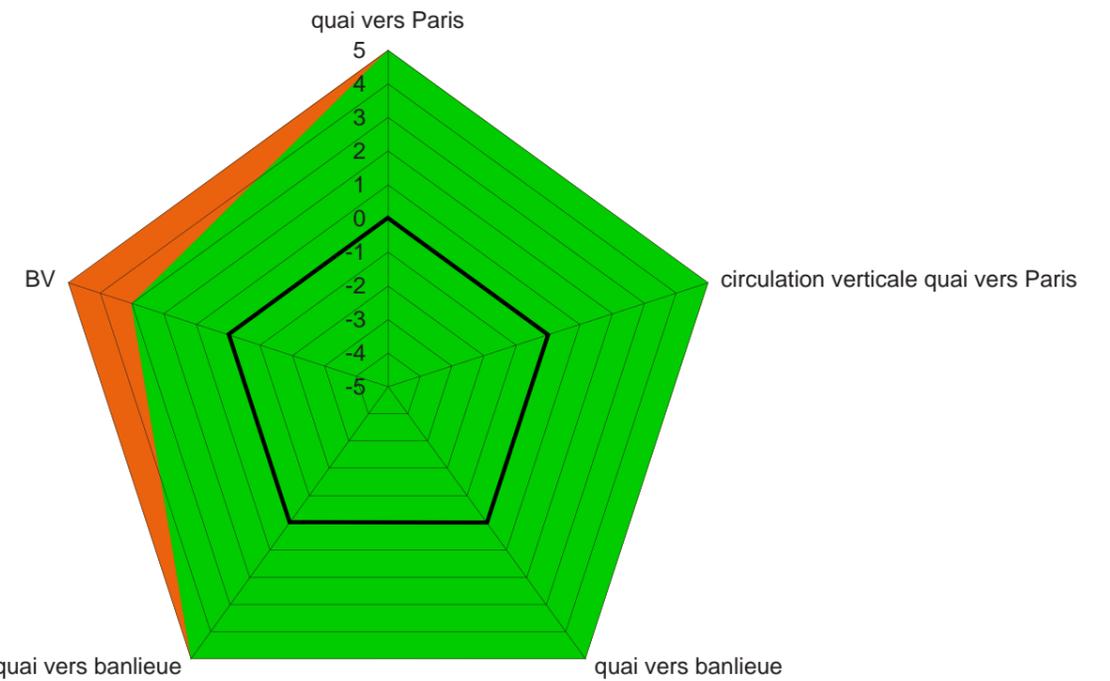
# LA GARE DE BOIS-COLOMBES

## 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 (m <sup>2</sup> ) | 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          |          |                         |     |     |     |     |                     |                   |                           |
|                                    | largeur minimale (m)          |                               | 0          |          |                         |     |     |     |     | 0                   |                   | TYPE 4                    |
|                                    | capacité théorique (pers/min) |                               | 0          |          |                         |     |     |     |     |                     |                   |                           |
|                                    | charge actuelle               |                               | 0          |          |                         |     |     |     |     |                     |                   |                           |
| quais                              | 1bis vers Ermont Eaubonne     | quantité                      | 1          |          | 2                       | 2   |     |     |     |                     |                   |                           |
|                                    |                               | largeur minimale (m)*         | 2,7        |          | 4,9                     | 1   |     |     |     |                     |                   | voie centrale désaffectée |
|                                    |                               | capacité théorique (pers/min) | 108        |          | 270                     | 160 |     |     | 1   |                     |                   |                           |
|                                    |                               | charge actuelle               | 35         |          | 142                     |     |     |     |     |                     |                   |                           |
|                                    |                               | réserve de capacité           | 67%        |          | 70%                     |     |     |     |     |                     |                   |                           |
| quais                              | 2bis vers Paris               | quantité                      | 1          |          | 2                       | 1   | 1   |     |     |                     |                   |                           |
|                                    |                               | largeur minimale (m)*         | 3,3        |          | 4,9                     | 1   | 1   |     |     |                     |                   | voie centrale désaffectée |
|                                    |                               | capacité théorique (pers/min) | 132        |          | 270                     | 55  | 100 |     | 1   |                     |                   |                           |
|                                    |                               | charge actuelle               | 25         |          | 98                      |     |     |     |     |                     |                   |                           |
|                                    |                               | réserve de capacité           | 81%        |          | 70%                     |     |     |     |     |                     |                   |                           |

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 |

# LA GARE DE BOIS COLOMBES

## CONCLUSION

CAPACITE ACTUELLE



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

ACCESSIBILITE

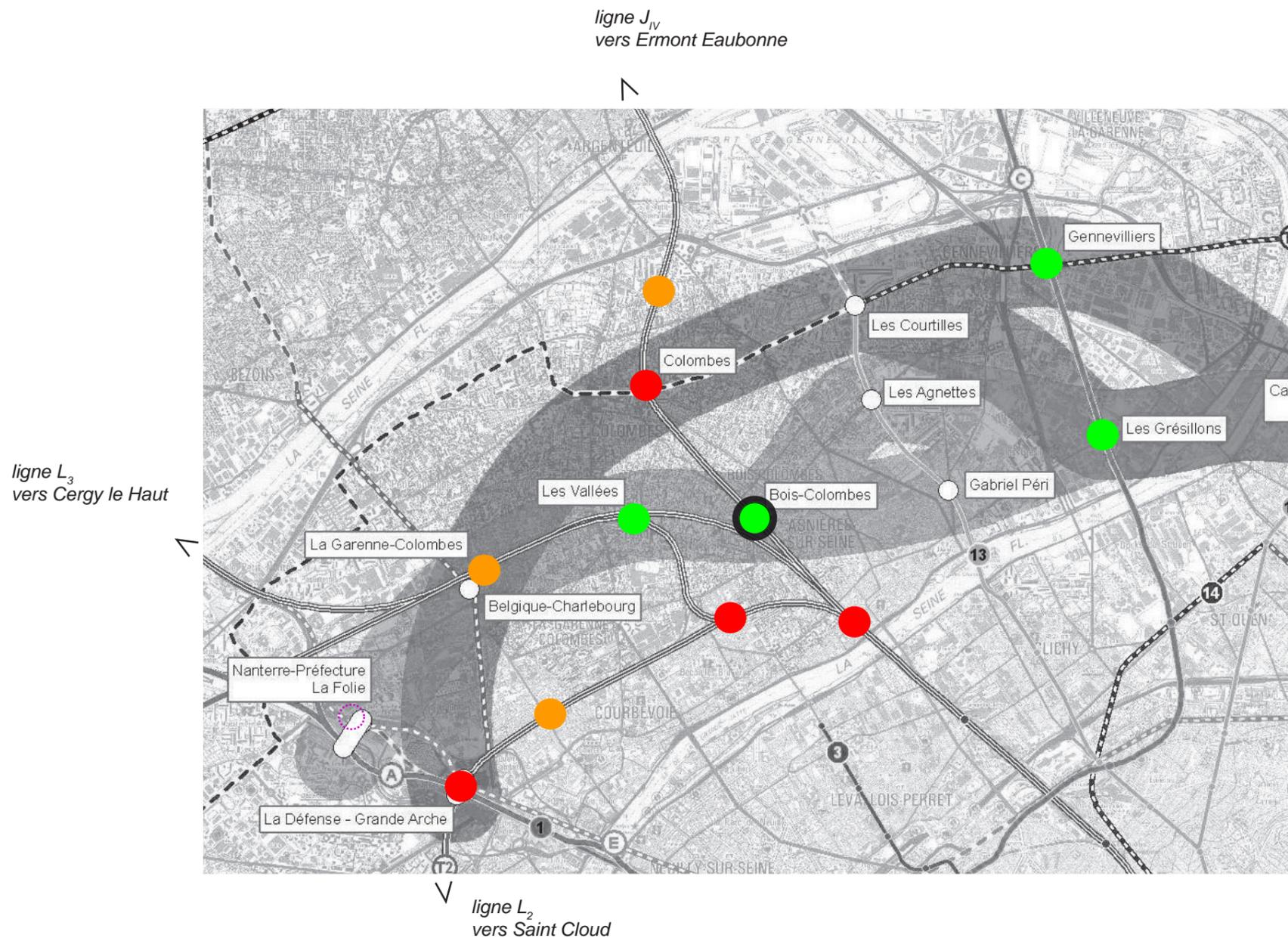


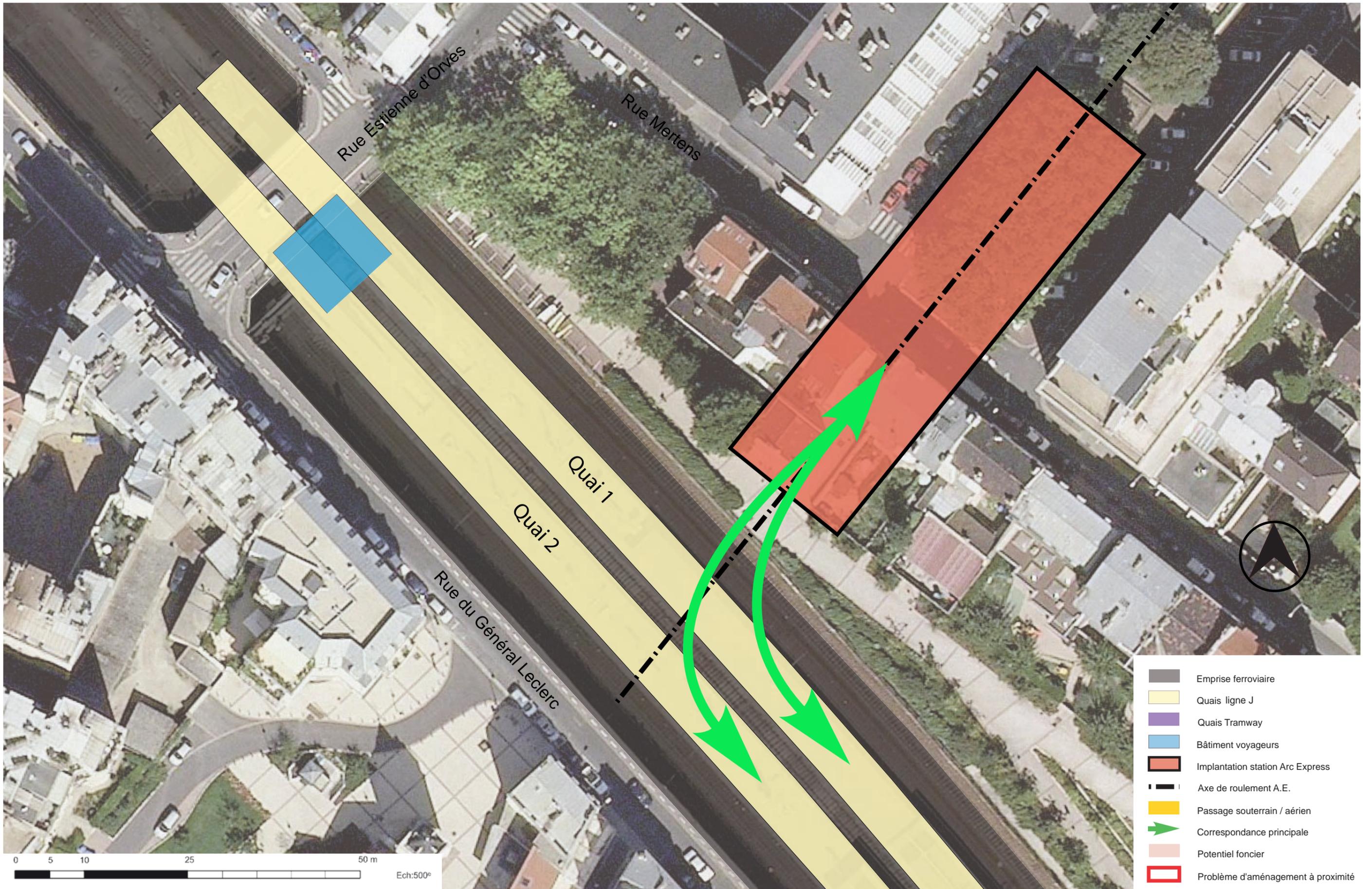
La gare est aujourd'hui accessible de niveau 3.

NOTE DE COMPLEXITE



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





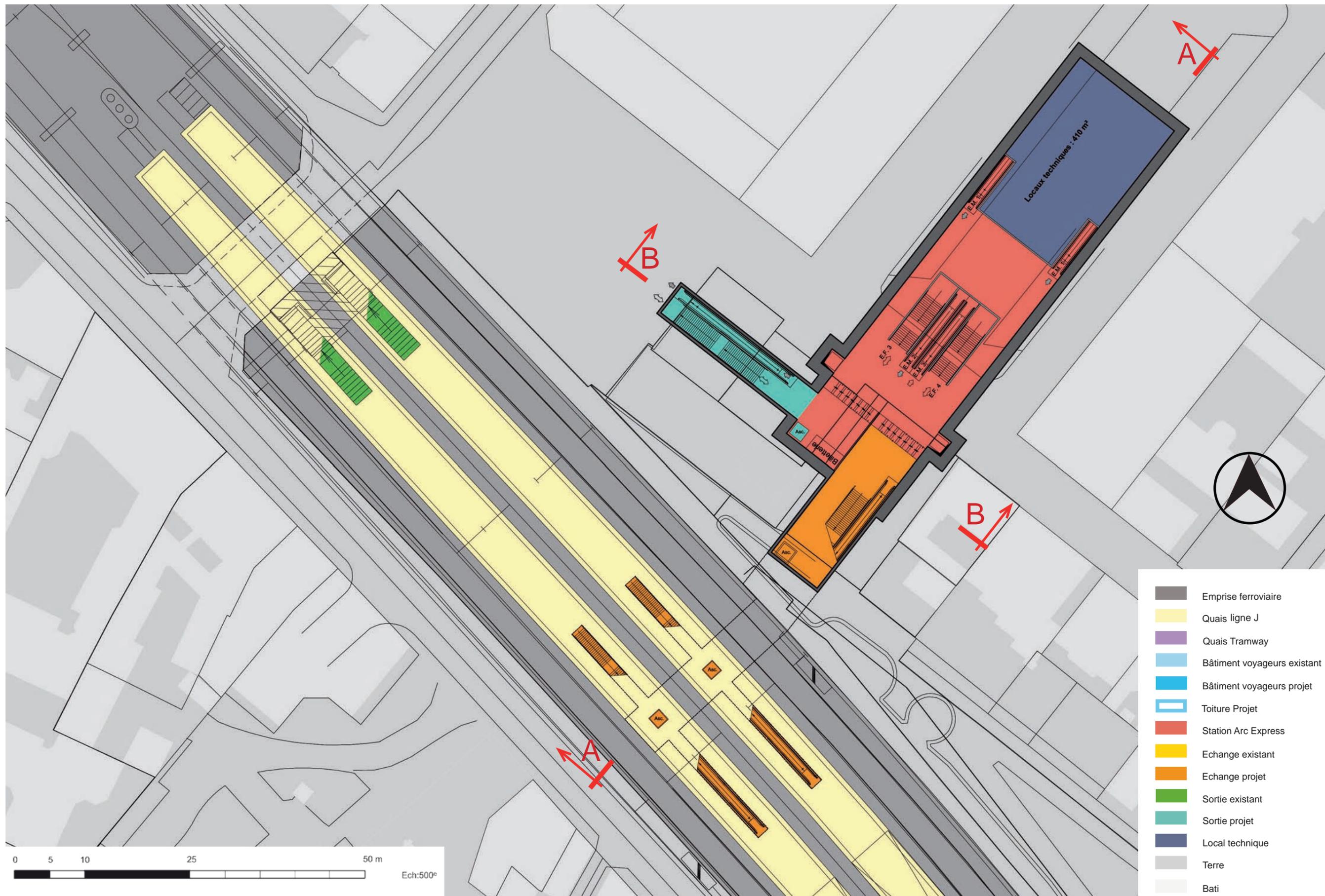
- Emprise ferroviaire
- Quais ligne J
- Quais Tramway
- Bâtiment voyageurs
- Implantation station Arc Express
- Axe de roulement A.E.
- Passage souterrain / aérien
- Correspondance principale
- Potentiel foncier
- Problème d'aménagement à proximité

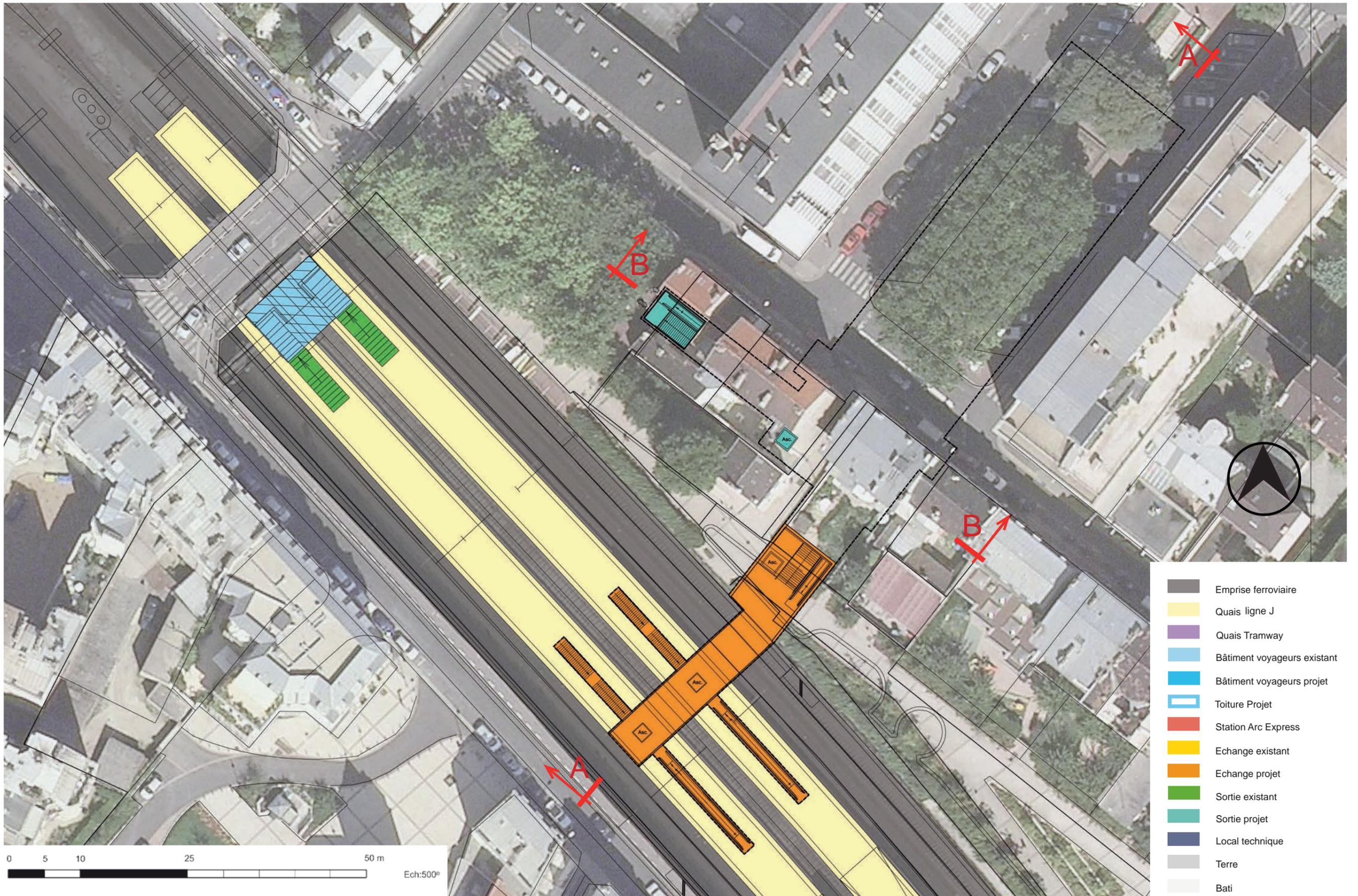
## NOTICE DE PRESENTATION

La station Arc Express est reliée à la gare existante au moyen d'une nouvelle passerelle qui enjambe le faisceau de voies en milieu de quai. Les deux quais de la ligne J sont desservis par un ascenseur, un escalier fixe et un escalier mécanique.

Une correspondance entièrement souterraine serait préférable, mais est incompatible avec le tunnel Arc express qui ne ménage pas un espace suffisant sous les quais existants.

La réalisation de l'accès direct à la station Arc Express sera à préciser en fonction des acquisitions foncières réalisables.





- 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

