

Arc Express

débat public sur le métro de rocade

DOSSIER DES ÉTUDES

Étude

**Insertion de tracés, impact
sommaire et rédaction
du DOCP** (SETEC TPI / XELIS / INGEROP)





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) ;

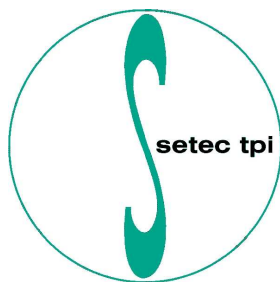


ARC EXPRESS

ÉTUDES D'INSERTION DE TRACES, IMPACTS SOMMAIRES ET PREPARATION D'UN DOCP

Maitre d'Ouvrage

Stif
11 Avenue de Villars
75007 Paris



Bureau d'étude mandataire

setec tpi
Tour Gamma D
58, quai de la Rapée
75583 Paris cedex 12
Tél : 01.40.04.59.25
Télécopie : 01.40.04.59.20
E-mail : tpi@tpi.setec.fr



Bureau d'étude co-traitant

Ingérop
168/172 boulevard de Verdun
92408 Courbevoie Cedex
Tél : 01.49.04.55.00
Télécopie : 01.49.04.56.85
E-mail : ingerop@ingerop.fr



Bureau d'étude co-traitant

xelis
Bâtiment Hautacam H1
12 Avenue du Val de Fontenay
94120 Fontenay-sous-Bois
Tél : 01.58.77.08.65
Télécopie : 01.58.77.18.94
E-mail : martine.tocquer@xelis.fr

Rapport phase 2

Station Alfortville Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
2009

Référence :

Indices :

Société :

Affaire

Emet. :

Type :

Phase :

Numéro :

Dif. :

Rev. :

003

24259

S

N

EP2

122

B

2

1. OBJET DE LA NOTE

Cette note a pour objet de détailler l'implantation et les dispositions techniques retenues pour la réalisation de la station Alfortville.

Cette note a pour but de comparer plusieurs implantations possibles et de proposer la plus satisfaisante techniquement, avant d'entamer les phases de concertation avec les collectivités locales.

2. PRINCIPALES CONTRAINTES DE SITE

2.1 ENVIRONNEMENT URBAIN ET BATI

La station est située entre les stations de maillage Maison Alfort-Alfortville et Vitry sur Seine, sur la rive droite de la Seine et la commune d'Alfortville.

Le contexte urbain du centre-ville d'Alfortville, majoritairement pavillonnaire ne permet pas une implantation aisée de la station. L'implantation retenue est située en bordure de Seine au coeur d'une zone composée d'immeubles d'une vingtaine d'étage sans sous-sols et dont les parkings extérieurs et espaces verts offrent plus de possibilités d'implantations. La distance avec le pôle multimodal de Maison Alfort-Alfortville) est ainsi d'environ 1000 à 1200 m.

De nouvelles positions pourront être envisagées après concertation avec la mairie et l'IAU en cas de possibilité d'englober la station dans un projet de mutation urbaine.

2.2 GEOLOGIE

2.2.1 *Géologie*

La station est implantée à environ 33 m NGF, au droit de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Remblais anthropiques d'épaisseur inconnue,
- Alluvions argileuses à graveleuses jusqu'à 20 m NGF environ, avec des risques de niveaux vaseux et tourbeux,
- Sables et argile de l'Yprésien, les sables de Cuise ont à priori été érodés et la formation débute par les Fausses Glaises. La base de l'Yprésien s'étend au moins jusqu'à la cote 5 m NGF.

2.2.2 *Hydrogéologie*

Le site est à proximité immédiat de la Seine dont le niveau est de 29 m NGF environ à l'étiage. Le niveau phréatique s'établira comme celui de la Seine.
Les formations alluviales sont fortement perméables.

2.2.3 *Aléas géotechniques*

La mauvaise tenue des terrains et la présence en abondance d'eau nécessitera de réaliser les travaux sous un soutènement lourd et dans une enceinte étanche. Un bouchon étanche pourra être trouvé dans les argiles de l'Yprésien reporté dès 15 m NGF environ, les niveaux inférieurs (calcaire de Meudon, craie) étant a priori de perméabilités supérieures.

2.3 **RESEAUX IMPORTANTS**

Les données collectées auprès du Conseil Général du Val de Marne ne mentionnent pas de réseaux importants d'assainissement au droit des positions envisagées pour les stations.

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

3.1 DESCRIPTION

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le plan S/P/EP2/172.



3.2 SOLUTION 1

La solution 1 est située le long de la rue du Port à l'Anglais, dans une zone potentiellement mutable, ce qui permettrait la réalisation d'un projet immobilier conjoint.

La réalisation de la station est aisée, à ciel ouvert.

La station a une profondeur d'environ 25 m (niveau quais) en raison de la traversée de Seine toute proche.

3.3 SOLUTION 2

Cette solution est située au départ de l'avenue V.Hugo à partir de la place Salvador Allende. Compte tenu de la faible largeur de la rue (14 m environ), elle nécessite des acquisitions foncières et la fermeture de cette rue, ce qui risque d'être préjudiciable à l'activité de la place Salvador Allende place (poste, commerces de proximité).

3.4 SOLUTION 3

La solution 3 est située dans un parking. Les caractéristiques de la station sont identiques à celles de la solution 1, mais la réalisation d'une opération immobilière conjointe est plus problématique en raison de la nécessité de rétablir le parking.

Cette solution impose de plus le passage sous des immeubles, probablement fondés sur pieux compte tenu du contexte géologique, ce qui nécessitera un approfondissement important du tracé.

3.5 SOLUTION 4

La solution 4 est située dans un espace vert. Les caractéristiques de la station sont identiques à celles de la solution 1, mais la réalisation d'une opération immobilière conjointe est plus problématique.

Cette solution permet de raccourcir significativement le tracé par rapport à la solution 1.

3.6 COMPARAISON DES DIFFERENTES SOLUTIONS ET CHOIX D'UNE SOLUTION DE REFERENCE

Le tableau suivant synthétise les caractéristiques des différentes solutions.

Solution	prof(**)	Distance interstation (Maison Alfort-Alfortville/ Vitry sur Seine)	Difficulté d'exécution
1	30 m	2120 m	
2	50 m	2120 m	nuisance pendant les travaux (commerces...)
3	30m	1960 m	passage sous immeuble fondé sur pieux
4	35 m	1840 m	

Nous proposons de retenir la solution 1 qui est la plus successful d'être couplée avec une opération de mutation urbaine.

3.7 VALIDATION DE LA SOLUTION

Le choix de la solution 1 a été confirmé par le STIF lors de la réunion de coordination du 23 mars 2009 après avis de l'IAURIF.