

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

Maître 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



Rapport phase 2

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

Station Créteil les buttes

Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
2009

Référence :

Indices :

Société :

Affaire

Emet. :

Type :

Phase :

Numéro :

Dif. :

Rev. :

003

24259

S

N

EP2

116

B

2

2	B	09/07/09	LBE	HTH	HTH	Approbation suite réunion STIF du 23/03/09
1	A	20/02/08	LBE	HTH	HTH	Première émission
Dif.	Rev.	Date	Auteur	Vérificateur	Approbateur	Modification

Société : 003
 Affaire : 24259
 Emet. : S
 Type : N
 Référence : Phase : EP2
 Numéro : 116
 Indices : Dif. : B
 Rev. : 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 Créteil les Buttes.

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 St Maur Créteil et Créteil l'Echat, sur la commune de Créteil.

Il s'agit d'une zone majoritairement pavillonnaire bordée au Sud par la RN186 (Avenue de Verdun).

Les implantations possibles sont relativement limitées par l'encombrement en surface (bâti dense, voiries étroites), sauf à pouvoir disposer d'une zone bâti dans le cadre d'un projet de renouvellement urbain.

L'analyse effectuée recense et compare deux positions possibles et compatibles avec une exécution à partir de la surface :

- la première implantation se situe au sud, sur la RN 186,
- la seconde s'inscrit dans le tissu urbain pavillonnaire.

De nouvelles positions pourront être envisagées après concertation avec la mairie et l'IAU.

2.2 GEOLOGIE

2.2.1 *Géologie*

Les données géologiques au droit de la station sont relativement variables en fonctions des sources (carte géologique, sondages d'archives). Les données demandent à être précisées. La station est implantée à environ 35 m NGF, au droit de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Remblais anthropiques d'épaisseur variable,
- Reliquats potentiels d'alluvions jusqu'à 25m NGF environ,
- Reliquats potentiels de Marnes et Caillasses jusqu'à 20 m NGF au plus profond
- Calcaire grossier jusqu'à 0 m NGF environ.

2.2.2 *Hydrogéologie*

Le site d'implantation de la station se situe à proximité d'un bras de Marne à la cote 34 m NGF environ. Les formations du site se trouvent être toutes de perméabilité importante, plus particulièrement les alluvions.

2.2.3 *Aléas géotechniques*

La présence dès la surface de terrains de faible tenu et de forte perméabilité sous nappe conduit à prévoir un soutènement lourd et enceinte étanche au moins ancré dans le calcaire grossier. Un bouchon étanche pourra être trouvé au-delà de la cote 0 m NGF dans l'Yprésien, ou plus certainement par l'injection du calcaire grossier.

2.3 **RESEAUX IMPORTANTS**

Les informations collectées auprès du conseil général du Val de Marne font état de deux réseaux d'assainissement importants sous la RN186 : un Ø2.5 m (VL3a) et un ovoïde T200. Leur positions et altitude sera recherchée lors des phases ultérieures de l'étude.

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/EP2/166.



3.2 SOLUTION 1

Cette solution est située au niveau de la RN 186 à proximité de l'hôpital Intercommunal, dans son enceinte. Elle permet une réalisation aisée, à ciel ouvert.

L'interface avec les réseaux d'assainissement sera à vérifier en phase ultérieure de l'étude, mais ne pose a priori pas d'impossibilité.

La station sera profonde, de l'ordre d'environ 25 m (niveau quais), en raison de la traversée sous la Marne adjacente et de la présence des réseaux.

3.3 SOLUTION 2

Cette solution est située au niveau du parking de la résidence des Tilleuls. Elle permet une exécution aisée à ciel ouvert mais l'obtention des emprises et les nuisances causées aux riverains rendent cette solution délicate.

La station sera profonde de 20 m (niveau quais) environ en raison du bâti environnant.

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

La solution 2, qui minimise la longueur de tracé présente des contraintes sans doute rédhibitoires vis-à-vis des riverains. L'intérêt de positionner une station dans une zone pavillonnaire, dont le potentiel de mutabilité est faible, devra également être évalué.

La solution 1, qui augmente sensiblement la longueur du tracé permet de desservir l'hôpital intercommunal de Créteil. Nous proposons de retenir cette solution en référence. Il est cependant à noter la présence d'un arrêt du TVM à cet emplacement, relié directement à Saint Maur Créteil, également desservie par Arc Express.

En conclusion, l'opportunité de la mise en place d'une station intermédiaire entre Créteil l'Echat et Saint Maur Créteil demeure discutable et devra être confirmé pour la poursuite de l'étude.

3.5 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.