

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 Le Vert de Maisons
Note technique

Echelle (s) :
 Sans objet

Date :
 2009

Référence :

Indices :

	Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Phase :	Numéro :	Dif. :	Rev. :
	003	24259	S	N	EP2	222	C	3

3	C	09/10/09	LBE	HTH	HTH	Modification suite remarque STIF
2	B	09/07/09	LBE	HTH	HTH	Modification suite réunion STIF du 27/04/2009
A	1	04/04/09	LBE	HTH	HTH	Première émission
Dif.	Rev.	Date	Auteur	Vérificateur	Approbateur	Modification

	Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Référence : Phase :	Numéro :	Indices : Dif. :	Rev. :
	003	24259	S	N	EP2	222	C	3

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 Le Vert de Maisons.

Plusieurs implantations possibles ont dans un premier temps été proposées et comparées sur le plan technique. Après concertation avec la SNCF et la RATP, ce choix a été validé par le STIF pour les études de tracé. Ce choix servira de base aux discussions avec les collectivités locales concernées.

2. PRINCIPALES CONTRAINTES DE SITE

2.1 ENVIRONNEMENT URBAIN ET BATI

Le pôle d'échange de Vert de Maisons est situé à la limite des communes de Maisons Alfort et d'Alfortville, ces dernières étant séparées par les voies ferrées du RER D, en déblais. Il est situé au sein d'une zone très dense majoritairement pavillonnaire à l'Ouest et composée de petits immeubles collectifs à l'Est. Il n'existe pas de passage routier sous les voies SNCF aux alentours immédiats de la zone.

Les voiries attenantes sont très contraintes et relativement étroites compte tenu du tissu urbain dense (voieries étroites) et la desserte routière du pôle est en conséquence relativement difficile.

2.2 GEOLOGIE

2.2.1 *Géologie*

Le terrain naturel au droit de la station est à environ 32 m NGF, à l'aplomb de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Remblais anthropiques d'épaisseur variable,
- Alluvions jusqu'à 22 m NGF environ, à priori argilo-limoneuses en partie supérieure, sablo-graveleuses en partie inférieure,
- Calcaire de Saint Ouen, érodé à son contact supérieur et présentant une alternance marno calcaire jusqu'à 16 m NGF.
- Sables de Beauchamp, sables et sables marneux jusqu'à 11 m NGF environ.
- Marnes et Caillasses, marnes et bancs calcaire jusqu'à 0 m NGF environ.
- Calcaire grossier, calcaire compact jusqu'à -15 m NGF environ.

2.2.2 *Hydrogéologie*

La nappe phréatique s'établit à priori autour de la cote 30 m NGF dans les alluvions, de forte perméabilité. Plus bas, des nappes captives sont présentes dans les sables de Beauchamp et dans les niveaux calcaires du St Ouen.

2.2.3 *Aléas géotechniques*

La présence d'alluvions limoneuses et graveleuses baignées par la nappe contraint à un soutènement lourd et étanche qui trouverait un bouchon semi perméable dans les Marnes et Caillasses.

2.3 **RESEAUX IMPORTANTS**

Les informations collectées auprès du conseil général du Val de Marne font état d'un ovoïde d'eau pluviale T240 situé à environ 4m sous la chaussée de l'avenue de la Liberté (« Ouvrage XV »)

2.4 STATIONS EXISTANTES ET PROJETEES

Les stations existantes sont décrites en détail dans l'étude de diagnostic des points de maillage potentiels de la RATP et la SNCF (juin 2008).

2.4.1 *RER D*

La gare est aérienne en talus, composée d'un quai central et de deux quais latéraux secondaires.

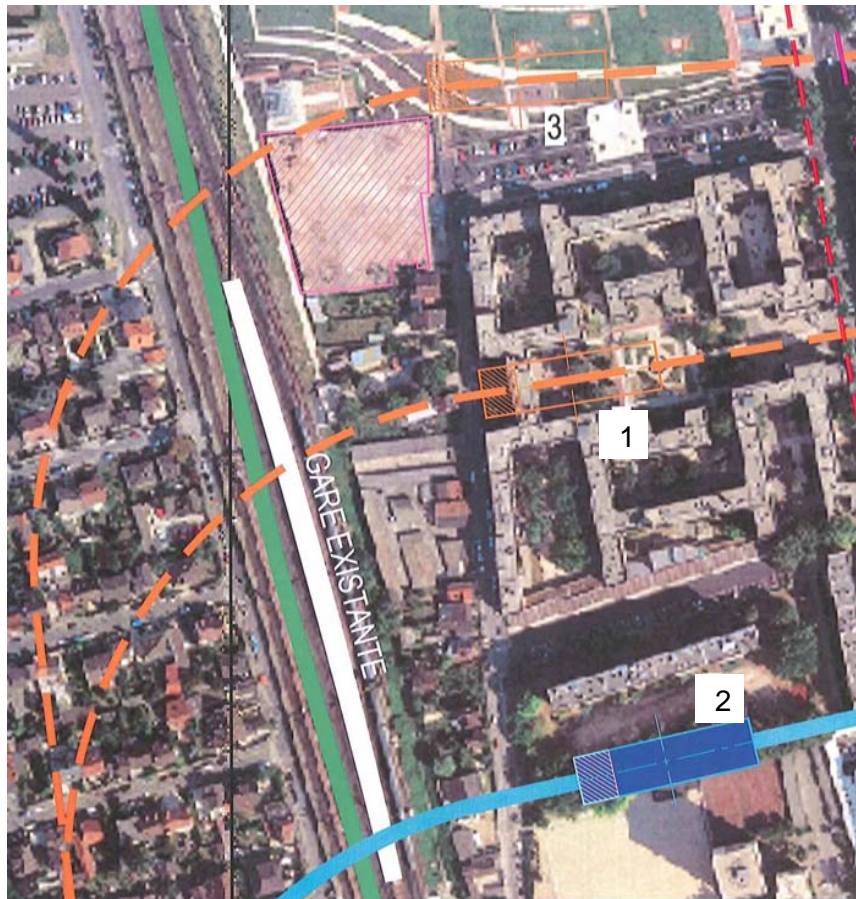
Un souterrain public principal relie les deux communes au Nord. Côté Alfortville, l'accès se fait de plain pied depuis la rue de Naples. Un espace public planté dans la continuité du souterrain rejoint l'avenue de la Liberté, côté Maisons-Alfort. Ce souterrain permet l'accès au quai central et au quai 2.

A l'autre extrémité du quai, un passage souterrain permet l'accès au quai central uniquement.

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

3.1 DESCRIPTION

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le schéma ci-dessous :



3.2 SOLUTION 1

La solution 1 est située au Nord du stade Hebert, dans le parc d'un immeuble collectif. Cette solution permet une réalisation aisée, à ciel ouvert mais avec des nuisances fortes pour les riverains. Afin de palier à ces difficultés, la stations pourrait être décalée vers le sud, en empiétant sur le stade.

La profondeur de la station peut être faible (quai à 16 m). La distance de correspondance avec le quai du RER E est de l'ordre de 80 m

3.3 SOLUTION 2

La solution 2 est implantée dans le square Dufourmantelle, au sein d'un complexe résidentiel. Ses caractéristiques sont identiques à celles de la solution 1 mais les impacts sur les riverains, les immeubles attenants et le bâti sont plus problématiques

3.4 SOLUTION 3

La solution 3 est implantée dans le parc du Vert de Maison. Cette solution ne présente pas de nuisances vis-à-vis de riverains mais risque de n'être pas acceptable d'un point de vue environnemental. Elle conduit de plus à un allongement du tracé et présente une distance de correspondance plus élevée que les solutions 1 et 2, de l'ordre de 150 m..

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

Nous proposons de retenir la solution 1, la moins contrainte et qui minimise la longueur du tracé.

3.6 VALIDATION DE LA SOLUTION

Lors de la réunion du 27 avril 2009, après avis de l'IAURIF, de la RATP et de la SNCF, il a été décidé de retenir la solution 2, en la rapprochant de la gare de manière à faciliter la correspondance. En effet, les accès au sud du pôle sont extrêmement étroits et devraient être profondément remaniés. Cette nouvelle implantation créera des

L'implantation définitive est donnée sur le plan S/P/EP2/271, dont une vue est présentée ci-dessous :

