

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



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 Saint Maur – Kennedy

Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
2009

Référence :

Indices :

Société :

Affaire

Emet. :

Type :

Phase :

Numéro :

Dif. :

Rev. :

003

24259

S

N

EP2

219

B

2

2	B	09/07/09	LBE	HTH	HTH	Validation suite réunion STIF du 11/05/2009
A	1	15/04/09	LBE	HTH	HTH	Première émission
Dif.	Rev.	Date	Auteur	Vérificateur	Approbateur	Modification

Société : 003
 Affaire : 24259
 Emet. : S
 Type : N
 Référence : Phase : EP2
 Numéro : 219
 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 Saint Maur – Kennedy.

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

La position naturelle de la station est située sur la place Kennedy, dans le tissu urbain pavillonnaire de la commune de saint Maur des Fossés

Cette place permet l'implantation aisée de la station. Des positions alternatives pourront être envisagées après concertation avec la mairie et l'IAU en cas d'opportunité d'englober la station dans un projet de mutation d'un îlot urbain.

2.2 GEOLOGIE

2.2.1 *Géologie*

La station est implantée à environ 36 m NGF, au droit de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Remblais anthropiques d'épaisseur variable.
- Alluvions jusqu'à 33 m NGF environ, a priori dans un faciès sablo – graveleux.
- Les marnes et Caillasse d'épaisseur relativement réduite (jusqu'à 26 m NGF).
- Le calcaire grossier jusqu'à 18 m NGF.
- Sable et argile de l'Yprésien, jusqu'à -12 m NGF au moins, le développement des sables de Cuise au toit de la formation n'est pas renseigné aux alentours.

2.2.2 *Hydrogéologie*

La nappe phréatique s'établit a priori à proximité du TN dans les alluvions autour de la cote 30 m NGF.

2.2.3 Aléas géotechniques

Les conditions géotechniques apparaissent assez favorables sur ce site, avec des terrains superficiels réduits à quelques mètres puis les Marnes et caillasses et calcaires grossiers sur près de 15 m de haut qui offrent une bonne stabilité malgré la présence d'eau en partie inférieure. A partir de 18 m NGF environ, les travaux devront être réalisés dans les sables et argile de l'Yprésien qui sont nettement moins favorables en termes de stabilité, ce qui nécessitera l'emploi de soutènements lourds.

Il n'est pas possible de vérifier la présence des sables de Cuise au toit de l'Yprésien. Au vu du contexte, il pourrait héberger une nappe légèrement en charge qui pourrait s'avérer contraignante lorsque l'excavation approchera du niveau, ce qui devrait nécessiter des traitements de terrains et/ou des soutènements lourds.

2.3 RESEAUX IMPORTANTS

Les informations collectées auprès du conseil général du Val de Marne ne font état de réseaux importants dans la zone

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

3.1 DESCRIPTION

L'implantation de la station est présentée sur le plan S/P/EP2/269.



Elle est axée selon l'orientation générale du tracé, c'est-à-dire selon le boulevard de Bellechasse.

3.2 VALIDATION DE LA SOLUTION

Le choix de la solution a été confirmé par le STIF lors de la réunion de coordination du 11 mai 2009 après avis de l'IAURIF, la RATP et la SNCF.