

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 Place des 4 routes

Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
Mai 2009

Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Référence : Phase :	Numéro :	Indices : Dif. :	Rev. :
003	24259	I	P	EP2	317	1	B

1. OBJET DE LA NOTE

Dans cette note sont présentées les dispositions techniques proposées pour la réalisation de la station intermédiaire « Place des 4 routes » à Gennevilliers.

Dans une première phase, plusieurs implantations de station sont analysées et comparées afin de retenir la solution la plus satisfaisante techniquement, avant d'entamer les phases de concertation avec :

- le conseil général 92
- les mairies,
- la SNCF et la RATP.

2. PRINCIPALES CONTRAINTES DE SITE

2.1 ENVIRONNEMENT URBAIN ET BATI

L'implantation de la station intermédiaire « Place des 4 routes » vise à toucher les populations situées dans les nombreux quartiers d'habitations à la limite des communes de Colombes, Bois Colombes et Asnières. La commune d'Asnières est située à l'est de l'avenue d'Argenteuil ; du côté ouest de l'avenue d'Argenteuil, le quartier au sud de l'avenue de l'Agent Sarre est sur la communes de Bois Colombes, alors que le quartier nord est sur la commune de Colombes.

L'ensemble du bâti du secteur est dense mais hétéroclite selon les communes.

Le quartier du côté de Colombes (nord-ouest du carrefour) est constitué de nombreux pavillons et logements d'habitation de faible hauteur, au cœur desquels des bâtiments industriels anciens (hangars) subsistent.

A l'est, du côté d'Asnières, le bâti est constitué de plusieurs tours d'habitation (de grande hauteur, entre 8 et 15 étages), entourées de jardins ou de parkings. L'angle sud est du carrefour des 4 routes est notamment constitué d'un large parking sans obstacle accueillant ponctuellement des marchés.

Du côté de Bois Colombes, au sud-ouest, le bâti dense est constitué de pavillons de faible hauteur et de commerces de proximité en rez de chaussée, mais également de quelques bâtiments d'habitation de grande hauteur (environ 9 étages).

Cinq lignes de bus de la RATP traversent le carrefour des quatre routes :

- les lignes 165 et 140 sur l'axe nord/sud
- les lignes 378, 166 et 304 sur l'axe est/ouest, correspondant au futur axe d'Arc Express.

2.2 GEOLOGIE – HYDROLOGIE

Le profil géologique du secteur étudié est probablement proche de celui observé à proximité des Courtilles, c'est à dire:

- Quelques remblais sur 2m

- Des alluvions anciennes sur une quinzaine de mètres
- Des sables de Beauchamp jusqu'à 25m de profondeur
- Et enfin des marnes et caillasses

Ce profil géologique est une hypothèse probable de la constitution du sol de la zone, qui devra être confirmée par des sondages ultérieurs.

Le secteur de cette station est situé en zone à risque d'inondation défini par le PPRI, mais aucune carrière n'a été identifiée dans la zone.

2.3 RESEAUX IMPORTANTS

Aucun réseau (d'eau potable ou d'assainissement) de grand diamètre n'a été identifié dans la zone étudiée pour l'implantation de cette station.

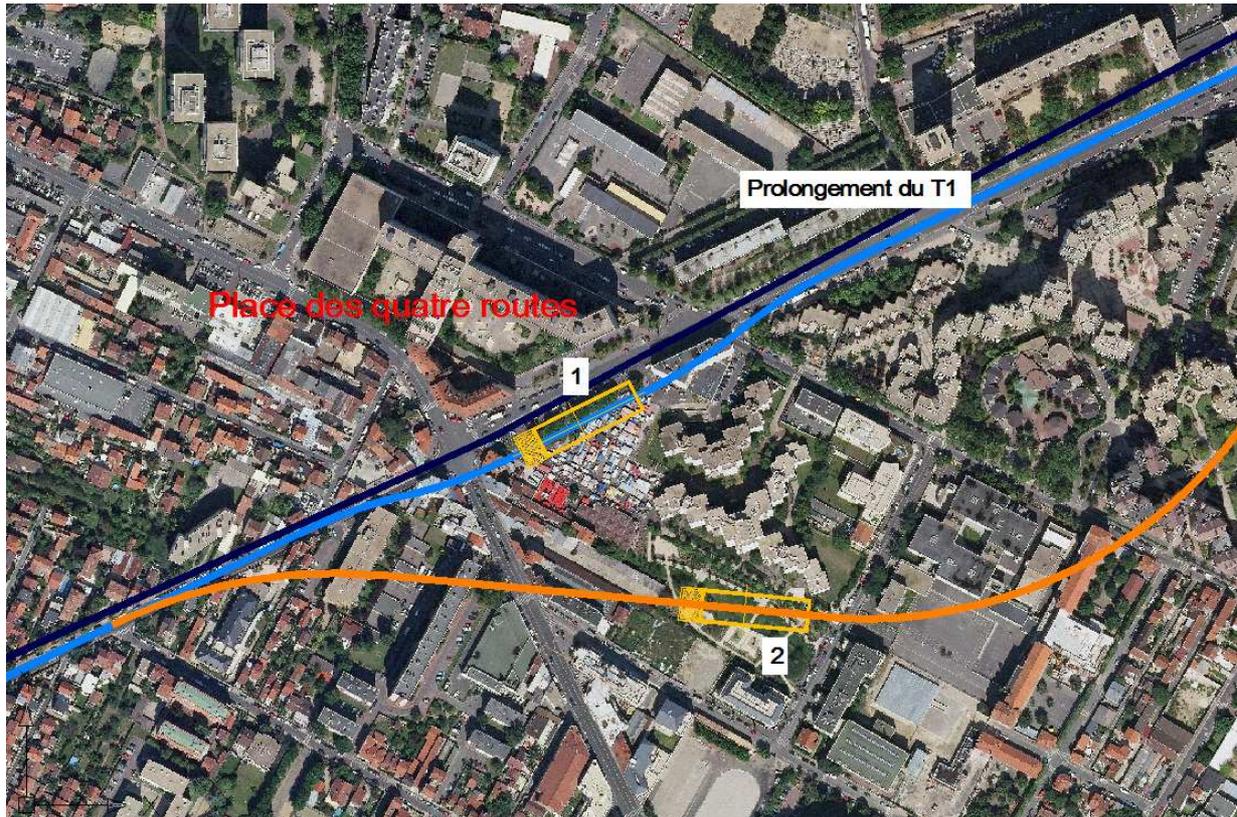
2.4 STATIONS EXISTANTES ET PROJETEES

La station « Les 4 routes » est une station intermédiaire, il n'y a donc pas de station existante sur le site, hormis les arrêts des bus cités dans le paragraphe 2.1.

Le prolongement éventuel du tramway T1 vers Colombes prévoit la réalisation d'une station de tramway sur la place de 4 routes. Il est fort probable que l'insertion du tramway prévoit la station à l'emplacement de la solution 1 proposée dans cette notice pour Arc Express. Cependant, les 2 projets ne seront pas réalisés sur le même axe, on peut donc supposer que si le tracé « éloigné » est préféré pour Arc Express, le prolongement du T1 vers Colombes ne sera pas réalisé.

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le plan I/P/EP2/367.



Les deux solutions présentées sont situées dans le secteur du carrefour des 4 routes, les caractéristiques géologiques du sol seront donc identiques pour les 2 solutions. Les deux solutions sont réalisables à ciel ouvert, à faible profondeur, dans des emprises de chantier disponibles et relativement confortables.

3.1 SOLUTION 1

La première solution consiste à réaliser la station d'Arc Express à l'angle sud-est du carrefour des 4 routes, sur l'emprise du parking attenant aux bâtiments de grande hauteur.

Cette solution présente plusieurs avantages :

- elle est réalisable à ciel ouvert, à faible profondeur (quais à environ -16m) puisque le tracé évite les bâtiments de grande hauteur de la zone
- elle est située à proximité immédiate du carrefour, elle offre donc une correspondance optimale avec les bus
- elle ne nécessite pas de démolition, et le parking existant peut-être reconstruit après la station

- elle n'interrompt pas la circulation mais offre une emprise de chantier confortable et accessible facilement

L'inconvénient de cette solution réside en la présence du projet de tramway en surface, qui prendra probablement un emplacement proche pour la station. La réalisation des 2 projets et leur phasage devra donc être coordonnée pour optimiser les correspondances éventuelles.

3.2 SOLUTION 2

La deuxième solution consiste à réaliser la station d'Arc Express dans les jardins au sud des bâtiments de grande hauteur, du côté d'Asnières.

Cette solution présente plusieurs avantages :

- elle est réalisable à ciel ouvert, à faible profondeur (quais à environ -18m) puisque le tracé évite les bâtiments de grande hauteur par le sud
- elle ne nécessite pas de démolition, et le jardin existant peut-être reconstruit après la station
- elle n'interrompt pas la circulation mais offre une emprise de chantier confortable et accessible facilement par la rue Scheurer-Kestner.

En revanche, cette solution présente quelques inconvénients :

- elle n'est pas à proximité du carrefour des 4 routes, et n'offre pas une correspondance optimale avec les bus (environ 180m)
- Elle implique un tracé plus long que la solution 1, et qui nécessite d'être approfondi à l'est pour passer sous les bâtiments de grande hauteur

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

Les deux solutions sont réalisables à ciel ouvert sans contrainte de chantier particulière, mais la solution 1 sera préférée puisqu'elle offre une meilleure correspondance et dessert directement le cœur du quartier des 4 routes.

3.4 VALIDATION DE LA SOLUTION

La solution 1 est validée par le STIF en réunion de coordination le 11 mai 2009.