

# 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 Chanteraines Note technique

Echelle (s) :  
Sans objet

Date :  
Mai 2009

Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Référence : Phase :	Numéro :	Indices : Dif. :	Rev. :
003	24259	I	P	EP2	320-1	1	B



## 1. OBJET DE LA NOTE

Dans cette note sont présentées les dispositions techniques proposées pour la réalisation de la station intermédiaire « Chanteraines » 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 :

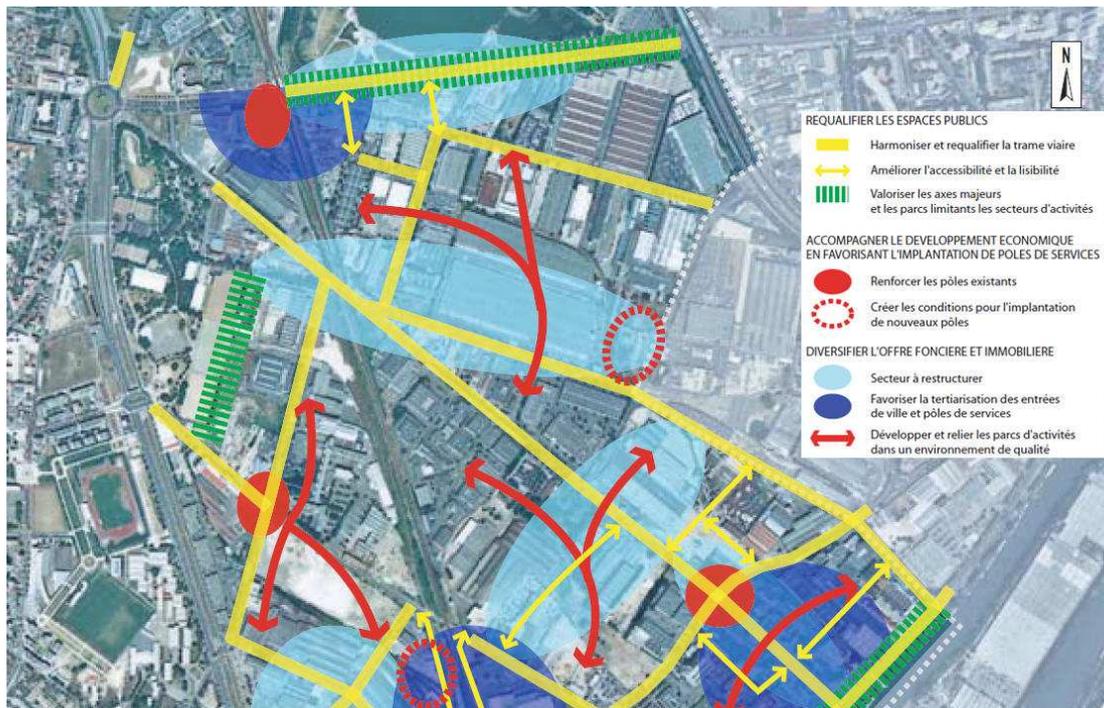
- le conseil général 92
- la mairie,
- la SNCF et la RATP.

## 2. PRINCIPALES CONTRAINTES DE SITE

### 2.1 ENVIRONNEMENT URBAIN ET BATI

L'implantation de la station intermédiaire « Chanteraines » vise à toucher un quartier à fort potentiel de mutation et développement, situé à la limite des communes de Gennevilliers et Villeneuve la Garenne, à l'intersection de la rue du Moulin de Cage et de l'avenue de la longue Bertrane.

Le PLU de la ville de Gennevilliers identifie ce quartier comme un secteur à développer pour l'implantation de nouveaux pôles économiques, en favorisant l'implantation de pôles de service.



Extrait du PLU de Gennevilliers

L'implantation d'une station d'Arc Express s'insère donc dans cet objectif.

Du côté de Gennevilliers (à l'ouest), le quartier est actuellement composé de terrains industriels en friche ou occupés par des entrepôts et des hangars. Le bâti est de faible densité, principalement constitué d'entrepôts et de bureaux de faible hauteur appartenant à des entreprises de transports et de logistique (DHL, CAT, etc ...).

Du côté de Villeneuve la Garenne (à l'est), le bâti est également composé d'entrepôts industriels et de bureaux de faible hauteur (fourniture BTP, transports logistique, industrie cosmétique, ...) ; le quartier subit cependant une mutation puisqu'un complexe de loisir (cinéma, restaurants, parking) a été récemment réalisé entre l'avenue de la longue Bertrane et l'usine Général Motors.

Un centre commercial a également été récemment construit au nord-ouest de l'avenue de la longue Bertrane, au sud de l'A86.

Aucune ligne de bus ne passe dans ce secteur, mais la ligne 166 reliant le pont de St Ouen à Gennevilliers marque un arrêt au nord de la rue du Moulin de Cage.

## 2.2 GEOLOGIE – HYDROLOGIE

Le profil du secteur étudié est proche du profil suivant :

- 10m de remblais
- 2m d'alluvions anciennes
- 4m de sables de Beauchamp
- Des marnes et caillasses jusqu'à 25m de profondeur

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

Aucune carrière n'a été identifiée dans la zone ; en revanche, le secteur est répertorié dans le PPRI des hauts de Seine pour les risques d'inondation.

## 2.3 RESEAUX IMPORTANTS

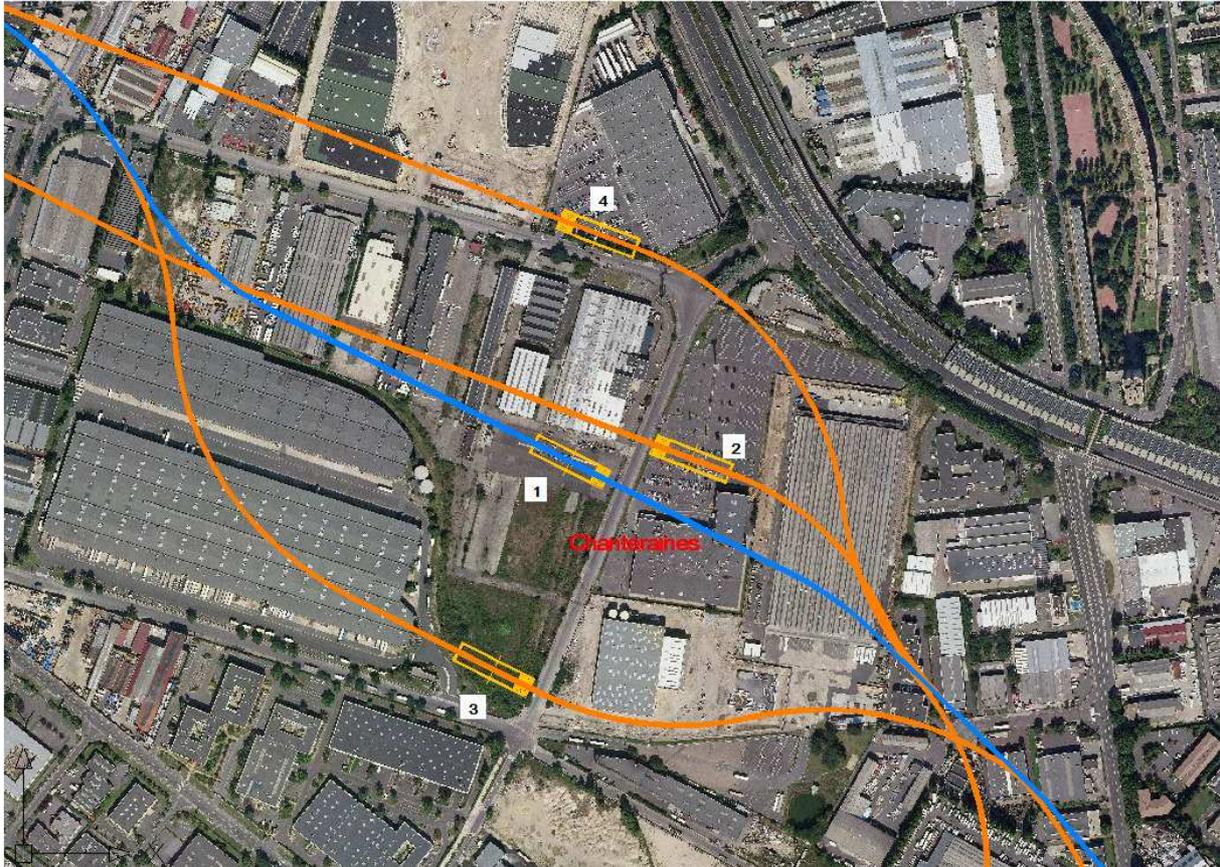
Aucun réseau d'assainissement ou d'eau potable de grand diamètre n'a été identifié dans le secteur de cette station.

## 2.4 STATIONS EXISTANTES ET PROJETEES

La station « Chanteraines » 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.

### 3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le plan I/P/EP2/370.



Pour les trois solutions présentées ci-après, il n'existe pas de contraintes liées au réseau de transport existant, aux réseaux enterrés ou au bâti environnant.

Il existe de nombreuses parcelles non bâties, qui permettent d'envisager plusieurs scénarios d'implantation de station, tous réalisables à ciel ouvert et à faible profondeur (16m) puisque les bâtiments environnants sont de faible hauteur et qu'il n'existe pas de parking souterrain à proximité.

Les trois solutions proposées sont donc situées en dehors des emprises de voirie publique ; bien qu'elles nécessitent des acquisitions foncières, elles présentent l'avantage de permettre la réalisation d'une promotion immobilière couplée avec la réalisation de la station d'Arc Express.

La constitution des sols est identique pour les trois solutions, elle n'est donc pas déterminante dans le choix de la station.

### 3.1 SOLUTION 1

La première solution consiste à réaliser la station sur une emprise de parking/stockage disponible à l'ouest de l'avenue de la longue Bertrane, en face du nouveau complexe de loisir (cinéma et restaurants).

L'intérêt de cette solution est d'être située au cœur d'un quartier en mutation. Le réaménagement en surface de la station, permet de s'inscrire dans le développement du secteur.

Cette solution dessert parfaitement le complexe de loisir et est à égale distance des entreprises de logistique au sud (DHL, CAT, ...) et du centre commercial Chanteraines au nord de la rue (environ 200m).

Cette implantation est située au nord du « nouveau pôle » défini dans le PLU.

Cette solution offre une emprise de chantier confortable et un accès aisé sans perturber les activités et la circulation environnante.

Il n'existe pas de correspondance directe avec les bus à moins de modifier l'itinéraire de la ligne 166 vers le nord.

### 3.2 SOLUTION 2

La deuxième solution est similaire à la première, mais elle occupe une partie de l'emprise de parking du centre de loisir, à l'est de l'avenue de la longue Bertrane.

Elle présente les mêmes caractéristiques que la première solution, avec l'avantage de desservir directement les cinémas et les commerces, sans traverser de rue.

En revanche, cette solution ne permet pas la réalisation d'une opération immobilière concomitante à Arc Express si la surface de parking acquise doit être restituée.

De plus, elle implique une modification des accès du cinéma et des commerces durant les travaux.

### 3.3 SOLUTION 3

La solution 3 consiste à réaliser la station sur une emprise disponible à l'angle nord/ouest du carrefour de l'avenue de la longue Bertrane et de la rue du Moulin de Cage.

L'intérêt de cette solution est d'être située à proximité du carrefour précité, et donc de se rapprocher de la ligne de bus 166, qui passe à 150m au sud du carrefour.

Cette solution dessert parfaitement les entreprises de logistique au sud (DHL, CAT, ...) et se trouve à moins de 200m du complexe de loisir. En revanche, elle ne dessert pas le centre commercial Chanteraines (à environ 500m).

Cette implantation est située au sud du « nouveau pôle » défini dans le PLU.

Cette solution offre une emprise de chantier confortable et un accès aisé sans perturber les activités et la circulation environnante.

### 3.4 SOLUTION 4

La dernière solution consiste à réaliser la station sur une emprise de parkings au nord de l'avenue du vieux chemin St Denis dans le parking du commerce « Leroy Merlin », à proximité du carrefour avec l'avenue de la longue Bertrane.

L'intérêt de cette solution est d'être situé à proximité du centre commercial des Chanteraines, sans pour autant être trop éloignée du centre de loisir (cinéma et restaurants à une distance d'environ 170m).

En revanche, cette implantation est éloignée au nord du « nouveau pôle » défini dans le PLU.

Cette solution offre une emprise de chantier confortable dans le parking de Leroy Merlin, dont les accès devront être modifiés durant les travaux.

En revanche, cette solution ne permet pas la réalisation d'une opération immobilière concomitante à Arc Express si la surface de parking acquise doit être restituée.

Il n'existe pas de correspondance directe avec les bus à moins de modifier l'itinéraire de la ligne 166 vers le nord.

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

L'ensemble des solutions sont aisément réalisables et ne présentent pas de difficulté technique particulière. Les solutions 1 et 4 semblent être les plus pertinentes en termes d'attractivité.

Considérant la volonté du PLU de développer le sud du quartier des Chanteraines, la solution 1 sera préférée.

### 3.6 VALIDATION DE LA SOLUTION

La solution 3 est retenue par le STIF en réunion de coordination car elle se situe plus près du pôle de développement cité dans le PLU.