

# 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) ;

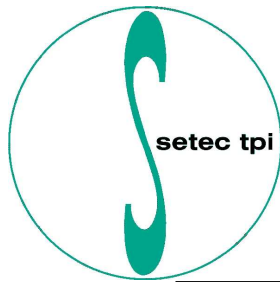


# ARC EXPRESS

## 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 Les Groues

#### Note technique

Echelle (s) :  
Sans objet

Date :  
Mai.2009

Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Référence : Phase :	Numéro :	Indices : Dif. :	Rev. :
003	24259	I	P	EP2	411	1	B

	B	11/05/09	JME	FBN	MVA	Validation par le STIF
0	A	17/04/2009	FBN	JME	MVA	Première émission
Dif.	Rev.	Date	Auteur	Vérificateur	Approbateur	Modification

Société : 003
 Affaire : 24259
 Emet. : I
 Type : P
 Référence : Phase : EP2
 Numéro : 411
 Indices : Dif. : 1
 Rev. : B

## 1. OBJET DE LA NOTE

Dans cette note sont présentées les dispositions techniques proposées pour la réalisation de la station intermédiaire « Les Groues ».

Dans une première phase, plusieurs implantations de stations 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

La station « Les Groues » est située en limite entre les communes de Nanterre, de Courbevoie et de la Garenne Colombes.

Le secteur des Groues est peu desservi par les transports en commun, seule la ligne 358 circule sur l'avenue François Arago.

L'environnement urbain de la station est mixte, et caractéristique d'un secteur en recomposition.

Le secteur des Groues est inscrit dans le programme de l'EPA Seine-Arche, prévoyant la création d'importants équipements publics, commerces, bureaux et logements.

La zone industrielle constitue à l'heure actuelle un important pôle d'emploi, en recevant diverses entreprises dont certaines de taille conséquente (Citroën, Renault par exemple).

L'environnement urbain est également marqué par la présence des cimetières de la Garenne Colombes, et le cimetière des Fauvelles, du stade Marcel Payen, ainsi que d'une importante résidence récemment bâtie, rassemblant de nombreux immeubles architecturés de grande hauteur (environ 15 étages).

La rue de La Garenne, et la rue Fauvelle sont relativement étroites, à vocation de desserte locale.

L'avenue François Arago, au nord du stade, est une rue à deux fois deux voies, disposant d'alignements d'arbres de part et d'autre, le long de laquelle se développe un important pôle d'emploi tertiaire.

## 2.2 GEOLOGIE

Le profil géologique du secteur est caractérisé par :

- 2m de remblais
- 22m de calcaire grossier
- 16m de sables du Soissonnais

L'altitude est de 40m NGF

Le secteur n'est pas répertorié parmi les zones à risque d'inondation.

## 2.3 RESEAUX IMPORTANTS

Aucun réseau d'assainissement ou d'eau potable de grand diamètre n'a été identifié dans le secteur ; les réseaux ne représentent pas une contrainte d'implantation pour cette station intermédiaire d'Arc Express.

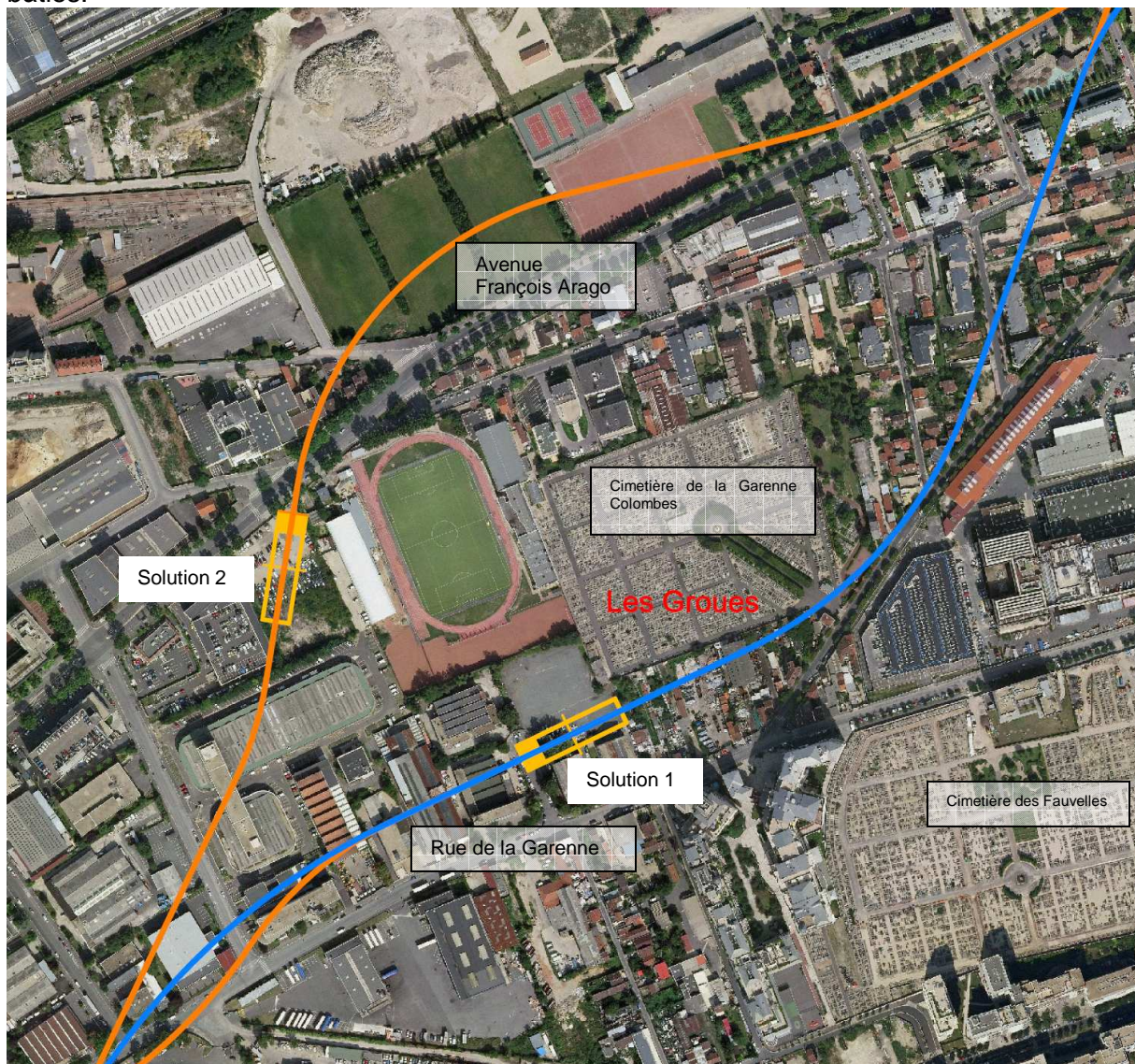
## 2.4 STATIONS EXISTANTES ET PROJETEES

Comme indiqué dans le paragraphe 2.1, seule la ligne de bus 358 circule dans le secteur, sur l'avenue d'Arago.

### 3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGÉES

#### 3.1 PARTICULARITES DE LA STATION

Les deux solutions proposées sont envisagées à faible profondeur, et réalisées à ciel ouvert. Les emprises disponibles permettent l'implantation des deux solutions sur des emprises non bâties.



### 3.2 SOLUTION 1

La solution 1 consiste à réaliser la station d'Arc Express à proximité des bâtiments de grande hauteur, concentrant une forte densité de population.

Cette solution permet d'implanter la station dans une parcelle actuellement occupée par un parking de rétention du CNIT, à l'arrière des services techniques de la ville de Neuilly sur Seine.

La station est implantée à 16 m de profondeur, soit à 24m NGF, le bâti sous lequel est réalisé le tunnel à proximité de la station étant de type industriel et de faible hauteur. On note cependant que le tracé doit s'approfondir à l'ouest pour franchir des immeubles de 4 à 5 étages.

La correspondance avec la ligne de bus actuelle n'est pas attractive puisqu'elle représente une distance de l'ordre de 300m, par un cheminement à créer le long du stade.

Une réorganisation de l'itinéraire de la ligne de bus est envisageable, afin de circuler par la rue de la Garenne.

Cette solution est moins efficace que la solution 2 pour desservir le pôle d'emploi tertiaire du secteur « Les Groues – La folie », mais elle est bien située par rapport aux projets d'aménagement du programme de l'EPA Seine-Arche.

### 3.3 SOLUTION 2

L'objectif de la solution 2 est de rapprocher la station des arrêts de bus de l'actuel pôle d'emploi sur l'avenue François Arago.

La station s'insère sur les emprises du parking de l'entreprise « Renault ».

Le tracé n'est pas contraint en profondeur, cependant au sud de la station (à environ 110m), le tracé du tunnel franchit des bâtiments d'entreprise de 5 étages, disposant très probablement de parking souterrain.

En adoptant des dispositions techniques spécifiques, la station peut donc être implantée à environ 18m de profondeur pour limiter la profondeur du tunnel, tout en évitant les fondations des bâtiments et de leurs parkings.

La correspondance avec les bus est bonne, l'arrêt de bus pouvant être implanté au niveau de la sortie de la station Arc Express.



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

Les solutions peuvent être réalisées à ciel ouvert sur des parkings privés.

Le choix de la solution dépend de l'importance accordée aux lieux desservis :

- d'une part la desserte d'un important pôle d'emploi (solution 2)
- d'autre part la desserte d'un important quartier d'habitat, et la proximité avec le projet d'aménagement « les jardins de l'arche » et ses 1400m<sup>2</sup> d'équipements publics.

En fonction de l'évolution du projet d'aménagement, la solution 1 sera préférée.

### **3.5 VALIDATION DE LA SOLUTION**

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