

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) ;

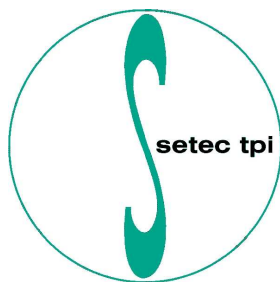


ARC EXPRESS

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 Champigny Centre

Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
2009

Référence :

Indices :

Société :

Affaire

Emet. :

Type :

Phase :

Numéro :

Dif. :

Rev. :

003

24259

S

N

EP2

215

B

2

Dif.	Rev.	Date	Auteur	Vérificateur	Approbateur	Modification
2	B	09/07/09	LBE	HTH	HTH	Modifié suite réunion STIF du 11/05/09
A	1	15/04/09	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	215	B	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 Champigny Centre.

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 station est située entre les stations Champigny et Nogent Centre, sur la commune de Champigny.

L'implantation naturelle de la station se trouve au niveau du rond-point entre la rue A.Thomas, le boulevard de Stalingrad et l'avenue de la République.

2.2 GEOLOGIE

2.2.1 *Géologie*

La station est implantée à environ 52 m NGF, au droit de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Remblais anthropiques d'épaisseur variable.
- Sables de Beauchamp, sables et sables marneux jusqu'à 49 m NGF environ.
- Marnes et Caillasses, marnes et bancs calcaire jusqu'à 40 m NGF environ.
- Calcaire grossier, calcaire compact jusqu'à 32 m NGF environ.
- Sable et argile de l'Yprésien, jusqu'à 9 m NGF au moins, le développement des sables de cuise au toit de la formation est probable.

2.2.2 *Hydrogéologie*

La nappe phréatique s'établit à priori dans les Marnes et Caillasses autour de la cote 42 m NGF (-10 m/TN).

2.2.3 *Aléas géotechniques*

Les conditions géotechniques apparaissent assez favorables sur ce site, avec des terrains superficiels d'épaisseur métrique, les sables de Beauchamp en épaisseur réduite puis les Marnes et caillasses et calcaires grossiers sur près de 18 m de haut qui offrent une bonne stabilité et une perméabilité relativement faible. A partir de 32 m NGF environ (-20 m/TN), les travaux devront être réalisés dans les sables et argile de l'Yprésien avec présence des sables de Cuise au toit de l'Yprésien. Ces terrains sont nettement moins favorables en termes de stabilité, 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 font pas état d'un ovoïde d'eau pluviale sous la RD30 à environ 10 m de profondeur.

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

3.1 DESCRIPTION

L'implantation de la station proposée est présentée sur le plan S/P/EP2/265.



La station est orientée dans l'axe du boulevard de Stalingrad qu'elle emprunte pour cheminer vers Nogent sur Marne.

La station peut être peu profonde (quai à 16 m) compte tenu de la distance ménagée vis-à-vis de la Marne qui permet de remonter la forte dénivelée, tout en passant sous les zones d'immeubles, puis pavillonnaires avec une couverture suffisante.

Le réseau d'eau pluviale devra être dévié en about de station et incorporé à l'ouvrage.

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.