

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 Créteil République

Note technique

Echelle (s) :
Sans objet

Date :
2009

Référence :

Indices :

Société :

Affaire

Emet. :

Type :

Phase :

Numéro :

Dif. :

Rev. :

003

24259

S

N

EP2

220

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 Créteil République.

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 la station de maillage Créteil Université et Saint Maur des Fossés, au niveau du centre ancien de Créteil. Ce dernier est bordé au Nord par la RN 186 (avenue de Verdun) et à l'Ouest par la RN 19 (avenue P.Brossolette).

Le tissu urbain, relativement dense, est constitué d'immeubles de faible hauteur (moins d'une dizaine d'étages) comportant un ou deux sous-sols.

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*

Le terrain naturel au droit de la station est à environ 45 NGF, à l'aplomb de laquelle on prévoit la succession suivante, de haut en bas :

- Calcaire de Saint Ouen, érodé à son contact supérieur et présentant une alternance marno calcaire jusqu'à 41m NGF.
- Sables de Beauchamp, sables et sables marneux jusqu'à 32 m NGF environ.
- Marnes et Caillasses, marnes et bancs calcaires jusqu'à 21 m NGF environ.
- Calcaire grossier, calcaire compact jusqu'à 10 m NGF environ.

2.2.2 *Hydrogéologie*

La nappe phréatique s'établit à priori autour de la cote 40 m NGF, au toit des sables de Beauchamp.

2.2.3 *Aléas géotechniques*

L'absence d'alluvions perméables en liaison avec la nappe permet d'envisager un soutènement relativement léger de type berlinoise avec une excavation réalisée dans les calcaires de saint Ouen et les sables de Beauchamp. Il peut être envisagé un rabattement de nappe pour limiter les venues d'eau lors des terrassements.

2.3 RESEAUX IMPORTANTS

Les informations collectées auprès du conseil général du Val de Marne font état des réseaux importants suivants sous la RN 186 (avenue des Mèches – avenue de Verdun) et convergents sous la place de l'église :

- 5 ovoïdes, vraisemblablement peu profonds (moins de 10 m).
- VL3a, réseau d'assainissement important (Ø2.50m), vraisemblablement situé à une vingtaine de mètres sous la surface,

La profondeur et l'implantation de ces réseaux devront être précisés ultérieurement.

3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

3.1 DESCRIPTION

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le schéma ci-dessous :



3.2 SOLUTION 1

La solution 1 est implantée sous l'avenue de la République, dans une zone pavillonnaire. Cette solution ne présente pas de difficultés de réalisation autre que l'impact important vis-à-vis des riverains lors des travaux.

3.3 SOLUTION 2

La solution 2 est implantée sur la place de l'Eglise, emplacement qui pourrait être jugé mieux implanté vis-à-vis de la déserte du centre-ville et des équipements publics, majoritairement situés le long de la RN 186 (hôpital intercommunal, sécurité sociale, piscine...)

Elle nécessite pare contre une réalisation phasée, en taupe, compte tenu du trafic de la RN 186.

Elle interfère également avec les réseaux cheminant sous la RN 186 et convergeant à l'emplacement retenu. Cette configuration engendre de très fortes contraintes de réalisation et la faisabilité ne peut être assurée à ce stade de l'étude.

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

Compte tenu des fortes contraintes en terme de réseaux et de trafic le long de la RN 186, nous proposons de retenir la solution n°1.

3.5 VALIDATION DE LA SOLUTION

Lors de la réunion du 11 mai 2009, après concertation avec l'IAURIFil a été convenu de retenir et déplacer la station 1 vers l'Ouest au niveau du groupe scolaire. Cette solution est reprise sur le plan S/P/EP2/270 :

