

# 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 Mairie d'Asnières

### Note technique

Echelle (s) :  
Sans objet

Date :  
Mai.2009

Société :	Affaire :	Emet. :	Type :	Référence : Phase :	Numéro :	Indices : Dif. :	Rev. :
003	24259	I	P	EP2	415	1	B



## 1. OBJET DE LA NOTE

Dans cette note sont présentées les dispositions techniques proposées pour la réalisation de la station intermédiaire « Mairie d'Asnières ».

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,
- la mairie,
- la SNCF et la RATP.

## 2. PRINCIPALES CONTRAINTES DE SITE

### 2.1 ENVIRONNEMENT URBAIN ET BATI

La station « Mairie d'Asnières » est située dans la commune d'Asnières sur Seine, sur les jardins de la mairie.

Les Lignes de bus 175, et Désiré, desservent le centre ville en circulant sur l'Avenue de la Marne.

Le quartier est également desservi par les lignes 165 et 238, circulant sur l'Avenue d'Argenteuil.

La mairie d'Asnières est située dans quartier dense d'habitat et de commerces de proximité. La concentration des équipements publics (centre administratif et social, école élémentaire...), des commerces et la qualité du bâti (immeubles de 5 à 7 étages de type haussmannien) en font un des quartiers les plus attractifs de la ville, avec celui entourant la gare, située à environ 800m.

La densité du bâti est limitée par le square du Maréchal Leclerc, situé à l'arrière de l'hôtel de ville, le parvis de l'hôtel de ville et la place Aristide Briand à l'intersection de la rue de Nanterre, l'Avenue de la Marne, et la rue Bapst. Ces aménagements urbains permettent d'aérer l'espace public.

Les lignes de bus 175 et Désiré disposent d'un arrêt en site propre au niveau de la place paysagère.

### 2.2 GEOLOGIE

La géologie des bords de Seine est caractérisée par des terrains sableux et humides. Le terrain est réputé meuble, suivant les gradients d'humidité des sols et du niveau des nappes du sous-sol marécageux.

Ne disposant pas de sondage exact au niveau de la mairie d'Asnières, le profil géologique est approximé au sondage réalisé sur le Bd Voltaire :

- 4m de remblai
- 13m de mélange sableux et graviers
- 0.45m de calcaire
- 10m de sables ou grès de Beauchamp
- 13m de calcaire à passage marneux

L'altitude est de 38m NGF.

Le secteur est situé en limite de zone inondable identifiée au PPRI.

Des dispositions seront mises en place afin d'assurer le pompage du fond de fouille, et se prévenir des poussées de terrains environnants.

### **2.3 RESEAUX IMPORTANTS**

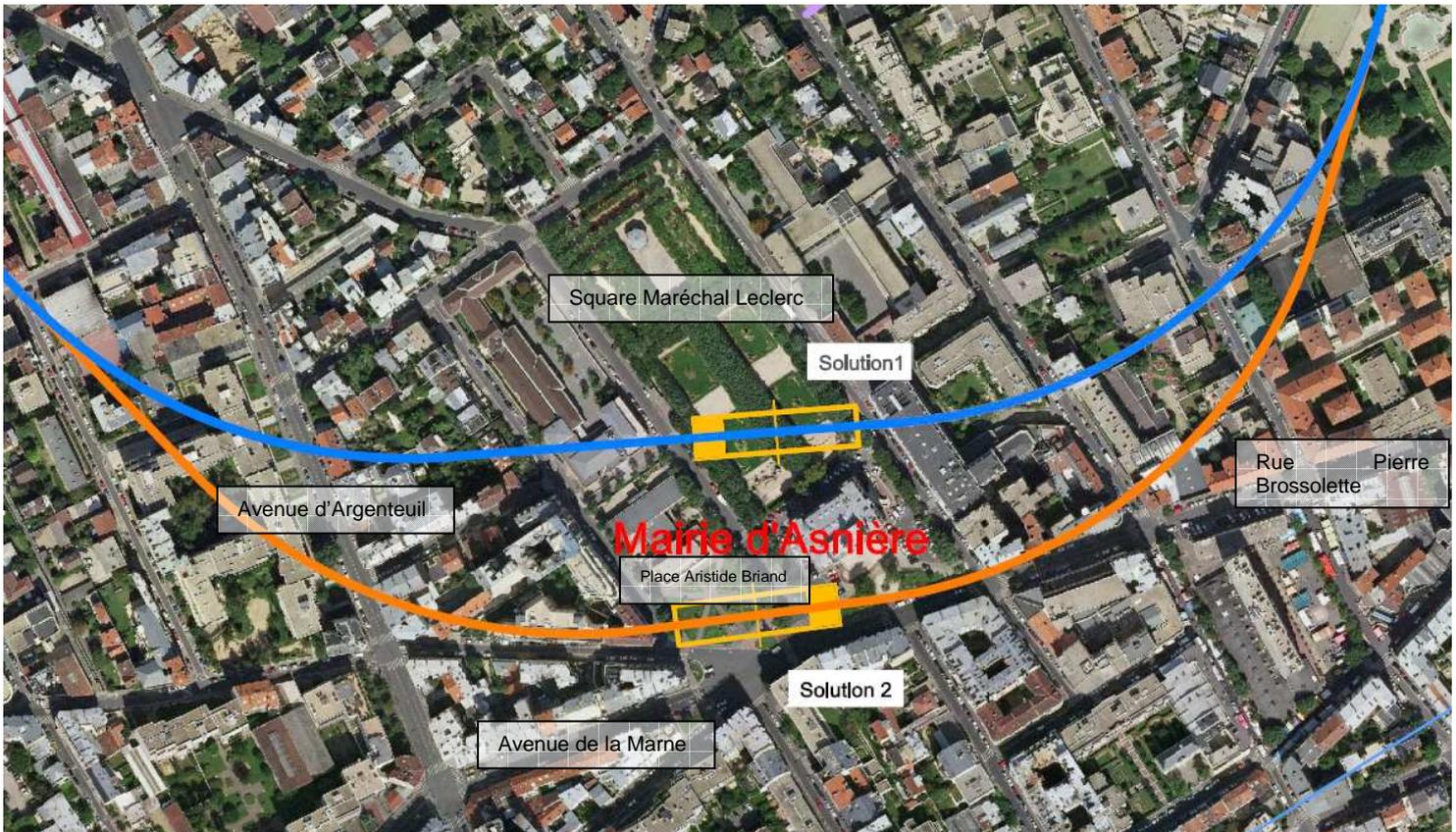
Aucun réseau d'assainissement ou d'eau potable de grand diamètre n'a été identifié dans le secteur ; les réseaux ne représentent pas une contrainte d'implantation pour cette station intermédiaire d'Arc Express.

### **2.4 STATIONS EXISTANTES ET PROJETEES**

Le secteur de la mairie d'Asnières est actuellement desservi par les lignes de bus identifiées dans le paragraphe 2.1 et ne fait pas l'objet d'un projet de transport en commun pouvant conditionner le choix de la station d'Arc Express.

### 3. DESCRIPTION ET COMPARAISON DES SOLUTIONS ENVISAGEES

Les différentes solutions d'implantation de la station sont présentées sur le plan I/P/EP2/45.



Les deux solutions proposées sont envisagées à faible profondeur, réalisées à ciel ouvert. Les emprises disponibles permettent l'implantation des deux solutions sur des emprises publiques, sans nécessité d'acquisitions foncières.

#### 3.1 SOLUTION 1

La solution 1 consiste à réaliser la station d'Arc Express dans le square de Maréchal Leclerc, à l'arrière de l'Hôtel de ville.

L'orientation de la station est établie afin de permettre la réalisation de la station à ciel ouvert sans impact sur la voirie de part et d'autre du square.

De part et d'autre de la station, le tracé du tunnel passe sous des bâtiments publics : le théâtre (R+5) et une école (R+1).

La station peut donc être implantée entre 16 et 18m de profondeur, en fonction des fondations du théâtre, et des dispositions constructives qui seront adoptées pour limiter la profondeur du tunnel.

La correspondance avec les bus se fait par la rue Edmé Perier, sur une distance de l'ordre de 100m.

### **3.2 SOLUTION 2**

L'objectif de la solution 2 est de rapprocher la station des arrêts de bus et du cœur du quartier.

Cependant, les emprises disponibles sur la Place Aristide Briand ne permettent pas la réalisation de la station sans impact sur la voirie. Les emprises de chantier impliquent :

- la mise en impasse de la rue Périer
- le déplacement de l'arrêt de bus sur la place Aristide Briand
- un impact sur une partie du parvis de la mairie
- un réaménagement de la rue Pierre Brossolette au droit de la place de la Mairie pour assurer les continuités piétonnes

De part et d'autre de la station, le tracé du tunnel franchit des bâtiments de hauteur moyenne, voire importante (R+4 à R+7).

La station peut donc être implantée à environ 18m de profondeur, en fonction des fondations des bâtiments, et des dispositions constructives qui seront adoptées pour limiter la profondeur du tunnel.

La correspondance avec les bus est optimale, l'arrêt de bus étant réaménagé au-dessus de la station finalisée.

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

Les solutions peuvent être réalisées à ciel ouvert sur des emprises publiques.

La solution 1, ne présentant pas d'impact sur la circulation générale sera préférée.

On peut noter cependant que le choix de la desserte de la mairie d'Asnières implique un allongement de tracé conséquent (environ 500m) par rapport à un tracé direct entre les stations d'échange « Gabriel péri » et « Bois Colombes ».

### **3.4 VALIDATION DE LA SOLUTION**

La solution 2 est validée par le Stif en réunion de coordination le 11 mai 2009, car cette solution est au plus près du carrefour et de la mairie d'Asnières.