

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRONÇON PONT-DE-SÈVRES < > NOISY – CHAMPS (LIGNE ROUGE - 15 SUD)

PIÈCE
E

Plan général des travaux

Le plan général des travaux présente l'intégralité du projet de réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Noisy-Champs de la ligne rouge du réseau Grand Paris Express à l'échelle 1/10 000^{ème}.

Il permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (tunnels, gares, sites de maintenance, ouvrages annexes, etc.), ainsi que la zone d'intervention potentielle nécessaire à leur réalisation.

Cette zone d'intervention potentielle vise à identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain. En particulier, la zone d'intervention potentielle englobe le périmètre prévisionnel des travaux, les installations de chantier, les secteurs nécessitant des réaménagements de voirie du fait du projet, etc.

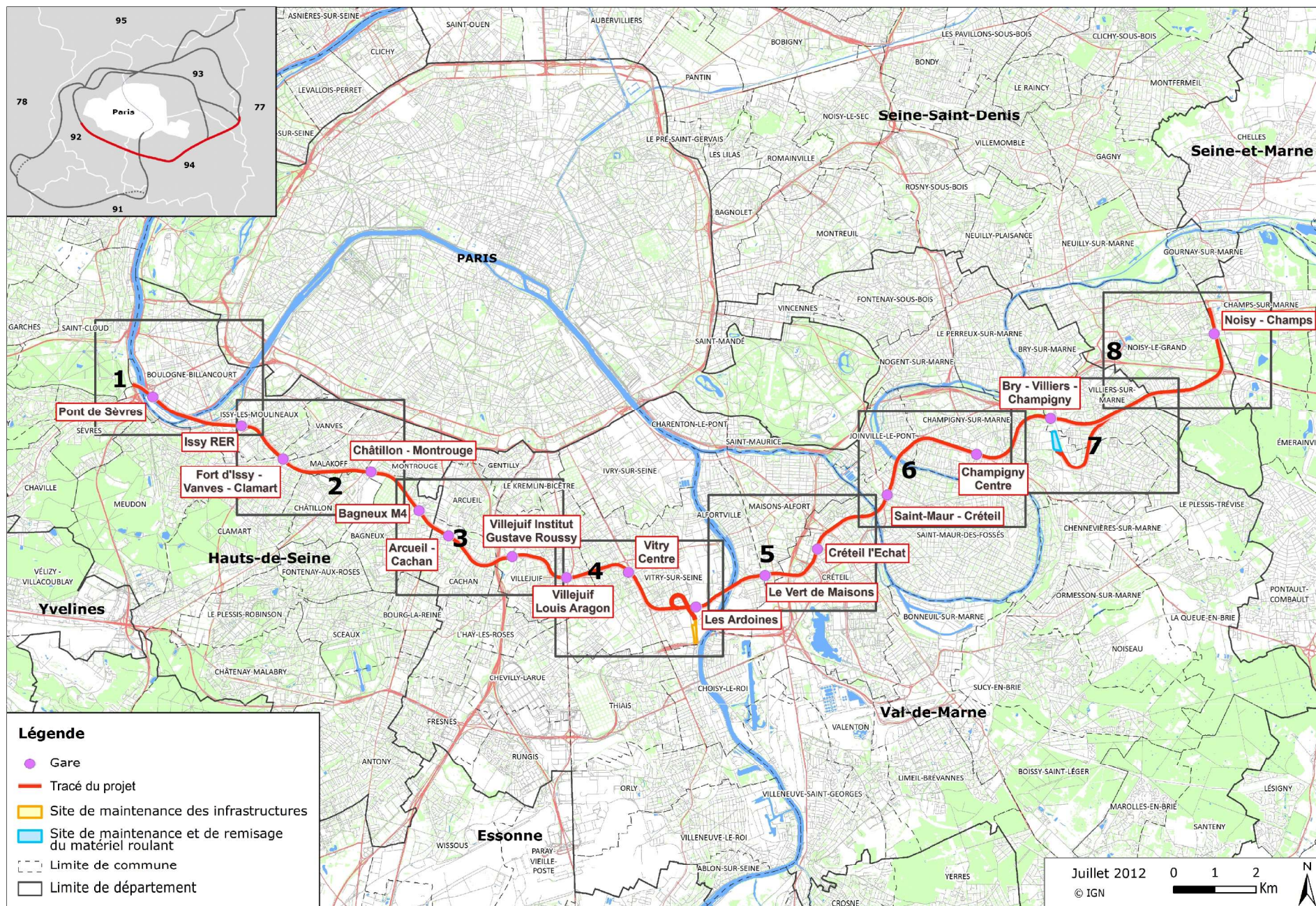
En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de métro (largeur totale de 100 mètres). Cette largeur de fuseau vise à intégrer d'éventuelles évolutions localisées du tunnel et des ouvrages jalonnant le tracé, qui pourraient intervenir dans le cadre des études ultérieures du projet par rapport à la solution présentée à l'enquête publique.

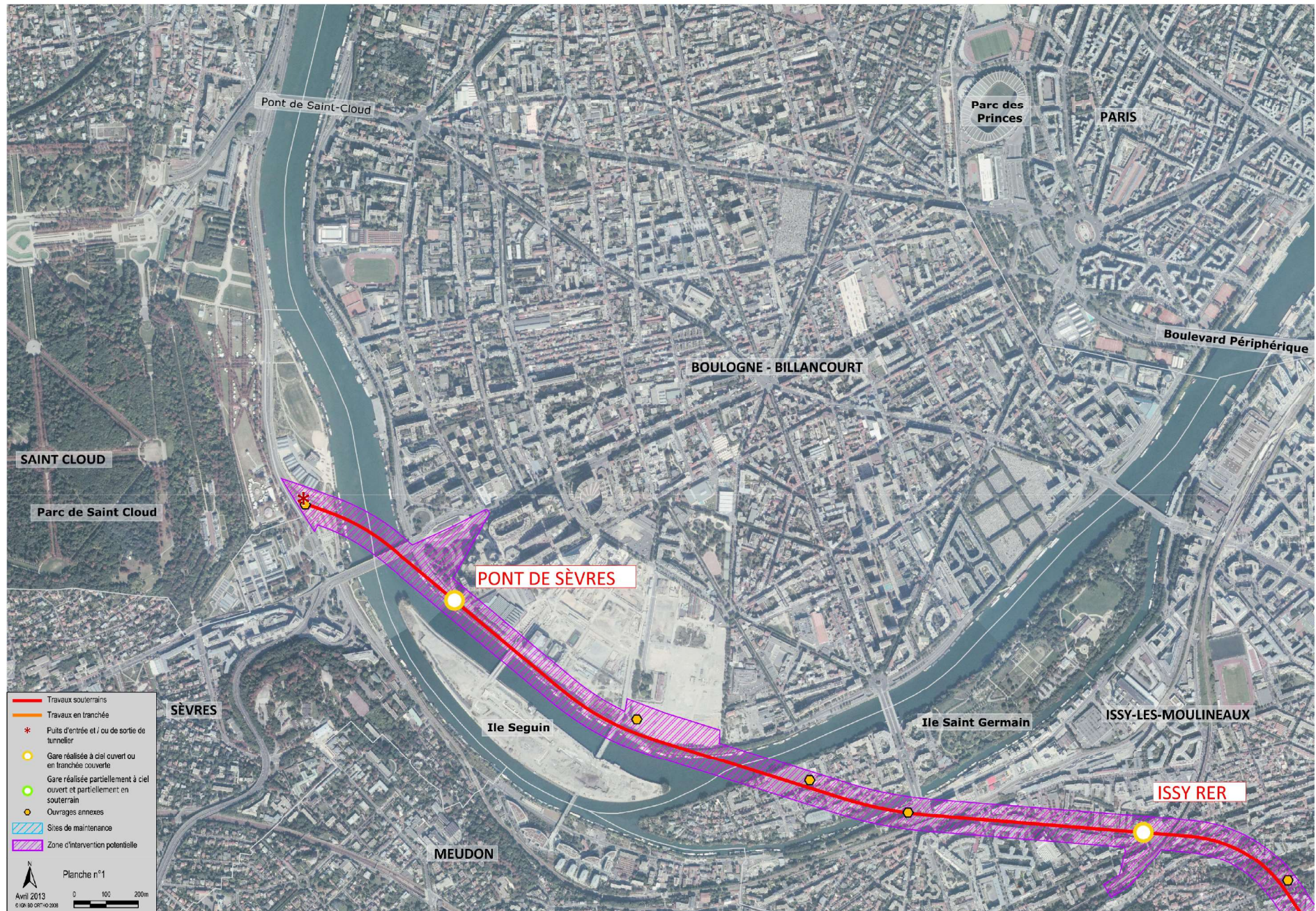
La largeur du fuseau est accrue par rapport à cette largeur standard dans certains cas particuliers :

- Dans la vallée de la Bièvre, entre les gares Arcueil-Cachan et Villejuif Institut Gustave Roussy, le fuseau est décalé vers le sud et élargi. Cette disposition vise à préserver la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et du profil en long souterrains de la ligne dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre. L'objectif consisterait notamment, sous réserve de faisabilité, à réduire la profondeur de la gare Villejuif Institut Gustave Roussy, qui présente, sur le tronçon, la plus forte dénivellée entre le terrain naturel et le niveau des quais.
- A Champigny-sur-Marne, la largeur standard du fuseau est accrue sur une partie du tracé à l'est de la gare Champigny Centre. La zone identifiée détermine un périmètre enveloppe qui vise à prendre en compte, outre le tracé de référence présenté par le maître d'ouvrage (s'appliquant à une solution de gare de la ligne rouge en correspondance avec la ligne orange), les tracés possibles en cas d'interopérabilité (solution variante présentée par le maître d'ouvrage), conformément aux dispositions détaillées dans la pièce D du présent dossier d'enquête (chapitre D4 « *Caractéristiques principales des ouvrages et conditions d'exécution des travaux* »).

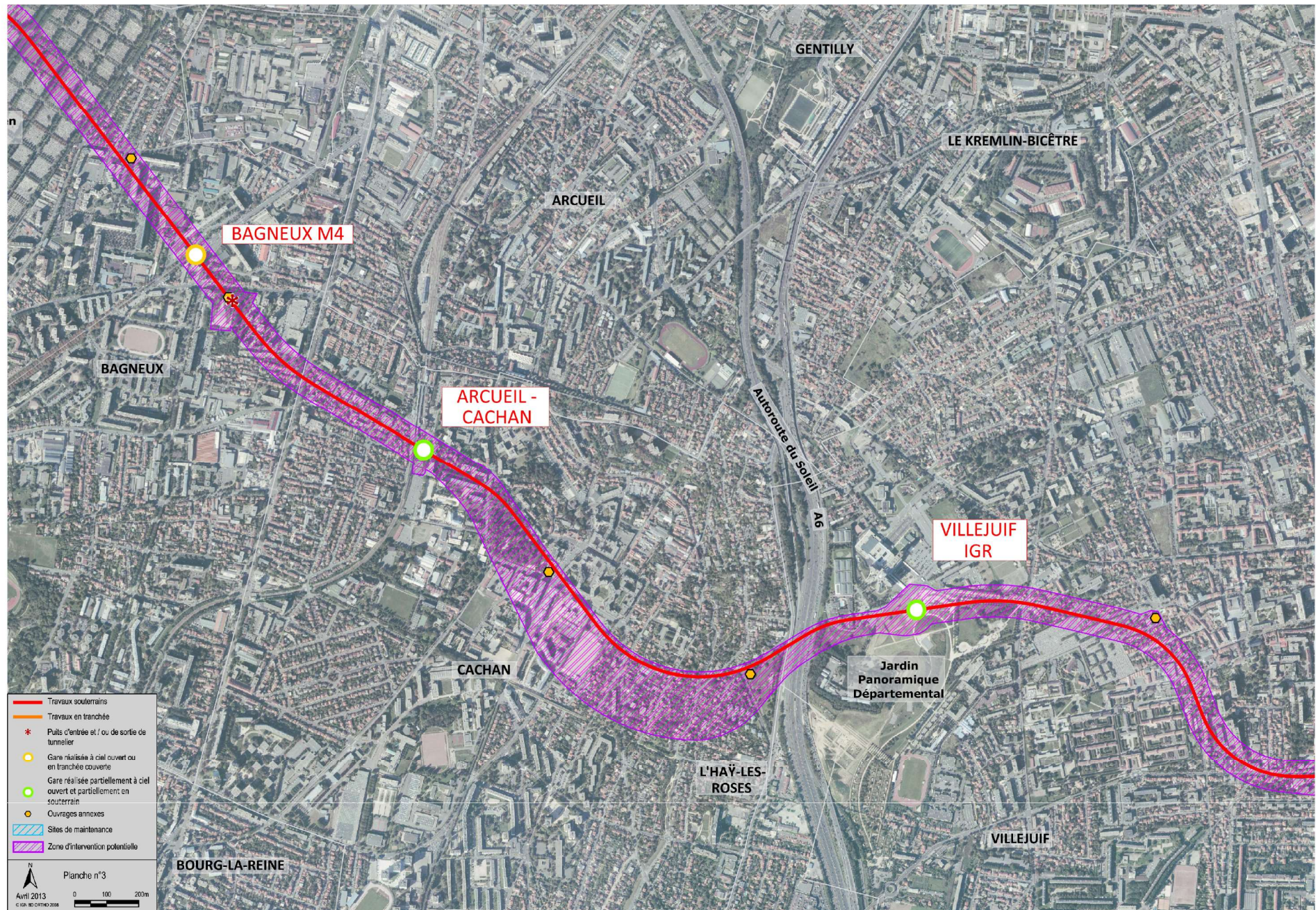
Par ailleurs, la largeur du fuseau augmente localement lorsque les emprises prévisionnelles identifiées (emprises de chantier en particulier) s'étendent au-delà de la bande de 100 mètres définie en section courante.

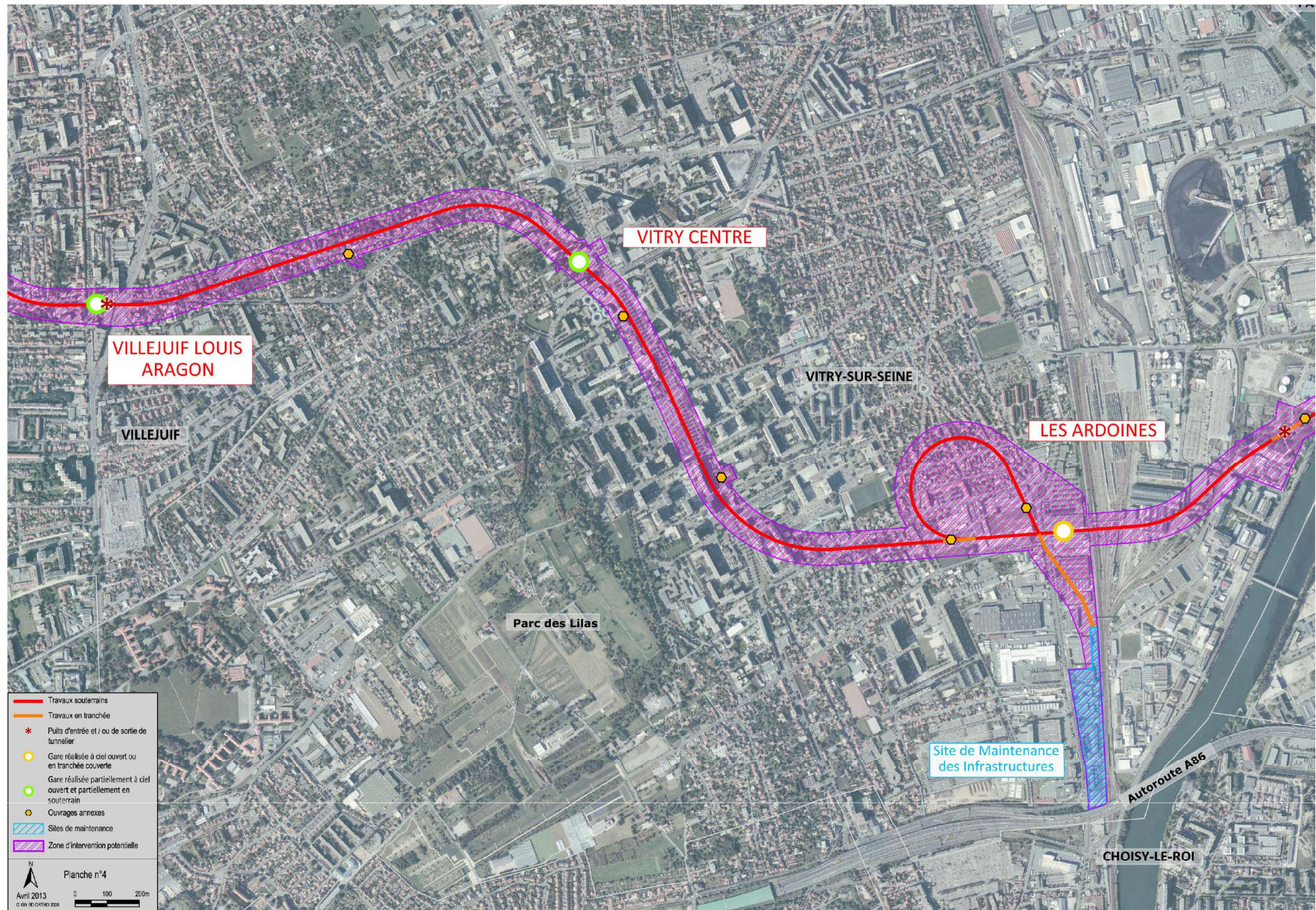
Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation ultérieure d'enquêtes parcellaires. Les emprises à acquérir seront incluses dans le fuseau de la zone d'intervention potentielle, tel que présenté dans cette pièce E. Environ 90% de ces acquisitions concerneront des acquisitions de tréfonds en vue de la réalisation du tunnel et des ouvrages souterrains.

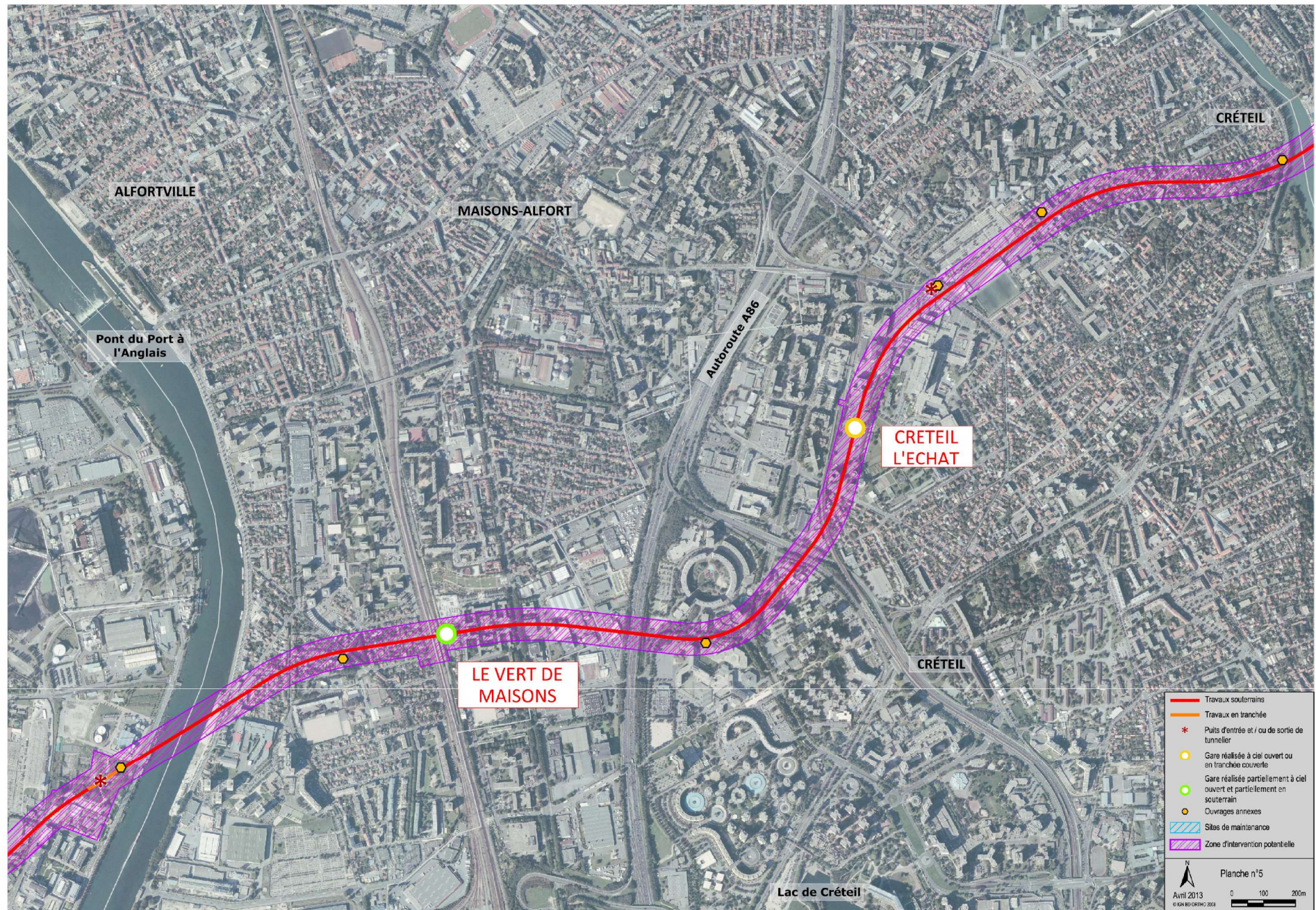


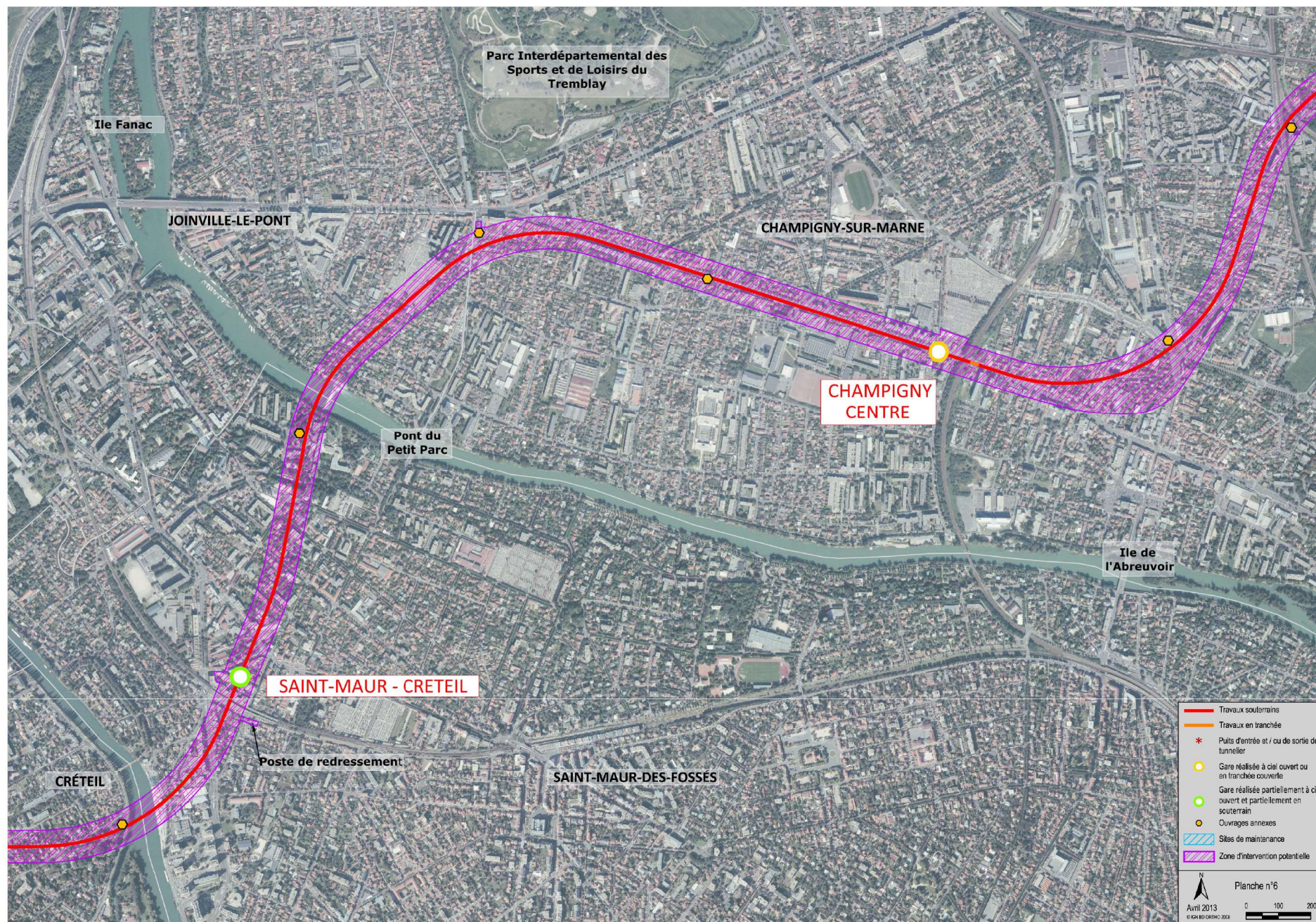


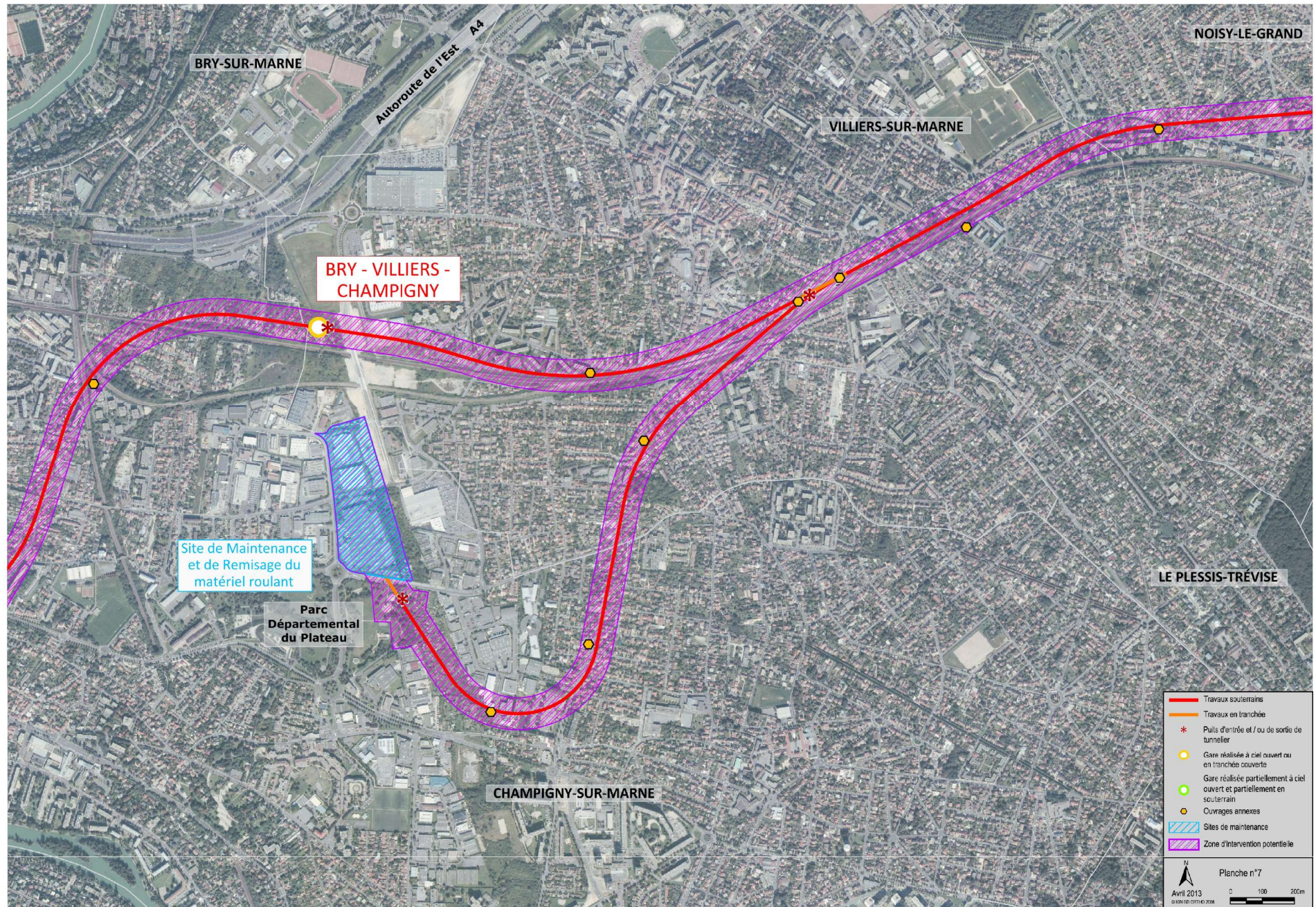


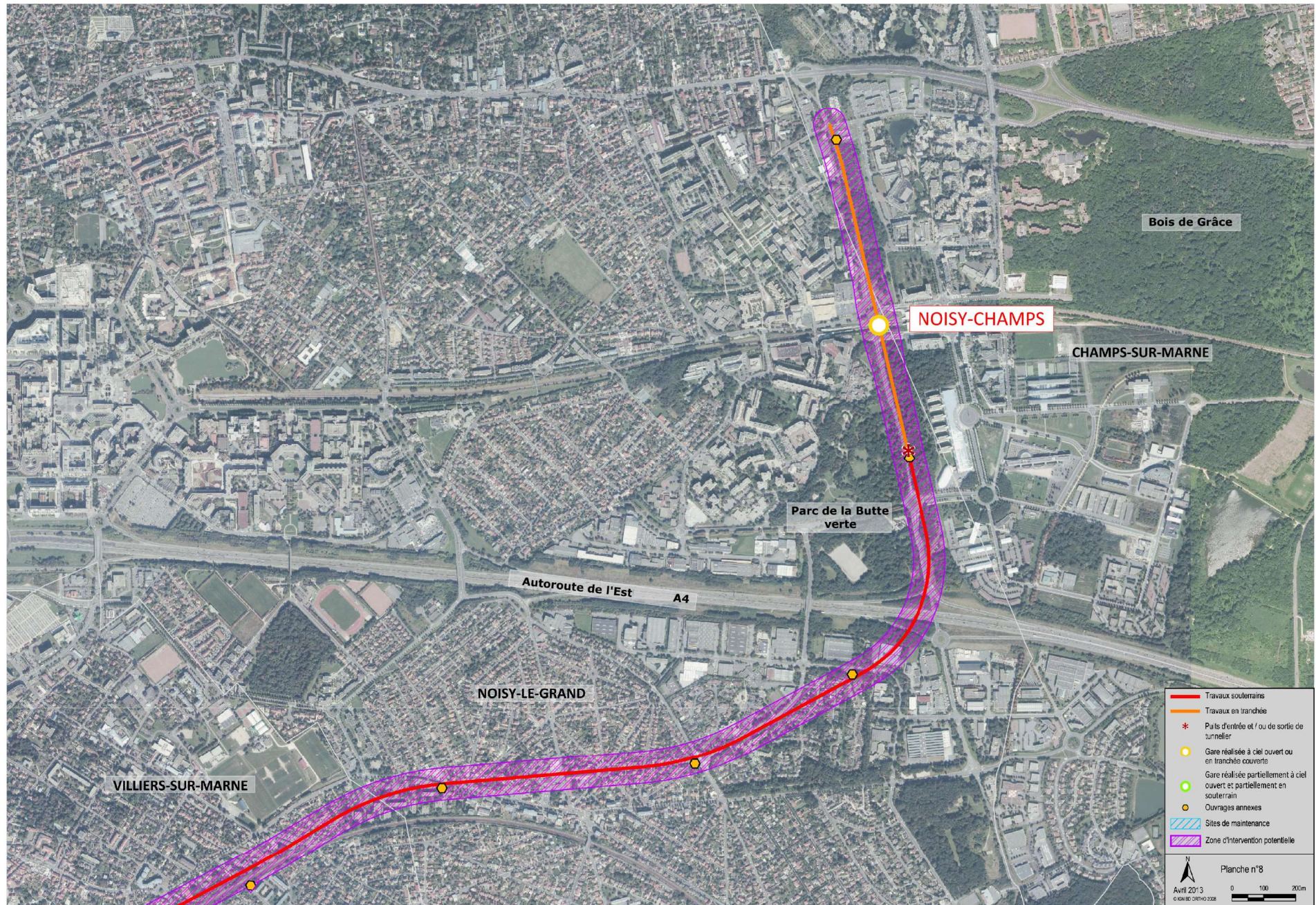














Société du Grand Paris
Immeuble «Le Cézanne»
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr