

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 15 : PONT DE SÈVRES < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)

LIGNE 15 OUEST **DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE**

Été 2015

PIÈCE
E

Plan général des travaux

PIECE E : Plan général des travaux

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

Il permet de visualiser l'ensemble des ouvrages du projet (tunnels, gares, 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.

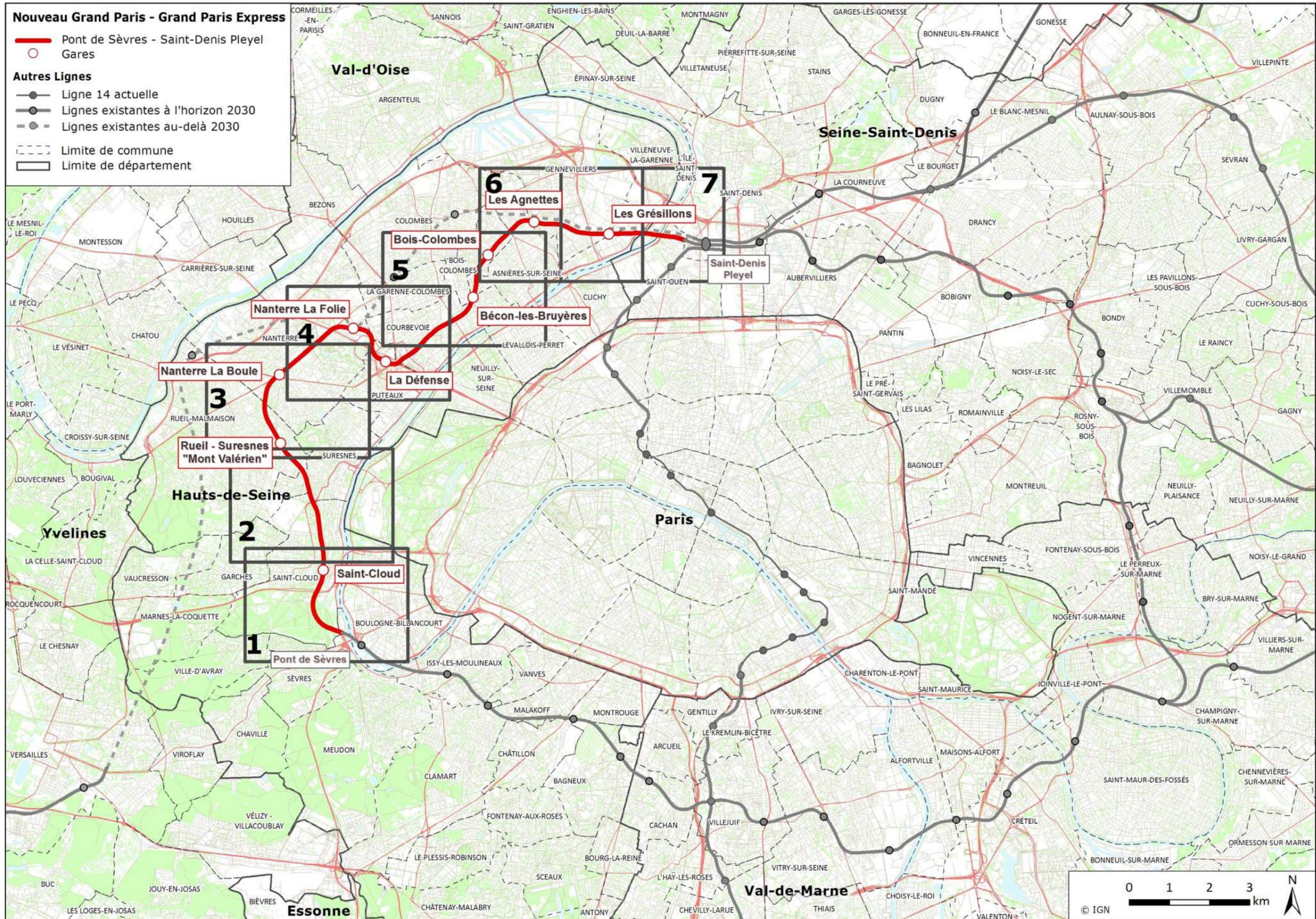
La largeur du fuseau augmente localement lorsque les emprises prévisionnelles identifiées (emprises de chantier en particulier) s'étendent au-delà de la bande de 100 mètres définie en section courante, comme par exemple autour des gares prévues par le projet ou à hauteur des puits de tunnelier, notamment dans les secteurs de l'Île de Monsieur à Sèvres et des Caboeufs à Gennevilliers et Asnières-sur-Seine (voir pièce D du présent dossier, chapitre D4).

En complément, la largeur du fuseau est accrue par rapport à sa largeur standard dans certains cas particuliers :

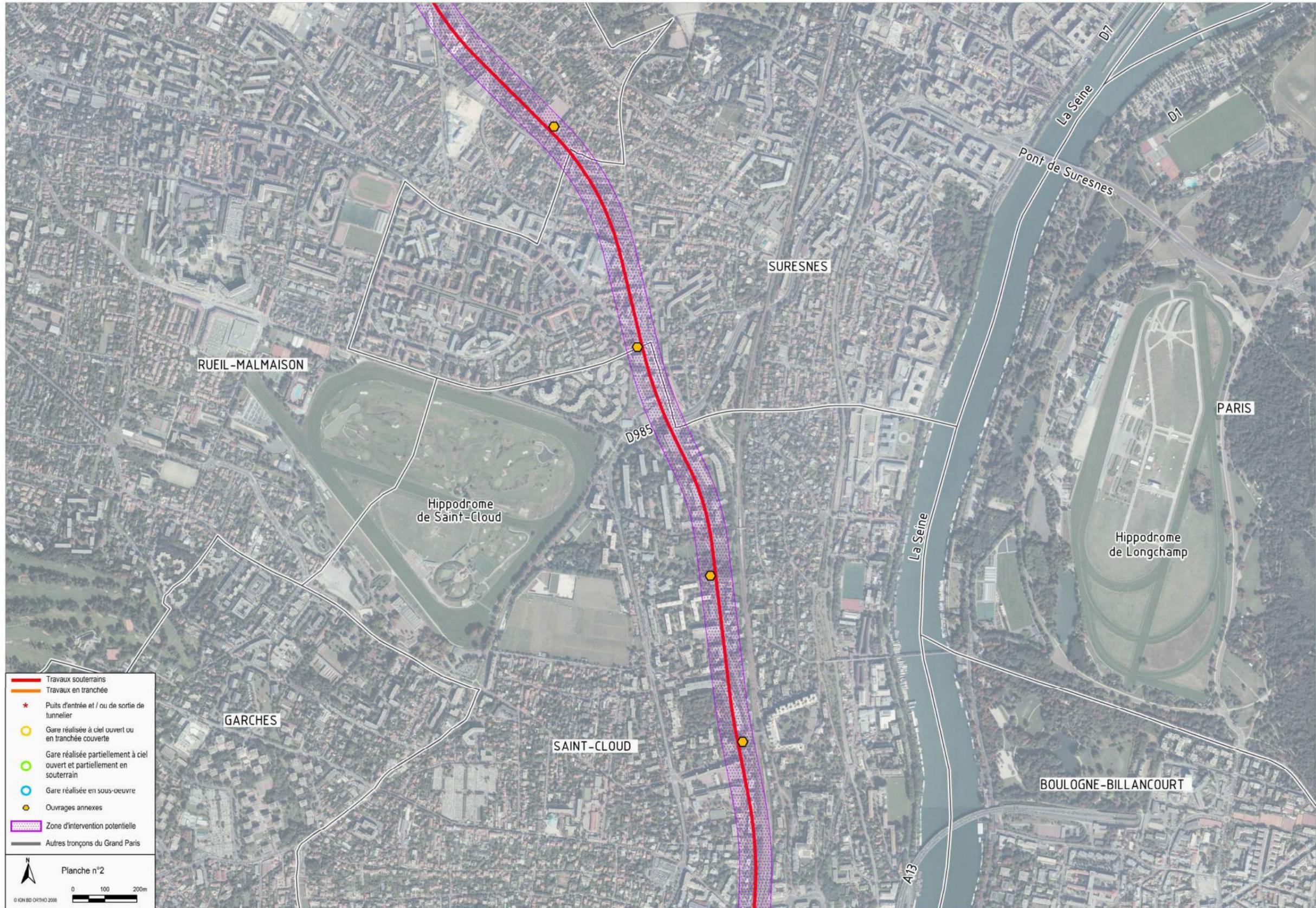
- Entre l'Île de Monsieur à Sèvres et la gare de Saint-Cloud, la zone d'intervention potentielle est élargie de manière à préserver la possibilité d'une adaptation conjointe du tracé et de la position des deux ouvrages annexes implantés sur le domaine national de Saint-Cloud (voir pièce D du présent dossier, chapitre D2). L'enveloppe du fuseau est étendue à l'est du tracé présenté et réduite à l'ouest, en cohérence avec la recherche d'une solution d'implantation optimisée des ouvrages annexes en partie basse du parc.
- Entre les gares Rueil - Suresnes « Mont Valérien » et Nanterre La Boule, la largeur du fuseau détermine un périmètre enveloppe : celui-ci permettra, dans le cadre des études de conception à venir, de définir l'implantation optimale des deux ouvrages annexes prévus entre ces deux gares, qui doivent s'insérer dans un secteur majoritairement pavillonnaire.
- A La Défense, la zone d'intervention potentielle préserve la possibilité de création éventuelle d'un puits d'accès au chantier de la gare souterraine de La Défense ainsi que d'une zone de chantier à l'ouest de la dalle, à proximité de la sortie du parking des Quatre Temps.
- Entre L'Île-Saint-Denis et l'ouvrage annexe situé boulevard Finot à Saint-Ouen, qui marque la limite des périmètres des lignes 15 Ouest et 15 Est, le fuseau a été élargi de façon à préserver la possibilité de réaliser un ouvrage de liaison entre la ligne 15 et la ligne 16/17 pour assurer un accès à la ligne 15 depuis le site de maintenance d'Aulnay et faciliter ainsi les opérations de maintenance des infrastructures sur la ligne 15 dans son ensemble, en particulier dans sa partie Ouest.

Enfin, les travaux d'adaptation à prévoir dans les gares du réseau de transports en commun existant qui seront en correspondance avec le projet seront coordonnés avec la réalisation des infrastructures du Grand Paris Express (voir pièce D du présent dossier, chapitre D4) : les emprises susceptibles d'être mobilisées pour ces travaux, pouvant concerner le faisceau de voies et les quais existants, sont comprises dans la zone d'intervention potentielle, avec dans certains cas des élargissements spécifiques à cette fin (Bois-Colombes, Les Grésillons).

Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas systématiquement 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 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.

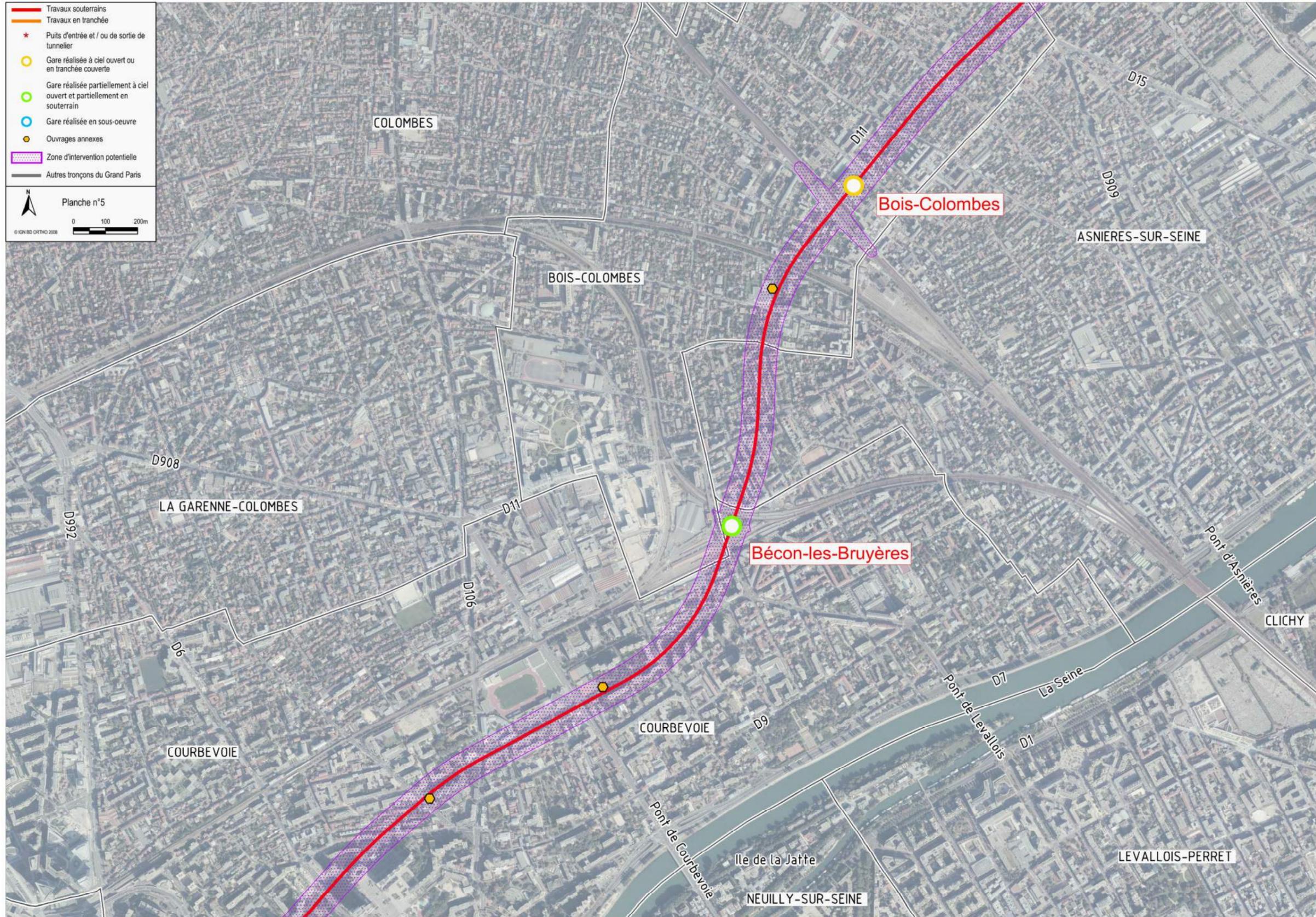


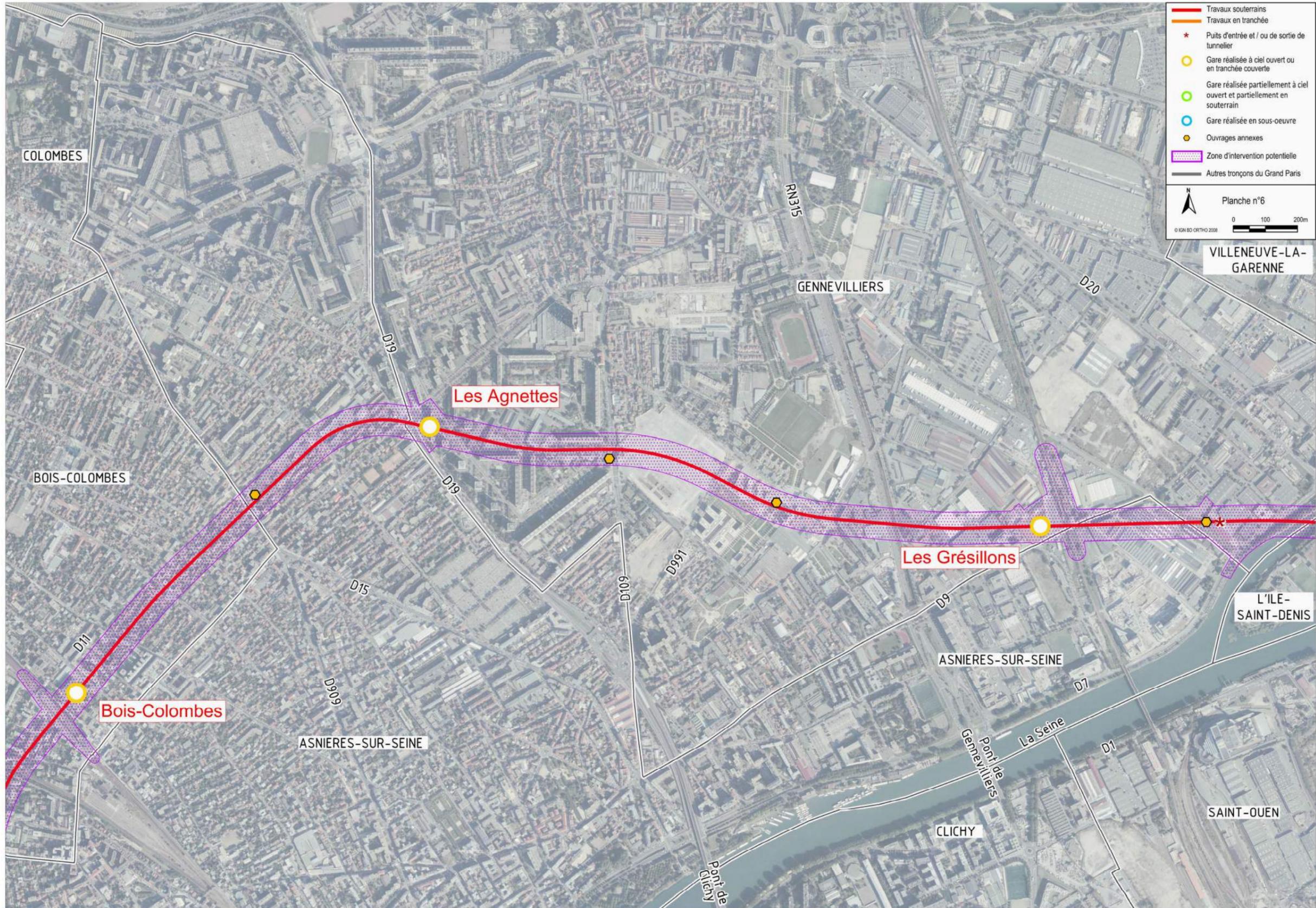


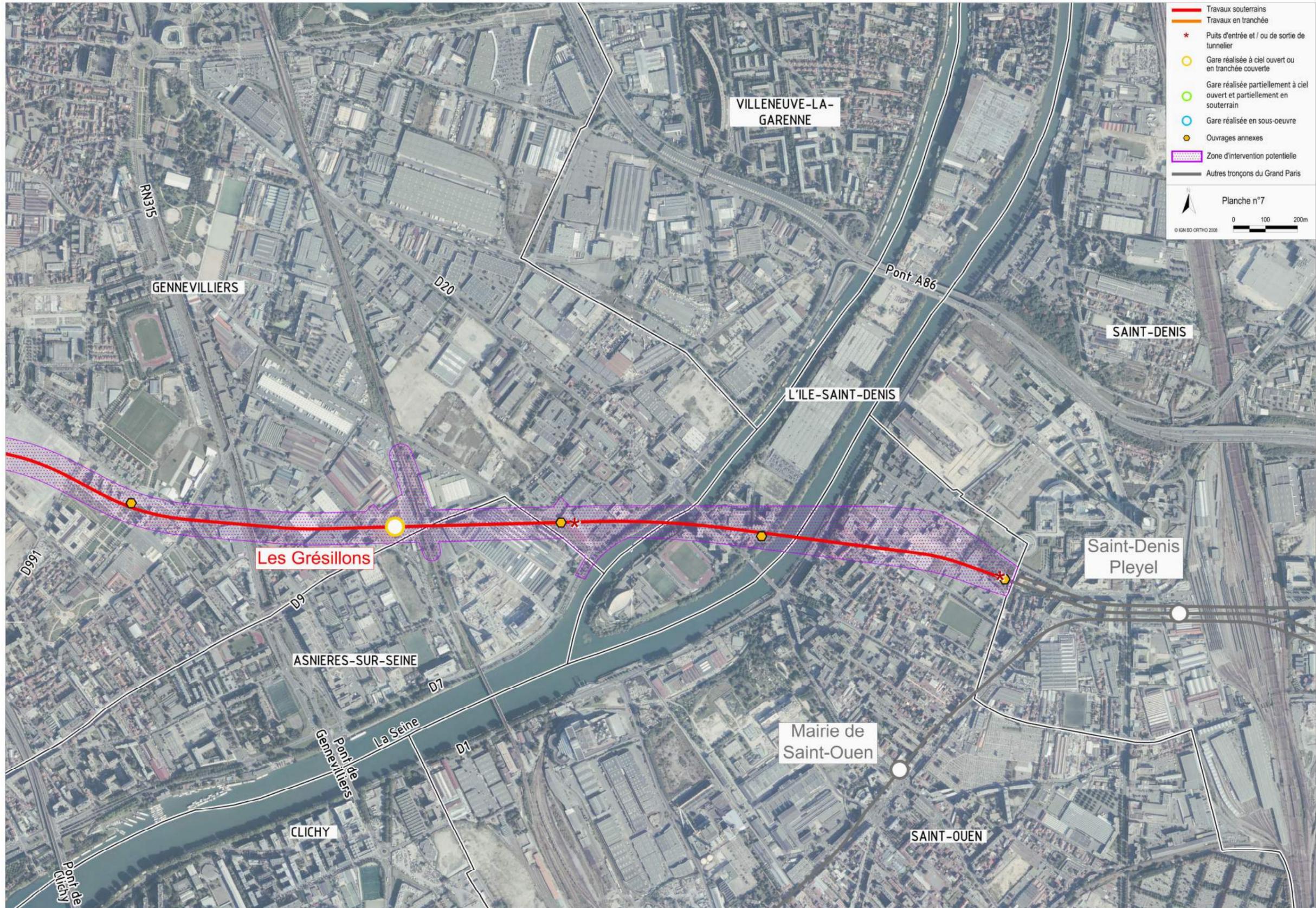














Société du Grand Paris
Immeuble « Le Cézanne »
30, avenue des Fruitiers
93200 Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr