

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

## **LIGNE 18**

# **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 Aéroport d'Orly – Versailles Chantiers (ligne verte) du réseau Grand Paris Express à l'échelle 1/10 000<sup>ème</sup>.

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

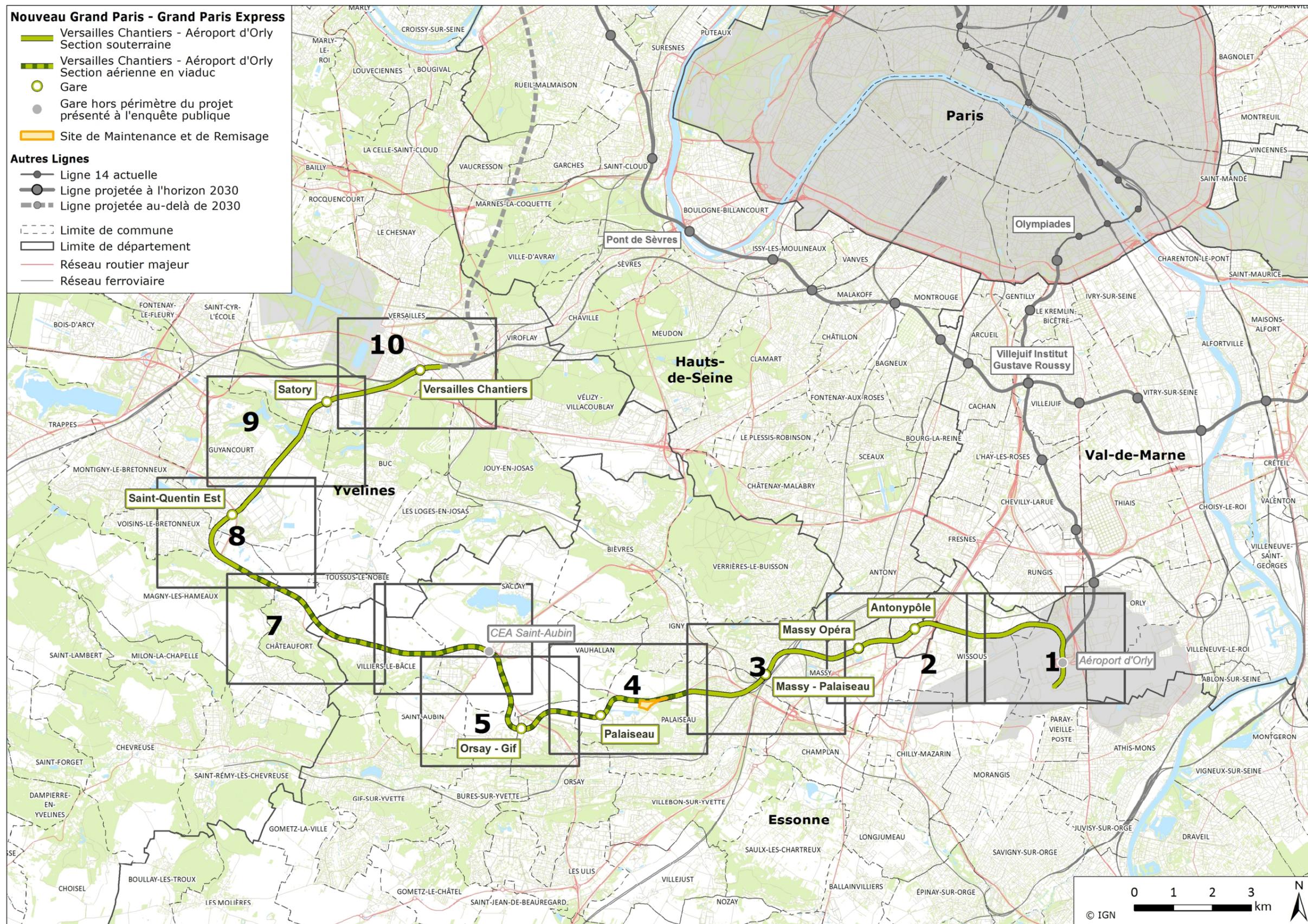
Cette zone d'intervention potentielle vise à identifier les emprises sur lesquelles la réalisation du projet est susceptible d'avoir une incidence, que ce soit de manière provisoire (emprises de chantier) ou définitive (implantation d'ouvrages), en surface ou en souterrain. En particulier, la zone d'intervention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

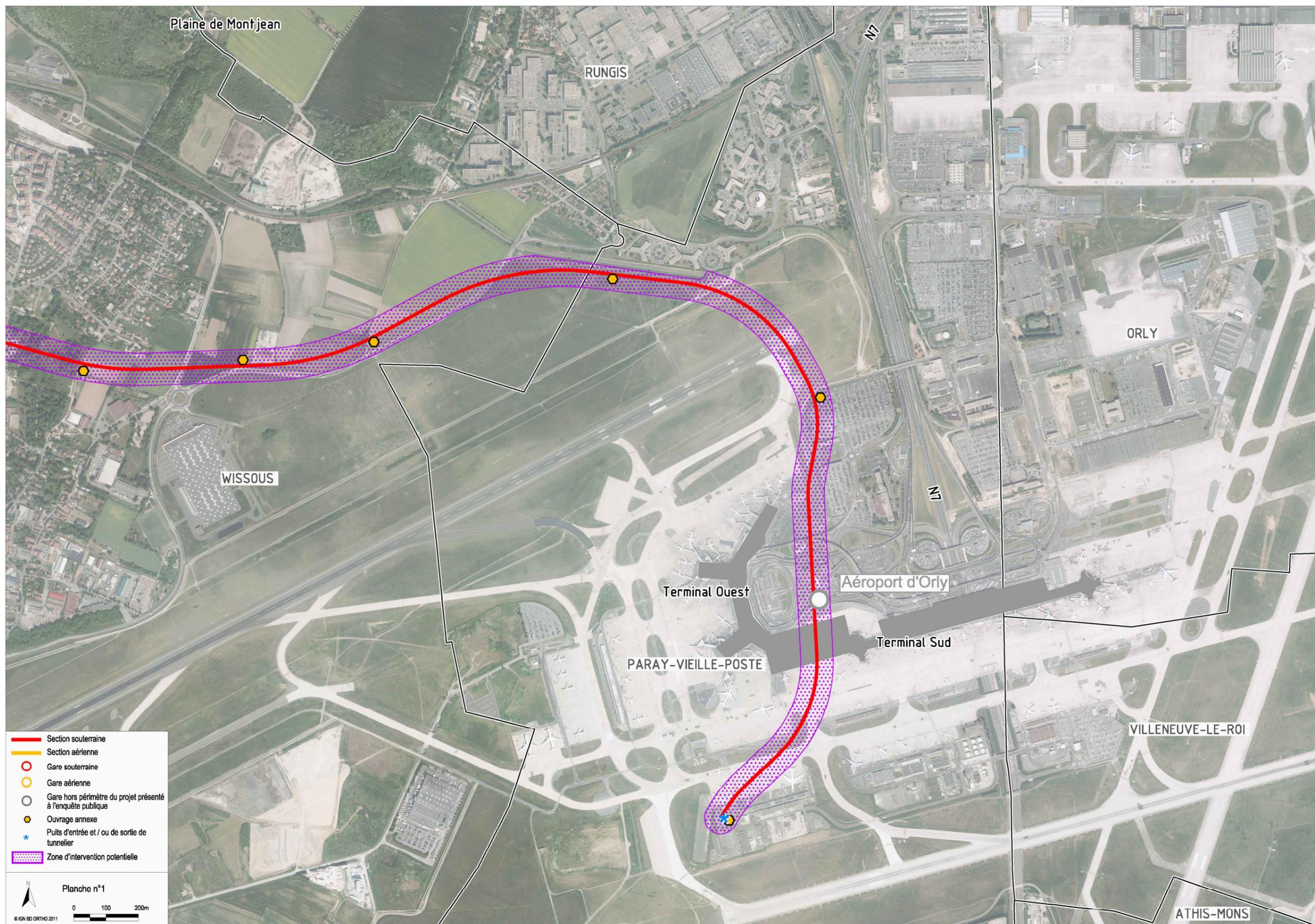
En section courante, la zone d'intervention potentielle est représentée par un fuseau d'une largeur de 50 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de métro (largeur totale de 100 mètres). Cette largeur de fuseau vise à intégrer d'éventuelles évolutions localisées du tunnel et des ouvrages jalonnant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

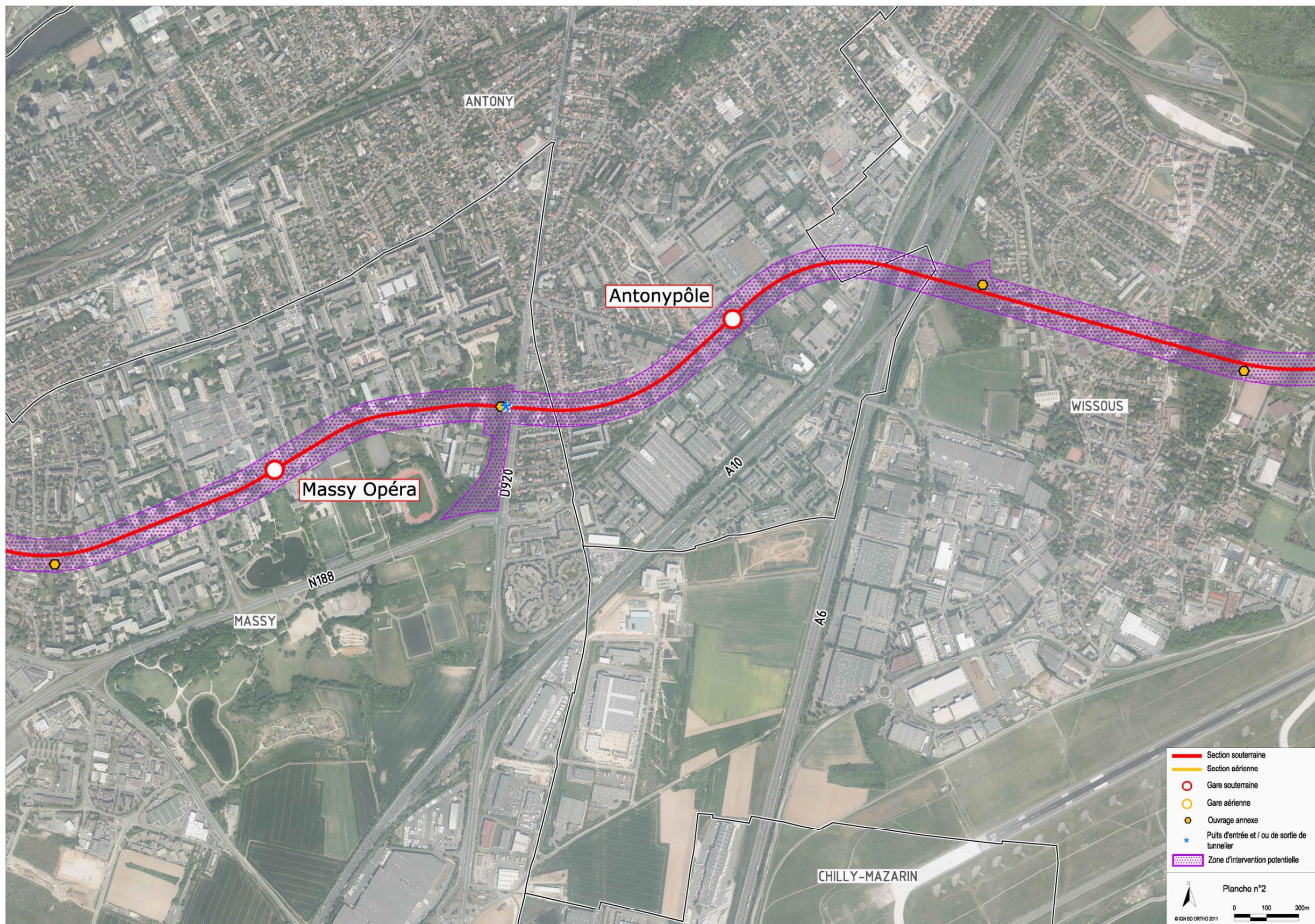
La largeur du fuseau peut être augmentée afin de prendre en compte d'éventuels affinements du tracé, en particulier lorsque la ligne passe à proximité d'obstacles fixes ou à l'intérieur de zones aux contraintes fortes.

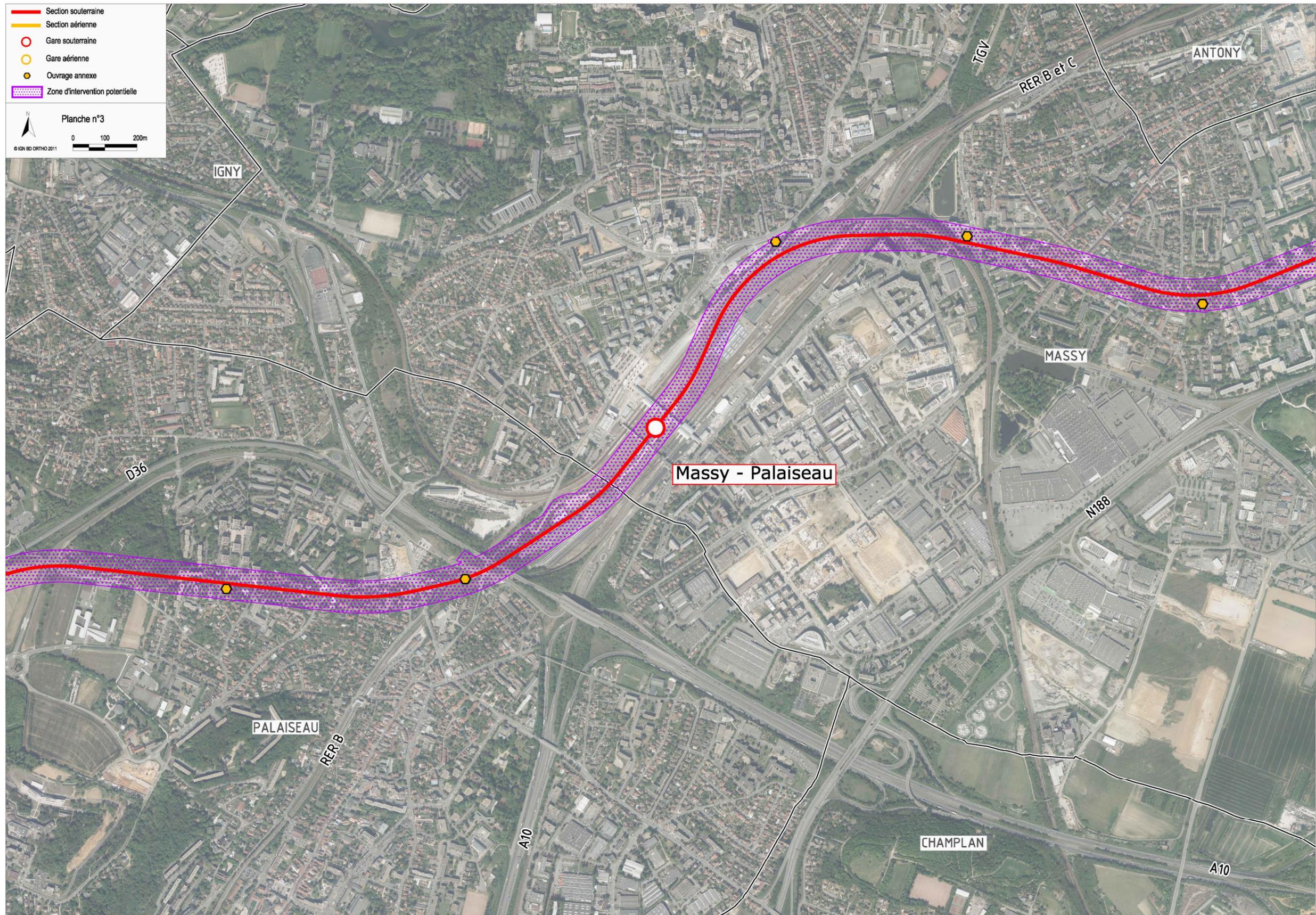
Par ailleurs, la largeur du fuseau augmente localement lorsque les emprises prévisionnelles identifiées (emprises de chantier en particulier) s'étendent au-delà de la bande de 100 mètres définie en section courante, comme par exemple autour des gares prévues par le projet (voir pièce D du présent dossier, chapitre D4).

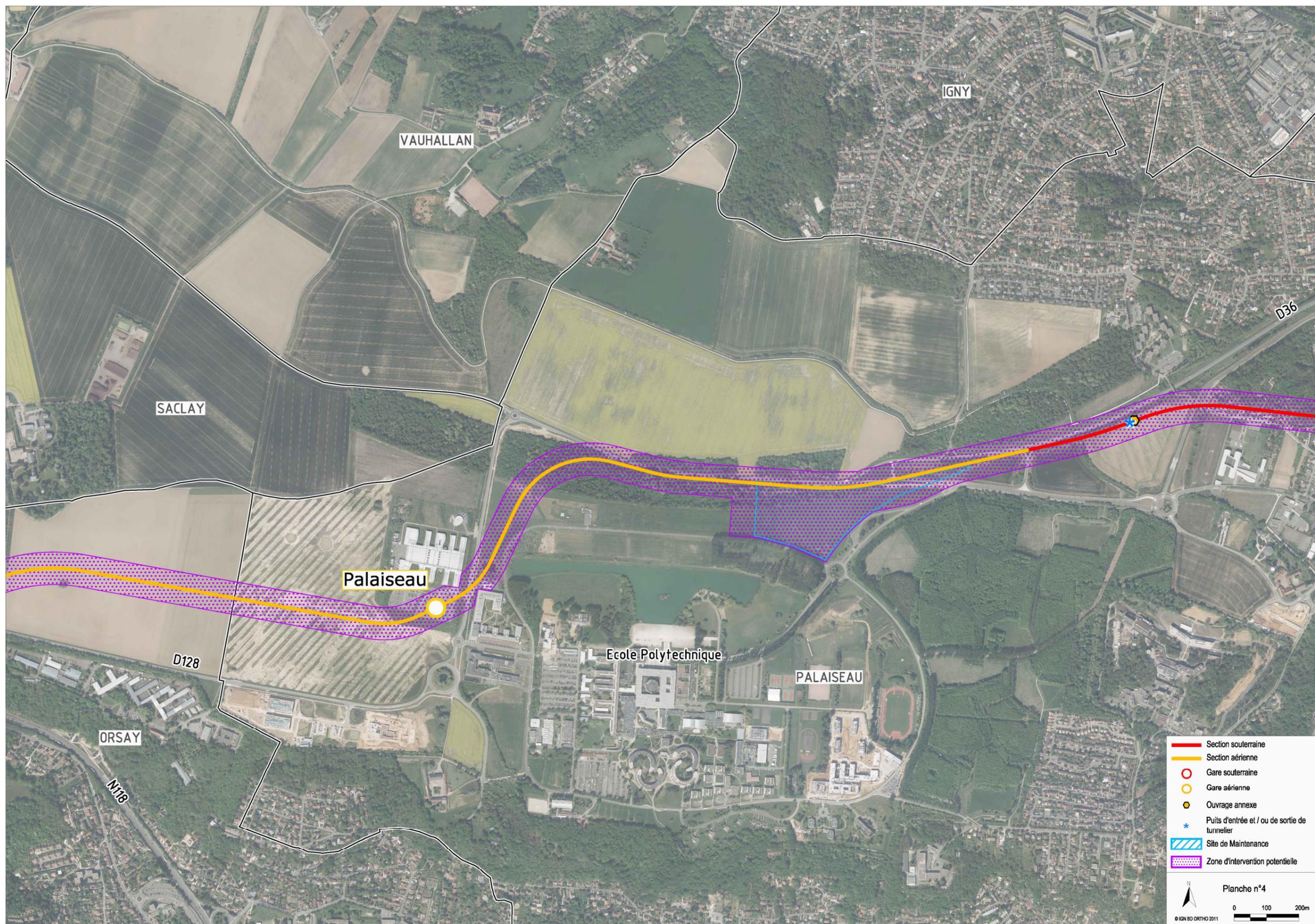
Toutes les parcelles incluses dans la zone d'intervention potentielle ne feront pas l'objet d'acquisitions foncières dans le cadre du projet. Les emprises qu'il est nécessaire d'acquérir seront en effet déterminées avec précision lors des études de conception à venir, et donneront lieu à la réalisation 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 70% de ces acquisitions concerneront des acquisitions de tréfonds en vue de la réalisation du tunnel et des ouvrages souterrains.



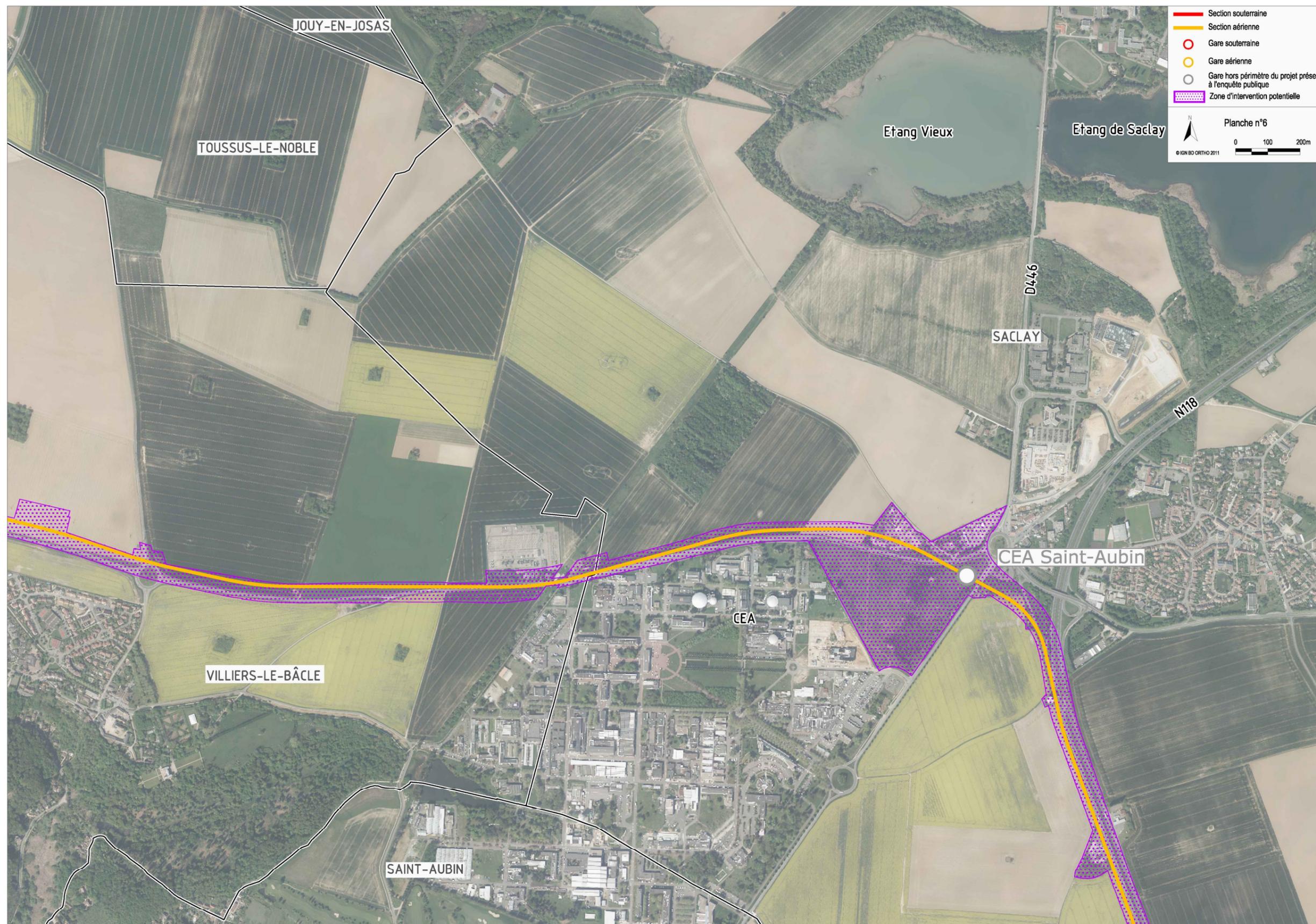




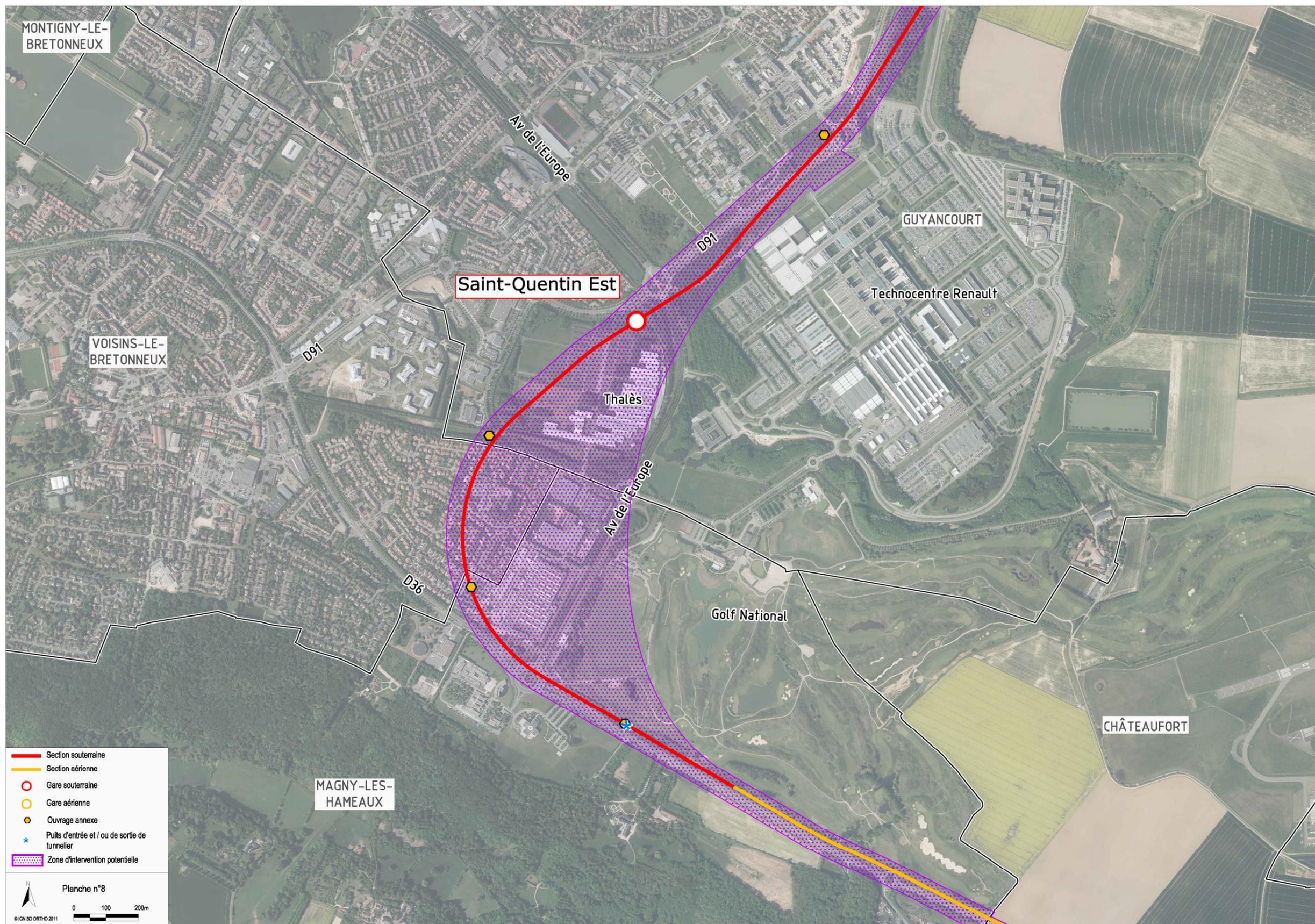




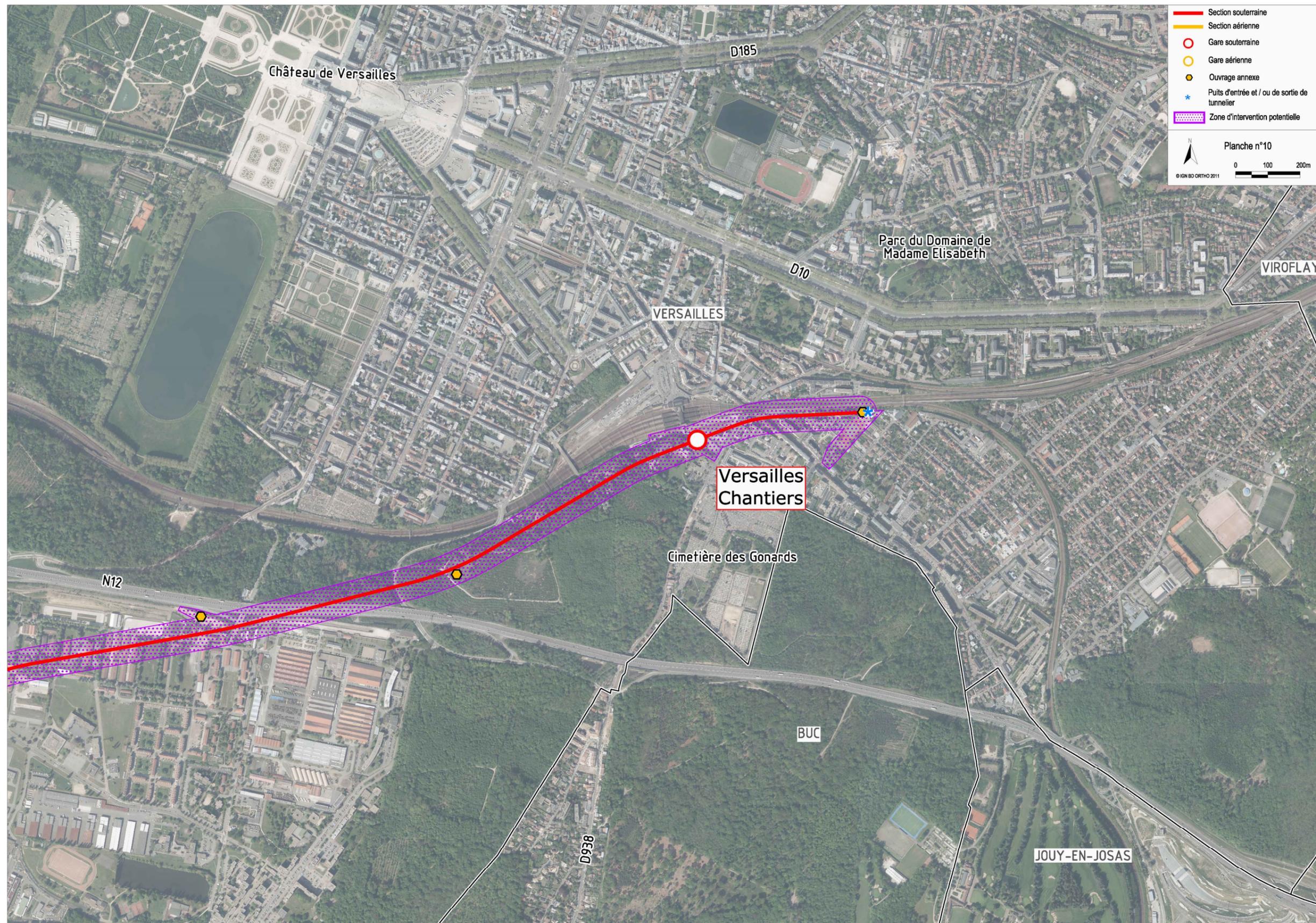
















**Société du Grand Paris**  
Immeuble « Le Cézanne »  
30, avenue des Fruitiers  
93200 Saint-Denis

[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)