



la14plus14.fr
> Mon info travaux

QUI FAIT QUOI?

Conceptrice et maître d'ouvrage du réseau Grand Paris Express, la **SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS** a confié à la **RATP** la maîtrise d'ouvrage opérationnelle du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly. À ce titre, la RATP est chargée de la conduite de la réalisation de la **future gare Maison-Blanche Paris XIII^e**, ainsi que du tunnel et des systèmes d'exploitation (équipements de transport, dispositifs de signalisation, etc.) de la ligne prolongée.

La RATP a retenu le **GROUPEMENT ELIOS** conduit par **SETEC TPI** (mandataire) et **SYSTRA** pour la maîtrise d'œuvre du projet (conception, dimensionnement technique, description et direction de l'exécution des travaux). L'architecture de la gare Maison-Blanche Paris XIII^e est l'œuvre de l'agence **GROUPE-6**. Les travaux sont réalisés en groupement par les entreprises **LÉON GROSSE** (mandataire) et **SOLETANCHE BACHY FRANCE**.

Le groupement **DODIN CAMPENON BERNARD / VINCI** en charge de la construction du tronçon nord de 4,5 km de tunnel du prolongement, sera présent sur le site jusqu'à l'été 2021 pour l'extraction du tunnelier arrivé dans le sud de la gare.

Entre 2021 et 2022, jusqu'à 180 personnes pourront travailler simultanément sur le chantier de la 14 Sud à Maison-Blanche - compagnons, techniciens et personnels encadrants de tous les corps de métier.



Du sud au nord, un chantier pluriel

À Maison-Blanche Paris XIII^e, le tunnelier Allison est attendu début 2021 au sud du chantier, tandis qu'au nord, le gros œuvre du tunnel de raccordement terminé, la construction de la boîte gare se poursuit. L'ouvrage de correspondance avec la ligne 7 du métro est lancé en parallèle.

En franchissant le tympan sud de la boîte gare début 2021, le tunnelier Allison signe la fin du creusement des 14 km de tunnel du projet. Après son démontage et son extraction depuis la gare, la trémie maintenue ouverte pour cette opération pourra être refermée. Les volumes intérieurs de cette partie de la gare pourront alors être finalisés puis aménagés.

En parallèle, au nord du chantier, l'ensemble des ouvrages de l'ancien accès à la ligne 7 du métro a été démolé. La réalisation des parois moulées va pouvoir reprendre. Le terrassement en taupe dans cette partie débutera ensuite, fin 2021.

Au nord de l'emprise, à l'angle de la rue Caillaux, la réalisation des espaces de correspondance entre la ligne 14 et la ligne 7 du métro débutera avec l'installation d'une grue à tour. En service dès fin 2022, ce nouveau couloir facilitera les cheminements voyageurs vers les quais de la ligne 7.

Les travaux en cours jusqu'en 2022

- D'ICI MI-2021** Début du chantier de réalisation de la correspondance avec la ligne 7
Arrivée puis démontage et extraction en pièces détachées du tunnelier Allison
Démarrage des parois moulées dans le nord du chantier
- ANNÉE 2022** Création des niveaux sous la dalle de couverture, dans le nord de la boîte gare
Finalisation du génie civil et premiers aménagements en zone sud

CALENDRIER INDICATIF SUSCEPTIBLE D'ÉVOLUTION

Pour limiter les perturbations dans le quartier et les gênes pour les riverains, la RATP veille à :

- **assurer** la sécurité de tous,
- **annoncer** à l'avance ses interventions,
- **limiter et encadrer** les travaux de nuit ou le week-end,
- **organiser** les flux de circulation du chantier,
- **préserver** les accès livraison et pompiers,
- **maintenir** l'accès aux logements et commerces,
- **privilégier** les techniques qui émettent le moins de nuisances sonores ou vibratoires,
- **adapter** ses procédés pour limiter l'émission de poussières,
- **préserver** l'environnement : tri et limitation du rejet des déchets.

Le contexte sanitaire de l'année 2020 a empêché la tenue de réunions publiques et de visites de chantier. Elles reprendront dès que possible. Pour toute question, nous vous invitons à contacter l'équipe projet via votre chargée d'information de proximité.

CONTACT



Votre chargée d'information de proximité CATHERINE BARUDONI répond à vos questions sur le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Aéroport d'Orly. Pendant toute la durée des travaux, vous pouvez la contacter par téléphone au **06 17 27 51 33** entre 9h et 17h, par mail : contactligne14sud@ratp.fr ou la rencontrer aux abords du chantier.

LE CHANTIER & LE QUARTIER



GARE MAISON-BLANCHE PARIS XIII^e LIGNE 14 SUD

Grand Paris express

Janvier 2021

« Après une année 2020 marquée par l'achèvement des tunnels, celui du raccordement à la ligne existante au nord et celui du prolongement au sud de la boîte gare très prochainement, le chantier entame en ce début 2021 sa dernière séquence de travaux de génie civil. Nous nous félicitons de la bonne marche des travaux malgré le contexte sanitaire et veillons attentivement à limiter les gênes occasionnées par notre chantier dans votre quartier. »

L'équipe projet

GUIDE DU CHANTIER

SUR LE CHANTIER



PORTIQUE DE LEVAGE

Pour l'évacuation des pièces du tunnelier non démontables, de plusieurs tonnes : roue de coupe, jupe et remorques notamment, un portique électrique de 14 m de haut est disposé au-dessus de l'ouvrage.

PAROIS MOULÉES

Réalisées en béton armé coulé dans une tranchée creusée au préalable, sur 1,5 m d'épaisseur et 50 m de profondeur, les parois moulées assurent l'étanchéité et la stabilité de la gare ainsi que celles des bâtis avoisinants.

TERRASSEMENT EN TAUPE

Cette technique consiste à creuser les volumes souterrains sous la dalle de couverture réalisée au préalable sur la zone à excaver. Des ouvertures sont ménagées pour l'accès des équipes et des engins, et le retrait des terres.



BOÎTE GARE

La boîte gare désigne le volume délimité par les parois moulées puis excavé avant la réalisation des quais et des différents niveaux de la gare. Elle forme dans le sol une enceinte étanche en béton armé.

Conception et réalisation : bob conseil, décembre 2020 - Cartographie : bob conseil - Illustrations : Quast 3 et bob conseil
Photos : G. Babonne, R&P - B. Bonnet et G. Laine, Vinci, NGE



LES CHANTIERS DE LA LIGNE 14 SUD À MAISON BLANCHE



6

Un nouveau couloir sous l'avenue d'Italie

Pour limiter au mieux les perturbations, le couloir de correspondance est réalisé par puits successifs, creusés puis couverts, depuis le côté impair de l'avenue. Les seuls travaux de nuit concernent les aménagements de voirie.



1

L'accès au parking de la Tour Super-Italie est transféré rue Gandon

Depuis le 2 novembre 2020, l'accès au parking souterrain du 127 avenue d'Italie est condamné par la réalisation des parois moulées dans la zone. L'entrée au parking se fait depuis le 10, rue Gandon.



2

Une grue à l'angle de la rue Caillaux et de l'avenue d'Italie

Destinée à l'évacuation des terres du creusement des espaces souterrains créés pour la correspondance avec la ligne 7 du métro, une grue de 29 m de haut est disposée dans l'emprise de chantier installée au coin de la rue Caillaux.

5

Convois exceptionnels à prévoir courant 2021

Les pièces du tunnelier Allison seront évacuées par convois exceptionnels dès leur retrait de la boîte gare, vers l'usine de son constructeur allemand Herrenknecht. À la demande de la préfecture, les arrivées et sorties des convois exceptionnels auront lieu de nuit. Leur chargement sera réalisé en journée.



3

15 000 m³ de parois moulées en construction

Après la construction de la partie sud de la boîte gare, les deux tiers des volumes de la gare restent à réaliser. La construction des parois moulées sur tout le pourtour et la hauteur de l'ouvrage reprend au nord du chantier, avant le terrassement effectué en taube sous la dalle de couverture.



4

Une machine usine de 100 m de long et 4 000 t à extraire

Après son arrivée dans la boîte gare, le tunnelier Allison sera démonté sur place morceau par morceau – roue de coupe, bouclier, jupe, vis d'extraction, puis tous les éléments du train suiveur. Les différentes pièces seront sorties du puits à l'aide d'un puissant portique électrique.

- Cheminement piéton modifié
- Protection du cheminement piéton
- Piste cyclable modifiée
- Passage piéton modifié
- Passage piéton supprimé
- Circulation automobile
- Entrée/sortie du chantier
- Écrans acoustiques
- Partie souterraine de la gare
- Zone de travaux Grand Paris Express