

**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<sup>e</sup>**, 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<sup>e</sup> est l'œuvre de l'agence **GROUPE-6**. Les travaux sont réalisés en groupement par les entreprises **LÉON GROSSE** (mandataire) et **SOLETANCHE BACHY FRANCE**.

**Sur le chantier de Maison-Blanche, entre 100 et 120 personnes travaillent quotidiennement, regroupant ouvriers, techniciens et personnels encadrants de tous les corps de métier.**



**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](mailto:contactligne14sud@ratp.fr) ou la rencontrer aux abords du chantier.

Conception et réalisation : bdc.commel, octobre 2019 - Photos : G. Rollando



**3 chantiers en 1**

**Première station du prolongement au sud de la ligne et seule située dans Paris intra-muros, Maison-Blanche Paris XIII<sup>e</sup> est également l'unique nouvelle gare de la 14 Sud en correspondance avec une ligne de métro existante. Un contexte complexe qui débouche sur une organisation spécifique du chantier.**

L'ouverture du nouvel accès au métro au niveau du 160, avenue d'Italie marque le démarrage d'une nouvelle séquence de travaux, désormais cantonnés côté impair de l'avenue. Au nord de l'emprise, au pied de la Tour Super-Italie, la réalisation du tunnel de raccordement a débuté. D'une longueur de 140 m, et réalisé en méthode traditionnelle, il permettra la jonction avec l'arrière-gare actuelle de la station Olympiades. Dans les zones nord et sud de l'emprise travaux, la construction des parois moulées et des refends est maintenant terminée. La réalisation des parois moulées dans la zone centrale débutera quand sera démolie l'accès d'origine de la ligne 7 du métro. Au total, pour l'ensemble de la gare, pas moins de 10 000 m<sup>2</sup> de parois moulées seront réalisées, en 82 panneaux de 3,6 m de large, 1,5 m d'épaisseur et 50 m de profondeur. Dès l'ensemble des parois et refends constitué dans une zone, le terrassement de la boîte gare peut commencer. Il se fait « en taupes », sous une dalle de couverture, réduisant l'impact des travaux pour les riverains.

**SUR LE CHANTIER**

**BASE-VIE**

Cet ensemble de bungalows constitue le quartier général du chantier. Il est composé des différents locaux destinés aux équipes et à la conduite des travaux : bureaux, salles de réunions, vestiaires, sanitaires, espaces de repos, etc.



**BOÎTE GARE**

On appelle ainsi le volume délimité par les parois moulées puis excavé avant que les quais et les différents niveaux de la gare soient réalisés. Elle forme dans le sol une enceinte étanche en béton armé.



**STATION DE LAVAGE**

À la sortie de tous les chantiers, les véhicules sont nettoyés afin de préserver la propreté et l'état des voies de circulation aux alentours du chantier.



**PAROIS MOULÉES**

Les parois moulées délimitent la boîte gare sur toute sa hauteur. Elles assurent l'étanchéité et la stabilité de la gare ainsi que celles des ouvrages avoisinants. Elles sont réalisées en béton armé, coulé dans une tranchée creusée au préalable.



**REFENDS**

Ces barrettes sont positionnées sous le radier de la future station pour la consolider. Elles sont réalisées avec les mêmes engins que les parois moulées.



**PONT ROULANT**

Fixé sur des rails de roulement, cet appareil de levage mobile électrique, à faible émission sonore, permet de déplacer et transporter des charges sur le chantier.



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 CHANTIER & LE QUARTIER**



**GARE MAISON-BLANCHE PARIS XIII<sup>e</sup> LIGNE 14 SUD**

Grand Paris express

Octobre 2019

« Après la mise en service du nouvel accès à la station de métro Maison-Blanche (M7), côté pair de l'avenue d'Italie, le chantier de la future gare Maison-Blanche Paris XIII<sup>e</sup> change de configuration pour une nouvelle phase incluant la construction du tunnel de raccordement de la ligne 14 Sud à l'arrière-gare d'Olympiades. Les accès à la station côté impair de l'avenue sont démolis pour poursuivre la réalisation de la gare. Nous veillons toujours à assurer la bonne cohabitation avec le chantier dans l'ensemble du quartier. »

L'équipe projet

**Les travaux en cours jusqu'en 2021**

- AUTOMNE 2019** Réalisation du tunnel de raccordement à la ligne 14. Démolition des accès et espaces voyageurs souterrains de la ligne 7, côté impair de l'avenue d'Italie
- COURANT 2020** Réalisation des travaux de terrassement dans la partie sud de la boîte gare
- DÉBUT 2021** Arrivée et sortie d'une partie du tunnelier Allison, chargé de la construction de 4,6 km de tunnel entre L'Hay-les-Roses et Paris

**GUIDE DU CHANTIER**

# LE CHANTIER DE LA LIGNE 14 SUD À MAISON BLANCHE



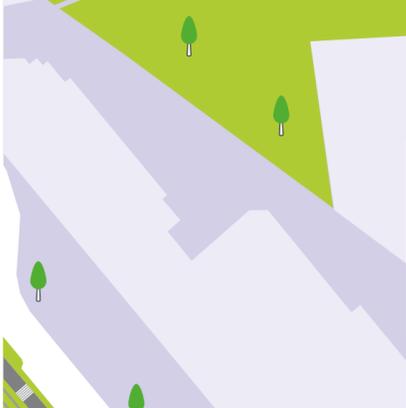
**1**  
**140 m de tunnel construits en traditionnel au départ de Maison-Blanche**  
 La partie du tunnel reliant Maison-Blanche Paris XIII<sup>e</sup> à l'actuel terminus Olympiades est réalisée en traditionnel, tandis que 3 tunneliers sont à l'œuvre depuis l'été 2019 entre Morangis et Paris.



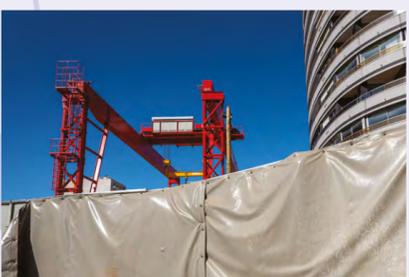
**5**  
**160, avenue d'Italie : nouvel accès au métro Maison-Blanche pour la suite des travaux**  
 Construit entre le printemps 2018 et l'été 2019, le nouvel accès à la station Maison-Blanche côté pair de l'avenue d'Italie ouvre à l'automne 2019. L'accès côté impair restera fermé jusqu'à la fin des travaux de construction de la gare de la ligne 14. Les sorties nord d'origine sont conservées.



**4**  
**La circulation est aménagée avenue d'Italie, entre la rue Caillaux et la rue Tagore**  
 La circulation routière est maintenue dans les deux sens, mais réduite par les installations de chantier qui occupent une partie de l'avenue d'Italie. Les cheminements piétons sont aménagés. Les pistes cyclables sont conservées. Des ralentissements sont possibles en proximité du chantier.



**3**  
**Des écrans acoustiques entourent le chantier**  
 Pour limiter les nuisances sonores dans le quartier, des dispositifs anti-bruit sont déployés sur environ 200 m le long des palissades côté impair de l'avenue d'Italie.



**2**  
**La Petite ceinture accueille la base logistique du chantier sur 1 km environ**  
 Les installations nécessaires à l'accueil des équipes, l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais occupent une partie de l'ancienne voie ferrée en contrebas de l'espace public, entre l'avenue d'Italie et la rue du Dessous-des-Berges.



**2**  
**La Petite ceinture accueille la base logistique du chantier sur 1 km environ**  
 Les installations nécessaires à l'accueil des équipes, l'approvisionnement du chantier et l'évacuation des déblais occupent une partie de l'ancienne voie ferrée en contrebas de l'espace public, entre l'avenue d'Italie et la rue du Dessous-des-Berges.



- Zone de travaux Grand Paris Express
- Cheminement piéton modifié
- Passage piéton modifié
- Passage piéton supprimé
- Protection du cheminement piéton
- Circulation automobile
- Accès pompiers
- Partie souterraine de la gare