



Les travaux de votre future

Gare Maison Blanche - Paris XIII^e

De l'automne 2021 à l'été 2022

Octobre 2021

ACTUALITÉS CHANTIER

Un chantier en deux zones, du fait des contraintes spécifiques à chacune

La zone sud du chantier, d'où part le tunnel vers Orly, est la plus avancée : les parois moulées et le terrassement devaient impérativement être achevés pour la sortie du tunnelier Allison, en mars 2021.

Les trémies provisoires (ouvertures en surface) nécessaires au chantier ont été refermées, et les structures secondaires du génie civil (quais, escaliers, gaines) sont en cours d'achèvement. Les travaux d'aménagement commenceront début 2022, avec la réalisation des cloisonnements intérieurs, pose des installations électriques...



14 km de voies en cours de pose, de Maison Blanche à Orly

Dans la zone sud du chantier, les dalles des différents niveaux de la future gare sont terminées, et les quais sont réalisés. Dans le tunnel vers Orly, la pose des rails a débuté.

Photo ©RATP/Gilbert Lasne



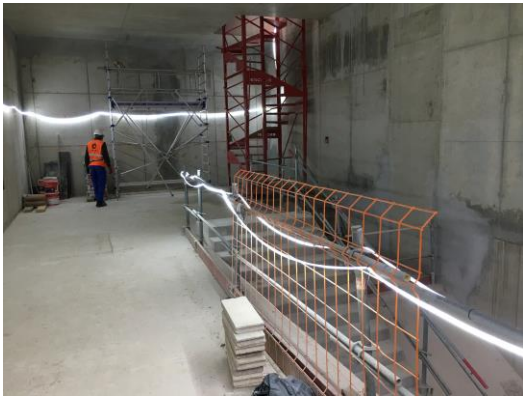
Avec la fin des parois moulées de la zone nord, s'achève la partie la plus complexe des travaux

Cette phase, démarrée en 2020, nécessitait de démolir l'accès d'origine de la ligne 7, et donc de construire au préalable le nouvel accès, côté pair de l'avenue d'Italie. Il fallait également, avant d'intervenir dans la zone centrale de la boîte gare, que soit réalisé le tunnel de raccordement à l'arrière-gare d'Olympiades.

Le terrassement va débuter, réalisé en taupe

La zone nord de la boîte de la gare va maintenant être évidée de ses terres : c'est la phase dite de terrassement, qui débute cet automne. En alternance seront réalisées les structures principales du génie civil (dalle de couverture, planchers intermédiaires et radier – la dalle de fond de la gare).

La première étape du terrassement consiste à démolir la plateforme de travail qui avait été réalisée pour les travaux de parois moulées, puis à excaver jusqu'à la sous face de la dalle de couverture, qui est réalisée ensuite par ferrailage et bétonnage. Une fois la dalle de couverture achevée, les opérations de terrassement seront réalisées en taupe, c'est-à-dire sous la dalle de couverture.

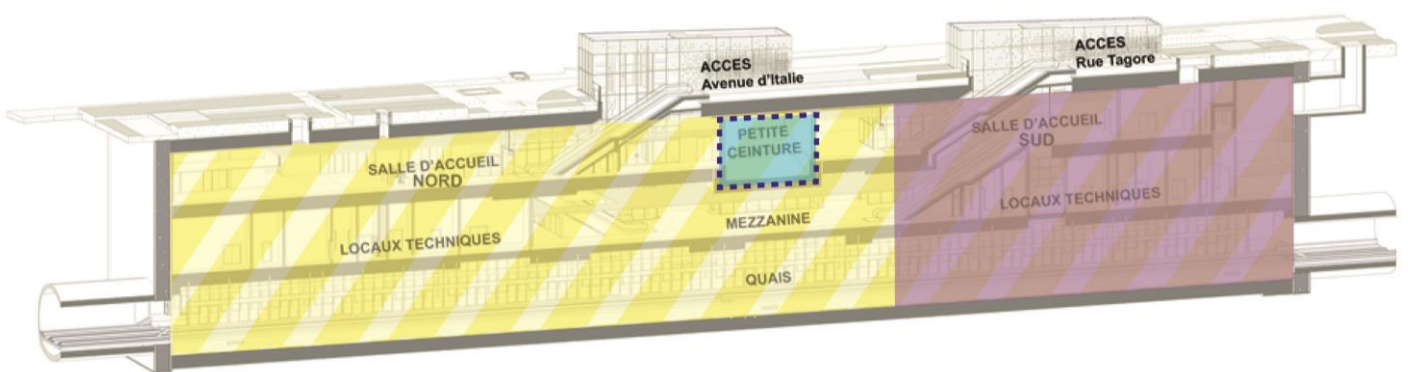


Cette phase se terminera fin 2022 avec la réalisation du radier (le fond de la gare, sous les voies) dans l'ensemble de la gare.

Durant cette phase, les travaux seront réalisés principalement en souterrain. L'activité en surface relèvera essentiellement de la logistique d'évacuation des terres et d'approvisionnement des matériaux, comme lors de la réalisation de la boîte sud. Les transferts entre surface et souterrain seront effectués à l'aide d'une grue, dont l'installation est prévue en décembre 2021.



Ci-contre, de haut en bas : le chantier avenue d'Italie, en fin de phase des parois moulées, les espaces en cours de réalisation de la correspondance M7/M14, et les installations de la Petite ceinture (©Devisubox, ©RATP)
En première et dernière page : les quais de la future gare Maison Blanche.



En jaune, la zone nord, **en violet,** la zone sud, et **en bleu,** le tunnel traversant de la Petite ceinture, à recréer.

En parallèle, les travaux se poursuivent dans les espaces de la ligne 7

Dans la petite emprise située au débouché de la rue Caillaux, les volumes des nouveaux couloirs desservant le quai direction La Courneuve, et la correspondance M7/M14 prennent forme.

La section du couloir en traversée sous l'avenue sera réalisée entre le printemps et l'été 2022. La circulation routière restera maintenue avenue d'Italie sur deux voies, et dans les deux sens, mais avec des déviations au fil des phases d'intervention sous la voirie.

Les pistes cyclables seront également conservées.

Nous vous tiendrons informés des modifications éventuelles.

Le chantier avance également sur la Petite ceinture

Sur la section située entre la rue Gandon et l'avenue de Choisy, l'installation de traitement des boues utilisées lors de la réalisation des parois moulées va être démontée, de même que les canalisations qui la reliaient au chantier.

A l'extrémité ouest, vont démarrer les travaux préparatoires à la reconstruction en souterrain du tunnel de l'ancienne Petite ceinture. Ces travaux répondent à l'obligation de restituer à l'identique l'ouvrage d'origine, qu'il a fallu démolir pour réaliser la boîte gare de la ligne 14.

Les interventions seront réalisées depuis l'emprise de la Petite ceinture, sous l'immeuble qu'elle traverse en souterrain, et, également, depuis son débouché sous le jardin du Moulin de la Pointe, côté pair de l'avenue d'Italie.



Les zones de chantier en cours : en jaune et violet, les zones nord et sud du chantier de la future gare, **en bleu**, le tunnel traversant de la Petite ceinture, à recréer, **en rose**, les espaces en cours de réalisation de la future correspondance M7/M14.

Vous souhaitez en savoir plus ? Votre chargée d'information de proximité est joignable au **06 17 27 51 33** ou par mail : contactligne14sud@ratp.fr



Photo ©RATP/Gilbert Lasne

Le calendrier des travaux

- 2016** ● Études des sols (puits d'essais géotechniques et diagnostic archéologique)
- 2017** ● Déviation des réseaux concessionnaires
- 2018** ● Démarrage des travaux de comblement des carrières au Kremlin-Bicêtre
 - Début des travaux de génie civil des 5 gares et 11 ouvrages annexes sous maîtrise d'ouvrage RATP
- 2019** ● Montage puis démarrage des 3 tunneliers depuis Morangis (puits de service), Thiais (site de la gare Pont de Rungis) et L'Haÿ-les-Roses (ouvrage Jean Prouvé)
- 2020** ● Fin des comblements de carrières au Kremlin-Bicêtre
 - Mise en service du prolongement jusqu'à Mairie de Saint-Ouen
- 2021** ● Fin du creusement du tunnel
 - Démontage et extraction des tunneliers
 - Travaux de pose des voies
- 2022** ● Travaux d'aménagement des gares et du tunnel
- 2023** ● Travaux d'installation des systèmes d'exploitation du métro
 - Mise en service du Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de Morangis
- Mi-2024** ● Aménagements extérieurs des nouvelles gares
 - Mise en service du prolongement M14 Sud