

COURRIER DU CHANTIER

N°2

AVRIL 2019

**GARE
FORT D'ISSY
VANVES
CLAMART**
LIGNE 15 SUD

« Après l'opération de ripage qui nous a permis d'installer le toit de la gare, le chantier suit son cours. Les travaux sont désormais moins bruyants depuis qu'ils ont lieu sous la dalle de couverture en béton, limitant ainsi la gêne. Nous continuons de travailler en coordination avec les partenaires et les collectivités locales pour assurer le bon déroulement du chantier. »

Gualtiero Zamuner
Chef de projet secteur
Société du Grand Paris

Grand
Paris
express



La gare se dessine
sous vos pieds

Débutés en septembre 2017, les travaux à l'intérieur de la boîte gare vont se poursuivre jusqu'à l'été. Ils consistent à creuser et évacuer 130 000 tonnes de terres – soit l'équivalent d'environ 30 piscines olympiques – et à construire les étages souterrains de la gare. Pas moins de 10 000 m³ de béton sont utilisés pour réaliser les 4 niveaux de planchers et le radier.

La gare est également le point de sortie de 2 tunneliers du nouveau métro : l'un en provenance de Pont de Sèvres et l'autre de Bagneux. Ce dernier, baptisé Ellen, est parti en février et sortira à l'été 2020. Les équipes préparent déjà son arrivée avec des travaux de sécurisation des sols dans et autour du chantier.

À Clamart, SNCF continue de mener les travaux d'adaptation de la gare Transilien en vue de l'arrivée du Grand Paris Express. Elle a engagé, depuis plus d'un an, les travaux nécessaires à la réalisation du couloir de correspondance entre l'actuelle et la future gare.

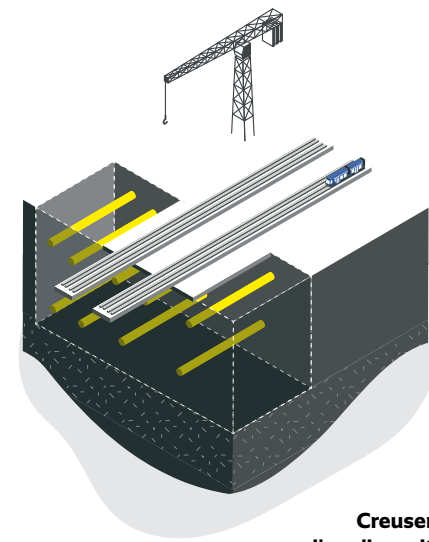
Les travaux du nouveau métro avancent à grand pas dans votre quartier. Nous vous expliquons tout dans ce deuxième courrier du chantier !

TECHNIQUE

4 étages créés sous terre

C'est la technique du creusement « en taupe » qui a été choisie : les opérations se déroulent ainsi sous la dalle de couverture, le plafond de la future gare.

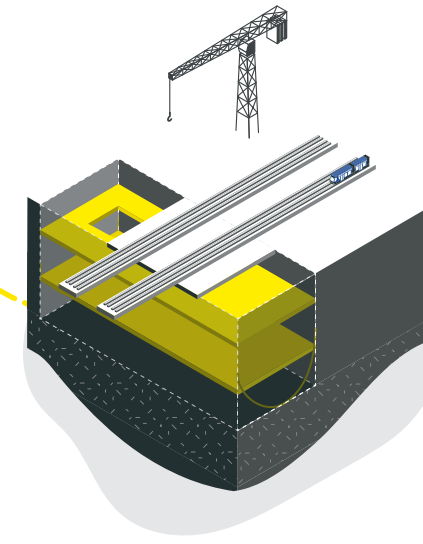
Depuis plus d'un an, les équipes s'attèlent à construire l'intérieur de la boîte gare. Les terres sont évacuées et les 4 étages de la gare sont réalisés de haut en bas, en terminant par le radier qui sert de plateforme de fondation.



1

Creusement et pose d'un dispositif de soutien

Le périmètre souterrain de la gare est creusé par les ouvertures conservées dans la dalle de couverture, révélant au fur et à mesure de l'évacuation des terres, l'enceinte de parois moulées. De grands tubes métalliques (butons) sont disposés au fur et à mesure du creusement afin de soutenir les parois soumises à une forte pression du terrain.



2

Réalisation du radier et pose des paliers définitifs

Une fois l'espace souterrain creusé, une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Les butons provisoires sont progressivement remplacés par les planchers en béton. Les deux tunneliers, l'un en provenance de Bagneux et l'autre en provenance de Pont de Sèvres, peuvent alors déboucher dans la gare.

Pour tout comprendre sur les méthodes de construction d'une gare du Grand Paris Express: societedugrandparis.fr/info/methodeconstructive

MÉTIER



Le chef d'orchestre du chantier

Nicolas Labrousse, 40 ans, est maître d'œuvre chez setec pour la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart.

TUNNEL

Tunnelier en approche !

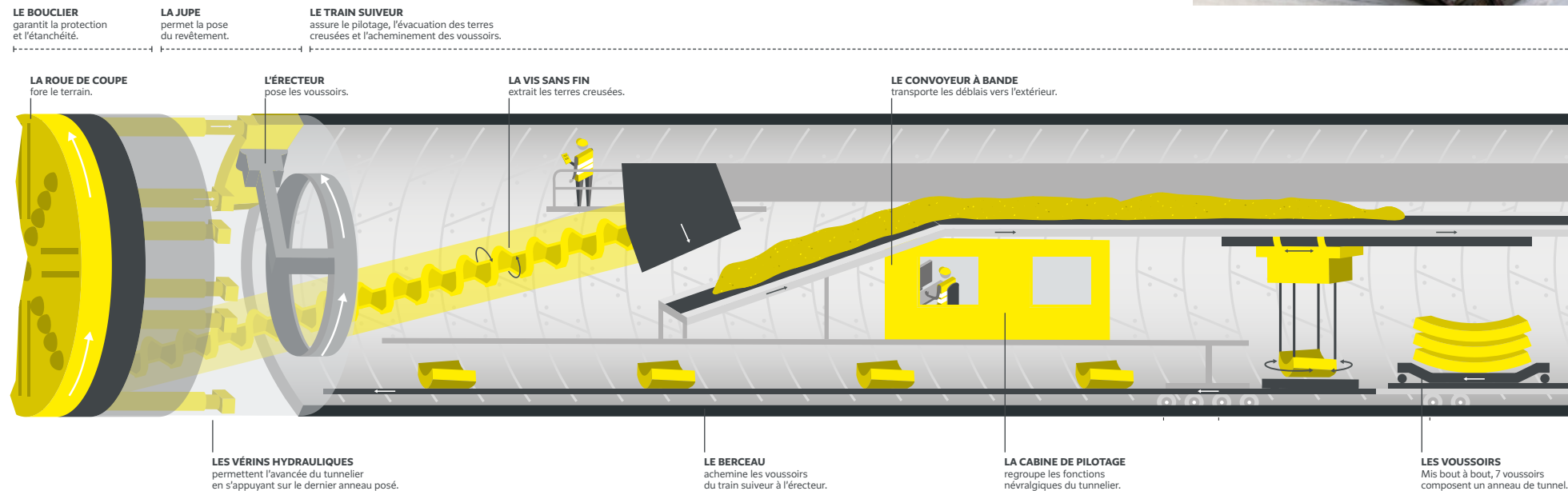
Le chantier se prépare à accueillir le troisième tunnelier du Grand Paris Express et le premier du département des Hauts-de-Seine. En provenance de Bagneux, il va parcourir 4 km jusqu'à la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart.

Parti du puits Robespierre à Bagneux en février, le tunnelier, baptisé Ellen, creuse le tunnel reliant 2 gares et 4 ouvrages de service du nouveau métro avant d'atteindre son point de sortie à l'été 2020. Il sera ensuite démonté sur site et extrait par un puits de sortie situé dans le chantier.

Avançant à une allure moyenne de 12 mètres par jour, le tunnelier a plusieurs fonctions : il fore le sol jusqu'à

55 mètres de profondeur, évacue les terres creusées et pose des anneaux de béton qui forment la paroi du tunnel. Technique de creusement la plus rapide et la plus sûre, elle présente aussi l'avantage de réduire le nombre de chantiers le long du tracé, et de limiter ainsi les nuisances.

Pour en savoir plus sur les tunneliers : societedugrandparis.fr



1

Il creuse

La roue de coupe, en tournant, fore le terrain. Ses équipements sont adaptés à la nature du sous-sol.

2

Il évacue les déblais

Les terres issues du creusement sont remontées à la surface via la vis sans fin et le convoyeur à bande installé dans le train suiveur.

3

Il pose le revêtement du tunnel

Le revêtement du tunnel est composé d'anneaux successifs. Sept voussoirs forment un anneau. Acheminés par wagon depuis la surface jusqu'au train suiveur, ils sont posés un à un grâce à l'érecteur, situé à l'intérieur de la jupe.

« La Société du Grand Paris a confié à setec la maîtrise d'œuvre de plusieurs chantiers du Grand Paris Express. Dans le métier depuis 15 ans, j'ai pris la direction du chantier Fort d'Issy - Vanves - Clamart en avril 2016, au lancement des travaux de génie civil. Au quotidien, j'accompagne la Société du Grand Paris dans le suivi du chantier et je suis en interface avec de multiples acteurs. Mon rôle est de m'assurer que les entreprises réalisent les travaux conformément au cahier des charges, dans le respect des coûts et des délais fixés par le marché. Il n'y a pas de journée type sur le chantier ! C'est un métier où il faut faire preuve d'écoute, de coordination, d'adaptabilité et de réactivité. Des hauteurs vertigineuses du Viaduc de Millau aux grands chantiers d'infrastructures de transports, j'ai pu travailler sur des projets variés avec des spécifications techniques très différentes. Le ripage de la dalle de couverture reste un moment très marquant, un vrai challenge professionnel au regard des délais très serrés que nous avons. C'était un enjeu important pour le projet en lui-même mais également pour toute la ligne 15 Sud. Avoir relevé ce défi collectivement, ça vous apporte une certaine satisfaction. Cela rapproche les équipes et l'ensemble des acteurs. La réalisation des 200 km de lignes en milieu urbain réserve encore de nombreux défis ! »

VOIR

**jeudi
15 / 11 / 18
14 h 30**

**Sur le chantier de la gare
Fort d'Issy - Vanves - Clamart**

Sous la dalle de couverture, les quatre niveaux de la future gare prennent forme sur près de 2420 m².
À terme, 50 000 voyageurs par jour sont attendus.





LE BILLET DE NAUELLE

« Depuis plus d'un an, j'ai le plaisir d'être votre interlocutrice. Régulièrement sur le terrain, je vois la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart prendre forme de jour en jour. À terme, elle facilitera vos déplacements et améliorera votre quotidien. En attendant la mise en service de notre nouveau métro, mon rôle est de faire en sorte que ce chantier d'envergure perturbe le moins possible votre environnement. À vos côtés pour vous accompagner, vous informer et recueillir vos avis, je vous encourage à venir à ma rencontre lors de mes permanences, ou à me contacter par téléphone. »

Naouelle Garnoussi
Agent de proximité
07 62 02 02 72

Permanences
Mairie annexe de la Fourche
216 avenue Jean Jaurès à Clamart
Mercredi : 11h - 12h30
Jeudi : 10h - 12h et 14h30 - 17h30

CORRESPONDANCE

SNCF conclut une phase importante des travaux de correspondance

En deux ans, SNCF a réalisé d'importants travaux pour construire le futur couloir entre la ligne N du Transilien et la ligne 15 Sud du Grand Paris Express.

Depuis début 2017, de nombreuses étapes du projet ont été réalisées : construction de la passerelle Alice, pose et dépose des ponts provisoires, terrassement, participation à la mise en place de la dalle de couverture de la future gare du Grand Paris Express sous les voies exploitées de la ligne N, et plus récemment en 2018, la construction du couloir de correspondance sous le quai central. SNCF Réseau a réalisé ou contribué à toutes les grandes étapes des travaux en gare de Clamart depuis deux ans. En avril 2019, SNCF Réseau finalisera la construction du couloir d'une longueur de 60 mètres et d'une profondeur de 8 mètres. Il a été débuté en janvier 2018 avec notamment 11 week-ends de travaux consécutifs pour réaliser des forages de 15 mètres de profondeur et permettre la suite des opérations en maintenant la desserte de la gare de Clamart. Les prochains travaux significatifs de SNCF Réseau auront lieu en 2024 avec la mise en place d'un auvent sur le quai, appelé abri-filant, et des équipements définitifs de la gare existante.

DIRE



1 Maintien des accès à la gare de Clamart

Pendant toute la durée des travaux du Grand Paris Express, la passerelle Alice garantit l'accès aux quais du Transilien. Ses ascenseurs contribuent au confort des voyageurs.

2 Un bruit de ventilation atténué

Indispensable aux compagnons qui travaillent sous la dalle de couverture, le système de ventilation est actif uniquement pendant les horaires de chantier. Des bâches acoustiques placées au niveau des installations en surface atténuent le bruit de la ventilation.

3 Du neuf pour le système d'assainissement

Située sous la future gare du Grand Paris Express, une conduite d'assainissement est en train d'être renforcée. Débutés en octobre dernier, ces travaux s'achèveront au printemps 2019.

4 Prêts pour l'arrivée du tunnelier !

Depuis novembre 2018, les équipes sont à l'œuvre pour préparer le terrain à l'arrivée du tunnelier « Ellen » en provenance de Bagnex. Les premières opérations concernent le confortement des sols puis la réalisation de puits de sortie du tunnelier.



VOIR

**jeudi
15/11/18**

**Sur le chantier de la gare
Fort d'Issy - Vanves - Clamart**

Un compagnon manœuvre le pont roulant qui permet d'acheminer les matériels dans la boîte gare.

Société du Grand Paris
Conception : QUAI#3 - Réalisation : 3E - Avril 2019
Crédits photos : G. Rollando / Livia Saavedra / SNCF Réseau
Cartographie : Société du Grand Paris / QUAI#3
Impression : Alliance - Imprim'Vert

contact.societedugrandparis.fr

