Grand Paris express

COURRIER DU CHANTIER

N°1 AVRIL 2019

GARE ISSY RER
LIGNE 15 SUD

«Le Grand Paris Express se construit au quotidien dans votre quartier. Après plusieurs mois de forte activité, la gare Issy RER prend forme. L'avancement des travaux a permis de rouvrir partiellement la rue Aristide Briand en mars dernier. Sa réouverture complète est prévue en fin d'année, à l'issue des travaux d'injections. À chaque étape du chantier, nous restons à votre écoute et mettons tout en œuvre pour préserver la qualité de vie dans votre quartier.»

Vincente Fluteaux
Cheffe de projet secteur
Société du Grand Paris

39 mètres sous la terre

La future gare Issy RER sera l'une des 16 gares de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, qui reliera Pont de Sèvres à Noisy – Champs en 37 minutes. Le nouveau métro viendra compléter la desserte locale, déjà assurée par le RER C et le réseau de bus.

Fin 2018, la sécurisation des fondations du viaduc d'Issy-les-Moulineaux s'est achevée sur la place Léon Blum et le boulevard Garibaldi. Depuis novembre 2018, les parois moulées qui constituent les murs souterrains de la future gare sont terminées. Aujourd'hui, le renforcement du sol en prévision du passage du tunnelier de la ligne 15 Sud se poursuit dans la rue Aristide Briand. Au pied de la résidence Garibaldi, la dalle de couverture prend forme, elle constituera le toit de la future gare. Enfin, sur le chemin d'accès à la gare d'Issy, les travaux du futur couloir de correspondance entre la ligne 15 Sud et le RER C suivent leur cours.

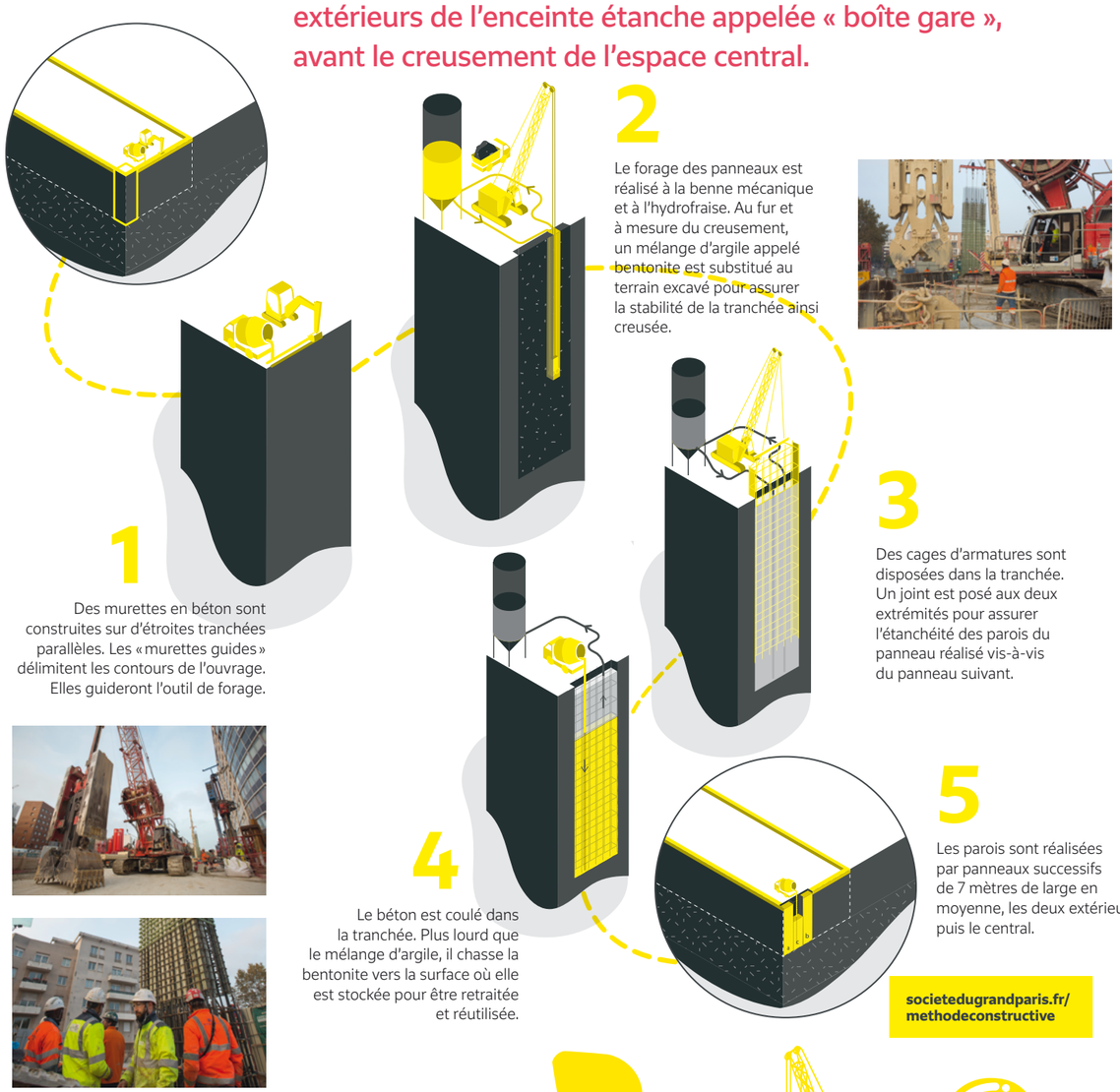
Le chantier est donc en pleine activité : nous vous expliquons tout dans ce premier courrier du chantier.

FAIRE

TECHNIQUE

Des murs sous terre : les parois moulées

Première étape dans la construction de la gare souterraine, des panneaux en béton armé de 120 cm d'épaisseur sont réalisés jusqu'à 39 m de profondeur. Ils constituent les murs extérieurs de l'enceinte étanche appelée « boîte gare », avant le creusement de l'espace central.



1

Des murettes en béton sont construites sur d'étroites tranchées parallèles. Les « murettes guides » délimitent les contours de l'ouvrage. Elles guideront l'outil de forage.

2

Le forage des panneaux est réalisé à la benne mécanique et à l'hydrofraise. Au fur et à mesure du creusement, un mélange d'argile appelé bentonite est substitué au terrain excavé pour assurer la stabilité de la tranchée ainsi creusée.

3

Des cages d'armatures sont disposées dans la tranchée. Un joint est posé aux deux extrémités pour assurer l'étanchéité des parois du panneau réalisé vis-à-vis du panneau suivant.

4

Le béton est coulé dans la tranchée. Plus lourd que le mélange d'argile, il chasse la bentonite vers la surface où elle est stockée pour être retraitée et réutilisée.

5

Les parois sont réalisées par panneaux successifs de 7 mètres de large en moyenne, les deux extérieurs puis le central.

societedugrandparis.fr/methodeconstructive

Le chantier de la gare

1625
CAMIONS TOUPIES DE BÉTON

1
GRUE

40
COMPAGNONS EN MOYENNE SUR LE CHANTIER

TRAVAUX

Creusement : bientôt le « taupe » départ !

Nouveau temps fort du chantier, celui du terrassement de la boîte gare qui sera effectué selon la méthode du creusement en taupe. Pour cela, les équipes doivent d'abord construire le toit de la gare, appelé dalle de couverture. Ces travaux commencés en novembre 2018 dureront jusqu'à fin juin 2019.

Une fois la dalle de couverture réalisée, les compagnons pourront entreprendre le terrassement de l'espace intérieur de la gare selon la méthode du « creusement en taupe ». Plusieurs milliers de tonnes de terre seront creusées, puis évacuées, depuis une ou plusieurs ouvertures réduites laissées au niveau de la dalle de couverture. Au fur et à mesure du creusement, des dalles intermédiaires seront réalisées, afin de soutenir les parois moulées, soumises à une forte pression du terrain.
Cette méthode permet de limiter les nuisances du chantier car la majeure partie des travaux se déroule sous terre, à l'abri de la dalle. Elle permettra également la réouverture complète de la rue Aristide Briand à la circulation piétonne et automobile en parallèle du terrassement.

78 400 M³
DE TERRES À EXCAVER

13 000 M³
DE BÉTON RÉALISÉS

MÉTIER

Construire les bases de demain

Alberto Quesada, 28 ans, est responsable des travaux spéciaux pour le compte du groupement Horizon.

« Les travaux spéciaux regroupent toutes les activités du chantier liées au sol, excepté le creusement du tunnel. Je supervise par exemple la réalisation des parois moulées de la gare, la consolidation des bases du viaduc d'Issy-les-Moulineaux ou encore le renforcement du sol en prévision du passage du tunnelier. Si la plupart des gares du Grand Paris Express sont constituées d'un seul bloc, la gare Issy RER se compose de 3 constructions qu'il faudra ensuite relier : la partie souterraine, la future entrée en surface et le couloir de correspondance vers le RER C. Au jour le jour, il faut gérer la co-activité sur ce chantier implanté dans un environnement urbain dense. Plus concrètement, ma mission est de m'assurer que tout le monde travaille en sécurité, ce qui implique beaucoup de préparation en amont. Il y a en moyenne 3 équipes sous ma responsabilité, composées de 30 à 60 hommes et femmes tous passionnés par les « métiers du sol ». D'ailleurs, ce que j'aime le plus dans mon métier c'est l'aspect humain. Il n'y a rien de mieux que de travailler avec des gens de tous âges et de tous horizons. Et se dire que l'on construit ensemble un ouvrage pour les 100 prochaines années, le nouveau métro, le Grand Paris Express… c'est quelque chose ! »

VOIR

vendredi
19 / 10 / 2018
15 h
Sur le chantier
de la gare Issy RER

Les cages d'armatures constituent l'ossature des parois moulées.

LE BILLET DE MARGAUX

« L'agent de proximité est un maillon de l'immense chaîne de professionnels qui œuvre pour le Grand Paris Express. J'aime l'idée de contribuer, à mon niveau, au gigantesque projet du nouveau métro. Présente quotidiennement à proximité des chantiers, il est très important pour moi d'apporter à chaque demande, une attention particulière et une réponse adaptée. N'hésitez pas à venir à ma rencontre sur place, lors de mes permanences ou par téléphone. »

Margaux Tighremt
Agent de proximité
pour la gare issy RER
06 46 90 78 35

DIRE

CORRESPONDANCE

La gare SNCF s'agrandit et se réinvente en vue de l'arrivée du Grand Paris Express

À partir de 2021-2022, SNCF Réseau et SNCF Mobilités démarreront d'importants travaux en gare RER C d'Issy pour la moderniser et l'adapter à l'arrivée de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express.

Après des premières interventions en 2017 pour combler les anciennes carrières situées sous la gare, SNCF interviendra pour des travaux de plus grande ampleur en gare d'Issy à partir de 2021-2022. La gare du RER C d'Issy sera ainsi profondément réaménagée pour permettre un plus grand confort pour les voyageurs et ainsi répondre au défi de l'arrivée de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express en correspondance avec la gare d'Issy.
Des travaux de soutènement des voies et du talus seront réalisés pour élargir les quais (gain de 40% de surface supplémentaire et couverts d'abris neufs).
Des travaux de terrassement sous le viaduc et de soutènement du talus à l'arrière seront effectués pour permettre de dégager le volume nécessaire au futur bâtiment de la gare. En parallèle, le bâtiment gare existant sera démoli et progressivement remplacé par un vaste hall voyageurs de 600 m² qui s'étendra de part et d'autre du viaduc, faisant ainsi office de hall d'échange entre les deux quais ainsi que d'accès au métro du Grand Paris Express par un couloir de correspondance. La liaison piétonne ville haute – ville basse sera recréée autour de la nouvelle gare.

1

Réouverture partielle de la rue Aristide Briand

L'avancement des travaux a permis, dans un premier temps, de rouvrir la rue en sens unique pour la circulation routière.
La réouverture complète interviendra à l'issue des travaux d'injections, en fin d'année.

2

Préparer le passage du tunnelier

À l'automne 2018, des travaux d'injections ont débuté dans la rue Aristide Briand afin de préparer le sol au passage du tunnelier. Durant cette opération qui devrait se terminer fin 2019, les circulations piétonnes et automobiles sont maintenues et sécurisées. Pour les besoins du chantier, les zones d'intervention sont susceptibles de se déplacer.

3

Consolidation du viaduc

En 2018, des travaux de renforcement du viaduc ont été réalisés sur la place Léon Blum et le boulevard Garibaldi.
Pour cela, du ciment à forte pression a été mélangé au sol afin de le rigidifier. C'est la méthode du « jet-grouting ». Grâce à cette opération, la réalisation de la gare et du tunnel de la ligne 15 Sud peut s'effectuer en toute sécurité.

4

Réalisation du couloir de correspondance

En 2019, les travaux du futur couloir de correspondance entre la ligne 15 Sud et le RER C se poursuivent. Prochaine étape, la réalisation des parois moulées du couloir qui va démarrer par la préparation d'une plateforme de travail.

VOIR

vendredi 16 / 10 / 2018 14 h 30

Sur le chantier de la gare Issy RER

Le renforcement du sol en prévision du passage du tunnelier de la ligne 15 Sud est en cours dans la rue Aristide Briand.

Société du Grand Paris
Conception et réalisation: QUAI#3 – Avril 2019
Crédits photos: G.Rollando - D.Delaporte - SNCF
Cartographie: Société du Grand Paris / QUAI#3
Impression: JPA - Imprim'Vert

contact.societedugrandparis.fr