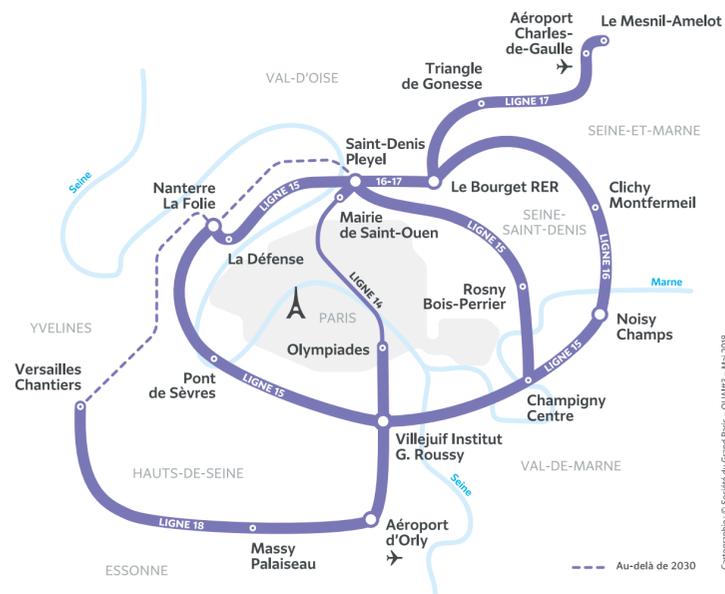


# 200 KM DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 68 GARES



Par l'envergure de son futur réseau de 200 km de métro, par l'innovation de ses 68 gares conçues avec les plus grands architectes d'aujourd'hui, par son impact urbain de 140 km<sup>2</sup> sur les territoires du Grand Paris et par l'ambition de son approche artistique et culturelle sur tout son tracé, le Grand Paris Express constitue le plus grand projet d'aménagement urbain en Europe. Chaque jour, sa réalisation contribuera à créer, pour deux millions de voyageurs, une nouvelle manière de vivre leur temps de transport et plus largement leur territoire.



## UN NOUVEL AGENT DE PROXIMITÉ À VOTRE ÉCOUTE

### LÉONARD NGWE NGWE

N'hésitez pas à le contacter par téléphone :  
06 46 90 30 14 ou directement sur place.

Il répond à toutes vos interrogations sur le chantier de l'ouvrage Maurice Gleize et vous renseigne sur l'avancement des travaux.

Vous pouvez aussi déposer vos questions sur la page web  
[contact.societedugrandparis.fr](http://contact.societedugrandparis.fr)

# Grand Paris express

## OUVRAGE MAURICE GLEIZE LIGNE 16

# INFOS DU CHANTIER

## MARS 2022

Le chantier de l'ouvrage Maurice Gleize s'est installé à l'automne 2021 dans votre quartier, le long du boulevard de la République et du chemin du Bel-Air entre Gournay-sur-Marne et Champs-sur-Marne. Ce futur ouvrage de service de la ligne 16 occupera à terme un rôle indispensable au bon fonctionnement du nouveau métro.

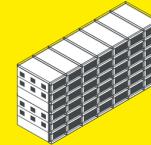
Depuis février 2022, les travaux de construction de l'ouvrage ont démarré avec une étape majeure du chantier : la réalisation des murs souterrains.

Dans ce premier numéro des Infos du chantier, découvrez le futur rôle de cet ouvrage et les premières grandes étapes de sa construction.

# LE CHANTIER DE L'OUVRAGE MAURICE GLEIZE



## VOCABULAIRE DU CHANTIER



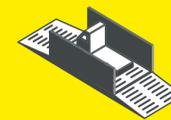
**BUNGALOWS**  
quartier général du chantier, il est composé de plusieurs espaces essentiels aux équipes : bureaux, salles de réunions, vestiaires, sanitaires, etc.



**BENNE À CÂBLE**  
engin de chantier utilisé pour le creusement des panneaux de parois moulées dans les sols meubles.



**SILO**  
grand réservoir vertical utilisé pour stocker les matériaux liquides : boue, ciment.



**STATION DE LAVAGE**  
présente à chaque sortie de chantier, les véhicules sont systématiquement nettoyés pour ne pas salir les voiries alentours.

- Cheminement piéton conseillé
- Circulation automobile modifiée
- Passage piéton pendant les travaux
- Accès fermé
- Raquette de retournement
- Partie souterraine de l'ouvrage
- Chantier Grand Paris Express
- Chantier secondaire du Grand Paris Express

## SUIVEZ L'ACTUALITÉ DES CHANTIERS DE VOTRE CHOIX !



Recevez, dans votre boîte mail, les informations liées aux travaux, aux événements près de chez vous et aux nouveautés du Grand Paris Express. Inscrivez-vous sur : [societedugrandparis.fr/info-flash](http://societedugrandparis.fr/info-flash)

1

### Mise en impasse du chemin du Bel-Air

Depuis mi-septembre, pour les besoins des travaux de construction, le chemin du Bel-Air est mis en impasse et l'accès des véhicules à la voie se fait uniquement via l'avenue Aristide Briand/route de Gournay. La circulation y est possible en double-sens et une raquette de retournement permet aux automobilistes de faire demi-tour. La circulation piétonne est quant à elle maintenue.

2

### Aménagement des cheminements piétons

Le chantier du Grand Paris Express s'étendant jusqu'à la rue Albert Schweitzer et afin de simplifier le parcours piéton, un cheminement a été spécialement aménagé pour relier cette voie au chemin du Bel-Air.

### LES MESURES PRISES POUR RÉDUIRE LES NUISANCES

Pour atténuer les nuisances pendant les travaux et préserver le cadre de vie aux abords du chantier, la Société du Grand Paris travaille en concertation avec les acteurs locaux. Plusieurs dispositifs sont déployés :

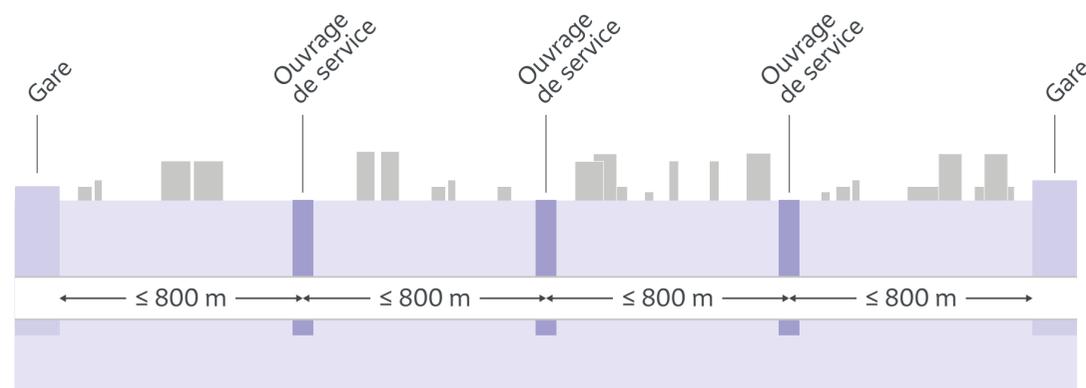
- Respect des horaires arrêtés en concertation avec la préfecture et limités aux stricts besoins de l'entreprise ;
- Usage d'engins et de véhicules conformes aux normes acoustiques en vigueur ;
- Utilisation d'installations électriques fixes de manière privilégiée afin d'éviter le recours aux générateurs.

# LES OUVRAGES, AU SERVICE DU RÉSEAU

En plus des gares et des tunnels, le Grand Paris Express nécessite la construction d'un ensemble d'ouvrages plus modestes et moins visibles : les ouvrages de service.

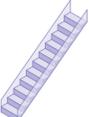
Ils sont indispensables au bon fonctionnement du métro souterrain, au confort et à la sécurité des voyageurs.

Pouvant assurer plusieurs fonctions, les ouvrages de service sont construits pour garantir une bonne circulation de l'air dans les tunnels et une température confortable sur l'ensemble du réseau. Ils servent aussi d'accès de secours pour permettre aux pompiers d'intervenir rapidement. Ces puits d'accès sont édifiés à intervalles réguliers de 800 mètres maximum.



## REPRÉSENTATION D'UN OUVRAGE DE SERVICE GÉNÉRIQUE SANS ÉMERGENCE

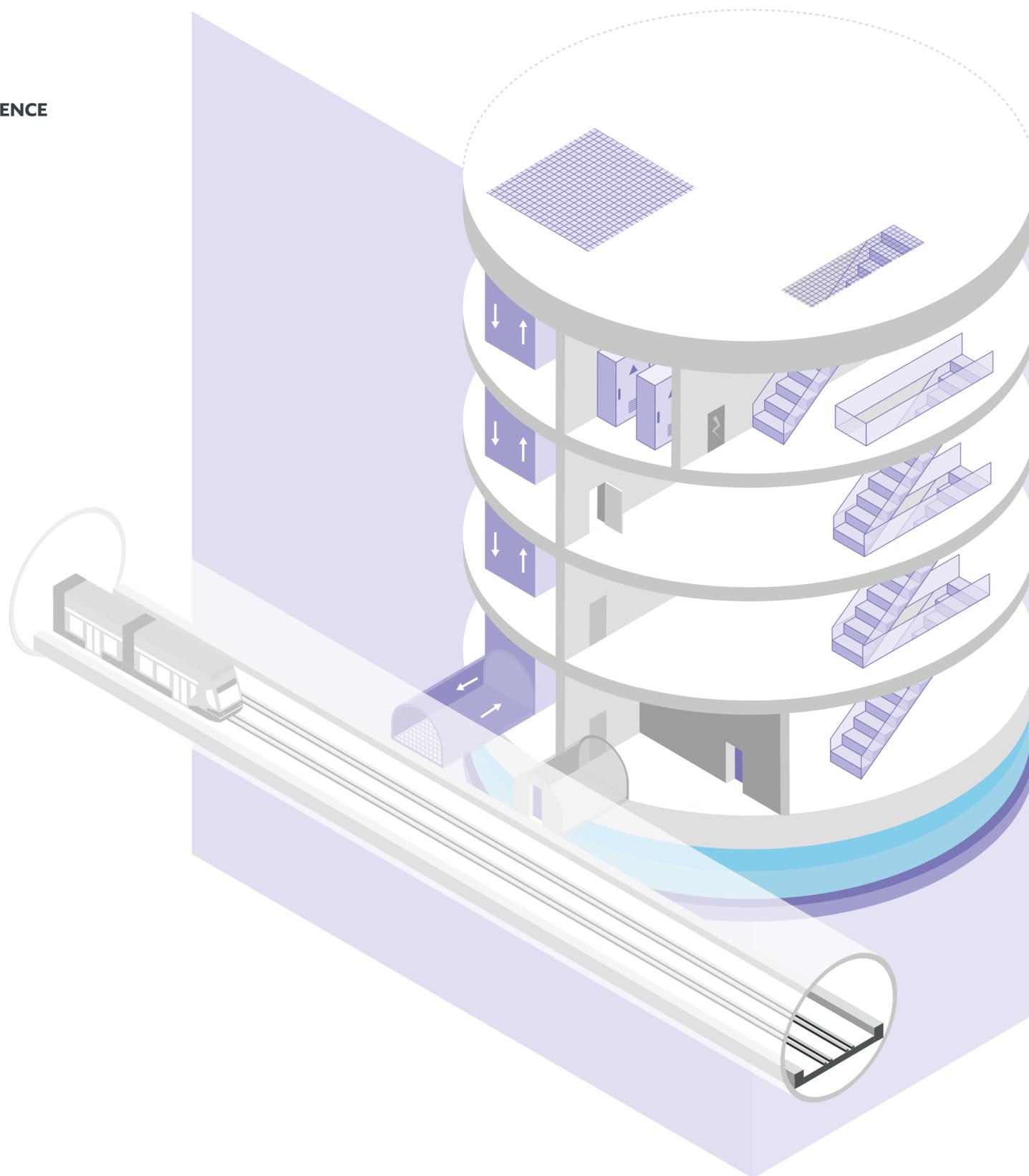
 Partie souterraine

 L'accès au tunnel pour les secours et l'évacuation des voyageurs

 L'alimentation en électricité des trains et des équipements

 La ventilation et le désenfumage du tunnel

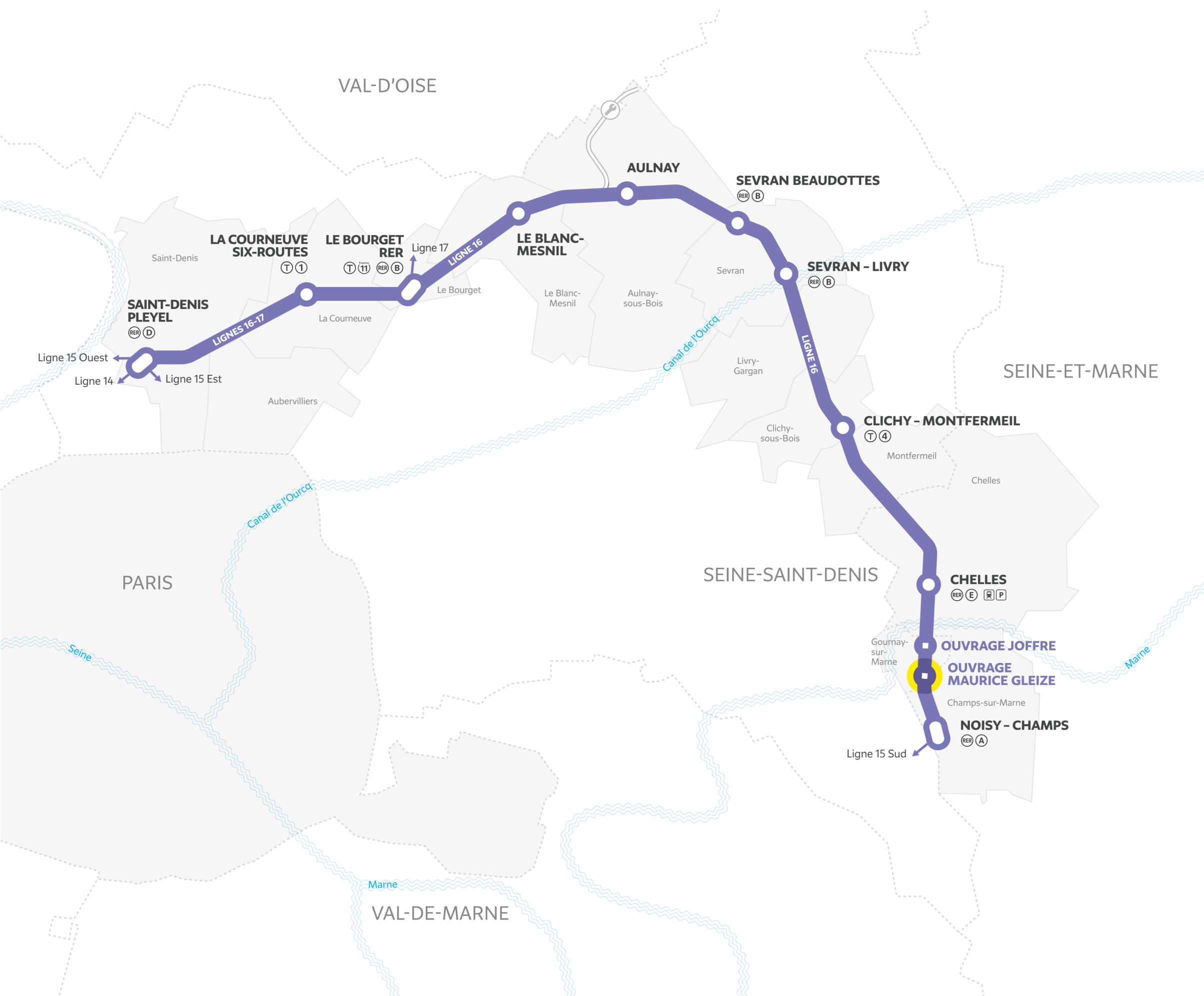
 L'évacuation des eaux du tunnel



# ENTRE LES GARES CHELLES ET NOISY - CHAMPS, L'OUVRAGE MAURICE GLEIZE, CHAÎNON DE LA LIGNE 16

L'ouvrage Maurice Gleize est l'un des 38 ouvrages de service situés sur le tracé de la ligne 16, qui traverse 13 communes d'Ile-de-France. Implanté à Gournay-sur-Marne, tout comme l'ouvrage Joffre, il participera au bon fonctionnement du nouveau métro.

Situé boulevard de la République, l'ouvrage Maurice Gleize permettra en effet à partir de 2028 l'accès des secours au tunnel via un escalier dédié. En attendant la mise en service de l'ouvrage, découvrez les grandes étapes de sa construction au dos de ce document.



# 2022-2024 : ZOOM SUR LES 1<sup>ÈRES</sup> ÉTAPES DU CHANTIER



## L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE L'OUVRAGE

La construction de l'ouvrage Maurice Gleize commence par la réalisation d'un puits circulaire de 13 m de diamètre. Sur tout le pourtour et la hauteur de la partie souterraine de l'édifice, des parois moulées sont couléées jusqu'à 42 m de profondeur. La boîte constituée forme ainsi, dans le sol, une enceinte étanche en béton armé.



## À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

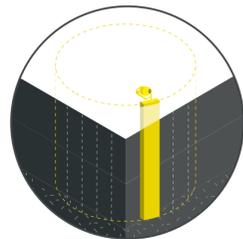
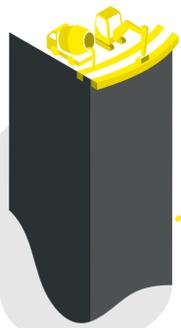
Une fois l'ensemble de l'enveloppe de l'ouvrage constitué, le creusement du volume de la boîte peut commencer. Les terres situées à l'intérieur de l'ouvrage sont excavées, évacuées et recyclées. Les planchers des différents niveaux sont ensuite construits de bas en haut.

### LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES

1

#### Réalisation des repères de creusement

Deux tranchées parallèles sont creusées et un muret en béton est coulé dans chacune d'entre elles : ce sont les murettes guides. Elles dessinent les contours de l'ouvrage à creuser. Elles guident les engins qui construisent les murs souterrains, dans l'espace délimité par les murets.



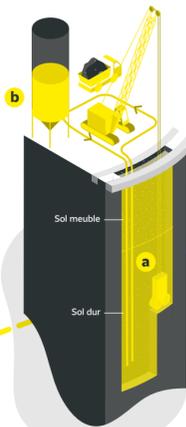
#### Principe de réalisation

La construction de l'ouvrage débute par la réalisation des parois moulées. Ces murs souterrains délimitent le contour de l'ouvrage et la partie à creuser.

2

#### Creusement d'un panneau de paroi

Le forage est réalisé à l'aide de deux engins : un pour les sols meubles, la benne preneuse et un pour les sols durs, la machine à roues dentées aussi appelée hydrofraise et cutter. Au fur et à mesure du creusement, en remplacement des terres creusées, un mélange d'argile appelé « bentonite » est injecté dans la tranchée pour assurer sa stabilité.



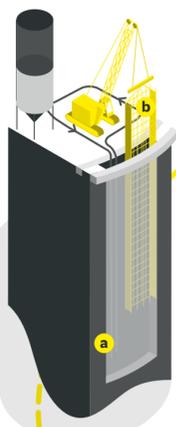
- a Bentonite
- b Silo à bentonite

3

#### Mise en place du renfort

Une cage d'armature est disposée dans la tranchée remplie de bentonite. Elle permettra d'assurer la résistance et la stabilité du panneau de paroi en béton. Un joint est posé aux deux extrémités de la tranchée pour assurer l'étanchéité du panneau en cours de réalisation.

- a Bentonite
- b Cage d'armature

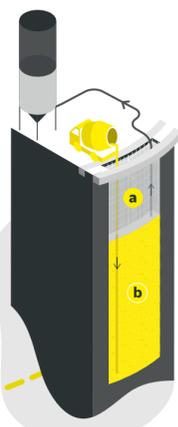


4

#### Bétonnage du panneau de paroi

Le béton est déversé dans la tranchée. Plus lourd que la bentonite, il chasse le mélange d'argile vers la surface où il est stocké pour être retiré et réutilisé.

- a Bentonite
- b Béton



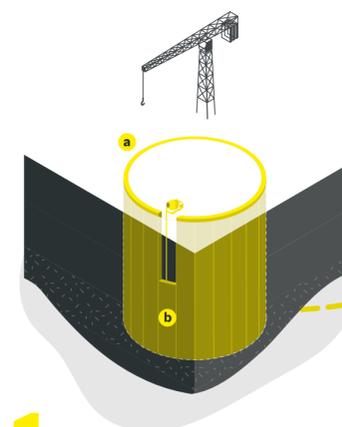
### LE CREUSEMENT À CIEL OUVERT

1

#### Réalisation des parois moulées

Les murs souterrains sont construits selon la technique des parois moulées. Ils délimitent le contour de l'ouvrage de service.

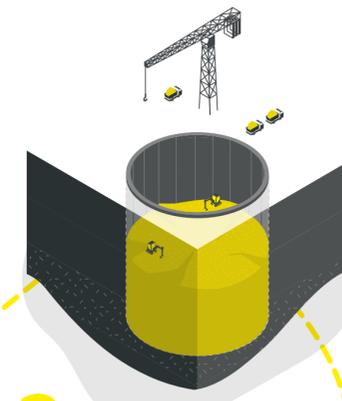
- a Parois moulées finalisées
- b Panneau de paroi moulée en cours de réalisation



2

#### Creusement de la partie souterraine

La partie souterraine de l'ouvrage de service est creusée révélant, au fur et à mesure de l'évacuation des terres, les murs de parois moulées.

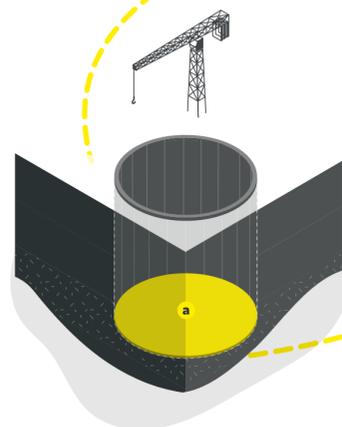


3

#### Réalisation du radier

Une fois l'espace souterrain creusé, une plateforme en béton, le radier, est réalisée au fond de l'ouvrage de service.

- a Radier

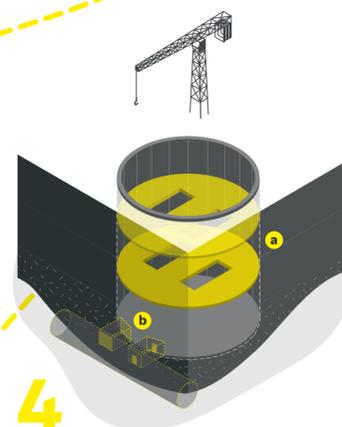


4

#### Réalisation des rameaux et pose des paliers définitifs

Une ou plusieurs galeries appelées rameaux sont construites pour relier l'ouvrage de service au tunnel. Elles permettront d'assurer l'accès au tunnel pour les secours et sa ventilation. Enfin, les paliers définitifs sont posés de bas en haut.

- a Paliers
- b Rameaux



La prochaine étape du chantier consistera à aménager et équiper l'ouvrage de service et à construire le bâtiment en surface.

## LA CONSTRUCTION DE L'OUVRAGE MAURICE GLEIZE D'ICI 2028

