

LES NUISANCES SONORES,
EN TOUTE TRANSPARENCE

LA MÉTÉO DES CHANTIERS

Le niveau de bruit à cet instant précis, demain ou dans 10 jours, est consultable en ligne! Grâce à l'outil Météo des chantiers, vous pouvez connaître les décibels exacts émis dans l'environnement du chantier, la phase des travaux en cours, la source du bruit et les mesures mises en œuvre pour le réduire.



Rendez vous sur
la page de l'ouvrage
[societedugrandparis.fr/
resistance](https://societedugrandparis.fr/resistance)



UN AGENT DE PROXIMITÉ
À VOTRE ÉCOUTE

MARGAUX TIGHREMT

N'hésitez pas à la contacter par téléphone :
06 46 90 78 35 ou directement sur place.

Elle répond à toutes vos interrogations sur le chantier de l'ouvrage Résistance et vous renseigne sur l'avancement des travaux, du lundi au vendredi entre 9h et 17h30.

Vous pouvez aussi déposer vos questions sur la page web
contact.societedugrandparis.fr

OUVRAGE RÉSISTANCE

LIGNE 15 SUD

INFOS DU CHANTIER

JUILLET 2022

Le chantier s'active derrière les palissades : après avoir achevé la construction des murs souterrains de l'ouvrage fin 2021, les équipes ont fini de creuser l'espace intérieur du puits de ventilation début juin. En parallèle, elles réalisent les travaux de finition des deux galeries souterraines, appelées rameaux, qui relieront le puits au tunnel du nouveau métro. Consciente des nuisances engendrées par les travaux dans le quartier, la Société du Grand Paris met en œuvre des mesures compensatoires pour les atténuer. Lorsque cela est possible, des bâches acoustiques sont installées autour des engins les plus bruyants. Un système acoustique a également été installé à l'intérieur du puits afin de réduire la résonance du bruit et préserver la tranquillité du quartier.



Mardi
12 / 04 / 2022
15h
Tunnel du nouveau métro

En passant par le tunnel de la ligne 15 Sud, les équipes ont creusé deux galeries, l'une de 16 m et l'autre de 32 m de long, afin de relier le puits de l'ouvrage. En tout, environ 2 000 m³ de terre ont été excavés puis évacués vers la surface. Place maintenant aux travaux de finition qui vont se poursuivre jusqu'à la fin de l'été.



**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

Le chantier
de l'ouvrage

3 570 m³

de terre excavés pour
le terrassement du puits

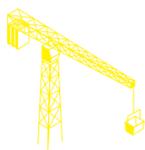


2 092 m³

de terre excavés
pour les rameaux

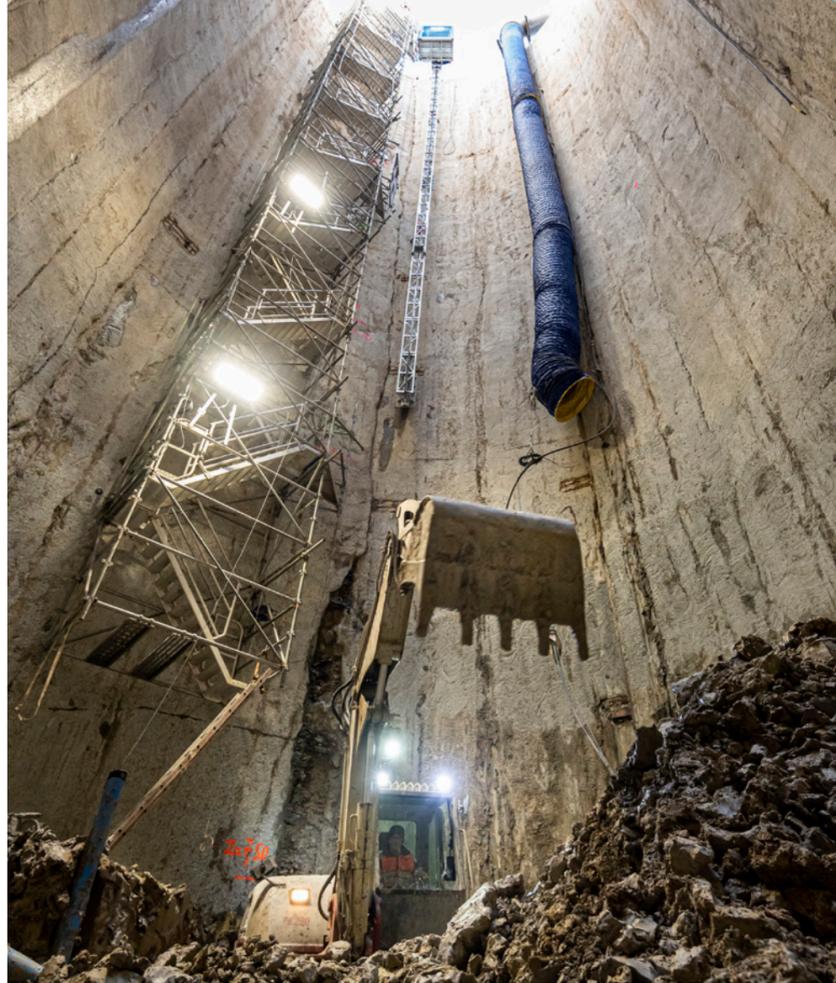


1
grue

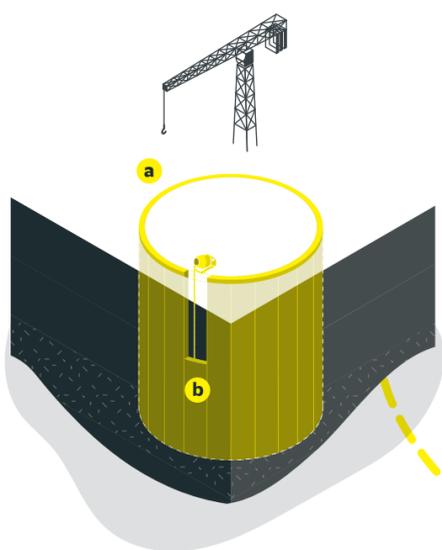


ZOOM SUR LA MÉTHODE CONSTRUCTIVE

Indispensable au bon fonctionnement du nouveau métro, l'ouvrage Résistance servira d'accès de secours pour permettre aux pompiers d'intervenir rapidement. Il assurera également la bonne circulation de l'air dans le tunnel. Début juin, les compagnons ont fini de creuser le volume souterrain de l'ouvrage à 47 m de profondeur.



CREUSEMENT À CIEL OUVERT ET CONSTRUCTION DES RAMEAUX

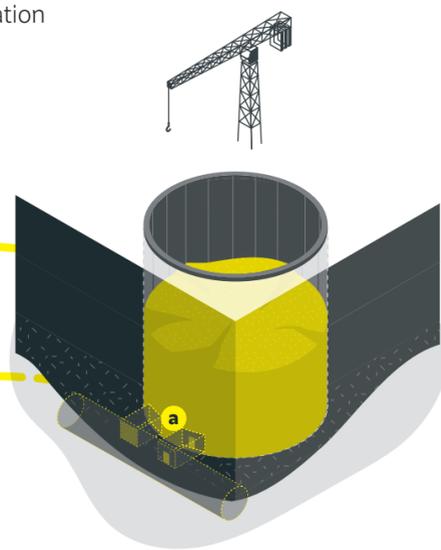


1

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

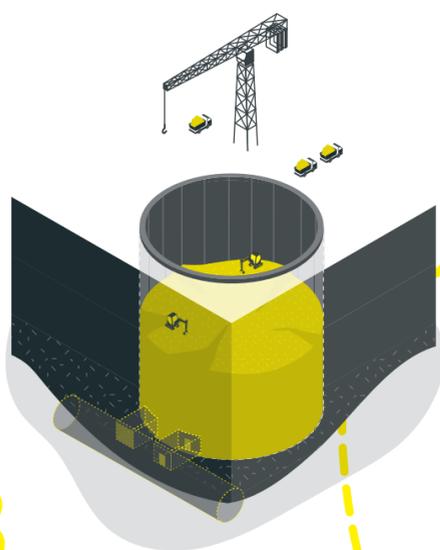


2

RÉALISATION DES RAMEAUX

Deux galeries appelées rameaux sont construites depuis le tunnel pour relier l'ouvrage de service au nouveau métro. Elles permettront d'assurer l'accès au tunnel pour les secours et sa ventilation.

- a** Rameaux



3

CREUSEMENT DU PUIT

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.



4

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

5

CONSTRUCTION DES PALIERS DÉFINITIFS

Enfin, les paliers définitifs sont réalisés de bas en haut.

- a** Paliers

LA CONSTRUCTION DES LOCAUX TECHNIQUES

L'ouvrage Résistance accueillera également des locaux techniques, qui suivent la même méthode constructive que l'ouvrage. Fin 2021, des colonnes en béton armé ont été réalisées et serviront de fondations profondes. Mi-juin, les compagnons ont démarré le creusement à 8 m de profondeur, toujours selon la méthode à ciel ouvert. À terme, cet espace accueillera les équipements dédiés au bon fonctionnement du métro dans le tunnel (transformateurs électriques, appareillages de commandes...).