
[Imprimer](#)

Grand Paris express : le point sur les chantiers

Image

A l'occasion d'une visite du chantier de la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart le 9 octobre 2019, la Société du Grand Paris (SGP) a fait un point d'avancement des travaux du Grand Paris express.

« Le planning est tendu mais notre objectif est toujours d'achever la ligne 17 jusqu'au Bourget RER et, si possible, jusqu'au Bourget Aéroport, pour les JOP, indiquait Bernard Cathelain, membre du directoire de la SGP, le 9 octobre. L'objectif reste de boucler l'ensemble du réseau en 2030. Les premiers marchés d'aménagement des gares vont être lancés prochainement, notamment sur le tronçon partagé entre les lignes 16 et 17, entre Saint-Denis et Le Bourget.



Ligne 15

Pour la 15 sud (Pont de Sèvres-Noisy-Champs), Steffie-Orbival, premier tunnelier du Grand Paris express, a terminé son tronçon de 2,2 km. Parti du puits Champigny Plateau, il a atteint de but en blanc l'ouvrage Sentier des Marins, à Villiers-sur-Marne. Ce tunnel du lot T2C permettra aux métros de la ligne 15 sud de rejoindre le centre d'exploitation de Champigny. Steffie-Orbival va être démonté et reprendra du service pour être le premier tunnelier de la ligne 17 du Grand Paris express, qui reliera Saint-Denis Pleyel au Mesnil-Amelot.

Le deuxième tunnelier, Malala, a commencé à creuser début septembre 2018, depuis le puits Ru? de Nesle à Noisy-le-Grand, en direction de la gare Bry-Villiers-Champigny. Il avait parcouru 1 822 m au 20 août. Les 3e et 4e tunneliers (lot T3C) ont également démarré leur course en 2019 : en février, Ellen est parti du puits Robespierre (Bagneux) pour creuser jusqu'à la gare Fort d'Issy-Vanves-Clamart. Sa sortie et son démarrage sont prévus à l'été 2020. En avril, c'est Amandine qui s'est lancée de la gare Arcueil-Cachan pour rejoindre la gare Villejuif-Louis Aragon qu'elle atteindra à l'automne 2020.

Enfin, en juin 2019, le tunnelier Aby s'est lancé du puits Arrighi à l'est de Vitry-sur-Seine pour creuser 4,3 km de tunnel jusqu'à la future gare Villejuif-Louis Aragon.

La préparation du passage des lignes 15 est (Champigny Centre-Saint-Denis Pleyel) et 15 ouest (Pont-de-Sèvres-Saint-Denis Pleyel) sous le régime de la conception-réalisation est en cours et Systra, désignée pour l'assistance technique à maîtrise d'ouvrage, aidera la Société du Grand Paris dans la définition, le pilotage et la réalisation de ces deux lignes. Les premières consultations seront lancées au printemps prochain pour le tronçon reliant Pont-de-Sèvres à La Défense, les autres s'échelonnant ensuite jusqu'à 2021.

Ligne 16

Sur la ligne 16 (Saint-Denis Pleyel à Noisy-Champs), le premier marché de génie civil a été attribué en février 2018 au groupement constitué d'Eiffage génie civil, en qualité de mandataire, et de Razel Bec, Eiffage rail, TSO et TSO caténaires en tant que cotraitants. Il concerne la construction de quatre gares (Saint-Denis Pleyel, La Courneuve « Six Routes », Le Bourget RER, Le Blanc-Mesnil), la boîte souterraine de la gare Stade de France, 18 ouvrages annexes et 19,3 km de tunnel. Toutes ces gares sont maintenant en travaux. Cinq tunneliers seront sur site en 2019.

En octobre 2018, le second marché de génie civil a été attribué au groupement composé de l'entreprise italienne Salini Impregilo (mandataire) et de la société française NGE GC. Ce lot concerne la construction de quatre gares (Aulnay, Sevran-Beaudottes, Sevran-Livry et Clichy-Montfermeil), ainsi que 11 ouvrages annexes et 11,1 km de tunnel. L'installation d'une partie des chantiers de ce tronçon a été effective au premier semestre 2019. Le troisième lot de génie civil sera quant à lui attribué à l'été 2020.

La ligne 16 est toujours annoncée, pour 2024 jusqu'au Bourget et 2025 jusqu'à Clichy-Montfermeil.

Ligne 17

Le premier marché de génie civil de la ligne 17 (Saint-Denis Pleyel-Le Mesnil-Amelot) a été attribué le 24 janvier dernier au groupement d'entreprises européennes Avenir constitué de Demathieu Bard construction (mandataire), Impresa Pizzarotti & C. SPA, Implenla France SA,

Implenia Suisse SA, Implenia Spezialtiefbau GmbH, BAM Contractors, Galere, Wayss & Freytag Ingenieurbau AG (cotraitants). Sur le secteur du Bourget Aéroport, après une période de travaux préparatoires qui consistait à libérer le terrain, les travaux de construction de la gare ont démarré au printemps 2019. La première étape des travaux a pour objectif de réaliser les murs souterrains de l'ouvrage : des panneaux de béton armé sont coulés jusqu'au point le plus bas de la gare (32 m de profondeur pour Le Bourget Aéroport).

Trois ouvrages de service, indispensables au bon fonctionnement du métro et à la sécurité des voyageurs, sont également en cours de construction. Ils sont situés tous les 800 m, le long de l'avenue du 8 Mai 1945 entre Le Blanc-Mesnil, Dugny et Bonneuil-en-France. Un puits de départ de tunnelier - le puits Flandres - est installé à Gonesse et Bonneuil-en-France, pour accueillir le premier tunnelier de la ligne 17 nord, attendu au second trimestre 2020.

Enfin, le site de la future gare Triangle de Gonesse est en travaux préparatoires. Et quelques opérations de défrichement ont lieu au niveau de la future section aérienne de la ligne 17 en octobre.

Ligne 18

Les premiers marchés de génie civil de la ligne 18 (Aéroport d'Orly-Versailles Chantiers) vont être lancés pour le tronçon situé entre Orly et Palaiseau, en vue de leur notification en mars 2020. La ligne 18 devrait ainsi être ouverte en 2026 entre Massy et Saclay, et en 2027 jusqu'à Aéroport d'Orly. Les travaux de génie civil de la gare Aéroport d'Orly ont démarré fin 2018. La réalisation des parois moulées de la gare s'est achevée à l'été 2019. Les travaux de terrassement se poursuivront jusqu'à la mi-2020.

À Antony, des démolitions s'acheveront en fin d'année sur l'emprise de la future gare Antonypole. L'arrivée des entreprises de génie civil se fera au printemps 2020. À Massy, les travaux préparatoires s'acheveront fin 2019. La construction des gares Massy Opéra et Massy-Palaiseau débutera en 2020. À Palaiseau, les premiers travaux préparatoires ont débuté au niveau du secteur de la Croix de Villebois, qui accueillera le puits d'entrée du tunnelier creusant en direction de Massy, la transition entre les parties souterraine et aérienne de la ligne, ainsi que le centre d'exploitation situé au niveau de l'École polytechnique.

Une étude sur l'hypothèse d'un passage au sol d'une partie de la ligne actuellement prévue en viaduc a été engagée au printemps 2019. Cette étude de faisabilité concerne le tronçon situé entre Saclay et Magny-les-Hameaux. Le rendu final de cette étude sera partagé à l'été 2020.