

Grand Paris Express : le couloir d'accès à la future gare de Créteil-L'Échat vient d'être mis en place «au chausse-pied»

La pose des six modules qui constitueront le couloir d'accès a demandé plusieurs années de préparation. Au final, c'est l'organisation et la précision des opérations sur un site contraint qui a permis la tenue des délais.

Grand Paris Express : le couloir d'accès à la future gare de Créteil-L'Échat vient d'être mis en place «au chausse-pied »



La ligne 8 du métro coupé, 2 500 m³ de remblai ont été excavés pour placer les 6 modules en béton qui formeront l'accès à la salle d'échange de la future gare de Créteil L'Échat.



La grue LTM 1750, d'un poids de plus de 100 t et d'une capacité de levage maximale de 750 t, a été mise en place sur une plateforme provisoire dédiée.



Les modules-cadres ont été préfabriqués sur place.



Les modules sont posés côte à côte avec une précision centimétrique.



Les cadres sont posés sur un fond de forme en matériaux concassés de 50 cm d'épaisseur recouvert d'un béton tiré à la règle.

Second chantier de la RATP et du Grand Paris Express au planning sensible durant la semaine du 15 août, l'installation des caissons préfabriqués destinés à la traversée des voies sous la ligne 8 du métro s'est déroulée le 14, avec quelques heures d'avance. Cet ouvrage donnera accès à la future gare de Créteil L'Échat (Val-de-Marne) qui créera une correspondance entre l'actuelle ligne 8 et la future ligne 15 sud du Grand Paris Express.

Dès les premières heures de la journée, une imposante grue de 750 t et d'une capacité théorique de levage de 1 200 t a commencé à mettre en place les six cadres en béton préfabriqués à proximité. Trois « petits » cadres, d'environ 50 t chacun, d'un gabarit de 6 m de haut, 6 m de large et d'environ 3 m d'épaisseur, ont d'abord été posés le long du boulevard du Général de Gaulle, face au bâtiment « Pyramide » emblématique du quartier. Puis trois cadres plus imposants, de 150 t, de 11 m de large sur 6 m de haut et de 3 m de profondeur, leur ont été accolés avec une précision centimétrique. L'ensemble a été mis en œuvre à une vingtaine de centimètres d'une paroi de pieux moulés jointifs, réalisée il y a plusieurs mois.

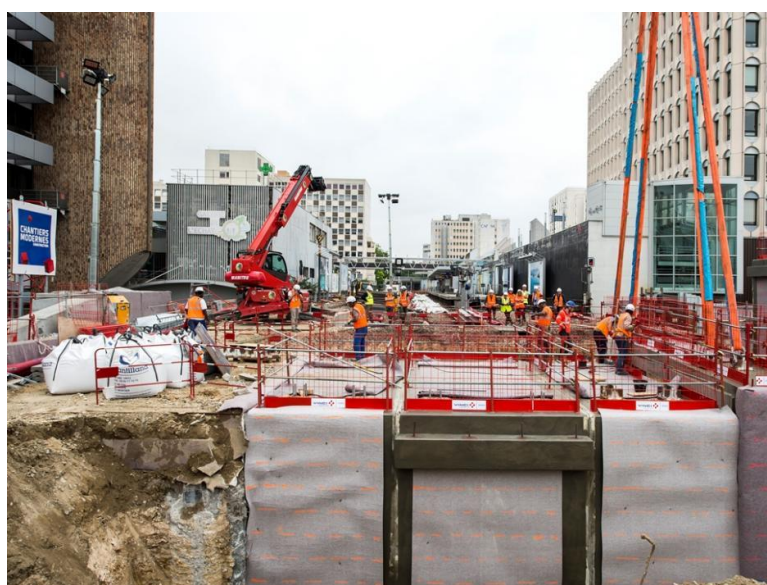
Dépose des voies existantes

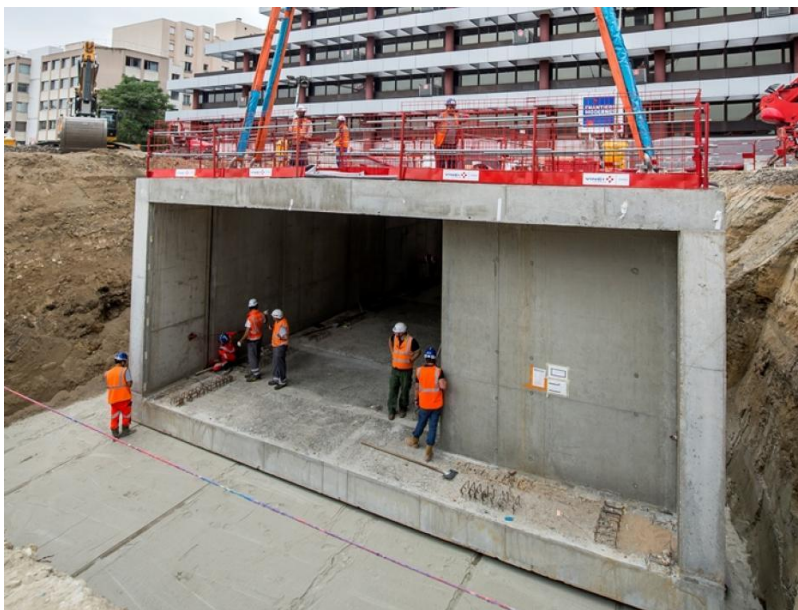
L'opération a commencé le lundi 13 août par l'interruption de la circulation des rames de métro afin de déposer entièrement les voies et l'ensemble des équipements périphériques – alimentation, signalisation – au droit de l'emplacement du futur couloir d'entrée de la gare. Le talus ainsi pu être excavé de 2 500 m³ de terre, expédié pour une bonne partie par une noria de camions.

Au cours du week-end du 12 août, la grue retenue pour cette opération a été installée sur la dalle spécialement réalisée en limite de chantier. Pour supporter son poids propre et le déplacement des charges, elle a été installée sur une plateforme provisoire composée de deux

pieux, un assemblage des masses de béton armé de 2 x 2 m et de 1,5 m d'épaisseur, le tout recouvert d'une dalle de béton de 50 cm d'épaisseur. Par ailleurs, l'engin a lui-même demandé l'usage d'une grue d'une capacité de 100 t pour son montage. Ce travail s'est déroulé sur un terrain étroit et encombré, d'environ 50 m de largeur sur 70 m de long...

Il faut aussi noter que la RATP avait demandé un équipement d'une puissance de levage théorique de 1 200 t, ce pour augmenter le coefficient de sécurité lors de ces manœuvres. Or, il était retenu sur un autre chantier. La grue de 750 t et d'une capacité de levage de 60 t en bout de flèche était à 90 % de sa capacité pour le dépôt des « petits » cadres en béton. Une limite à ne pas dépasser !





Agrandissement et réaménagement

Cet ensemble de modules en béton de 12 m de large a été posé sur un fond parfaitement plan qui participe à une précision de montage au demi-centimètre. Il sera ensuite définitivement fixé au sous-sol par une série de six micropieux pour chaque cadre, d'une dizaine de centimètres de diamètre et d'une douzaine de mètres chacun.

Par ailleurs, cette interruption du trafic a été l'occasion de commencer un chantier d'agrandissement du quai de la ligne 8. Prévue dès le milieu des années 70, un deuxième quai sera construit. Une obligation compte tenue de l'affluence que connaîtra ce nouveau point de correspondance dès les années 2021-2022.