

INFO RIVERAINS

AVRIL
2018

LA DHUYS/ N°2



Le puits central de la future station La Dhuis.

LA DHUYS SE PRÉPARE À ACCUEILLIR LE TUNNELIER

À la Dhuis, le puits central de la future station est terminé. D'un diamètre de 36 mètres et d'une profondeur de 25 mètres, ce puits est essentiel pour la station mais aussi pour l'ensemble du projet.

D'une part, il permet de poursuivre le creusement de l'intérieur de la station en souterrain. D'autre part, son aménagement va se poursuivre de manière à accueillir en 2019 le tunnelier de la ligne 11. Ce dernier partira de La Dhuis et creusera le tunnel du métro jusqu'à la future station Serge Gainsbourg, aux Lilas.

Cette deuxième édition de l'Info Riverains de la station La Dhuis informe sur la nature des travaux, le calendrier des différentes interventions et les horaires de chantier.

Un chargé d'information de proximité se tient également à votre disposition sur la rubrique contact du site internet dédié au chantier du prolongement de la ligne 11 :

www.prolongementligne11est.fr

L'équipe projet

Les travaux de la future station La Dhuys

Les travaux de la station La Dhuys avancent bien. Après le creusement du puits central, le chantier doit accélérer dans le creusement des volumes intérieurs de la station afin de permettre le départ du tunnelier en 2019.

LE PUITS CENTRAL SE TERMINE

L'année 2017 était consacrée à la réalisation du puits central. Après une première phase de parois moulées (réalisation des murs du puits), une longue période a été dédiée au terrassement. Ce puits mesure aujourd'hui 36 mètres de diamètre et 25 mètres de profondeur. Depuis le début de l'année 2018, les travaux portent sur la création du radier, plancher le plus bas du puits, et sur la réalisation de poutres et de poteaux de renforcement.

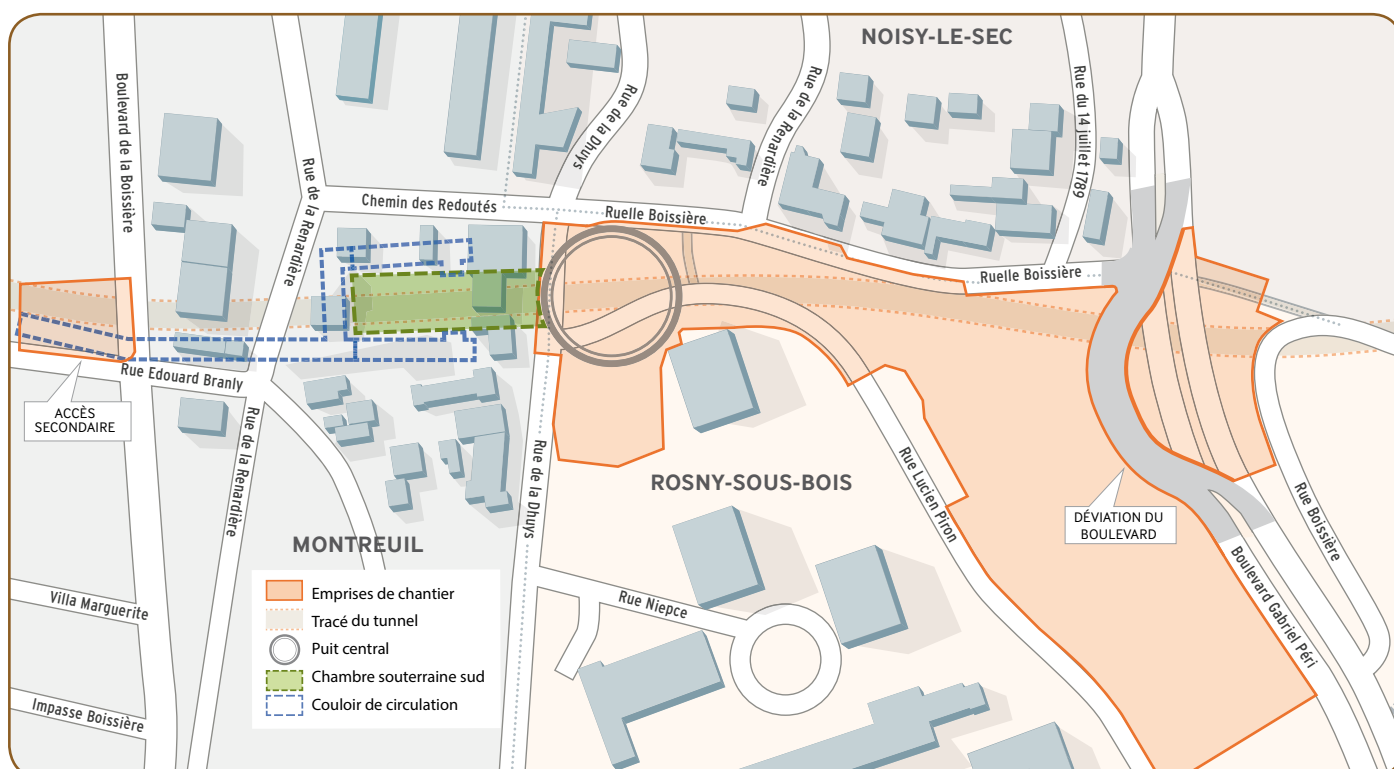
PLACE AU CREUSEMENT DE LA CHAMBRE SOUTERRAINE

Le puits terminé, il est désormais possible de creuser la chambre souterraine de la station. D'une longueur de 50 mètres, elle permettra à terme d'accueillir une partie des quais et sera connectée aux couloirs de circulation jusqu'à l'accès secondaire de la station. Cette chambre souterraine sera réalisée depuis le puits central. Ses différents espaces seront progressivement creusés sur une durée de un an.

PRÉPARER L'ARRIVÉE DU TUNNELIER

Le rôle de la chambre souterraine est majeur pour le projet. Son creusement libérera l'espace nécessaire pour le montage des différentes pièces du tunnelier, acheminées depuis le puits central.

LOCALISATION DES EMPRISES



L'organisation du chantier

L'organisation de ce chantier exceptionnel fait l'objet d'une étude minutieuse en termes de gestion des horaires de chantier et de mobilisation des engins, pour garantir les délais de réalisation des différents ouvrages.

TERMINER LA CHAMBRE SOUTERRAINE AU PLUS VITE

Pour garantir le départ du tunnelier de la ligne 11 en 2019, la chambre souterraine doit être réalisée au plus vite. Elle est creusée en plusieurs étapes, d'avril 2018 au printemps 2019.

ADAPTER LES HORAIRES DE CHANTIER

La typologie des travaux implique une organisation du chantier de 3 cycles de travail sur 24 heures. La majeure partie de ces travaux se déroulera dans la chambre souterraine. Les interventions susceptibles d'être bruyantes seront uniquement réalisées pendant les heures en journée.

Ces nouveau rythme de travaux permettra la finalisation de la chambre souterraine dans les délais prévus.

Heures de travail d'avril 2018 au printemps 2019

**Du lundi à 6h du matin
au samedi à 6 h du matin**

6h00 > 7h00 travaux non bruyants

7h00 > 20h00 tous travaux

20h00 > 22h00 travaux non bruyants

22h00 > 6h00 travaux non bruyants



Le projet en bref

Le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier s'étend sur 6 km. Il prévoit la création de 6 nouvelles stations, dont une en viaduc, et d'un nouvel atelier de maintenance. En parallèle, les stations de la ligne existante sont adaptées et modernisées.

4 OBJECTIFS PRIORITAIRES :

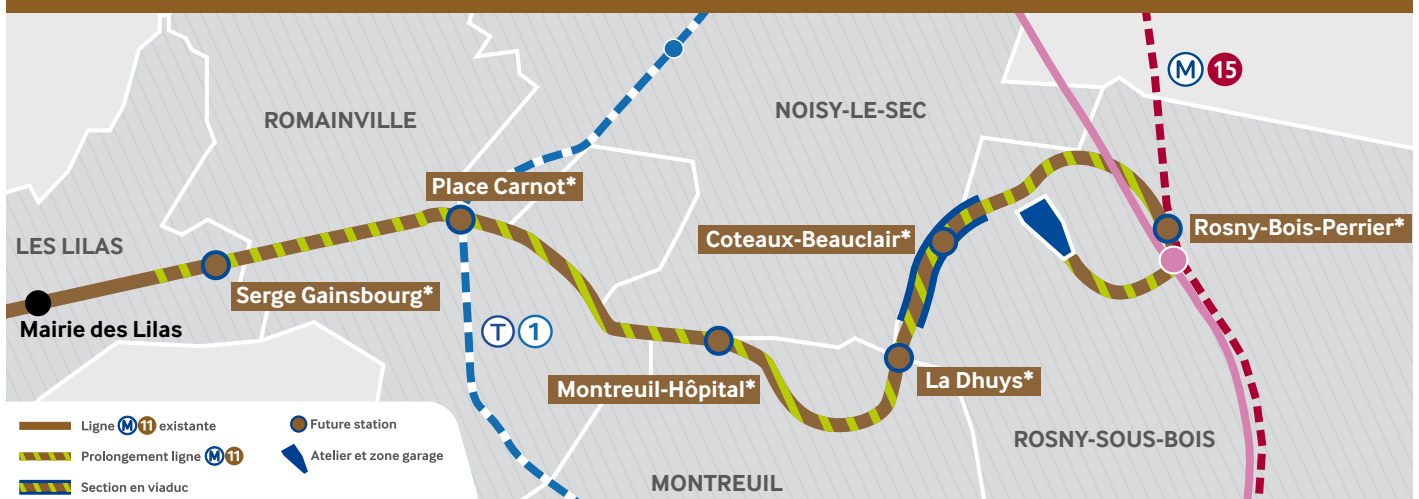
Accompagner le développement urbain de l'Est francilien

Contribuer au maillage du réseau de transports en commun

Favoriser une mobilité durable

Améliorer l'offre de service : meilleure desserte, plus de confort, temps de parcours améliorés

LE TRACÉ DU PROLONGEMENT



* Le nom de la station est provisoire

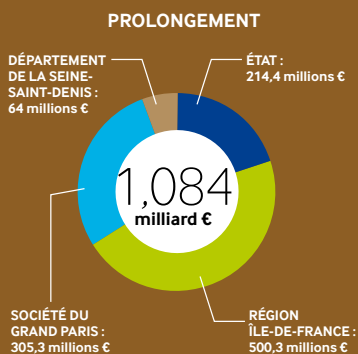
EN CHIFFRES

2 maîtres d'ouvrage :

Île-de-France mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui veille au respect du programme, du calendrier et des coûts tout au long du projet, et la RATP, exploitant de la ligne 11, qui conçoit et réalise les travaux.

1,3 milliard d'euros

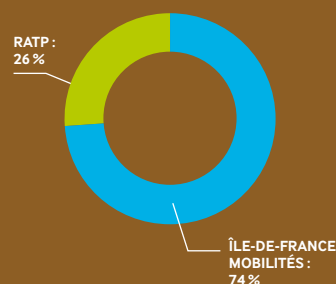
dont 214 millions d'euros pour l'adaptation des stations existantes



39 nouvelles rames

composées de 5 voitures en intercirculation à l'horizon 2022

FINANCEMENT DU NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT



CALENDRIER

2015
début des interventions préalables

2016
début des travaux de génie civil

fin 2022
mise en service