

INFO RIVERAINS

AVRIL
2017

PLACE CARNOT / N°1



Les travaux de génie civil vont s'installer autour de la place Carnot à partir de début mai.

PLACE CARNOT : DÉBUT DES TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL

Dans le cadre du projet de prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier, une nouvelle station de métro va sortir de terre sur la place Carnot. Avec une sortie principale sur la commune de Romainville et une sortie secondaire desservant en même temps et Romainville et Noisy-le-Sec, cette station apportera une nouvelle offre de transport en commun aux Romainvillois et Noiséens habitant à proximité de la place.

Le chantier de prolongement de la ligne 11 va se mettre progressivement en place dans votre quartier afin de réaliser les travaux nécessaires à la construction de la station Place Carnot. Ces travaux, dits de génie civil, débutent à partir du début du mois de mai 2017. Ils permettront notamment d'effectuer l'ensemble des interventions de gros œuvre pour le terrassement de la station, la création des murs et de l'espace qui accueillera les quais.

Dans cette première lettre d'information, vous trouverez des informations sur la nature des travaux à réaliser,

sur le calendrier des différentes interventions et sur les effets du chantier sur vos déplacements.

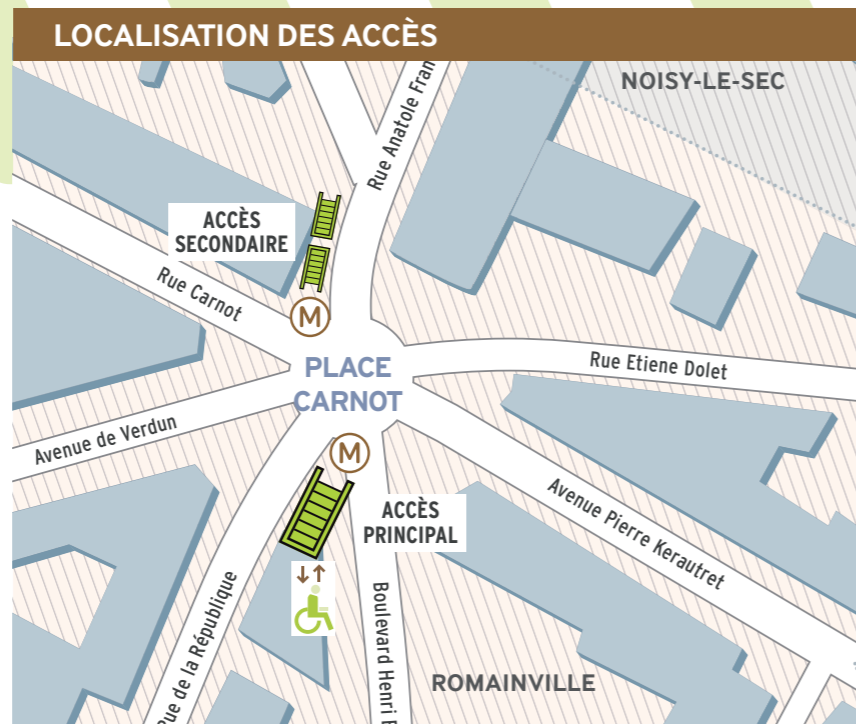
Pendant les travaux, tout est mis en œuvre pour limiter les nuisances et un chargé d'information de proximité se tient à votre disposition pour répondre à toutes vos questions, sur le terrain ou sur la rubrique contact du site internet dédié au chantier du prolongement : www.prolongementligne11est.fr

L'équipe projet

Votre future station Place Carnot

La desserte de la place Carnot est un atout essentiel pour le prolongement de la ligne 11. La présence de nombreux logements, de plusieurs équipements publics ainsi que d'un équipement culturel symbolique, le cinéma Trianon, fait de cette station celle qui prévoit le plus de fréquentation de voyageurs à la mise en service.

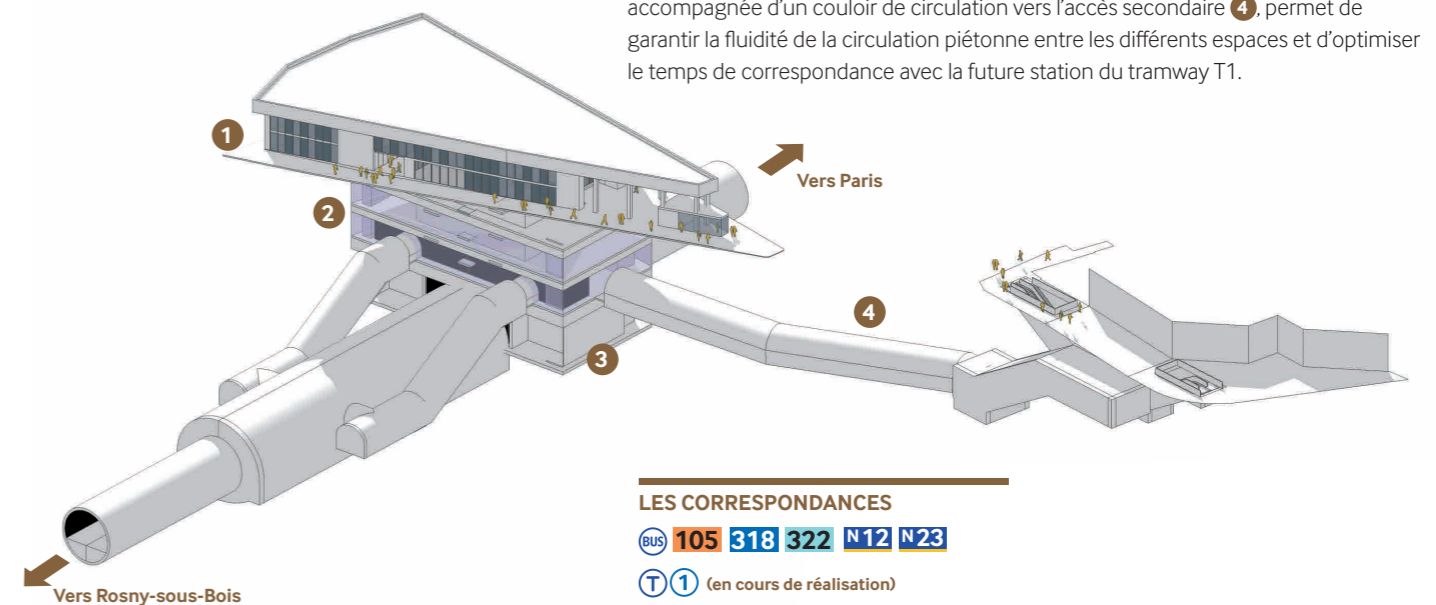
Elle permet également d'alléger le trafic routier sur la place, carrefour structurant du territoire marqué par le passage d'une importante circulation automobile et autobus. L'accès principal de la station est implanté à l'angle de la rue de la République et du boulevard Henri Barbusse, à proximité immédiate des quais de la future station du tramway T1. Un second accès à la station de métro est situé de l'autre côté de la place Carnot, sur l'angle formé par la rue Carnot et la rue Anatole France.



L'accès principal de la station est implanté à l'angle de la rue de la République et du boulevard Henri Barbusse.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA STATION

L'intérieur de la station Place Carnot est conçu sur trois niveaux accessibles à l'aide d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs : le niveau de l'espace d'accueil ① (bâtiment voyageurs), le niveau mezzanine ② servant d'espace d'échanges et le niveau des quais ③. Cette organisation, accompagnée d'un couloir de circulation vers l'accès secondaire ④, permet de garantir la fluidité de la circulation piétonne entre les différents espaces et d'optimiser le temps de correspondance avec la future station du tramway T1.



L'accès secondaire de la station, au niveau de la rue Anatole France.

CHIFFRES CLÉS

1 600
emplois desservis*

* Dans un périmètre de 600 mètres autour de la station à l'horizon 2022

10 000
habitants desservis*

21 600

voyageurs par jour attendus grâce à la correspondance avec le T1

18 MINUTES
CONTRE 32 MIN ACTUELLEMENT

PLACE CARNOT — CHÂTELET

6 MINUTES
CONTRE 30 MIN ACTUELLEMENT

PLACE CARNOT — ROSNY-BOIS-PERRIER

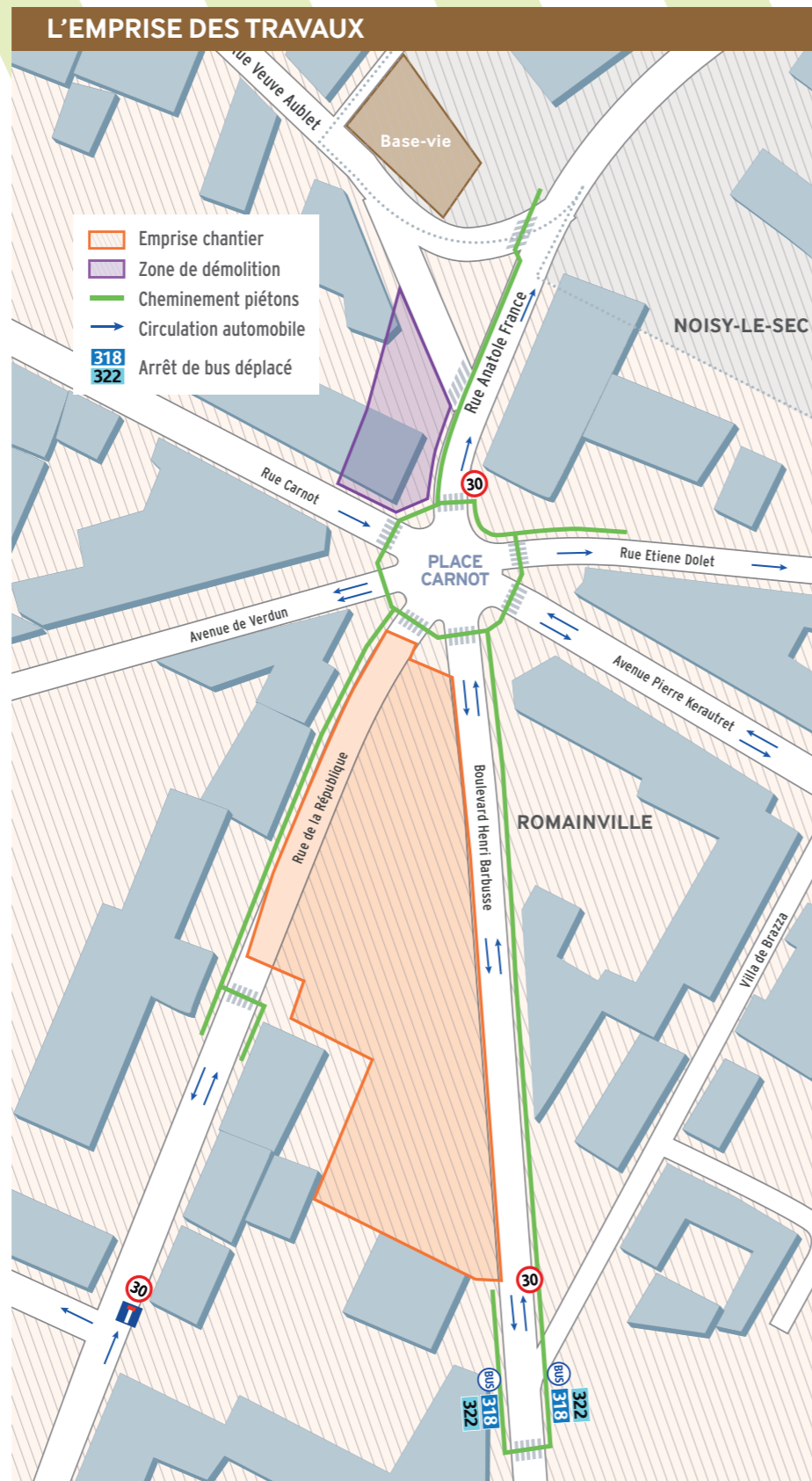
Les interventions près de chez vous

À partir du début du mois de mai 2017, les travaux de génie civil vont démarrer dans le quartier de la future station Place Carnot.

LES IMPACTS POUR VOUS

Pour mener à bien ces travaux, les entreprises vont s'installer sur une zone dédiée au chantier (zone orange sur le plan). L'implantation des emprises implique des modifications des cheminements piétons et automobiles. En particulier, la rue de la République sera fermée à la circulation jusqu'au niveau du numéro 14, de fin mai 2017 à février 2018. Des itinéraires de substitution seront créés pour garantir la fluidité des déplacements. L'accès au 10 rue de la République est préservé pendant toute la durée des travaux.

Enfin, des lignes de bus sont déviées par le Boulevard Henri Barbusse le temps des travaux (les plans de déviation des bus sont téléchargeables sur le site internet du projet).



Zoom sur la construction de la station

Selon les conditions géologiques du sous-sol ou le type de bâti en surface, les travaux pour la construction des stations ne sont pas effectués de la même manière. Pour la station Place Carnot, c'est une méthode mixte qui est utilisée car une partie des espaces nécessaires en surface est occupée par du bâti existant. Un puits principal est aménagé à ciel ouvert, en parois moulées, puis le reste de la station est réalisé en tranchée couverte à partir de la boîte par excavation.

PREMIERE ÉTAPE DE CRÉATION DE LA STATION

La première étape consiste à creuser dans le sol les murs de la station, pour réaliser ce qu'on appelle la « boîte » de la station, grâce à la méthode des parois moulées. Cette méthode consiste à stabiliser la tranchée par l'injection d'une boue appelée bentonite. Elle forme sur les parois de l'excavation un dépôt étanche qui exerce une pression suffisante pour s'opposer à l'éboulement des parois. Puis, des armatures métalliques y sont placées et le béton y est coulé. La boue bentonitique est ensuite récupérée et réutilisée pour les excavations suivantes. Les parois moulées peuvent faire jusqu'à 1,50 m d'épaisseur et pour des profondeurs jusqu'à 40 m de profondeur environ.

Une fois les parois moulées créées, les différents travaux peuvent être réalisés par étapes à l'intérieur de l'excavation. Le sol est construit au fur et à mesure de la descente dans le puits, grâce à un système de plaques sur lequel du béton armé est coulé, tout en laissant une ouverture afin de continuer à creuser en dessous le reste de la boîte. Ces différents niveaux,

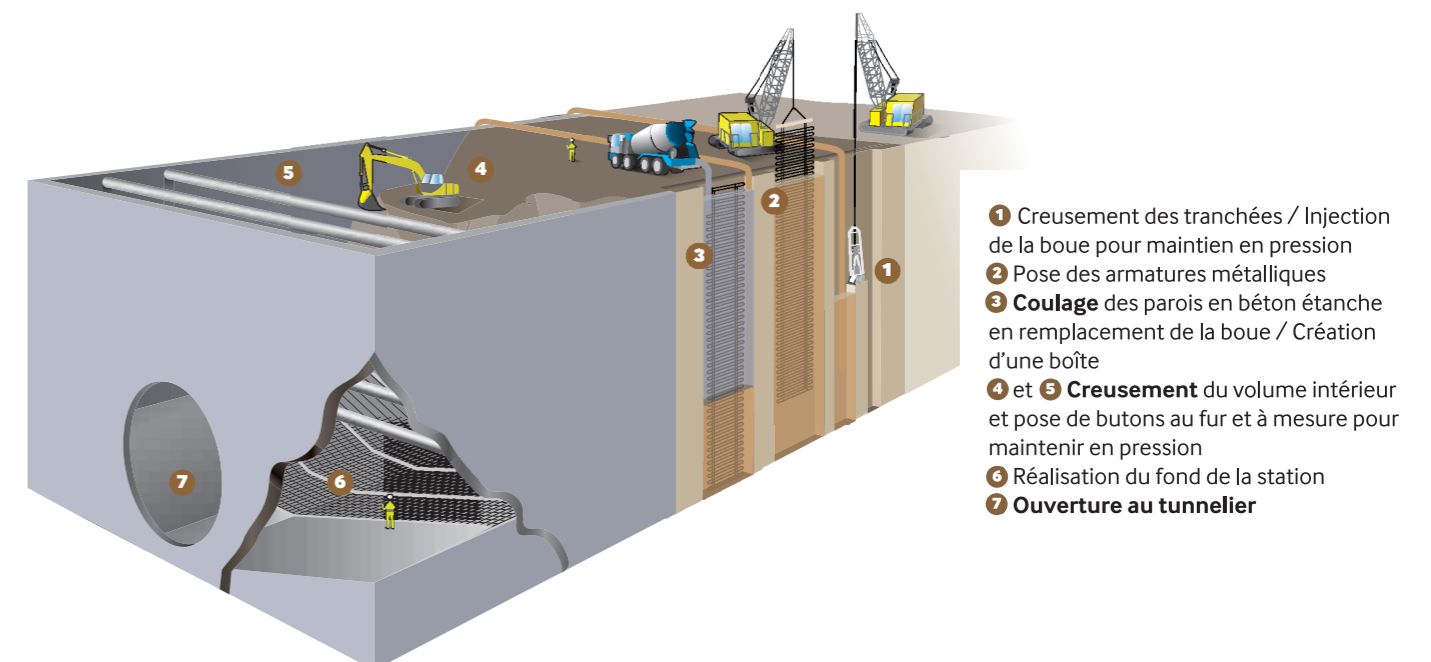
créés progressivement, constitueront les futurs étages de la station (salles d'échanges, salle de billets, quais, etc).

SECONDE ÉTAPE DE CRÉATION DE LA STATION

Une fois la première boîte terminée avec ses étages, elle est agrandie de chaque côté, en tranchées couvertes, afin de finir de créer la station. On est donc sous terre, au niveau du sol de la première boîte (voir schéma étape 6) créée grâce à la méthode des parois moulées.

Pour cette deuxième étape, c'est la méthode en souterrain, dite traditionnelle, qui est utilisée. Pour constituer les futurs murs de la station, on dispose sur la partie creusée un treillis métallique sur lequel du béton est coulé, formant une coque de propreté.

Ensuite, des coffrages métalliques sont installés sous la coque. Dans l'espace obtenu, de nouvelles armatures métalliques sont installées et le béton est à nouveau coulé. Cet ensemble constituera les futurs murs de la station.



- 1 Creusement des tranchées / Injection de la boue pour maintien en pression
- 2 Pose des armatures métalliques
- 3 Coulage des parois en béton étanche en remplacement de la boue / Création d'une boîte
- 4 et 5 Creusement du volume intérieur et pose de butons au fur et à mesure pour maintenir en pression
- 6 Réalisation du fond de la station
- 7 Ouverture au tunnelier

Les prochaines étapes des travaux

Même si la future station Place Carnot voit déjà le début des travaux de génie civil, les stations du prolongement sont réalisées à des rythmes différents. Elles sont toutefois toutes marquées par trois grandes étapes.

INTERVENTIONS PRÉALABLES

décembre 2015
> avril 2017

Démolitions,
déviation des réseaux
concessionnaires :
eau, gaz, électricité,
télécommunications...

TRAVAUX DE GÉNIE CIVIL/ GROS ŒUVRE

mai 2017
> sept 2021

Construction du tunnel,
de la station et des
ouvrages de service.

TRAVAUX DE SECOND ŒUVRE

octobre 2021
> décembre 2022

Aménagement
de la station.



Le chantier du prolongement de la ligne 11 se met en place aux abords de la future station Place Carnot.

L'accompagnement du chantier

DES OUTILS D'INFORMATION ADAPTÉS À TOUS LES BESOINS

Pendant toute la durée du chantier, qu'il s'agisse des travaux préparatoires ou des travaux de génie civil, une attention particulière sera portée à l'information des riverains du chantier ainsi que des personnes se rendant quotidiennement à la station Mairie des Lilas.

De nombreux supports d'information seront déployés pour répondre aux questions des différents publics du projet :

- Des **palissades et panneaux d'information aux couleurs du projet** pour signaler les emprises du chantier;
- Des **flashes info** diffusés dans les boîtes aux lettres des riverains concernés et par e-mail, sur abonnement, pour anticiper des perturbations ponctuelles;
- Des **lettres Info riverains** pour expliquer chaque grande étape du chantier;
- Des **réunions publiques** et des **visites de chantier** pour montrer le chantier de l'intérieur;
- Le **magazine du projet** pour donner une vision d'ensemble du projet;
- Le **site internet du projet** pour informer en continu sur l'actualité des travaux:

www.prolongementligne11est.fr

UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT SPÉCIFIQUE POUR LES PROFESSIONNELS

Conscients des perturbations générées par ces chantiers sur l'activité économique locale, le STIF et la RATP sont particulièrement à l'écoute des commerçants et professionnels éventuellement impactés par les travaux. Les équipes des maîtres d'ouvrage sont ainsi constamment mobilisées pour recueillir les préoccupations des commerçants et proposer des solutions ponctuelles ou continues pour améliorer leur situation. Des outils d'information seront mis à disposition des commerçants pour les guider dans les différentes démarches leur permettant de faire valoir leurs attentes.

PORTRAIT

LAURENT GOLDLUST, CHARGÉ D'INFORMATION DE PROXIMITÉ

Accompagnant le chantier d'adaptation de modernisation et de prolongement de la ligne 11, sa mission est d'informer les riverains, les voyageurs et les commerçants sur l'avancée des travaux et de leurs effets sur la vie de votre quartier.

Disponible par courriel, par téléphone ou directement sur le terrain, il est à votre écoute pour répondre à vos questions ou pour vous orienter vers les bonnes personnes en cas de questions pratiques liées au chantier.

Dans des cas spécifiques, il peut également diffuser des Flashs info ou assurer des permanences d'information. N'hésitez pas à prendre contact avec lui pour toute question.



LE CONTACTER :

06 10 56 26 82

01 58 78 50 64

laurent.goldlust@ratp.fr

LES HORAIRES DE TRAVAUX BRUYANTS

Les travaux susceptibles d'être bruyants se dérouleront entre 7h et 20h en semaine, selon les arrêts en vigueur.

Lors de cas exceptionnels, des interventions peuvent avoir lieu de nuit ou en weekend. Dans ce cas, des Flashs info seront distribués aux riverains pour les prévenir des dates exactes de ces travaux spécifiques ainsi que leur durée.

Le projet de prolongement de la ligne 11 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 nouveau site de maintenance et de remisage. En parallèle, les stations de la ligne existante sont adaptées et modernisées.

4 OBJECTIFS PRIORITAIRES :

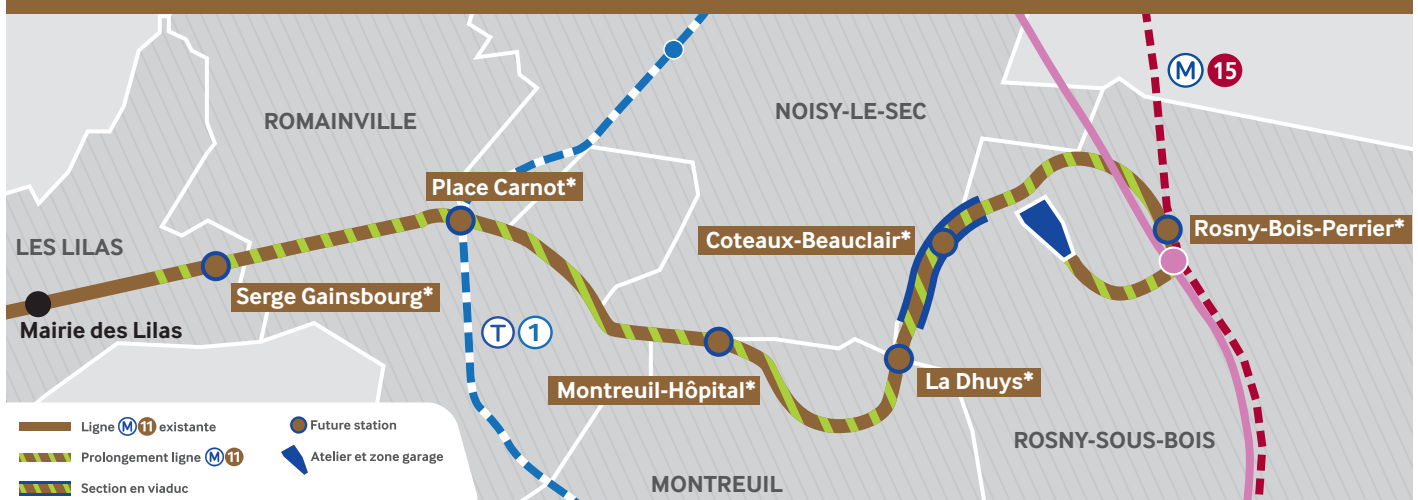
Accompagner le développement urbain de l'Est francilien

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



EN CHIFFRES

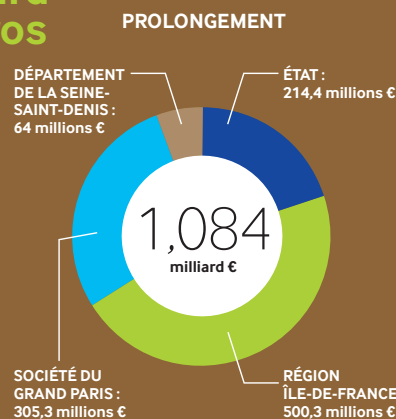
2 maîtres d'ouvrage :

le **STIF**, 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 1,084 milliard pour le prolongement de la ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier.

214 millions sont consacrés à l'adaptation et la modernisation de la ligne existante.



NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT
FINANCÉ À 100% PAR LE STIF : 151 millions d'euros €

CALENDRIER

2015
début des interventions préalables

2016
début des travaux de génie civil

fin 2022
mise en service