

Fin du creusement de la ligne 15 Sud

Infos clés

LE GRAND PARIS EXPRESS

Aujourd'hui, métros et RER forment un réseau en étoile dont Paris est le centre. Le Grand Paris Express complète ce dispositif avec la réalisation de quatre nouvelles lignes de métro autour de la capitale (15, 16, 17 et 18), desservant la proche et la grande couronne. À cela s'ajoute le prolongement de la ligne 14 au nord, de Saint-Ouen-sur-Seine à Saint-Denis, et au sud, entre Paris et l'aéroport d'Orly. Ce futur réseau de transport sera mis progressivement en service entre 2024 et 2030.

Chaque jour, entre deux à trois millions de voyageurs circuleront sur l'intégralité du Grand Paris Express. Avec 200 km de lignes, soit autant que le métro actuel, et 68 gares, dont 80 % en correspondance, le Grand Paris Express rapprochera les Franciliens de l'emploi, de l'enseignement, des équipements de santé et des lieux culturels et de loisirs. Il soulagera certaines lignes de transport en commun qui, sans lui, seraient saturées. Pour ses voyageurs, les gains de temps quotidiens seront conséquents, dépassant parfois plus de 30 minutes sur un trajet.

Pour piloter ce projet d'envergure et assurer son financement, l'Etat a créé, par la loi du 3 juin 2010, un établissement public dédié à sa réalisation : la Société du Grand Paris.

LA LIGNE 15 SUD

Premier tronçon de la ligne 15 mis en service

Au total, la ligne 15 du Grand Paris Express formera une grande rocade de 75 km tout autour de la capitale. La réalisation de cette ligne, qui à elle seule représente 40% du réseau de métro parisien existant, est segmentée en trois tronçons, la 15 Est, de Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre, la 15 Ouest, de Pont de Sèvres à Saint-Denis Pleyel et la 15 Sud de Pont de Sèvres à Noisy - Champs. Alors que les lignes 15 Est et 15 Ouest seront mises en mises en service à horizon 2030, les Franciliens pourront emprunter la 15 Sud dès la fin 2025.

Un million d'habitants desservis par la ligne 15 Sud

Du long de ses 33 km, la ligne 15 Sud traversera 22 communes de 4 départements franciliens et concernera plus d'un million d'habitants. Toutes ses gares seront en correspondance avec des lignes de RER, métro, tramway et/ou transports en commun en site propre. La ligne 15 Sud contribuera à alléger les autres lignes de transports en commun de la métropole. Elle améliorera également l'accessibilité aux grands équipements régionaux, comme l'Institut Gustave-Roussy à Villejuif, le Musée d'art contemporain MAC/VAL à Vitry-sur-Seine, l'hôpital Henri-Mondor à Créteil... 100% automatique et connectée comme toutes les lignes du nouveau métro la ligne 15 Sud reliera les gares Pont de Sèvres et Noisy - Champs en 38 minutes contre plus d'une heure aujourd'hui.

AVRIL 2018 - DECEMBRE 2021 : CREUSEMENT DE LA LIGNE 15 SUD

37 km de tunnel intégralement creusés

Débuté en avril 2018, le creusement de la ligne 15 Sud s'achève en décembre 2021 avec les arrivées des deux derniers tunneliers en décembre 2021 : Dieneba à la gare les Ardoines, à Vitry-sur-Seine et Marina sur le chantier de la gare Créteil l'Echat.

Au total, 37 km ont été creusés : 33 km pour le tunnel voyageurs et 4 km pour les voies de retournement des trains et le raccordement des centres d'exploitation Vitry, qui servira de site de maintenance des infrastructures de la ligne

Fin du creusement de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

ainsi que Champigny, le poste de commandement centralisé de la ligne 15, également site de maintenance et de remisage des trains.

10 tunneliers en action

Le creusement de l'intégralité de la ligne 15 Sud a mobilisé l'intervention de 10 tunneliers dont un a effectué deux parcours (Ellen). Ces trains-usines ont permis de construire un tunnel de 10 mètres de diamètre. Longs d'une centaine de mètres et pesant plus de 1 500 tonnes ces engins tout-terrain ont construit le tunnel au fur et à mesure du creusement. Cette technique permet de garantir un soutien permanent du tunnel car le vide créé par le forage est aussitôt comblé par la pose d'un anneau composé de sept blocs de béton appelés voussoirs. En tout, 128 000 voussoirs formant 18 500 anneaux ont été posés pour constituer le tunnel de la ligne 15 Sud. Le creusement par tunnelier a également permis de réduire au strict minimum le nombre de chantiers le long du tracé, préservant ainsi au mieux la vie des quartiers traversés.

3 groupements d'entreprises à la manœuvre

Le creusement des 37 km de la ligne 15 Sud a mobilisé de nombreux collaborateurs de la Société du Grand Paris et des centaines de compagnons. En tous, trois groupements d'entreprise sont intervenus pour le creusement de la ligne :

- Groupement CAP, mandataire Vinci construction
 - o De la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart à Vanves à la gare Villejuif Louis-Aragon
- Groupement Horizon, mandataire Bouygues Travaux Publics
 - o Du Puits Ile de Monsieur à Sèvres à la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart à Vanves
 - o De la gare Villejuif Louis-Aragon à la gare Créteil l'Échat
- Groupement Eiffage - Razel-Bec
 - o De la gare Créteil l'Échat à la gare Noisy - Champs

Marina conclut le creusement de la ligne 15 Sud à Créteil

Parti du puits Arrighi, à Vitry-sur-Seine en mars 2020, le tunnelier Marina a réalisé le creusement de 2,6 km de tunnel avant d'arriver au fond de la gare Créteil l'Échat. Le 2 novembre 2020 il franchissait la paroi ouest de la gare du Vert de Maisons à Maisons-Alfort avant de poursuivre son creusement jusqu'à son puits de sortie. Marina entrera par le sud dans la boîte de la gare Créteil l'Échat sous cloche, c'est-à-dire dans un tube de protection d'une dizaine de mètres de long dont il achèvera la traversée le 20 décembre 2021 en présence des compagnons du groupement Horizon en charge du creusement de ce tronçon du tunnel et des équipes de la Société du Grand Paris. Marina sera ensuite démonté et extrait pièce par pièce pendant plusieurs mois, avant d'être évacué par convois exceptionnels.

Le creusement du Grand Paris Express placé sous la protection de femmes d'exception

Tous les tunneliers utilisés pour le creusement du Grand Paris Express portent le nom de femmes d'exception. Héritée des mineurs, la tradition d'intervenir dans les souterrains sous la protection d'une figure féminine est perpétuée par la Société du Grand Paris qui, en partenariat avec les territoires, associe la jeune génération au choix des noms des tunneliers en proposant aux enfants d'élire leur marraine à partir d'une liste de femmes reconnues pour leurs valeurs humaines et leur engagement professionnel ou bénévole. C'est ainsi que par leur vote, les jeunes vitriots ont honoré Marina Kvaskoff, une épidémiologiste française exerçant à l'Institut Gustave Roussy situé à Villejuif.

PLACE AUX TRAVAUX D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT

Avec la fin du creusement du tunnel et des travaux de génie civil, c'est-à-dire de réalisation des structures internes des ouvrages, de nouveaux groupements d'entreprises prennent progressivement place sur les chantiers de la ligne 15 Sud pour installer tous les éléments qui permettront le fonctionnement du métro et assureront la sécurité dans le tunnel.

Une multitude d'entreprises et d'artisans interviennent simultanément pour aménager les espaces. Les murs intérieurs et les plafonds sont édifiés pour séparer les espaces techniques des espaces voyageurs, les portes, fenêtres, serrures, garde-corps et façades sont déployés tout comme un important maillage de réseaux chargés d'alimenter les sites en électricité, en eau et d'assurer le renouvellement de l'air. Les ascenseurs, les escaliers mécaniques ou les portes palières sont descendus et assemblés dans les espaces souterrains alors qu'en surface les émergences prennent progressivement forme.

Fin du creusement de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express

Ce document est la propriété de la Société du Grand Paris. Toute diffusion ou reproduction intégrale ou partielle est autorisée pour et dans la limite des besoins découlant des prestations ou missions du marché conclu avec le titulaire destinataire.

Dans le tunnel, tous les éléments techniques sont installés pour permettre la circulation des trains. Après le passage du tunnelier, le radier en béton est coulé et les rails sont posés. La caténaire qui servira à l'alimentation de la voie ferrée est fixée sous la voute du tunnel.

Découvrez en vidéo [l'aménagement et l'équipement du nouveau métro](#)