

CHANTIER GC TUN

LA GARE PORTE MAILLOT



La Gare Porte Maillot est l'une des 3 nouvelles gares du projet Eole, prolongement du RER E vers l'ouest. Sa construction représente un défi technique et organisationnel car elle se trouve dans une zone particulièrement contrainte.



Les chiffres clés

La gare

32 mois

De construction

225 m

De longueur totale

25 m

De large

35 m

De profondeur

205 000 m³

De déblais

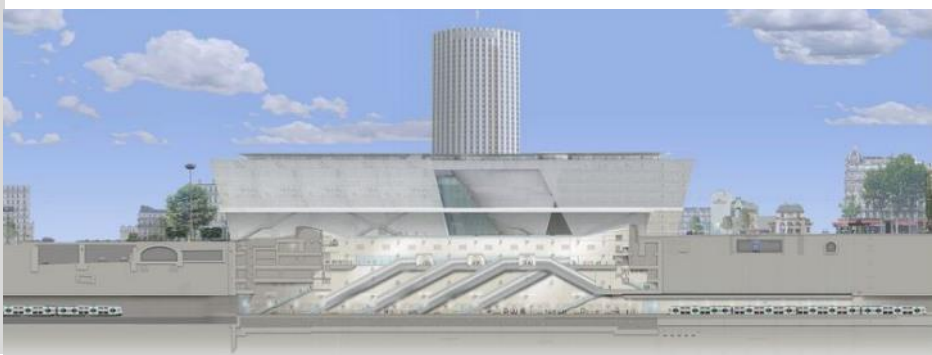
La Gare Porte Maillot est composée de :

- Un hall à ciel ouvert sur 6 niveaux de 150m de long, 25m de large et 35m de profondeur
- Une gare souterraine de 70m de long, 15m de large et 14m de haut.
- Un hall de correspondance vers le RER C, la ligne 1, le futur tramway T3 et le Palais des Congrès.

Une immense verrière de 150 m de long surplombe la gare afin de laisser la lumière du jour éclairée jusqu'au niveau des quais.

La Place Porte Maillot

La mise en service de la gare, prévue à l'horizon 2022 s'accompagne d'un grand projet de réaménagement de la Porte Maillot qui donnera un nouveau visage à ce secteur.

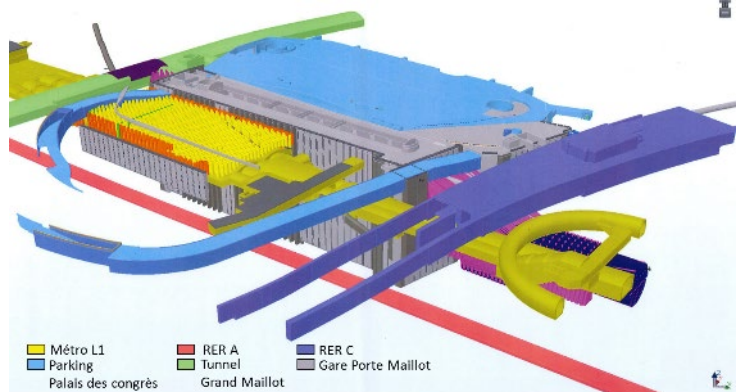


L'environnement

La gare Porte Maillot jouxte plusieurs infrastructures sensibles : le RER C, la ligne 1 du métro, le RER A, le parking du palais des congrès et le tunnel du Grand Maillot.

Dans le plan ci-contre, la gare est représentée en gris

Cet environnement nécessite une parfaite maîtrise de nos travaux à chaque phase afin qu'aucun ouvrage ne soit perturbé ou endommagé.



L'un des enjeux de la construction de la gare est de ne pas reporter les efforts de sa structure sur les ouvrages qui l'encerclent. Pour éviter cela, la gare est dotée :

- De tirants obliques.
- D'un contre-rideau : cet ouvrage permet de maintenir la stabilité du terrain autour de la ligne 1 du métro.

Le phasage

Avant de pouvoir s'attaquer à la construction de la gare, de nombreux travaux préparatoires ont été nécessaires :

- Du traitement de terrain sur plusieurs zones.
- Le système de ventilation du parking du Palais des Congrès a entièrement été refait puisqu'il se trouvait au droit des parois-moulées de la gare.
- 15 purges ont été réalisées sur la surface de la gare.

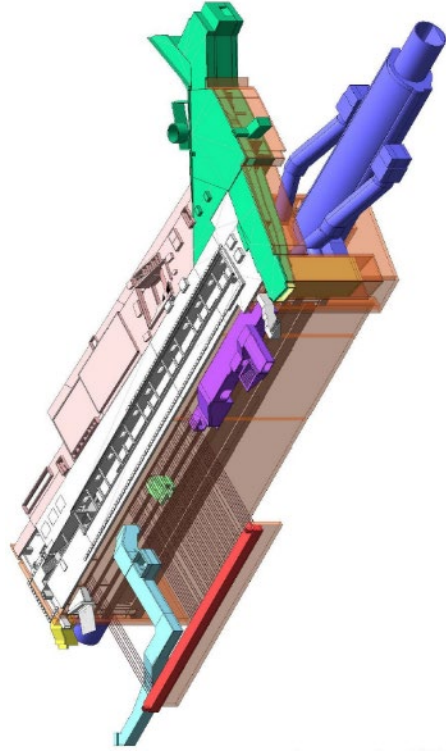
La construction de la Gare Porte Maillot peut être décomposée en 2 parties principales :

- La partie ciel-ouvert (PCO) : cette partie de la gare est construite avec la méthode des parois moulées sur 150m de long. Au total elle est composée de 80 panneaux. Cela représente une surface de 20000 m² de parois-moulées, soit quasiment 3 terrains de foot ! La phase de terrassement de la partie à ciel ouvert s'organise comme suit :
 - Terrassement jusqu'au niveau -3.
 - Passage du tunnelier « pleine-terre » dans PCO.
 - Reprise du terrassement jusqu'au niveau des quais.
- La partie souterraine (PSO) : elle est réalisée en méthode traditionnelle à partir du futur puits de maintenance de la gare. Cette partie se trouve sous l'avenue de la Grande Armée, raison pour laquelle elle est réalisée en souterrain.

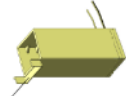


Plan de la gare et décomposition

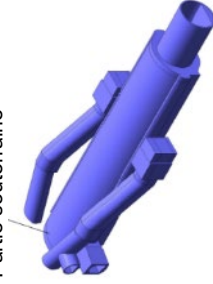
VUE 3D – ENSEMBLE



Puits de maintenance



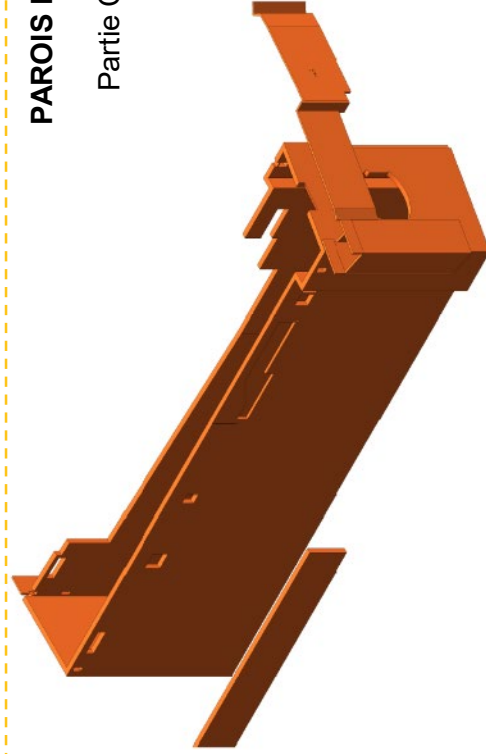
Partie souterraine



MÉTHODE TRADITIONNELLE

PAROIS MOULEES

Partie Ciel Ouvert



GÉNIE CIVIL

