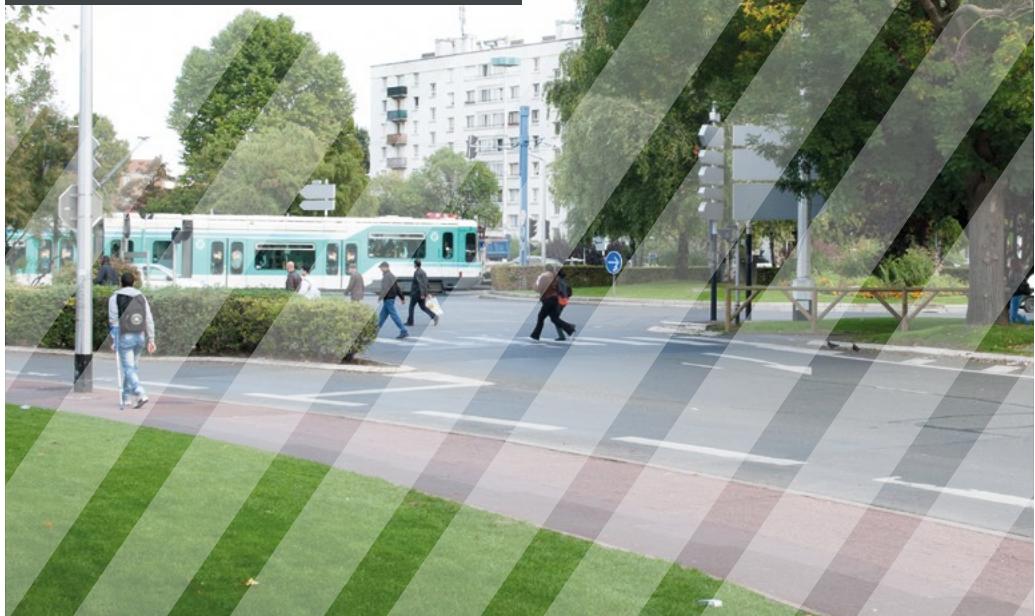


Grand Paris — express

LIGNE 16

LA COURNEUVE

NOUS PRÉPARONS LE CHANTIER DU MÉTRO



En savoir plus sur les travaux
societedugrandparis.fr/la-courneuve

Société
du Grand
Paris

LA COURNEUVE AU CŒUR DU GRAND PARIS EXPRESS

À l'horizon 2023, la ville de La Courneuve sera desservie par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, le futur réseau de métro automatique autour de Paris.

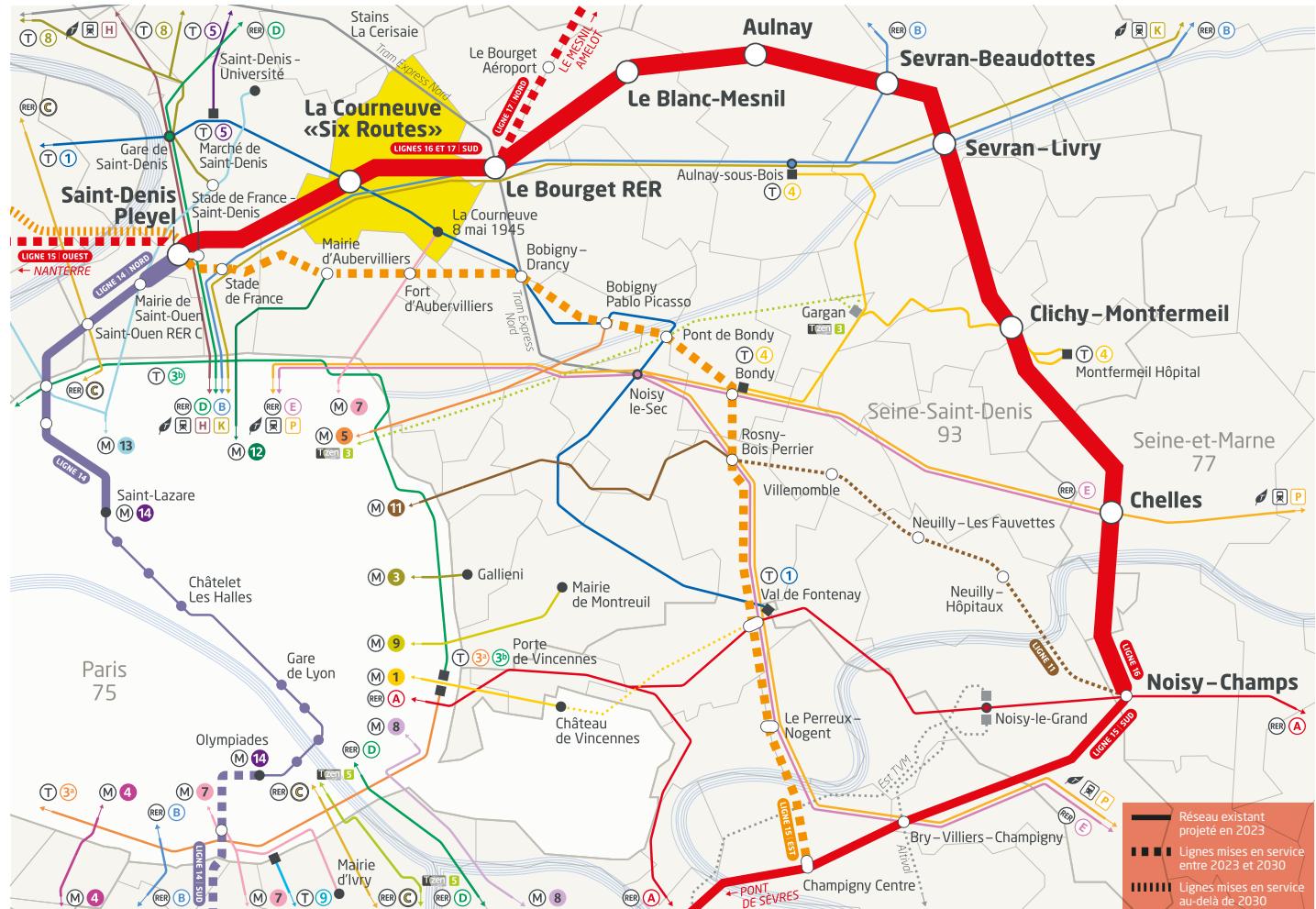


Gare routière de La Courneuve

Les premiers travaux démarrent à La Courneuve

La Courneuve est l'une des premières villes à engager les travaux préparatoires de la ligne 16.

Première étape du chantier, les travaux préparatoires permettent de libérer l'espace nécessaire à la construction du métro. À partir de septembre 2016 et jusqu'à l'été 2018, différentes interventions se succéderont pour préparer le chantier de construction de la future gare Grand Paris Express La Courneuve « Six Routes ».



La ligne 16 reliera Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs, en passant par Le Bourget en 26 minutes.

**La ligne 16
en quelques
chiffres**

16 communes
concernées sur 2 départements

9 gares
dont 5 en correspondance
avec le Transilien, le RER,
le métro ou le tramway

2023
horizon de mise en service
de la gare

29 km
de tracé en souterrain

3,5 milliards
d'euros d'investissement

LA COURNEUVE AU CŒUR DU GRAND PARIS EXPRESS



Une gare du Grand Paris Express à La Courneuve

Implantée à l'intersection de l'avenue du Général Leclerc et de la rue de Saint-Denis, la gare La Courneuve « Six Routes » se situera à l'emplacement de l'actuel restaurant Quick.

Un parvis sera créé au nord du bâtiment voyageurs, sur la rue Saint-Denis.

Un projet urbain viendra accompagner l'ouverture de la gare et s'appuiera sur une transformation complète du carrefour.

À terme, chaque jour, 34 000 voyageurs fréquenteront la gare La Courneuve « Six Routes ».

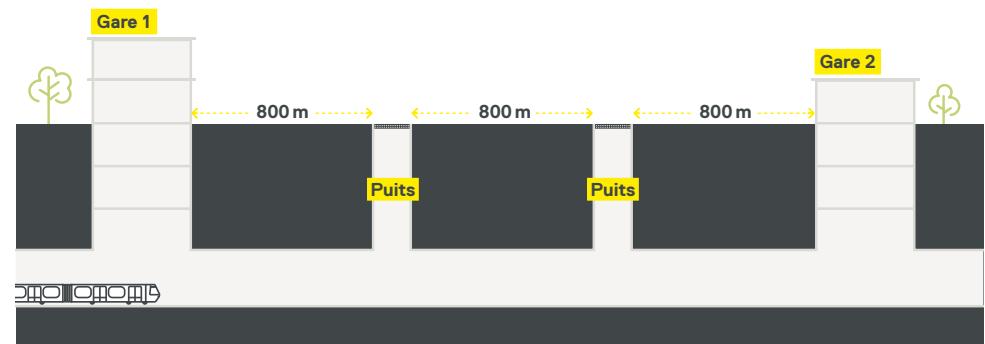


Les ouvrages annexes

La ligne 16 du Grand Paris Express compte 35 ouvrages annexes et 4 d'entre eux seront construits sur le territoire de La Courneuve. Localisés à intervalles réguliers le long du tunnel, tous les 800 m environ, les ouvrages annexes comportent des équipements nécessaires au bon fonctionnement du métro, au confort et à la sécurité des voyageurs.

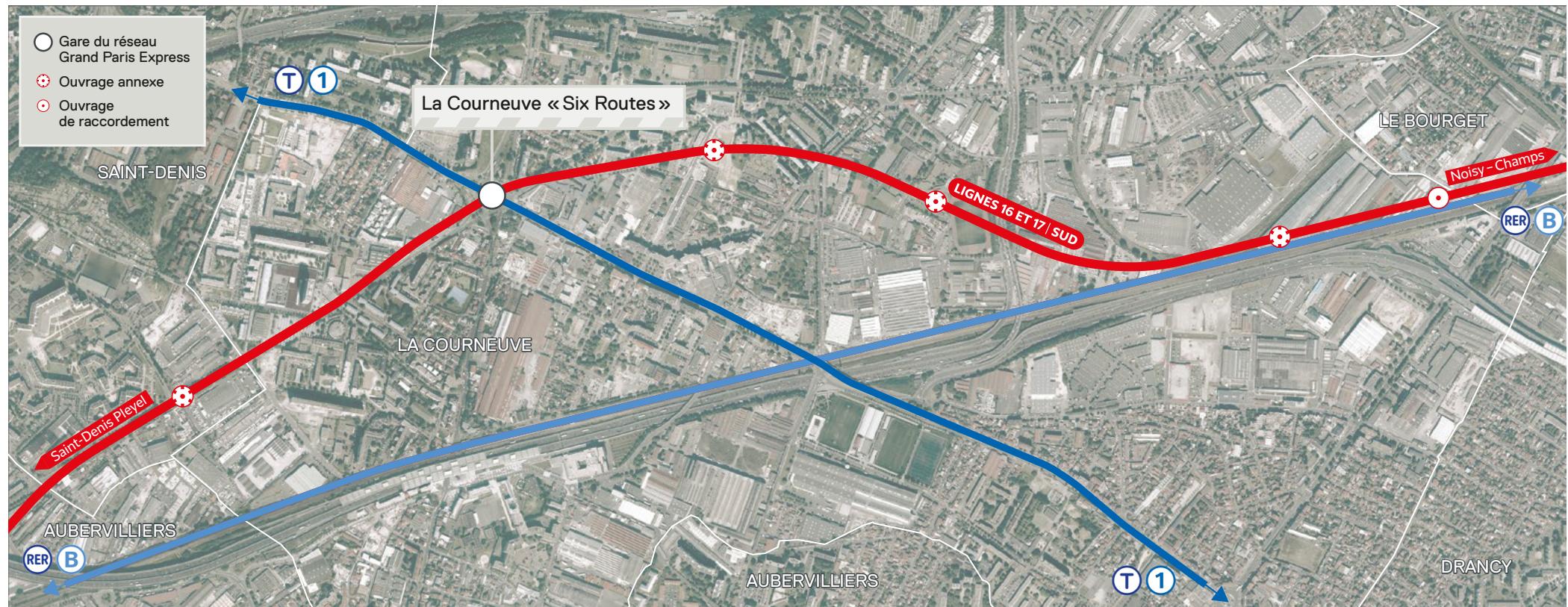
Trois puits de ventilation et de sécurité seront construits rue de Verdun, rue Dulcie September, et avenue de la République. Outre le renouvellement de l'air dans les installations du métro, ils permettent aux pompiers d'accéder au tunnel.

Un ouvrage de raccordement, dit « d'entonnoir », sera créé rue de Verdun. Cet ouvrage reliera les voies de la ligne 16 aux voies de la ligne 17, permettant la circulation de trains des lignes 16 et 17 sur un tronc commun allant du Bourget RER à Saint-Denis Pleyel.



LA COURNEUVE AU CŒUR DU GRAND PARIS EXPRESS

Desservie par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express,
la gare La Courneuve « Six Routes » sera en correspondance
avec le Tramway T1 et de nombreuses lignes de bus.



20 mètres
de profondeur pour les quais
de la gare La Courneuve
« Six Routes »

3 puits
de sécurité et de ventilation

1 ouvrage
de raccordement

La Courneuve « Six Routes »
↔
Saint-Denis Pleyel
3 minutes
contre 25 minutes aujourd’hui

La Courneuve « Six Routes »
↔
Clichy – Monfermeil
16 minutes
contre 1h05 aujourd’hui

La Courneuve « Six Routes »
↔
Chelles
20 minutes
contre 51 minutes aujourd’hui

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

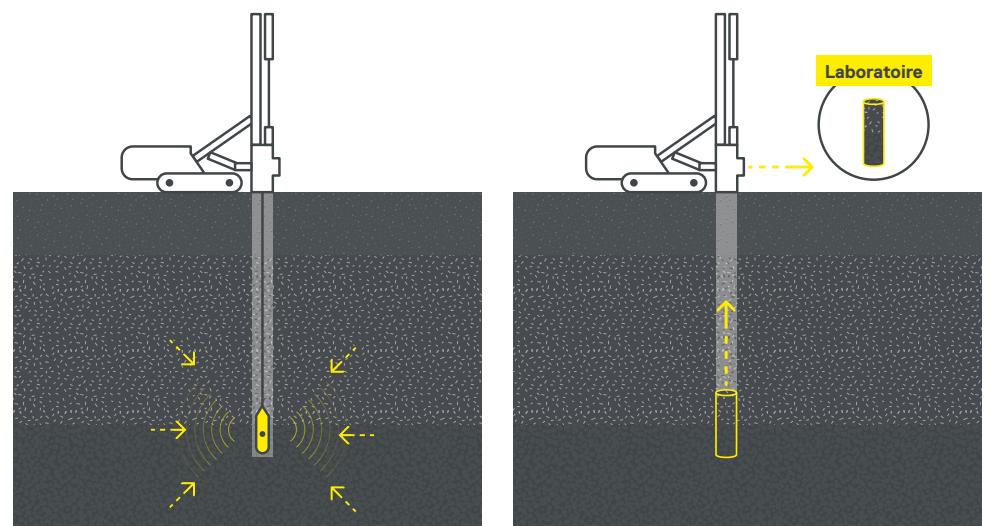
MODE D'EMPLOI

Les travaux préparatoires constituent une première étape indispensable au démarrage du chantier du Grand Paris Express. Ils permettent de préparer les futures opérations de génie civil, c'est-à-dire la construction des infrastructures du métro. Ils consistent d'une part, à déplacer des réseaux existants (gaz, électricité, télécom, eau...) à proximité des futurs ouvrages du métro et d'autre part, à libérer les futures zones de chantier. Enfin, ils servent à reconnaître le terrain pour parfaire les méthodes de construction.



LES SONDAGES

Les sondages de sols permettent d'appréhender au mieux l'environnement du projet (géologie des sols traversés, niveau des nappes phréatiques,...) afin d'ajuster le positionnement des ouvrages (tunnel, gares, puits...) et d'adapter les méthodes constructives pour chacun d'entre eux. La durée des sondages peut varier de 3 à 5 jours, jusqu'à deux semaines pour les plus complexes.



Le sondage mécanique

Effectué directement sur site, ce type de sondage permet de réaliser des tests de résistance au sol au moyen d'une sonde que l'on descend au fond du forage. On cherche ainsi à connaître les caractéristiques mécaniques des terrains analysés.

Le sondage carotté

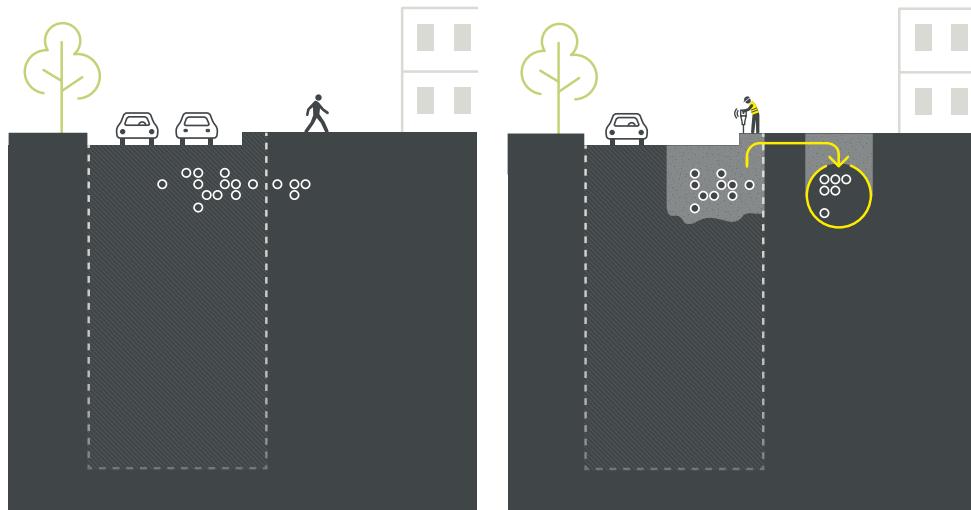
Il consiste à prélever des échantillons de sol appelés « carottes ». Les carottes permettent de connaître précisément la nature des sols, de réaliser des essais en laboratoire pour tester mécaniquement les terrains et d'identifier d'éventuelles pollutions.

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

MODE D'EMPLOI

LE DÉPLACEMENT DE RÉSEAUX

Avant de creuser pour construire la gare et les ouvrages du métro, il est nécessaire de déplacer, hors du périmètre du futur chantier, tous les réseaux enterrés qui s'y trouvent aujourd'hui (gaz, électricité, téléphonie, assainissement...).

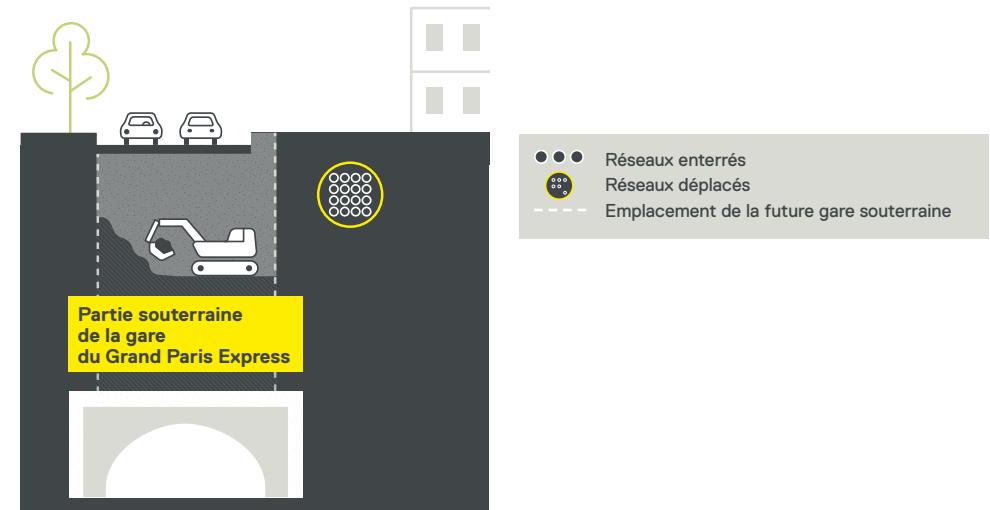


Avant les travaux

Eau potable, eaux usées, gaz, électricité, chauffage urbain, téléphone, Internet... En ville, la plupart de ces réseaux sont enterrés sous la chaussée et les trottoirs afin de garantir un cadre de vie plus sûr et confortable. Un travail de repérage a permis d'identifier les réseaux existants situés dans les futures zones de chantier.

Les travaux préparatoires

Il s'agit de procéder au déplacement des réseaux enterrés hors de la zone de travaux afin de libérer l'espace de construction de la future gare. Cette étape préalable est essentielle et peut concerner de nombreux intervenants. C'est pourquoi ces travaux préparatoires de déplacement des réseaux peuvent s'étendre sur une à deux années.



La construction de la gare

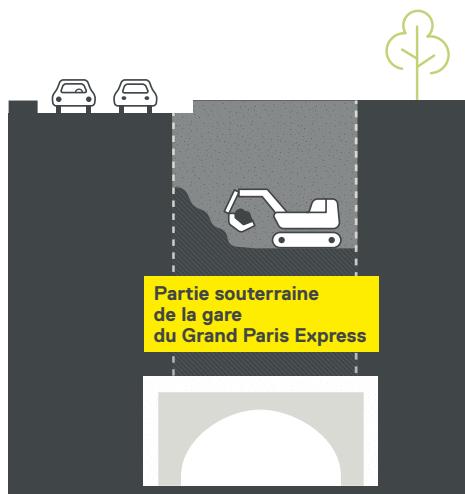
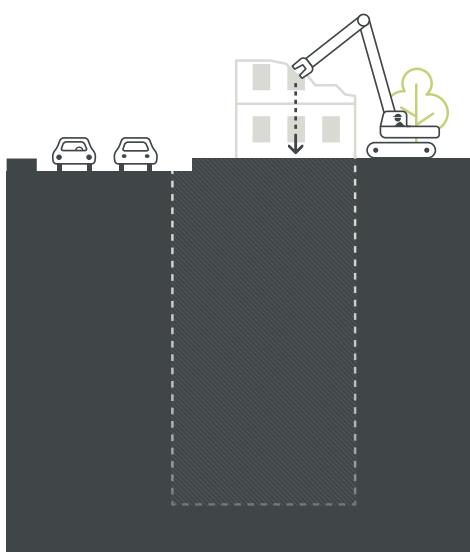
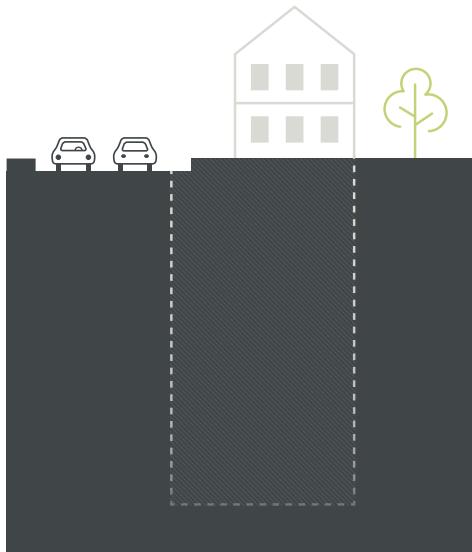
Une fois l'espace en sous-sol libéré, la Société du Grand Paris peut débuter les travaux de génie civil. Ils consistent à creuser et construire la structure de la future gare.

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

MODE D'EMPLOI

LA DÉMOLITION

Pour libérer les terrains nécessaires à la construction de la future gare, la Société du Grand Paris procède à la démolition de bâtiments sur des terrains qu'elle a préalablement acquis.



Avant les travaux

Certains bâtiments sont situés dans les futures zones de chantier.

Après leur recensement dans le cadre de la phase d'études, les propriétés ont été acquises par la Société du Grand Paris.

Les travaux préparatoires

Il s'agit de démolir les bâtiments acquis afin de libérer l'espace nécessaire à la construction de la future gare. Cela peut concerner un à plusieurs bâtiments en fonction du secteur.

La construction de la gare

Une fois l'espace en sous-sol libéré, la Société du Grand Paris peut débuter les travaux de génie civil. Ils consistent à creuser et construire la structure de la future gare.

Comment se déroule une démolition ?

1. Le curage

C'est l'enlèvement et le tri des éléments intérieurs (plomberie, ventilation, revêtements de sols et muraux, mobilier divers...). Cela évite que certains composants, parfois polluants, soient mêlés aux déblais issus de la démolition des structures.

2. La démolition des structures

La technique employée est la déconstruction fine du bâtiment par le haut (toiture → murs → sous-sol → fondations), ce qui limite la production de poussières. Cette déconstruction peut être manuelle (marteau-piqueur, masse...) et/ou mécanique (pelle de démolition).

3. Le remblaiement

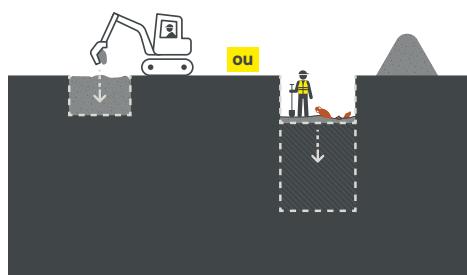
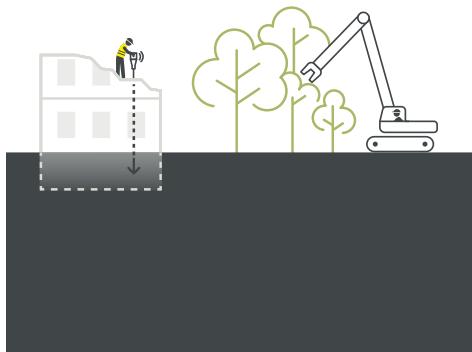
Une fois le bâtiment entièrement démolí, la zone est remblayée. Les déblais non pollués issus de la démolition sont directement réutilisés pour cette opération. Le terrain est désormais prêt pour le démarrage de la construction de la gare.

LES TRAVAUX PRÉPARATOIRES

MODE D'EMPLOI

LE DIAGNOSTIC ARCHÉOLOGIQUE

Avec les déviations de réseaux et les opérations de démolition, le diagnostic archéologique est une étape importante des travaux préparatoires. L'objectif est de déterminer la présence ou non, de traces d'occupations anciennes (vestiges, fossiles...), présentes dans le sous-sol avant les travaux de construction.



La préparation du terrain

Pour que l'intervention des archéologues se déroule dans de bonnes conditions, des travaux préalables sont entrepris sur le terrain : démolition de bâtiments, abattage d'arbres, dépollution...

L'intervention

À l'aide d'une pelle mécanique, des tranchées régulières sont réalisées. Au fur et à mesure du creusement, l'archéologue peut repérer d'éventuels objets ou fondations d'anciennes constructions. Si des vestiges sont découverts, ils sont recueillis afin de déterminer leur nature et de les dater.

Les résultats

À l'issue de l'intervention, un rapport de diagnostic est remis aux services de l'État qui, au regard des résultats, décident de la prescription ou non d'une recherche plus approfondie sur le terrain : la fouille.

La fouille archéologique

Lorsque que le diagnostic a attesté la présence de vestiges archéologiques dignes d'intérêt scientifique, l'État peut prescrire une phase de fouille archéologique. Dans ce cas, l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) définit un projet d'intervention avec la Société du Grand Paris. Une fois ce projet validé par l'État, la fouille peut débuter.

Elle se déroule en 3 grandes étapes :

- l'intervention sur le terrain pour atteindre les niveaux archéologiques identifiés;
- la réalisation d'un inventaire précis des vestiges détectés par les archéologues;
- la transmission d'un rapport final de fouille aux services de l'État.

Ce rapport peut alors servir de base à une publication scientifique et à des actions culturelles auprès du public.

LE PROGRAMME DES TRAVAUX À LA COURNEUVE

La durée des travaux préparatoires varie selon les sites en chantier, en fonction de la nature et de la complexité des opérations à réaliser.

Planning prévisionnel des travaux

TRAUVES PRÉPARATOIRES

Déviations de réseaux, démolitions, sondages, ...

De 2016 à 2018

GÉNIE CIVIL

Construction des infrastructures du métro (creusement du tunnel, réalisation de la gare et des ouvrages annexes)

De 2018 à 2021

SECOND ŒUVRE

Aménagements techniques et fonctionnels de la future gare, du tunnel et des ouvrages

De 2020 à 2022

ESSAIS ET MISE EN SERVICE

Tests de circulation et d'exploitation de la ligne en conditions réelles avant ouverture

En 2023

La mise en service de la future gare La Courneuve « Six Routes » est prévue fin 2023.

Planning et nature des travaux préparatoires à La Courneuve

Gare La Courneuve « Six Routes »



Les dates de début et fin de travaux sont mentionnées à titre indicatif et peuvent être amenées à évoluer. Une information précise sera apportée au début de chaque grande phase de travaux.

Les concessionnaires concernés

Les réseaux déplacés dans le périmètre de la future gare La Courneuve « Six Routes » sont ceux des entreprises ENEDIS, Orange, GRDF et VEDIF.

Tout sera mis en œuvre pour limiter la durée des travaux et les nuisances qu'ils entraînent.

TYPE DE RÉSEAU	CONCESSIONNAIRE
Électricité	ENEDIS (EX-ERDF)
Télécom	ORANGE
Gaz	GRDF
Eau potable	SEDIF-VEOLIA (VEDIF)
Signalisation lumineuse tricolore	DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DÉPLACEMENTS (CD 93)

Autres interventions en cours

TYPE D'INTERVENTION	PRESTATAIRE
Interventions des prestataires fonciers auprès des occupants et propriétaires	SEGAT
Vulnérabilité du bâti	GEOTEC
Sondages géotechniques	ERG FOND OUEST
Relevés topographiques	TECHNIQUES TOPO – FIT CONSEIL
Reconnaissances réseaux	EMULITHE
Diagnostics amiante (bâti et voirie)	MANEXI
Sondages de pollution	ANTEA
Démolition	CHASTAGNER – FOREZIENNE D'ENTREPRISE GAUTHHEY-BOUTTE
Diagnostic archéologique	INRAP
Travaux préparatoires Voirie - Réseaux - Divers	COLAS – BOUYGUES ENERGIE ET SERVICES-AXIMUM



GUIDE PRATIQUE POUR TOUT SAVOIR DU CHANTIER

La Société du Grand Paris fait de l'information auprès de tous, une priorité. Pendant toute la durée des travaux préparatoires, des outils d'information seront spécifiquement développés pour informer les habitants de l'actualité du chantier.



Le site Internet du projet

Retrouvez toute l'actualité du projet et suivez les travaux préparatoires près de chez vous dans la rubrique dédiée aux travaux sur societedugrandparis.fr/la-courneuve

Vous pouvez également poser toutes vos questions via le formulaire disponible sur contact.societedugrandparis.fr

Des outils d'information à votre disposition

Durant toute la durée du chantier, de multiples supports d'information seront diffusés pour garantir une information optimale de tous les acteurs concernés. Ainsi, les concessionnaires diffuseront des lettres « Info Flash » proposant une information localisée et circonscrite dans le temps, pour prévenir des perturbations (interventions sur les réseaux, déplacement de signalisation tricolore, modification ou restriction de circulation...). Des lettres d'information permettront de faire régulièrement le point sur l'état d'avancement du projet.



Un dispositif d'indemnisation pour les professionnels

Bien que l'ensemble des acteurs se mobilise pour réduire au maximum les nuisances lors des travaux préparatoires, l'activité économique dans le périmètre du chantier peut néanmoins être perturbée à certains moments.

La Société du Grand Paris a mis en place un dispositif d'indemnisation pragmatique, au cas par cas, pour les professionnels ayant subi un préjudice commercial imputable aux travaux du Grand Paris Express. La commission d'indemnisation se réunit mensuellement pour instruire les demandes.

Plus d'infos sur societedugrandparis.fr/professionnels-riverains

Qui fait quoi ?

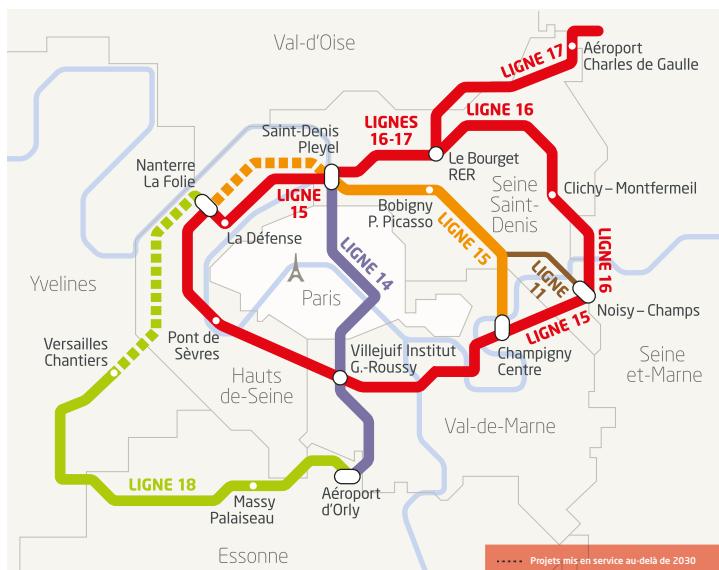
La Société du Grand Paris est un établissement public créé par l'État pour réaliser le nouveau métro automatique du Grand Paris Express. Elle pilote la programmation et la réalisation des travaux préparatoires et prend en charge la totalité du financement.

À ses côtés, sont mobilisés de très nombreux acteurs : État, conseils départementaux, communautés d'agglomérations, villes, établissements publics, entreprises propriétaires des réseaux souterrains de service public, STIF, RATP et SNCF. Ils interviennent chacun à leur tour sur le chantier, selon le calendrier général tenu par la Société du Grand Paris.

Sur le territoire de La Courneuve, la Société du Grand Paris travaille en étroite collaboration avec la ville de La Courneuve et Plaine Commune pour la réussite du projet.

LE GRAND PARIS EXPRESS À L'HORIZON 2030

Par l'envergure de son futur réseau de 200 km de métro, par l'innovation de ses 68 gares conçues avec les plus grands architectes d'aujourd'hui, le Grand Paris Express constitue le plus grand projet d'aménagement urbain en Europe. Sa réalisation contribuera à créer pour 2 millions de voyageurs chaque jour, une nouvelle manière de vivre leur temps de transport et plus largement leur territoire.



La Société du Grand Paris est chargée de la conception et de la réalisation du nouveau métro automatique, très majoritairement souterrain, qui reliera les banlieues entre elles et à la capitale.

Le Grand Paris Express en quelques chiffres

200 km
de lignes

68 gares

100 %
automatique

90 %
en souterrain

1 rame
toutes les 2 à 3 minutes

100 %
accessible pour
les personnes
à mobilité réduite

55 km/h
vitesse moyenne

80 % des gares
connectées aux métro,
RER, Transilien,
tramway et bus

7 sites
de maintenance