



**GESTION DE L'EAU
DANS LES ESPACES DE TRANSPORT**

LETTRE INFOS RIVERAINS #1

Modernisation de l'infrastructure du tunnel du tramway

Situé entre les stations Parc de Saint-Cloud et Musée de Sèvres sur la ligne T2, le tunnel de Saint-Cloud est niché au cœur d'un environnement urbain dense, entrecroisant l'autoroute A13, le pont de St-Cloud, les quais de Seine (RD7) et l'entrée de la ville. Le Département des Hauts-de-Seine prévoit de lancer, courant 2025, le réaménagement de la Place Georges Clémenceau. Ce projet revêt une importance particulière : il comprend la création du parvis d'accueil au futur Musée du Grand Siècle, situé dans l'ancienne caserne militaire Sully, actuellement en cours de réhabilitation et qui ouvrira ses portes à l'horizon 2026.

Afin d'éviter des interventions ultérieures sur la place réaménagée, la RATP doit anticiper la nécessaire réfection de l'étanchéité du tunnel, situé dessous.

En effet, cette tranchée couverte de 231 mètres linéaires présente des problèmes d'infiltrations dans les zones en voûtaines et en béton armé. Les travaux, prévus en 6 grandes phases, se dérouleront depuis la voirie, de mars 2024 à juin 2025.

Cette lettre d'information vise à vous fournir des détails sur la nature des travaux entrepris par la RATP, le calendrier des différentes interventions, ainsi que les répercussions du chantier sur vos déplacements. Pendant toute la durée des travaux, la RATP mettra tout en œuvre pour limiter les désagréments occasionnés.

LE DÉTAIL DES TRAVAUX PRÈS DE CHEZ VOUS

Les travaux entrepris visent à reprendre l'étanchéité du tunnel du tramway situé sous la place Georges Clémenceau. Pour traiter l'ouvrage dans son intégralité, les travaux seront réalisés en 6 grandes phases.

Déroulement des travaux pour chaque phase :

- > Mise en place des emprises de chantier sur la zone considérée
- > Terrassement depuis la chaussée pour atteindre la dalle de couverture de l'ouvrage
- > Réparation si nécessaire de la structure et traitement anti-corrosion des parties métalliques
- > Mise en place d'une membrane étanche et continue sur la dalle réparée
- > Remblaiement et reconstitution du corps de chaussée et des aménagements de voirie
- > Déplacement des emprises de chantier pour la phase suivante

Les impacts sur la voirie :

Pour permettre la réalisation de ces travaux tout en garantissant la sécurité des circulations, des aménagements de voirie sont réalisés avant chaque grande phase. Certaines voies de circulation pourront être condamnées ou modifiées selon les phases, des traversées piétonnes pourront être supprimées et certains arrêts de bus seront supprimés ou reportés afin de garantir un meilleur écoulement du trafic.

PREMIÈRE PHASE DE TRAVAUX À PARTIR DE MARS 2024

Les emprises chantier de la première phase sont installées le long de la RD7 avec pour principales conséquences :

- > Fermeture de la RD7 dans le sens Nord - Sud avec report de la circulation sur la place G. Clémenceau ;
- > Passage à 1 voie de circulation de la RD7 dans le sens Sud-Nord en amont la zone travaux ;
- > Fermeture du shunt depuis la sortie du tunnel vers le RD7 Nord ;
- > Fermeture de la bretelle de sortie de l'A13 vers la RD7 Sud et élargissement à 2 voies vers le pont de Saint Cloud ;
- > Les arrêts « La Colline » et « Pont de Saint Cloud » desservis par les lignes RATP 52-72-126-160-175-467 et la ligne Transdev Versailles 460 (6246) sont définitivement supprimés ;
- > L'arrêt « Parc de Saint Cloud » dans le sens Boulogne à Haut de Saint Cloud desservi par les lignes RATP 160-467 et la ligne Transdev Versailles 460 (6246) est reporté dans la gare routière attenante à la station du tramway T2.

Retrouvez toutes ces informations sur le plan ci-dessous.

- | | |
|--|---|
|  Emprise Chantier |  Bretelle fermée |
|  Arrêt de bus conservé |  Arrêt de bus déplacé |
|  Arrêt de bus supprimé et non déplacé |  Arrêt de bus supprimé |



LES ENJEUX DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE

Le réaménagement de la place Clémenceau vise à requalifier totalement l'espace public et à transformer l'ambiance actuellement très routière en un environnement apaisé où les piétons et les cyclistes ont leur place.

Il s'agit de créer une véritable entrée de ville en s'inspirant des aménagements historiques réalisés précédemment à cet endroit et de réaliser un parvis d'accès prestigieux au musée Grand Siècle en construction. De nombreuses plantations d'arbres et l'utilisation de matériaux nobles comme la pierre naturelle sont centrales dans le projet.

LE CALENDRIER DES TRAVAUX

2024

2025

2026

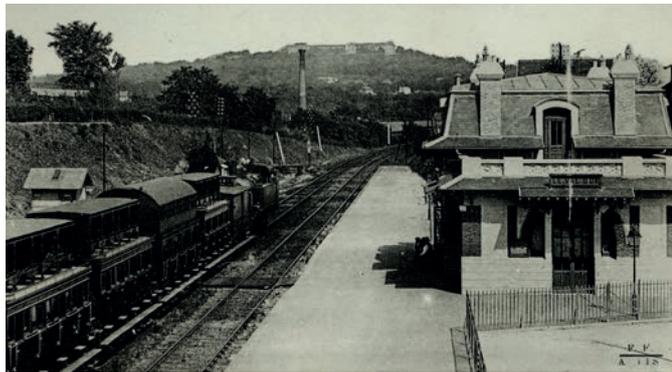
Travaux sur le tunnel du T2 (RATP)

Travaux sur Pont de Saint-Cloud (EPI 78-92)

Travaux de réaménagement de la place (Département des Hauts-de-Seine)

UN PEU D'HISTOIRE SUR LE TUNNEL...

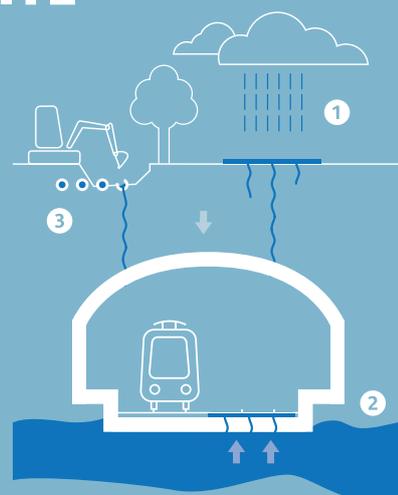
La tranchée du tunnel de Saint-Cloud, avec une ouverture de 8 à 9 mètres, a été érigée en trois phases distinctes. La portion la plus ancienne faisait initialement partie de la ligne des Moulineaux, inaugurée en 1889. Cette section, localisée du côté de Parc de Saint Cloud, est composée de poutres métalliques soutenant des voutains de brique sur une longueur de 163 mètres. À l'origine, cette ligne de chemin de fer, reliant le pont de l'Alma à Courbevoie via Les Moulineaux, fut mise en service par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.



Les culées de la tranchée sont construites en maçonnerie de moellons, et son revêtement d'étanchéité est d'origine. La tranchée fut ensuite prolongée en 1947 sur une distance de 38 mètres, caractérisée par une dalle de couverture en béton armé, puis une seconde fois en 1972 sur 30 mètres, avec des poutrelles enrobées constituant la dalle de couverture. En 1997, elle fut réaménagée pour accueillir le Tram Val de Seine, ligne T2 de la RATP.

LA RATP GARANTE DE LA SÉCURITÉ

La RATP mène au quotidien une surveillance de l'ensemble des gares et stations du réseau pour identifier l'apparition et l'évolution des infiltrations et concrétions. Chaque année, jusqu'à 3 600 interventions de maintenance sur les voûtes, les quais et les voies sont réalisées et l'étanchéité d'environ 20 000 m² est entièrement reprise. La configuration historique du métro, ainsi que sa conception avec 94 % d'ouvrages souterrains et des matériaux de construction pour certains non étanches (bois, moellons et brique), l'exposent particulièrement aux eaux de ruissellement. Le cycle imprégnation/assèchement fragilise progressivement les ouvrages. Différentes techniques existent et peuvent être mises en œuvre en fonction des lieux et du diagnostic.



- 1 Infiltration des eaux de pluie
- 2 Montée des nappes phréatiques
- 3 Infiltrations conjoncturelles