

Parois moulées et parois parisiennes

© SNCF Réseau / CEVA

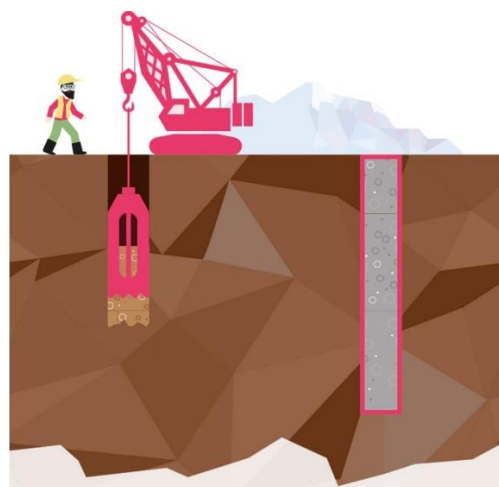
Opération emblématique du projet CEVA, la mise en terre de la ligne ferroviaire emprunte **les techniques des parois dites « moulées » et « parisiennes »**. C'est la hauteur de l'eau qui détermine le choix de la méthode à adopter pour réaliser la cavité de la ligne CEVA.

Parce que la ligne ferroviaire est réalisée dans la nappe phréatique sur la majeure partie du tracé, le choix s'est porté sur la méthode des parois moulées. Lorsque le tunnel est moins profond, et donc moins proche de l'eau, la technique des parois parisiennes devient plus adaptée.

Parois moulées

1) Cloisonner la voie ferrée

Deux cavités sont creusées à l'aide d'un outil de forage pour délimiter la voie ferrée. Des armatures métalliques coulées dans du béton sont ensuite insérées pour permettre l'édification de deux murs, qui sont appelés « parois moulées ».



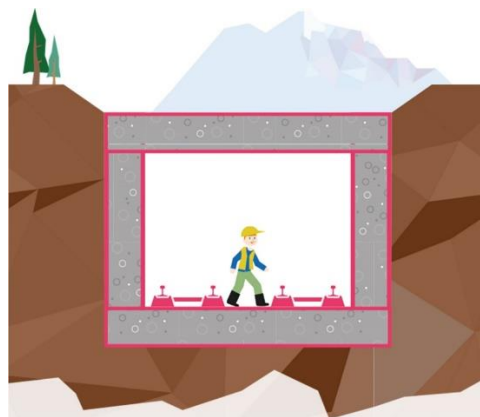
2) Retirer la terre

Une dalle en béton est construite en surface pour permettre l'extraction de la terre comprise entre les deux murs par une pelle mécanique. Une fois les travaux terminés, cette dalle partiellement « ouverte » pour les besoins du chantier est refermée.



3) Créer la voie ferrée

Une plateforme en béton, appelée « radier », est réalisée au fond de la tranchée pour accueillir la voie ferrée. Les rails sont acheminés depuis l'entrée du tunnel pour être posés sur la plateforme.



Parois parisiennes

Changement de lieu, changement de méthode

Depuis la rue du Jura jusqu'à la surface, SNCF Réseau a opté pour la **technique des parois parisiennes**. Des pieux en béton sont d'abord coulés dans le sol, avant de pouvoir décaisser partiellement puis mettre en place du béton projeté. L'opération est répétée jusqu'à atteindre la profondeur souhaitée.

