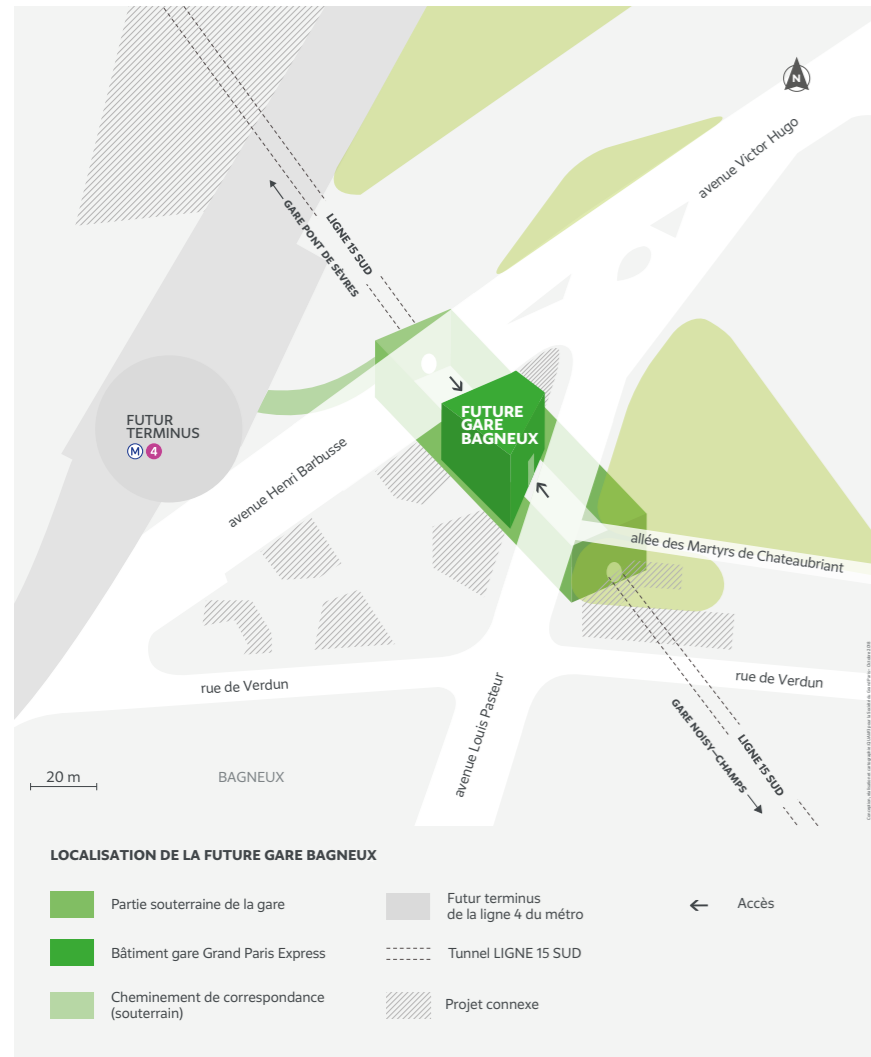
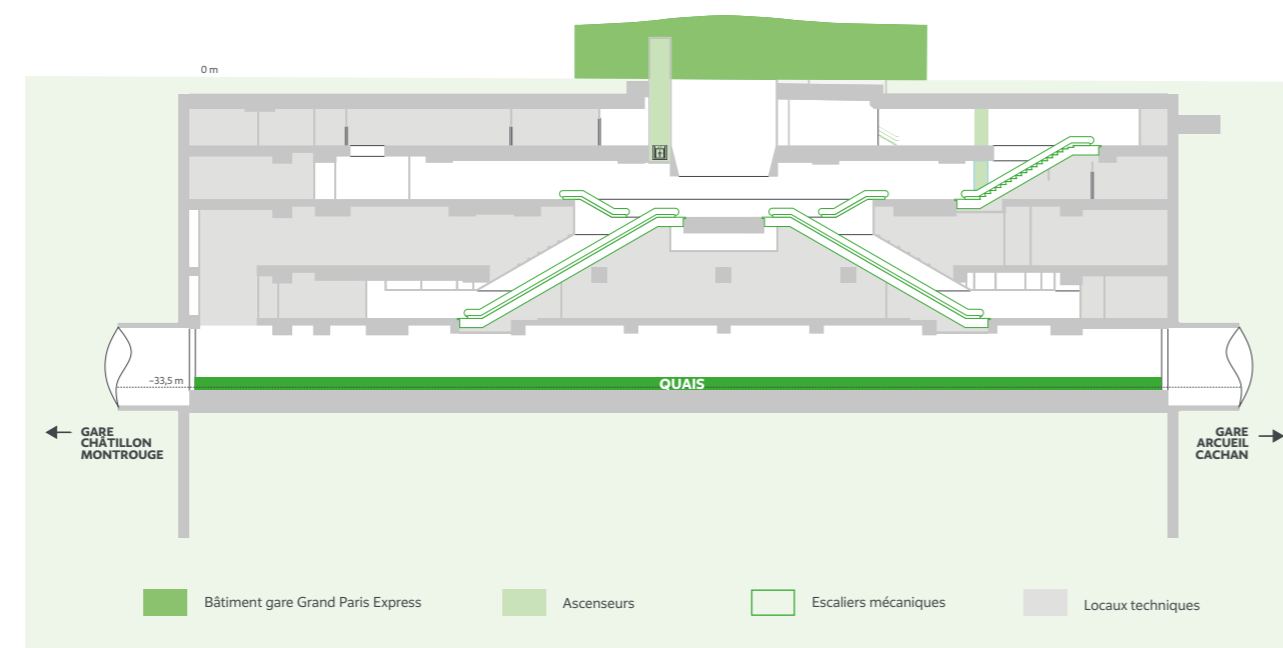


GARE BAGNEUX PORTE D'ENTRÉE DE L'ÉCOQUARTIER VICTOR HUGO



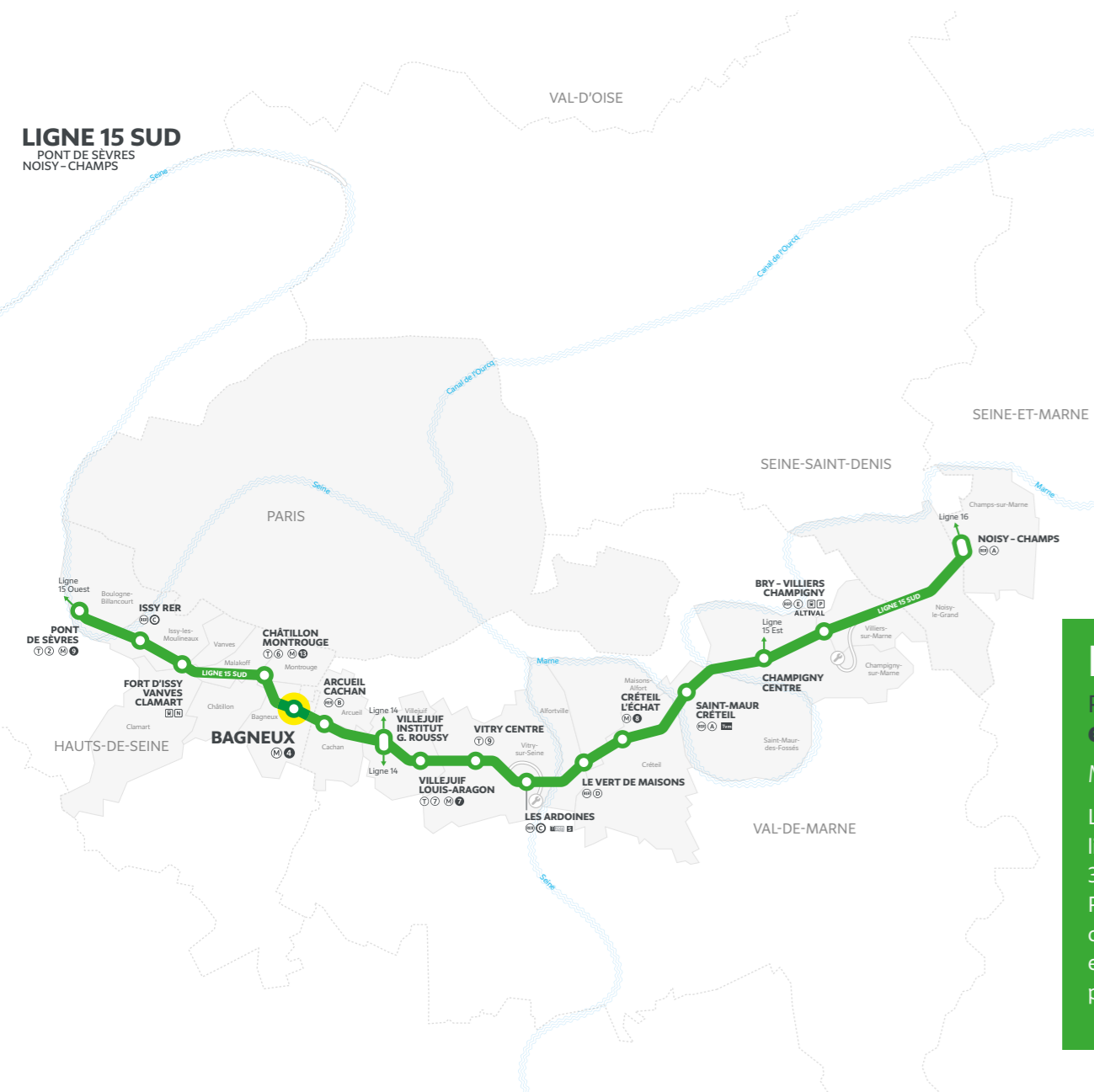
JUSQU'À 33 MÈTRES DE PROFONDEUR

Avec des quais à 33 m sous terre et 4 niveaux de mezzanine pour y descendre, la gare Bagneux est l'une des plus profondes du réseau Grand Paris Express. La zone de contrôle d'accès à la gare occupera le niveau -1. La correspondance directe avec la ligne 4 du métro se fera au niveau -2. Aux niveaux -3 et -4 s'effectueront les échanges et l'accès aux quais pour les voyageurs.



À LA CROISÉE DES LIGNES 4 ET 15 SUD

À l'intersection des avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur, la gare Bagneux de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express s'ouvrira de part et d'autres sur une place de 10 000 m². Elle formera avec le nouveau terminus de la ligne 4 du métro de Paris – en service dès mi-2021 – un important pôle multimodal au service de 22 000 habitants dans un rayon d'1 km. Elle attend jusqu'à 60 000 voyageurs par jour.



LIGNE 15 SUD PONT DE SÈVRES → NOISY-CHAMPS en 33 minutes

Mise en service : 2025

La ligne 15 Sud du Grand Paris Express va créer une liaison de métro automatique 100% souterraine de 33 km entre 22 communes et 4 départements du Grand Paris, avec 16 gares, une tous les 2 km en moyenne, en correspondance avec les lignes de métro, RER, Transilien et tramway existantes. De nouveaux trajets deviennent possibles, d'autres sont raccourcis et simplifiés.



Niveau -2 de la future gare Bagneux.

LA GARE EST UNE GROTTÉ

... dans laquelle on descend progressivement depuis le puits de lumière du jour du premier sous-sol, par un colossal escalator bordé de béton texturé qui recrée une impression de roche. L'expérience se veut visuelle et sensorielle, passant de la surface au souterrain, du fonctionnel clair et simple, à des jeux de lumière, jusqu'au niveau des quais.

L'architecture prospective

L'Atelier Barani exerce en équipe pluridisciplinaire. De l'anthropologie à la sociologie, en passant par l'économie, elle propose une vision très prospective de l'architecture. Sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, l'Atelier Barani est chargé de concevoir la gare Bagneux et le centre d'exploitation Vitry.



« Cette gare est le vecteur d'un développement urbain puisque les transports, ce sont des gens qui se rencontrent, des gens qui se déplacent... » **Marc Barani**, architecte de la gare Bagneux



Véritable lieu de rencontres et d'échanges, la gare s'insère au centre d'une place de 10 000 m².

200 KM DE MÉTRO AUTOMATIQUE ET 68 GARES

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, par son impact urbain de 140 km² sur les territoires du Grand Paris et par l'ambition de son approche artistique et culturelle sur tout son tracé, le Grand Paris Express constitue le plus grand projet d'aménagement urbain en Europe. Chaque jour sa réalisation contribuera à créer pour deux millions de voyageurs, une nouvelle manière de vivre leur temps de transport et plus largement leur territoire.

LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Établissement public créé par l'État pour le déploiement et le financement du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris est chargée de la conception du projet dans toutes ses dimensions : schéma d'ensemble des lignes, projets d'infrastructures, acquisition des matériels roulants, aménagements des territoires, etc. À ce titre, la Société du Grand Paris assure aujourd'hui la construction et l'aménagement des gares, y compris d'interconnexion avec les lignes de transport existantes.

2017 - 2025

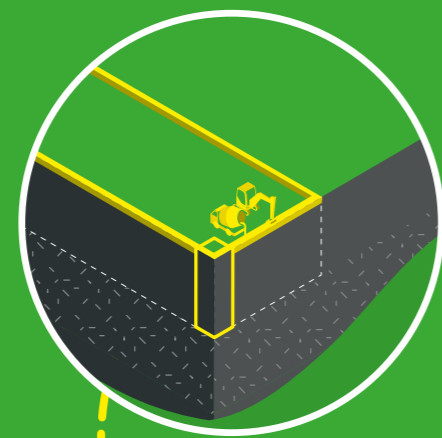
8 ANS DE CONSTRUCTION



L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE LA GARE

La construction de la gare commence par la réalisation de la « boîte gare ». Sur tout le pourtour et la hauteur de la partie souterraine de l'édifice, des parois de 120 cm d'épaisseur et de 63 m de profondeur sont coulées. La boîte ainsi constituée, forme dans le sol une enceinte étanche en béton armé. Pour Bagnoux, environ 22 000 m³ de parois moulées vont être réalisés par panneaux successifs de 6 à 7 m de largeur.

LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



Société du Grand Paris

1

Des murettes en béton sont construites sur d'étroites tranchées parallèles. Les « murettes guides » délimitent les contours de l'ouvrage. Elles guideront l'outil de forage.

CIRCULATION ASSURÉE, PENDANT LES TRAVAUX

Située en grande partie sous les avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur, la gare Bagnoux doit être réalisée sans fermeture simultanée de ces deux axes principaux de circulation routière. Le planning des travaux a été établi en fonction de cette priorité.

2

Le forage des panneaux est réalisé à la benne mécanique. Au fur et à mesure du creusement, un mélange d'argile appelé bentonite est substitué au terrain excavé.

3

Des cages d'armatures en métal sont disposées dans la tranchée. Un joint est posé aux deux extrémités pour assurer l'étanchéité de la paroi vis-à-vis du panneau suivant.

4

Le béton est coulé en une fois dans la cage en métal. Plus lourd que le mélange d'argile, il chasse la bentonite vers la surface où elle est stockée pour être retraitée et réutilisée.

5

Les parois sont réalisées par panneaux successifs, les deux extérieurs puis le central.

9

Construction des paliers de la gare
Une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Les butons sont remplacés par les planchers définitifs en béton.

8

Pose des étais provisoire
Des grands tubes métalliques (butons) sont disposés au fur et à mesure du creusement afin de soutenir les parois soumises à une forte pression du terrain.

7

Creusement du volume intérieur de la gare
Le volume intérieur de la « boîte gare » est excavé révélant progressivement les parois de la gare.

6

Réalisation de la dalle de couverture et passage du tunnelier
Une fois les parois moulées construites, un pré-creusement est réalisé pour couler la dalle de couverture. Ensuite, le tunnelier en provenance du puits Robespierre traverse la boîte gare non creusée.

LE CREUSEMENT « EN TAUPE »

À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Une fois moulée l'ensemble de l'enveloppe de la gare, le creusement du volume intérieur de la boîte peut commencer. Environ 120 000 m³ de terre vont être excavés, évacués et recyclés. Les planchers des différents niveaux seront ensuite construits de bas en haut. Le gros œuvre se terminera avec la réalisation des quais et des différents niveaux puis de l'émergence de la gare.



AMÉNAGEMENTS À TOUS LES ÉTAGES

Le gros œuvre achevé, la construction se poursuit avec l'intervention successive des différents corps d'état pour cloisonner, équiper, aménager, sécuriser, climatiser, éclairer et décorer les 1805 m² sur 5 niveaux de la gare Bagnoux. L'accessibilité totale de la gare est recherchée avec la création de 6 ascenseurs et de 20 escaliers mécaniques. Des solutions adaptées aux publics malvoyants et malentendants sont déployées.



LA CONSTRUCTION DE LA GARE BAGNEUX

