

GARE VITRY CENTRE LE NOUVEAU MÉTRO EN CŒUR DE VILLE



ICI, LE MÉTRO DESSERT UN CENTRE URBAIN VIVANT

Au cœur d'un des quartiers les plus denses du Val-de-Marne et du projet NPNRU Cœur de ville, la gare Vitry Centre facilite le quotidien des Vitriotes en fluidifiant les déplacements. Trait d'union entre le boulevard Maximilien Robespierre et le parc du Coteau-Marcel-Rosette, elle occupe un espace de 3 573 m². Elle renforce l'axe central de Vitry-sur-Seine, véritable boulevard des arts avec la présence de lieux comme le musée d'Art moderne MAC VAL, la bibliothèque Nelson Mandela, le théâtre Jean-Vilar et le 3 Cinés Robespierre.

Grand
Paris
express

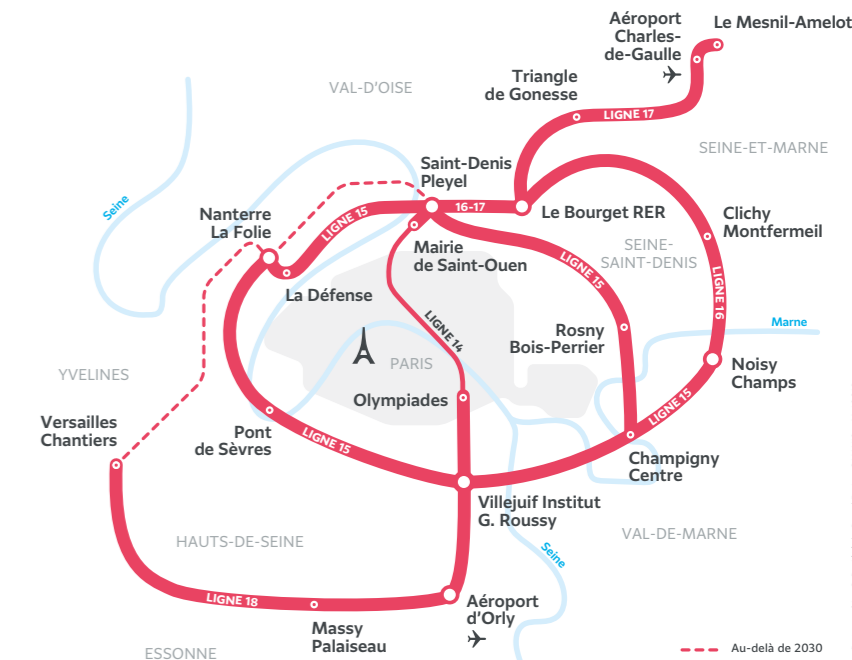


EN CORRESPONDANCE AVEC LE TRAMWAY 9

La gare vient renforcer l'accessibilité du centre-ville de Vitry-sur-Seine. À l'intérieur, les quais de la ligne 15 Sud se situent à 20 mètres de profondeur. À l'extérieur, le parvis s'ouvre sur une correspondance avec le tramway 9, mis en service à l'horizon 2020, sur plusieurs lignes de bus ainsi que sur une station de Vélib'. La gare favorise aussi la mobilité au sein de la commune en facilitant l'accès à une large offre d'équipements publics et espaces verts.

« La gare est plus qu'intégrée au parc du Coteau, elle en devient l'émanation et le prolongement »

Atelier d'architecture King Kong, bureau d'architectes de la gare Vitry Centre, ligne 15 Sud



Un ruban de béton se soulève comme un prolongement du parc

SOUS UN TOIT VÉGÉTAL, UNE GROTTE

La gare se fond dans le parc du Coteau-Marcel-Rosette grâce à sa voûte végétale. Parsemée de larges ouvertures, cette toiture accueille et éclaire le hall d'entrée de la gare, qui se prolonge naturellement vers le parvis du tramway. Entre végétal et minéral, l'intérieur de la gare est aménagé avec des parois en béton projeté qui s'inspirent de la technique de reconstitution de la grotte de Chauvet.



De larges ouvertures dans la toiture éclairent naturellement la gare

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.

RÉALISÉ PAR 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.

RENCONTRE ENTRE VILLE ET NATURE AU PARC DU COTEAU

La gare Vitry Centre du Grand Paris Express se situe à l'entrée du parc du Coteau-Marcel-Rosette, lui-même réaménagé pour accueillir harmonieusement l'accès au métro. Avec cet accès qui s'ouvre sur l'avenue Maximilien Robespierre, la gare dessert largement les quartiers alentours et leurs 42 000 habitants dans un rayon d'1 km. Elle accueillera jusqu'à 50 000 voyageurs par jour.

LIGNE 15 SUD

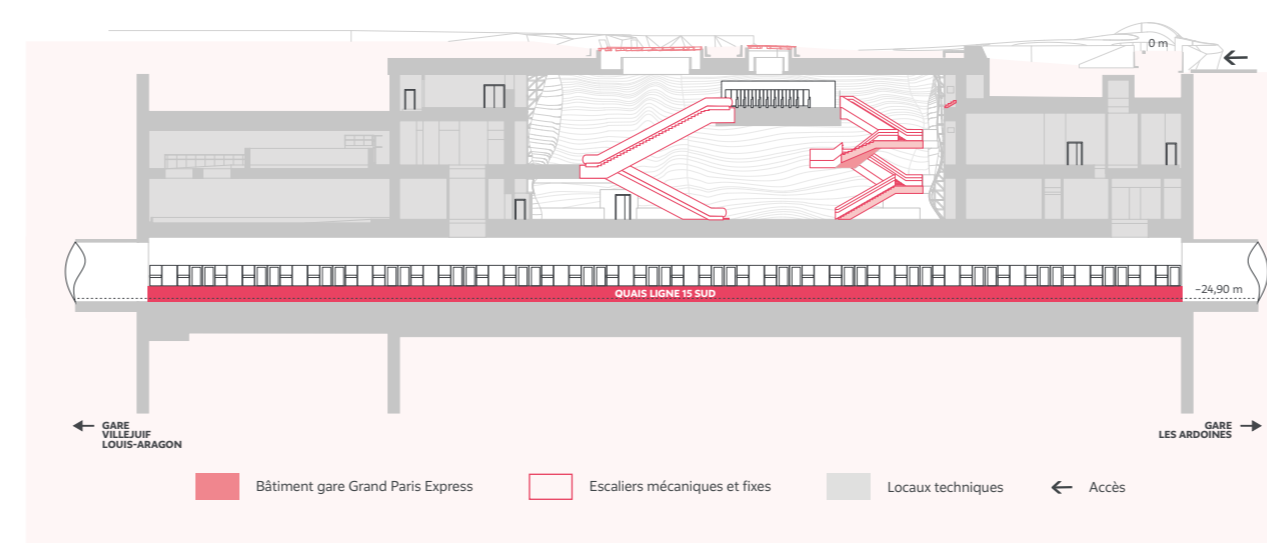
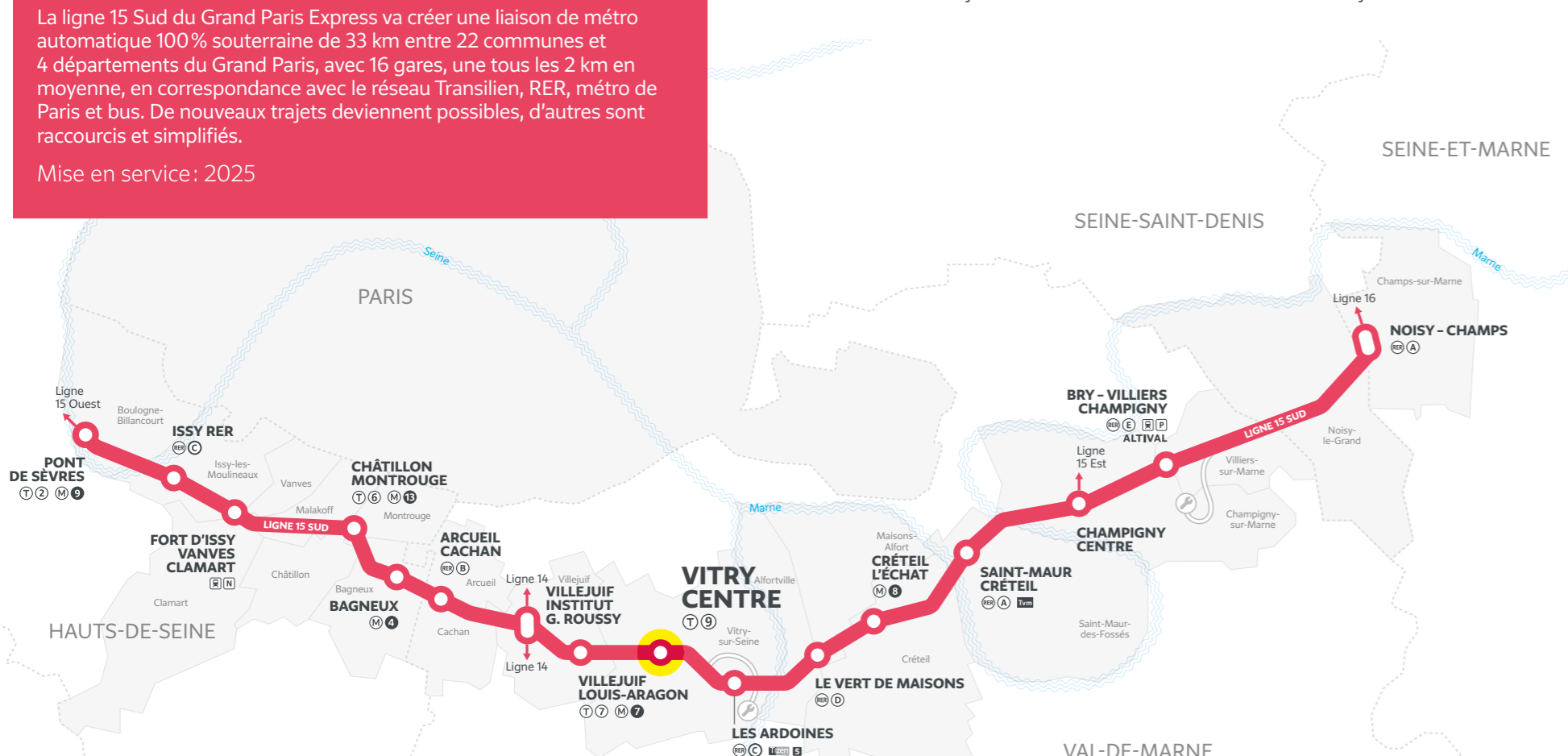
PONT DE SÈVRES → NOISY-CHAMPS
en 35 minutes

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 le réseau Transilien, RER, métro de Paris et bus. De nouveaux trajets deviennent possibles, d'autres sont raccourcis et simplifiés.

Mise en service : 2025

VITRY CENTRE
→ NOISY-CHAMPS
en 20 minutes
contre 1 heure aujourd'hui

VITRY CENTRE
→ CRÉTEIL L'ÉCHAT
en 7 minutes
contre 37 minutes aujourd'hui



Une architecture décalée et inventive

L'atelier d'architecture King Kong conçoit des bâtiments et aménagements avec un soin particulier apporté au travail de l'espace. Sa philosophie passe par une inscription imaginative de chaque création dans son environnement que ce soit par des liaisons décalées, un goût pour les surprises et les passages inattendus. Pour le Grand Paris Express, l'atelier d'architecture s'est consacré à la conception de la gare Vitry Centre.



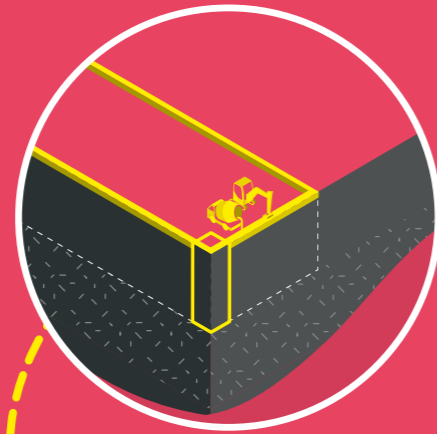
Laurent Portejoie, Paul Marion, Frédéric Neau, Jean-Christophe Masnada, architectes associés.

2017 - 2025 8 ANS DE CONSTRUCTION

L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE LA GARE

Les travaux de la Société du Grand Paris commencent par la réalisation des parois de la « boîte gare ». Des panneaux de béton sont créés à même le sol sur tout le pourtour et la hauteur de la partie souterraine de la future gare. Pour la gare Vitry Centre, 37 000 m³ de parois de 100 cm d'épaisseur sur 45 m de profondeur en moyenne seront réalisés par panneaux successifs de 6,6 mètres de large.

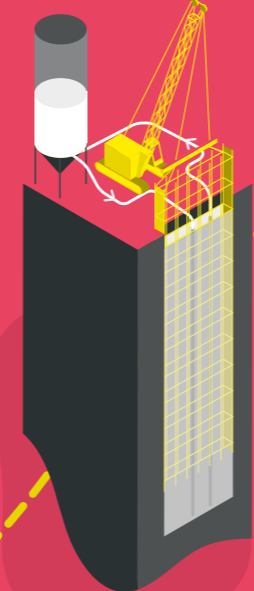
LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



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.



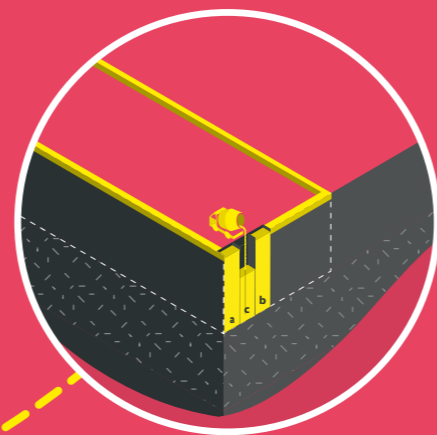
3
Des cages d'armatures métal sont disposées dans la tranchée. Un joint est posé aux deux extrémités pour assurer l'étanchéité de la paroi vis-à-vis du panneau suivant.



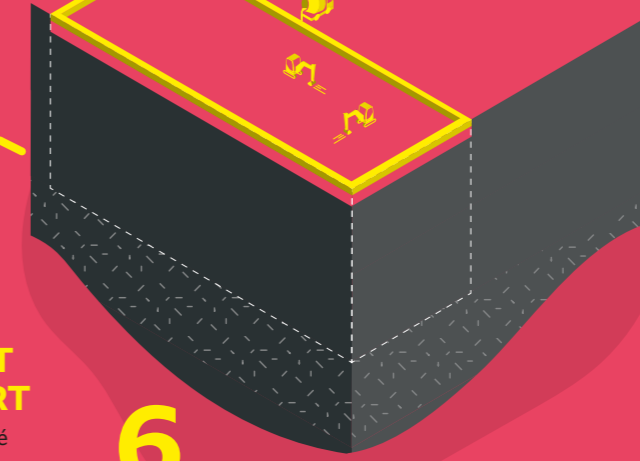
4
Le béton est coulé dans la cage métal. Plus lourd que le mélange d'argile, il chasse la bentonite vers la surface où elle est stockée pour être retraitée et réutilisée.



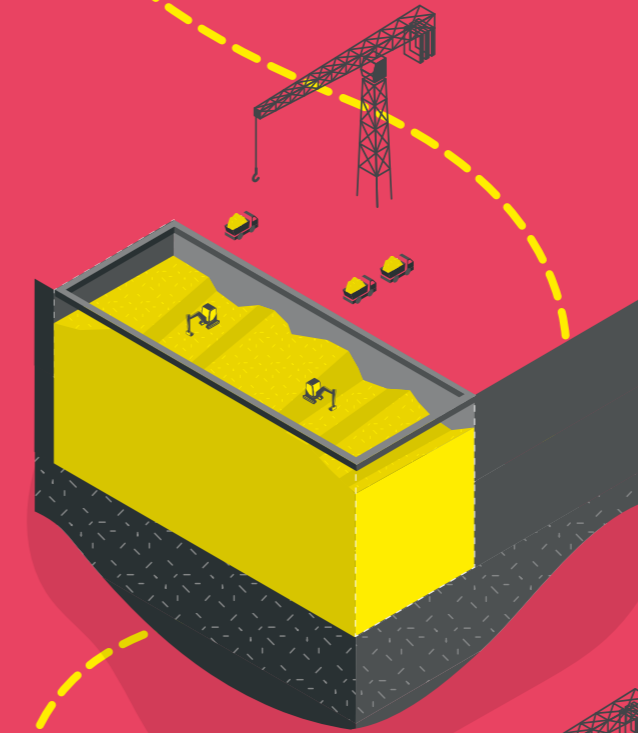
5
Les parois sont réalisées par panneaux successifs, les deux extérieurs puis le central.



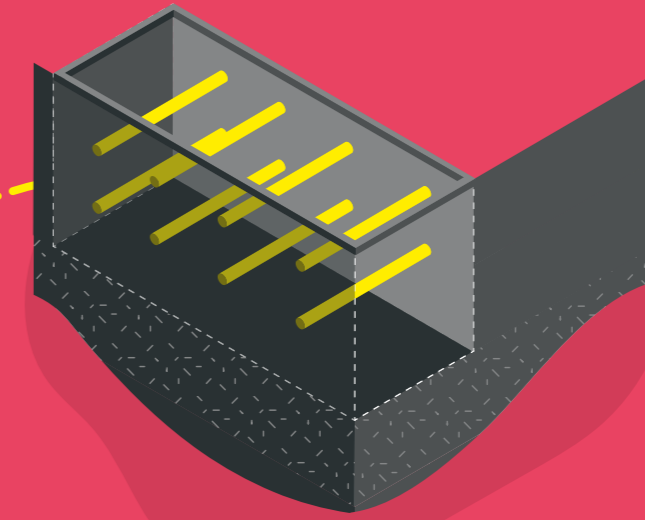
6
CREUSEMENT À CIEL OUVERT
À ciel ouvert, l'intégralité du périmètre de la gare est creusée sans être couverte. Cette technique permet de travailler beaucoup plus vite.



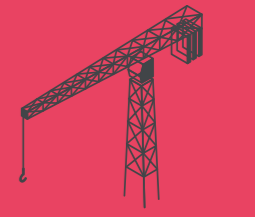
7
7
Terrassement du volume intérieur de la gare
Le volume intérieur de la boîte est excavé révélant au fur et à mesure du creusement le périmètre souterrain de la gare, délimité par les parois moulées.



8
8
Pose des étais provisoires
Des grands tubes métalliques (butons provisoires) sont disposés au fur et à mesure du creusement afin de soutenir les parois (soumises à une forte pression du terrain).



9
9
Réalisation du radier et pose des paliers définitifs
Une fois le volume souterrain excavé, une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Le tunnelier peut alors traverser la gare. Les butons sont ensuite remplacés par les paliers définitifs en béton.



La prochaine étape du chantier consistera à aménager et équiper la gare souterraine, construire le bâtiment voyageur en surface, poser la voie et les divers équipements nécessaires au fonctionnement des trains.

AMÉNAGEMENTS À TOUS LES ÉTAGES

En même temps que le gros œuvre, la construction se poursuit avec les interventions des différents corps d'état pour cloisonner, équiper, aménager, sécuriser, ventiler, éclairer les 3573 m² d'espaces de la gare Vitry Centre. L'accessibilité totale de la gare est recherchée. Tous les cheminements d'un niveau à l'autre sont mécanisés, des solutions adaptées aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite sont déployées.

LA CONSTRUCTION DE LA GARE VITRY CENTRE D'ICI 2025

