

# GARE BRY-VILLIERS CHAMPIGNY AU CŒUR DU QUARTIER MARNE EUROPE



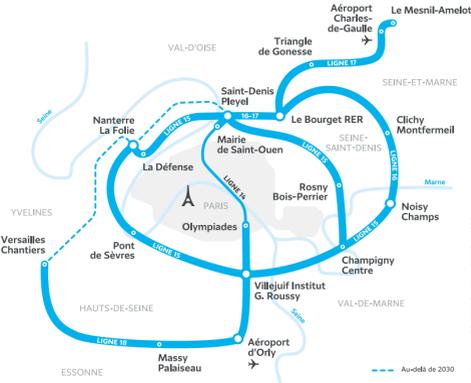
Marne Europe et son projet d'écoconstruction, 1<sup>er</sup> quartier d'Europe en bois et bas carbone

## LA GARE, FACTEUR DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

Bry-Villiers-Champigny a pour objectif de devenir un des hubs (pôles d'investissement durable) de la Métropole. En belvédère sur la vallée de la Marne, le projet d'aménagement, mené par EPA MARNE, est pensé en lien avec le pôle d'excellence de la Cité Descartes. Dans un secteur en devenir et actuellement peu desservi par les transports en commun, ce nouveau quartier prévoit des commerces, logements, hôtels, bureaux et équipements ainsi qu'un jardin métropolitain avec vue sur Paris. Du côté de Champigny-sur-Marne, le projet Simonettes-Nord porté par SADEV étendra sur 5 hectares un programme mixte d'activités, de logements et de commerces, ainsi que la Cité Artisanale des Compagnons du tour de France.



Le projet des Simonettes-Nord à Champigny-sur-Marne, porté par Sadev 94

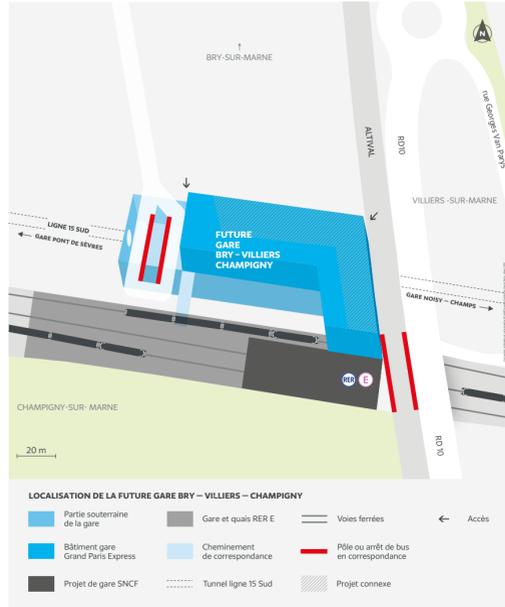


## VERS PLUS DE MOBILITÉ

La gare du Grand Paris Express est pensée pour faciliter les correspondances avec l'ensemble des projets de transports. ALTIVAL, bus qui circulera sur sa voie réservée, reliera le RER A (station Noisy-le-Grand - Mont-d'Est) et Ormesson, en passant par Bry-Villiers-Champigny. Parallèlement SNCF créera des correspondances avec le RER E et le Transilien ligne P, qui permettront de rejoindre directement Paris. En extérieur, une gare routière réorganisée assurera les correspondances avec plusieurs lignes de bus.

« Le jeu d'ombre et de lumière, la couleur, le noir et blanc, le positif et le négatif, la matière et le vide, ont inspiré la conception de cette gare. »

Richez Associés, Bureau d'architectes de la gare Bry-Villiers-Champigny, Ligne 15 Sud



## UN NOUVEAU PÔLE DE TRANSPORTS

La gare Bry-Villiers-Champigny du Grand Paris Express est à l'intersection des communes de Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne et à proximité immédiate de Bry-sur-Marne. La gare sera en correspondance directe avec la future gare de la ligne E du RER. Avec quatre accès, un par la gare de bus, un par la route départementale 10, et deux via la gare SNCF, elle desservira largement les quartiers alentour et leurs 13 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre. La gare attend jusqu'à 55 000 voyageurs par jour.



Perspective extérieure de la gare depuis l'entrée située au nord-ouest



Un nouveau quartier se dessine autour de la gare du Grand Paris Express en correspondance avec le RER E

## PLEIN SUD

Avec sa façade vitrée de 15 mètres de haut, la gare baignera dans la lumière. Les 20 mètres de dénivelé entre le hall de la gare et les quais du métro dotent la gare d'un grand espace de déambulation en jour naturel, plein sud. Cet ample parcours est guidé par une paroi verticale, repliée en plafond. Elle est le reflet des thèmes de l'image, de la photographie et du cinéma qui constituent le patrimoine de Bry-sur-Marne, avec la présence de Louis Daguerre, des studios de cinéma et de l'institut national de l'audiovisuel.

## 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 km<sup>2</sup> 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. 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

Établissement public créé par l'État pour le déploiement et le financement du Grand Paris Express, la SGP 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.

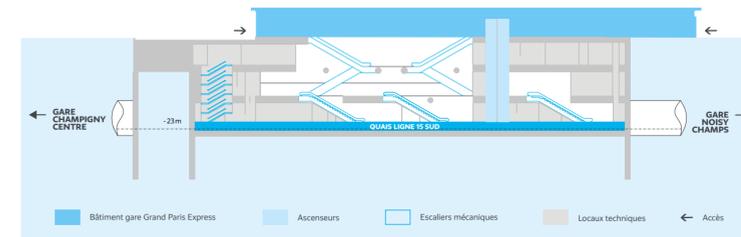
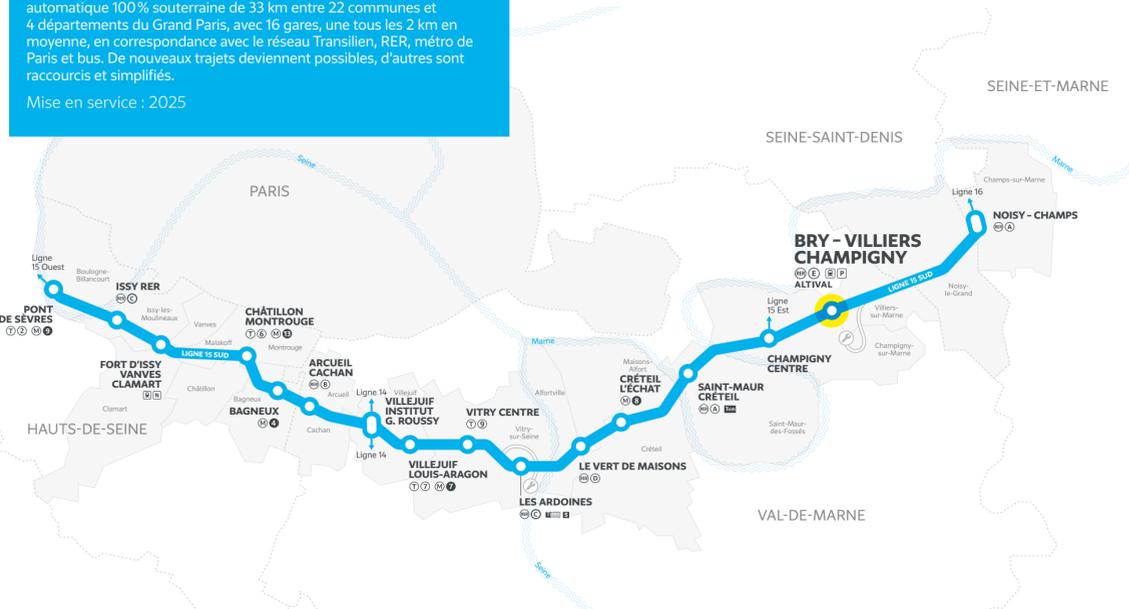
**LIGNE 15 SUD**  
PONT DE SÈVRES → NOISY-CHAMPS  
en 37 minutes

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

BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY → ARCUEIL-CACHAN  
en 23 minutes  
contre 1 heure aujourd'hui

BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY → NOISY-CHAMPS  
en 4 minutes  
contre 37 minutes aujourd'hui



L'intérieur de la gare baignera dans la lumière avec sa façade exposée plein sud

## Une architecture qui s'adapte à chaque projet

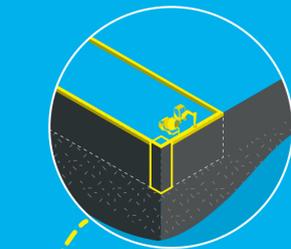
L'agence Richez Associés conçoit des bâtiments et aménagements qui suivent une seule et unique démarche : capter au mieux l'esprit du lieu, du temps et du programme de celui qui porte le projet. Sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, Richez Associés est chargé de concevoir également la gare Champigny Centre et le centre technique de Champigny.



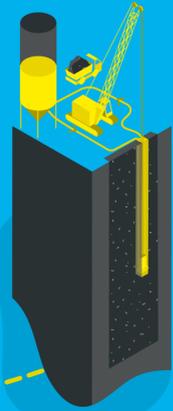
Richez Associés, Bureau d'architectes de la gare Bry-Villiers-Champigny, Ligne 15 Sud

# 2017 - 2025 8 ANS DE CONSTRUCTION

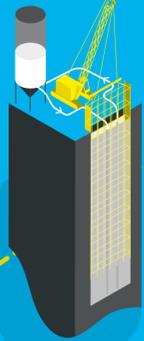
## LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



**1**  
Des murettes en béton sont construites sur d'étroites tranchées parallèles. Les « murettes guidées » délimitent les contours de l'ouvrage. Elles guideront l'outil de forage.



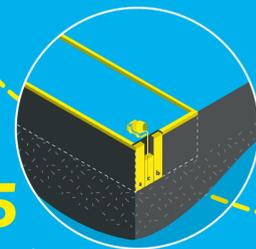
**2**  
Le forage des panneaux est réalisé à la benne mécanique. Au fur et à mesure du creusement, un mélange d'argile appelé bentonite est substitué au terrain excavé.



**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.



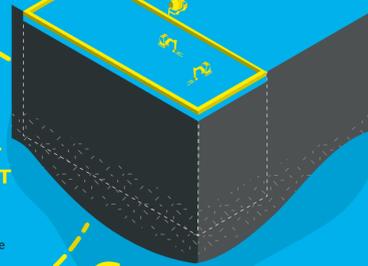
**4**  
Le béton est coulé dans la cage en métal. Plus lourd que le mélange d'argile, il chasse la bentonite vers la surface où elle est stockée pour être retraitée et réutilisée.



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

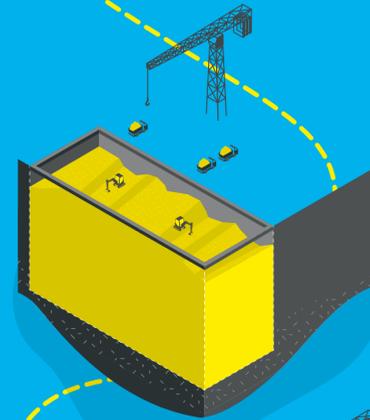
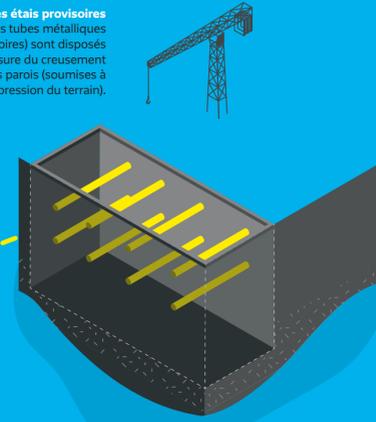
## CREUSEMENT À CIEL OUVERT

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



**6**  
Réalisation des parois moules. Les parois moules qui délimitent le contour de la gare du Grand Paris Express sont construites.

**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).



**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 moules.

## À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Une fois moulé l'ensemble de l'enveloppe de la gare, le creusement du volume de la « boîte » peut commencer. 83 000 m<sup>3</sup> de terres vont être excavées, évacuées et recyclées. La gare sera construite à ciel ouvert, c'est-à-dire que l'intégralité du volume de la gare est creusée sans être couverte. Au fur et à mesure que la terre est évacuée en surface, des grands tubes métalliques appelés butons sont mis en place pour soutenir les parois soumises à de fortes pressions. Ensuite, les planchers définitifs des différents niveaux seront construits en béton, de bas en haut. Après le passage du tunnelier, le gros œuvre se terminera avec la réalisation des quais, de la mezzanine et de la dalle de couverture de la gare.



**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 planchers définitifs en béton.

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

## 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, décorer les 6557 m<sup>2</sup> de la gare Bry-Villiers-Champigny. 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 BRY - VILLIERS - CHAMPIGNY D'ICI 2025

