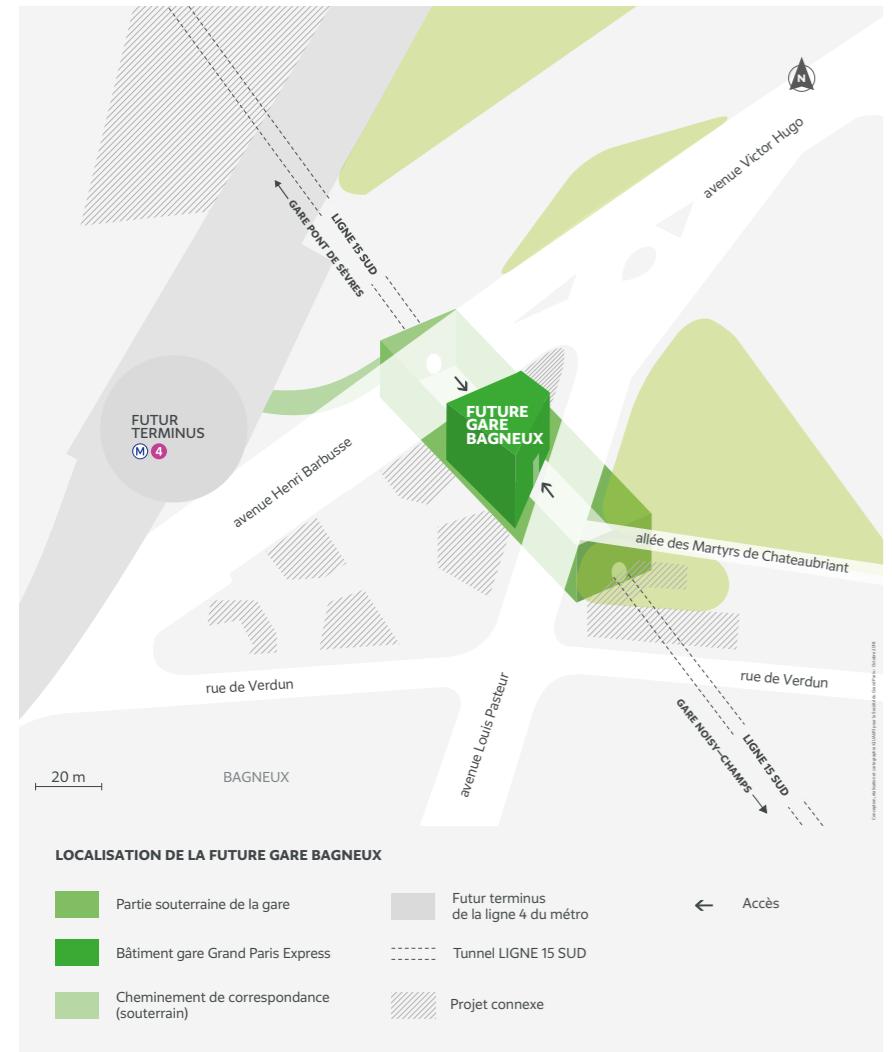


# GARE BAGNEUX PORTE D'ENTRÉE DE L'ÉCOQUARTIER VICTOR HUGO



## JUSQU'À 33 MÈTRES DE PROFONDEUR

Avec des quais à 33 m sous terre et 4 niveaux de mezzanine pour y descendre, la gare Bagnous 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.

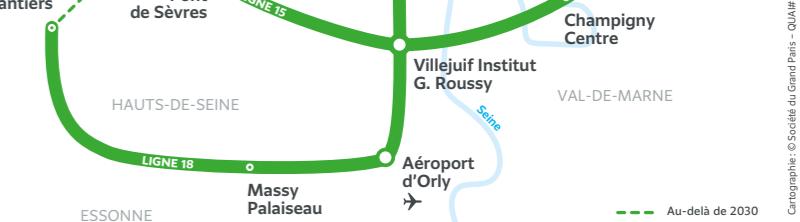


## AU CENTRE D'UNE MUTATION URBAINE

L'arrivée du Grand Paris Express qui suit le prolongement de la ligne 4 du métro à Bagnous, s'inscrit au cœur d'un grand projet d'aménagement urbain du quartier Victor Hugo. La future gare va fédérer les différents quartiers alentours, entraîner la construction de nouveaux logements et une restructuration de la voirie. La place située à l'ouest de la gare Bagnous, avenue Henri Barbusse, deviendra un lieu de vie, de rencontres et d'échanges.

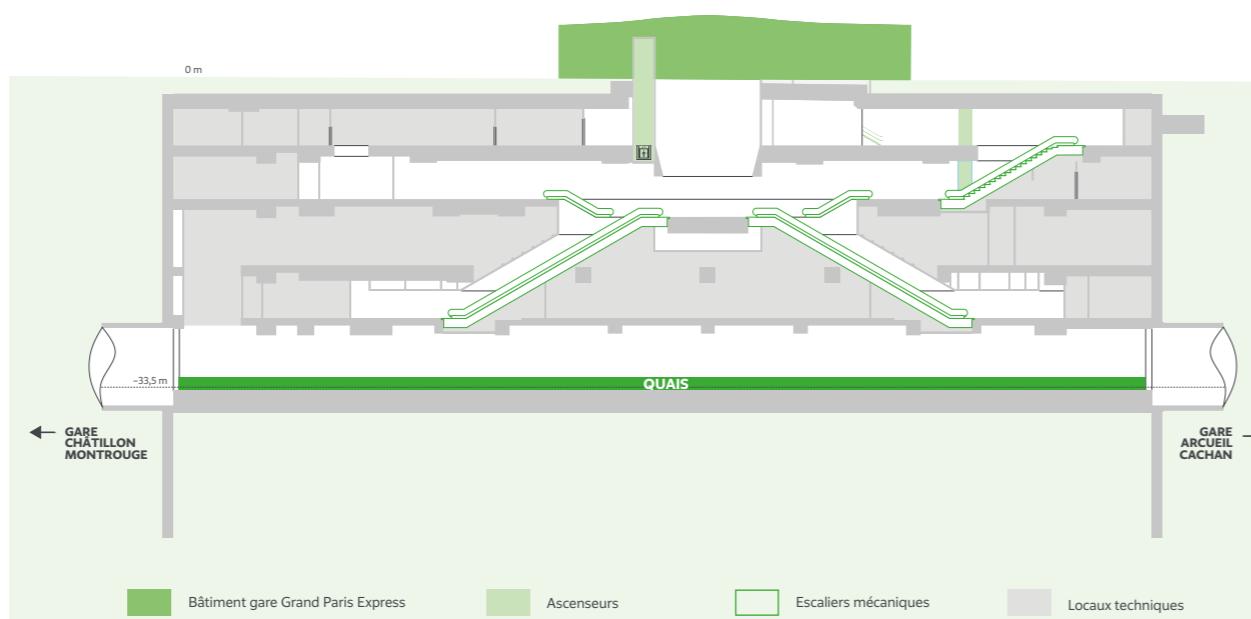
*« Cette gare est le vecteur d'un développement urbain puisque les transports, ce sont des gens qui se rencontrent, des gens qui se déplacent... »*

Marc Barani, architecte de la gare Bagnous



## 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. 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.



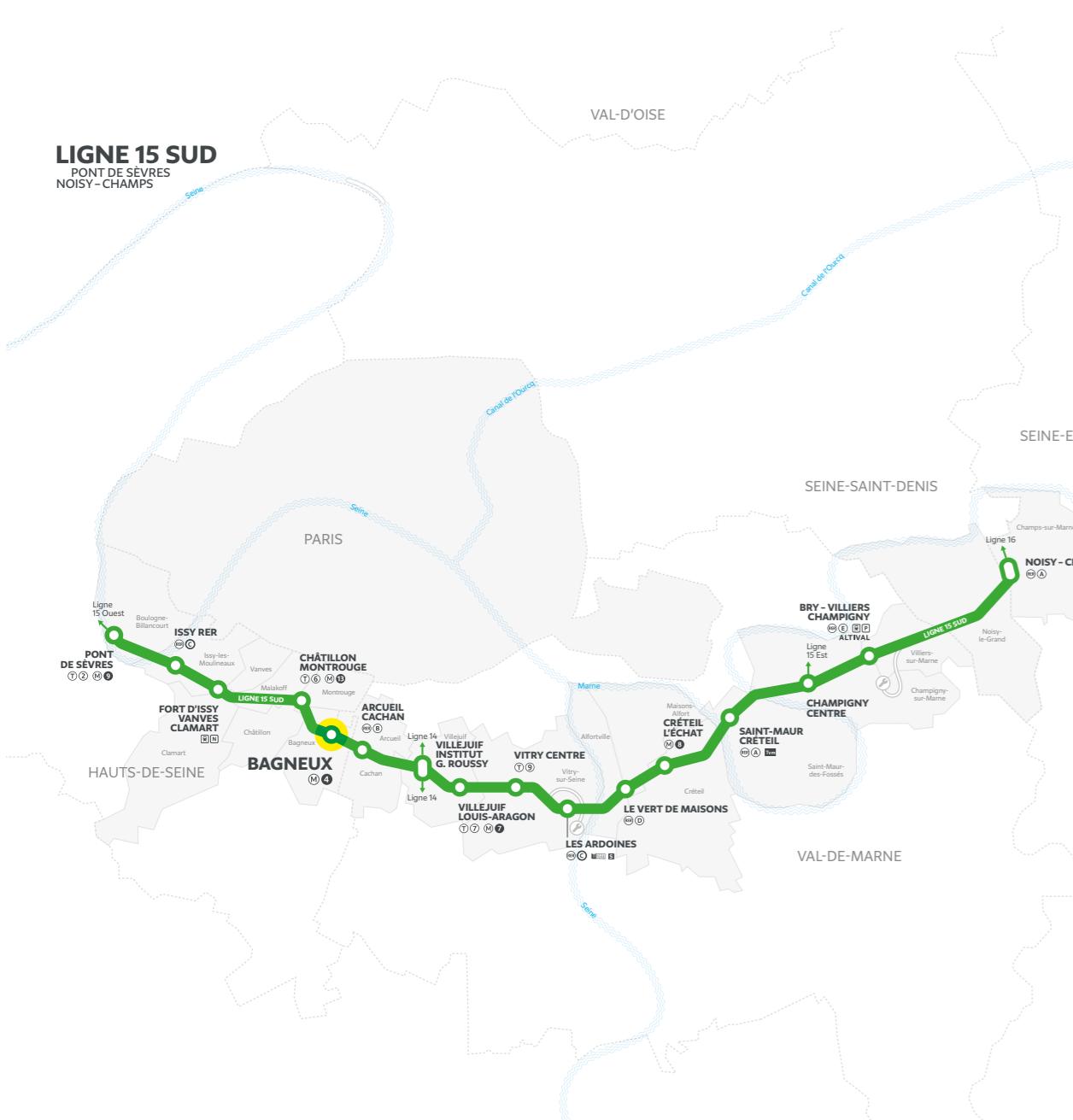
## LA GARE EST UNE GROTTE

... 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.

### 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.



### 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 Bagnous et le centre d'exploitation Vitry.



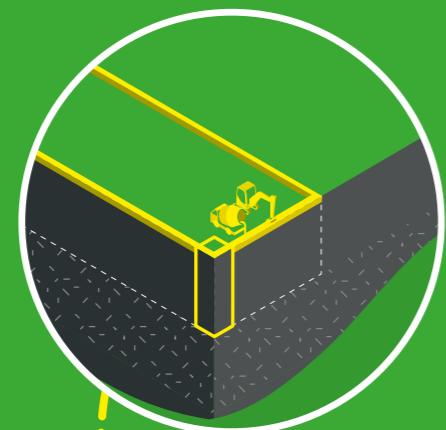
# 2017 - 2025

## 8 ANS DE CONSTRUCTION

Société  
du Grand  
Paris

Grand  
Paris  
express

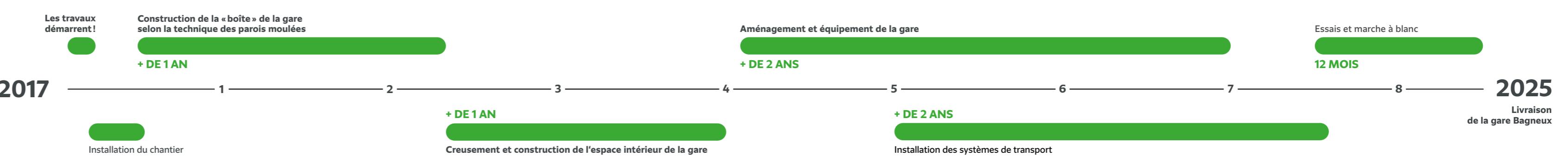
### LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



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.

### CIRCULATION ASSURÉE, PENDANT LES TRAVAUX

Située en grande partie sous les avenues Henri Barbusse et Louis Pasteur, la gare Bagneux 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.



### 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 Bagneux, environ 22000 m<sup>3</sup> de parois moulées vont être réalisés par panneaux successifs de 6 à 7 m de largeur.



9

Construction des piliers 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>2</sup> sur 5 niveaux de la gare Bagneux. L'accès 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