

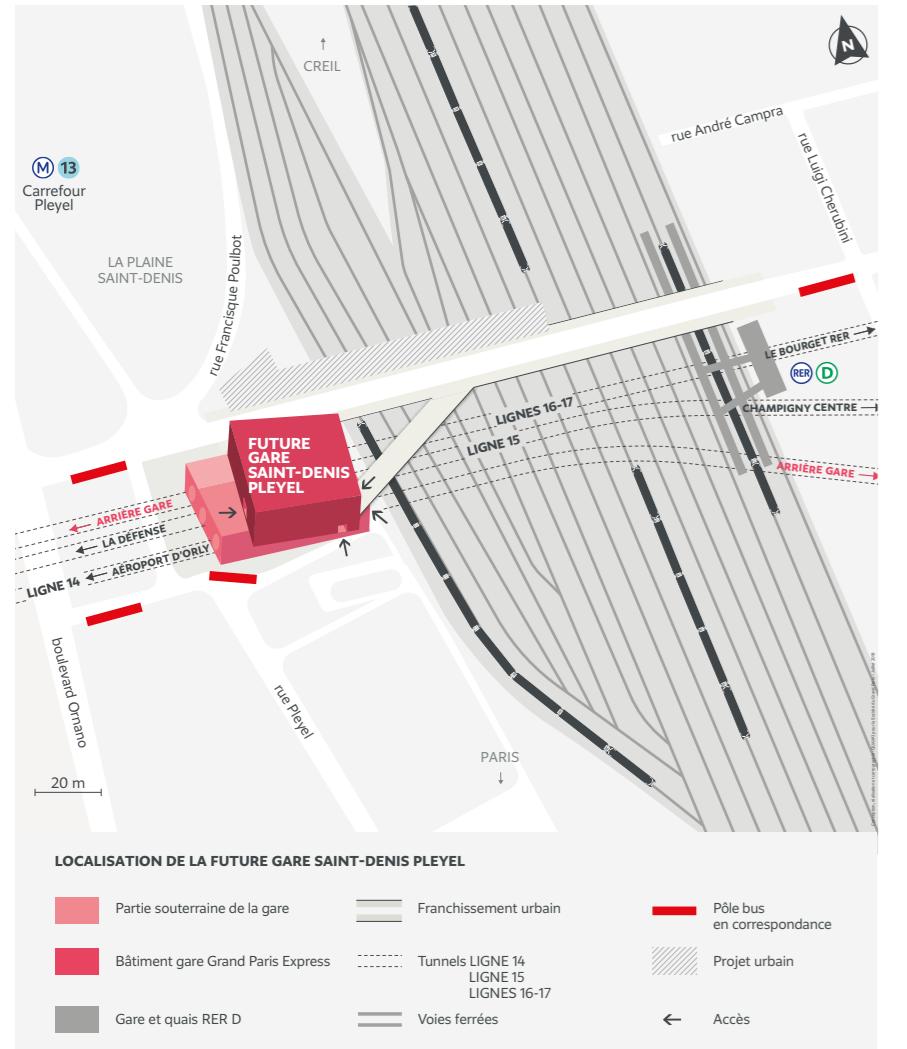
# GARE SAINT-DENIS PLEYEL

## LE CŒUR DU GRAND PARIS EXPRESS



### UNE TRANSFORMATION SANS PRÉCÉDENT

La gare Saint-Denis Pleyel et le Franchissement Urbain Pleyel, dont la partie piétonne sera en service pour les Jeux Olympiques 2024, désenclaveront ce territoire aujourd'hui coupé par le faisceau ferroviaire de Paris nord et les autoroutes A1 et A86. Parallèlement à cette transformation, un ambitieux projet urbain de 340 000 m<sup>2</sup> d'immeubles est développé par Plaine Commune et la Ville de Saint-Denis autour de la gare et la transformation de la Tour Pleyel en complexe hôtelier est entamée. Les nouvelles connexions et les nouveaux logements, bureaux, commerces et espaces verts de ce quartier métamorphosent radicalement le paysage urbain grand-parisien.



### UN EMBLÈME DU NOUVEAU RÉSEAU

La gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express est située sur la commune de Saint-Denis, à proximité immédiate de Saint-Ouen et de l'Île-Saint-Denis. Ce pôle unique connecte les lignes 14, 15, 16 et 17 du nouveau réseau de métro. Avec quatre accès, dont un depuis le futur Franchissement Urbain Pleyel qui reliera les quartiers Pleyel et La Plaine, elle accueillera 250 000 voyageurs par jour, la fréquentation la plus importante des nouvelles gares du Grand Paris Express.

Conçue comme un prolongement de l'espace public, la gare s'intègre naturellement dans un quartier en pleine mutation.

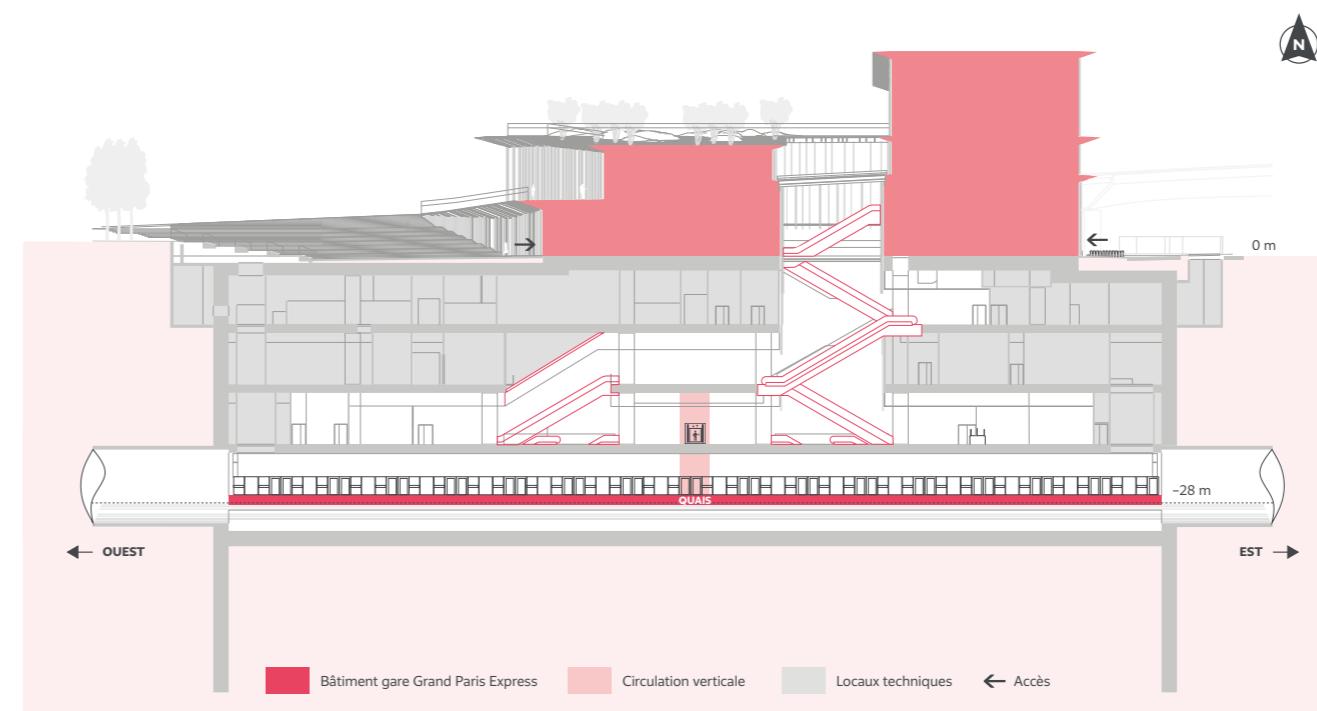


### AU CARREFOUR DE 4 LIGNES

Avec des quais situés à 28 m sous terre et neuf niveaux dont quatre souterrains, la gare Saint-Denis Pleyel offre une correspondance intelligente aux lignes 14, 15, 16 et 17. Le niveau -3 est une plateforme d'échange interlines où la générosité des volumes et l'ambiance apaisée contribuent à la lisibilité des parcours. Le RER D de la gare Stade de France – Saint-Denis est atteint via le Franchissement Urbain Pleyel, un ouvrage exceptionnel de 300 m de long pour piétons et véhicules, agrémenté de commerces et services.

*«La gare est un point de rencontre créé par l'idée d'une spirale, rassemblant à la fois les gens, les activités et l'énergie de la foule.»*

Kengo Kuma, architecte de la gare Saint-Denis Pleyel



**SAINT-DENIS PLEYEL → AÉROPORT D'ORLY EN 40 MINUTES**  
PAR LA LIGNE 14  
CONTRE 1H 04 AUJOURD'HUI

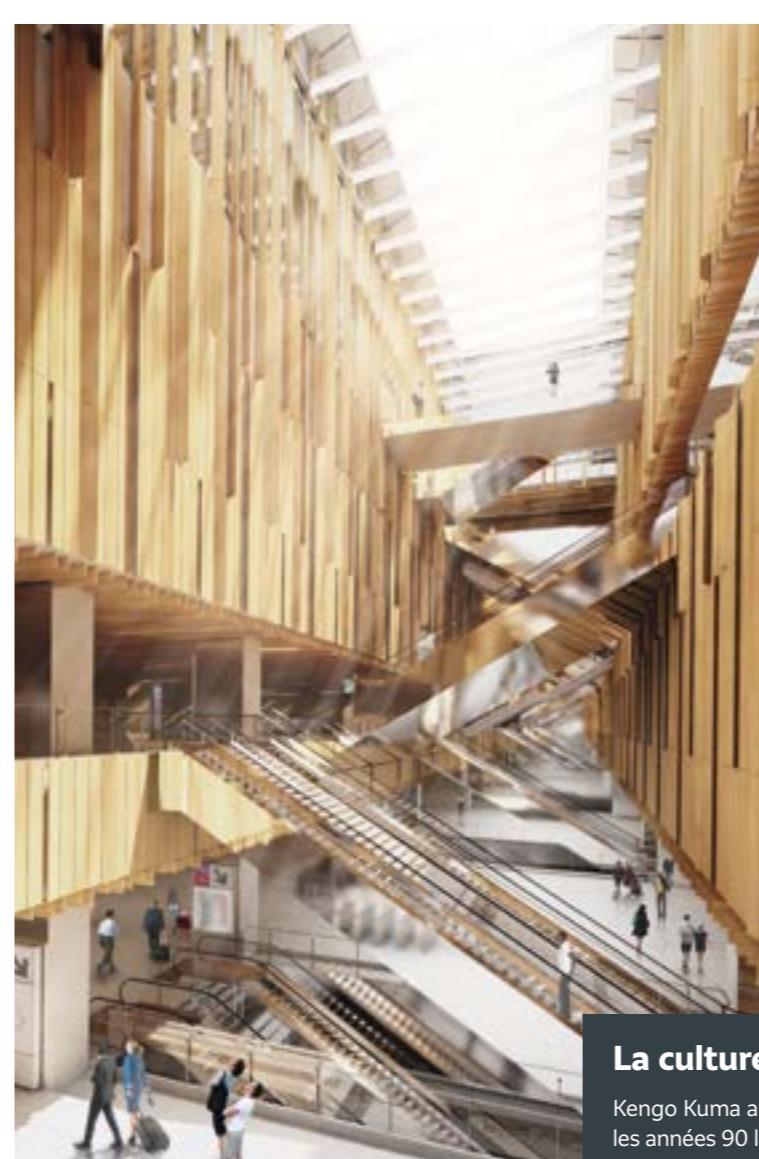
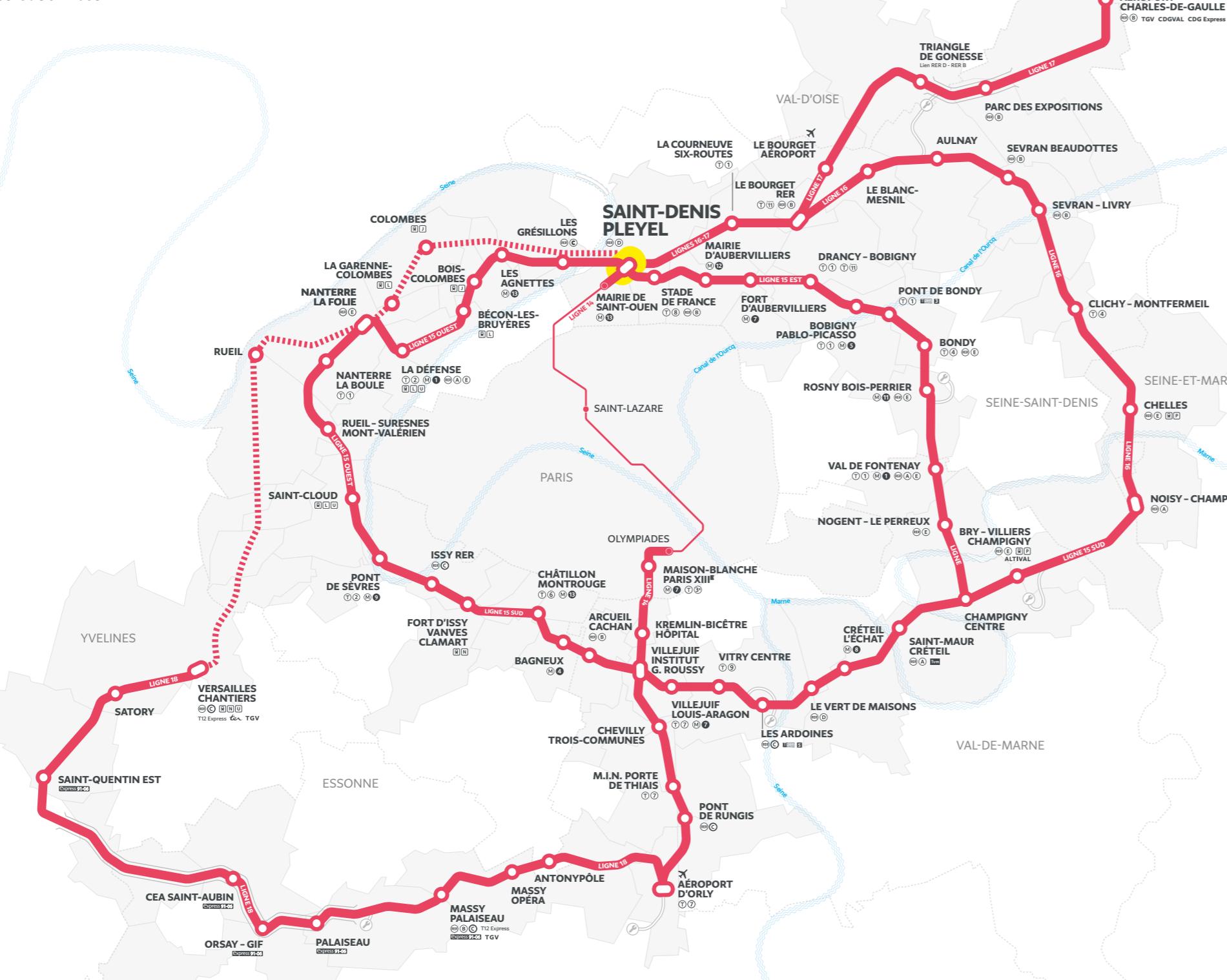
**SAINT-DENIS PLEYEL → CHAMPIGNY CENTRE EN 25 MINUTES**  
PAR LA LIGNE 15  
CONTRE 45 MINUTES AUJOURD'HUI

**SAINT-DENIS PLEYEL → PONT DE SÈVRES EN 25 MINUTES**  
PAR LA LIGNE 15  
CONTRE 51 MINUTES AUJOURD'HUI

**SAINT-DENIS PLEYEL → NOisy-CHAMPS EN 26 MINUTES**  
PAR LA LIGNE 16  
CONTRE 39 MINUTES AUJOURD'HUI

**SAINT-DENIS PLEYEL → LE MESNIL-AMELOT EN 25 MINUTES**  
PAR LA LIGNE 17  
CONTRE 1H 06 AUJOURD'HUI

Les temps des parcours et les dates de mise en service de chaque tronçon du Grand Paris Express peuvent être consultés sur le site [societedugrandparis.fr](http://societedugrandparis.fr)



### UN ORIGAMI BAIGNÉ DE LUMIÈRE

Imaginée comme un jeu de plis urbain, la gare Saint-Denis Pleyel est traversée par la lumière naturelle qui se glisse au cours de la journée à travers la façade de lames en bois. Les différents niveaux sont illuminés grâce à l'atrium, un puits de lumière central qui se prolonge sur toute la hauteur du bâtiment jusqu'au cœur des étages souterrains. Le bois, matériau identitaire du projet, est décliné sur les façades, les parois verticales et les plafonds.



#### La culture nipponne réimaginée

Kengo Kuma and Associates traduit depuis les années 90 la tradition et l'esthétique japonaises en œuvres modernes. Il prône une architecture harmonieuse, lumineuse et naturelle qui s'intègre à l'environnement existant. Il est chargé de concevoir la gare Saint-Denis Pleyel du Grand Paris Express.

### 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 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.

# 2018 – PRINTEMPS 2024 6 ANS DE CONSTRUCTION



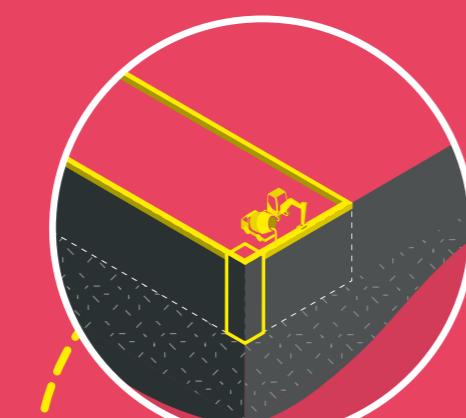
Société  
du Grand  
Paris

Grand  
Paris  
express

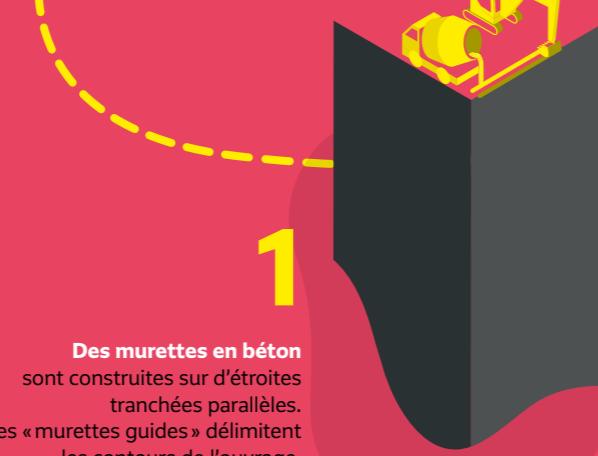
## L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE LA GARE

La construction de la gare commence par la réalisation de la « boîte gare ». Pour cela, des parois de 1 m 70 d'épaisseur et de 50 m de profondeur sont coulées sur l'ensemble du périmètre de la partie souterraine de l'édifice. La boîte ainsi constituée forme dans le sol une enceinte étanche en béton armé. Pour la gare Saint-Denis Pleyel, 35 000 m<sup>3</sup> de parois moulées vont être réalisés par panneaux successifs de 3 à 7 m de long.

## LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



1  
Des murettes en béton sont construites sur d'étroites tranches parallèles. Les « murettes guides » 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 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

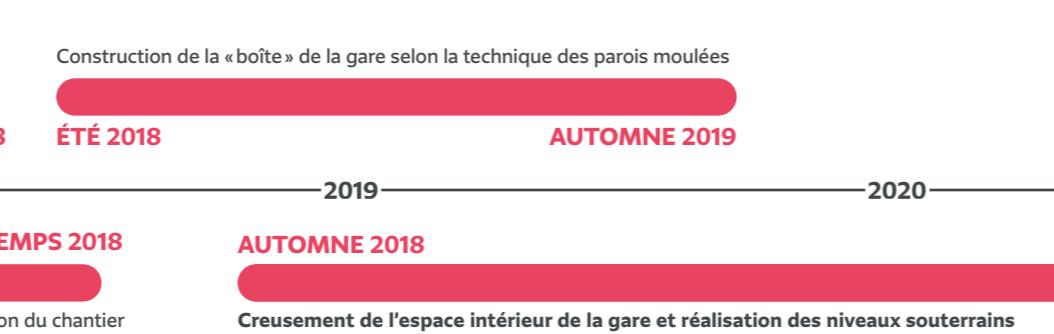
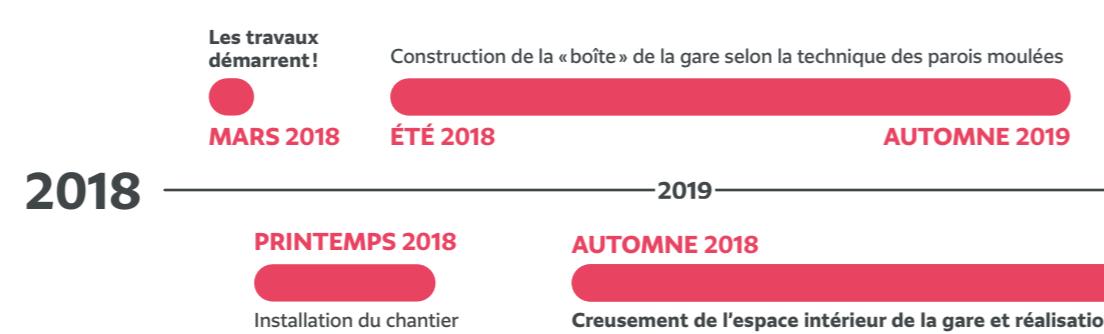
Le béton est coulé dans la cage métal. Plus lourd que le mélange d'argile, il chasse la bentonite vers la surface où elle est stockée pour être retraitée et réutilisée.



5

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

## LA CONSTRUCTION DE LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL POUR LES JEUX OLYMPIQUES PARIS 2024



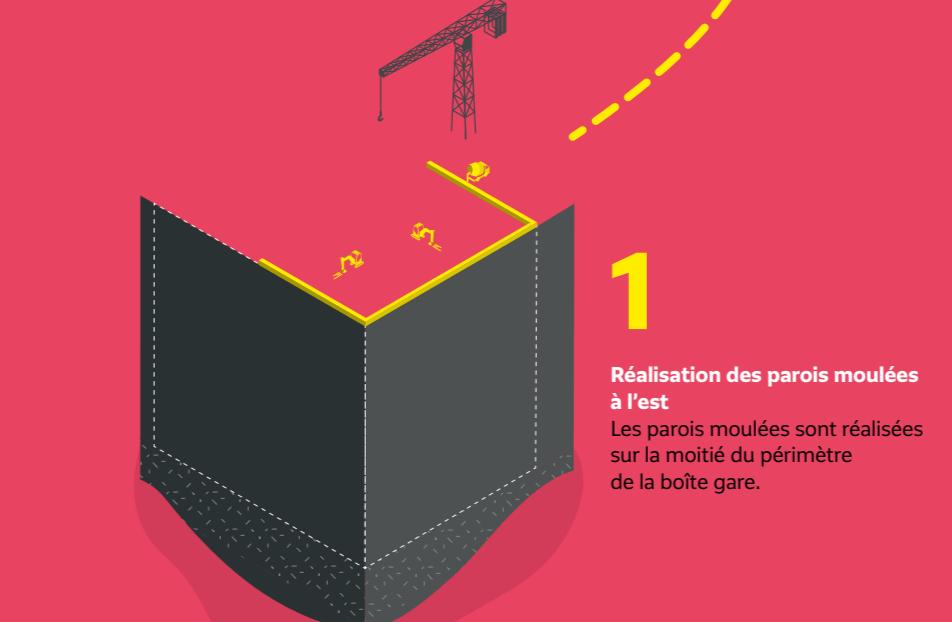
3

Finalisation de la dalle de couverture et début du terrassement  
La dalle de couverture est coulée sur la seconde moitié de la boîte, à l'ouest. Dans le même temps, les travaux de terrassement se poursuivent sous la dalle pour construire la moitié du premier palier, à l'est.



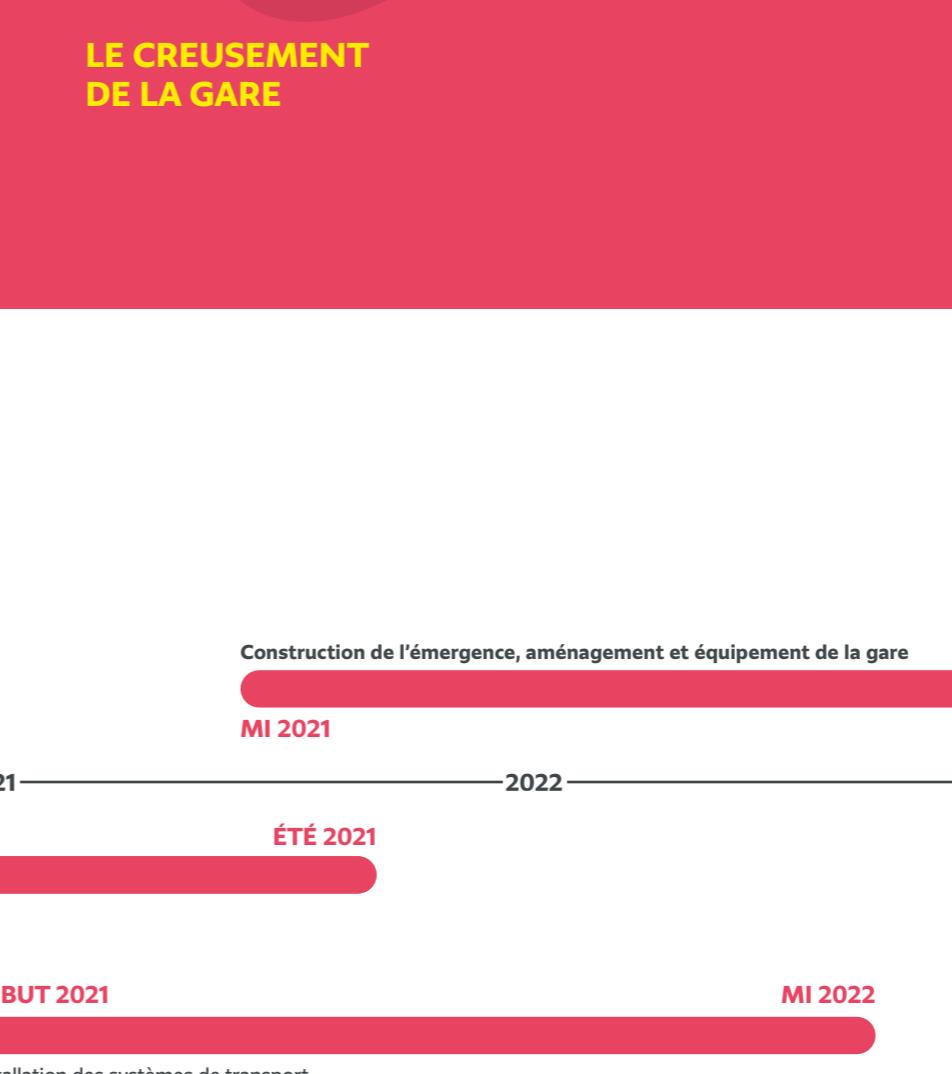
2

Finalisation des parois moulées et construction de la dalle de couverture à l'est  
Les parois moulées sont réalisées sur la seconde moitié du périmètre de la boîte. En parallèle, la partie située à l'est est pré-terrassée pour couler la dalle de couverture.



1

Réalisation des parois moulées à l'est  
Les parois moulées sont réalisées sur la moitié du périmètre de la boîte gare.



6

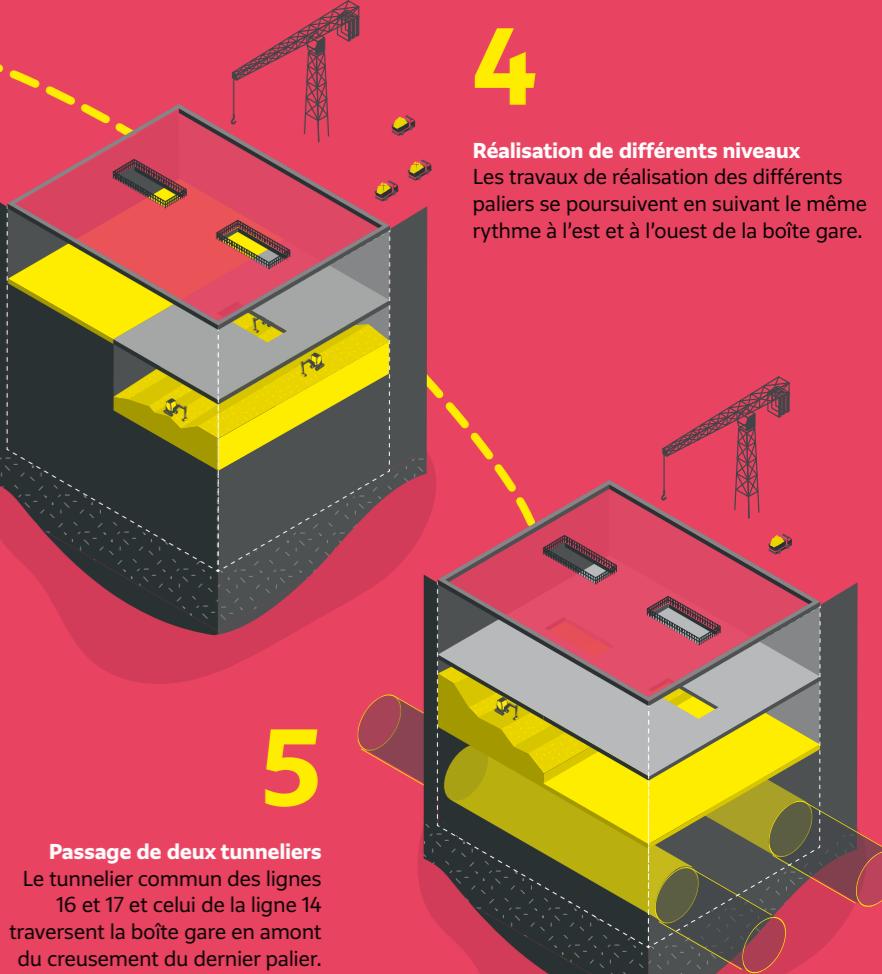
Réalisation du radier et arrivée du dernier tunnel  
Une fois le volume souterrain excavé et les planchers intermédiaires finalisés, une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Le tunnelier de la ligne 15 Est peut alors traverser la gare.

## 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 et éclairer les 26 000 m<sup>2</sup> de la gare Saint-Denis Pleyel. Tous les cheminements d'un niveau à l'autre sont mécanisés, des solutions adaptées aux publics malvoyants et malentendants sont déployées.

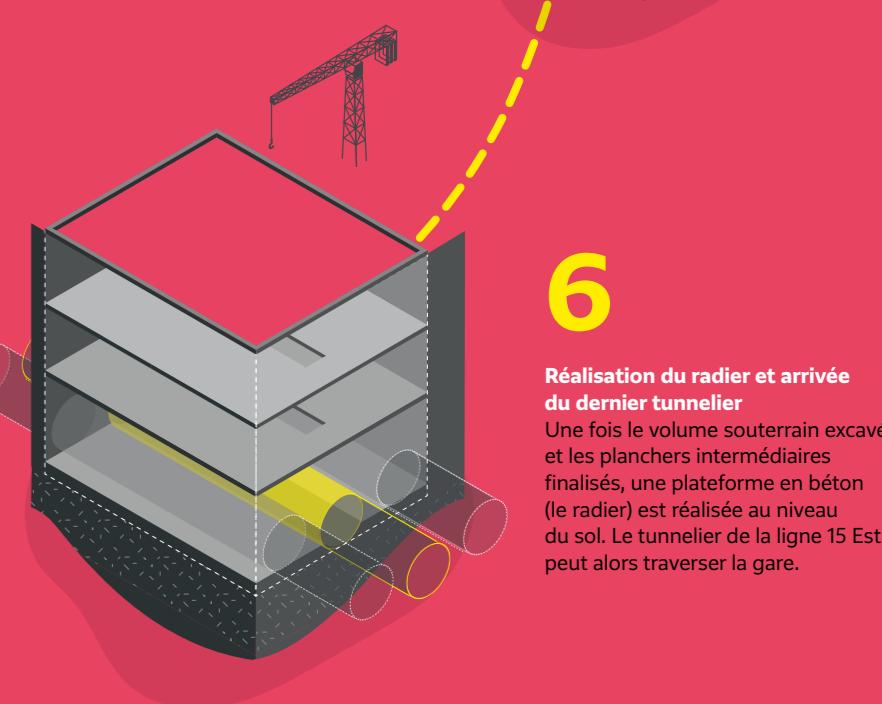
## À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Le creusement du volume de la boîte est réalisé de concert avec la construction des différents niveaux. Ces opérations sont effectuées sous une dalle de couverture pour limiter le bruit et les diffusions de poussières. 500 000 tonnes de terre – le volume de 100 piscines olympiques ! – vont être excavées, évacuées et recyclées. Après le passage des trois tunneliers, le gros œuvre se conclut avec la réalisation des quais et du bâtiment extérieur de la gare.



4

Réalisation de différents niveaux  
Les travaux de réalisation des différents paliers se poursuivent en suivant le même rythme à l'est et à l'ouest de la boîte gare.



5

Passage de deux tunneliers  
Le tunnelier commun des lignes 16 et 17 et celui de la ligne 14 traversent la boîte gare en amont du creusement du dernier palier.

6

Réalisation du radier et arrivée du dernier tunnel  
Une fois le volume souterrain excavé et les planchers intermédiaires finalisés, une plateforme en béton (le radier) est réalisée au niveau du sol. Le tunnelier de la ligne 15 Est peut alors traverser la gare.

Livraison de la gare  
Saint-Denis Pleyel  
PRINTEMPS  
2024