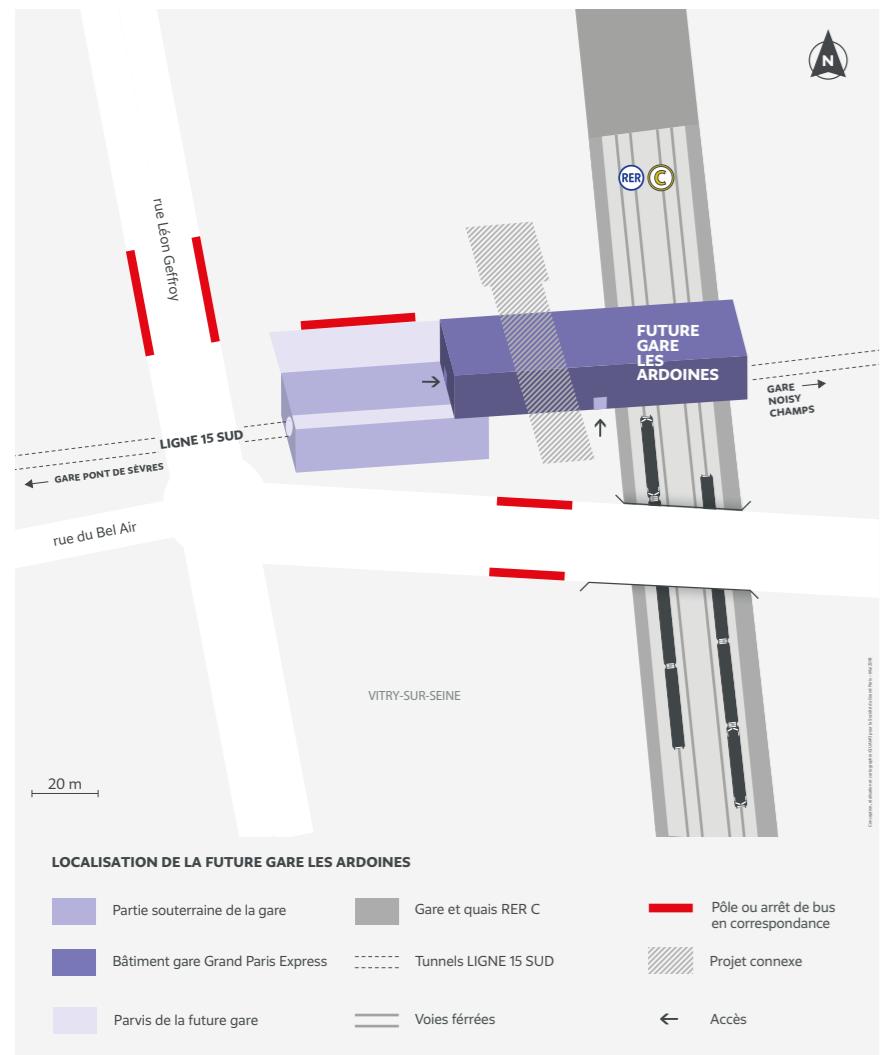


GARE LES ARDOINES AU CŒUR D'UN QUARTIER EN DÉVELOPPEMENT



LE RENOUVEAU DES BERGES DE SEINE

Au-delà de sa fonction de desserte du futur métro et du RER C, la gare Les Ardoines est le symbole de ce nouveau quartier mixte. Située au cœur d'une des plus grandes opérations d'aménagement de France, la gare s'accompagne de la construction du pont de franchissement, par l'EPA-ORSA. Il permettra aux voitures, au T Zen 5, aux cyclistes et aux piétons de franchir les voies ferrées simplement et rapidement et ainsi de relier la future gare aux berges de Seine en quelques minutes. Conçu comme un nouvel espace de ville, le projet comprend aussi la création de nouveaux commerces et services.



UNE GARE PASSERELLE ENTRE LE MÉTRO ET LE RER

La gare des Ardoines se déploie en souterrain sur 3 niveaux avec des quais à 28 m de profondeur. Elle alimente le pôle multimodal des Ardoines, qui compte déjà le RER C et accueillera à l'avenir de multiples bus, ainsi que le T Zen 5. De cette façon, la gare devient elle-même une passerelle entre ces différents modes de transport. Elle désenclave ce quartier, longtemps séparé par les voies ferrées.

« Nous partons d'une structure assez massive de voile de béton perforé qui, au fur et à mesure qu'il s'élève, se transforme et devient comme une dentelle. La forme s'allège et accompagne l'altitude et le mouvement du voyageur. »

Denis Valode, architecte de la gare Les Ardoines, ligne 15 Sud



La gare se prolonge par une passerelle au-dessus des voies ferrées

DU PASSÉ AU FUTUR

L'architecture de la gare Les Ardoines fait appel à l'histoire industrielle du quartier. Construite sous forme d'un belvédère au-dessus des voies ferrées et de l'ancien technicentre SNCF, elle offre un point de vue sur cette histoire industrielle et s'en distingue par sa modernité architecturale. Dotée d'une structure en béton perforé, cela donne une sorte de squelette qui en fait l'élément majeur de l'expression architecturale, pour ce quartier tourné vers les biotechnologies.



Le hall d'accueil de la gare, éclairé par la lumière naturelle

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. 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.

UNE ACCESSIBILITÉ RENFORCÉE

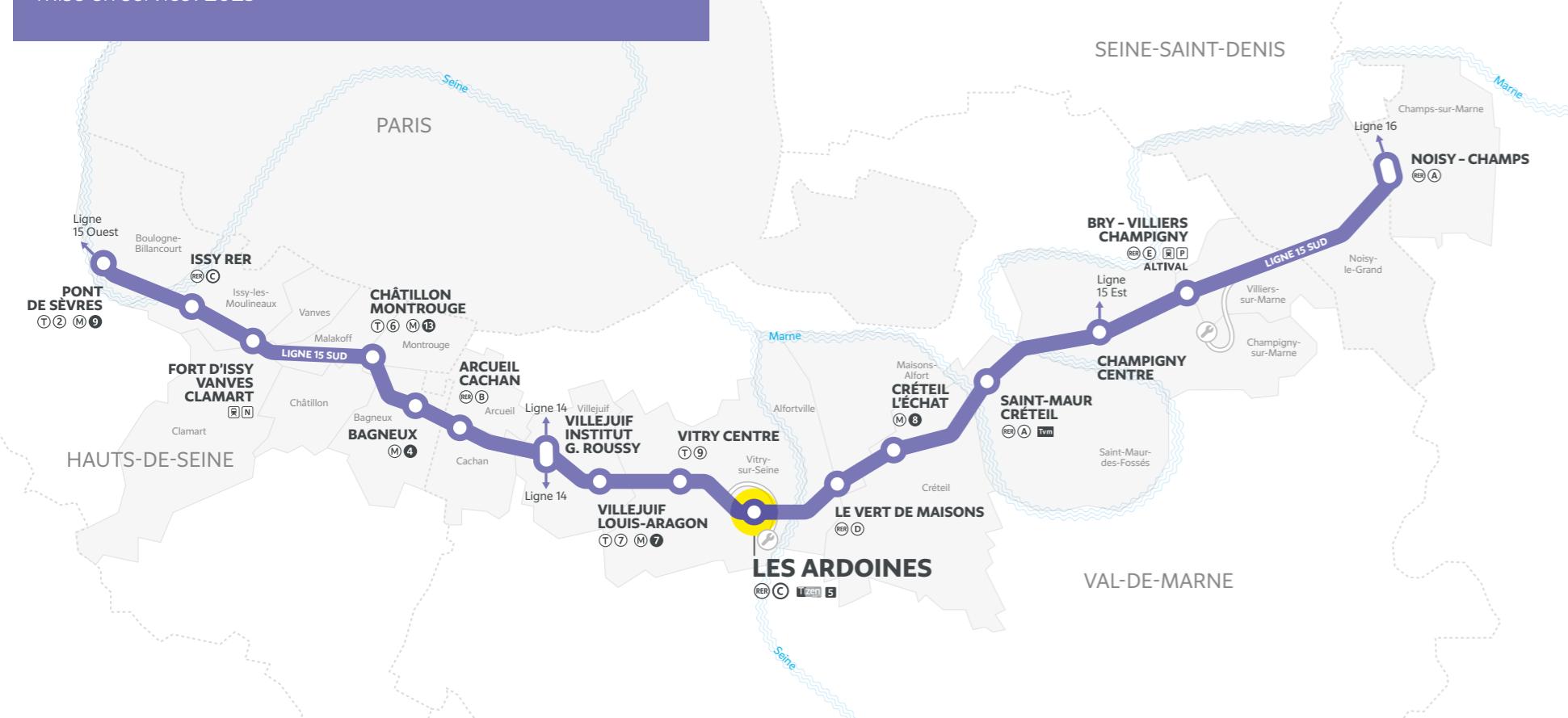
La gare Les Ardoines se situe à l'est de Vitry-sur-Seine, dans un quartier au passé industriel, à l'ouest des voies ferrées s et à proximité de l'ancien technicentre SNCF. Elle sera en correspondance avec le RER C grâce à un couloir souterrain. Accessible depuis la rue Léon Geffroy et depuis un nouvel accès créé à l'est des voies ferrées, la gare attend jusqu'à 95 000 voyageurs par jour et concerne plus de 17 000 habitants dans un rayon d'1 km.

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

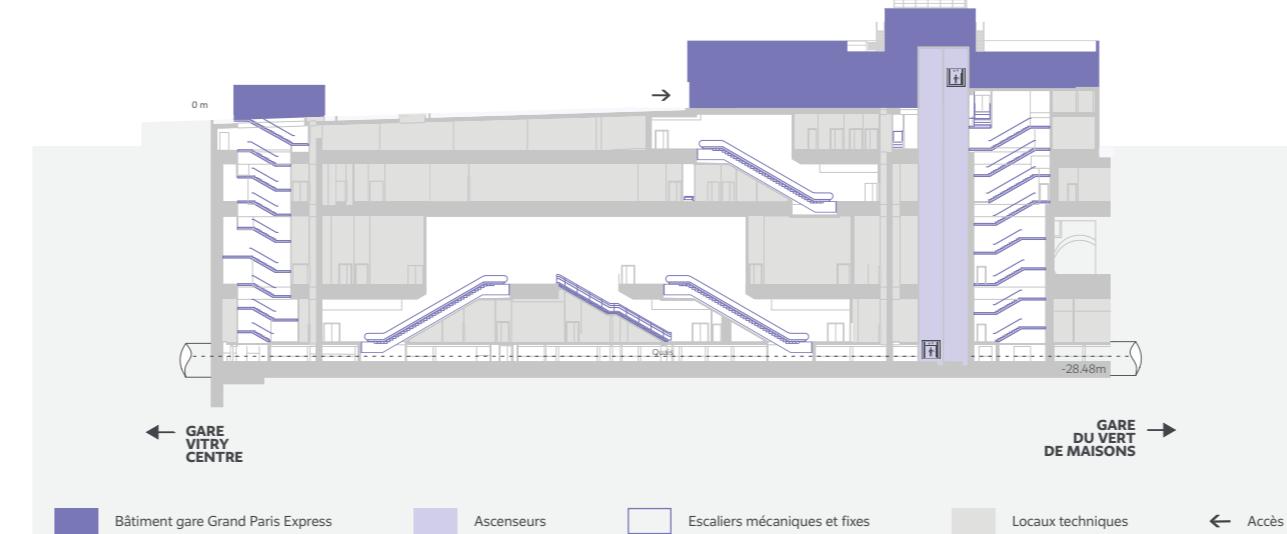


LES ARDOINES
→ VITRY CENTRE
en 3 minutes

contre 22 minutes aujourd'hui

LES ARDOINES
→ FORT D'ISSY - VANVES - CLAMART
en 16 minutes

contre 51 minutes aujourd'hui



Un projet vaut pour son contexte

... expliquent les architectes Denis Valode et Jean Pistre, concepteurs de la gare Les Ardoines. Avec leur agence Valode & Pistre, ils s'attachent à un large champ d'action ouvert au monde du travail et de l'industrie, ainsi qu'aux équipements culturels. Leurs recherches pluridisciplinaires visent la cohérence entre l'ingénierie, l'économie, l'art et le paysage. L'agence Valode & Pistre est également chargée de la gare du Vert de Maisons sur la même ligne du nouveau métro.



L'accès aux quais de la ligne 15 Sud se fait depuis la mezzanine, au niveau R - 3



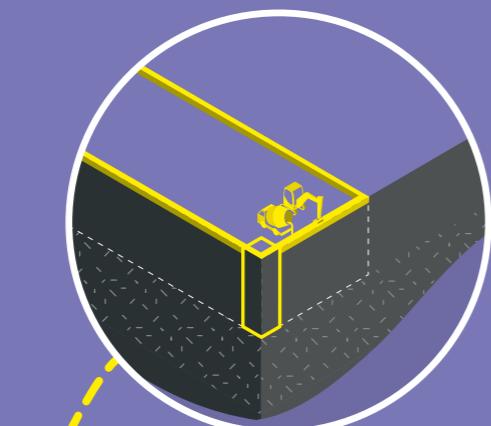
Denis Valode et Jean Pistre, Architectes

2017 - 2025 8 ANS DE CONSTRUCTION

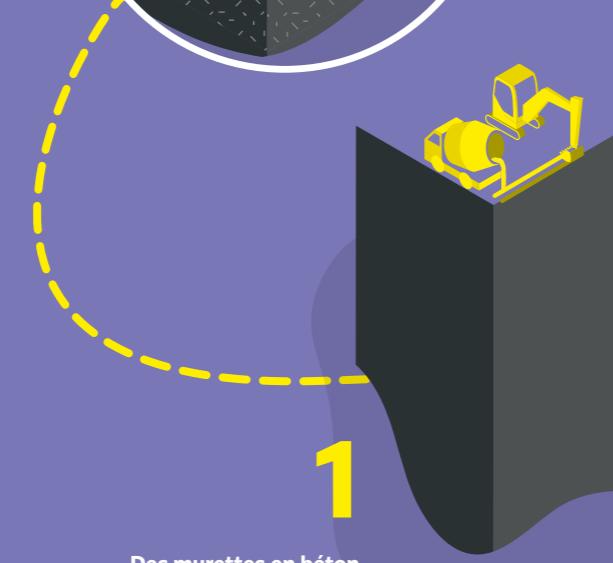
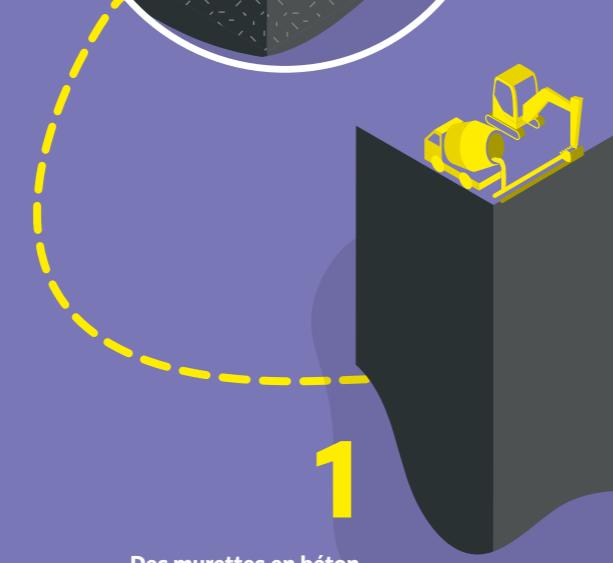
Société
du Grand
Paris

Grand
Paris
express

LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES

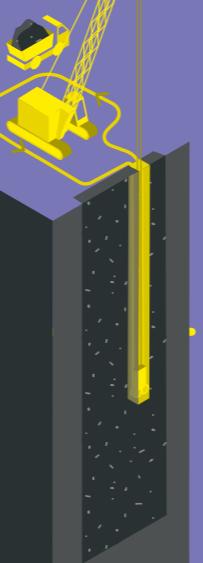


Des murettes en béton sont construites sur d'étroites tranchées parallèles. Les « murettes guides » délimitent les contours de l'ouvrage. Elles guideront l'outil de forage.



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 Les Ardoines, 18 000 m³ de parois de 120 à 150 cm d'épaisseur sur 48 m de profondeur en moyenne sont réalisées par panneaux successifs de 2,8 à 7 mètres de large.



8

Poser 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).



À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Le creusement du volume de la « boîte » suit la réalisation des parois. Pour la gare Les Ardoines, pas moins de 116 000 m³ de terre sont excavés, évacués et recyclés. Les planchers des différents niveaux seront ensuite construits de bas en haut, à partir du radier (plancher du fond). Après le passage du tunnelier, le gros œuvre se conclut avec la construction des quais, de la mezzanine et de la dalle de couverture de la gare.

9

Réalisation du radier et pose des piliers 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.

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, climatiser, éclairer et décorer les 3 074 m² d'espaces de la gare Les Ardoines. 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 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.

LA CONSTRUCTION DE LA GARE LES ARDOINES D'ICI 2025

