

GARE PONT DE SÈVRES AU CŒUR D'UNE NOUVELLE MOBILITÉ



AU CENTRE D'UNE NOUVELLE URBANITÉ

La nouvelle gare Pont de Sèvres est l'occasion de continuer la transformation du quartier pour laisser plus de place aux modes doux comme sur l'Île Seguin où la priorité est donnée aux piétons et aux vélos. La nouvelle passerelle piétonne reliera Boulogne-Billancourt à la Seine Musicale. Cette nouvelle liaison facilitera le quotidien des habitants du quartier du Trapèze qui accueillera à terme, 15 000 habitants, 12 000 salariés et un pôle de commerces de proximité de 4 000 m².

Grand Paris
express



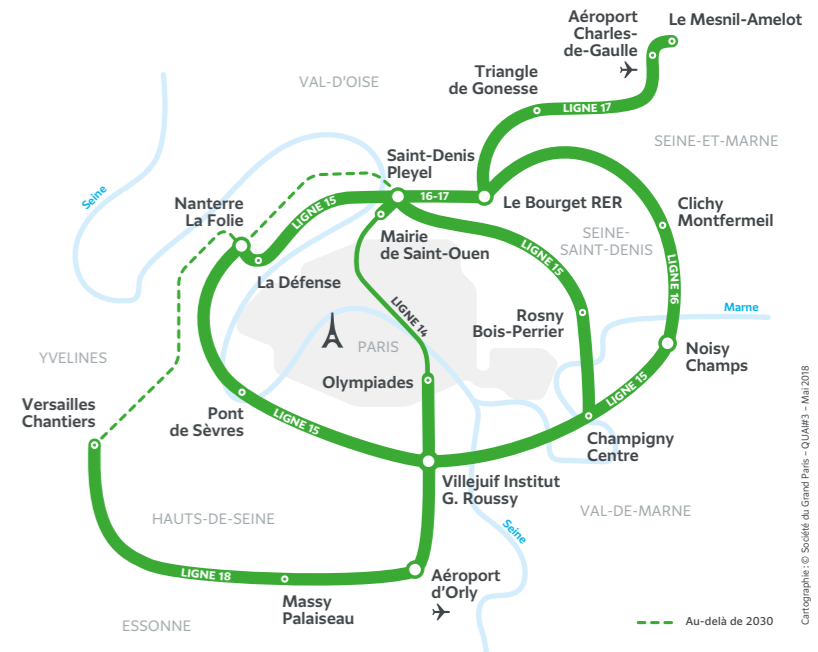
UNE GARE EN BORD DE SEINE

La gare Pont de Sèvres est en partie construite le long de la Seine, sous le quai Georges Gorse. Elle se déploie sur trois niveaux avec des quais à 28 mètres de profondeur. L'accès principal de la gare s'implante à proximité de la ligne 9 du métro et de la gare routière qui complète l'offre de transport avec une dizaine de lignes de bus.

Le couloir de correspondance comportera une galerie commerçante ainsi qu'un jardin. La conception des espaces et le choix des matériaux permettront un apport de lumière naturelle.

« Selon sa direction, le voyageur pourra sortir au bord des berges dans un paysage magnifique, ou vers Boulogne en traversant une galerie. »

Jean-Marie Duthilleul, architecte de la gare Pont de Sèvres



À LA CROISÉE DE DEUX COMMUNES

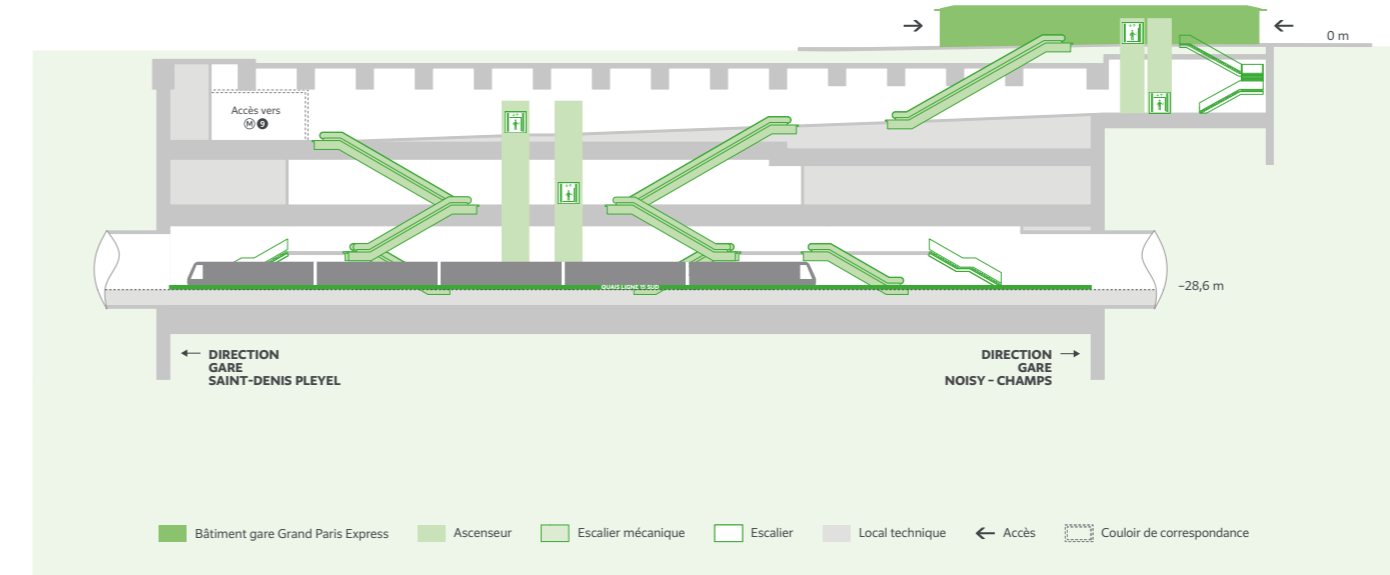
À la jonction des communes de Boulogne-Billancourt et de Sèvres, la gare Pont de Sèvres s'insère sous le quai Georges Gorse, en limite des bretelles de l'échangeur routier du Pont de Sèvres. Un couloir de correspondance au niveau de l'avenue du Général Leclerc, relie la gare à la ligne 9 du métro. Une passerelle piétonne et cyclable de 268 mètres de long permet de rejoindre la Seine Musicale. La gare du Grand Paris Express s'adressera à plus de 38 000 habitants résidant dans un rayon de 1 km et jusqu'à 95 000 voyageurs la fréquenteront chaque jour.



L'Île Seguin sera reliée à la gare par une passerelle.

EN PASSANT PAR LA PASSERELLE

Depuis la future gare, il sera possible de rejoindre l'Île Seguin par une promenade de 5 minutes enjambant la Seine. Cette passerelle s'accordera avec la Seine Musicale, ce bâtiment emblématique dédié au 4^e art. Elle sera posée à l'été 2021 et mise en service début 2022.



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.

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, la ligne 15 Sud concernera plus d'un million d'habitants. De nouveaux trajets deviennent possibles, d'autres sont raccourcis et simplifiés.

Mise en service : 2025

LIGNE 15 OUEST

PONT DE SÈVRES ↔ SAINT-DENIS PLEYEL en 25 minutes

La ligne 15 Ouest, longue de 20 km en souterrain, bénéficiera à plus de 800 000 habitants des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis qui seront mieux connectés au reste de la métropole et ses équipements. Elle offrira des correspondances avec les lignes du Transilien, RER, métro et tramway et avec les autres lignes du Grand Paris Express (lignes 14, 16, 17).

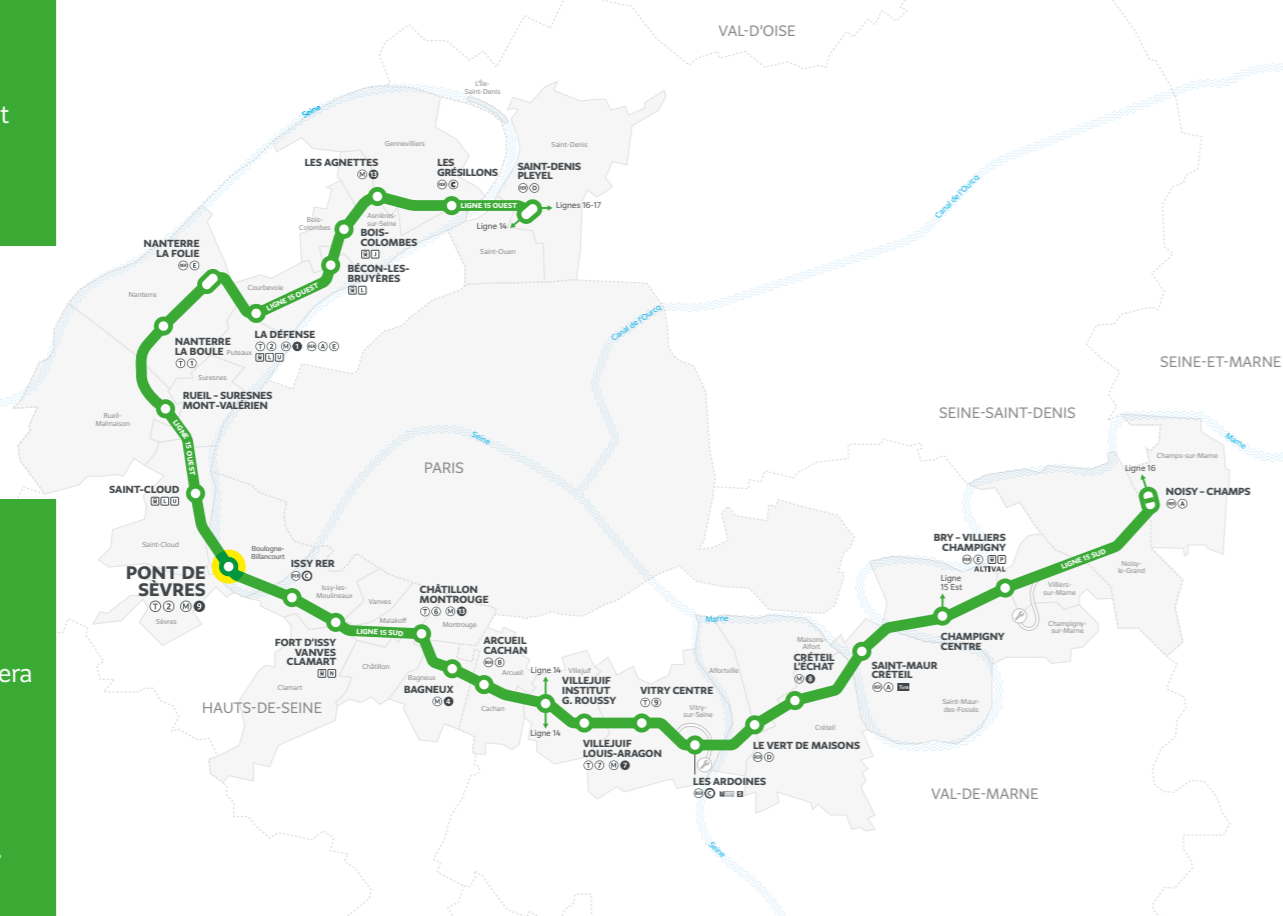
Mise en service : 2030

PONT DE SÈVRES → NANTERRÉ LA BOULE en 8 minutes

contre 37 minutes aujourd'hui

PONT DE SÈVRES → VILLEJUIF INSTITUT G. ROUSSY en 13 minutes

contre 1h 01 aujourd'hui



Un jardin est implanté au bout de la galerie souterraine qui mène vers la station de la ligne 9.

Une architecture de mobilité

Au sein de son agence, Jean-Marie Duthilleul développe une approche de la composition de la ville contemporaine autour de la mobilité à partir de méthodes pluridisciplinaires innovantes et itératives. Pour le Grand Paris Express, l'agence Duthilleul est chargée de la conception des gares Pont de Sèvres, Noisy-Champs, Sevran Beaudottes et Sevran - Livry.

Agence Duthilleul

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.

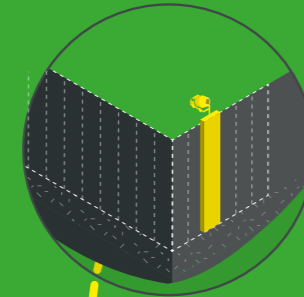
2018 - 2025 7 ANS DE CONSTRUCTION

L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE LA GARE

La construction de la gare commence par la réalisation des murs souterrains. Des panneaux de béton armé sont coulés à même le sol sur tout le pourtour et la hauteur de la partie souterraine de la future gare. Pour réaliser la gare Pont de Sèvres, 22 000 m³ de béton sont coulés afin de former des parois d'1,5 mètres de large sur 45 mètres de profondeur. À Pont de Sèvres, cette étape est précédée par la réalisation d'une structure permettant l'évacuation des déblais par voie fluviale ainsi que le renforcement du sous-sol par le confortement des terrains à l'intérieur du périmètre de la gare.

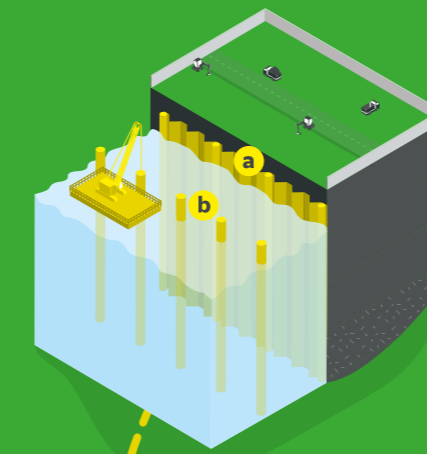
LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES

Principe de réalisation
La construction de l'ouvrage débute par la réalisation des parois moulées. Ces murs souterrains délimitent le contour de l'ouvrage et la partie à creuser.



Société du Grand Paris

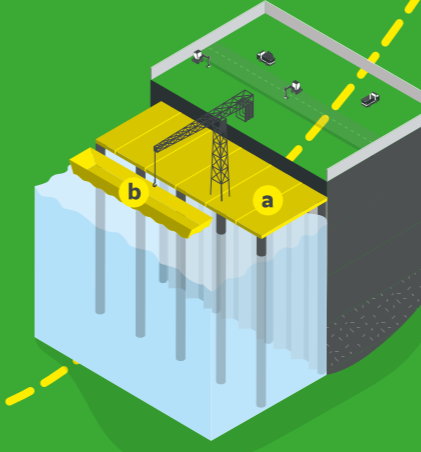
Grand Paris
express



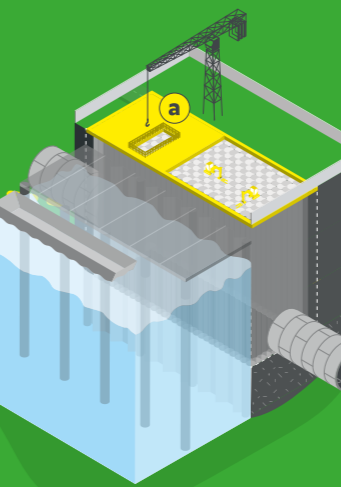
1
Réalisation d'un rideau mixte et installation de pieux métalliques
Un mur étanche appelé «rideau mixte» est constitué de tubes en acier et de planches métalliques. Des pieux métalliques sont placés dans la Seine, ils constituent les appuis extérieurs de la plateforme.
a Rideau mixte
b Pieux métalliques

RÉALISATION DE L'ESTACADE

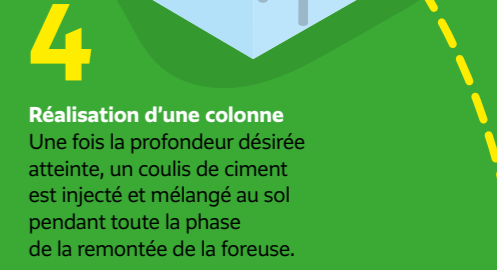
Ce ponton provisoire de 7 mètres de large et 150 mètres de long permettra d'évacuer les déblais de la gare par voie fluviale.



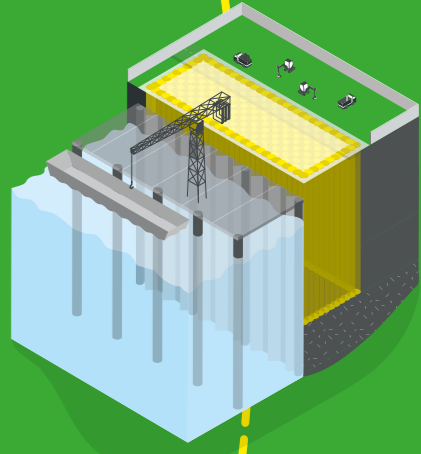
2
Installation d'une dalle en béton
Une dalle en béton est installée et sert de plateforme à l'estacade.
a Dalle en béton
b Barge



3
Forage d'une colonne
Une foreuse perce le terrain.
OPÉRATION DE SOIL-MIXING
Cette technique permet d'améliorer les caractéristiques du sol en place en le mélangeant avec du ciment.



4
Réalisation d'une colonne
Une fois la profondeur désirée atteinte, un coulis de ciment est injecté et mélangé au sol pendant toute la phase de la remontée de la foreuse.
5
Finalisation des colonnes
1000 colonnes de sol renforcé sont ainsi réalisées à l'intérieur du périmètre de la gare afin d'améliorer les caractéristiques mécaniques du sol pour la poursuite des travaux.

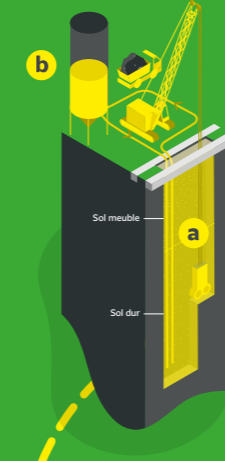


À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Une fois l'ensemble de l'enveloppe de la gare réalisée, le creusement du volume intérieur peut commencer. Des dalles intermédiaires sont réalisées au fur et à mesure du terrassement. Après la réalisation des structures des niveaux intermédiaires, le gros œuvre se terminera avec la réalisation des quais.



1
Réalisation des repères de creusement
Deux tranchées parallèles sont creusées et un muret en béton est coulé dans chacune d'entre elles: ce sont les murettes guides. Elles dessinent les contours de l'ouvrage à creuser. Elles guident les engins qui construisent les murs souterrains, dans l'espace délimité par les murets.



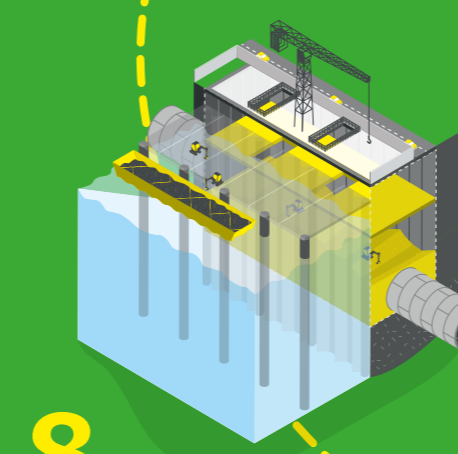
2
Creusement d'un panneau de paroi
Le forage est réalisé à l'aide de deux engins: un pour les sols meubles, la benne preneuse et un pour les sols durs, la machine à roues dentées aussi appelée hydrofraise et cutter. Au fur et à mesure du creusement, en remplacement des terres creusées, un mélange d'argile appelé « bentonite » est injecté dans la tranchée pour assurer sa stabilité.
a Bentonite
b Silo à bentonite



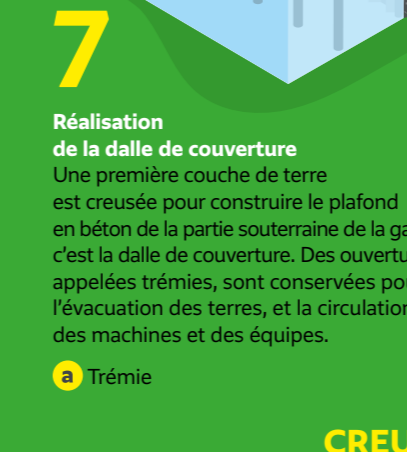
3
Mise en place du renfort
Une cage d'armature est disposée dans la tranchée remplie de bentonite. Elle permettra d'assurer la résistance et la stabilité du panneau de paroi en béton. Un joint est posé aux deux extrémités de la tranchée pour assurer l'étanchéité du panneau en cours de réalisation.
a Bentonite
b Cage d'armature



4
Bétonnage du panneau de paroi
Le béton est déversé dans la tranchée. Plus lourd que la bentonite, il chasse le mélange d'argile vers la surface où il est stocké pour être retraité et réutilisé.
a Bentonite
b Béton

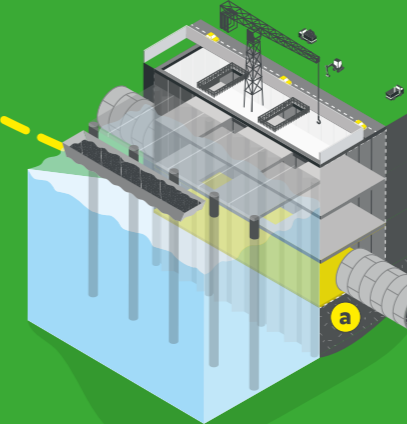


5
Creusement du volume intérieur de la gare
La partie souterraine de la gare est creusée sous la dalle de couverture. Au fur et à mesure de l'évacuation des terres, les murs de parois moulées apparaissent. En parallèle, les paliers intermédiaires de la gare sont construits et la partie du tunnel située dans la gare est déconstruite.

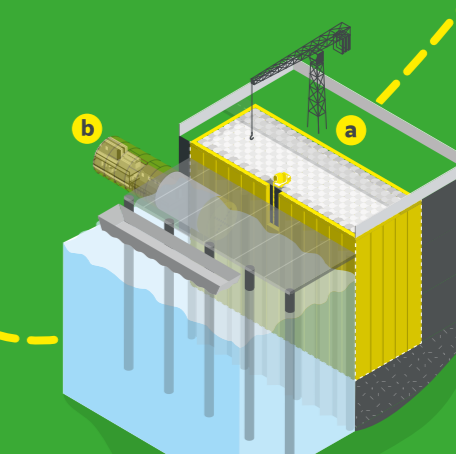


6
Réalisation de la dalle de couverture
Une première couche de terre est creusée pour construire le plafond en béton de la partie souterraine de la gare: c'est la dalle de couverture. Des ouvertures, appelées trémies, sont conservées pour l'évacuation des terres, et la circulation des machines et des équipes.
a Trémie

CREUSEMENT EN TAUPE



7
Réalisation du radier
Une fois l'espace souterrain creusé, une plateforme en béton, le radier, est réalisée au niveau du sol.
a Radier



8
Réalisation des parois moulées et passage du tunnelier
Les murs souterrains sont construits selon la technique des parois moulées. Le tunnelier Laurence traverse ensuite la gare.
a Parois moulées finalisées
b Tunnelier Laurence

AMÉNAGEMENTS À TOUS LES ÉTAGES

Le gros œuvre achevé, la construction se poursuivra avec les interventions des différents corps d'état pour cloisonner, équiper, aménager, sécuriser, climatiser, éclairer et décorer les 9 850 m² d'espaces de la gare Pont de Sèvres. Tous les cheminements d'un niveau à l'autre seront mécanisés, des solutions adaptées aux publics malvoyants et malentendants seront déployées.

LA CONSTRUCTION DE LA GARE PONT DE SÈVRES D'ICI À 2025

