

GARE ISSY RER UN NOUVEAU PÔLE D'ÉCHANGE



NOUVELLE GARE, NOUVELLE URBANITÉ

La gare s'inscrit au cœur d'un vaste projet de renouvellement urbain du quartier autour de la place Léon Blum. Le bâtiment voyageur sera surplombé par un projet immobilier de grande envergure. La Société du Grand Paris, en concertation avec la ville d'Issy-les-Moulineaux, a désigné le groupement Icade / Architecture Studio pour réaliser ce projet de construction d'un immeuble qui offrira 7500 m² de logements.

Grand Paris
express



UNE VILLE MIEUX DESSERVIE

La future gare Issy RER offre un parcours fluide et intuitif, facilitant le trajet des voyageurs. Elle vient s'insérer dans un quartier en pleine mutation où plusieurs projets de réaménagement voient également le jour.

Depuis le RER C, un cheminement permettra aux voyageurs d'accéder directement à la salle d'échange du métro en traversant un couloir souterrain de 18 mètres de profondeur situé sous la place Léon Blum.

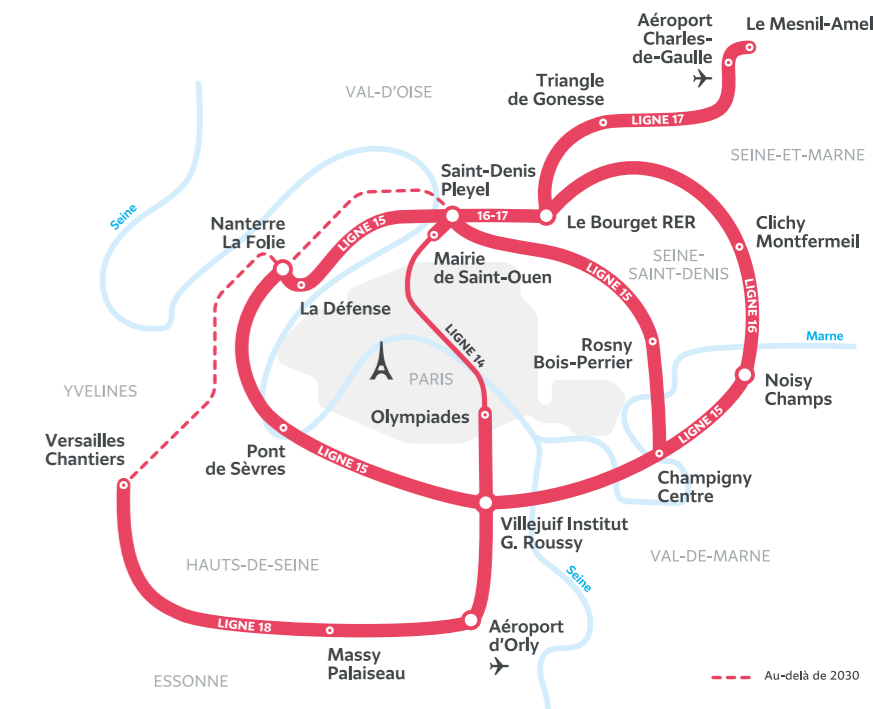
La gare a été conçue pour être compatible avec le projet de prolongement de la ligne 12.

« Le voyageur va accéder à la lumière naturelle le plus vite possible, il n'a pas d'hésitation sur le trajet à emprunter. »

Jérôme Brunet, architecte de la gare Issy RER



L'accès à la gare sera surplombé d'un projet connexe, dont l'expression architecturale est en résonance avec celle de la gare.



UNE ATTRACTIVITÉ RENFORCÉE

Accessible depuis l'avenue Verdun et la rue Aristide Briand, la future gare Issy RER constitue un élément central du quartier Léon Blum à Issy-les-Moulineaux. Elle vient compléter la desserte locale déjà assurée par le RER C et le réseau de bus. Plus de 150 000 voyageurs sont attendus chaque jour en gare, parmi lesquels 45 000 riverains habitant dans un rayon d'1 km et de nombreux employés du territoire.



Le verre a été choisi pour sa conductibilité qui va aider la lumière naturelle à descendre jusqu'à 15 mètres de profondeur.

L'URBAIN ET LE SOUTERRAIN

Avec des quais à 22 mètres de profondeur, le défi architectural est de traiter le passage de l'ombre à la lumière.

Le traitement du parcours souterrain jusqu'à la surface crée une théâtralisation du mouvement et met en place une architecture cinétique. Le voyageur marche sur des escaliers mécaniques, entouré de grandes hauteurs et de grands volumes. Le bâtiment voyageur a lui été conçu comme une nef de cathédrale captant la lumière naturelle pour la faire pénétrer au plus profond.



La nouvelle gare va amorcer une nouvelle urbanité au cœur du quartier Léon Blum.

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.

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, elle sera 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

ISSY RER → VILLEJUIF
INSTITUT G. ROUSSY

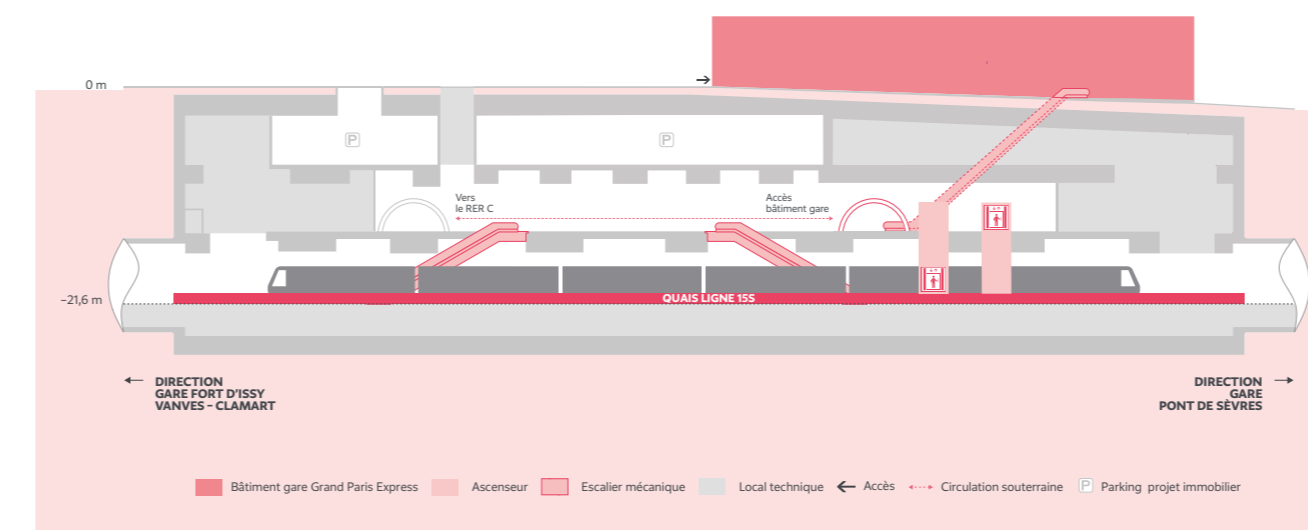
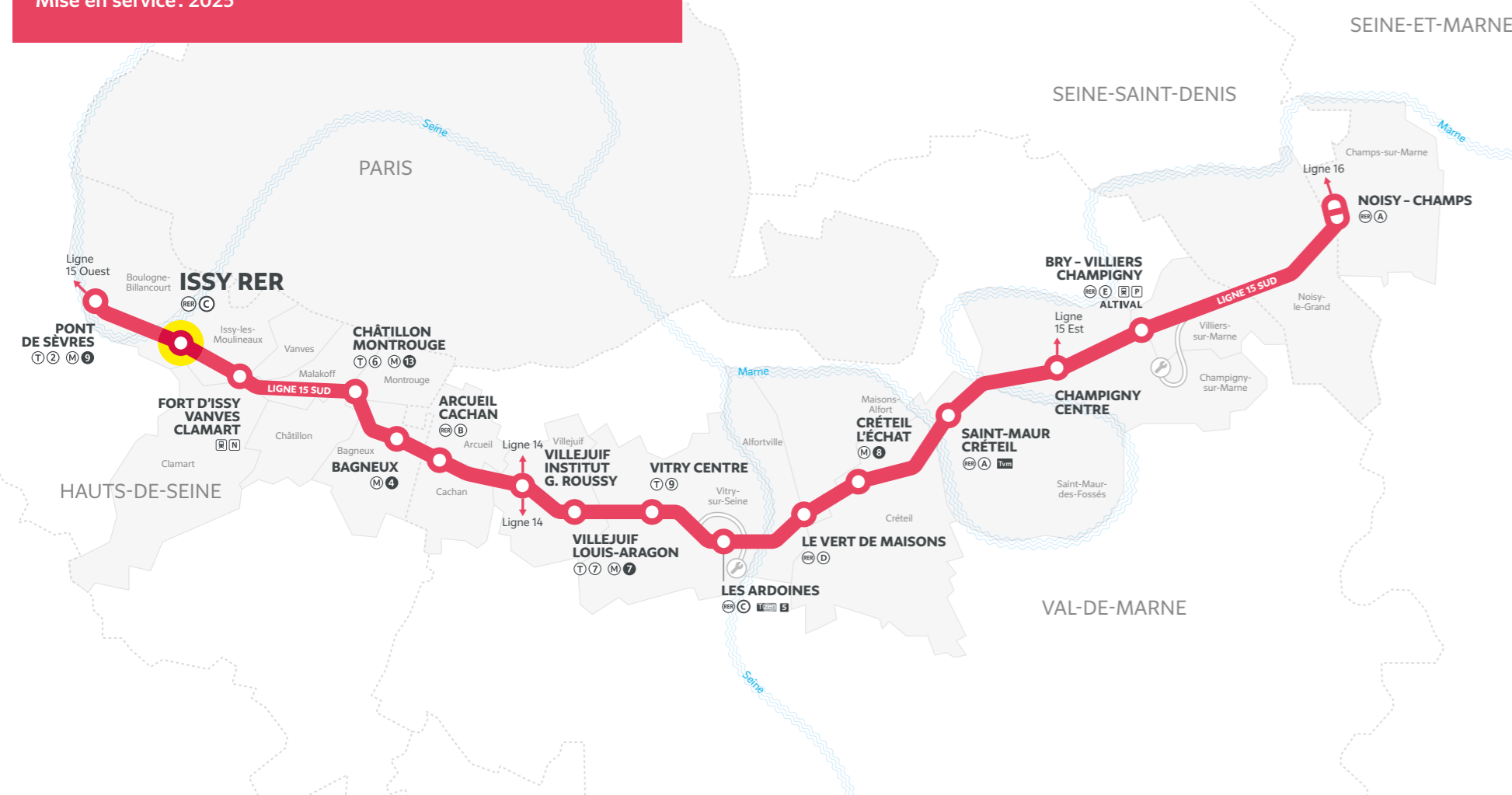
en 11 minutes

contre 1h01 aujourd'hui

ISSY RER → BRY-VILLIERS
CHAMPIGNY

en 31 minutes

contre 1h19 aujourd'hui



Pour le Grand Paris Express, le cabinet Brunet-Saunier Architecture est chargé de concevoir les gares Issy RER et Porte de Thiais.



Une approche méthodique, esthétique et poétique

De réalisation en réalisation, les principes de composition de l'agence Brunet Saunier s'affirment. Les techniques s'affinent et l'esthétique s'impose, délivrant des bâtiments de forme épurée, optimisés dans leur implantation.

Jérôme Brunet

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

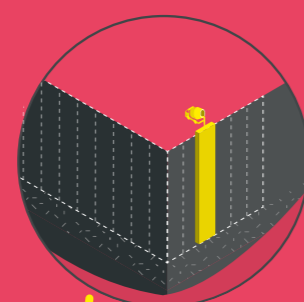


L'ENVELOPPE ÉTANCHE DE LA GARE

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 Issy RER, des panneaux en béton armé de 120 cm d'épaisseur sont réalisés jusqu'à 39 mètres de profondeur.

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.



1

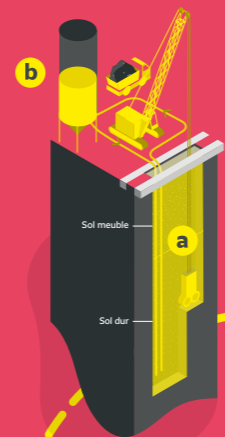
Réalisation des repères de creusement
Deux tranchées parallèles sont creusées et un muret en béton est coulé dans chacune d'entre elles : ce sont les murettes guides. Elles dessinent les contours de l'ouvrage à creuser. Elles guident les engins qui construisent les murs souterrains, dans l'espace délimité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

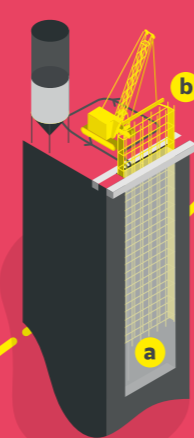
- a** Bentonite
- b** Silo à bentonite



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.

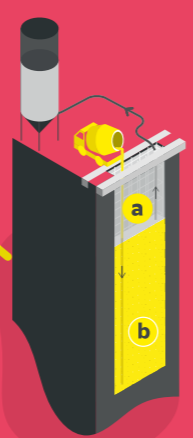
- a** Bentonite
- b** Cage d'armature



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.

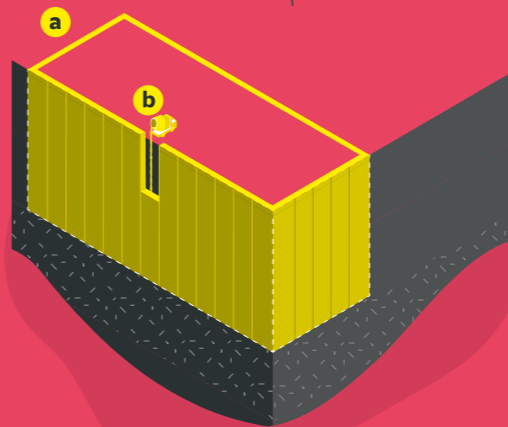
- a** Bentonite
- b** Béton



1

Réalisation des parois moulées
Les murs souterrains sont construits selon la technique des parois moulées. Ils délimitent le contour de la gare du Grand Paris Express.

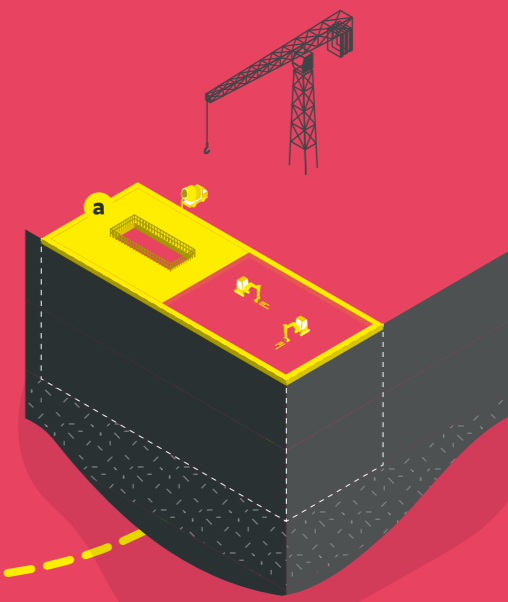
- a** Parois moulées finalisées
- b** Panneau de paroi moulée en cours de réalisation



2

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.

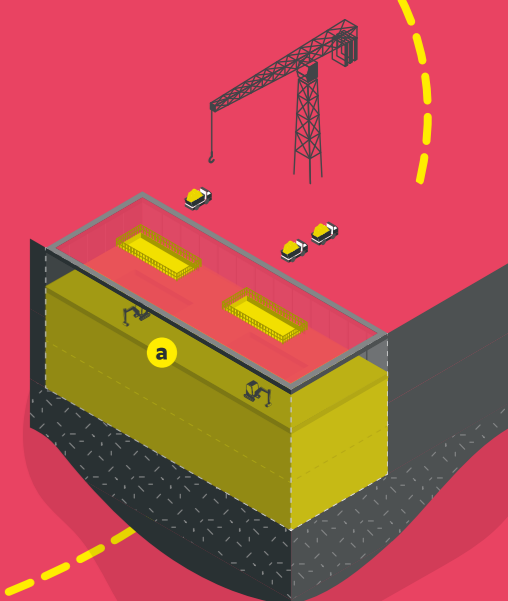
- a** Trémie



3

Creusement du premier niveau souterrain
La partie souterraine de la gare est creusée, sous la dalle de couverture, jusqu'au niveau du premier palier intermédiaire pour entreprendre sa construction. Au fur et à mesure de l'évacuation des terres, les murs de parois moulées apparaissent.

- a** Dalle intermédiaire



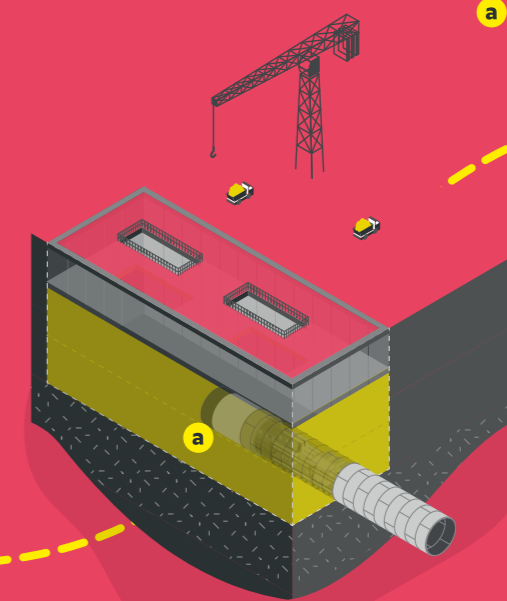
LE CREUSEMENT EN TAUPE

À l'intérieur de la « boîte »
Le creusement du volume de la gare Issy RER suit la réalisation des parois moulées. Des dalles intermédiaires sont réalisées au fur et à mesure du creusement. Le gros œuvre se terminera avec la réalisation des quais.

4

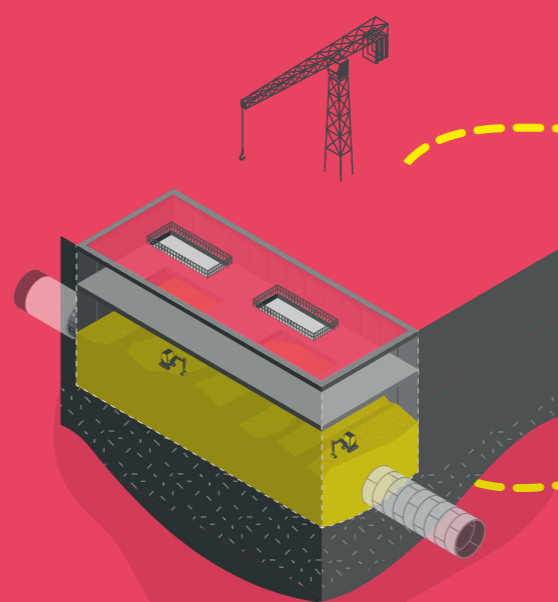
Passage du tunnelier Laurence
Une fois le premier niveau souterrain terminé, le tunnelier Laurence traverse la gare dans la partie de l'ouvrage encore remplie de terre et poursuit son chemin vers la gare Fort d'Issy - Vanves - Clamart.

- a** Tunnelier Laurence



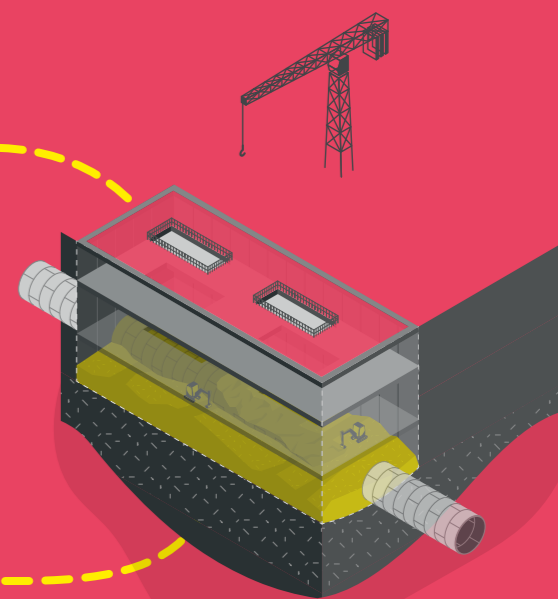
5

Creusement du deuxième niveau souterrain
Le creusement du deuxième niveau souterrain démarre après le passage du tunnelier.



6

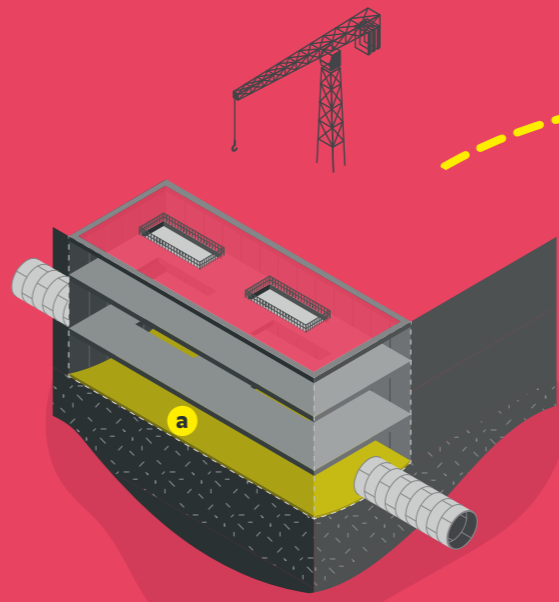
Fin du creusement
Le deuxième palier intermédiaire est réalisé et le creusement du dernier niveau de la gare démarre. La partie du tunnel située dans la gare est déconstruite au fur et à mesure du creusement.



7

Réalisation du radier
Une fois tout l'espace souterrain creusé et la partie du tunnel situé dans la gare retirée, une plateforme en béton, le radier, est réalisée au niveau du sol.

- a** Radier



AMÉNAGEMENTS À TOUS LES ÉTAGES

Le gros œuvre achevé, les travaux se poursuivront avec les interventions des différents corps d'états pour cloisonner, équiper, aménager, sécuriser, éclairer et décorer les 6 000 m² d'espaces de la gare. L'accessibilité pour tous les publics est recherchée. Tous les cheminements d'un niveau à l'autre sont mécanisés, et des solutions adaptées aux publics malvoyants et malentendants seront déployées.

LA CONSTRUCTION DE LA GARE ISSY RER D'ICI 2025

