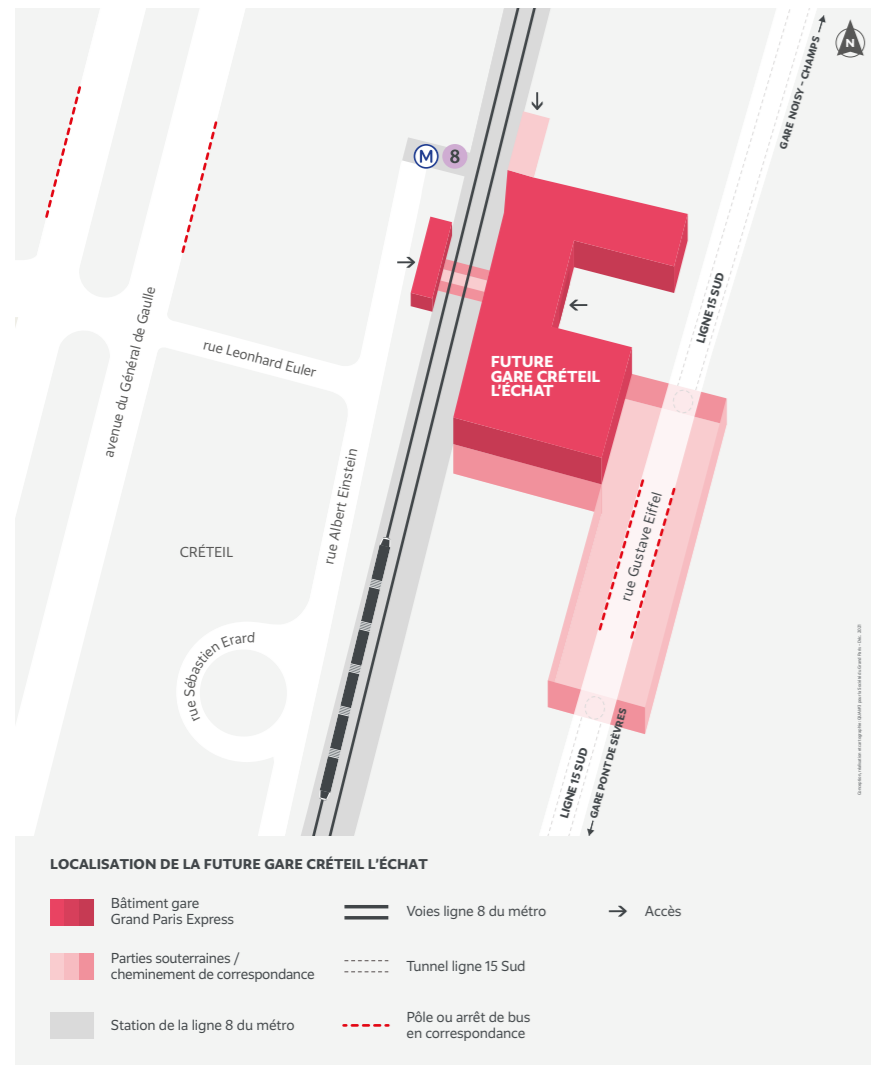


GARE CRÉTEIL L'ÉCHAT UNE NOUVELLE PLACE CENTRALE DANS VOTRE VILLE

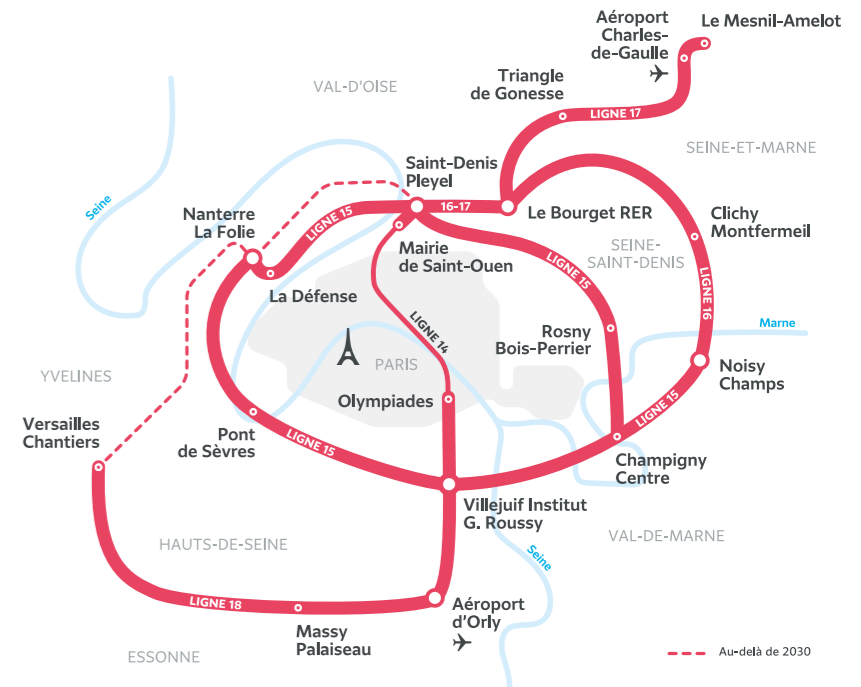


TRAIT D'UNION ENTRE LES QUARTIERS

En créant une liaison entre les deux côtés de la ville avec ses accès de part et d'autre des voies ferrées, la gare du Grand Paris Express fédère différents quartiers cristoliens et invente autour d'elle un nouvel espace de ville constitué de 533 m² de commerces et de nouveaux services. De nombreux projets d'aménagement viendront se greffer aux abords de la gare. Mise en correspondance avec le nouveau métro, la station Créteil l'Échat de la ligne 8 est rénovée avec un financement de la Société du Grand Paris dans le cadre des travaux d'interconnexion.

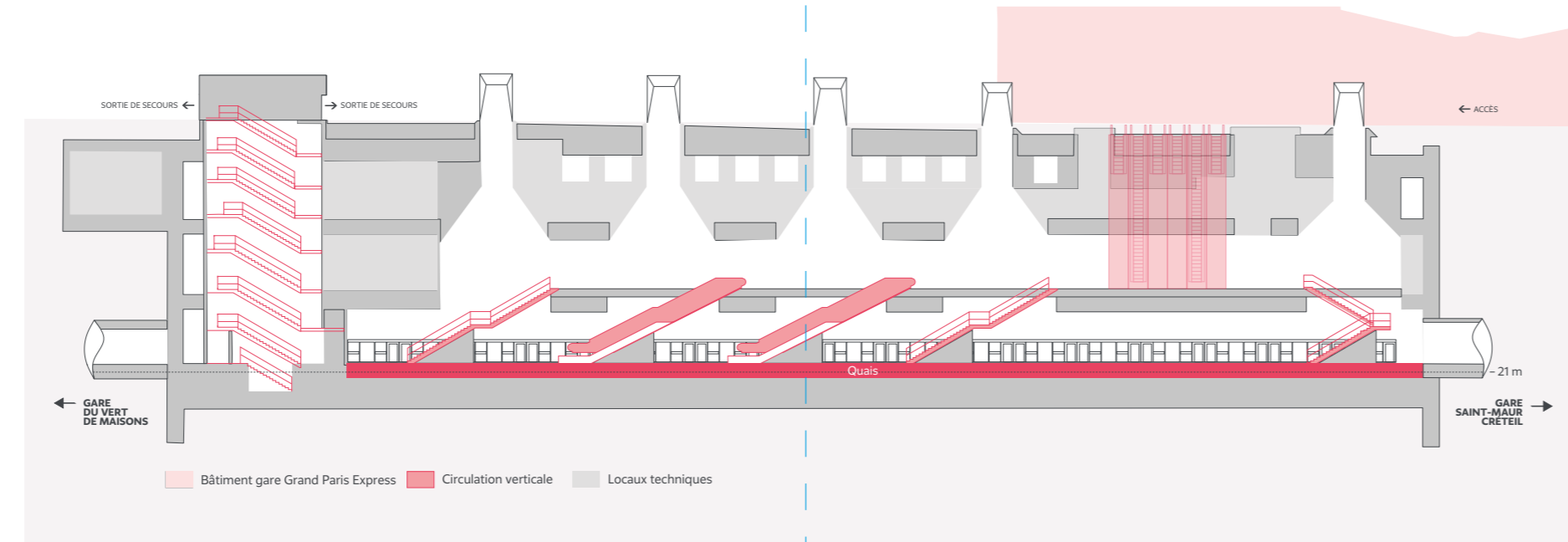


Des puits de lumière disposés rue Gustave Eiffel permettent un éclairage naturel jusqu'aux quais



UN NOUVEAU PASSAGE DANS LA VILLE

Au cœur de la commune de Créteil, la gare Créteil l'Échat de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express s'intègre sous la rue Gustave Eiffel, à proximité directe du CHU Henri Mondor et permet la correspondance avec la ligne 8 du métro. Avec un accès de chaque côté des voies ferrées, elle s'ouvre largement sur la ville. Elle concerne 38 000 habitants dans un rayon de 1 km et attend environ 90 000 voyageurs par jour.



« La gare encadre une nouvelle place publique et génère une pause dans la ville. »

Cyril Trétout, (ANMA), architecte de la gare Créteil l'Échat

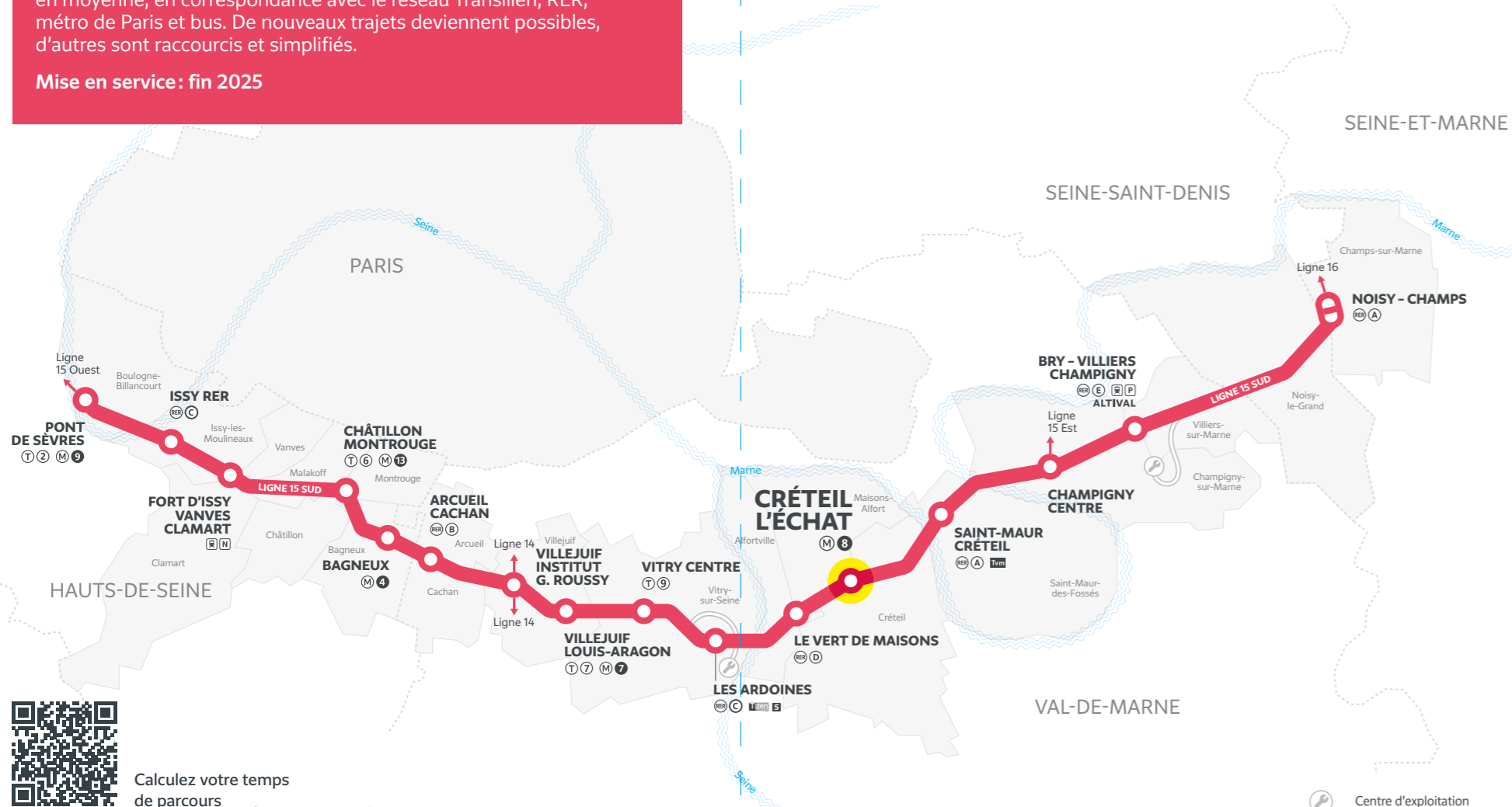
LIGNE 15 SUD
PONT DE SÈVRES → NOISY-CHAMPS en 38 minutes

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 : fin 2025

CRÉTEIL L'ÉCHAT → NOISY-CHAMPS en 13 minutes contre 28 minutes aujourd'hui

CRÉTEIL L'ÉCHAT → VILLEJUIF LOUIS-ARAGON en 10 minutes contre 37 minutes aujourd'hui



QR code: Calculez votre temps de parcours



L'emplacement de la gare a été choisi pour faciliter l'accès à la ligne 8 du métro ainsi qu'au CHU Henri-Mondor

SOUS UN TOIT-ORIGAMI

La pièce maîtresse de la gare Créteil l'Échat est sa toiture, sculptée comme une feuille de béton pliée. Descendant jusqu'à 21 m sous terre seulement, c'est une des gares les moins profondes du réseau Grand Paris Express. La lumière naturelle saisie en surface par de grandes baies descend jusqu'aux quais, pour apporter de la luminosité jusque dans les profondeurs. Un écran LED transparent, imaginé par l'artiste Mathias Isouard en tandem avec ANMA, propose de se jouer de la réalité grâce à un jeu de lumière, visible depuis l'intérieur de la gare.

ANMA - Agence Nicolas Michelin & Associés

ANMA développe, autour de Nicolas Michelin, Cyril Trétout & Michel Delplace, des recherches et productions innovantes dans l'architecture, l'urbanisme et le paysage. Ils s'appuient sur des convictions fortes et des projets urbains « ultra-contextuels » témoins d'une rigueur constructive et d'une volonté d'utiliser les énergies naturelles. Sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, ANMA conçoit également la gare Saint-Maur - Créteil.



Découvrez en vidéo l'interview de Cyril Trétout

N. Michelin, C. Trétout et M. Delplace, agence ANMA



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.

2017 - 2025 8 ANS DE CONSTRUCTION



UN NOUVEAU PASSAGE SOUTERRAIN

En 2018, la RATP a construit un passage souterrain sous les voies de la ligne 8 pour permettre aux voyageurs d'accéder directement à la future gare du Grand Paris Express depuis la rue Albert Einstein. La pose des blocs de béton préfabriqués qui constituent les parois du passage a nécessité une interruption de trafic de la ligne 8 de quelques jours en août 2018. En février 2021, la RATP a également inauguré un nouveau quai pour répondre à l'augmentation du flux de voyageurs attendue à la mise en service de la ligne 15 Sud.

Le creusement du volume intérieur de la gare a pour particularité d'être effectué à ciel ouvert côté sud et en taube, c'est-à-dire sous une dalle de couverture, côté nord. Cette méthode permet de travailler en surface et en sous-sol en simultané. Pendant qu'une équipe prépare l'installation du tunnelier en surface, une autre équipe travaille sous la dalle de couverture et poursuit le creusement de l'espace intérieur de la gare.

Arrivée, montage et démontage du tunnelier Camille en direction de Champigny-sur-Marne

5 MOIS

DEUX TECHNIQUES DE CREUSEMENT SUR UN MÊME SITE



Parti en octobre 2019 du chantier de la gare Créteil l'Échat, le tunnelier Camille est arrivé en juillet 2021 sur le chantier de l'ouvrage Salengro à Champigny-sur-Marne après 4,2 km de tunnel creusés. Le tunnelier Marina, parti en mars 2020 du puits Arrighi à Vitry-sur-Seine est arrivé dans la gare par le sud à l'automne 2021. Il a creusé 2,6 km de tunnel. Il est démonté sous cloche et extrait pièce par pièce pendant plusieurs mois.

Arrivée, démontage et sortie du tunnelier Marina en provenance de Vitry-sur-Seine

3 MOIS

CAMILLE ET MARINA: DEUX TUNNELIERS EN ACTION



UNE QUALITÉ D'AMÉNAGEMENT AU SERVICE DES USAGERS

Une fois la gare creusée, les différents niveaux réalisés et le bâtiment voyageurs construit, l'étape suivante consiste à effectuer des travaux d'aménagement et d'équipement des différents espaces de la gare. Cela concerne une multitude de métiers et vise à :

- construire le bâtiment voyageurs de la future gare de Créteil l'Échat ;
- installer et isoler les différentes cloisons, portes et fenêtres ;
- poser les sols, revêtements et peinture ;
- mettre en place les dispositifs d'accueil des voyageurs ; distributeurs de tickets, guichet, signalétique statique et dynamique ;
- réaliser les aménagements extérieurs : mobilier urbain, végétalisation.

Cette phase des travaux permettra à la gare d'être entièrement fonctionnelle.

Essais dynamiques et marche à blanc

1 AN

2017
Les travaux démarrent !

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

**Fin
2025**
Livraison de la gare Créteil l'Échat

4 ANS

Travaux RATP de réaménagement et de rénovation de la station M8 Créteil l'Échat

4 MOIS

Désinstallation des équipements du tunnelier Camille après son arrivée

3 ANS

Construction du bâtiment voyageurs et aménagement de la gare

1 AN

Construction des murs souterrains de la gare et de la salle d'accès selon la technique des parois moulées



LA RÉALISATION DES PAROIS MOULÉES EST LA PREMIÈRE ÉTAPE D'UN CHANTIER SOUTERRAIN

Pour la nouvelle gare Créteil l'Échat, 10 755 m³ de parois de 120 cm d'épaisseur sur 25 mètres de profondeur sont réalisés.

Réalisation des parois moulées
À partir de l'été 2017 et jusqu'à l'été 2018, les panneaux de béton étanche de la gare sont coulés à même le sol sur tout le pourtour et la hauteur de la boîte gare et de sa salle d'accès.

Montage et départ du tunnelier Camille
Durant l'été 2019, une plateforme en béton, le radier, est finalisée au niveau du sol. Le tunnelier Camille est alors assemblé pièce par pièce dans l'espace de la gare. Il commence le creusement de 4,5 km de tunnel jusqu'à Champigny-sur-Marne en octobre 2019.

Pose des paliers définitifs de la salle d'accès et arrivée du tunnelier Marina
À l'été 2021, la réalisation du radier et le remplacement des butons par les dalles intermédiaires sont finalisés dans la salle d'accès. Parti de Vitry-sur-Seine, le tunnelier Marina achève son creusement à l'automne de la même année. Il est alors démonté et extrait pièce par pièce de la gare.

Terrassement de la salle d'accès et fondations du bâtiment voyageurs
Le terrassement de la salle d'accès est réalisé à ciel ouvert, à partir de l'été 2020. Les fondations du bâtiment voyageurs débutent avec l'insertion de micropieux dans le sol au second semestre 2020.

1 AN

Construction des fondations du bâtiment extérieur

2,5 ANS

Équipement du tunnel de la gare

DES ÉQUIPEMENTS ADAPTÉS AU CONFORT DES VOYAGEURS

Pour permettre au métro de circuler dans le tunnel et dans la gare, de nombreux équipements doivent être installés. Ces travaux s'enchaînent à tous les étages :

- finaliser les voies : poser et souder les rails ;
- installer la signalisation et les portes palières sur les quais ;
- équiper la gare de dispositifs de sécurité : accès au tunnel pour les secours, détecteurs de fumée, extincteurs automatiques, systèmes de communication et de vidéo surveillance ;
- connecter le système électrique qui permettra au métro et à la gare d'être constamment alimentés en électricité ;
- acheminer et poser les escaliers mécaniques et les ascenseurs ;
- installer un système de désenfumage et de ventilation du réseau.



Réalisation du toit de la salle d'accès et de la dalle du bâtiment voyageurs
Fin 2021, la dernière dalle de la salle d'accès, qui lui sert de toit, est construite en surface et la dalle de béton sur laquelle prendra place le bâtiment voyageurs est coulée au-dessus des micropieux.

Réalisation des paliers définitifs de la gare
En 2022, les butons de la boîte gare sont remplacés par les planchers définitifs en béton, la dalle de couverture est finalisée et les parois moulées qui séparent la boîte de la salle d'accès sont démolies.

Terrassement du volume intérieur de la gare
Après la réalisation d'une dalle de couverture côté nord de la gare, le volume intérieur de la boîte est excavé de 2018 à mi 2019, révélant le périmètre souterrain de l'ouvrage. De grands tubes métalliques (butons) sont disposés au fur et à mesure du creusement afin de soutenir les parois.

LA GARE SE CONSTRUIT COMME

ga!



Retrouvez en ligne l'actualité du chantier

societudugrandparis.fr

