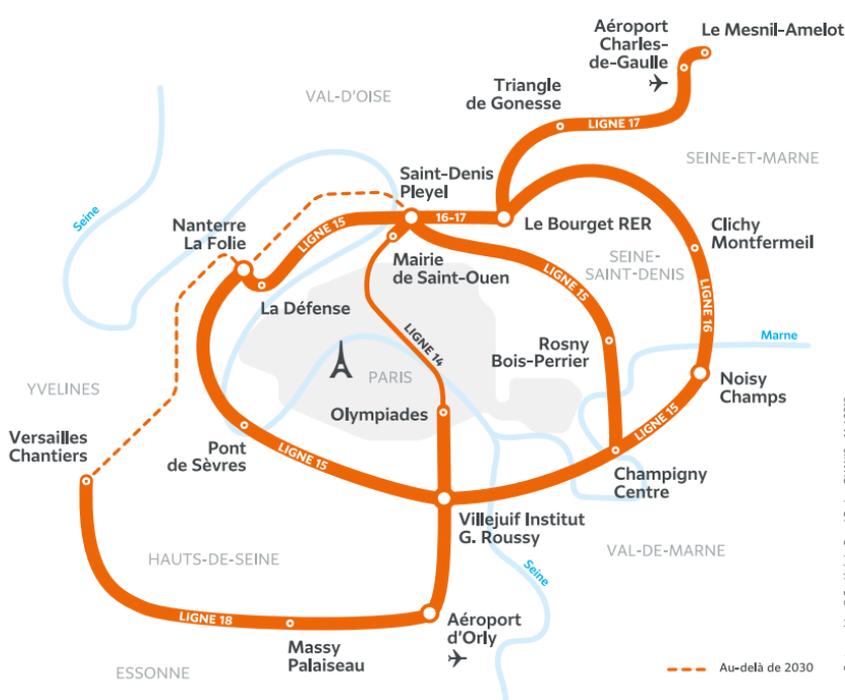


GARE LE BOURGET AÉROPORT

LIGNE 17

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 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

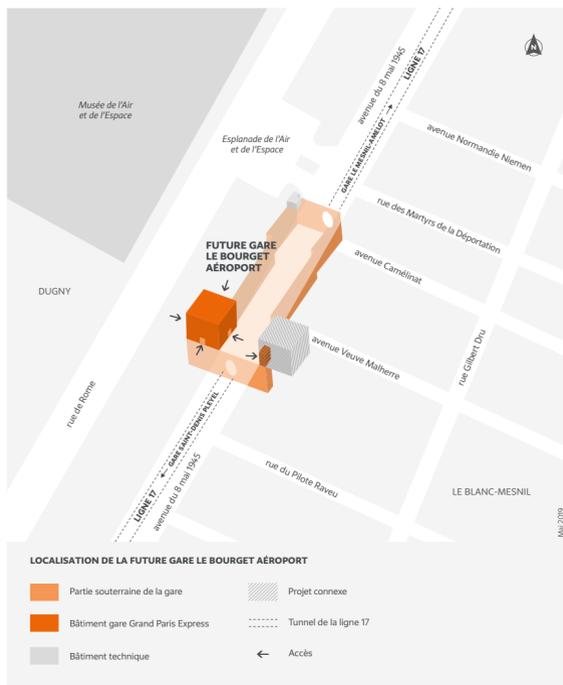
Établissement public créé par l'État pour le déploiement et le financement du Grand Paris Express, la Société du Grand Paris est chargée de la conception du projet dans toutes ses dimensions : schéma d'ensemble des lignes, projets d'infrastructures, acquisition des matériels roulants, aménagements des 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.

GARE LE BOURGET AÉROPORT ENTRE CIEL ET TERRE



UN LEVIER DE DÉVELOPPEMENT

La gare Le Bourget Aéroport accompagne les réflexions en cours du territoire sur la requalification de l'avenue du 8 mai 1945 et le réaménagement du Musée de l'Air et de l'Espace. Un parvis est prévu autour du bâtiment gare en continuité avec les espaces publics de l'avenue du 8 mai 1945.



UNE GARE OUVERTE SUR SES QUATRE CÔTÉS

La gare Le Bourget Aéroport offre des ouvertures sur ses quatre façades permettant de répondre aux flux du quotidien côté Blanc-Mesnil et événementiels côté plateforme aéroportuaire. Elle se compose de deux émergences et d'un bâtiment technique.

L'accès principal aux quais du nouveau métro se trouve au niveau de l'esplanade de l'Air et de l'Espace. Un second accès est réalisé côté Blanc-Mesnil. À cela, s'ajoute un bâtiment technique qui sert d'accès pour les équipes de maintenance et de secours. Ainsi, la partie souterraine de la gare Le Bourget Aéroport, localisée sous l'avenue du 8 mai 1945 (ex RN2), permet de connecter en souterrain ces trois accès.

« La gare a été pensée pour valoriser l'appartenance du voyageur à son territoire et à son histoire. »

Jacques Pajot, architecte de la gare Le Bourget Aéroport



La gare s'affirme comme un volume autonome, un bâtiment indépendant.

UNE ARCHITECTURE LIÉE À L'HISTOIRE DU SITE

L'architecture de la gare s'ancre dans l'histoire aéronautique emblématique du site. La gare bénéficie de l'opportunité d'accompagner des équipements majeurs, l'aéroport Paris - Le Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace. L'ouvrage est un cube dont la structure périphérique permet de libérer l'espace intérieur et de prolonger l'esplanade au sein de la gare. Un cône intérieur évoquant la légèreté d'une montgolfière accompagne le voyageur dans la descente de la gare, comme un trait d'union entre l'univers aérien du territoire et souterrain du métro.

UNE GARE POUR TROIS VILLES

La gare Le Bourget Aéroport se situe sur les territoires de Dugny et du Blanc-Mesnil, en limite communale du Bourget, dans le département de la Seine-Saint-Denis. Elle est à l'articulation entre le pôle aéronautique de Paris - Le Bourget, le Musée de l'Air et de l'Espace, le parc des expositions du Bourget et les quartiers résidentiels de la ville du Blanc-Mesnil. Le site accueille par ailleurs tous les deux ans le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE).



La gare s'insère sur le parvis, face à l'aéroport Paris - Le Bourget et le Musée de l'Air et de l'Espace.



L'émergence offre des ouvertures sur ses quatre façades permettant d'accéder aux différents sites.

LIGNE 17

SAINT-DENIS PLEYEL → LE MESNIL-AMELOT
en 25 minutes

La ligne 17 se divise en deux tronçons: d'une part la ligne 17 Sud, longue de 6,5 km entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER avec un tracé commun à une partie de la ligne 16; et, d'autre part, la ligne 17 Nord qui prolonge le tracé sur 20,5 km (dont 5,5 km en aérien) jusqu'au Mesnil-Amelot.

Mise en service en trois temps:

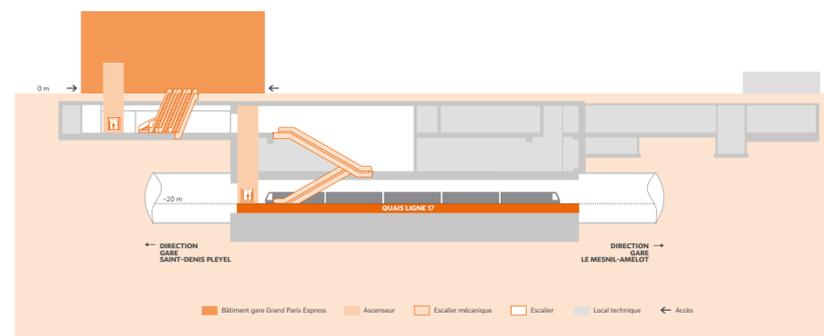
2024: Saint-Denis Pleyel ↔ Le Bourget Aéroport selon faisabilité technique

2027: Le Bourget Aéroport ↔ Triangle de Gonesse

2030: jusqu'à la gare Le Mesnil-Amelot

LE BOURGET AÉROPORT → AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE T2
en 12 minutes
contre 39 minutes aujourd'hui

LE BOURGET AÉROPORT → NOISY-CHAMPS
en 24 minutes
contre 59 minutes aujourd'hui



Retrouvez le simulateur des temps de parcours sur societedugrandparis.fr/#trajets



Le bâtiment de la gare est conçu par l'agence d'architecture Atelier Novembre (design: Menomenopi) au sein du groupement HUB 17, dont Sweco Belgium est le mandataire.



L'architecture du lien

Le parcours de l'atelier Novembre, que Jacques Pajot fonde avec Marc Iseppi en 1989, témoigne d'un vaste champ de réflexions en équipements à vocation culturelle, administrative et d'enseignement. Cette diversité de projets illustre, dans une quête d'équilibre et d'harmonie, les recherches sensibles de liens qu'un bâtiment doit tisser avec son territoire.

De gauche à droite, Jacques Pajot et Marc Iseppi

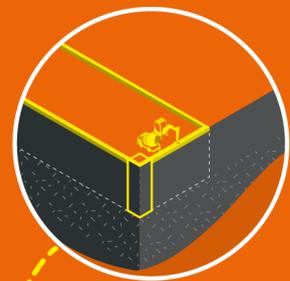
2018 - 2024

6 ANNÉES DE TRAVAUX

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 m20 d'épaisseur et de 32 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 Le Bourget Aéroport, 6 635 m³ de parois moulées vont être réalisées par panneaux successifs de 2,80 m de large.

LA TECHNIQUE DES PAROIS MOULÉES



1 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.

2

Le forage des panneaux est réalisé à l'aide de deux engins de chantier: la benne mécanique pour les sols meubles et l'hydrofraise pour les sols durs. Au fur et à mesure du creusement, un mélange d'argile appelé bentonite est substitué au terrain creusé.

3

Des cages d'armatures en 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 d'armature en 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.

8

Pose 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).



7

Terrassement du volume intérieur de la gare
Le volume intérieur de la boîte est excavé révélant au fur et à mesure du creusement le périmètre souterrain de la gare, délimité par les parois moulées.

6

Réalisation des parois moulées
Les parois moulées qui délimitent le contour de la gare du Grand Paris Express sont construites.

CREUSEMENT À CIEL OUVERT

À ciel ouvert, l'intégralité du volume de la gare est creusée sans être couverte. Cette technique permet de travailler beaucoup plus vite.

À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »

Le creusement du volume de la gare suit la réalisation des parois. Pour la gare Le Bourget Aéroport, environ 14 600 tonnes de terre vont être creusées. Les planchers des différents niveaux seront ensuite construits de bas en haut. Après le passage du tunnelier, le gros œuvre se terminera avec la réalisation des quais et des balcons des différents niveaux.

9

Réalisation du radier et pose des paliers 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

Le gros œuvre achevé, la construction se poursuivra avec les interventions des différents corps d'état pour cloisonner, équiper, aménager, sécuriser, éclairer... les 4 419 m² d'espaces de la gare Le Bourget Aéroport. L'accessibilité totale de la gare est recherchée. Tous les cheminements d'un niveau à l'autre sont mécanisés, des solutions adaptées aux publics en situation de handicap seront déployées.

LA CONSTRUCTION DE LA GARE LE BOURGET AÉROPORT D'ICI 2024



Grand Paris express

Société du Grand Paris
Conception: QUA|#3 - Septembre 2019
Crédits photos: Société du Grand Paris - Olivier Brunet
Crédit photo portrait architectes: Virginie Perocheau
Perspectives gare: Société du Grand Paris - Atelier Novembre
(Menomenopiu design)
Images non contractuelles - Documents d'étude
Cartographie et schémas:
Société du Grand Paris / QUA|#3
Impression: Imprimerie de Compiègne

societedugrandparis.fr



Société
du Grand
Paris 