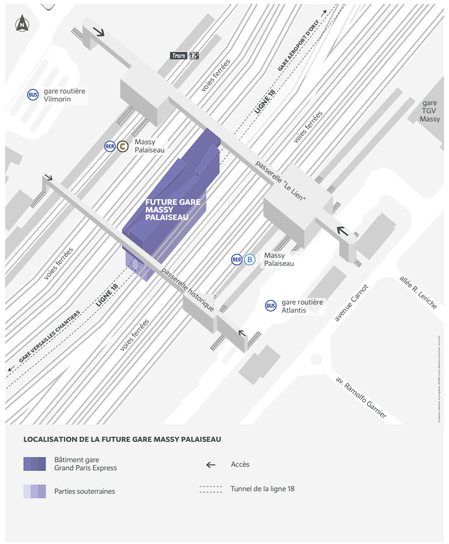
GARE MASSY – PALAISEAU
LE NOUVEAU MÉTRO AU CENTRE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT

La future gare sera accessible depuis la passerelle existante.

OFFRIR PLUS DE MOBILITÉ

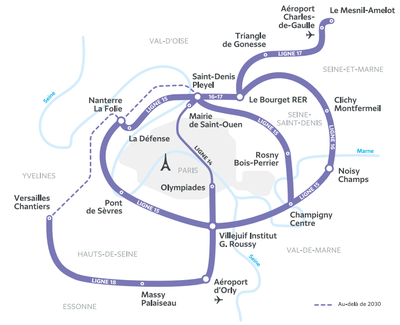
Emplacement déjà stratégique aujourd'hui, à l'horizon 2026, la gare Massy – Palaiseau sera l'une des gares les plus interconnectées du Grand Paris Express. Sa configuration même a été pensée pour mettre en avant cette intermodalité (connexion entre les différents modes de transports): le parcours voyageur a été identifié et conçu depuis les quais du métro à 22 mètres de profondeur.



DU SOL VERS LE CIEL, UNE GARE TOURNÉE VERS L'EXTERIEUR

Implantée sur un site de différentes gares, constituant un réel nœud ferroviaire, cette gare relie le métro souterrain aux autres modes de transports en surface. Le métro à Massy – Palaiseau permet de compléter le réseau existant en offrant plus de possibilités de liaisons entre les territoires distants.

Un nouvel élément stratégique au milieu du nœud ferroviaire de Massy.

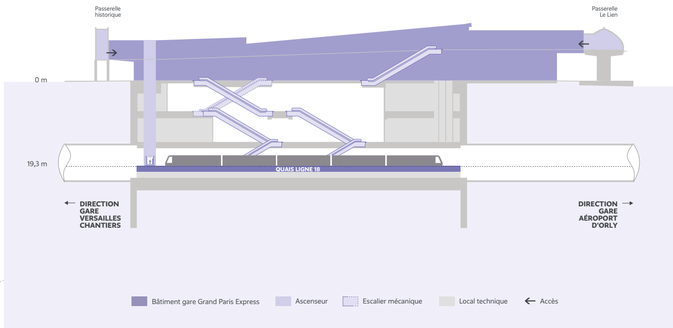


UNE INSERTION STRATEGIQUE

La gare Massy – Palaiseau du Grand Paris Express s'insère dans un pôle multimodal qui réunit, dès aujourd'hui, les gares des RER B et C, la gare TGV et deux gares routières. Plus précisément, cette future gare s'intègrera au centre d'un faisceau de voies ferrées de 400 m de large. Située entre les deux quartiers en développement d'Atlantis et Vilmorin, la gare Massy – Palaiseau participe au rayonnement de la commune de Massy.

« Des espaces aériens assez simples, mais très lisibles et qui accompagnent le parcours. »

Thomas Richez, de l'agence Richez Associés, architecte de la gare Massy – Palaiseau, ligne 18



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 18

AÉROPORT D'ORLY ↔ VERSAILLES CHANTIERS
en 30 minutes

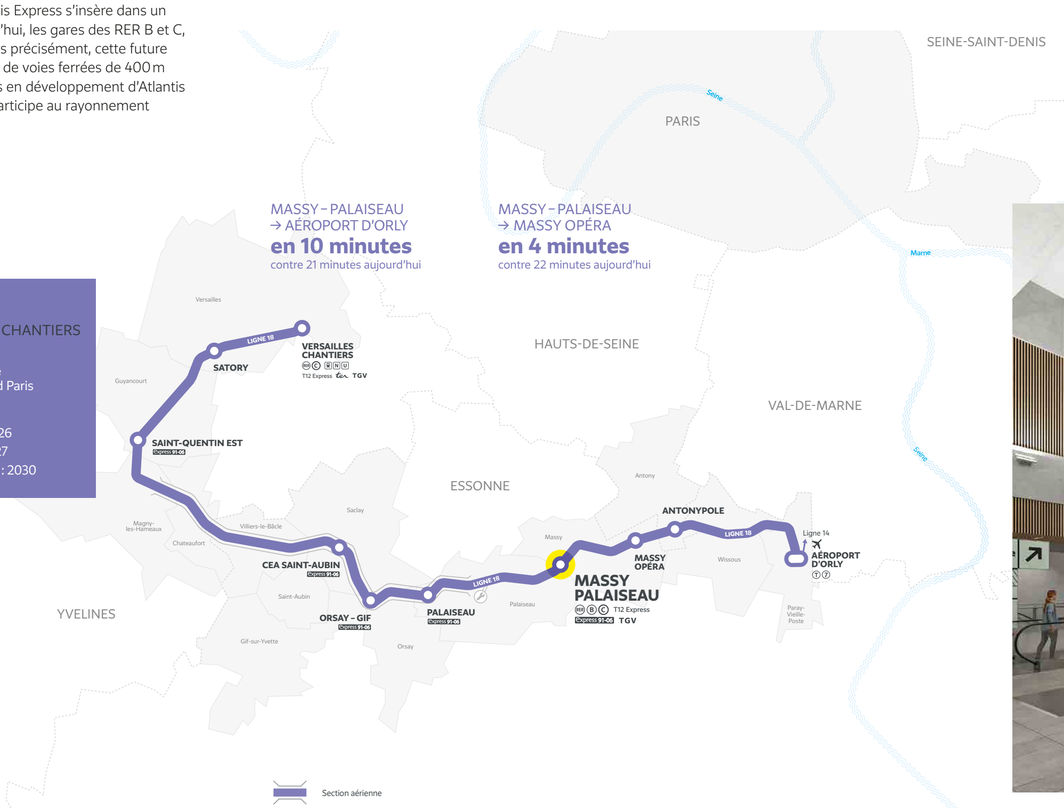
10 gares réparties sur 35 km de liaison entre 3 départements et 13 communes du Grand Paris

Mise en service:

Massy – Palaiseau ↔ CEA Saint-Aubin: 2026
Massy – Palaiseau ↔ Aéroport d'Orly: 2027
CEA Saint-Aubin ↔ et Versailles Chantiers: 2030

MASSY – PALAISEAU → AÉROPORT D'ORLY
en 10 minutes
contre 21 minutes aujourd'hui

MASSY – PALAISEAU → MASSY OPÉRA
en 4 minutes
contre 22 minutes aujourd'hui



La lumière naturelle accompagne le parcours voyageurs.

UNE GARE SINGULIÈRE AU CŒUR DE QUARTIERS EN DÉVELOPPEMENT

Vue de l'extérieur, la gare associe des bétons blancs, des panneaux vitrés et une structure métallique qui constituent l'emblème et l'identité de cette infrastructure. Lorsque l'on pénètre dans cette gare, on retrouve le sol identitaire du projet du Grand Paris Express, mais aussi des parois de béton et des plafonds en bois. Le parcours voyageur est baigné dans la lumière naturelle, de la passerelle jusqu'au niveau du sol, où sont implantés les systèmes de transport. Malgré la complexité du bâtiment, les espaces, souterrains notamment, sont simples et lisibles. Le voyageur est accompagné par un parcours agréable depuis la passerelle déjà existante jusqu'aux quais du nouveau métro.

Retranscrire un projet global en l'adaptant au local

L'agence Richez Associés conçoit des bâtiments et aménagements qui suivent une seule et unique démarche : capter au mieux l'esprit du lieu, du temps et du programme de celui qui porte le projet. Pour le projet du Grand Paris Express, Richez Associés est également chargé de concevoir la gare Bry-Villiers-Champigny et le centre d'exploitation de Champigny pour la ligne 15 Sud.

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.

La ligne 18 est cofinancée par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe de l'Union européenne.

GARE MASSY PALAISEAU
LIGNE 18

LA CONSTRUCTION DE LA GARE MASSY-PALAISEAU D'ICI 2026

INSTALLATION DU CHANTIER

Pose des palissades, montage des bungalows, création des accès et des voies de circulation des camions. Les travaux peuvent démarrer!

LE PASSAGE DE CÉLINE

Céline est le premier tunnelier de la ligne 18. Il a été baptisé le 14 septembre 2021 sur le chantier des ouvrages Camille Claudel à Palaiseau. Ce train-usine parcourra 5,9 km à travers les communes de Palaiseau et Massy, il traversera 1 gare et 5 ouvrages.

DES AMÉNAGEMENT AU SERVICE DES VOYAGEURS

Une fois la gare creusée et les différents niveaux réalisés, 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:

- 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;
- Finaliser le bâtiment extérieur et ses aménagements: mobilier urbain, végétalisation.

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

Société du Grand Paris

Grand Paris express

Installation du chantier — 4 MOIS

Passage du tunnelier Céline en direction du Puits Maréchal Leclerc — 5 MOIS

Aménagement et équipement de la gare et des systèmes de transport — 2 ANS

Été **2020** — **2021** — **2022** — **2023** — **2024** — **2025** — **2026**

Les travaux démarrent!

Mise en service de la gare Massy - Palaiseau

5 MOIS

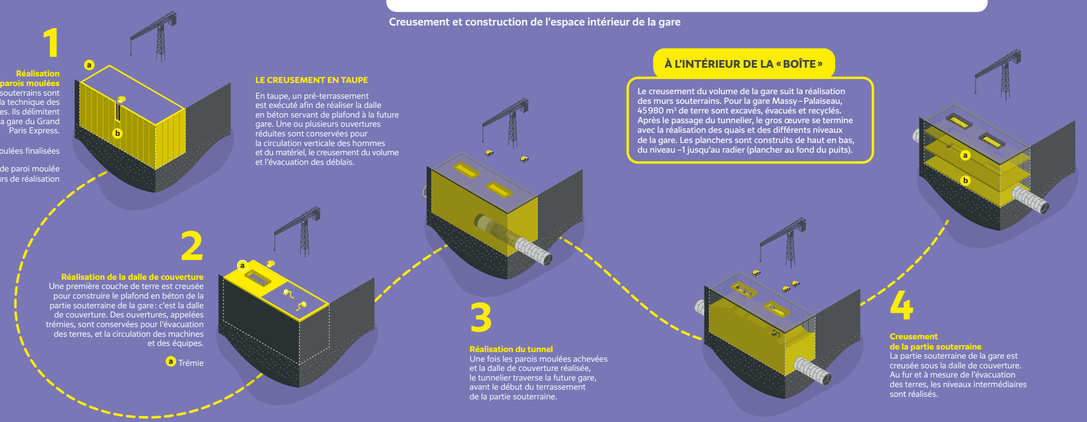
Construction des murs souterrains de la gare selon la technique des parois moulées

2 ANS

Creusement et construction de l'espace intérieur de la gare

1 AN

Essais dynamiques et marche à blanc



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

LE CREUSEMENT EN TAUPE
En taupe, un pré-terrassement est exécuté afin de réaliser la dalle en béton servant de plafond à la future gare. Une ou plusieurs ouvertures réduites sont conservées pour la circulation verticale des hommes et du matériel, le creusement du volume et l'évacuation des déblais.

3 — Réalisation du tunnel
Une fois les parois moulées achevées et la dalle de couverture réalisée, le tunnelier traverse la future gare, avant le début du terrassement de la partie souterraine.

À L'INTÉRIEUR DE LA « BOÎTE »
Le creusement du volume de la gare suit la réalisation des murs souterrains. Pour la gare Massy - Palaiseau, 45980 m³ de terre sont excavés, évacués et recyclés. Après le passage du tunnelier, le gros œuvre se termine avec la réalisation des quais et des différents niveaux de la gare. Les planchers sont construits de haut en bas, du niveau –1 jusqu'au radier (plancher au fond du puits).

4 — Creusement de la partie souterraine
La partie souterraine de la gare est creusée sous la dalle de couverture. Au fur et à mesure de l'évacuation des terres, les niveaux intermédiaires sont réalisés.

5 — Pose des paliers définitifs et réalisation du radier
En parallèle des travaux de creusement de la partie souterraine, les paliers intermédiaires sont réalisés. Ils formeront les futurs niveaux souterrains de la gare.

a Paliers

b Radier

DES ÉQUIPEMENTS DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

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

- 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 alimenté en électricité.
- Acheminer et mettre en place les escaliers mécaniques et les ascenseurs;
- Assurer un système de désenfumage et de ventilation du réseau.

Données: janvier 2022
Dates et durées non contractuelles

LA GARE SE CONSTRUIT COMME ça !

Société du Grand Paris
Conception: QUAI#3 - Février 2022
Crédit photo: © Société du Grand Paris - Devisubox - Anne-Claude Barbier
Perspectives gare: Richez Associés
Cartographie et schémas: Société du Grand Paris / QUAI#3
Impression: Groupe des imprimeries Morault

societedugrandparis.fr

Société du Grand Paris