

# GARE SAINT-MAUR CRÉTEIL LE NOUVEAU MÉTRO EN CŒUR DE VILLE

« L'escalier monumental propose aux usagers un voyage immersif vers la lumière, une expérience sensible à la fois de l'œuvre d'art et de l'architecture ferroviaire. »

Cyril Trétout, associé de l'agence ANMA, architecte de la gare Saint-Maur - Créteil



## LA GARE LA PLUS PROFONDE DE FRANCE

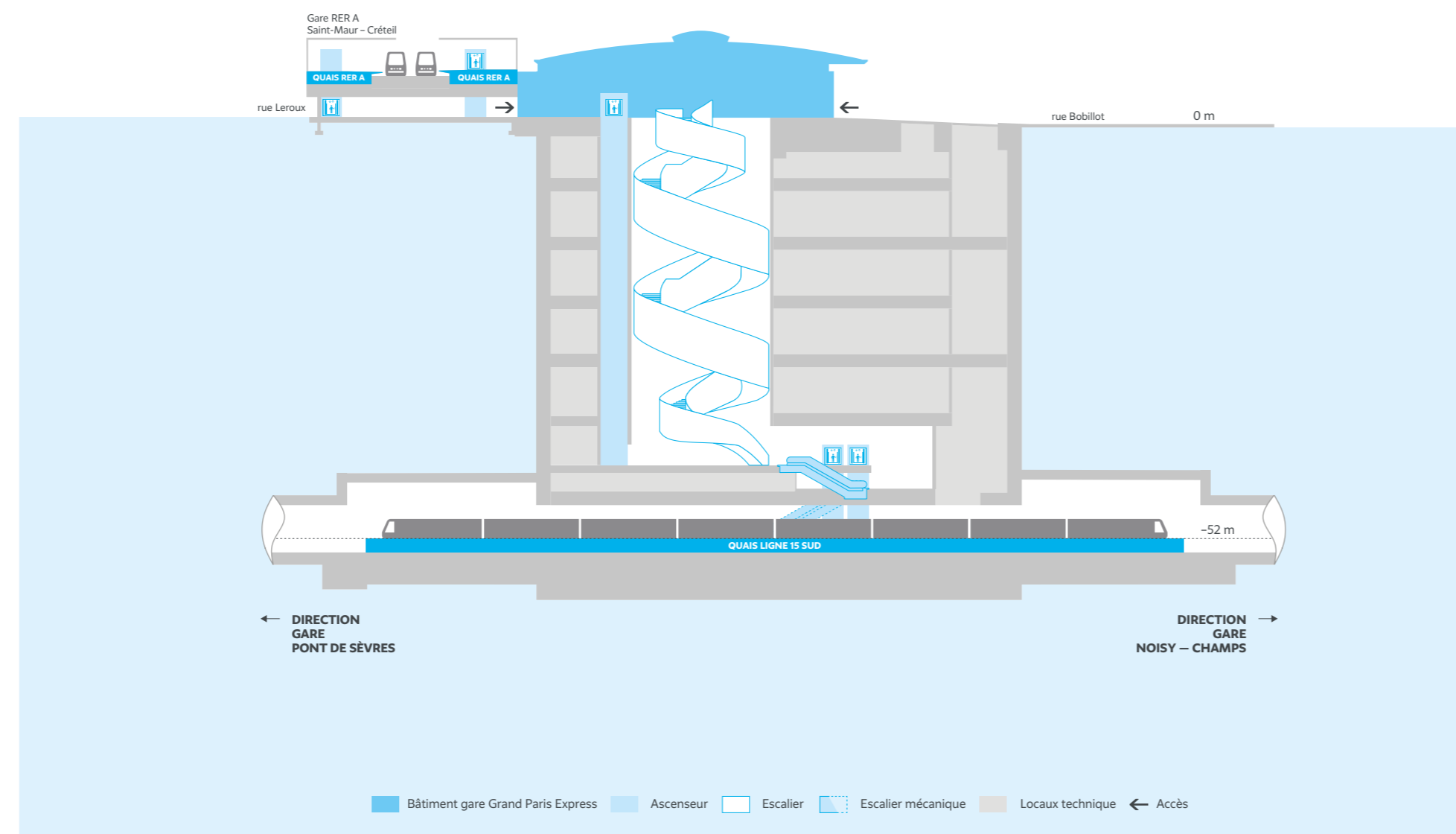
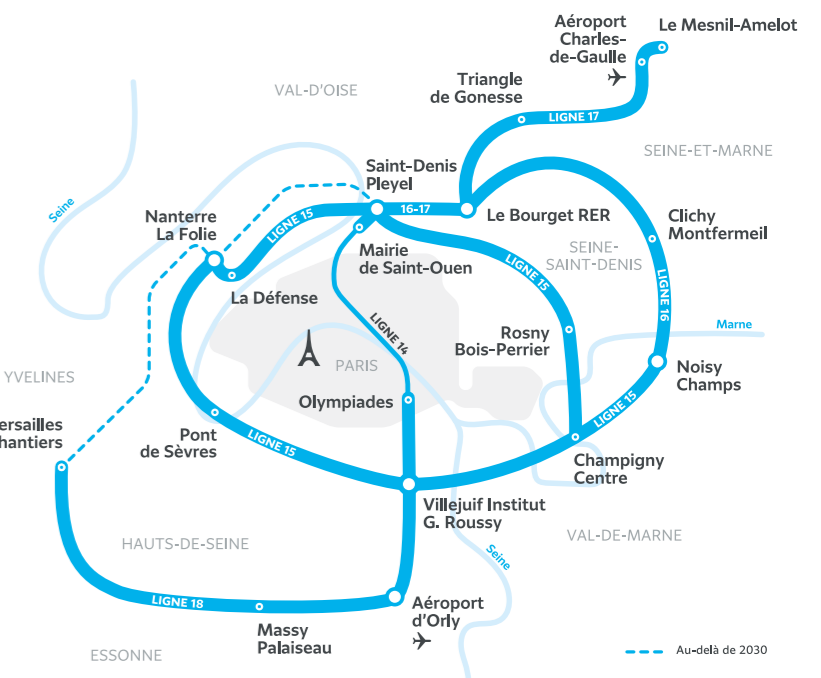
Avec des quais situés à une profondeur de 52 m contre 29 m en moyenne pour les autres gares du Grand Paris Express, la future gare Saint-Maur - Créteil sera la plus profonde de France. Elle se déploiera sur neuf niveaux souterrains, une profondeur nécessaire en raison d'une géologie complexe des sols de la zone. Pour accéder aux quais de la ligne 15 Sud, les usagers emprunteront un escalier monumental ou l'un des 11 ascenseurs.

## À L'ÉCHELLE DE SON QUARTIER

La construction de la nouvelle gare Saint-Maur - Créteil s'accompagne d'un projet d'aménagement qui favorisera les mobilités douces. Son accès nord s'ouvrira sur un parvis totalement réaménagé, accessible à tous les piétons et cyclistes.



La gare s'inscrit dans un quartier dynamique de la ville à la dimension humaine et aux circulations douces.



## UN BÂTIMENT DÉDIÉ À LA LUMIÈRE

La gare est à l'image d'une halle de marché à l'architecture très contemporaine ouverte sur une place de village. L'arrivée dans le hall d'accueil est chaleureuse grâce à la toiture légère du bâtiment voyageurs qui laisse pénétrer la lumière naturelle. L'usager poursuit son chemin et découvre l'impressionnant escalier en forme d'hélice. Il prend alors conscience de la profondeur de la gare, éclairée par près de 1 500 luminaires.



Haut de 43 m, l'escalier monumental permettra aux voyageurs de rejoindre les quais.

## UNE ACCESSIBILITÉ RENFORCÉE

La gare est située au nord-ouest de la commune de Saint-Maur-des-Fossés, dans un quartier résidentiel proche des bords de Marne, au contact de près de 26 000 habitants dans un rayon d'un kilomètre. Elle assurera une interconnexion directe avec le RER A et un pôle de bus en surface. 45 000 voyageurs environ sont attendus chaque jour.

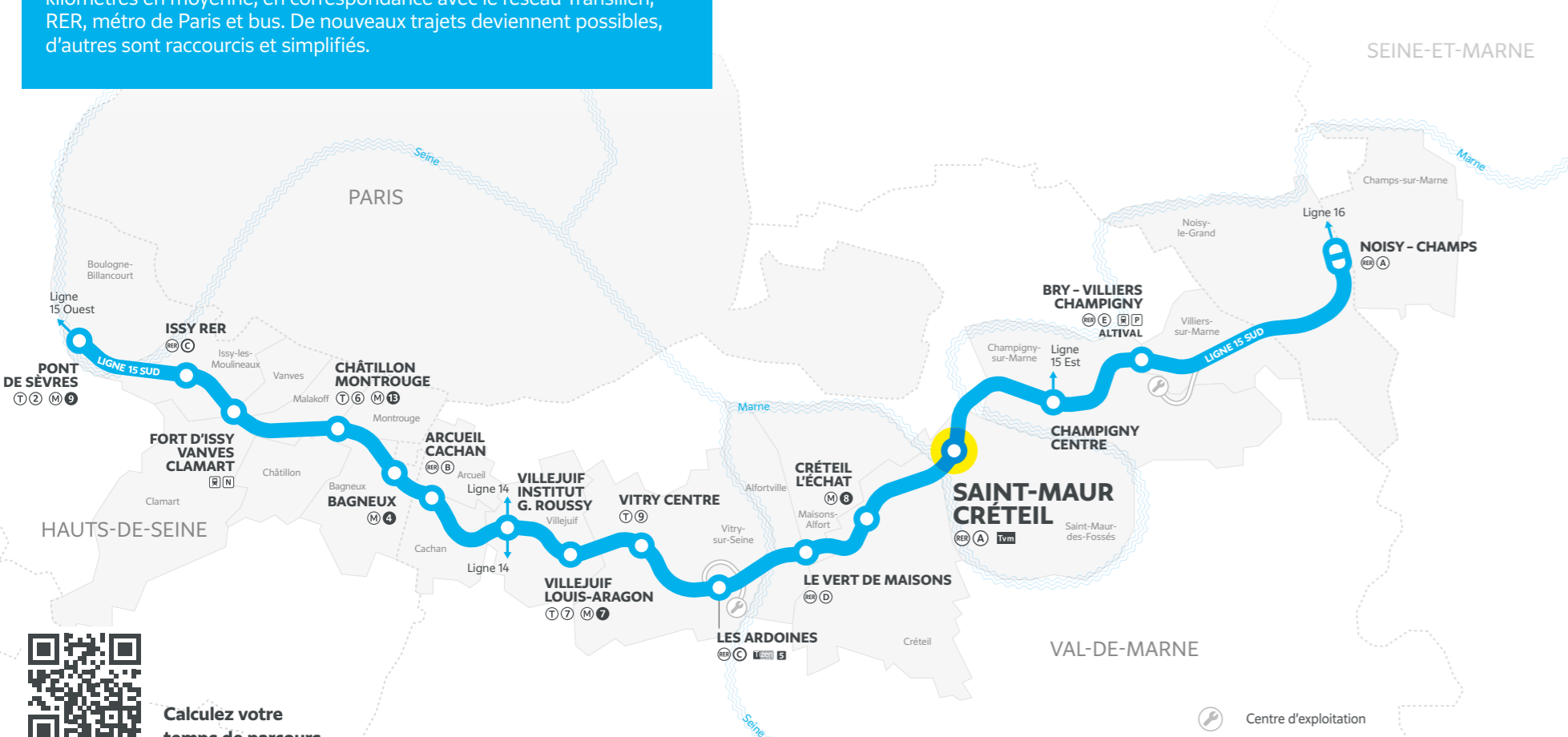
## LIGNE 15 SUD

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 quatre départements du Grand Paris Express, avec 16 gares, une tous les deux kilomètres 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.

SAINT-MAUR - CRÉTEIL  
→ VILLEJUIF INSTITUT GUSTAVE ROUSSY  
en 15 minutes  
contre 51 minutes aujourd'hui

SAINT-MAUR - CRÉTEIL  
→ AÉROPORT D'ORLY  
en 25 minutes  
contre 54 minutes aujourd'hui



Le vaste parvis, lieu de convergence entre la nouvelle gare et les autres modes de transport (vue depuis la rue Bobillot).

## Une architecture qui naît de son contexte

ANMA est une agence d'architecture, d'urbanisme et de paysage basée à Paris, Bordeaux, Bruxelles et Pékin. Pilotée par sept associés, elle développe une approche sensible de la ville et des territoires à la recherche d'une harmonie entre les sites, les hommes et leur environnement. En tandem avec l'artiste Susanna Fritscher, ANMA a imaginé pour la gare un escalier monumental, où art et architecture se mêlent au sein de l'immense puits menant aux quais pour proposer aux voyageurs une expérience immersive. Sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express, l'agence conçoit également la gare Créteil l'Échat.



Découvrez en vidéo l'interview de Cyril Trétout





# 2017- 2026

## 9 ANS DE CONSTRUCTION

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

La construction de la gare commence par la réalisation de la boîte gare. Pour cela, des parois de 1,8 m d'épaisseur et jusqu'à 70 m de profondeur sont coulés sur l'ensemble du périmètre de la partie souterraine de l'édifice, ce sont les parois moulées. La boîte ainsi constituée forme dans le sol une enceinte étanche en béton armé.



### UN TUNNELIER PASSE PAR LÀ

Parti de Créteil l'Échat en octobre 2019 pour réaliser un parcours de 4,2 km jusqu'à Champigny-sur-Marne, le tunnelier Camille est arrivé sur le chantier de la gare Saint-Maur Créteil en décembre 2020. Durant deux semaines fin 2020, le train-tunnel a creusé dans la gare encore remplie de terre avant de continuer son chemin.



### L'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 entre autres à :

- installer et isoler les différents 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 ;
- acheminer et mettre en place les escaliers mécaniques et les ascenseurs ;
- installer les aménagements extérieurs : mobilier urbain, végétalisation.

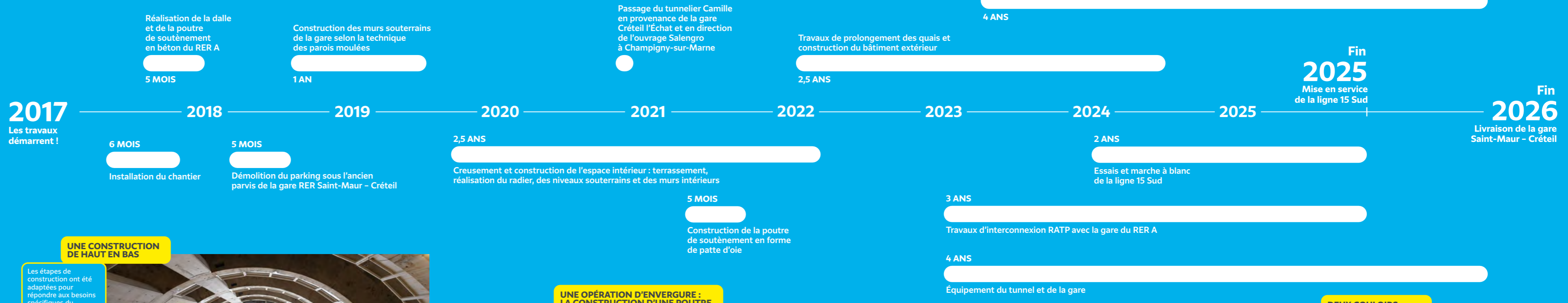
Cette phase des travaux permettra à la gare d'être entièrement fonctionnelle.



Découvrez en images l'aménagement et l'équipement d'une gare

### LA CONSTRUCTION DE LA GARE FINALISÉE EN 2026

En raison notamment de sa grande profondeur, la construction de la gare Saint-Maur - Créteil est complexe : les travaux se poursuivront parallèlement à la mise en service de la ligne 15 Sud, fin 2025. La livraison de la gare est prévue fin 2026.



**Grand Paris express**

### UNE CONSTRUCTION DE HAUT EN BAS

Les étapes de construction ont été adaptées pour répondre aux besoins spécifiques du chantier de la gare. Les niveaux souterrains ont ainsi été construits à l'avance du creusement selon la méthode du top & down. Ces paliers de 1,2 à 2,5 m d'épaisseur sont bâtis à intervalle de 5 m les uns les autres.



### UNE OPÉRATION D'ENVERGURE : LA CONSTRUCTION D'UNE POUTRE DE SOUTÈNEMENT

La profondeur de la gare étant exceptionnelle, des techniques de construction hors normes sont utilisées. Après avoir réalisé les premiers niveaux et avant de poursuivre le terrassement jusqu'au plancher souterrain, une poutre en béton de 4,5 m d'épaisseur est réalisée avec la 7<sup>e</sup> dalle définitive. En forme de patte d'oie, elle garantit la stabilité des parois et la solidité de l'édifice.



### LA RÉALISATION DU PLANCHER SOUTERRAIN À 59 M DE PROFONDEUR

Après avoir creusé l'espace intérieur de la gare, les équipes ont réalisé son plancher souterrain, appelé radier, de 2,5 à 4,5 m d'épaisseur. Cette étape majeure a nécessité pas moins de 6 737 m<sup>3</sup> de béton et la mobilisation continue des compagnons.



### DEUX COULOIRS DE CORRESPONDANCE VERS LE RER A

Pour améliorer l'accessibilité de la gare et permettre une correspondance directe avec le RER A, deux couloirs de correspondance sont réalisés. Les espaces existants sont également adaptés par la RATP pour assurer un parcours fluide et confortable à tous les voyageurs : installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques, création d'une nouvelle salle des billets, rénovation de la façade de l'actuelle gare RER et des toits des quais (C-contre : façade de la gare RER A rénovée par la RATP, depuis la rue Leroux.).



### DES ÉQUIPEMENTS DE DERNIÈRE GÉNÉRATION

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 :

- poser les voies et souder les rails ;
- installer la signalisation et les portes palières sur les quais ;
- équiper la gare de dispositifs de sécurité ;
- installer les détecteurs de fumée, extincteurs automatiques, systèmes de communication et de vidéo de surveillance dans le tunnel ;
- connecter le système électrique au métro et à la gare ;
- assurer un système de désenfumage et de ventilation du réseau.



Données : Mai 2022  
Dates et durées non-contractuelles

**LA GARE SE CONSTRUIT COMME**

**ga!**