



DOSSIER DE PRESSE

Marché 15 Est-2

M Stade
de France

SOMMAIRE

UN PROJET D'ENVERGURE	
Présentation du projet.....	4
Les gares.....	5
Le nouveau tunnel	9
Les projets immobiliers.....	9
Les acteurs du projet.....	11
Les chiffres clefs	12
UN PROJET INSCRIT DANS SON TERRITOIRE.....	14
UN PROJET DURABLE	16



Introduction

Bouygues Construction, acteur mondial de la construction et de l'ingénierie, s'engage depuis de nombreuses années à créer des infrastructures de transport innovantes qui relient les territoires et favorisent la mobilité décarbonée. Cette mission prend une importance capitale dans le contexte ferroviaire d'Ile-de-France, entre modernisation du réseau de transport urbain et enjeux dans des quartiers aux mobilités plus complexes.

Le groupement IRIS, dont Bouygues Travaux Publics est mandataire, se voit confier la conception et la construction de 4 nouvelles gares, l'aménagement d'une gare existante, le creusement de 5,5 km de tunnel nouveau et l'équipement de 2,5 km de tunnel existant, la conception de 4 ouvrages de service nouveaux, l'aménagement de 3 ouvrages de service existants et des projets connexes.

Le tronçon Est de la ligne 15 du Grand Paris Express traversera 13 communes et bénéficiera directement à 675 000 habitants. La construction des gares de Bobigny à Saint-Ouen offre une opportunité pour transformer les quartiers situés à proximité et en faire des lieux agréables à vivre tout en développant des projets immobiliers aux abords des gares.

« Nous mobilisons toutes nos expertises pour la conception et la réalisation du tronçon de la ligne 15 Est allant de Bobigny à Saint-Ouen. Pendant toute la durée des travaux, dans un milieu urbain dense, nos équipes s'attacheront à maîtriser l'impact du chantier, que cela soit sur le quotidien des franciliens, avec une démarche de dialogue continu, ou sur l'environnement, avec de nombreuses innovations qui diminueront l'empreinte carbone du projet. Je tiens à remercier la Société des grands projets pour sa confiance renouvelée, ensemble nous bâtissons la mobilité de demain, nous tissons de nouveaux liens entre les territoires et pour les générations futures. »

Bertrand Burtschell, directeur général de Bouygues Travaux Publics

1. Un projet d'envergure

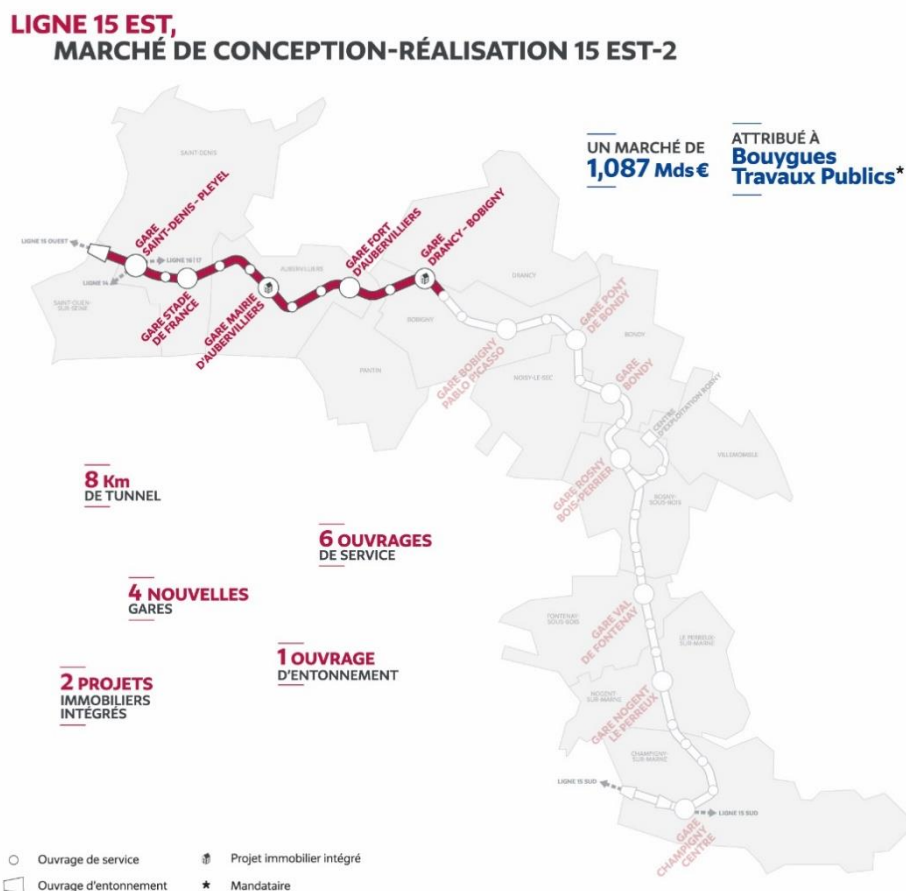
PRÉSENTATION DU PROJET

La ligne 15 Est

La ligne 15 Est du Grand Paris Express représente une avancée majeure dans le développement du réseau de transport urbain de la région parisienne. S'étendant sur une distance de 23 km, cette ligne traversera 13 communes réparties dans les départements de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Avec une population directement concernée estimée à 675 000 habitants, sa mise en service, prévue en 2031, promet une amélioration significative des déplacements quotidiens des Franciliens.

Le marché 15 Est-2 (tronçon de la ligne de Bobigny à Saint-Ouen)

Le groupement IRIS est le titulaire du marché 15 Est-2 en conception et réalisation du tronçon Bobigny - Saint-Ouen de la ligne 15 de transport ferroviaire de voyageurs. Il a été notifié par la Société des grands projets, maître d'ouvrage du Grand Paris Express.



Le marché comprend :

- La création de quatre nouvelles gares : Stade de France, Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, et Drancy - Bobigny
- L'aménagement des espaces de la ligne 15 d'une gare : Saint-Denis - Pleyel
- Le creusement de 5,5 km de tunnel
- L'aménagement de 2,5 km de tunnel existant
- La conception et la réalisation de quatre ouvrages de service
- L'aménagement de trois ouvrages de service existants
- Des projets connexes : deux projets immobiliers, aménagements d'espaces extérieurs, etc.

Le tronçon Saint-Denis - Pleyel / Drancy - Bobigny de la ligne 15 offrira des opportunités de mobilité accrues et une connectivité renforcée pour les habitants de la région parisienne. De plus, ce tronçon de ligne permettra l'accès aux lieux de vie et d'activité pour les Franciliens, les rapprochant des zones d'emplois, des établissements de santé, des sites administratifs ainsi que des lieux sportifs et culturels majeurs de la région.



LES GARES

Les projets ont été conçus pour répondre aux objectifs du planning tout en prenant en compte les aspects qualitatifs et fonctionnels du système de transport. L'aménagement des gares met l'accent sur l'utilisateur final, en assurant notamment une accessibilité optimale, un confort accru, une lisibilité des espaces, une luminosité adéquate, ainsi qu'une attention particulière à l'acoustique et aux matériaux utilisés. Une attention particulière est accordée à la conception des gares afin de maîtriser efficacement la co-activité tout en préservant la santé et la sécurité des travailleurs ainsi que des riverains.

De plus, des méthodes de réalisation des gares, dites « en taupe », ont été adoptées, permettant la concomitance des travaux de génie civil, d'aménagement et de corps d'état technique.

La gare Stade de France

Située au centre du territoire communal de Saint-Denis, à l'interface entre le stade et le quartier mixte Cristino Garcia, la future gare Stade de France s'insère dans un milieu en constante évolution et fortement marqué par l'architecture monumentale de la gare RER en surplomb.

Réponse aux différents défis et enjeux qui s'imposent au lieu (environnementaux, urbains, évènementiels et multimodaux), le projet architectural s'appuie sur un volume minéral compact et épuré, intégré au socle du talus de la gare RER. Un jeu de plis, alternance de vides et de pleins, permet de rendre immédiatement intelligibles les fonctions de la gare, de qualifier une nouvelle place et de créer une dynamique d'ensemble. Un mouvement dont participe également la toiture, conçue comme une cinquième façade, visible de toute part. Par son aménagement paysager, elle accompagne la composition architecturale d'ensemble.

Plus qu'une infrastructure de transport, cette nouvelle gare du nord-est parisien constitue dès lors un véritable connecteur à la fois urbain et humain, pensé autant pour ses usagers du quotidien que pour les publics des évènements qu'accueillent son emblématique voisin.

La gare Mairie d'Aubervilliers

L'architecture de la gare Mairie d'Aubervilliers présente une forte homogénéité avec le site dans lequel elle s'inscrit à travers l'implantation d'une émergence repérable depuis le parvis, conçue en cohésion avec le projet immobilier qui la surplombe, et en continuité du projet de revalorisation urbaine de l'îlot Ferragus.

Trois principes fondamentaux ont orienté le parti architectural dans un souci de sobriété, d'optimisation et d'efficacité : apporter une porosité urbaine sur le site à travers la création de deux accès dans le volume de l'émergence et le ménagement de transparences entre le hall de la gare et l'espace urbain ; affirmer le signe vertical de l'émergence et de son accès principal en lien architectural avec le projet immobilier ; révéler le volume de la gare à travers la mise en scène structurelle de ses niveaux inférieurs.

Une attention particulière est portée à l'intermodalité et à la connexion avec son environnement. L'édifice gare affirme ainsi une position urbaine singulière comme l'une des portes d'entrée au Pôle transport.

Aligné aux voies publiques, le projet immobilier en surplomb de la gare s'articule autour de cinq modules flexibles en épannelage dégressif du R+5 au R+4, entrecoupés de percées visuelles favorisant la porosité entre le cœur d'îlot

entièrement arboré et le quartier. Elles créent des respirations dans la trame de la façade sur rue et connectent le projet immobilier avec la place et les bâtiments conservés.

Composé de trois bâtiments coiffés de toitures terrasses, toutes accessibles autour de jardins arborés et de potagers partagés, l'ensemble accueille 67 logements dotés de balcons et de loggias, véritables espaces de vie ouverts offrant, en outre, une protection solaire efficace pour les matériaux géo et biosourcés qui le constituent (structure bois et enveloppe de brique de terre crue).

La gare Fort d'Aubervilliers

La gare Fort d'Aubervilliers se doit d'offrir un signal fort dans le quartier, un nouveau point de convergence, à la lisière entre un espace urbain dense en pleine métamorphose et des espaces verts significatifs. Elle est constituée d'un Bâtiment Voyageur à l'Ouest avec les accès et les services liés au transport et d'une émergence technique à l'Est. Deux projets immobiliers connexes sont associés au projet de la gare, ils sont prévus sur le côté Nord et au-dessus des socles qui forment les bâtiments de la gare.

Implanté sur la partie nord du terrain, le long de l'avenue de la Division Leclerc, l'ensemble de ces constructions participent conjointement de la qualité de l'espace public nouvellement créé. Les bâtiments forment une nouvelle façade urbaine le long de l'avenue d'un côté, et confortent le cœur du pôle gare et en assurent la tranquillité de l'autre.

Le Bâtiment Voyageurs trouve sa place grâce à ces volumes affirmés et à l'évidence de son architecture, et s'impose dans le paysage comme un repère. Avec ses deux entrées face à face et sa galerie intérieure, traversante et généreuse, il permet une véritable continuité de l'espace public et une grande liberté de flux.

Le traitement de la gare fait écho au Fort, une stature imposante constituée de minéral et végétal, et donne lieu à un dialogue particulier avec ce contexte urbain ainsi que celui des espaces souterrains. La végétation, visible depuis le parvis, vient coiffer les volumes de la gare et confère au site un fort caractère de naturalité. Elle participe à la fraîcheur et l'apaisement du cœur d'îlot et permet la prolongation du paysage du Fort vers les quartiers plus urbains d'Aubervilliers.



Des parcours voyageurs repensés

Sur la gare Fort d'Aubervilliers, les parcours des voyageurs ont été minutieusement étudiés pour garantir leur simplicité et leur lisibilité, offrant ainsi un sentiment de sécurité et de maîtrise de l'environnement dès l'entrée de la station tout en renforçant l'attractivité du quartier et de ce territoire en pleine mutation.

La gare Drancy - Bobigny

La gare, par sa situation d'intercommunalité entre les communes de Drancy et de Bobigny, illustre parfaitement la dynamique métropolitaine ambitionnée par la ligne 15. Elle participe de manière résiliente à la pacification de l'avenue Stalingrad qui a vocation à devenir un boulevard apaisé et elle s'inscrit dans les grandes perspectives urbaines du quartier pour marquer un signal à l'échelle du territoire.

La présence du faisceau ferroviaire SNCF de la future ligne T11 et du pont automobile qui le franchit génère une situation topographique complexe qui enclave le site par rapport au sol naturel. Un travail extrêmement fin, mené sur le nivellement de l'espace public aux abords de la gare permet de garantir un sol facilement praticable, que ce soit pour les patients de l'hôpital Avicenne ou pour les sportifs en situation de handicap de l'équipement sportif inclusif PRISM.

Les aménagements extérieurs sont mis au service de la gare et du quartier, ils organisent harmonieusement des espaces minéralisés contenus, organisés à partir des flux piétons et des espaces paysagers étendus qui renaturent le site à partir du patrimoine végétal existant avec notamment la préservation des alignements d'arbres situés le long de l'avenue Stalingrad.

Le projet architectural propose une narration sobre, élégante et intemporelle à partir d'une volumétrie robuste, à l'épreuve du temps, qui de par ses variations de hauteurs réussit à s'adapter aux différentes situations générées par le site. L'effet de masse semblable à de la pierre de travertin permet d'ancrer le projet au territoire et d'afficher un statut patrimonial. Des empreintes tamponnées dans ce corps minéral révèlent l'épaisseur de la matière comme autant d'éléments d'ornementation qui jouent avec la lumière du soleil.

La gare Drancy - Bobigny constitue une pièce urbaine qui offre à la métropole du Grand Paris une polarité active à tous les moments de la journée, animée par des flux d'intermodalité mais également par des flux de destinations grâce à une

programmation mixte composée de logements étudiants, d'espaces de co-working et de commerce.

Le parcours voyageur est mis en scène par une immersion spatiale qui prolonge dans les tréfonds le travail initié par l'architecture de la gare à propos de la matière, du relief, du motif ornemental et de la lumière. Ce dispositif révèle une cohérence conceptuelle remarquable.

LE NOUVEAU TUNNEL

Dans le cadre du développement des infrastructures de transport dans la région parisienne, un nouveau tronçon de 5,5 km de liaison stratégique prend forme. Ce projet permettra des interconnexions essentielles entre plusieurs lignes de métro, de RER et de tramway, favorisant ainsi la mobilité des habitants.

Le tunnel en construction s'intégrera dans un environnement urbain dense, avec une profondeur moyenne de 30 mètres. Son parcours traversera plusieurs infrastructures sensibles, incluant des ouvrages de la RATP, de la SNCF, le Canal de Saint-Denis, ainsi que divers ouvrages d'assainissement. Les travaux de creusement seront réalisés à travers différents horizons géologiques, principalement composés des Sables de Beauchamp, avec localement la présence de Calcaire de Saint-Ouen et de Marnes et Caillasses. Ces horizons présentent des défis, tels que la traversée de bancs durs grésifiés d'épaisseur variable et des zones de dissolution de gypse.

Pour répondre à ces défis, le tunnelier équipé du système de reconnaissance à l'avancement Mobydic (Instrumentation des molettes cartographiant le front de taille à l'aide des mesures des efforts et des rotations des outils) sera déployé. Ce dispositif, développé par les équipes de la Direction Technique de Bouygues Travaux Publics, permettra une adaptation en temps réel des paramètres de creusement, ainsi que l'anticipation et la programmation des interventions hyperbares dans les meilleures conditions de sécurité. Le tunnelier sera également équipé d'une réserve de bentonite embarquée, permettant une injection de boue pour contrôler les pressions de confinement dans les zones décomprimées.

Cette avancée significative dans la construction du nouveau tronçon de transport marque une étape importante dans l'amélioration des infrastructures de transport en Ile-de-France, contribuant ainsi à faciliter la mobilité des citoyens et à renforcer la connectivité entre les différents modes de transport de la région.

LES PROJETS IMMOBILIERS

Au cœur des projets immobiliers des gares Drancy-Bobigny et Mairie d'Aubervilliers réside un enjeu majeur : concevoir des logements et bureaux qui répondront aux besoins futurs, avec une commercialisation prévue dans sept ans. Le groupement, conscient de cette temporalité particulière, s'est attelé à plusieurs objectifs essentiels pour garantir la pertinence et la durabilité de ces

réalisations.

D'abord, la modularité a été placée au centre de la conception, permettant aux espaces de s'adapter aisément aux évolutions des modes de vie et des besoins des occupants. Ensuite, une attention particulière a été portée à la conformité et aux réglementations environnementales les plus exigeantes.

Ainsi, les constructions prévoient l'utilisation de matériaux durables tels que le béton bas carbone, la brique de terre crue et des structures mixtes en aluminium et bois afin de limiter leur empreinte écologique.



Drancy – Bobigny fait la part belle au bois

Les projets immobiliers des gares Drancy - Bobigny et Mairie d'Aubervilliers se positionnent comme des réalisations anticipatrices, prêtes à répondre aux défis de demain tout en s'intégrant harmonieusement dans leur environnement dense.

La gare Drancy - Bobigny sera une résidence étudiante construite en structure bois et un co-working certifié BREEAM - Very Good

LES ACTEURS DU PROJET

Rassemblant des expertises variées couvrant l'intégralité des métiers du projet, le groupement IRIS assure une intégration harmonieuse des membres et anticipe les défis dès les premières étapes. Cette approche partenariale se reflète également dans la volonté du Groupement de travailler en étroite collaboration avec la Société des grands projets, les acteurs publics et les communautés locales pour concevoir un projet répondant aux besoins de tous les Franciliens.



Sous-groupe Maîtrise d'Œuvre Intégrée



ATELIER NOVEMBRE

Atelier Schall

ARCHITECTES ASSOCIÉS



Brenac & Gonzalez Associés

enia
ARCHITECTES

Sous-groupe Gares & Tunnels



BESSAC



SOLETANCHE BACHY

SOLETANCHE BACHY TUNNELS

TEDELIS

Sous-groupe Systèmes



ON TRACK FOR
A SUSTAINABLE FUTURE

ALSTOM

Périmètres d'intervention des architectes par gare :

- ENIA Architectes : Gare Stade de France
- Atelier d'Architecture BRENAC & GONZALEZ Associés : Gare Drancy - Bobigny
- Atelier SCHALL : Gare Fort d'Aubervilliers
- Atelier Novembre : Gare Mairie d'Aubervilliers

LES CHIFFRES CLES



4 nouvelles gares et 1 gare existante

Mairie d'Aubervilliers, Fort d'Aubervilliers, Stade de France et Drancy - Bobigny pour les gares à créer.

Les espaces de la ligne 15 de la gare Saint-Denis - Pleyel seront aménagés.



Environ 5,5 km de tunnel nouveau

Et environ 2,5 km de tunnel existant



1 300 compagnons

En période de pointe sur le chantier et 170 encadrants



380 000 heures

D'insertion prévues et 20% de l'activité confiée à des PME



Ⓜ **Stade
de France**

STADE DE FRANCE

MÉTRO

15

STADE DE FRANCE

MÉTRO

15

2. Un projet inscrit dans son territoire

Le Groupement, engagé dans une démarche de dialogue continu, a intégré les retours des acteurs locaux dans son projet. Une interaction étroite avec les territoires traversés a été privilégiée, incluant non seulement les futurs usagers et exploitants, mais également l'ensemble des habitants. La conception des gares s'inscrit ainsi dans une volonté d'intégration harmonieuse au tissu urbain, avec une attention particulière portée à la discrétion des ouvrages de service. Cette approche frugale et responsable a favorisé l'acceptation du projet par les collectivités territoriales et les parties prenantes locales.

Dans une perspective de respect des riverains, le Groupement a élaboré des méthodes de construction visant à minimiser les nuisances sonores, les émissions de gaz à effet de serre et les impacts sur la circulation. Des équipements électriques sont privilégiés sur les sites sensibles, et la circulation des camions est planifiée en accord avec les autorités locales pour éviter les zones sensibles.

Le Groupement accorde une grande importance à la gestion des interfaces extérieures et des ouvrages avoisinants, avec la mise en place de référents dédiés et d'un programme d'auscultation des bâtis pendant les travaux.

À titre d'exemple, la gare Stade de France intègre un auvent relié à la gare du RER B, des commerces pour animer l'espace urbain, et des stationnements vélos, tout en étant largement végétalisée. De même, la gare Fort d'Aubervilliers offre deux entrées identiques pour les villes de Pantin et d'Aubervilliers, reflétant ainsi le caractère harmonieux de son environnement.

Le saviez-vous ?

Les gares seront construites à l'abri de leur dalle de couverture en « top and down » afin de limiter les nuisances.

Qu'est-ce que le top and down ?

Cette technique consiste en la réalisation de fondations très profondes de type pieux ou fondations barrettes afin d'obtenir rapidement l'ossature générale de l'ouvrage. Un plancher porté est ainsi tout de suite réalisé en appui sur ces fondations.

Ensuite, en parallèle, une équipe creuse en mode taupe sous cette dalle et réalise des dallages au fur et à mesure que les niveaux descendent, et, une autre équipe construit de manière classique la partie superstructure en s'appuyant sur les fondations réalisées.



3. Un projet durable

La construction du tronçon Bobigny – Saint-Ouen de la ligne 15 du Grand Paris Express impacte l'environnement local, soulevant des défis majeurs tels que la pollution, les nuisances et l'impact sur la biodiversité. Conscient de ces enjeux, le Groupement s'est engagé dans une démarche d'éco-conception rigoureuse visant à réduire l'empreinte environnementale de ce projet d'envergure, notamment sur le système climatique.



Une gestion responsable en phase chantier

La phase chantier est également envisagée comme une opportunité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le Groupement s'engage à favoriser le réemploi, l'utilisation de véhicules propres ou décarbonés, la réduction des consommations de chantiers et l'utilisation de matériel électrique.

Le référentiel HQE Infrastructure Durable proposé pour le projet se concentre sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en s'appuyant sur quatre axes stratégiques :

- une optimisation des matériaux,
- une gestion responsable du transport des déblais et des produits de construction,
- une attention particulière à l'énergie utilisée durant la phase de chantier,
- et une démarche Zéro Déchet.

Pour garantir l'insertion des ouvrages dans leur environnement, le Groupement a assuré :

- o La présence d'un écologue au sein du groupement, responsable de la méthodologie de favorisation du retour à la biodiversité ;
- o L'intervention d'un paysagiste pour mettre en place des espaces végétalisés dès que possible ;

- La réalisation d'études de gestion des eaux (eaux pluviales et potentielles inondations) pour garantir la pérennité des ouvrages.



Le respect de la biodiversité est au cœur des préoccupations du Groupement, avec des dispositifs visant à adapter les travaux aux périodes de nidation, à privilégier le replantage d'arbres et à créer des espaces de végétalisation variés pour accueillir différentes espèces. En parallèle, une approche de sobriété énergétique est adoptée, favorisant la conception de bâtiments passifs et la limitation des consommations énergétiques en phase définitive.



Votre contact :

Presse@ir15.fr
01 30 60 52 81