

# GRAND PARIS EXPRESS

CONSTRUIRE  
L'IDENTITÉ  
DU NOUVEAU  
MÉTRO

— Exposition  
présentée au Pavillon de l'Arsenal  
du 17.12.13 au 02.03.14

# GRAND PARIS EXPRESS

## CONSTRUIRE L'IDENTITÉ DU NOUVEAU MÉTRO

Du 17 décembre 2013 au 2 mars 2014, la Société du Grand Paris présente au Pavillon de l'Arsenal une exposition sur la construction de l'identité du Grand Paris Express. L'exposition lève le voile sur les travaux en cours des architectes visant à la définition des archétypes et de l'image du nouveau métro. Elle est l'occasion de découvrir les maquettes d'études conçues par Jacques Ferrier, conseil en architecture de la Société du Grand Paris, pour inventer l'esprit des futures gares. Elle présente également au public l'approche retenue pour la conception architecturale des sites industriels de maintenance et de remisage des trains, les principes de conception des projets connexes aux abords et en surplomb de certaines gares et revient sur les 11 architectes chargés de construire les gares de la ligne 15 sud du Grand Paris Express.

Plus d'un siècle après la construction du métropolitain, dont la voute blanche de carreaux biseautés et les édicules Guimard sont devenus des éléments emblématiques du paysage et du patrimoine parisien, la Société du Grand Paris met en place des outils pour construire l'identité nouvelle du métro dans le Grand Paris. Ces outils témoignent d'une volonté d'ouvrir et de diversifier la commande architecturale, afin de mieux insérer encore le métro dans les territoires, tout en préservant un air de famille, une image, une identité propre à l'ensemble du nouveau réseau.

La charte d'architecture conçue par Jacques Ferrier doit favoriser l'émergence de gares humaines et urbaines dont l'insertion et le rayonnement seront accrus par les opérations de construction – de logements notamment – développées aux abords et en surplomb de certaines gares. Cette charte se fonde sur les usages et la mise en éveil des sens des voyageurs. Elle développe un certain nombre d'objectifs de

traitement de la lumière, des sons, des matières... à mettre en œuvre sur le parcours des voyageurs par les architectes maîtres d'œuvre des différentes gares.

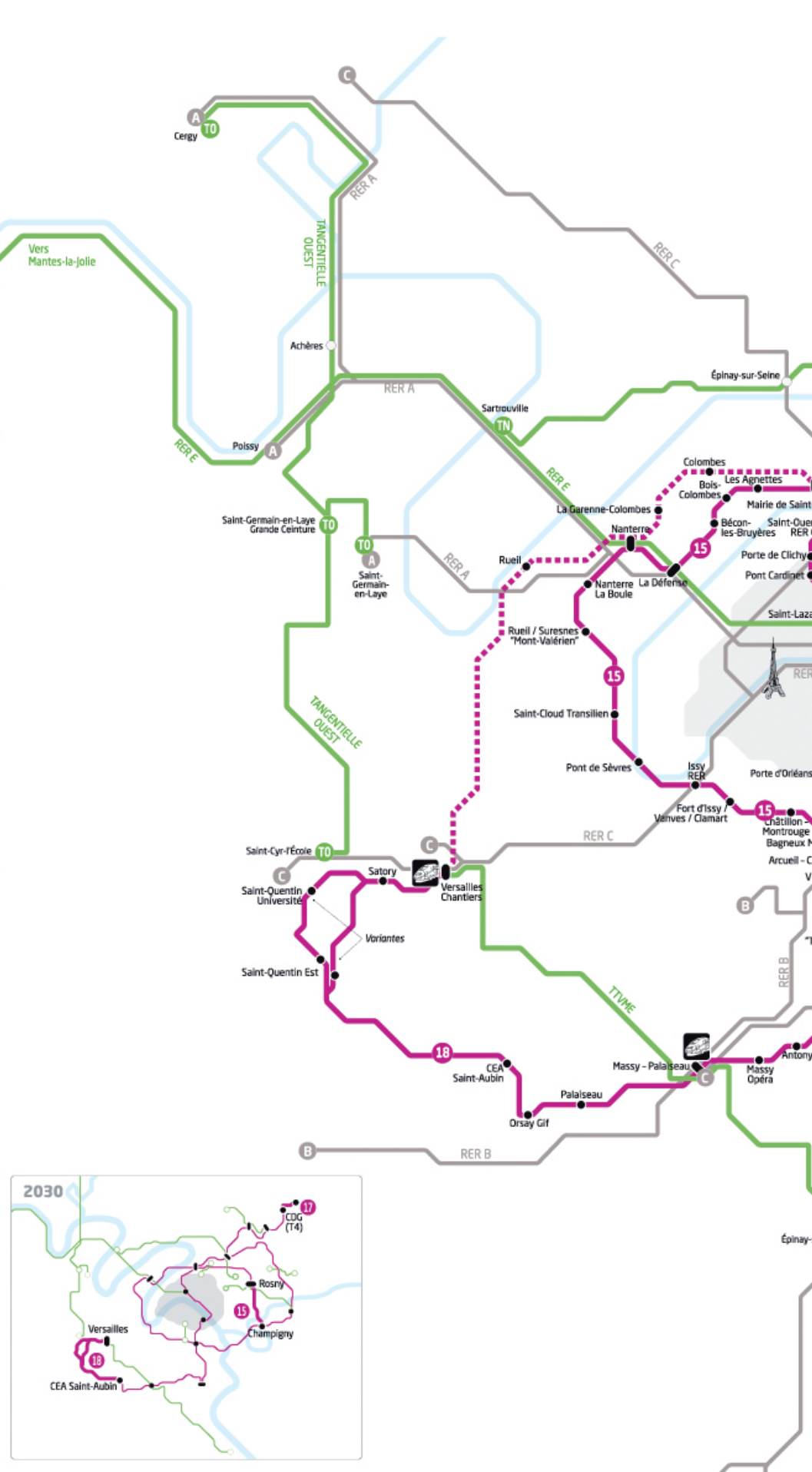
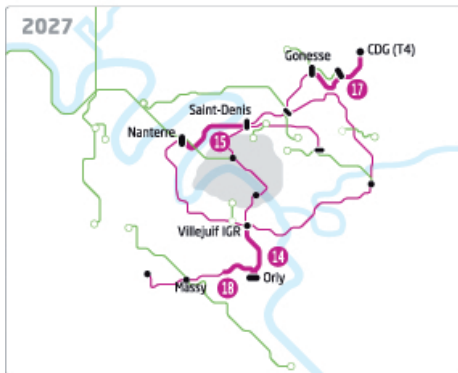
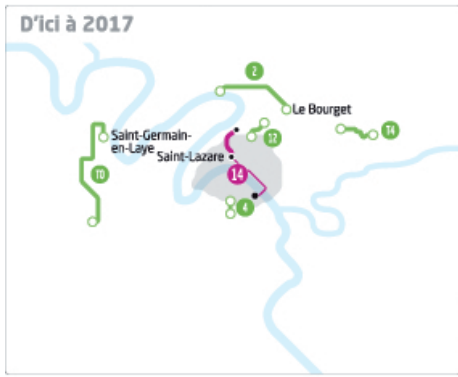
Sur la ligne 15 sud du Grand Paris Express, les architectes chargés de construire les gares ont été sélectionnés l'été dernier. À charge pour eux d'appliquer la charte architecturale de Jacques Ferrier et de veiller, à l'image des thèmes et variations d'une mélodie, à ce que le réseau exprime une identité d'ensemble, où chaque gare est un projet singulier, ancré dans son contexte, qui partage un air de famille avec toutes les autres gares.

Le Grand Paris Express sera également jalonné par des sites industriels qui devront s'intégrer aux territoires en pleine mutation de l'Île de France. Porteurs d'innovation et de durabilité, leur conception croisera les approches de l'ingénierie, de l'urbanisme et de l'architecture. L'expression architecturale des sites industriels est portée transversalement par une charte architecturale et paysagère élaborée par le cabinet Barton Willmore International.

L'exposition est organisée autour de six thèmes – la construction d'une identité, une approche sensorielle de la gare, la gare et ses usages, l'ambiance du quai, des gares contextuelles, le développement urbain et l'intégration des sites industriels dans leur territoire – présentés et expliqués au travers de maquettes inédites, plans, vidéos et films d'animation.



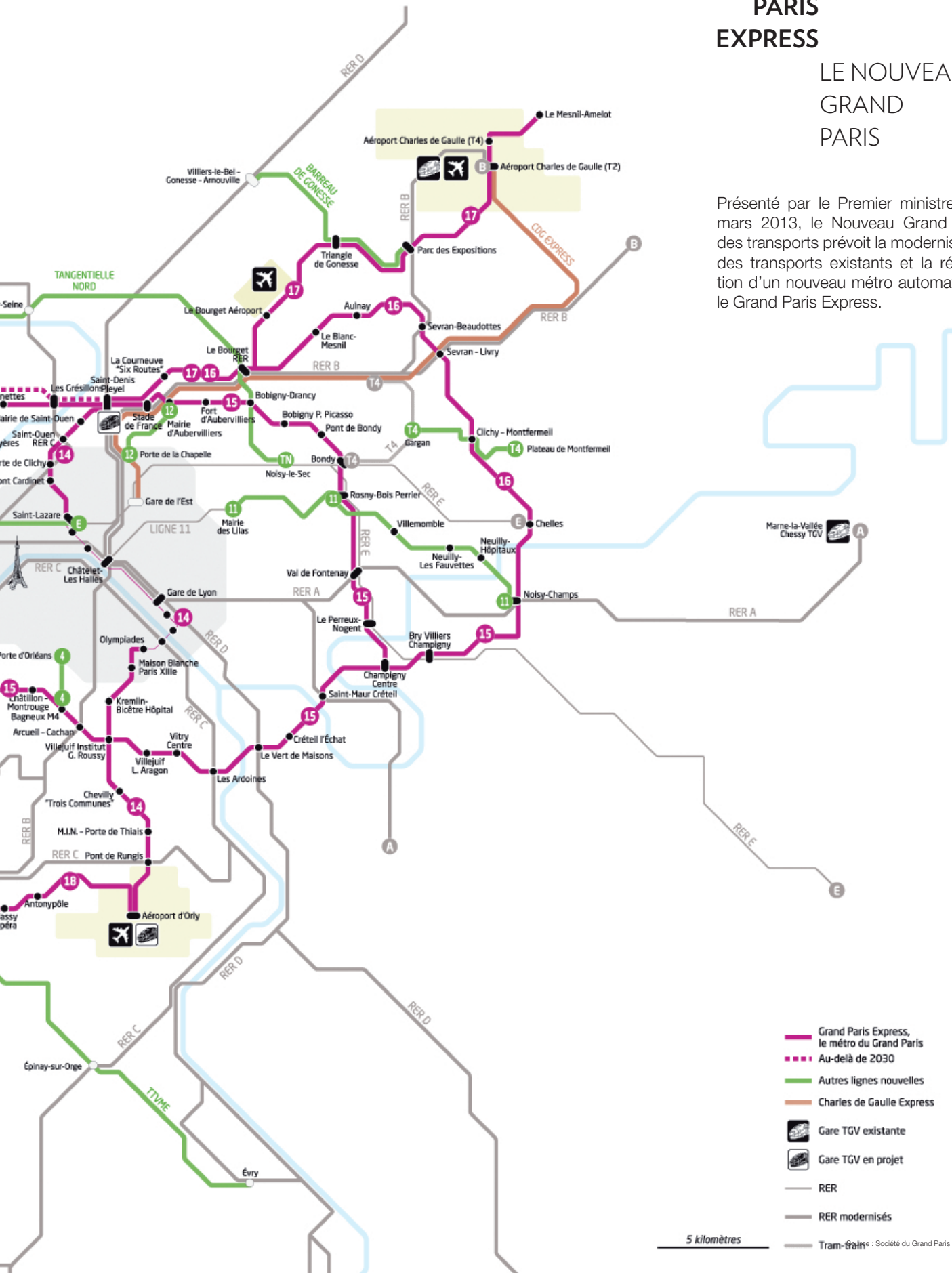
# Objectifs de mises en service



# GRAND PARIS EXPRESS

## LE NOUVEAU GRAND PARIS

Présenté par le Premier ministre le 6 mars 2013, le Nouveau Grand Paris des transports prévoit la modernisation des transports existants et la réalisation d'un nouveau métro automatique, le Grand Paris Express.



# GRAND PARIS EXPRESS

## UNE APPROCHE SENSORIELLE DE LA GARE

Ce bâtiment public, fréquenté au quotidien par des milliers de citoyens, se définit par la sérénité et l'intemporalité de l'écriture architecturale. Celles-ci découlent d'une réserve dans l'emploi des effets architecturaux et d'une frugalité dans le nombre de matériaux employés. La charte définit cet impératif de conception par la notion d'insistance. Il est demandé à chaque concepteur de définir un registre réduit qu'il répète, nuance, varie et développe en profondeur dans toutes les échelles de son projet. Ce travail met en valeur les qualités tactiles, sonores, lumineuses de la construction et crée une identité forte, aisément reconnaissable par les voyageurs et associée à la gare elle-même.

Cette image singulière se signale de la façon la plus claire possible dans la ville par la partie émergente de la gare, et se décline ensuite dans le parcours intérieur, les couloirs vers les connexions, la descente jusqu'au niveau des quais où elle se juxtapose avec la paroi de quai, pour qu'à ce niveau se conjuguent l'identité spécifique de la gare, et celle, métropolitaine, du réseau. Le concept d'insistance est également un moyen pour l'architecture de faire jeu égal avec les ouvrages d'infrastructure qui seront omniprésents en raison de l'enfouissement des gares. L'ambiance des gares ne peut pas se faire contre les infrastructures, ou même dans l'ignorance de celle-ci.

Le parti architectural doit donc trouver une intensité qui se hisse au niveau de la puissance de l'ouvrage d'art.

L'ensemble des dispositifs techniques et architecturaux concourent à créer une expérience qui soit pour le voyageur confortable et mémorable car c'est sur cette qualité de l'expérience qu'est véritablement fondée l'identité des gares du Grand Paris. Les qualités sensorielles du parcours en termes

de qualité de l'air, d'acoustique et de son, de couleurs et de lumière, de matérialité et de textures sont particulièrement étudiées.

L'objectif est de créer une atmosphère qui soit inédite et associée à la gare.

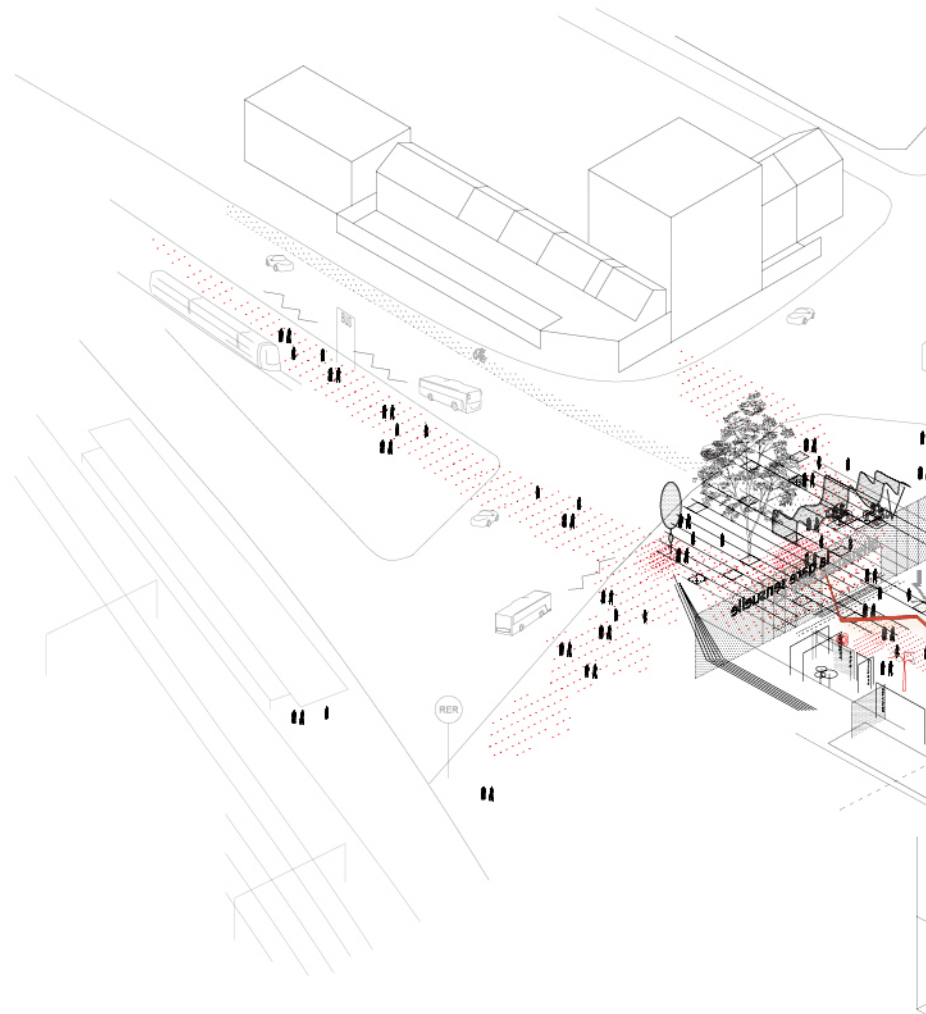
C'est une façon de mettre la technique au service de l'humain en plaçant les voyageurs au centre de toutes les attentions. En contraste avec certaines infrastructures de transport il lui est ici demandé d'être innovant et ultra-performant de façon à assurer pleinement ses fonctions sans s'afficher. La charte d'architecture des gares prévoit une haute ambition pour la totalité des éléments constituant l'univers technique de la gare afin qu'ils soit conçu comme un élément majeur du confort et du plaisir qu'auront, au quotidien, les utilisateurs de la gare.

Jacques Ferrier et Pauline Marchetti  
(Sensual City Studio)

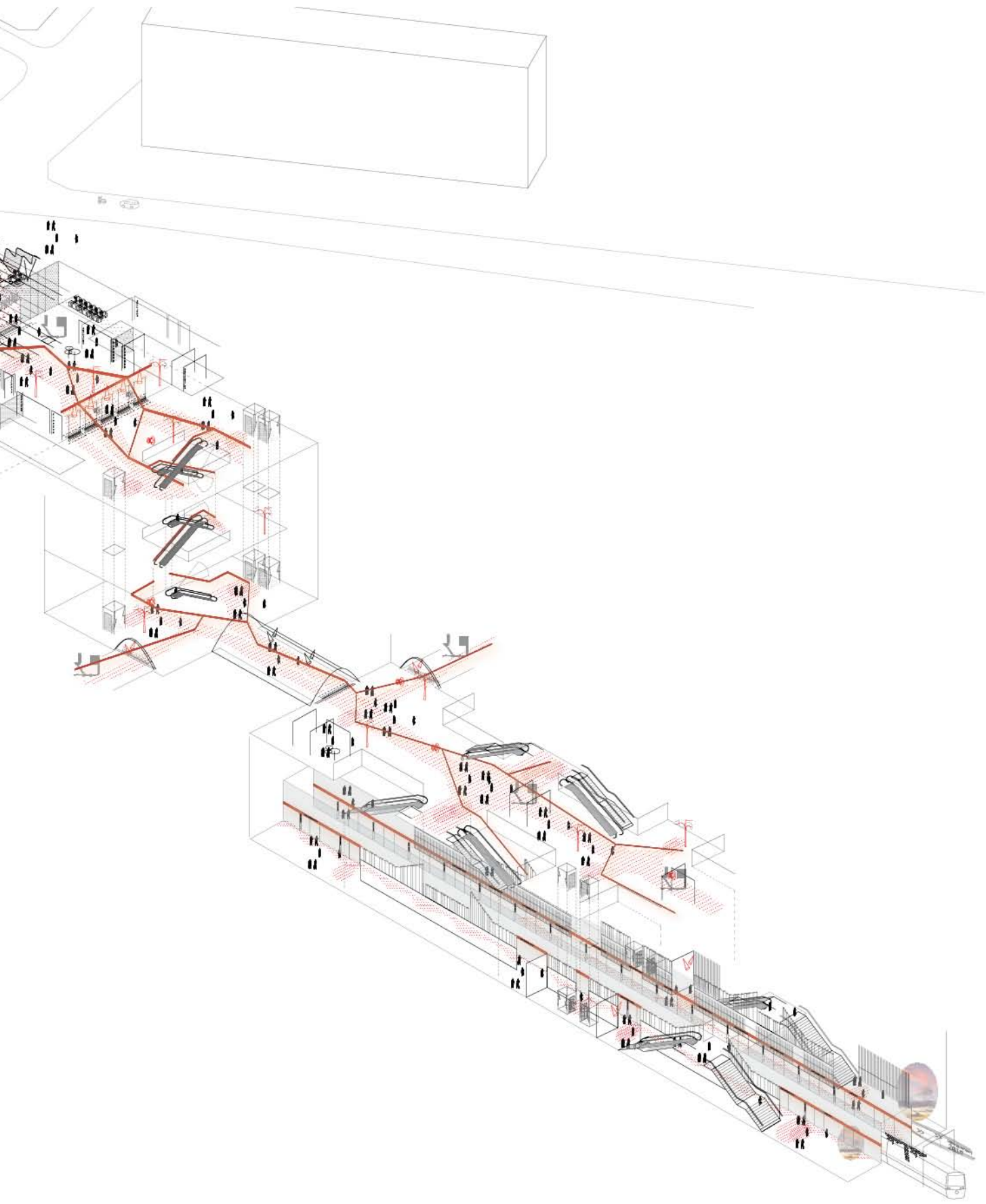


# GRAND PARIS EXPRESS

UNE APPROCHE  
SENSORIELLE  
DE LA GARE

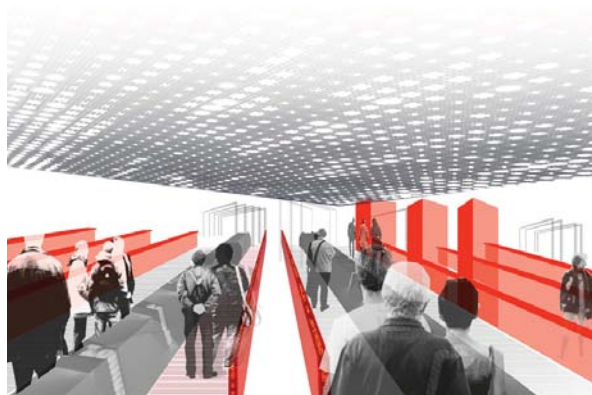
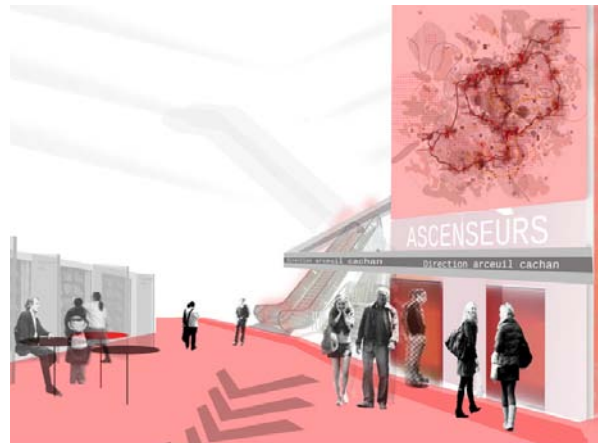


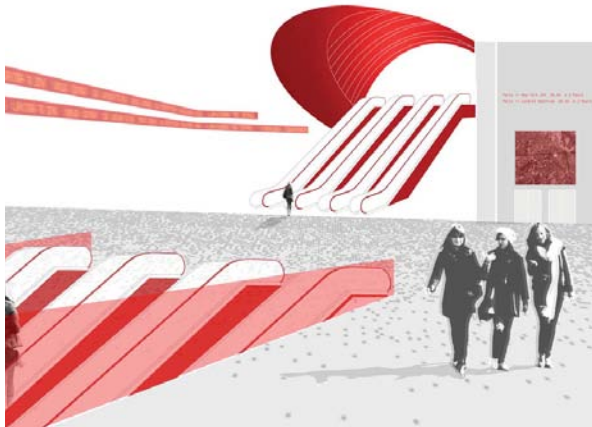
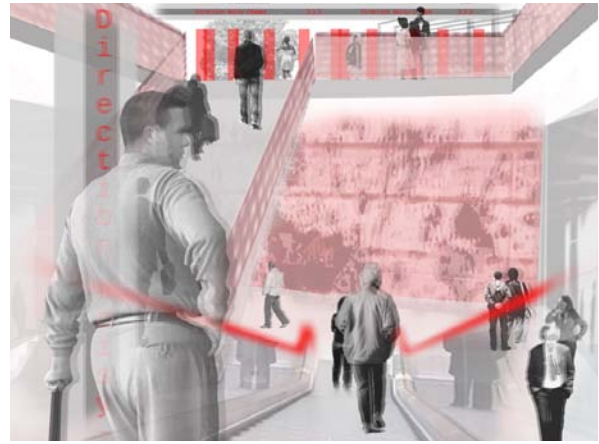
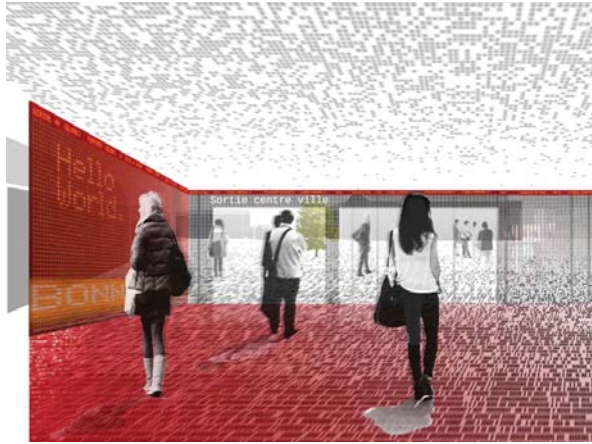




# GRAND PARIS EXPRESS

## LE PARCOURS DANS LA GARE



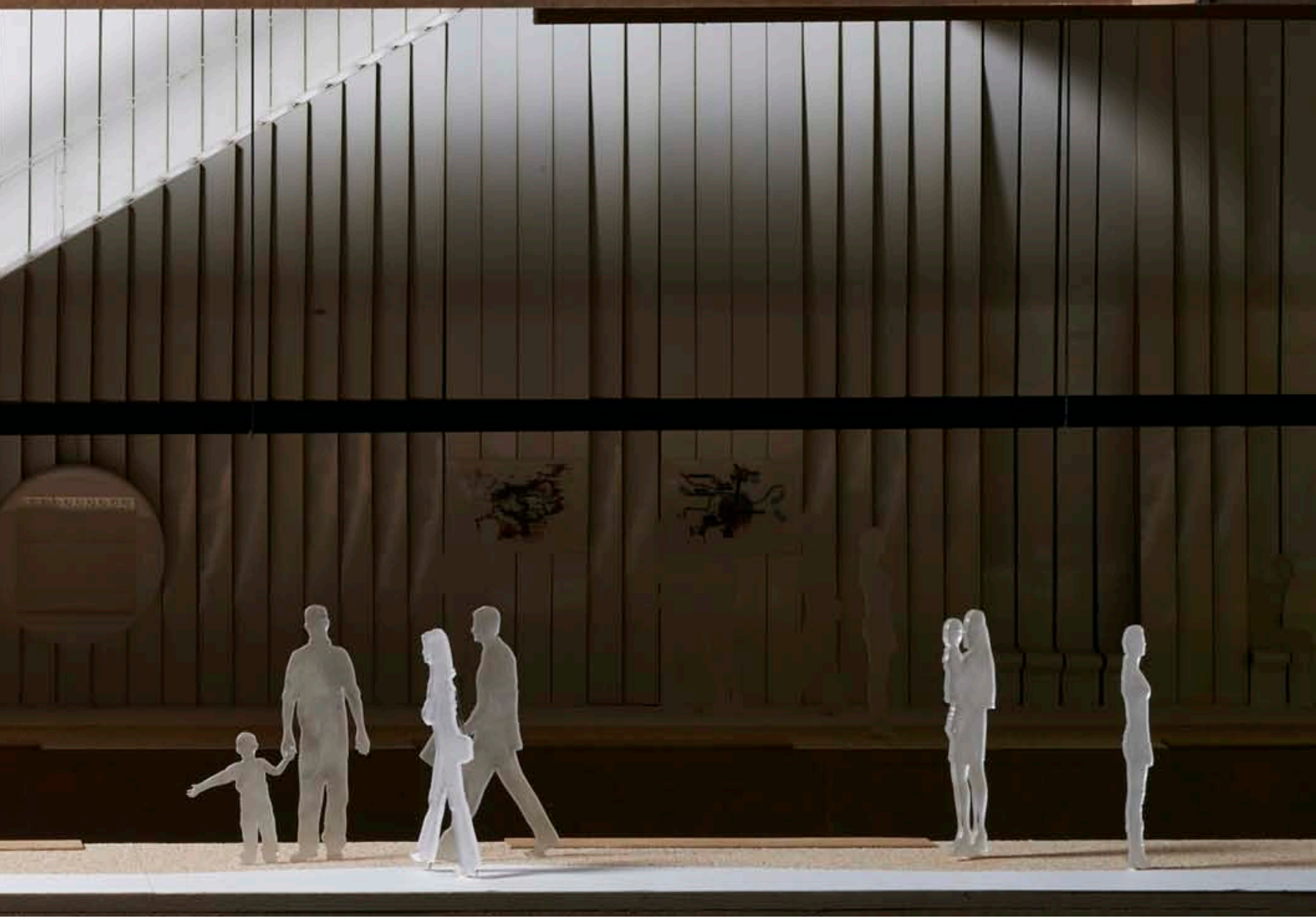
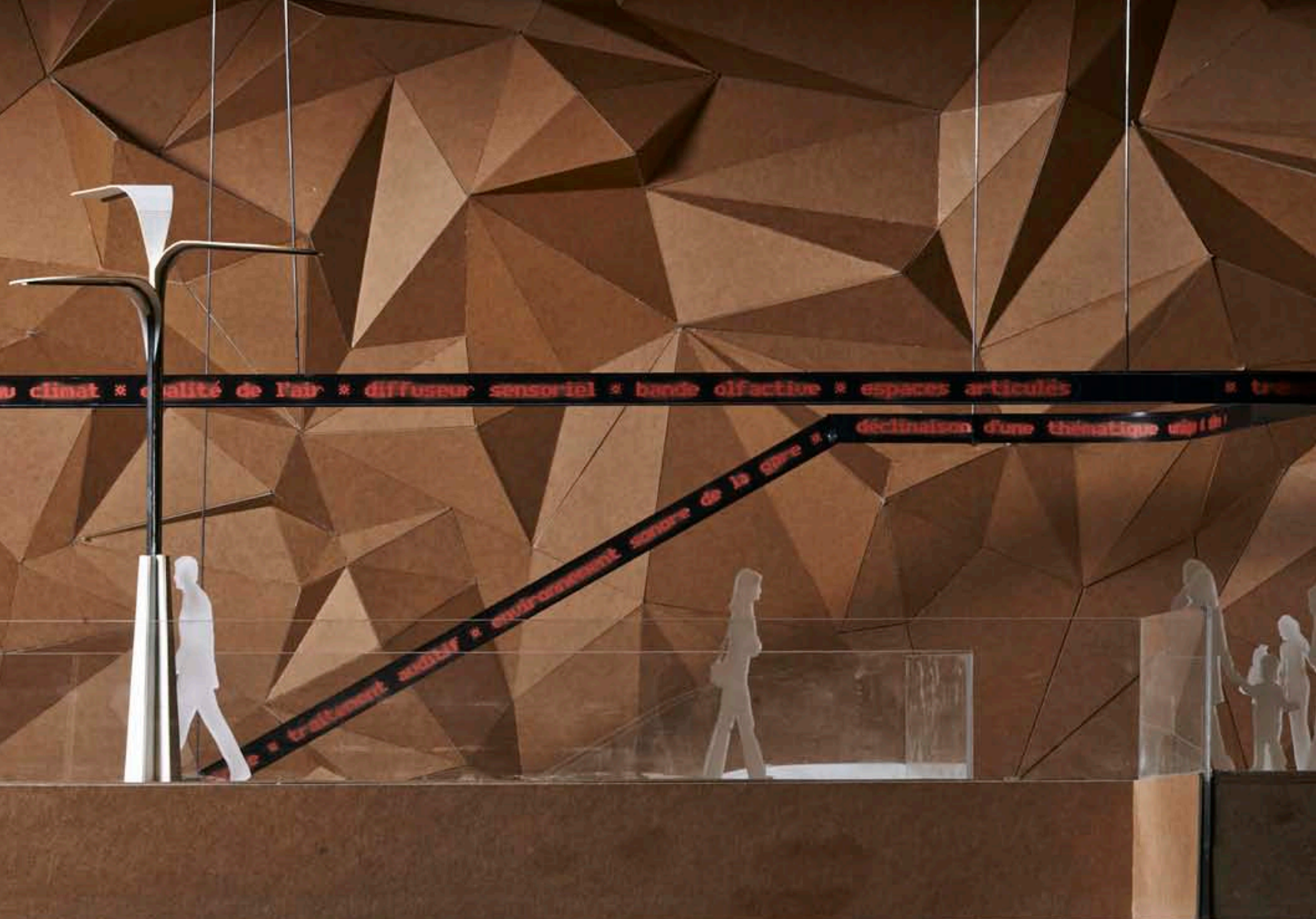




\* rythme diurne et nocturne \* variations dues au cli

\* rythme diurne et nocturne \* variations dues au cli

Maquette, Ambiance générale du quai.  
© Hugo Deniau



# GRAND PARIS EXPRESS DES GARES CONTEXTUELLES

Comment définir l'identité des gares du Grand Paris en sachant que chacune d'entre elles sera l'objet d'un projet singulier, ancré dans son contexte, et conçue par un maître d'œuvre différent ?

La réponse que nous apportons s'inscrit dans notre vision de la ville d'aujourd'hui, une ville où la nécessaire diversité des projets architecturaux n'exclut pas des constantes, telles la conviction de la primauté de l'espace public, la volonté de définir une esthétique qui s'inscrive dans la durée, le désir de créer une expérience dont le voyageur soit le sujet agissant et qui le réconcilie avec le plaisir du voyage métropolitain.

La charte architecturale met l'accent sur la gare comme projet urbain.

Les analyses des diverses situations urbaines ne se limitent pas à un point de vue fonctionnel et technique mais sont vues sous l'angle d'une restitution sensible qui va donner aux concepteurs les éléments pour se raccorder à l'histoire et aux pratiques des sites. La nouvelle gare n'arrive ni en terrain conquis, ni sur une table rase. Les repères, éléments de patrimoine, lieux de mémoire ou tout simplement icônes banales mais familières sont signalés de façon à être mis en valeur dans la scénographie de l'approche ou de la sortie de la gare.

Les connexions avec les lignes de transport en commun existantes – métro, RER, bus, tramway, train – sont analysées de façon séquentielle pour être incluses de façon dynamique dans les flux qui se déploient dans la gare nouvelle. Au-delà, l'intermodalité intervient comme paramètre de départ à la conception des abords immédiats de la gare.

Quel que soit la conception architecturale, le parvis se prolonge à l'intérieur de la partie émergente de la gare : la transparence, la simplicité du parcours doivent être mises au service d'une continuité d'usage entre la rue et le hall qui abrite commerces, services et facilités liées au confort du voyageur. L'univers de ce hall est celui d'un espace ouvert et contemporain faisant écho aux caractéristiques du tissu urbain dans lequel il se situe. On peut donc imaginer que la nature des activités alentours, propres à chaque situation urbaine — recherche, enseignement, tertiaire, logements, agriculture urbaine, etc. — est prise en compte par les concepteurs comme un élément fort de différenciation, plus légitime et plus pertinent que le seul jeu formel.

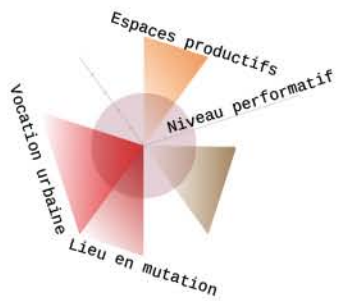
Jacques Ferrier et Pauline Marchetti  
(Sensual City Studio)



# GRAND PARIS EXPRESS

## DES GARES CONTEXTUELLES

Dispositifs sensibles  
dans le territoire



- Secteur de densification préférentiel
- Secteur d'urbanisation préférentiel
- ■■ Secteur d'urbanisation conditionnel

### Vocation Urbaine

- Secteur prioritaire de développement
- ■■ Croissance de population 2030
- Centralités

### Vocation naturelle

- t1
  - t2
  - t3
  - ...
- Fluidité/Temporalités

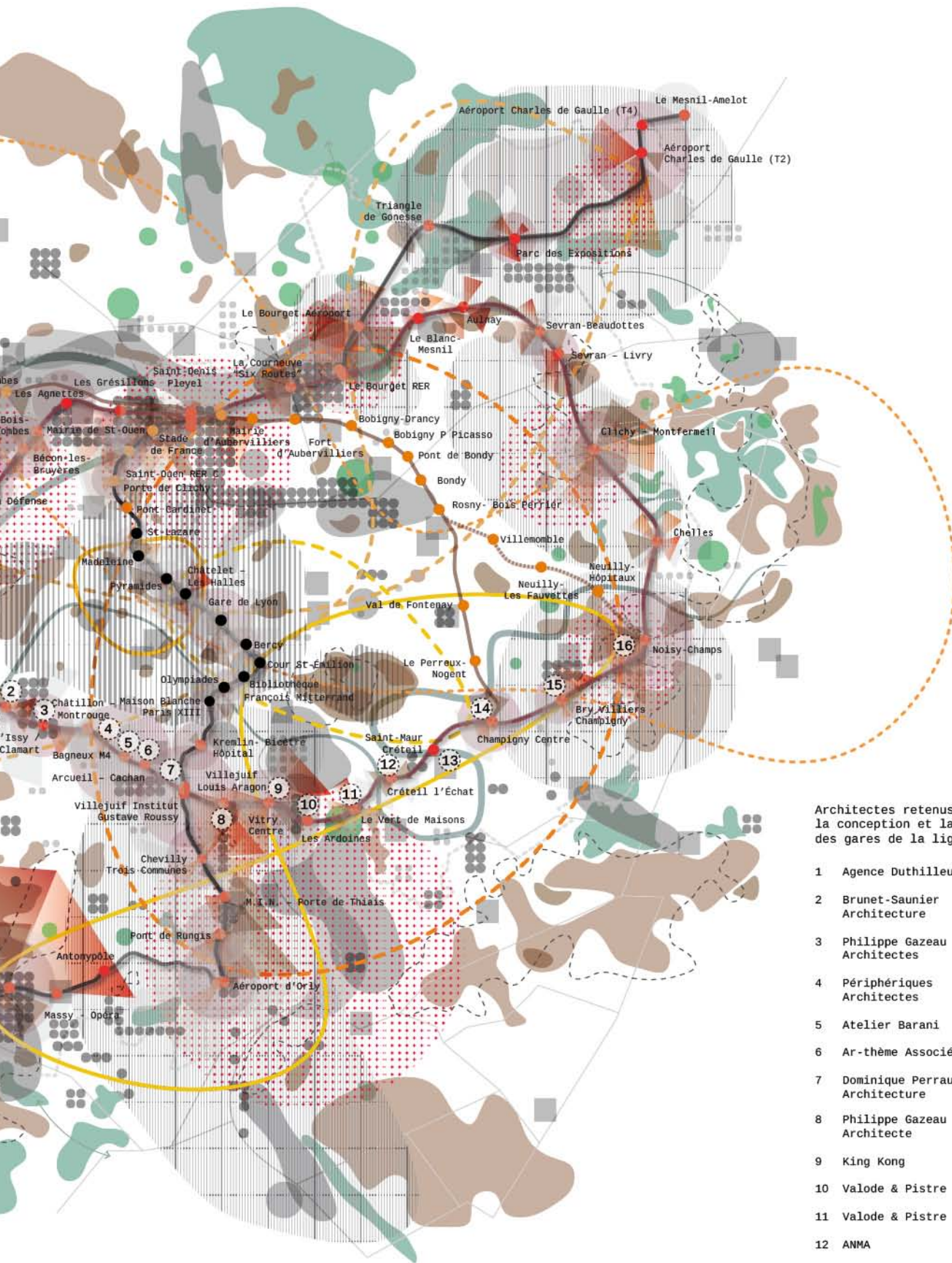
### Continuités écologiques

- Axes de préservation des espèces animales
- Réservoir de biodiversité
- Limites écologiques
- Territoire d'enjeux
- Eco-site d'intérêt régional

- Espace agricole
- Espace boisé ou naturel
- Espace de loisirs
- Continuité écologique
- Activités à préserver
- Site d'activités à requalifier
- Equipement commercial en projet







Architectes retenus pour la conception et la réalisation des gares de la ligne 15 sud:

- 1 Agence Duthilleul
- 2 Brunet-Saunier Architecture
- 3 Philippe Gazeau Architectes
- 4 Périphériques Architectes
- 5 Atelier Barani
- 6 Ar-thème Associés
- 7 Dominique Perrault Architecture
- 8 Philippe Gazeau Architecte
- 9 King Kong
- 10 Valode & Pistre
- 11 Valode & Pistre
- 12 ANMA
- 13 ANMA
- 14 Richez Associés
- 15 Richez Associés
- 16 Agence Duthilleul

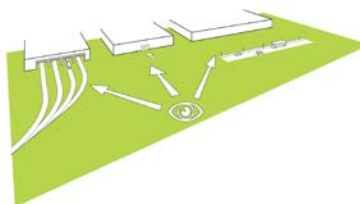
# GRAND PARIS EXPRESS

## INTÉGRER LES SITES INDUSTRIELS DANS LEUR TERRITOIRE

### 1 | L'insertion urbaine & paysagère

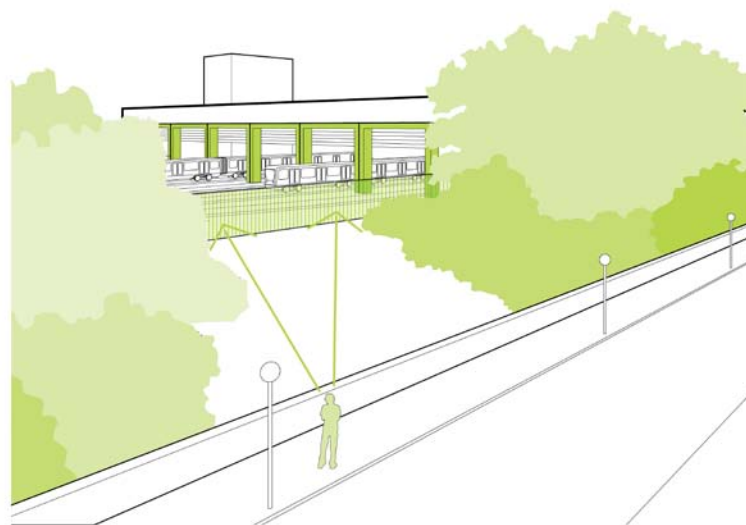
Charte urbaine, paysagère  
et architecturale

Amorcer le développement  
urbain des territoires tout en  
s'intégrant au contexte  
environnant.



Les objectifs :

- Dialoguer avec le contexte en intégrant le mieux possible le site industriel à son environnement.
- Participer au renouvellement de l'image des territoires d'implantation des projets.
- Favoriser l'émergence de la « ville durable » du Grand Paris et contribuer à construire une image positive du réseau du Grand Paris Express.
- Privilégier une insertion des sites industriels douce et favorisant une approche sécuritaire passive.



### **Architecture industrielle et durable, une conception globale et intégrée du process de maintenance du futur métro**

Les sites industriels du Grand Paris Express regroupent à la fois les sites de maintenance et de remisage (SMR), les sites de maintenance des infrastructures (SMI) et les centres de dépannage rapide des trains (CDR) qui s'inscrivent sur d'importantes emprises foncières. Mutualisant les modalités d'exploitation, certains sites accueilleront également les postes de commande et de contrôle centralisés (PCC) des futures lignes du réseau.

La conception des sites industriels, porteurs d'innovation et de durabilité, croisera les approches de l'ingénierie, de l'urbanisme, de l'architecture. Occupant au total plus de 30 hectares dans des territoires en pleine mutation, les futurs sites industriels seront des leviers du développement urbain. Conçus en dialogue avec les collectivités locales, ils s'attacheront à tisser une architecture industrielle intégrée au tissu urbain en contribuant positivement à l'identité du territoire.

Elaborée par l'agence Barton Willmore International, la charte architecturale, urbaine et paysagère des sites de maintenance du Grand Paris Express vise à en faire des emblèmes de l'activité industrielle du XXI<sup>e</sup> siècle. L'expression architecturale des sites industriels devra traduire à la fois la fonctionnalité, la capacité et l'intelligibilité des projets tout en mettant en exergue le rôle de ces sites stratégiques pour le réseau. Ceux-ci doivent également refléter l'innovation du Grand Paris Express, être éco-conçus et mettre en scène le concept d'usine « expressive », capable à la fois de s'intégrer à son environnement et de valoriser la maintenance du réseau de transport de demain.



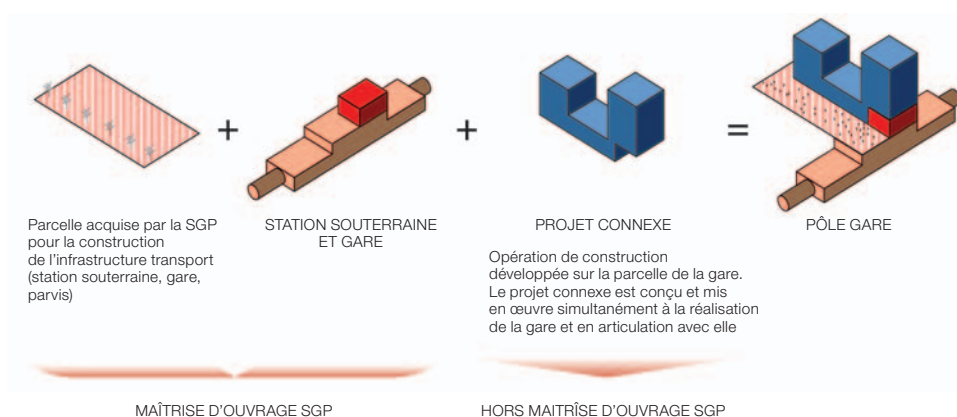
# GRAND PARIS EXPRESS

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

### Définition

Le projet connexe tire son essence et sa singularité de son interdépendance avec la gare dont elle renforce l'insertion et le rayonnement urbain.

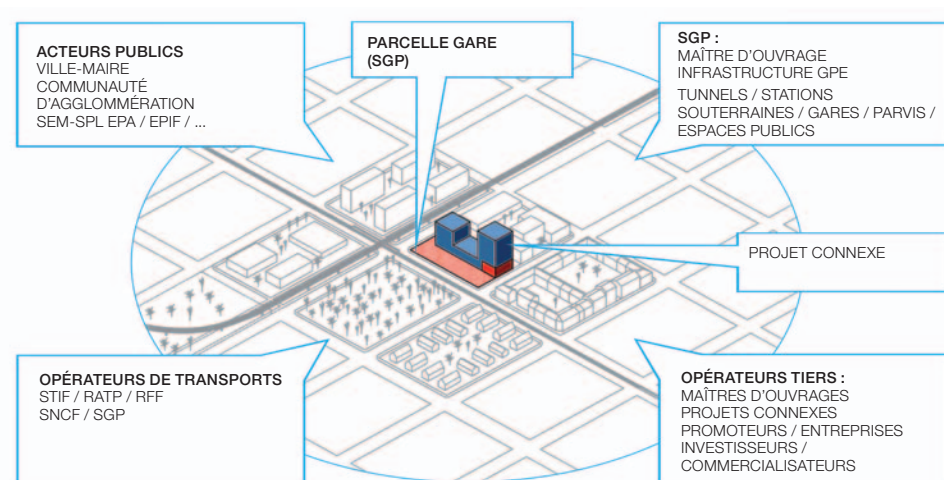
Il constitue la transition entre le nouveau modèle de gare « humaine et urbaine » et la ville qui se veut plus compacte et plus intense.



### Interface urbaine

Le projet connexe constitue le pivot urbain qui met en synergie les différentes dynamiques et acteurs au cœur d'une démarche urbaine concertée.

Les enjeux liés au développement des territoires et à l'évolution des modes de vie imposent la mise en place de partenariats solides entre les acteurs publics et opérateurs privés autour de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de la gare.



## **Les projets connexes aux gares du Grand Paris**

Sur les emprises foncières acquises pour la construction de l'infrastructure et, le plus souvent, en surplomb de la gare, la Société du Grand Paris (SGP) envisage le développement de projets immobiliers connexes pour y installer des logements, activités économiques et équipements, etc. Cette démarche répond à l'objectif d'intégration de la gare dans le tissu urbain et contribue à la constitution des nouveaux quartiers mixtes.

La Société du Grand Paris met ainsi son patrimoine foncier au service des projets urbains et participe à l'intensification souhaitée des abords des gares. Cette démarche s'adapte à l'environnement de chaque site et respecte les intentions urbaines définies par les élus locaux et exprimées dans les Plans Locaux d'Urbanisme : programmation, densité, continuités bâties, hauteurs, perspectives.

En fonction des orientations urbaines définies par les communes, le projet connexe pourra se singulariser dans son environnement bâti afin de marquer fortement le paysage urbain et souligner les nouvelles centralités fédérées par les gares. Conçu et mis en œuvre simultanément à la réalisation de la gare, et en étroite articulation avec elle, le projet connexe est porté par un maître d'ouvrage tiers qui est sélectionné suite à une mise en concurrence entre plusieurs opérateurs.

Gares et projets connexes partageront une présence singulière et deviendront des repères urbains intégrés à leur environnement, ponctuant ainsi, tout au long du Grand Paris Express, le paysage de la métropole parisienne.





Maquette, *La gare et son parvis.*  
© Hugo Deniau



**Grand Paris Express**  
**Construire l'identité du nouveau métro**

Exposition - entrée libre  
du 17.12.13 au 02.03.14

Pavillon de l'Arsenal, 21 bd Morland - 75004  
Ouvert du mardi au samedi de 10h30 à 18h30  
et le dimanche de 11h à 19h

[www.pavillon-arsenal.com](http://www.pavillon-arsenal.com)

**PAVILLON de**  
**l'ARSENAL**



**Société**  
**du Grand**  
**Paris**



J	JACQUES	S	Sensual
F	FERRIER	C	City
A	ARCHITECTURES	S	Studio