

creative workshops

ورشة الإبداع

ateliers de la création

Grand Paris Express

סדנה ליצירה

talleres de creación

创意工作室

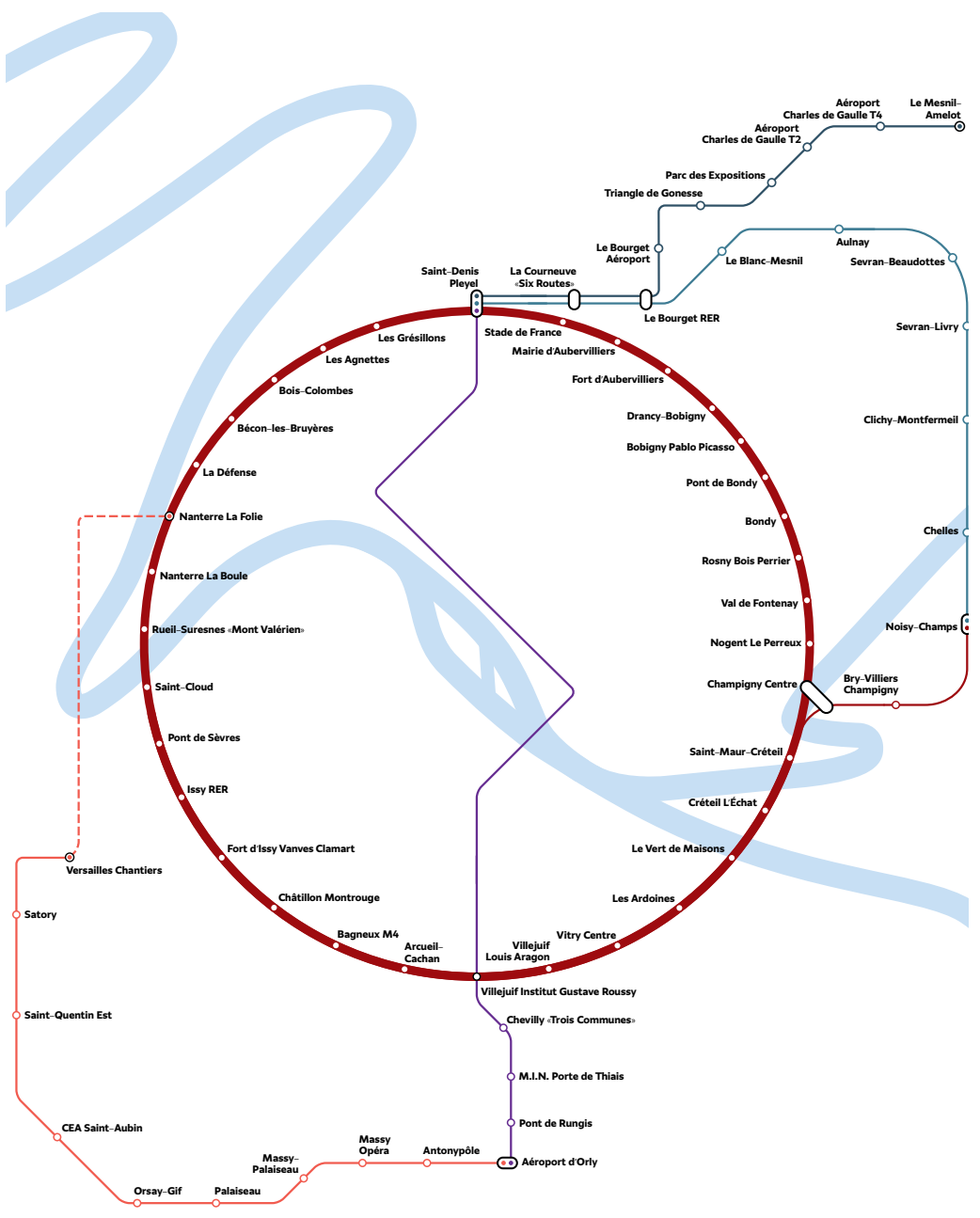
Programme

# Le Grand Paris de la Création

journée du 7 avril 2016

Exposition « Les Passagers du Grand Paris Express »  
Espace Landowski  
28 avenue Morizet  
92 100 Boulogne Billancourt

Société  
du Grand  
Paris 



La carte du réseau par Intégral Ruedi Baur

# Sommaire

1—	Les objectifs.....	p.6
2—	Le déroulé.....	p.8
3—	Les ateliers de la création.....	p.10
4—	Les acteurs de la création.....	p.27
5—	Ressources.....	p.42

L'organisation du séminaire est pilotée par Pierre-Emmanuel Becherand responsable de la Culture et de la Création de la Société du Grand Paris, accompagné par François Barré, coordinateur du Comité d'experts des actions culturelles de la Société du Grand Paris et par ARTER, assistant à maîtrise d'ouvrage.

# Avant propos

## « La création comme ambition commune »

La Société du Grand Paris s'est engagée dans une politique ambitieuse en faveur de la création, consciente que les architectes, ingénieurs, designers, artistes, communicants, urbanistes, paysagistes, techniciens, sont tous porteurs d'une part de création et garants d'une ambition humaine et prospective, indispensable à la construction du métro du XXI<sup>ème</sup> siècle et à l'avenir de notre métropole.

Ce Grand Paris de la création doit contribuer à hisser Paris en tête des capitales mondiales de l'innovation, de la qualité de vie, pour en faire une métropole dynamique, accueillante et solidaire, à l'heure de l'économie collaborative, entrepreneuriale, de la connaissance et du numérique. Il doit également accompagner les candidatures à l'organisation des Jeux Olympiques en 2024 et de l'Exposition Universelle en 2025.

Au regard de ces enjeux, et à l'heure où l'essentiel des équipes de concepteurs du Grand Paris Express sont au travail, ce premier séminaire du Grand Paris de la création est un temps fort de la construction du projet.

Je souhaite que ce séminaire de travail contribue à favoriser le partage et les échanges entre l'ensemble des équipes créatives du Grand Paris Express. Il devra permettre également de valoriser auprès du public spécialisé, mais aussi et surtout du grand public, la dimension créative de ce grand projet d'infrastructure, le renouveau de l'espace public, l'implication des habitants et des usagers qu'elle entend promouvoir.

C'est donc à tous les créateurs que je souhaite donner la parole ce 7 avril pour définir des méthodes et actions communes à même de concrétiser le Grand Paris de la création.

**Philippe Yvin,**  
**président du directoire de la Société du Grand Paris**

## « Avec »

« Dans un figuier,  
aucune feuille n'est pareille à une autre,  
pendant chacune crie : figuier ! »

Henri Matisse

*Ecrits et propos sur l'art, 1972*

La création n'est jamais d'un seul que nul n'aurait nourri, qu'aucun legs n'aurait affermi, qu'aucune rencontre n'aurait transformé. C'est « ensemble », c'est « avec » qu'une ville-monde se constitue et se développe. La Société du Grand Paris ne peut créer que dans ce maillage où lire entre les lignes, unir et mettre en relation. Redevable d'une œuvre chorale elle est constamment dans l'intermédiation, en son sein même et dans l'accomplissement de sa mission. Avec est son maître mot. Avec tous ceux qui portent le projet du Grand Paris Express et tous ceux qui l'emprunteront. Avec les ingénieurs et les artistes ; avec les habitants et leurs élus ; avec l'histoire singulière de chaque ville liée par un réseau où la diversité fait unité ; avec l'espace et le temps : plus vite et plus proche ; avec l'architecture des gares, lieux de vie, nouveaux espaces publics, germes de nouvelles centralités ; avec l'aménagement urbain, l'exigence de qualité architecturale et partenariale ; avec le mesurable, l'absolue rigueur d'une technologie maîtrisée et le non mesurable d'un imaginaire à partager.

Ce séminaire du Grand Paris de la Création accentuera et facilitera ces transversalités entre les femmes et les hommes de la Société du Grand Paris et « avec » le grand public, à l'horizon des 2 millions de transports quotidiens sur le nouveau réseau. La création du Grand Paris Express est une aventure culturelle sans pareille. A chacun de ses artisans de savoir décider ensemble pour qu'à terme, prendre le métro soit une prise de parole.

**François Barré,**  
**coordinateur du Comité d'experts des actions culturelles du**  
**Grand Paris Express**

# 1— Les objectifs

## **Un séminaire pour réfléchir et agir ensemble**

La construction du Grand Paris Express s'inscrit dans l'histoire des grandes commandes publiques territoriales, techniques et culturelles. Elle en appelle à toutes les dimensions de la création associant en un même projet ingénieurs, techniciens, urbanistes, aménageurs, architectes, designers, artistes, paysagistes, informaticiens, communicants, etc.

Le président du directoire de la Société du Grand Paris, Philippe Yvin, a décidé d'organiser un séminaire réunissant pour la première fois l'ensemble de ces acteurs, afin d'ouvrir des temps d'échange et de coopération. Ils y débattront de leurs rôles respectifs et de la nécessité d'un travail commun et de méthodes collaboratives. Ils y évoqueront les forces et les faiblesses de cette indispensable dialogue et proposeront des aménagements et des suggestions pour mieux avancer et mettre au cœur du projet les dimensions sociales, culturelles et artistiques.

La notion de création est entendue dans son acception la plus large, dans une perspective réconciliant arts, techniques et innovations. Il est demandé une implication personnelle de chacun des participants, conscient que tous les acteurs de ce grand projet sont porteurs d'une part de création et d'expertise d'usage.

## Les objectifs suivants seront poursuivis :

- **Nourrir le dialogue entre toutes les disciplines et toutes les personnes participant à la réalisation du projet** et affirmer leur commun apport à la création du réseau, l'aménagement urbain, le paysage, la conception des espaces publics, l'architecture des gares et des sites industriels, le design des mobiliers et des équipements, le design graphique de l'information voyageurs, la communication du projet, l'expérimentation et l'innovation, les chantiers, la Fabrique, le numérique, l'intermodalité, les actions artistiques et culturelles, etc. ;
- **Déplacer le regard des acteurs du projet** en les sollicitant sur des problématiques et thématiques transversales ;
- **Définir une méthodologie commune** entre les différentes équipes de la Société du Grand Paris, de conseils et de maîtrise d'œuvre en charge de ces disciplines créatives ;
- **Valoriser auprès du public** spécialisé, mais aussi et surtout du grand public, la dimension culturelle et sociale du projet, le renouveau de l'espace public et l'implication des habitants et des usagers.

Dans ce cadre, on s'interrogera notamment sur la circulation de l'information entre la Société du Grand Paris, ses concepteurs et partenaires. L'abondante et très complète politique d'édition des différents services et directions ne trouve pas toujours ses lecteurs. Les maîtres d'œuvre sont parfois submergés par une documentation si riche qu'ils n'ont pas le temps d'en prendre pleinement connaissance. Le *Schéma directeur des actions culturelles* fait ainsi partie des plus fréquents oubliés.

# 2— Le déroulé

## Séance plénière

9h - 10h30

### Introduction

Mot d'accueil de Jean-Yves Le Bouillonnet, président du Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris

Présentation de l'organisation du séminaire par Pierre-Emmanuel Becherand, responsable de la Culture et de la Création de la Société du Grand Paris

### Regards de créateurs

*Les ingénieurs, au cœur de l'ambition créative*

Bernard Cathelain, ingénieur, membre du directoire de la Société du Grand Paris

*Une architecture en partage : bilan et perspectives*

Jacques Ferrier, architecte, conseil en architecture des gares du Grand Paris Express

*Inventer les places du Grand Paris*

Julien Peyron, urbaniste, responsable de l'Unité Espaces publics et Intermodalité de la Société du Grand Paris

*Construire la carte mentale du Grand Paris*

Ruedi Baur, designer, en charge de la conception du système d'information voyageurs

*Le design pour unir les gares*

Patrick Jouin, designer, en charge de la conception du design des équipements et des mobiliers des gares

*Des artistes pour construire un imaginaire*

José-Manuel Gonçalves et Jérôme Sans, co-directeurs artistiques du Grand Paris Express

*Mettre en récit le projet : le rôle de la communication*

Odile Chamussy, directrice de la Communication de la Société du Grand Paris

### Photo de famille

avec l'ensemble des participants



## **Les ateliers de la création**

**11h - 13h**

### **Atelier 1**

*Identité et représentation*

### **Atelier 2**

*Les chantiers : espaces-temps d'échanges et de rencontres*

### **Atelier 3**

*Du transport à la ville, un même objectif : la gare, le parvis, le quartier, le développement urbain*

### **Atelier 4**

*Les gares lieux de vie, anticiper les évolutions attendues sur les territoires*

### **Atelier 5**

*L'intégration de formes artistiques dans l'architecture des gares*

### **Atelier 6**

*Le Grand Paris Express, outil de rayonnement d'une métropole internationale*

## **Cocktail déjeunatoire**

**13h - 14h30**

## **Bilan et restitution**

**14h30 - 17h30**

**Restitution des ateliers** par les co-rapporteurs

**Synthèse** par François Barré, coordinateur du Comité d'experts des actions culturelles du Grand Paris Express

**Présentation du fonds de dotation du Grand Paris Express** par son président Rémi Babinet

**Clôture du séminaire** par Philippe Yvin

# 3— Les ateliers de la création

Le temps n'étant plus celui des hypothèses mais celui de l'action, les débats engagés dans les ateliers déboucheront sur des propositions de décisions.

Deux co-rapporteurs ont été identifiés pour chacun des ateliers : l'un choisi au sein des équipes de la Société du Grand Paris, l'autre au sein des différentes équipes de conseil et de maîtrise d'œuvre.

La répartition des participants par atelier a été établie dans un souci de transversalité et d'ouverture des disciplines. Dès lors, les participants peuvent être invités à réfléchir sur des sujets parfois éloignés de leur champ d'expertise.

Les thématiques, en phase avec l'actualité du projet, cherchent à répondre aux questions qui se posent aujourd'hui, sans remettre sur la table des problématiques déjà instruites et résolues (n'oublions pas que la Société du Grand Paris existe depuis plus de cinq ans, que les premiers architectes sont au travail depuis plus de deux ans, quand d'autres viennent seulement de démarrer leur mission).

Ces thématiques s'articulent aux dimensions suivantes :

- **Une dimension symbolique et imaginaire**, interrogeant les questions d'identité, de représentation, de récit, de rencontre et de préfiguration du projet ;
- **Une dimension de proximité**, centrée sur l'objet gare et son parvis, interrogeant les notions de patrimoine, de réseau, d'usage et de vie dans les lieux de transport ;
- **Une dimension plus large**, celle du grand territoire métropolitain, de la ville et du paysage, dépassant le périmètre physique d'intervention de la Société du Grand Paris et interrogeant les questions d'aménagement, de qualité des espaces publics et de vivre ensemble.

# Atelier 1

## Identité et représentation

*« Le Grand Paris Express est le premier acte concret de la construction métropolitaine : ses gares seront les nouvelles portes du Grand Paris. A travers son dessin, s'impose le sentiment d'un changement concret et d'une identité émergente conjuguant un enracinement local et une communauté globale. »*

*Schéma directeur des actions culturelles  
du Grand Paris Express, 2014*

L'image et la représentation de ce grand projet s'inscrivent dans un contexte inhabituel. A l'ordinaire, un grand projet territorial naît d'une décision politique et de la mise en place de son système de gouvernance. Viennent ensuite les organisations et décisions techniques nécessaires à sa réalisation. C'est l'inverse qui est ici advenu. C'est le Grand Paris Express qui, le premier, va faire naître une identité, un sentiment d'appartenance et la conscience d'une communauté de vie – sociale, économique, culturelle, professionnelle - nouvelle. Il faudra définir le périmètre et les mots de cette identité du projet : un métro exceptionnel et nouveau ; un projet de transport aux limites urbaines, économiques, sociales, culturelles plus larges que ses seules emprises de propriété ; une dimension symbolique et imaginaire.

### La marque et l'image

Une marque est un système de représentations, de signes et de symboles permettant de distinguer ou d'incarner un service ou un produit. Dans un contexte où les dimensions et les temporalités du projet échappent largement à nos cadres de perception, la marque « Grand Paris Express » se définira et se percevra à mesure que se construira le projet de transport.

La dimension du projet concerne à la fois des cibles et partenariats spécialisés (immobilier, ingénierie, numérique, entreprises, etc.) et le grand public des

usagers, des riverains, des habitants. Les outils et méthodes de communication embrassent cette double mission. Différentes expressions créatives - identités visuelles, langages graphiques en cours de définition, expérimentations - en seront constitutives et évolueront avec le temps.

## **Le local et le global**

Les gares constitueront les nouvelles « portes » du Grand Paris. Leur architecture diverse selon les villes, leur situation urbaine et leur histoire, fera image et communication. Mais en même temps que seront ainsi renforcées les caractéristiques locales du projet, un effet global, un « effet réseau » devra naître. Il viendra du singulier des gares qui s'échelonnant au travers de 68 créations deviendront un patrimoine, un ensemble, la marque d'un vivre ensemble. Il y faudra aussi des outils spécifiques : design des mobiliers et des trains, graphisme de l'information voyageurs, aménagements des parvis, etc. Des événements, des commandes, des initiatives associatives et des propositions du groupe créatif devront donner corps et âme à cette image et ce récit commun aujourd'hui indiscernable. Un air de famille entre les différentes gares devra s'en dégager et être perçu dès le début notamment par les derniers habitants desservis.

## **Le récit**

Il faudra 20 ans à partir de la création de la Société du Grand Paris en 2010 pour achever le projet global et rendre présent un futur annoncé. En deçà de ce qui deviendra à terme une réalité visible et quotidienne, un nombre infini d'esquisses, de réunions, de rencontres, d'expérimentations, d'innovations se seront succédées ; des milliers de personnes auront travaillé et pris part au projet. De tout cela, il faut aujourd'hui faire le récit, annoncer ce futur qui se dessine, garder mémoire et disposer des moyens d'en faire un cheminement, une trace, un legs.

# Atelier 2

## Les chantiers, espaces-temps d'échanges et de rencontres

*« Les chantiers marquent l'ambition de créer un nouvel espace public partagé, terreau d'une urbanité renouvelée, qui place en son cœur la notion de services et d'échanges. Elle doit permettre de faire émerger les demandes des usagers et des habitants et leurs attentes par rapport aux nouveaux cadres de vie qui seront créés. »*

*Schéma directeur des actions culturelles  
du Grand Paris Express, 2014*

L'année 2016 marque le lancement des premiers travaux de génie civil sur la ligne 15 Sud du Grand Paris Express. Ainsi, le projet passe d'une phase de conception (qui s'est, en cinq ans, consolidée progressivement aux niveaux techniques et politiques) à une phase de réalisation. A l'orée de cette nouvelle étape importante dans la vie du projet, arrive le temps de la rencontre et du dialogue direct avec les habitants, et en particulier la jeunesse.

### La confrontation avec les chantiers

Le Grand Paris Express a vocation à tirer et attirer le développement des territoires dans toutes ses dimensions : améliorer le cadre de vie des habitants, corriger les inégalités territoriales, faciliter la croissance économique et construire une ville durable. Il est un pilier majeur de la création d'une identité francilienne, du dialogue entre des territoires et de sa capacité à attirer demain des grands événements et de la valeur. Et pour autant ses travaux vont impacter les Franciliens le temps d'une génération.

Les dernières gares ouvriront à l'horizon 2030 pour dessiner alors un réseau de plus de 200 kilomètres. Par sa durée et son emprise, le chantier déroule un espace-temps

générateur d'espérances autant que de nuisances. Il marque - in vivo - la première rencontre des acteurs du projet avec ses utilisateurs. Mais avec lui grandit inévitablement le risque de voir les relations se tendre : en cette période de changement incarnée par des nuisances, la Société du Grand Paris se doit d'entretenir les liens de confiance et de dialogue qu'elle a su tisser jusqu'à présent et en générer de nouveaux.

### **La concertation, une marque de fabrique à entretenir**

Depuis sa création, la Société du Grand Paris, a érigé la notion de concertation continue comme « marque de fabrique ». Cette posture garantit ainsi à chacune des étapes du projet son acceptabilité et son appropriation très en amont. Elle permet de partager le projet, de lui donner une visibilité avant sa mise en service effective, de suivre pas à pas son évolution.

Mais, dans un contexte de nuisances, il s'agit de confirmer cette marque de fabrique, de rester en proximité et de poursuivre un dialogue au long cours, jusqu'ici générateur de confiance.

### **Un accompagnement de proximité**

C'est la vision de l'utilisateur, directement impacté par les travaux, qui doit guider l'accompagnement car son regard ne va pas toujours dans le sens de l'intérêt général ou dans le sens de celui de l'homme de l'art. Sa perception des nuisances ne répond pas à une analyse objective.

Adopter le point de vue de l'utilisateur c'est être certain de ne jamais minorer les nuisances et donc de déployer une communication et un accompagnement adaptés.

Dans le domaine culturel, il est avéré que les enfants sont, auprès de leurs parents, les meilleurs ambassadeurs du changement. Il faudra savoir les accompagner mais aussi les accueillir et partager avec eux un projet qui est le leur : le futur.

## **L'art comme moyen et objectif de production de dialogue entre artistes et populations**

Les nuisances dues au chantier sont incontestables et incontestées, mais c'est également un espace et un temps de construction qui pourrait apparaître pour les artistes, associés aux acteurs locaux identifiés ou nouveaux, comme un véritable terrain d'une forme d'art dit relationnel. Est-ce que ces nouveaux terrains créent ou permettent de nouveaux imaginaires ? Est-ce que ces nouveaux « process » créent de nouvelles formes d'arts ? Est-ce que de nouveaux usages de l'espace public apparaissent ?

## **Un repère fort pour un projet exceptionnel : la Fabrique du métro**

Située au cœur du département de la Seine-Saint-Denis où se déploiera plus d'un tiers des gares prévues sur le réseau, la Fabrique jouera le rôle de « base arrière » de ce nouveau territoire des chantiers. Elle accueillera les acteurs politiques et techniques locaux, et les réunions spécifiques pour la conduite des projets (comités techniques des gares, comités de partenaires, formation des agents de proximité, etc.) et répondra à l'intérêt manifesté par des partenaires et des directions de la Société du Grand Paris (promotion, communication, actions éducatives, innovation, numérique). La Fabrique du métro facilitera les échanges à l'intérieur de la Société du Grand Paris et entre celle-ci et les futurs utilisateurs, prestataires, maîtres d'œuvre.

# Atelier 3

## Du transport à la ville, un même objectif : la gare, le parvis, le quartier, le développement urbain

*« Les nouvelles centralités que vont créer ces gares élargiront le périmètre du Grand Paris, lui redonneront un nouveau souffle et briseront la logique concentrique de l'hyper-centre sur laquelle Paris s'est construit. Cette grande ambition implique le besoin de partager le « projet gare » avec les territoires desservis et d'anticiper sur les évolutions urbaines à venir. Au carrefour d'une ambition métropolitaine et des aspirations de chaque territoire, les gares du Grand Paris constituent une véritable promesse de changement : elles incarnent une vie quotidienne plus facile, moins éprouvante, ouverte à de nouvelles richesses. »*

*Les gares du Grand Paris : au service des voyageurs et de la ville - Essentiel des gares n°1 février 2014*

La Société du Grand Paris est aujourd'hui entrée dans une phase de mutation et d'approfondissement de ses missions: après une première période consacrée à la conception de l'infrastructure, elle est amenée à prendre une part active sur les questions posées par l'impact du réseau sur les territoires desservis. Ceci s'exprime dans plusieurs domaines: l'aménagement urbain, le développement immobilier, le traitement des espaces publics, l'intermodalité, le numérique, l'art et la culture. Ainsi, au-delà de la stricte mission –infrastructures souterraines, bâtiments des gares, équipements et systèmes - qui le définit, le dessein du Grand Paris Express met en jeu des compétences voisines de développement urbain. Ingénieurs, architectes, urbanistes et aménageurs participent à titre divers mais proches de la réalisation du Grand Paris Express, à la mise en œuvre des gares, à leur rayonnement sur l'espace public et leurs quartiers, au développement des villes et au



montage d'opérations connexes. En cela, la construction du Grand Paris Express agit comme locomotive de mutations métropolitaines dont il conviendra de mesurer les effets à moyen et long terme.

## **Les places du Grand Paris, un nouvel espace public métropolitain**

La Société du Grand Paris « aménageur » - armature urbaine, quartiers, rabattement des gares, enjeux d'accessibilité – étend son action entre 200 et 800 mètres au-delà des gares et interviendra à terme sur un total de 140 km<sup>2</sup>. Les conditions de circulation, la réalité de boulevards urbains, l'intermodalité, la prise en compte de l'espace public au-delà des parvis (les limites de propriété de la Société du Grand Paris sont en moyenne de dix mètres seulement pour les parvis), l'investissement immobilier (notamment en réponse aux besoins de logements – constructions sur les gares), la densification et l'enchérissement du foncier, l'évolution potentielle des populations marqueront en profondeur le devenir des villes. La concertation au sein même de la Société du Grand Paris et avec tous les responsables du développement territorial et urbain réunis notamment dans les Comités de pôles - investisseurs, élus, entreprises, architectes, ingénieurs, groupe créatif - en garantit la cohérence.

## **L'architecture fait la ville**

Architectes et ingénieurs, maîtres d'œuvre des gares, s'emploient à magnifier cette osmose avec le quartier. L'architecture elle-même porte une identité, un *genius loci*. Elle crée entre extérieur et intérieur une gradation pour installer un continuum au cœur de la vie urbaine. Il y va des correspondances entre bâtiments, des échelles, des voisinages, des pluralités de fonctions, des ambiances, des parcours. Concepteurs, aménageurs, urbanistes transporteurs, utilisateurs ont chacun un rôle et une responsabilité dans l'agencement de ces espaces ; dans leur « vivre ensemble ». La ville se négocie. Tous ces sujets, certes complexes et imbriqués, ne sont en fait qu'un seul sujet.

## **Les opérations connexes**

Les acteurs jouent la même pièce : architecture (nombre des architectes des gares sont des urbanistes), traitement et organisation des voiries, gestion des mobilités et des flux, réalisation d'opérations connexes participent d'un même projet. L'exigence de qualité architecturale et de composition urbaine, la politique d'actions et commandes artistiques ont une même dimension, étendue aux territoires d'accueil et dépendent d'une démarche conjointe. Elus, aménageurs, architectes, ont la clé de cette ouverture.

# Atelier 4

## Les gares lieux de vie, anticiper les évolutions attendues sur les territoires

*« Les usagers sont devenus acteurs de la vie urbaine et de leur mobilité, preneurs d'initiatives et, notamment, partenaires du développement urbain. Il conviendra donc d'impliquer et de valoriser les cultures et les pratiques des usagers, les acteurs et les lieux culturels. Chacun trouvera et apportera sa part de vie quotidienne, de dépassement et d'imaginaire entre création artistique, événements culturels, street art, ou plus largement cultures urbaines, pratiques d'amateurs, relations de voisinage et d'échanges et nouveaux usages des espaces de la ville.»*

*Des actions culturelles pensées pour le métro,  
Site Internet de la Société du Grand Paris 23/09/2014*

### Usages et usagers

Projet urbain, économique et social, le Grand Paris Express devrait être le vecteur d'une sociabilité nouvelle. Celle-ci dépendra de notre capacité à en connaître les formes, à distinguer ce que sont et seront les façons de nouer des liens, de dialoguer, d'offrir des services, d'exprimer des demandes, de chercher à communiquer, dans un espace hybride à la fois matériel et virtuel. L'espace public a aujourd'hui cette réalité double. Il est fixe, au cœur de l'urbain, dédié à une plurifonctionnalité accueillante à tous les usages et en même temps mobile et ubiqué dans la navigation des internautes. Le projet du Grand Paris Express croise ces usages, transforme la gare en espace de vie, ouvert - en dehors des 3 heures de surchauffe du matin et de la fin d'après midi- aux usagers bien sûr mais aussi aux pas perdus, aux visiteurs, aux promeneurs. Ceux-ci connaîtront la gare espace public et en vérifieront l'image et l'hospitalité déjà perçues sur les smartphones et les tablettes

(plus de 50% des Franciliens accèdent aujourd'hui à Internet dans les transports). Les gares seront des réseaux sociaux à double titre.

L'évolution des usages et de la vie en ville change la nature de l'espace public et de son organisation. Le souci de l'intermodalité, l'accroissement des modes de déplacements doux, de covoiturage, d'autopartage, d'utilisation du taxi, de mise en place d'aménagements cyclables, de cheminements piétons, redonneront une nouvelle civilité à l'espace public, amplifieront l'espace de la gare, impliqueront son parvis et l'insèreront dans un contexte plus vaste.

### **La gare, lieu ressource**

Les gares disposeront d'espaces disponibles, mais limités, pour accueillir des activités liées aux nouveaux usages, aux rencontres associatives, à l'installation de médiathèques, d'espaces de co-working, de travail collaboratif, de visioconférence ; à la création de maisons de l'économie circulaire ou du développement durable ; à l'organisation d'ateliers de fabrication 3D, etc. Ces espaces seront sans doute gérés par des opérateurs spécialisés, hors de tout lien avec la Société du Grand Paris ou du futur exploitant du réseau. Mais leur nature et ce qu'ils innoveront fera image et définira – à l'instar des immeubles de logement et de bureaux- « l'effet Grand Paris Express », sa signature. Ne pas mobiliser les acteurs de la transversalité autour de ces imaginations et de ce futur qu'il faut défier et édifier serait dommage.

Les gares seront des lieux ressources, de par les services qu'elles concentreront mais aussi les liens qu'elles pourront créer avec le territoire. Par exemple, l'atlas des lieux culturels du Grand Paris recense 270 lieux culturels aux abords immédiats des 68 gares du Grand Paris. On peut facilement imaginer la capacité du futur métro à établir des connexions entre des espaces éloignés, à informer sur les richesses d'un territoire, à devenir le réseau de la création. Architecture, informations, services, mobiliers, etc. sont autant d'éléments qui contribueront à faire des gares de véritables lieux d'interactions et d'échanges, et non de repli sur soi, à créer des porosités entre les gares, la gare et son territoire.

# Atelier 5 : L'intégration de formes artistiques dans l'architecture des gares et des parvis

*« Tous les éléments constitutifs du Grand Paris Express seront porteurs d'une dimension de culture, et générateurs de créations artistiques. Des actions culturelles, plurielles et multiformes, donneront à vivre et à voir l'ensemble du projet, de ses espaces et de ses temporalités. Pensées dans un processus évolutif, elles accompagneront sa naissance, sa conception et sa réalisation et participeront, ensuite, à la vie du réseau. »*

*Schéma directeur des actions culturelles, 2014*

## Formes artistiques : pérennité, mobilité

La construction du réseau donnera naissance à des formes artistiques tant pérennes qu'éphémères, mobiles, évolutives qui s'inscriront dans l'espace des gares. La question de la pérennité de certaines œuvres dans les gares et sur les parvis mérite une attention particulière. La permanence d'une œuvre n'a pas le même impact dans une gare de grandes lignes où sa rencontre est apériodique et dans une gare du Grand Paris Express où elle sera pour la majorité des usagers, quotidienne.

Composants essentiels de la création de l'ambiance d'une gare, les matériaux, le son et la lumière participent au bien-être des usagers. Ces éléments peuvent être inhérents au projet architectural, à des propositions d'artistes comme à des éléments de design : design sonore des bâtiments, expression artistique, annonces des informations voyageurs, son embarqué dans les objets et le mobilier, mises en lumière spécifiques, etc. Ces différentes approches ne pourront trouver un accord que dans le cadre d'une indispensable coordination entre les architectes et les artistes. Enfin, les contraintes de génie civil comme celles immatérielles du numérique peuvent

inspirer les architectures des gares. La valorisation de la très forte dimension technique et technologique du projet peut devenir un axe de réflexion, une matière de création.

### **Les parvis, l'espace public**

Architectes, artistes, designers définiront les formes des espaces de sociabilité, de mixité, de confort, à l'intérieur des gares et sur les parvis. Le design des mobiliers et équipements urbains du parvis, le traitement des sols, l'identité et la spécificité des « arbres du Grand Paris », l'organisation des voiries, l'annonce visuelle de la gare, la gestion des mobilités et des flux, la conception de nouveaux services, la définition de la signalétique et de l'information... créeront des signes d'appartenance communs à toutes les gares et à leur parvis autant que des signes de distinction différents d'une gare à l'autre.

### **Art et architecture**

Les architectures des gares proposent des surfaces, plans et volumes qui pourraient être autant d'occasions de collaborations avec des artistes, collaborations qui pourraient prendre de multiples formes. Cette co-crédation se traduirait par des œuvres pérennes pensées en amont pour ces espaces, où l'architecture et la création artistique se valorisent mutuellement.

# Atelier 6

## Le Grand Paris Express, outil de rayonnement d'une ville monde

### Innover, exporter - la marque Grand Paris Express : un modèle pour l'international

*« Nous pourrions faire des hubs, demain, des démonstrateurs de la ville intelligente et durable permettant d'exporter ce modèle à l'étranger. En effet, l'Union internationale des transports publics prévoit que dans les dix ans qui viennent, le kilométrage des métros automatiques dans le monde sera multiplié par six. Tout le monde est à la recherche de qualité urbaine. Nous montrerons que dans nos principaux hubs – ces territoires où il y a à la fois le plus de trafic et le plus de potentiel d'aménagement autour de la gare –, nous pouvons concentrer l'intelligence de toutes nos entreprises françaises de haut niveau: de travaux publics, de services urbains, de télécommunication, sans oublier ceux travaillant sur la mobilité électrique de demain. Si nous parvenons à concentrer tout ce savoir-faire, cette capacité d'innovation, dans les quartiers autour des gares de Grand Paris, ce sera une formidable carte de visite à l'exportation pour les entreprises françaises. »*

*Philippe Yvin, Le Nouvel Economiste, 26/11/2015*

Le projet du Grand Paris Express amplifie et modifie un territoire métropolitain au rayonnement international, le Grand Paris. Il conjugue toutes les avancées techniques, économiques, sociales, culturelles et crée un ensemble anticipant et expérimentant les nouveaux modes de transport, de développement urbain, de connectivité, de mobilité, d'usages, de services et de pratiques environnementales. Il apparaît comme un modèle par sa capacité exceptionnelle à réunir la performance technique, le pari numérique (le métro le plus digital du monde, les datacenters, le réseau conçu comme une vaste plate-forme

ouverte en open data, accessible à tous, notamment aux entreprises innovantes) ; la maîtrise d'œuvre partagée entre technique et architecture ; le choix d'architectes généralistes, l'attention architecturale portée au contexte et à la création d'un réseau non fondé sur l'uniformité ; l'aménagement, la présence de l'art, la constance du dialogue. Il est à ce titre sans-pareil et pourrait s'exporter à l'heure où la Chine lance de grands projets de métro. Certains architectes ayant gagné des concours de gare en Chine pensent que la marque « Société du Grand Paris » a joué favorablement. La Société du Grand Paris dispose d'un capital à l'export. La création du nouveau métro dépasse l'espace de la gare avec l'émergence de nouveaux quartiers. L'innovation urbaine s'inscrit donc au cœur du projet Grand Paris Express et, au-delà, questionne tous les champs qui participent à inventer de nouveaux hubs : innovation constructive, architecturale, sociale, culturelle, technologique, numérique, etc.

### **Le Grand Paris Express, acteur et soutien des événements métropolitains**

La Société du Grand Paris accompagne les candidatures portées pour les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle. Si la candidature de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 est retenue, la gare de Saint-Denis Pleyel, située au carrefour des lignes 14, 15, 16 et 17, et connectée au RER D, à deux pas du Stade de France, sera un point névralgique de ce Grand Paris olympique.

De nombreux événements et équipements sportifs d'importance tels l'équitation et le pentathlon moderne à Versailles, le Stade olympique au Stade de France à Saint-Denis, le Village olympique à l'île Saint-Denis, les épreuves de natation à Aubervilliers et de water-polo à Marville, le cyclisme à Saint Quentin en Yvelines, les épreuves de badminton, tir et volley-ball au Bourget, (qui sera également le siège du centre des médias) exprimeront selon un titre de Libération "une candidature à visage urbain". C'est cette dimension Grand Paris que le Grand Paris Express doit porter afin que les Jeux Olympiques et l'Exposition Universelle apparaissent comme les événements mondiaux du Grand Paris.



L'atelier consacré à ces deux formidables projets devrait permettre de donner corps et âme à la création, à l'innovation et à l'accompagnement culturel et artistique portés par la Société du Grand Paris, le Grand Paris Express et le Grand Paris. Le choix de la ville qui accueillera les Jeux Olympiques se fera durant l'été 2017, à Lima (Pérou) et celui de la ville qui organisera l'Exposition Universelle à l'automne 2018.

# 5— Les acteurs de la création

## Conseils en architecture

### Jacques Ferrier Architectures

Jacques Ferrier crée son agence à Paris en 1993. Ses réalisations comprennent des ouvrages culturels, des bâtiments de prestige, des équipements publics, des centres de recherche et des projets urbains qui s'inscrivent dans une même philosophie d'agence : créer une architecture et une ville pour une société durable.

En 2010, il s'associe à Pauline Marchetti pour créer une nouvelle structure, Sensual City Studio, un laboratoire de recherche pour une approche prospective, humaniste et sensible de la ville et de l'architecture.

Pour la Société du Grand Paris, le groupement enmené par Jacques Ferrier Architectures est conseil en architecture des gares du Grand Paris. Au sein de l'équipe, l'agence ARTER accompagne la Société du Grand Paris sur les sujets de culture et de création.

### Barton Willmore International

Le cabinet britannique est une référence internationale en matière d'urbanisme, de design urbain, d'architecture, de recherche. Il intègre dans ses prestations des analyses d'impact et une approche intégrée afin de fournir des solutions durables et économiques.

Barton Willmore International est chargé de la charte urbaine, paysagère et architecturale des sites industriels du Grand Paris Express.

## Conseil en communication

### Quai3

L'agence est le titulaire de l'AMO communication de la Société du Grand Paris. Elle est constituée du regroupement des compétences complémentaires des agences Mullen Lowe, troisième agence mondiale de publicité, bdc-conseil, spécialiste du design et de la communication de chantier et Egis Conseil, expert en matière de gouvernance de grands projets complexes et dans les stratégies de marchés et d'organisation. La mission de Quai3 est d'apporter le conseil et les appuis opérationnels nécessaires durant au moins 5 ans pour la conception, la production et le déploiement de toutes les communications relatives au Grand Paris Express et à la Société

du Grand Paris. Cela comprend la communication institutionnelle et d'entreprise, la communication de projet, ainsi que les achats et le suivi d'exécution d'un important volume de fournitures et prestations.

## **Direction artistique**

### **Groupe créatif**

Le groupe créatif s'organise autour d'une co-direction artistique, représentée par Jérôme Sans (co-fondateur du Palais de Tokyo, commissaire d'exposition et critique d'art) et José-Manuel Gonçalves (directeur du Centquatre, directeur artistique de la Nuit Blanche à Paris en 2014 et 2015). Autour des deux co-directeurs artistiques, Postmédia, mandataire - présidé par Hervé Digne et accompagné par Laure Confavreux-Colliex - pour leur compétences administratives, techniques et sur le développement économique qu'ils partagent avec le CENTQUATRE-PARIS - Valérie Senghor et Julie Sanerot, respectivement en charge des enjeux d'innovation et des grands évènements et spectacles, Smile&Co - Sofianne le Bourhis-Smilevitch - dans le domaine de la communication, concertation et médiation des publics, Eva Albarran&Co -Eva Albarran - pour la production des arts visuels et Isabelle Bernini pour l'assistance artistique, mettent en commun leur savoir-faire et leurs idées pour travailler en co-création et co-construction. Le groupe créatif a été nommé par la Société du Grand Paris pour mettre en place un ambitieux projet culturel : celui de distiller de l'art dans les 68 gares du réseau et d'animer culturellement les chantiers le temps de travaux. La méthode innovante qu'ils créent est basée sur des explorations sensibles et un fort ancrage territorial autour des futures gares.

## **Information voyageurs**

### **Intégral Ruedi Baur**

Ruedi Baur est un graphiste designer franco-suisse. Il a dirigé de nombreux projets dont l'identité visuelle et la signalétique du Centre Pompidou, de la Cité Internationale Universitaire de Paris, la signalétique de l'agglomération de Lyon, le développement de la gamme de pictogrammes pour les tableaux de bord de tous les véhicules Peugeot-Citroën.

L'atelier Intégral Ruedi Baur (IRB) est fondé en 1989. L'atelier se structure autour de cinq champs de compétences que sont le graphisme et systèmes d'identification, la signalétique et système d'orientation, la scénographie, conception d'espaces et de mobiliers, le design urbain et conception d'espace public, et, enfin,

l'espace numérique et interaction.

Pour le Grand Paris Express, IRB est en charge de concevoir le programme et la charte graphique du système d'information voyageurs pour l'ensemble des gares du réseau.

## **Design des équipements et mobiliers des gares**

### **Patrick Jouin ID**

Patrick Jouin fonde sa propre agence, Patrick Jouin ID, en 1998 qui est multidisciplinaire : création de mobilier, architecture intérieure, design industriel ou encore scénographie d'exposition. Patrick Jouin est designer diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure de Création Industrielle. Son travail offre une place importante à l'espace et à la lumière. Les créations de Patrick Jouin font partie des collections du MoMA, du Mudam et du Centre Pompidou qui lui consacre en 2010 l'exposition *Patrick Jouin - La substance du design*.

Pour le Grand Paris Express, Patrick Jouin ID est chargé de concevoir le design des équipements et des mobiliers des futures gares du Grand Paris Express. Ce marché de conception design est un des plus importants dans le domaine en France.

## **Ingénieurs**

### **Artemis**

Le groupement Artemis, réunissant Artelia et ses co-traitants Arcadis et BG Ingénieurs Conseil, présente une large diversité de métiers ce qui lui permet de couvrir tous les aspects d'un projet : management de projet, ingénierie, conseil, ensemblier.

Artemis est chargé de l'assistance à maîtrise d'ouvrage et de la conduite générale d'opération pour le pilotage de la réalisation de la rocade formée par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Ce groupement intervient dans les domaines de la planification, du suivi budgétaire et financier, de l'organisation et de l'obtention des autorisations administratives. Dans le cadre de la conduite du projet, le groupement Artemis coordonne l'ensemble des maîtres d'œuvres retenus par la Société du Grand Paris.

### **Egis**

Groupe d'ingénierie, de montage de projets et d'exploitation, Egis intervient en ingénierie et en conseil, dans les domaines des transports, de la ville, du bâtiment, de l'industrie, de l'eau, de l'environnement et de l'énergie.

Le groupement Egis est en charge, avec son partenaire Setec, de la maîtrise d'œuvre pour la conception et la réalisation des systèmes de la rocade formée par les lignes 15, 16 et 17, à l'exception des

automatismes, commandes centralisées et matériel roulant. Par ailleurs, deux groupements conduits par Egis Rail, composés de Tractebel Engineering et d'architectes – l'un sur le tronçon Noisy-Champs / Le Bourget RER, l'autre sur le tronçon Le Bourget RER / Saint-Denis Pleyel / Mairie de Saint-Ouen – sont chargés de la maîtrise d'œuvre études et travaux des ouvrages de génie civil et des aménagements nécessaires à la réalisation des lignes 14 Nord, 16 et 17 Sud. Egis est aussi chargé de mener les études de maîtrise d'œuvre du site industriel de Champigny. Enfin, la conception et la réalisation des systèmes de l'ensemble de la ligne 18, incluant le matériel roulant, ont été attribués à Egis-Rail.

### **Ingerop Conseil (groupement Icare)**

Ingerop se positionne sur cinq métiers : infrastructures, ville et transports, eau et environnement, bâtiment, énergie et industrie. L'entreprise intervient autant sur l'ingénierie de grands projets que sur l'ingénierie de proximité. L'activité du groupe englobe le management de projet et l'ingénierie technique.

Ingerop est chargé de la maîtrise d'œuvre infrastructures et gares de la ligne 15 Sud aux côtés de Setec TPI, sur le tronçon Villejuif Louis Aragon/ Pont de Sèvres ; et la maîtrise d'œuvre du génie civil, des gares souterraines de la ligne et du centre d'exploitation pour la ligne 15 Ouest aux côtés d'Artelia Ville & Transport et Arcadis (groupement Icare).

### **Setec**

Setec TPI assure la totalité des prestations couvrant la vie d'un projet d'infrastructure, de la faisabilité à la mise en service. L'entreprise assure à ce titre les missions de conception, de maîtrise d'œuvre, d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de diagnostic et d'expertise.

Setec TPI est chargé de la maîtrise d'œuvre infrastructures et gares de la ligne 15 Sud aux côtés d'Ingerop, sur le tronçon Villejuif Louis Aragon / Pont de Sèvres. L'entreprise a aussi remporté le marché de maîtrise d'œuvre études et travaux des ouvrages de génie civil et des aménagements nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Ouest.

### **Systra**

Systra est un groupe de conseil et d'ingénierie, spécialiste mondial des infrastructures de transport public. Forte de 50 ans d'expérience avec la SNCF et la RATP, l'entreprise mobilise l'état de l'art de l'ingénierie des transports publics. Systra imagine des solutions innovantes en réponse aux problèmes posés par l'explosion des besoins de transport, au sein et entre les mégalopoles.

Systra est chargé de l'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les

systèmes ainsi que la maîtrise d'œuvre pour le matériel roulant, le poste de commande centralisé et le système de conduite automatique des trains pour l'ensemble des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express ; la maîtrise d'œuvre infrastructures et gares de la ligne 15 sud , sur le tronçon Noisy-Champs / Villejuif Louis Aragon (gare non comprise) ; et l'étude de maîtrise d'œuvre du site industriel de Vitry.

## **Agences d'architecture**

### **Agence Chartier & Dalix**

L'agence Chartier & Dalix a été fondée en 2006 par Pascale Dalix et Frédéric Chartier, lauréats de la Première œuvre 2009. L'agence considère l'acte d'architecture comme un ouvrage commun et pluridisciplinaire, un montage contextuel, fédérateur et innovant. Le duo d'architectes revendique une « architecture de situation » qui se saisit du site à toutes les échelles. La méthode de l'agence Chartier & Dalix est d'analyser et fusionner les enjeux afin d'apporter une pluralité de réponses.

L'agence Chartier & Dalix est chargée de concevoir la gare de La Courneuve.

### **Agence Duthilleul**

Après 25 années passées à concevoir des espaces destinés à accompagner l'homme en mouvement dans la ville, Jean-Marie Duthilleul a progressivement développé une réflexion et une pratique, basées sur des méthodes de conception spécifiques, pluridisciplinaires et itératives, dans le domaine, reconnu comme majeur aujourd'hui, de la composition de la ville contemporaine autour de la mobilité. C'est cette vision qu'il entend faire partager par le travail de l'agence Duthilleul qu'il a créée en 2012. L'agence Duthilleul est chargée de la conception des gares de Pont de Sèvres, Noisy - Champs, Sevran-Beaudottes et Sevran - Livry.

### **Agence Search**

L'agence Search est une agence d'architecture qui a été fondée à Paris, en 2005, par Caroline Barat et Thomas Dubuisson. À travers la conception et la réalisation de projets complexes, l'agence Search développe une méthodologie fondée sur un équilibre entre pragmatisme et inventivité. De la grande échelle au détail de mobilier, l'agence explore le large prisme des métiers de l'architecture. L'agence met l'accent sur la relation maîtrise d'ouvrage/maîtrise d'œuvre comme un partenariat nourri d'un dialogue constant. L'agence Search est chargée de concevoir la gare Nanterre la Boule.

### **Agence TER**

Les trois associés Henri Bava, Michel Hössler et Olivier Philippe fondent l'agence TER en 1986 à Paris. L'accent est mis sur l'expérimentation d'une approche transversale du projet urbain et territorial mêlant architecture, urbanisme et paysage. Ils ont notamment obtenu le Grand Prix National du Paysage 2007 décerné par le Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement Durable pour la réalisation du parc des Cormailles. L'agence TER est chargée de l'insertion paysagère du viaduc aérien de la ligne 18 à travers le plateau de Saclay ainsi que des parvis des trois gares aériennes.

### **ANMA - Agence Nicolas Michelin & Associés**

L'agence Nicolas Michelin & Associés investit depuis de nombreuses années dans des recherches et une production innovante dans les domaines de l'architecture, l'urbanisme et le paysage. Elle croise à toutes les échelles, les réflexions architecturales et urbaines et nourrit les projets avec des contributions d'artistes et de spécialistes notamment en environnement.

ANMA est chargée de concevoir les gares de Créteil l'Échat et de Saint-Maur – Créteil.

### **Architecture-Studio**

Architecture-Studio est une agence d'architecture, créée en 1973 à Paris, qui regroupe aujourd'hui, autour de douze associés, une équipe internationale de cent-cinquante architectes, urbanistes, ingénieurs, designers et architectes d'intérieur. L'agence est aussi implantée à Shanghai, Beijing et Venise. Architecture-Studio compte parmi ses réalisations le Parlement Européen à Strasbourg, l'Institut du Monde Arabe à Paris, le plan directeur de l'Exposition Universelle de Shanghai 2010, l'éco-quartier Parc Marianne à Montpellier, la réhabilitation de la Maison de la Radio et du Secteur Est du Campus de Jussieu, mais aussi le Théâtre National de Bahreïn, la Tour Rotana à Amman en Jordanie ou encore le simulateur pour la ville durable à Santiago du Chili. La ville écologique est un sujet de recherche fondamental pour Architecture-Studio.

Architecture-Studio est chargée de concevoir les gares de Nanterre La Folie, Saint-Cloud et de Rueil-Suresnes « Mont Valérien ».

### **Ar-thème associés**

Le travail actuel de l'atelier est à l'image de son histoire, d'abord appuyé sur la démarche sensible de Bernard Kohn longtemps responsable puis associé à Jean-Pierre Vaysse dans la conception des projets jusqu'à sa retraite en 2000. Ce travail est axé sur les espaces, équipements et lieux publics et d'une manière générale

sur les projets mettant en jeu la collectivité à des échelles multiples...

L'atelier Ar-thème Associés est chargé de concevoir la gare d'Arcueil - Cachan.

### **Ateliers 2/3/4**

Fondés en 2000, Ateliers 2/3/4 réunis les expériences de 3 ateliers français et de 9 architectes associés que sont François Roux, Simon Rodriguez-Pagès, Jean Mas, Christine Edeikins, Pierre Bolze, Olivier Arene, Laure Mériaud, Eric Puzenat et Arnaud Devillers. Ateliers 2/3/4 défend une architecture au service d'un meilleur « vivre-ensemble ».

L'agence Ateliers 2/3/4 est chargée de concevoir les gares Antony-pôle et Massy-Opéra.

### **Atelier Marc Barani**

Barani compte à son actif la réalisation du pôle multimodal du tramway de l'agglomération niçoise, avec une vision très prospective de l'architecture, imprimée par Marc Barani. L'atelier exerce en équipe pluridisciplinaire qui regroupe toutes les thématiques en rapport avec la construction et les hommes comme l'anthropologie, la sociologie, l'économie, l'urbanisme, la sculpture.

L'atelier Barani est chargé de concevoir la gare de Bagneux M4 et le site industriel de Vitry.

### **Atelier Novembre**

Après s'être rencontrés à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs de Paris, les architectes Marc Iseppi et Jacques Pajot fondent l'atelier Novembre en 1989. Prolongeant cette double formation en architecture et à l'Ecole Nationale Supérieure des Arts Décoratifs, l'agence axe sa réflexion sur la qualité des liens que tisse ou doit tisser un bâtiment avec son contexte, ceci constituant le point de départ mais aussi le point de mire de tous les projets. L'atelier Novembre a notamment réalisé le Centquatre, le Camp des Milles ou la médiathèque de Chelles, opérations qui illustrent cette démarche sensible d'accroche au territoire.

L'atelier Novembre est en charge, avec Benthem Crouwel, des gares aériennes de Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin.

### **Atelier Schall**

L'atelier Schall, agence de l'architecte Pierre Schall implanté à Paris, travaille sur la conception et la réalisation de projets variés allant du logement aux ERP complexes en passant par des projets commerciaux ou événementiels, en France, comme à l'étranger, et travaille depuis de nombreuses années à la construction de



réseaux de transports, métros, tramway et d'ouvrages associés. L'atelier Schall est chargé de concevoir la gare de Chelles.

### **Beckmann N'Thépe Architectes**

L'agence Beckmann N'Thépe Architectes a été créée en 2001. L'agence est composée d'Aldric Beckmann et Françoise N'Thépe, lauréats des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes en 2001-2002. Ce duo d'architectes place l'expérimentation et la recherche de solutions innovantes au cœur de leur démarche. Ils sont particulièrement sensibles aux différentes manières d'habiter la ville et chacune de ses composantes : circulation, déplacements, transports, habitat collectif, habitat individuel, espaces de travail, de commerce, de loisirs, de culture. Leurs réalisations allient plusieurs domaines comme l'urbanisme, l'architecture, l'architecture intérieure, la scénographie, le design ou encore le graphisme. L'agence Beckmann N'Thépe est chargée de la conception de la gare d'Aulnay.

### **Benthem Crouwel**

Benthem Crouwel Architects est un cabinet d'architectes néerlandais fondé en 1979 par Jan Benthem et Mels Crouwel. L'agence possède des bureaux à Amsterdam et Aachen. Ils ont notamment réalisé la gare centrale de Rotterdam, la ligne Nord-Sud d'Amsterdam et le Stedelijk Museum à Amsterdam. Benthem Crouwel est en charge, avec l'Atelier Novembre, des gares aériennes de Palaiseau, Orsay-Gif et CEA Saint-Aubin.

### **Berranger I Vincent Architecte**

L'agence Berranger I Vincent Architectes a été créée par Stéphanie Vincent et Jérôme Berranger. L'agence est distinguée en 2005 par la revue du Moniteur, en recevant le Prix de la Première œuvre 2004 et en 2010, elle est lauréate des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes et Paysagistes, prix décernés par le ministère de la culture. En 2012, l'agence est lauréate du prix international « Europe 40 UNDER 40 ». L'agence travaille sur les notions d'habiter, sur la conversation qu'entretiennent le lieu et l'homme, le pouvoir évocateur des lieux et la façon de s'y installer.

L'agence Berranger I Vincent Architectes est chargée de concevoir la gare du Blanc-Mesnil.

### **Bordas + Peiro**

Fondée en 2011 par Anna Maria Bordas et Miquel Peiro à Paris, l'agence réunit des architectes et des ingénieurs qui travaillent ensemble de façon décloisonnée pour construire les projets les plus équilibrés.

Son travail est fondé sur une analyse fine du contexte, une recherche perpétuelle pour révéler l'essence des lieux et la poésie

de l'espace et un travail raisonnée sur le fait constructif. L'agence a obtenu divers prix dont 40 under 40 décerné en 2014. En tant architecte associé, l'agence Bordas + Peiro est chargée de concevoir la gare de Clichy – Montfermeil aux côtés de l'agence Miralles Tagliabue EMBT.

### **Brunet-Saunier Architecture**

L'agence Brunet Saunier Architecture revendique le caractère « pluriel » de ses créations, qui s'inscrivent dans une continuité, modernité et « simplicité », qui consiste à traiter la complexité pour aboutir à des solutions toujours plus simples.

Le cabinet Brunet Saunier Architecture est chargé de concevoir les gares d'Issy RER et MIN – Porte de Thiais.

### **Corinne Vezzoni & Associés**

Architecte diplômée de l'Ecole d'Architecture de Marseille Luminy, Corinne Vezzoni crée son agence en 2000 avec Pascal Laporte à Marseille. En 2007, Maxime Claude les rejoint. Depuis ses débuts, le travail de l'agence Corinne Vezzoni & Associés s'oriente autour des concours publics. Corinne Vezzoni reçoit le prix Femme Architecte en 2015.

L'agence Corinne Vezzoni & Associés est chargée de concevoir la gare de Satory.

### **Dietmar Feichtinger Architectes**

Architecte autrichien, il fonde son agence Dietmar Feichtinger Architectes à Paris en 1993. Dietmar Feichtinger est nommé à quatre reprises pour l'Equerre d'Argent en 2005, 2006 (Prix spécial), 2012 (Mention) et 2015. Il est nommé sept fois pour le Prix Européen pour l'Architecture Contemporaine Mies-van-der-Rohe et finaliste en 2007, avec la Passerelle Simone-de-Beauvoir sur la Seine, qui relie la bibliothèque François Mitterrand au Parc de Bercy.

Dietmar Feichtinger Architectes est chargé de concevoir les gares de Saint Quentin Est et Versailles Chantiers.

### **Dominique Perrault Architecture**

Depuis 30 ans et à travers ses grandes réalisations comme la BNF à Paris ou l'université souterraine EWAH à Séoul, l'architecte Dominique Perrault montre son intérêt pour l'architecture souterraine, qu'il appelle le «groundscape». Membre depuis 2012 du Conseil Scientifique de l'Atelier International du Grand Paris, il travaille sur la question de la résilience et de l'adaptation des grandes métropoles aux changements climatiques.

Dominique Perrault est chargé de concevoir la gare de Villejuif Institut Gustave-Roussy.

### **Elizabeth de Portzamparc**

Elizabeth de Portzamparc, architecte franco-brésilienne, fonde son agence en 1987. L'agence recherche la relation forte que les bâtiments ont avec les différents paysages urbains où ils s'installent ainsi que sur leur flexibilité et leur adaptabilité dans le temps. Par sa formation, Elizabeth de Portzamparc adopte une approche à la fois sociologique et architecturale en combinant l'exigence de la portée sociale, urbaine et écologique avec une recherche pour la pureté et l'économie des formes.

L'agence est chargée de concevoir la gare de Le Bourget RER.

### **EMBT Miralles Tagliabue**

Miralles Tagliabue EMBT est une agence d'architecture barcelonaise formée par Enric Miralles (1955 - 2000) et Benedetta Tagliabue en 1994. Miralles Tagliabue a travaillé sur de nombreux projets d'infrastructure d'envergure : la gare pour la Metropolitana à Naples, le pavillon de l'Espagne à l'Exposition Universelle de Shanghai, le marché de Santa Caterina à Barcelone, ou encore le parlement d'Ecosse à Edinburg.

L'agence EMBT est chargée de concevoir la gare de Clichy-Montfermeil.

### **Explorations Architecture**

L'agence Explorations Architecture s'organise autour de deux associés, Benoît le Thierry d'Ennequin et Yves Pagès. Ils sont lauréats en 2002 des Nouveaux Albums des Jeunes Architectes. Ils ont développé une expertise reconnue dans la conception de bâtiments et d'infrastructures à haute technicité. Leur intérêt pour les structures complexes se double d'une grande attention à l'insertion des projets dans le paysage, qu'ils soient naturels ou urbains.

Explorations Architecture est en charge du viaduc des gares aériennes de la ligne 18.

### **Jean-François Schmit Architectes**

Après avoir fait ses débuts comme chef de projets dans l'agence de Renzo Piano, Jean-François Schmit fonde sa propre agence composée de huit architectes dont trois associés. L'agence traite majoritairement trois types de programme : l'architecture des lieux de travail, les équipements publics principalement pour l'enseignement et le logement. L'agence place au premier plan le souci de l'insertion urbaine et la qualité d'usage des bâtiments. Jean-François Schmit Architectes est en charge de la conception et de la réalisation architecturales du centre d'exploitation de la ligne 18.

### **Jean-Paul Viguier et Associés**

Diplômé des Beaux-Arts de Paris et de Harvard, il crée sa première agence en 1975. Président de l'Académie d'Architecture de 1999 à 2002, Jean-Paul Viguier est également membre fondateur de l'AFEX (Architectes français à l'export). Son agence a notamment réalisé le siège de France Télévisions, la Tour Cœur Défense et Majunga, le campus SFR à Saint-Denis et dernièrement a remporté le projet innovant de tour résidentielle en bois à Bordeaux, dénommée Hypérion.

L'agence Jean-Paul Viguier et Associés est chargée de concevoir les gares de Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes et Kremlin-Bicêtre Hôpital.

### **Kengo Kuma & Associates**

L'agence d'architecture Kengo & Kuma Associates est fondée au Japon en 1990 par Kengo Kuma. L'approche de l'agence réside dans l'utilisation de matériaux naturels et dans la création d'espaces aériens, ouverts et baignés de lumière. Kengo Kuma vient d'être désigné pour réaliser le stade des Jeux olympiques de Tokyo en 2020.

L'agence Kengo & Kuma Associates est chargée de concevoir la gare de Saint-Denis Pleyel.

### **King Kong**

L'atelier d'architecture King Kong, fondé en 1994 à Bordeaux, par Paul Marion, Jean Christophe Masnada, Frédéric Neau et Laurent Portejoie, a réalisé de nombreux équipements culturels, mais également des projets d'aménagements urbains ou de logements. L'atelier King Kong est chargé de concevoir la gare de Vitry Centre.

### **Périphériques**

Fruit de l'alliance entre Marin + Trottin architectes d'une part et Anne-Françoise Jumeau architectes/afja d'autre part, Périphériques exerce principalement ses activités dans les domaines de l'architecture et de l'urbanisme. Son expérience porte sur le logement autant que sur les équipements culturels, d'enseignement, ainsi que le tertiaire.

L'agence Périphériques est chargée de concevoir les gares de Châtillon-Montrouge, les Agnettes et Les Grésillons.

### **Philippe Gazeau**

Architecte et urbaniste, Philippe Gazeau est soucieux d'investir dans une recherche efficace et une innovation pragmatique. Dans cet esprit, il a réalisé un grand nombre de programmes dans des contextes différents, et depuis quelques années, s'investit dans la conception de projets de très grande échelle architecturale et urbaine.

L'agence est chargée de concevoir les gares de Fort d'Issy - Vanves - Clamart et de Villejuif Louis-Aragon.

### **Richez Associés**

L'agence parisienne Richez Associés, animée par Thomas Richez, Frédéric Blerot et Vincent Cottet, mène des projets de bâtiments, notamment HQE et BBC, de logements, de bureaux et d'équipements publics. Elle dirige également des opérations d'aménagement et se pose comme intervenant de référence en espaces publics. En particulier, elle a développé une expertise en matière de conception urbaine des tramways.

L'agence Richez Associés est chargée de concevoir la gare de Champigny Centre, Bry - Villiers - Champigny, Massy-Palaiseau ainsi que le site industriel de Champigny.

### **Valode & Pistre**

Denis Valode et Jean Pistre, d'abord attachés à la recherche sur le logement et plus particulièrement sur l'habitat industrialisé, ont élargi leur champ d'action en s'ouvrant de manière approfondie au monde du travail et de l'industrie, ainsi qu'aux équipements culturels. Leur démarche est assise sur la pluridisciplinarité ainsi que la cohérence entre l'ingénierie, l'économie, l'art et le paysage. L'agence Valode & Pistre est chargée de concevoir les gares des Ardoines, du Vert de Maisons et Pont de Rungis.

### **Wilmotte et Associés**

Fondée par Jean-Michel Wilmotte en 1975, Wilmotte & Associés Architectes est une agence d'architecture internationale œuvrant dans cinq domaines : l'architecture, l'architecture d'intérieur, la muséographie, l'urbanisme et le design. L'agence est implantée en France, au Royaume-Uni, en Italie et en Corée du Sud. L'agence Wilmotte et Associés est chargée de concevoir la gare de La Défense.

# 5— Ressources

La présente liste, non exhaustive, fait état des principales publications de la Société du Grand Paris sur les thématiques des ateliers.

## **Référentiel de conception des gares**

*Charte d'architecture*, Société du Grand Paris, août 2014

*Charte de design*, Société du Grand Paris, septembre 2014

*Charte d'insertion des produits*, Société du Grand Paris, octobre 2014

*Note de cadrage du système d'information voyageurs*, Société du Grand Paris, septembre 2014

*Schéma directeur de l'accessibilité*, Société du Grand Paris, août 2014

*Schéma directeur des actions culturelles*, Société du Grand Paris, septembre 2014

*Schéma directeur des services*, Société du Grand Paris, août 2014

## **Collection « Les essentiels »**

*Les essentiels digital n°1 : Inventer le métro le plus digital du monde*, Société du Grand Paris, 2014

*Les essentiels actions culturelles n°1 : Des actions culturelles au service du Grand Paris Express*, Société du Grand Paris, 2014

*Les essentiels environnement n°1 : Futurs chantiers du Grand Paris Express, anticiper l'évacuation des déblais pour limiter les nuisances*, Société du Grand Paris, 2013

*Les essentiels gares n°1 : Les gares du Grand Paris, au service des voyageurs et de la ville*, Société du Grand Paris, 2012

*Les essentiels gares n°2 : Les gares du Grand Paris, efficaces et fonctionnelles*, Société du Grand Paris, 2013

*Les essentiels gares n°3 : Les gares du Grand Paris, quelle architecture ?, Société du Grand Paris, 2013*

*Les essentiels gares n°4 : Les gares du Grand Paris, accessibles à tous les voyageurs, Société du Grand Paris, 2014*

*Les essentiels maintenance n°1 : Les sites industriels du, assurer la qualité du service de transport, Société du Grand Paris, 2013*

*Les essentiels maintenance n°2 : Les sites industriels du Grand Paris Express, valoriser une architecture industrielle durable, Société du Grand Paris, 2013*

*Les essentiels travaux n°1 : méthodes constructives et limitation des nuisances, Société du Grand Paris, 2014*

*Les essentiels urbain n°1 : Les projets connexes aux gares du Grand Paris, supports aux projets des villes, Société du Grand Paris, 2014*

## **Ouvrages et revues**

*Grand Paris Express et lieux culturels, Paris, APUR, 2015*

*Le Grand Paris Express - investissement pour le XXI<sup>e</sup> siècle, Société du Grand Paris, 2015*

« Les Passagers du Grand Paris Express », Beaux Arts Magazine, Supplément, Paris, juin 2015

« Les Passagers du Grand Paris Express », revue Urbanisme, Hors-série n°53, Paris, octobre 2015

*Les Places du Grand Paris – Repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express, Société du Grand Paris, 2015*

*Métros du monde – catalogue de gares de référence, tome 1, 2 et 3, Société du Grand Paris, 2012*

*Synthèse de l'Appel à Manifestation d'Intérêt sur la dimension numérique du Grand Paris Express, Société du Grand Paris, 2014*

*Un métro écologique pour une ville intelligente et durable – Notre contribution à la COP21, Société du Grand Paris, 2015*

Contact :  
pierre-emmanuel.becherand@societedugrandparis.fr  
01 82 46 20 70

© Société du Grand Paris  
Charte graphique : groupe créatif / IRB  
Mise en page : ARTER

