L'originalité de cette gare dissymétrique réside dans son immense façade, orientée plein sud, de 20 m de hauteur côté voies, et de son « pli » jaune.

Duthilleul, Gazeau et Richez présentent leurs œuvres

Dans le cadre du mois de l'architecture, Jacques Ferrier a présenté, le 23 juin 2016, la charte commune aux gares du Grand Paris express et, en illustration, les projets de Jean-Marie Duthilleul, Philippe Gazeau et Thomas Richez.

Jacques Ferrier (Ecole nationale d'architecture de Paris–Belleville, architecte du pavillon de la France à l'Exposition universelle de Shanghai en 2010) a ouvert cette soirée consacrée à l'architecture de cinq gares du Grand Paris express, en présentant la charte commune à toutes, réalisée pour le compte de la Société du Grand Paris. Avec un cahier des charges en forme d'équations : bâtir des gares adaptées à l'identité de leurs territoires, singulières, contextualisées, avec le respect de thèmes communs : la frugalité et l'insistance, qui consiste à reprendre en leitmotiv les choix architecturaux et emblématiques retenus.

« Contrairement à Paris, qui en compte une infinité, les villes traversées par le Grand Paris express (GPE) possèdent peu de lieux iconiques, symboliques. Nous avons souhaité que les gares du GPE aient un fort impact urbain, en particulier sur l'image que se font les Parisiens de leur métropole », a-t-il indiqué.

Thomas Richez : Bry-Villiers-Champigny et Massy-Palaiseau

© RICHEZ

Vue intérieure de la gare de Bry-Villiers-Champigny.

Vue extérieure de la gare avec son immeuble signal.

GARE DE BRY-VILLIERS-CHAMPIGNY

Richez & associés réaliseront trois gares (Bry-Villiers-Champigny et Champigny centre sur la ligne 15 sud, Massy-Palaiseau sur la ligne 18), ainsi que le site de maintenance et de remisage (SMR) de Champigny-sur-Marne.

Thomas Richez a présenté à la Maison de l'architecture la future gare de Bry-Villiers-Champigny, située près du magasin Ikea, sur la voie de desserte orientale (VDO), ce corridor en friche depuis le lancement d'un projet d'autoroute visant à relier l'A4 à l'A5 et qui ne vit jamais le jour. Une gare d'Eole complètera le dispositif.

Bry-Villiers-Champigny sera « une grande gare d'échange », dont l'émergence ne comportera qu'un seul niveau, au rez-de-chaussée. La gare comprendra une opération connexe, avec un immeuble signal, qui n'est pas dessiné à ce jour. L'originalité de cette gare dissymétrique réside dans son immense façade, orientée plein sud, de 20 m de hauteur côté voies, et de son « pli » jaune. *« Le lieu possède une identité liée fortement à l'image, puisque Daguerre, qui est un des inventeurs de la photo, résidait dans ce territoire qui accueillit l'ORTF, puis la SFP et l'INA »*, a rappelé Thomas Richez. La circulation à l'intérieur de la gare au moyen de vastes escalators sera notamment mise en scène dans un hall immense éclairé.

Vue intérieure et parvis de la gare de Noisy-Champs.

La charte des gares du futur métro insiste sur une conception de ces équipements reposant sur autant de projets de transformation urbaine, emblématique de la ville-archipel, polycentrique, que le réseau de métro automatique doit accompagner. *« Ces gares doivent refléter également une réflexion sur le temps »*, a poursuivi Jacques Ferrier, rapportant l'anecdote que lui confia Olivier Klein, le maire de Clichy-sous-Bois, dont l'appartement familial, au Chêne Pointu, lui permettait de voir la tour Eiffel, celle-ci demeurant quasiment inaccessible parce que nécessitant des heures en transports en commun, fermés dès 19 h…

Design temporel

« Les architectes des gares du Grand Paris express ont en quelque sorte la responsabilité d'un design temporel en ouvrant la gare, seul équipement public traversé de la journée pour nombre de ses usagers, sur la ville », poursuit l'architecte. Mettre en scène les plaisirs de la multimodalité, notamment sur leurs parvis, et centrer leurs travaux sur l'expérience des usagers constituent également des orientations de cette charte. *« Les architectes des gares du Grand Paris express ne sont pas les dépositaires d'un habillage, d'un embellissement, ils ne doivent pas chercher à ce que l'on dise que la gare est belle, mais que l'expérience de la gare est belle »*, résume Jacques Ferrier. Ainsi l'accent doit être porté sur la qualité de l'air, de la lumière, des liaisons et coutures urbaines que les gares permettent également.

Le défi est élevé, *« car ces gares s'inscrivent dans la lignée de celles du métro parisien, dont les édicules, dessinés par Hector Guimard, sont connus dans le monde entier ». « Les gares du Grand Paris express doivent être porteuses d'une identité métropolitaine qui est absente »*, ajoute Jacques Ferrier. Une identité à laquelle contribuera également le designer du GPE Patrick Jouin, Ruedi Baur, chargé de la signalétique, Jérôme Sans et José Manuel Gonçalvès, de la programmation culturelle. La suite en images. ■

JACQUES PAQUIER

GARE DE NOISY-CHAMPS

Terminus de la ligne 15 sud, la station de Noisy-Champs sera située sous celle du RER A. *« Les études de trafic montrent que trois quarts de ces utilisateurs vont l'utiliser comme un hub, pour changer de ligne, s'en aller dans la ville »*, indique Jean-Marie Duthilleul.

La gare a été positionnée au centre du boulevard, conduisant à déplacer celui-ci, *« afin que cet équipement occupe une position fondatrice de ville ». « Le thème du jardin est central dans notre proposition »*, poursuit l'architecte. La gare, à la toiture en forme de turban à spirale, *« d'où l'eau dégringolera »*, est conçue comme un kiosque. Elle trouvera ainsi sa place au centre d'un square paysagé, conçu avec Michel Desvigne. Louis Dandrel, vieux complice de Jean-Marie Duthilleul, conçoit la mise en musique d'une gare enchanteresse, qui sonnera les heures.

Jean-Marie Duthilleul : une gare emblématique à Noisy-Champs

© DUTHILLEUL

La gare de Noisy-Champs, traitée comme un kiosque dans un square.