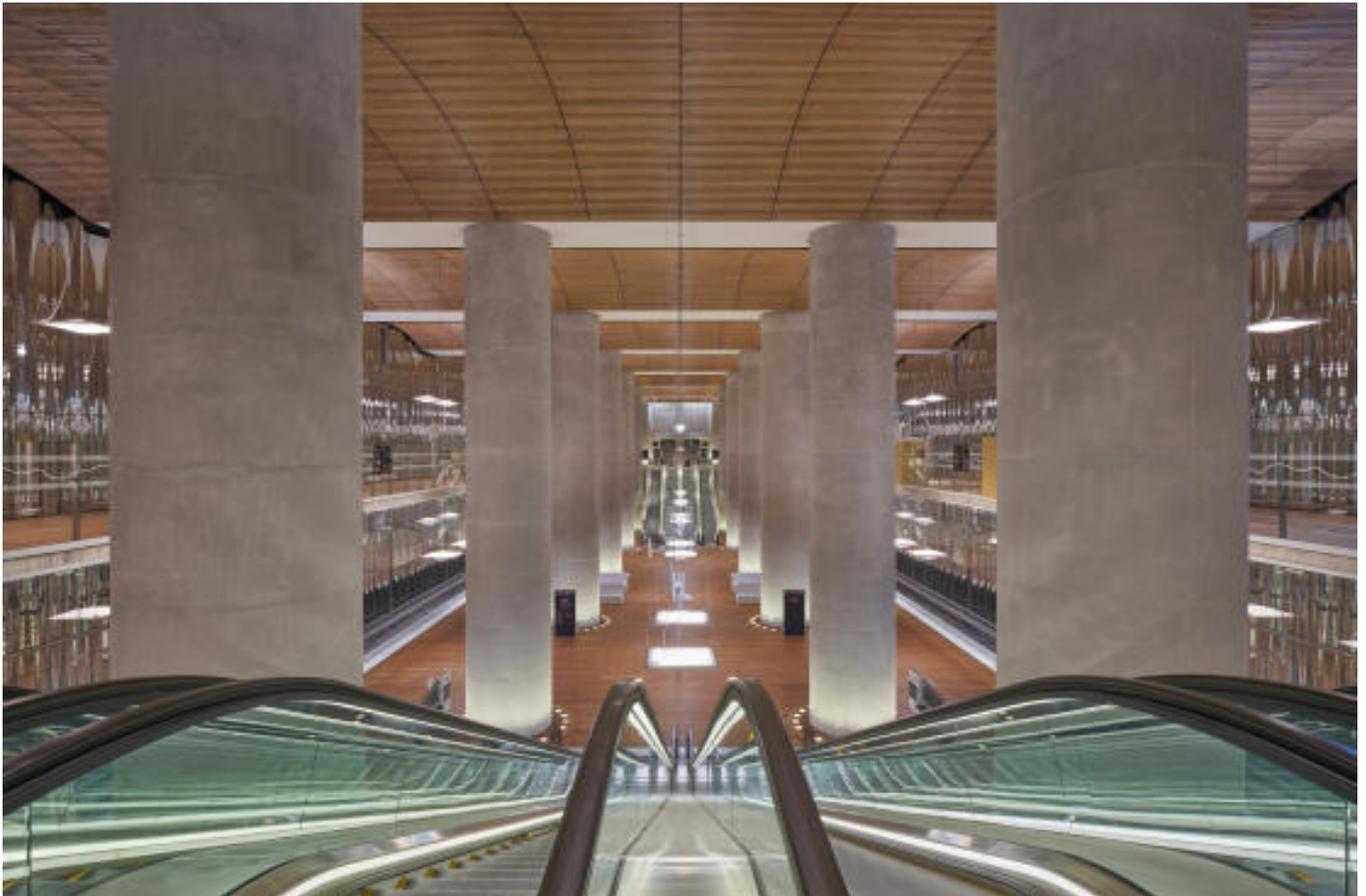


Les nouvelles gares du Grand Paris Express en pleine lumière

Après des années de travaux, plusieurs chantiers lancés à l'occasion des Jeux olympiques sont enfin dévoilés.



La station La Défense, de la ligne E du RER, dite Eole. DIDIER BOY DE LA TOUR/AGENCE DUTHILLEUL

Formidable accélératrice de chantier, l'échéance des Jeux olympiques aura conduit à l'ouverture en quelques semaines d'une douzaine de gares aux abords de Paris. Une moisson exceptionnelle par son ampleur, qui recouvre une grande variété de situations. Les nouvelles stations de la ligne 11 sont pour l'essentiel des architectures souterraines qui répondent au cahier des charges de la RATP, identifiables à leurs kiosques d'accès (réalisés par le studio Aurel Design Urbain) ou à des éléments connexes comme le petit parvis qui conduit à la station La Dhuis (Richez associés), côté Rosny-sous-bois (Seine-Saint-Denis), ou le petit immeuble de

logements qui surplombe, à Romainville (Seine-Saint-Denis), celle de place Carnot (Richez associés).

Lire aussi | [La gare Saint-Denis-Pleyel, joyau du métro du Grand Paris, du projet à la réalité](#)

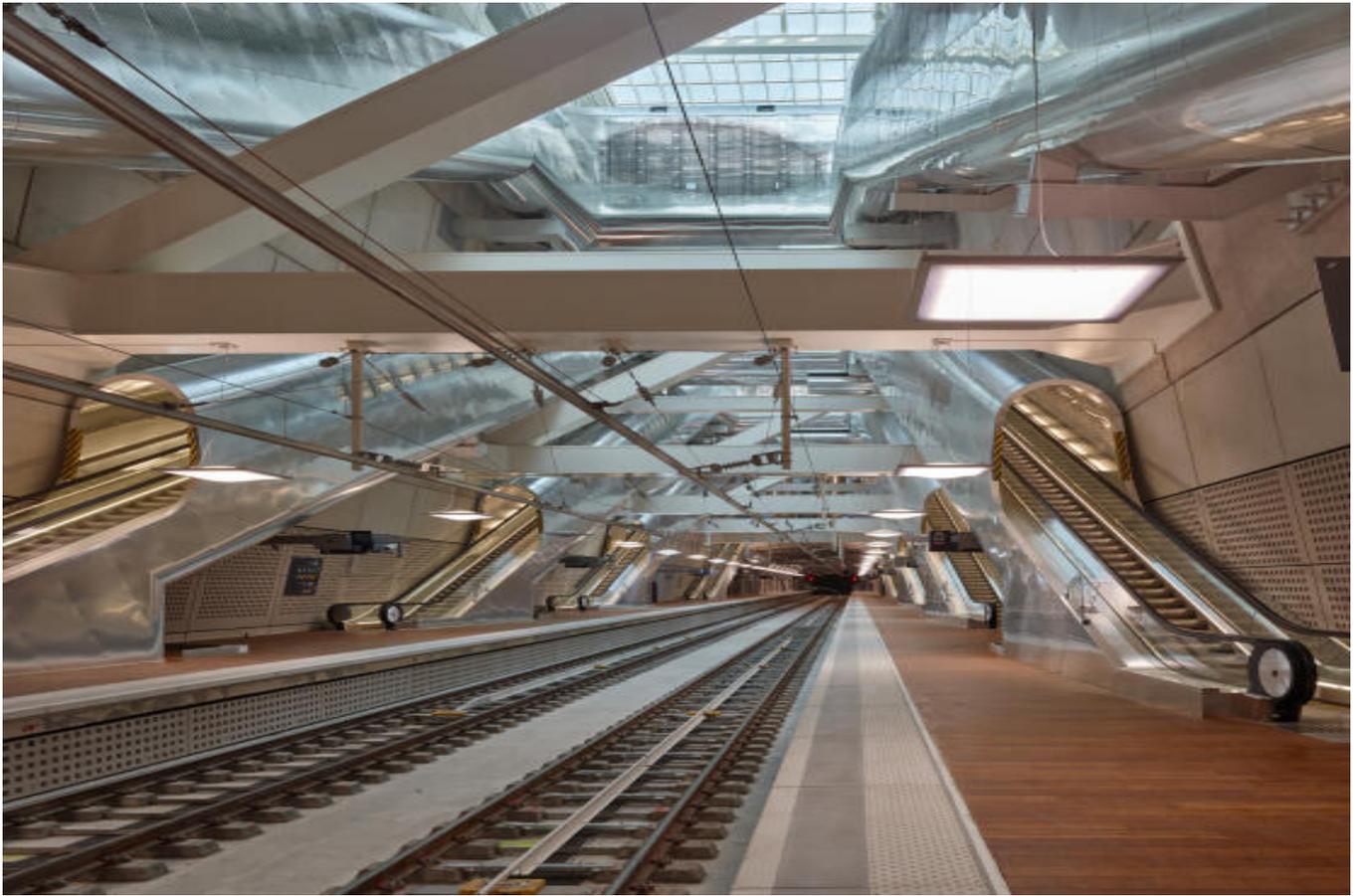
Sur la ligne 14, c'est différent. Les sept stations qui entrent en service lundi 24 juin constituent la première tranche livrée du Grand Paris Express. Comme toutes les gares de ce grand projet qui promet de révolutionner la mobilité en Ile-de-France, elles ont été conçues par un tandem associant un architecte et un artiste. Les résultats sont plus ou moins convaincants.

Avec ses quatre lignes desservies (même si seule la 14 est pour l'instant en fonction), Saint-Denis-Pleyel fait figure de vaisseau amiral et l'ouvrage livré n'est pas aussi renversant qu'on aurait pu l'espérer, le duo Kengo Kuma et Prune Nourry a su lui donner une réelle majesté. Les six autres ne servent qu'une seule ligne. Logiquement plus modestes, les projets sont aussi moins remarquables, même si certaines équipes s'en sortent mieux que d'autres. A L'Hay-les-Roses (Val-de-Marne), par exemple, l'intervention artistique de Noemi Schipfer et Takami Nakamoto, grand tableau mis en mouvement par des jeux de lumière qui sculptent à sa surface des formes évolutives, tire le meilleur parti du système de sheds métalliques imaginé par l'architecte Franklin Azzi pour faire entrer une lumière zénithale, de l'approche minimaliste qu'il a mise en œuvre, au plus près du béton, du verre et du métal brossé.

Dimension urbaine

On ne peut pas en dire autant d'Eva Jospin, à la station Kremlin-Bicêtre. L'artiste a dû se résoudre (pour des raisons budgétaires) à placer son installation à l'extérieur. Trois grands panneaux au relief irrégulier recouvrent ainsi une portion de la façade de la gare. Pour les protéger des agressions climatiques, Eva Jospin a dû couler son carton sculpté dans un béton de haute technicité. Le résultat, aussi incongru qu'inexpressif, se greffe sur une architecture des plus génériques (celle de Jean-Paul Viguier) que seule signale une grille de bois glissée sous le toit en verre,

qui fait scintiller au sol, lorsqu'il fait beau, de jolies taches de soleil.



La station Porte Maillot, de la ligne E du RER, dite Eole. DIDIER BOY DE LA TOUR/AGENCE DUTHILLEUL

Les nouvelles stations de la ligne E du RER, dite « Eole », celle de la porte Maillot et celle de la Défense, sont plus impressionnantes. Réalisées par Jean-Marie Duthilleul, ancien patron de l'agence AREP, filiale de l'agence d'architecture de la SNCF, et grand artisan de nombreuses gares françaises, elles vont faciliter, pendant les Jeux, l'accès au site olympique de l'Arena de Nanterre. La station de la porte Maillot se distingue par sa dimension urbaine. Creusée sous le nouveau parvis du Palais des congrès, elle participe de la reconfiguration de cette place historiquement dysfonctionnelle qui révèle aujourd'hui son nouveau visage, après d'éprouvantes années de chantier. Plus de trace du gigantesque rond-point qui l'asphyxiait depuis son centre. Ne reste que ce grand axe routier, parfaitement linéaire, qui file désormais sans obstacle de l'Etoile à la Défense, et que le bois de Boulogne, dont l'emprise a été largement étendue, vient désormais lécher sur sa lisière sud.

Grande faille

La station est située juste en face. On la repère à sa bouche d'entrée majestueuse et à la grande faille percée dans le parvis que vient sceller une épaisse paroi vitrée. On peut marcher dessus à sa guise, et pourquoi pas regarder passer les trains... La lumière qui s'engouffre par là inonde toute la station, et ce jusque sur les quais où l'on pourrait se croire à l'air libre, dans un paysage bordé par deux parois rocheuses auquel les gros boyaux chromés qui enveloppent les escaliers mécaniques apportent une touche digne d'un film d'anticipation des années 1980.

[Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences](#)

[Découvrir](#)

A la Défense, c'est autre chose. Pas de lumière du jour : la station a été creusée sous le CNIT. Mais Jean-Marie Duthilleul a su donner aux quais de ce RER un aspect théâtral en en faisant un vaste espace très ouvert, déployé sur deux niveaux, scandé par de solides colonnes et des escaliers mécaniques savamment placés, et relevé d'une touche disco par les parois en miroir ondulantes placées le long des murs. Donner de la dignité à ces lieux est une petite révolution. Elle aurait mérité d'avoir lieu un peu plus tôt.

[Réutiliser ce contenu](#)