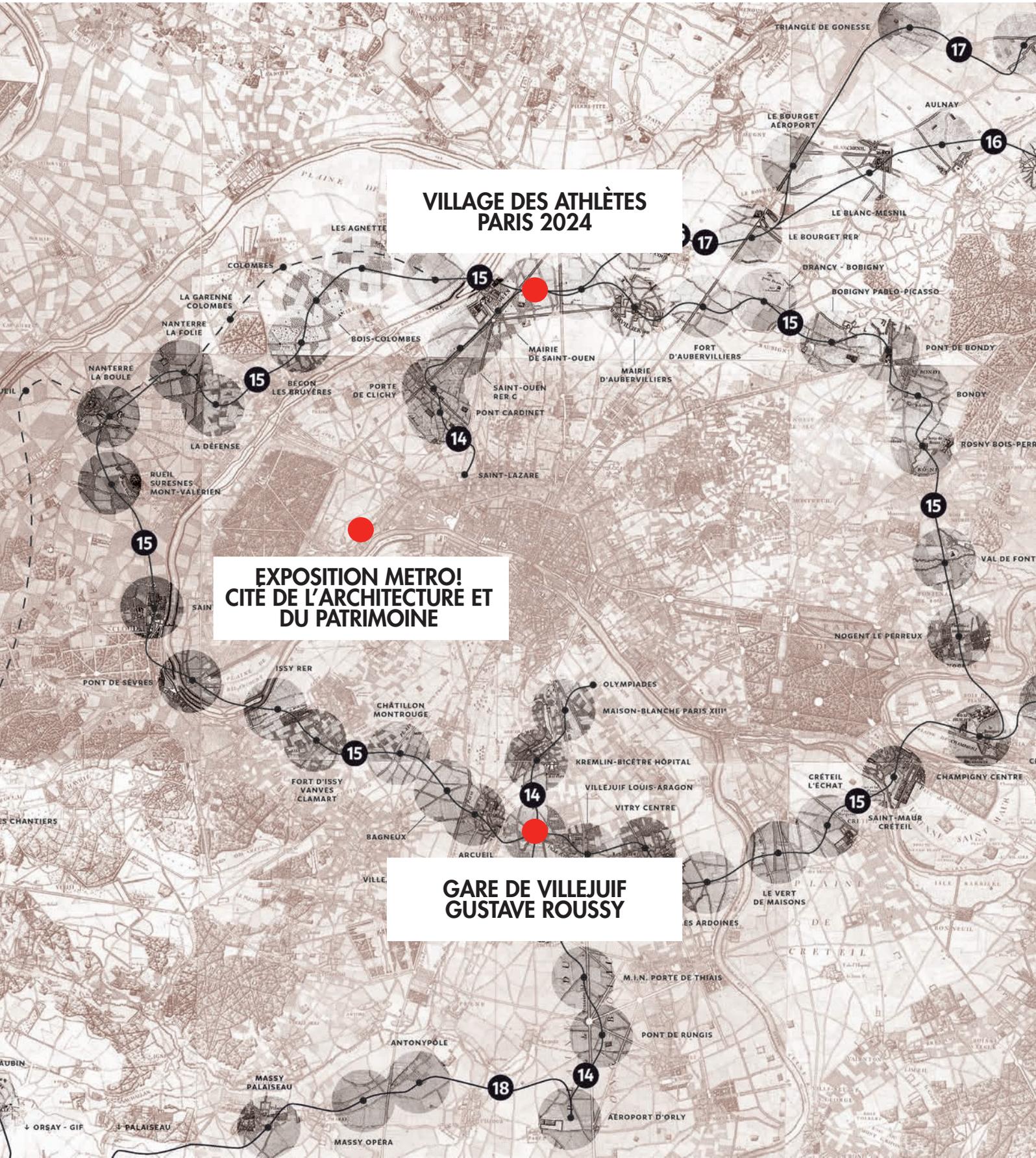


GRAND PARIS

PENSER LA MÉTROPOLE



**VILLAGE DES ATHLÈTES
PARIS 2024**

**EXPOSITION METRO!
CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET
DU PATRIMOINE**

**GARE DE VILLEJUIF
GUSTAVE ROUSSY**

DPA
6, rue Bouvier 75011 Paris
www.perraultarchitecture.com
+33 (0) 1 44 06 00 00

Illustration 1ère de couverture
Superposition du réseau du Grand Paris Express à la Carte
des environs de Paris de l'Abbé Delagrive, 1731-1741
© Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2020

GARE DE VILLEJUIF GUSTAVE ROUSSY

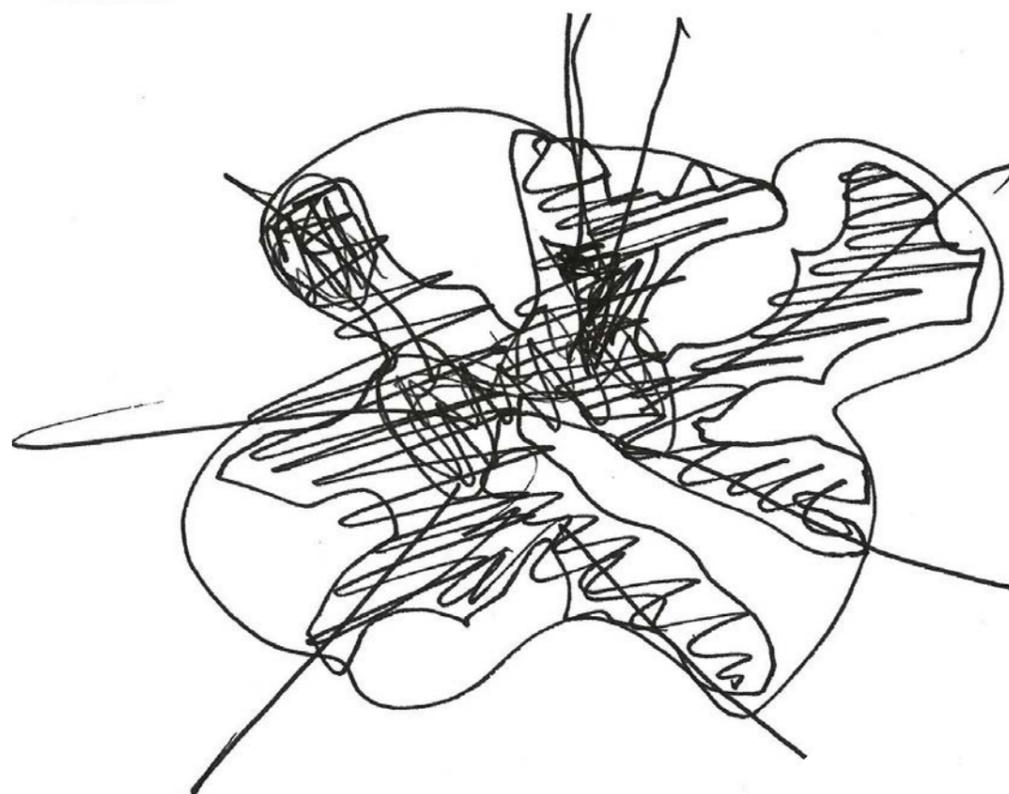
9

EXPOSITION METRO! CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

21

VILLAGE DES ATHLÈTES PARIS 2024

29



Que recouvre le « Grand Paris » ?

Poser la question en ces termes, c'est admettre que pour nombre d'entre nous, le Grand Paris est une idée difficilement saisissable. Il s'agit, à tout le moins, d'un territoire et d'une population sur le point de connaître une nouvelle révolution.

En un peu plus d'un siècle, la région-capitale est passée de 3 millions à près de 12 millions d'habitants, cependant qu'elle connaissait deux conflits mondiaux mais également, le déploiement de l'électricité puis d'internet et s'éveillait, enfin, à l'enjeu de la préservation des ressources naturelles.

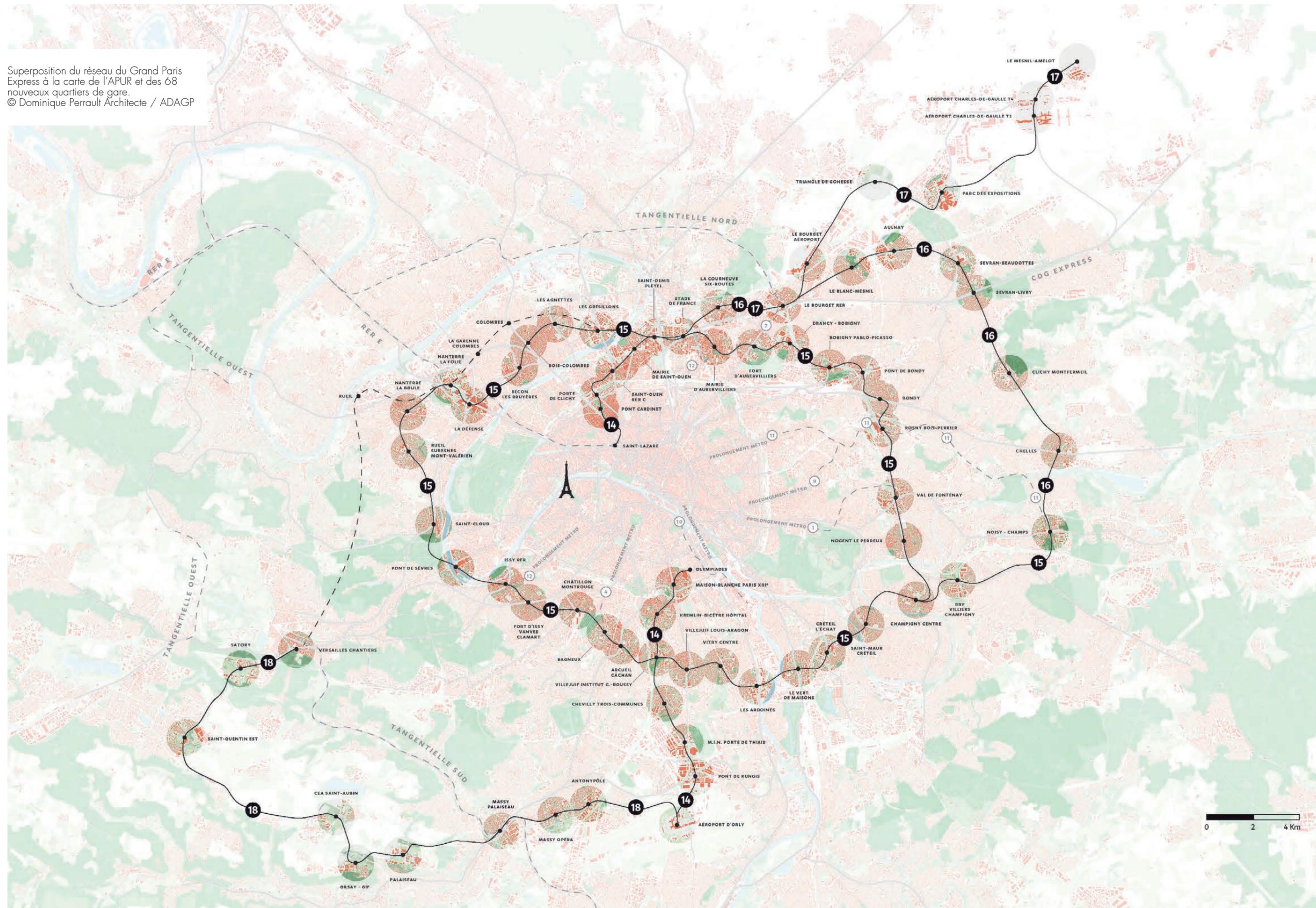
A partir du 8 novembre 2023, la Cité de l'architecture et du patrimoine accueille l'exposition « **Métro ! Le Grand Paris en mouvement** » dont Francis Rambert et Dominique Perrault sont commissaires. Celle-ci propose un récit de la transformation urbaine de l'Île-de-France par le prisme du métropolitain, depuis sa mise en circulation en 1900 jusqu'à l'extraordinaire aventure du Grand Paris Express qui s'achèvera à l'horizon 2030.

Le Grand Paris Express s'arrêtera en deux endroits marqués par l'intervention de Dominique Perrault.

La gare de Villejuif-Gustave Roussy, infrastructure-architecture qui emmènera les usagers du métro à plus de 50 mètres de profondeur sous une lumière naturelle et **le Village des Athlètes de Paris 2024** dont il est le concepteur qui sera desservi par la gare de Saint-Denis-Pleyel, dessinée par Kengo Kuma.

Dominique Perrault accompagne, depuis ses premières réalisations, le développement du Grand Paris et concourt par ses prises de position « manifestes », comme ce fut le cas en 2010 avec le commissariat du Pavillon français de la Biennale de Venise intitulé « Métropolis », aux réflexions qui l'animent.

Superposition du réseau du Grand Paris Express à la carte de l'APUR et des 68 nouveaux quartiers de gare.
 © Dominique Perrault Architecte / ADAGP



GARE VILLEJUIF - GUSTAVE ROUSSY
INFRASTRUCTURE / ARCHITECTURE





© Michel Denancé / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2019

Une nouvelle gare pour le Grand Paris Express

Située sur le point haut du plateau de Longboyau, dans le parc des Hautes Bruyères, la gare de Villejuif-Gustave Roussy est, avec les quelque 50 mètres de profondeur qui séparent le niveau de la ville de celui des quais, l'une des infrastructures de transport les plus profondes de France.

Elle desservira la ZAC Campus Grand Parc et l'Institut Gustave Roussy, premier centre de lutte contre le cancer d'Europe. Située sur la ligne 15 Sud qui reliera Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la future gare Villejuif-Gustave Roussy assurera l'interconnexion avec la ligne 14 prolongée et accueillera, à l'horizon de 2025, 100.000 voyageurs quotidiens.

L'architecture de cette gare emblématique du Grand Paris Express exprime la volonté commune au maître d'ouvrage, la Société du Grand Paris et au maître d'œuvre, de mettre en relation et d'unir les territoires.



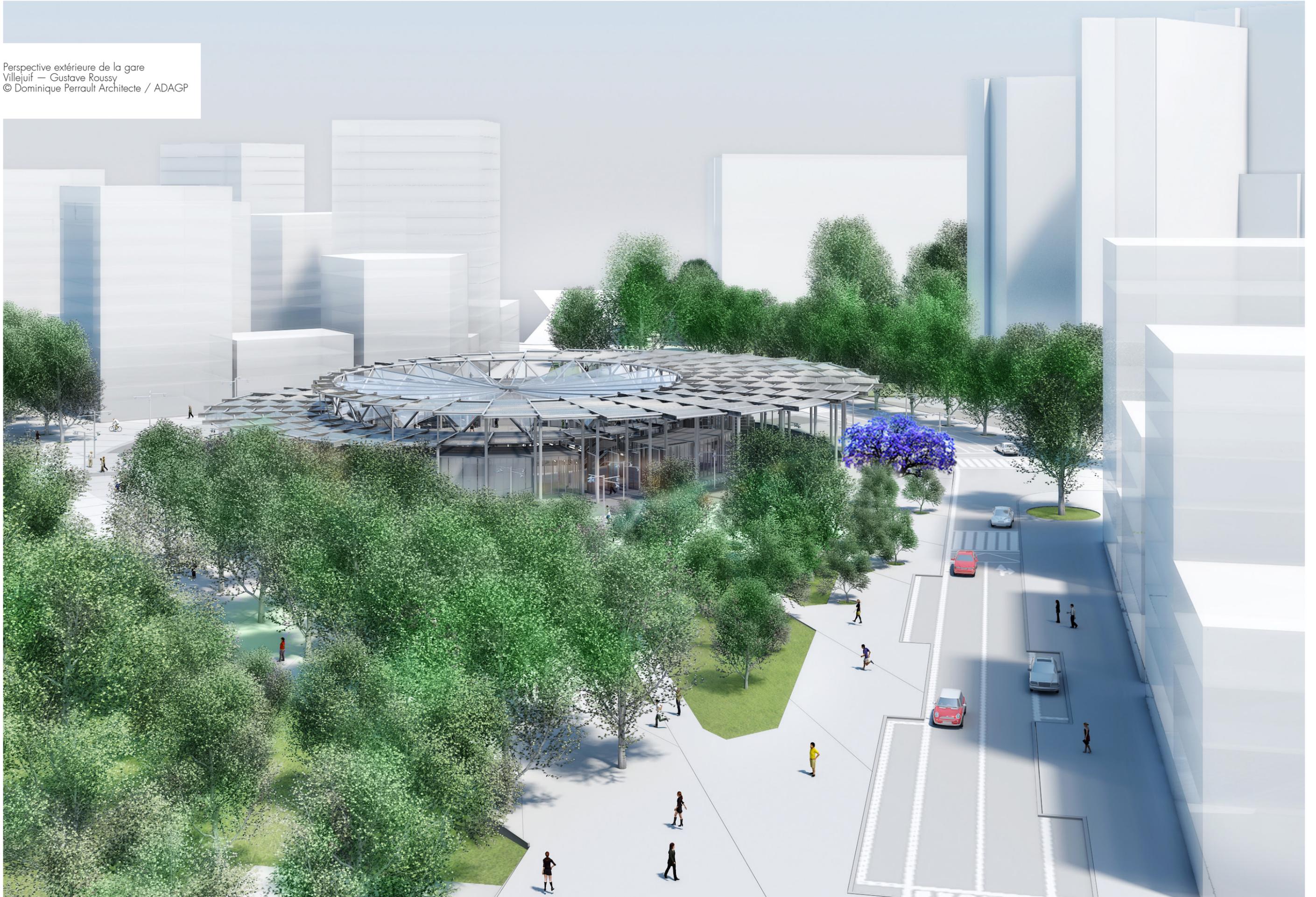
© Michel Denancé / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2019

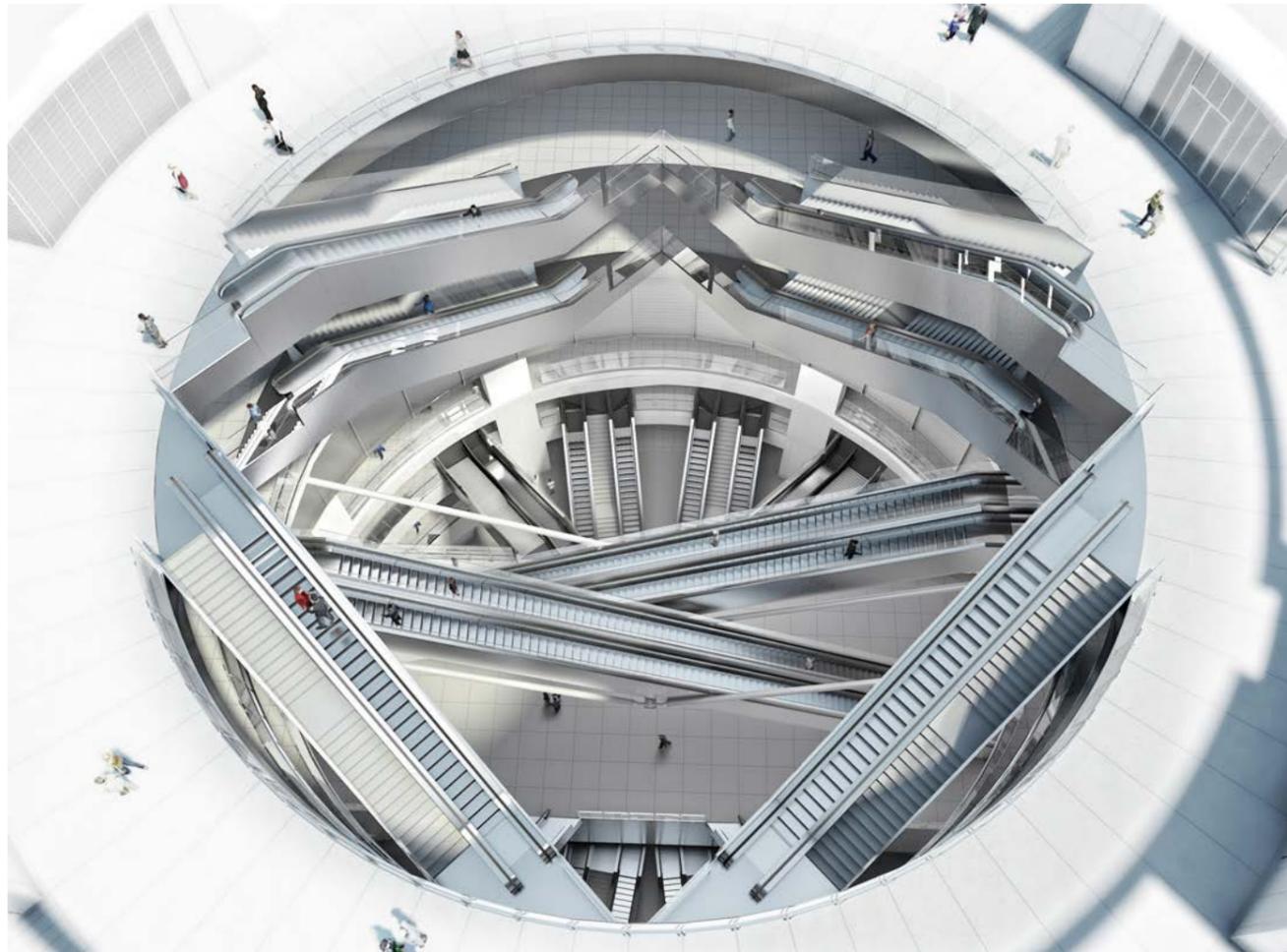
Prolonger la ville en sous-sol

Pas de démonstrativité formelle du point de vue du design. La gare, essentiellement développée en sous-sol, prend en surface l'aspect d'un pavillon et mêle le dehors et le dedans, l'infrastructural et l'urbain. Elle vient structurer l'émergence d'un nouveau territoire du Grand Paris et participe à la transformation de la ville en métropole. Il s'agit de la mise en réseau du pôle hospitalier et de la transformation de son quartier environnant en campus. La gare, en tant qu'élément de ce système, est un lieu d'échanges, un élément central dans les interconnexions entre le grand hôpital, les immeubles futurs et le grand parc. Elle créera un lien entre les espaces urbains et paysagers en prolongeant les usages et les vues entre le dessus et le dessous.

La gare s'étire, se délie et s'infilte dans le sous-sol, comme un prolongement de la ville sous la terre. Son architecture est pensée dans la continuité de l'espace public environnant. Elle ne s'oppose pas à la ville, ne lui oppose aucune façade, aucun mur. Il faut imaginer cette gare comme un connecteur du monde du dessous au monde du dessus et inversement. C'est un grand cylindre ouvert, vide, d'un diamètre de 70 mètres. Un espace de 30 mètres évidé à l'intérieur du cylindre, entouré de galeries en balcons, accueille de grands escalators. Les études d'ingénierie ont été développées afin que le design de l'infrastructure corresponde au design de la gare : une architecture légère et lisible qui accompagne les flux le plus naturellement possible. Au niveau de la place, l'accès à la gare est très fluide, le parvis se poursuit naturellement vers le premier balcon, en surplomb sur le vide central. De petits kiosques

Perspective extérieure de la gare
Villejuif — Gustave Roussy
© Dominique Perrault Architecte / ADAGP



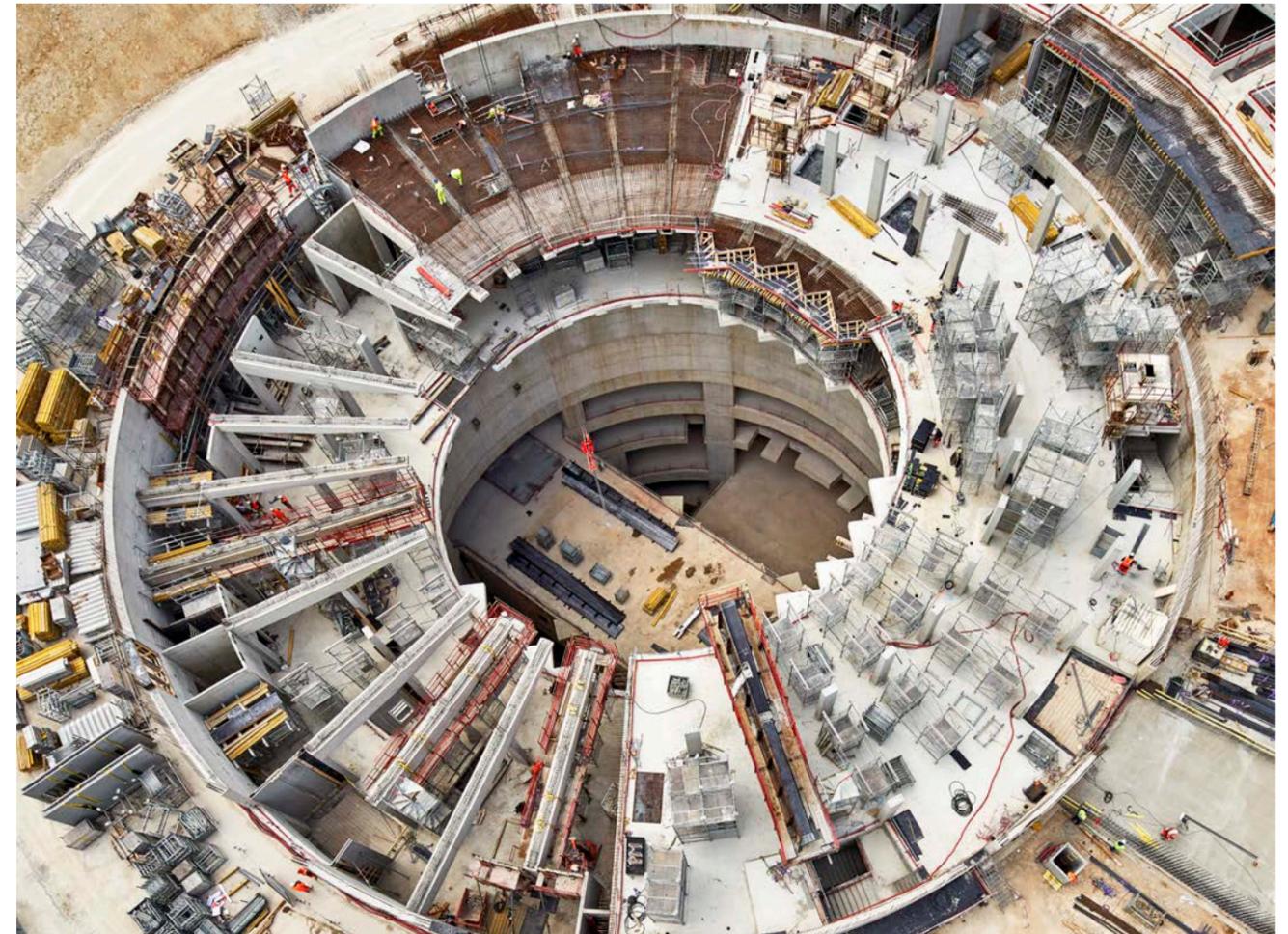


© Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2017

abritent différents services et rythment le pourtour extérieur de la gare. Des parois ornées de maille métallique permettent la fermeture de la gare. L'accès à tous (c'est-à-dire sans ticket) est possible jusqu'au niveau -2. Les deux premiers niveaux de galeries en balcon accueillent commerces et services, accentuant l'animation et la continuité de la gare avec l'espace public situé au-dessus. Des possibilités de connexions directes avec l'Institut Gustave Roussy et le parc ont également été anticipées.

Le projet favorise la lisibilité de l'espace et des circulations. Dès la sortie des quais directement reliés au grand vide central, l'usager s'oriente et se repère aisément. Depuis les deux niveaux de quais, les deux lignes de métro étant situées dans deux tunnels superposés perpendiculairement, des escalators monumentaux permettent de rejoindre la surface en étant guidé par la lumière naturelle.

Dans sa matérialité, le projet décline l'inox sous des formes multiples : lisse, maillé, perforé, poli miroir, satiné, etc. Ces différentes finitions permettent à la fois de caractériser différents ambiances et lieux de la gare tout en favorisant la propagation de la lumière par des jeux de reflets, de brillances ou de filtres.



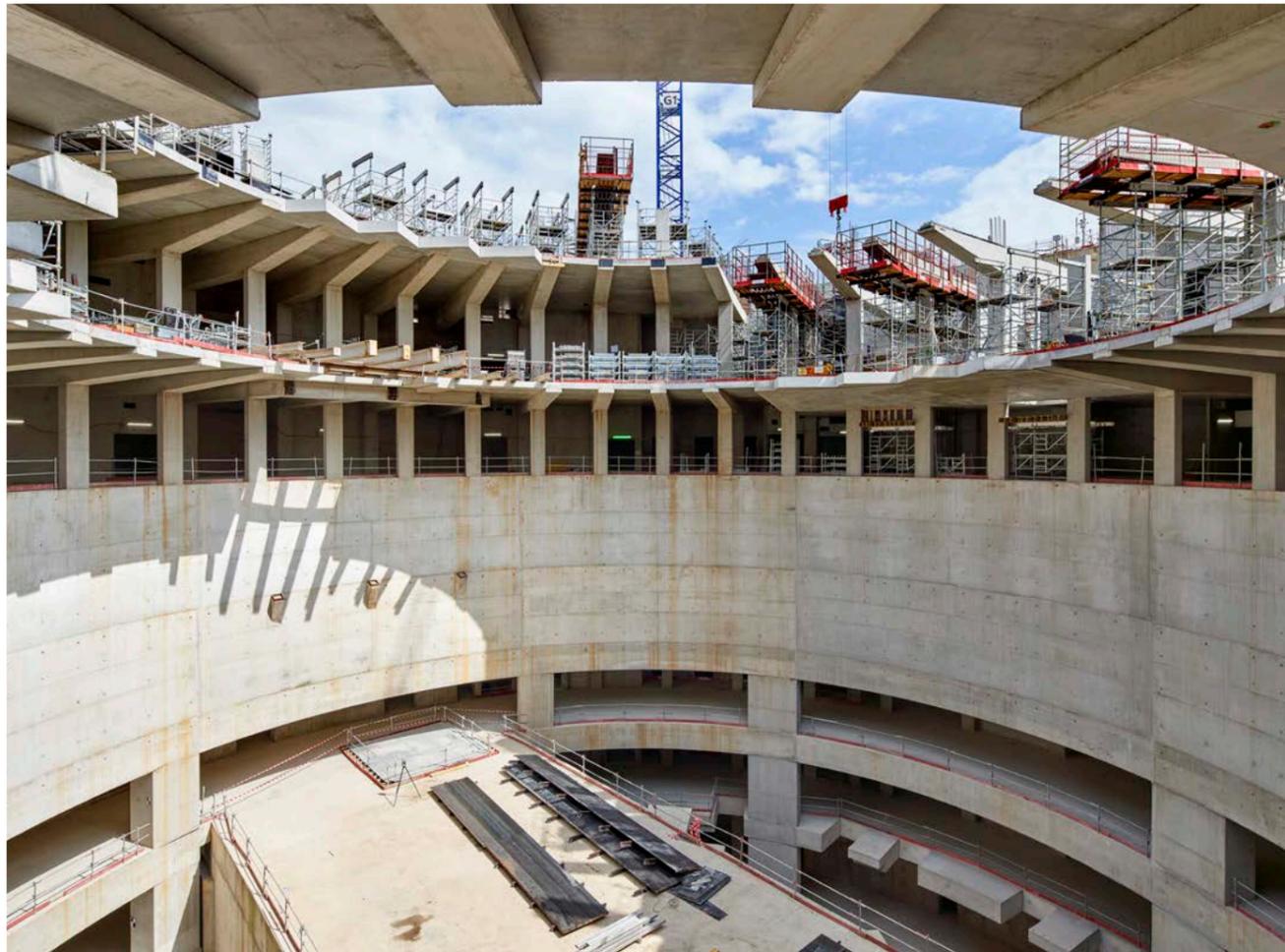
© Michel Denancé / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021

Une gare de plein air

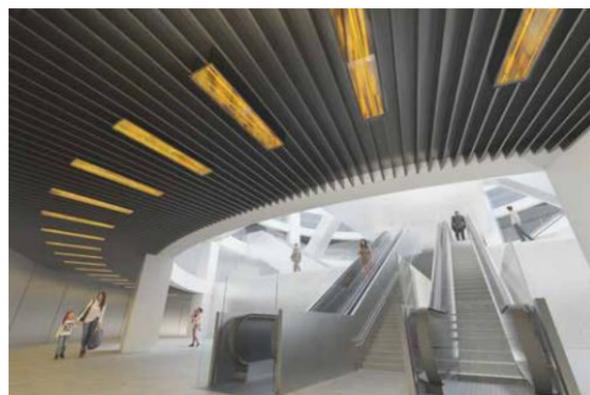
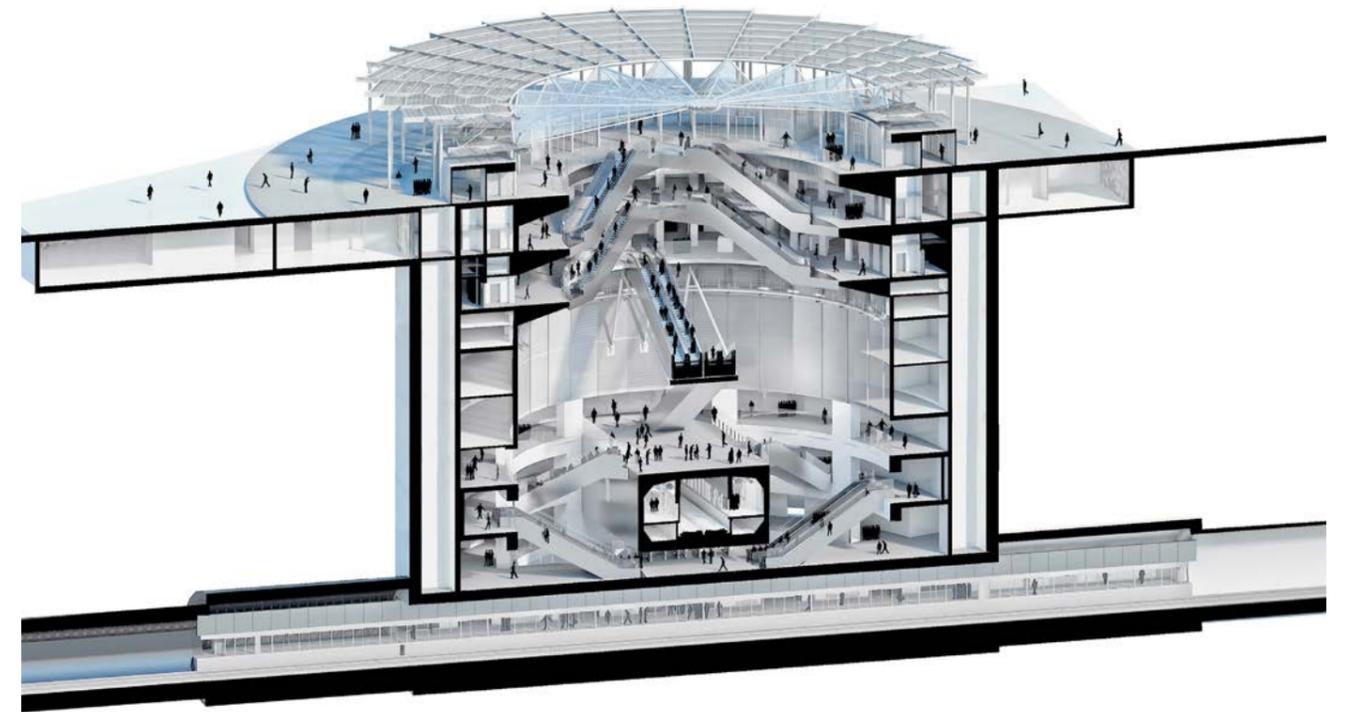
La gare est éclairée et ventilée naturellement. En contact direct avec les quais, le grand vide central et les différentes circulations en balcon sont baignés de lumière naturelle, à l'air libre. Ce principe permet l'une des prouesses de cette infrastructure, celle de ne pas nécessiter de désenfumage dans sa partie centrale (le puit). Le voyageur sera également en contact avec la température ambiante, plus tempérée en profondeur qu'en surface, sans ajout de chauffage.

La couverture de la gare est composée de trois toitures. Une couverture circulaire centrale transparente protège de la pluie tout en laissant circuler latéralement l'air extérieur. Cette couverture est constituée d'une poutre périphérique sur laquelle viennent se fixer un ensemble de tirants et de câbles reliés à un moyeu central, l'« œil » de la gare. Sur les câbles sont tendus des éléments en ETFE (éthylène tétrafluoroéthylène), matériau choisi pour ses qualités de grande transparence, de légèreté, sa résistance et sa grande finesse.

Deux autres toitures, des disques non concentriques placés à deux hauteurs différentes, couvrent la gare. Telles des marquises, elles rayonnent sur le parvis et signalent la présence de la gare tout en assurant une protection solaire aux usagers. Elles se composent de lés de maille métallique spiralée en inox, tendus entre des poutres radiales.

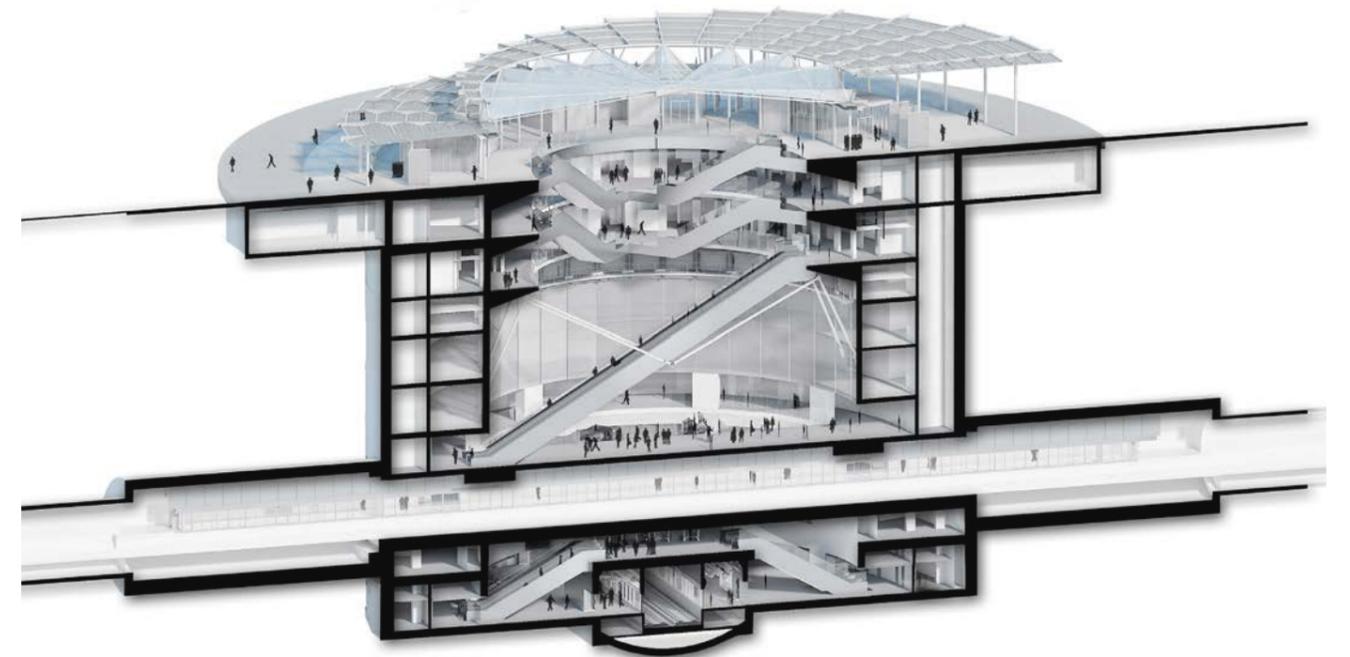


© Michel Denancé / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021

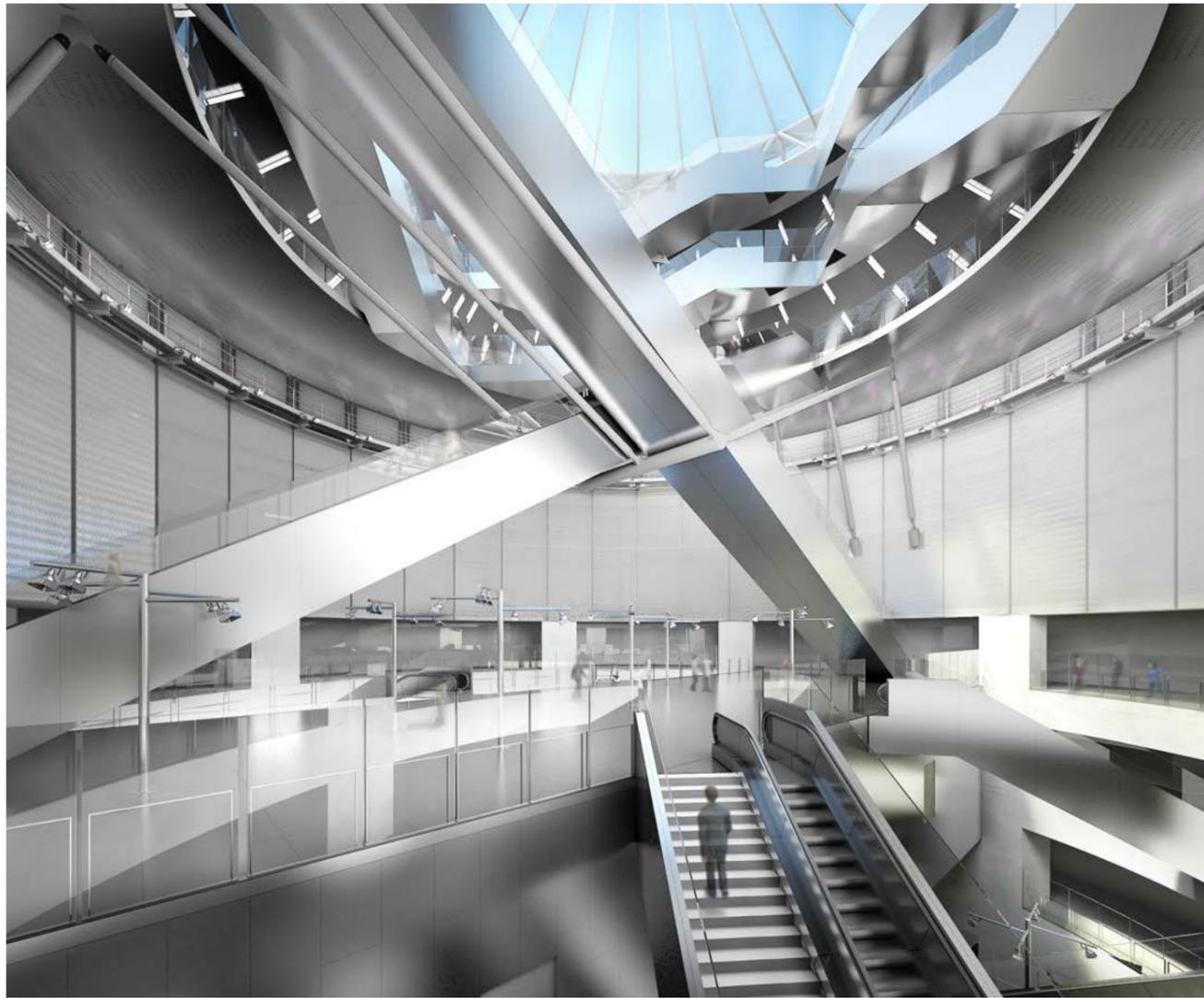


**Tandem Artiste - Architecte
Ivan Navarro**

Iván Navarro, artiste chilien, vit et travaille à New York. Il travaille, notamment, la lumière et les jeux d'optique. Il a réalisé pour la gare une œuvre autour de l'idée de passage et empreinte de références à l'astronomie. Intitulée « Cadran solaire », elle compose un ciel étoilé fait de 60 caissons lumineux intégrés aux 620m² de plafonds des deux galeries circulaires situées à la sortie des quais. Chacun de ces caissons porte le nom d'un astre et donne l'illusion d'une profondeur infinie. Jouant sur la répétition et les reflets, l'œuvre forme comme deux cadrans solaires futuristes.



Coupes © Dominique Perrault Architecte /ADAGP, 2017



© Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2017



© Arthur Jan / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2022

CONCOURS INTERNATIONAL: lauréat 2013

Situation : voie des Sables, 94800 Villejuif, France

Début des études: 2013

Début du chantier : avril 2017

Mise en service prévue : 2026 (livraison de la gare) / Mi-2024 (mise en service Ligne 14)

Maîtrise d'ouvrage: Société du Grand Paris (SGP)

Architecte: Dominique Perrault Architecte (DPA/Paris)

Ingénierie: SETEC TPI (ingénierie civile), SETEC bâtiment (ingénierie bâtiment)

Bureaux d'études: -acoustique et photométrie : JP Lamoureux, Paris

-sécurité incendie et accessibilité : Denis Thélot

-économiste: Axio

Entreprises: -Vinci Construction / Spie Batignolles / Spie Fondations / Systra / Artelia

Surface du site: 7500 m²

Surface gare: 15 364 m²

Volume construit: 203 771 m³

Diamètre du puit: 30 m

Profondeur des parois moulées de la gare: 42 m

Profondeur des quais de la ligne 15 Sud : 48,8 m

Profondeur des quais de la ligne 14 Sud : 36,7 m

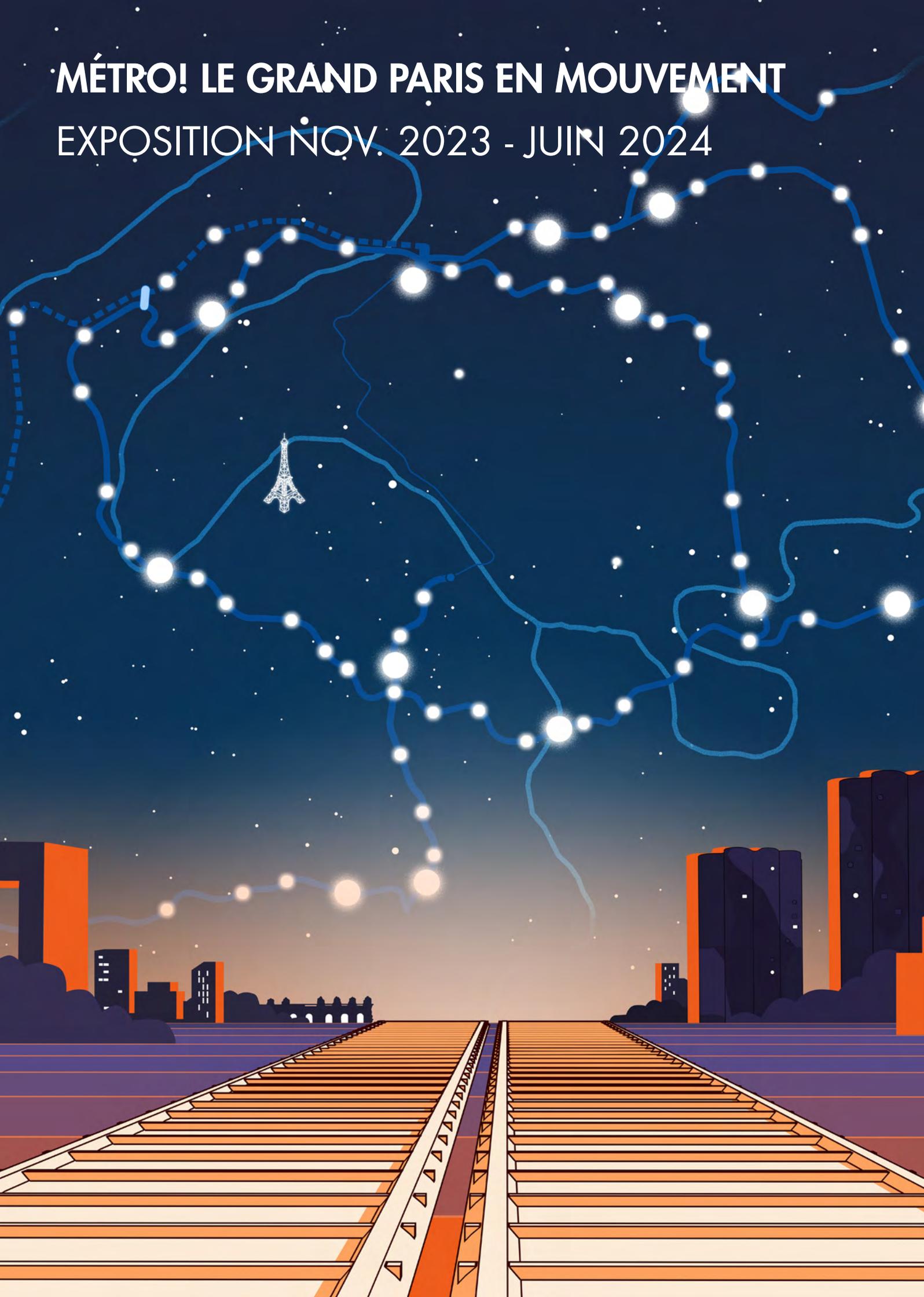
Budget prévisionnel des travaux: 153 M d'euros (valeur 2014)

En chantier

Le chantier de la Gare débute en juillet 2019. En décembre 2019 et février 2020, deux tunneliers investissent le chantier. La maille a été posée fin 2022, les escaliers monumentaux en avril 2023 et la toiture est en cours d'installation depuis le mois de mai 2023. Les premiers métros circuleront dès l'été 2024 et la Gare sera livrée en 2026.

MÉTRO! LE GRAND PARIS EN MOUVEMENT

EXPOSITION NOV. 2023 - JUIN 2024



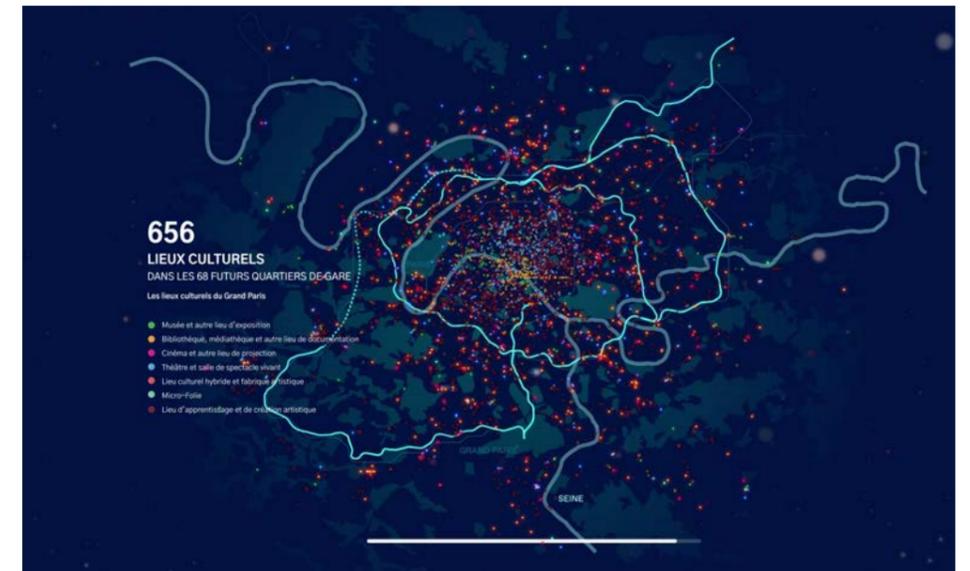


Exposition
Métro ! Le Grand Paris en mouvement

Dominique Perrault est, aux côtés de Francis Rambert, co-commissaire de cette exposition «Métro ! Le Grand Paris en mouvement» présentée, du 8 novembre 2023 au 2 juin 2024, à la Cité de l'architecture et du Patrimoine. Consacrée au Grand Paris Express, cette exposition révélera aux visiteurs l'un des plus importants projets d'infrastructure et d'architecture du monde. Tous les arts, de l'illustration au cinéma, y sont convoqués pour raconter, par le prisme du métropolitain, la construction du Grand Paris ainsi que la transformation de ce territoire à l'heure de la transition écologique.

« Les gares du Grand Paris Express sont, pour la plupart d'entre elles, en chantier. Le nouveau métro connaîtra ses premières mises en service dès l'année prochaine. Il était légitime que la Société du Grand Paris, porteuse de ce projet fondateur, et la Cité de l'architecture s'associent pour proposer le récit d'un « Grand Paris en mouvement ». Francis Rambert et moi-même avons, avec la complicité de Jean-Marc Hofman, conçu l'exposition « Métro ! » comme un espace de découverte mais encore, comme un lieu d'information et de débat sur le développement de la métropole. »

Dominique Perrault
Architecte urbaniste
Co-commissaire de l'exposition



Extraits de l'animation "Carte mentale, carte numérique" © Conception multimédia agence Mazedia, 2023



Descente de la roue de coupe du tunnelier Caroline à Massy © Gérard Rollando / SGP



Perspectives de la séquence « Archipel du Grand Paris », scénographie Roll Office, 2023



Vue aérienne Paris-Rouen-Le Havre, "Un axe ville-nature jusqu'à la mer", photomontage de l'équipe d'Antoine Grumbach dans le cadre de la consultation internationale pour le Grand Paris, 2009 © IGN / AGA.

Le Groundscape et le territoire

par Dominique Perrault

« Le Grand Paris Express est, aujourd'hui, le plus vaste projet de génie civil en Europe comprenant plus de 200 km de lignes automatiques et 68 nouvelles gares. Il s'agit, avant tout, d'un projet de territoire et de fabrication d'une ville en phase avec les aspirations collectives à une nouvelle expérience urbaine. Le Grand Paris Express est une pièce majeure de ce grand pari de la métropole.

L'exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement », présentée à la Cité de l'architecture et du patrimoine, s'inscrit dans une réflexion au long cours sur de la métropole durable, sa construction et son urbanité. L'exposition n'invite pas seulement le visiteur à découvrir et à s'informer des chantiers des soixante-huit nouvelles gares du Grand Paris Express, l'exposition suscite une réflexion collective autour de ce programme unique en Europe.

Un nouveau territoire se forme sous nos yeux, mis à la disposition du plus grand nombre. L'objectif n'est pas de seulement de permettre à l'ensemble des franciliens d'accéder à la ville capitale mais également de voir naître, sur l'ensemble du territoire métropolitain, de nouveaux bassins de vie et d'activité. L'aménagement des quartiers entourant les nouvelles gares du Grand Paris Express est, à cet égard, un enjeu d'urbanité consubstantiel au programme de métropolisation du territoire. Leurs périmètres, définis par un cercle de 800 m de circonférence, ne représenteront rien de moins qu'une fois et demie la taille de Paris intra-muros et plus de vingt pour cent de la population de la nouvelle métropole.

Les aménageurs du Grand Paris se voient confier une multitude de missions dont les enjeux sont clairement identifiés : accroître l'hospitalité des villes, des zones périurbaines et rurales, remédier ségrégations spatiales et aux relégations de toutes sortes, favoriser la mixité sociale sans affaiblir encore les plus démunis, promouvoir le logement et de nouvelles modalités d'habitat, optimiser la mobilité, intensifier les connexions entre pôles urbains, contribuer à l'essor de bassins d'emploi, concourir, enfin, à l'émergence de la métropole durable face au défi climatique.

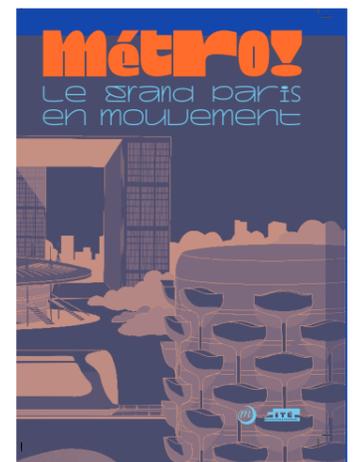
Cette culture démocratique de la métropole s'étend à l'accès aux arts. Ainsi la Société du Grand Paris a-t-elle très tôt décidé de consacrer un pour mille de ses ressources budgétaires, soit trente-cinq millions d'euros, à l'inclusion de l'art contemporain dans l'espace et l'architecture des nouvelles gares, conçues comme des lieux de vie et de découverte à part entière. Un vaste musée que chacun visite muni de son titre de transport.

Dans la métropole innervée par le Grand Paris Express, se réfléchit sous un jour nouveau l'image ancienne de la grande Cité-Monde providentielle, résiliente et durable. Le groundscape est à ce titre une métaphore vive des pouvoirs de l'architecture. Ce nouvel horizon,

quel est-il ? Le sol, l'épaisseur sous-cutanée de la ville où infiltrer l'architecture. Sous l'épiderme urbain, des volumes latents se tiennent en réserve. Une ressource disponible. Le groundscape est un projet immense et invisible, comme un système racinaire qui augmente la ville-région. Parce qu'on ne le voit pas, on ne le mesure pas.

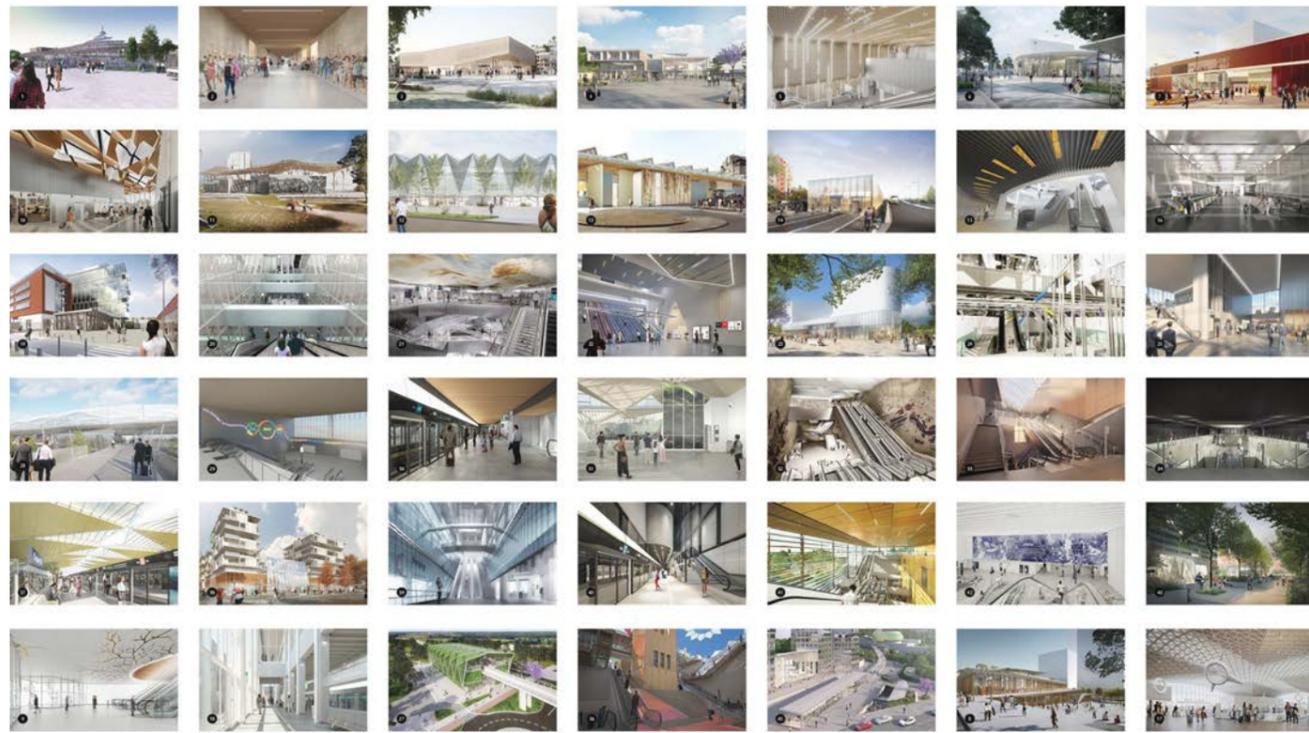
Le groundscape engendre d'autres phénoménalités, d'autres fictions, d'autres poétiques de jeux d'espace. Un champ d'action tectonique pour l'architecte-urbaniste. 80% des nouvelles lignes du Grand Paris Express sont enfouies. Envisager le sol comme un lieu de liaison entre le domaine aérien de l'urbain et celui des profondeurs permet d'abolir la démarcation entre le dessus et le dessous. Effacer le seuil entre l'espace ouvert et l'espace clos. Brouiller les limites de la ville.

L'urbanisme est une discipline de terrain à la croisée des sciences sociales et des sciences politiques, de la géographie et de la démographie, de la sociologie et de l'économie, du Big Data et de la mémoire héritée. Afin de comprendre un territoire dans sa polysémie et y intervenir au mieux, l'architecte-urbaniste doit accueillir en lui l'expérience vécue de la ville. Chaque chantier s'adresse à son territoire en propre et accorde au futur un déjà-là, des marqueurs d'identité, des récits, une géographie, un bâti. La feuille de route du Grand Paris Express est inséparable de cette intelligence du vivant.»



Extrait du catalogue de l'exposition.

Cet ouvrage, premier panorama pluridisciplinaire sur le métro et son devenir, met en dialogue points de vue, enjeux, perspectives, dessinant tour à tour une nouvelle carte mentale de la métropole.



Exemple de 42 des 68 futures gares du Grand Paris Express actuellement en chantier

Et si on prenait le métro ?

Métro! En 1900, les Parisiens découvraient le Métropolitain. En 2030, les Franciliens emprunteront le Grand Paris Express. Soit un saut d'échelle, de la ville d'Hausmann intramuros à la métropole extramuros où vivent plus de dix millions d'habitants.

Métro! Plus grand chantier d'Europe en ce premier quart du XXI^e siècle, le réseau du Grand Paris Express lancé en 2010 s'apprête à changer la vie de millions de Franciliens qui n'auront plus à passer par Paris pour se déplacer. Ce nouveau métro entièrement automatisé irriguera les territoires de la périphérie de la capitale. Aventure sur les rails sans précédent, d'Hector Guimard aux architectes contemporains, le parcours fraye son chemin dans les souterrains de la métropole traçant une double boucle pour relier les pôles de mobilité existants et désenclaver des secteurs jusqu'alors mal desservis. Autant de quartiers de gare en perspective.

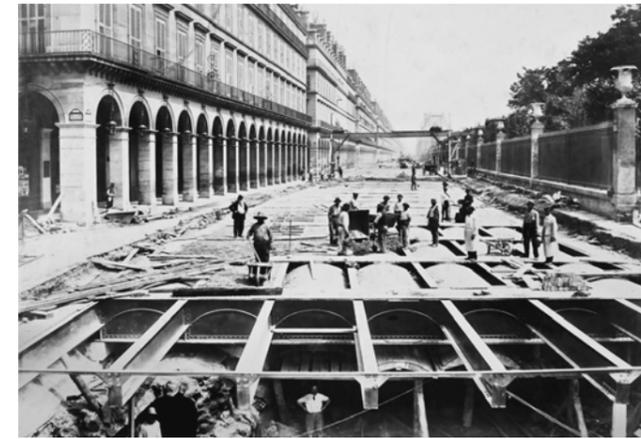
Métro! L'exposition donne une réalité inédite au Grand Paris. Elle embarque le public dans le récit du passage métro à la métropole. Elle permet de comprendre comment le métro express redessinera notre carte mentale, modifiant nos perceptions des distances et des territoires. Au cœur du parcours, le Grand Paris Express se révèle au travers de différentes typologies de gares, qui se déploient en profondeur, qui engagent des séquences du paysage, qui créent de nouveaux espaces publics et qui tissent de nouveaux liens sociaux.

Dominique Perrault

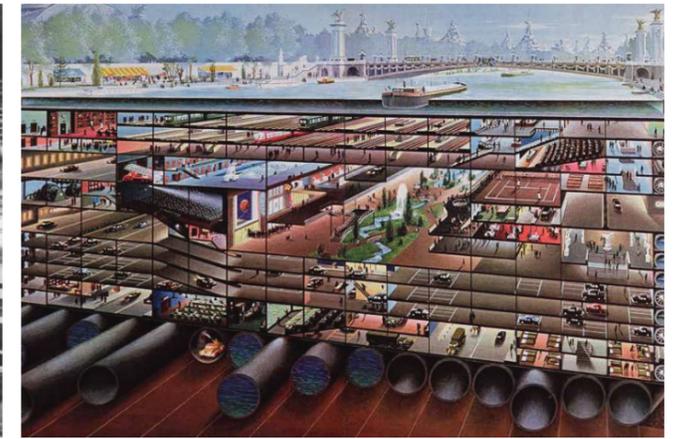
Architecte urbaniste, co-commissaire

Francis Rambert

Directeur de la Création architecturale à la Cité de l'architecture et du patrimoine, co-commissaire



Station Concorde, 25 juillet 1899 © Charles Maindron/ Groupe RATP



Tanguy de Rémur d'après Paul Maymont "Paris-sous-Seine" perspective, 1963

Informations pratique

08 nov. 2023 - 02 juin 2024

Cité de l'architecture et du patrimoine

De 9€ à 12€

LE PAVILLON DU GRAND PARIS EXPRESS EXPÉRIENCE IMMERSIVE

Du 13 octobre 2023 au 6 novembre 2023, La Société du Grand Paris et Dominique Perrault présentent une installation immersive consacrée au Grand Paris Express et à son ambition urbaine, architecturale et environnementale, au cœur du Westfield Forum des Halles. Au sein de cette installation, prenant la forme d'un cube immersif, vous trouverez des cartographies historiques du Grand Paris, du réseau ferré francilien et des 68 nouveaux quartiers de gares. À l'intérieur, vous serez plongés dans un film à 360 degrés qui vous fera voyager à travers l'histoire du métro de Paris : depuis les chantiers des premières lignes du métro parisien au début du XX^e siècle jusqu'au Grand Paris Express. C'est la troisième édition pour ce pavillon, déjà présenté à l'Exposition universelle de Dubaï et à la Biennale d'architecture et de paysage de Versailles en 2022.



VILLAGE DES ATHLETES - PARIS 2024

UN QUARTIER RÉVERSIBLE





Les îlots bateaux, concept directeur © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2017



Le site, au coeur des mutations du Grand Paris © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2019

A l'été 2024, les Jeux Olympiques et Paralympiques se tiendront à Paris !

Cinq années durant, de la phase de candidature de Paris pour l'organisation des Jeux en 2016, au démarrage du chantier en 2020, l'agence Dominique Perrault Architecture a été mandataire du groupement de maîtrise d'œuvre, urbaniste en chef et, à ce titre, créateur du Village des Athlètes dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par la SOLIDEO.

Dès la fin de l'année 2023, le quartier sera prêt pour l'accueil du Village des athlètes lors des 18 jours des Jeux Olympiques puis des 12 jours des Jeux Paralympiques. Quelques 2400 logements et 119 000 m² d'activités, bureaux, équipements ou services, vont voir le jour et former en Seine-Saint-Denis (Île-de-France) un nouveau quartier à l'horizon de 2025. Ce nouveau quartier constitue une part importante de l'héritage des Jeux de Paris.



La pointe de l'île de la Cité © Jacques Leroy / SCC / DU

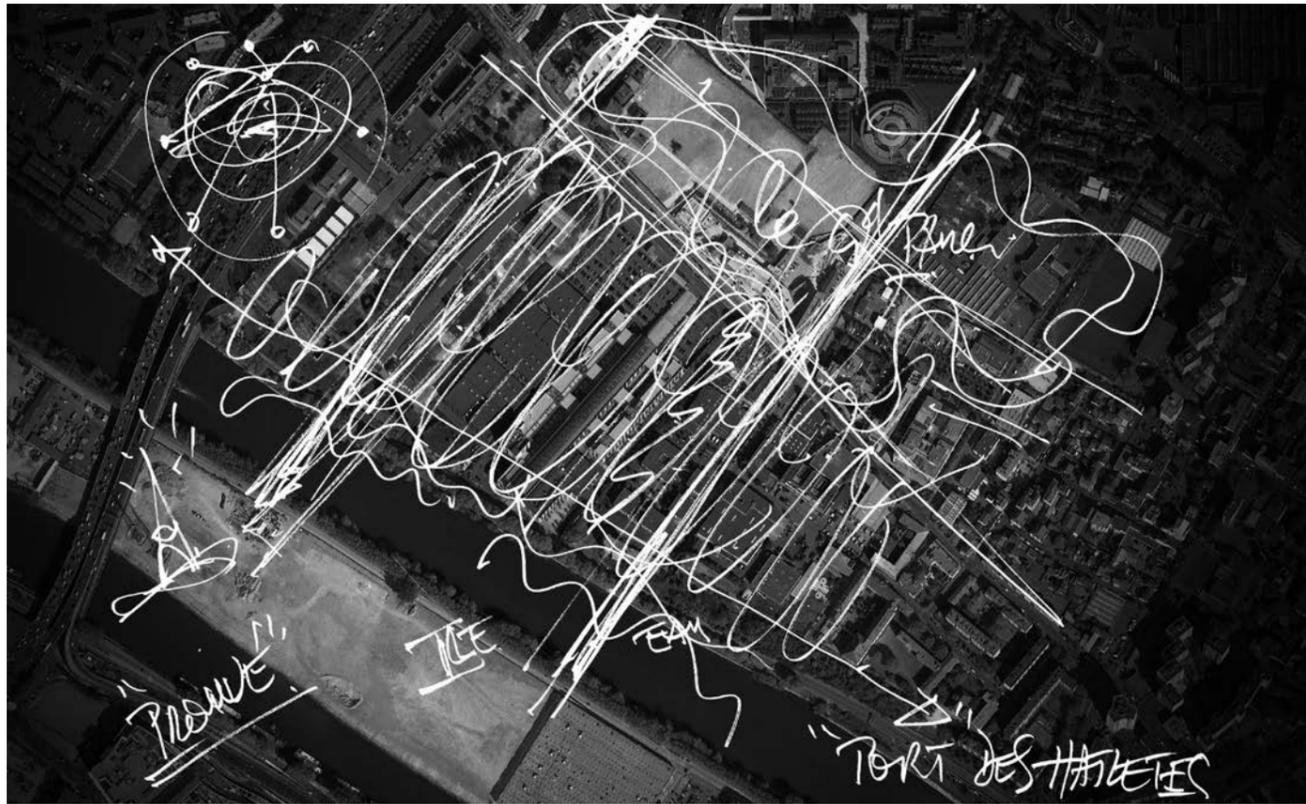


La pointe de l'île Saint-Denis Cité © Elise Robaglia

Une localisation optimale

Le site choisi se développe sur 51 hectares, dispersés sur l'île Saint-Denis, Saint-Denis et Saint-Ouen. L'un des objectifs majeur du projet vise une amélioration des interactions entre le site et l'ensemble de la métropole, le territoire dans lequel s'implantera le Village étant actuellement l'un des plus actifs du Grand Paris en termes de mutations urbaine. Il devra constituer en 2050 un tissu urbain robuste et lisible, fondé sur un « urbanisme de liaison » en mesure d'inscrire ce territoire dans l'échelle métropolitaine, par une géographie centrée autour de la Seine. Lors des Jeux, la localisation du village minimisera les déplacements des sportifs. Le Stade de France et le centre nautique seront à quelques minutes en bus, et la gare Saint-Denis Pleyel, à 800m du site, permettra de rejoindre le centre de Paris, par les lignes 14, 15, 16, 17 du Grand Paris Express, ou la ligne 13 du métro.





Renouer avec la Seine, concept directeur © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2017

Le « déjà-là », l'eau et le sol comme concepts directeurs

En écho aux grands objets architecturaux existants, dont celui de l'actuelle Cité du Cinéma, six pièces urbaines baptisées « îlots-bateaux » ont été imaginées. Chaque îlot développe sa propre identité et joue un rôle précis dans un scénario urbain lisible et cohérent. La forme privilégiée est celle d'immeubles en plots, morphologie autorisant un compromis entre la compacité exigée par les exigences de durabilité et la possibilité d'offrir aux logements un bon ensoleillement et des vues multiples sur la Seine, notamment. Cette morphologie capable d'accueillir une grande diversité de programmes (logements, bureaux, hôtel, résidence étudiante, commerces, etc.) composera des ensembles ouverts à la fois sur l'espace public et sur des cœurs d'îlots offrant des cadrages sur le grand paysage.

DPA a souhaité donner une forte dimension environnementale et développer un quartier exemplaire pour le Grand Paris, qui mette l'accent sur des exigences élevées en matière de durabilité, des espaces publics généreux, une valorisation des modes de transports doux, une végétalisation importante et un renforcement de la biodiversité. L'aménagement des berges témoigne de cette volonté, mais aussi l'implantation du bâti qui intègre de nombreux espaces verts, avec des cœurs d'îlots très ouverts offrant des vues vers les quais. La nature sera aussi présente sur les toits des immeubles envisagés comme espaces partagés ou dédiés à l'agriculture urbaine.

L'objectif est également de minimiser la facture énergétique en termes de construction, par la mise en œuvre d'une stratégie énergétique ambitieuse tant du point de vue de la baisse des consommations que de la production locale. L'attention est prêtée à l'importance du digital, des services urbains, de l'adaptabilité et de l'évolutivité des espaces. La mobilité constitue aussi un axe central de l'intégration du Village au sein du Grand Paris. A ce titre le projet propose le développement de trames de déplacements pour tous les types d'utilisateurs avec une vision évolutive à horizon 2050. La gare en cours de construction de Saint-Denis Pleyel, conçue par Kengo Kuma, fera de ce quartier un nouveau centre de la métropole.



Perspective aérienne du projet © SOLIDEO / Dominique Perrault Architecte / ADAGP / Ingérop / Une Fabrique de la Ville / TER / UrbanEco / Lamoureux



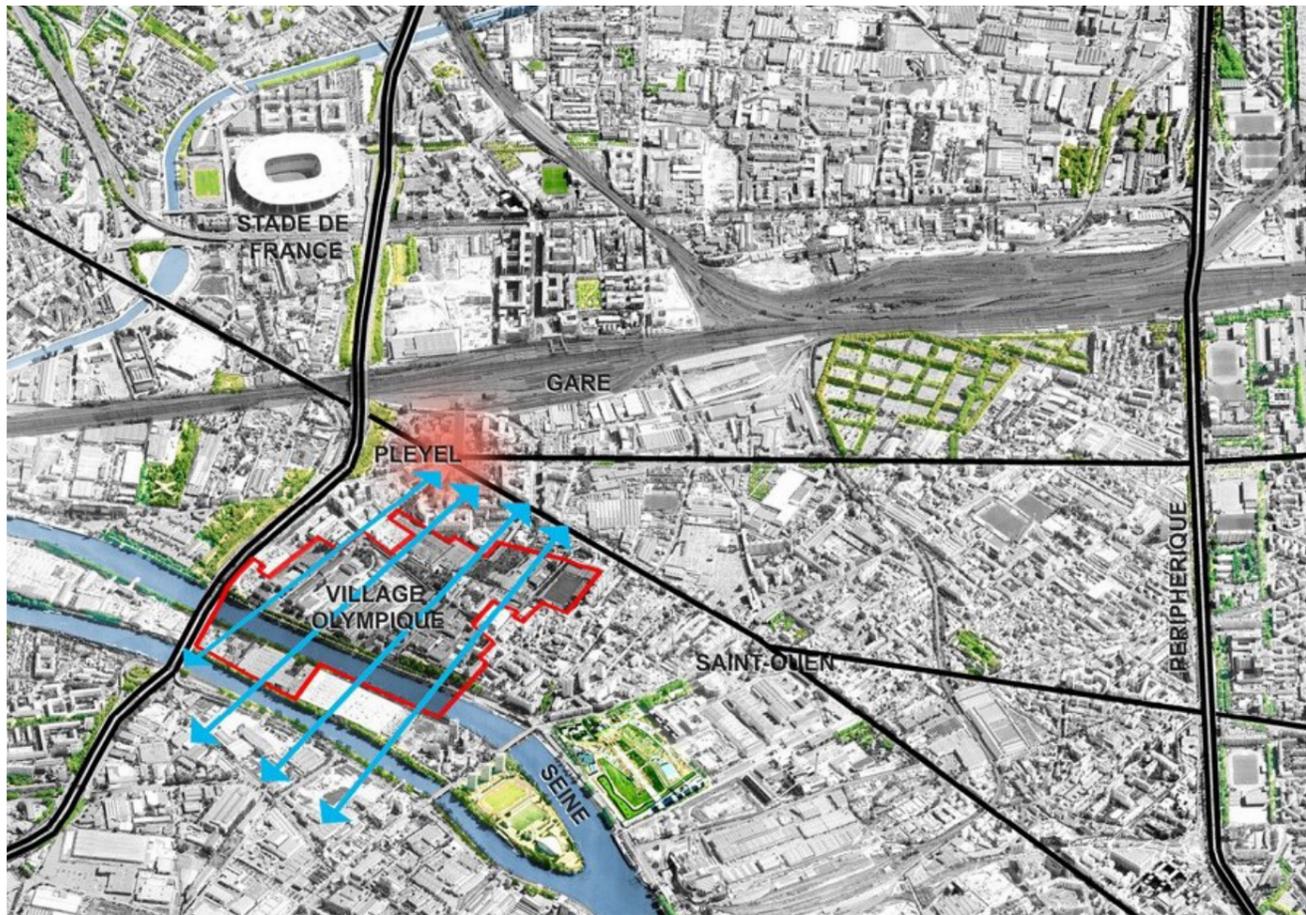
Un quartier en héritage © SOLIDEO / Dominique Perrault Architecte / ADAGP / Ingérop / Une Fabrique de la Ville / TER / UrbanEco / Lamoureux

Un quartier tourné vers la Seine

La Seine traverse un quartier pleinement ouvert et orienté vers le fleuve rendant ainsi ses quatre berges et son plan d'eau disponibles pour une multitude d'aménagements ludiques, sportifs ou paysagers. C'est également la Seine qui relie cette "nouvelle centralité" au cœur de Paris. Elle est un élément de leur identité commune, historique et géographique. Le fleuve crée ainsi une mégalopole polycentrique.

Au-delà du Village

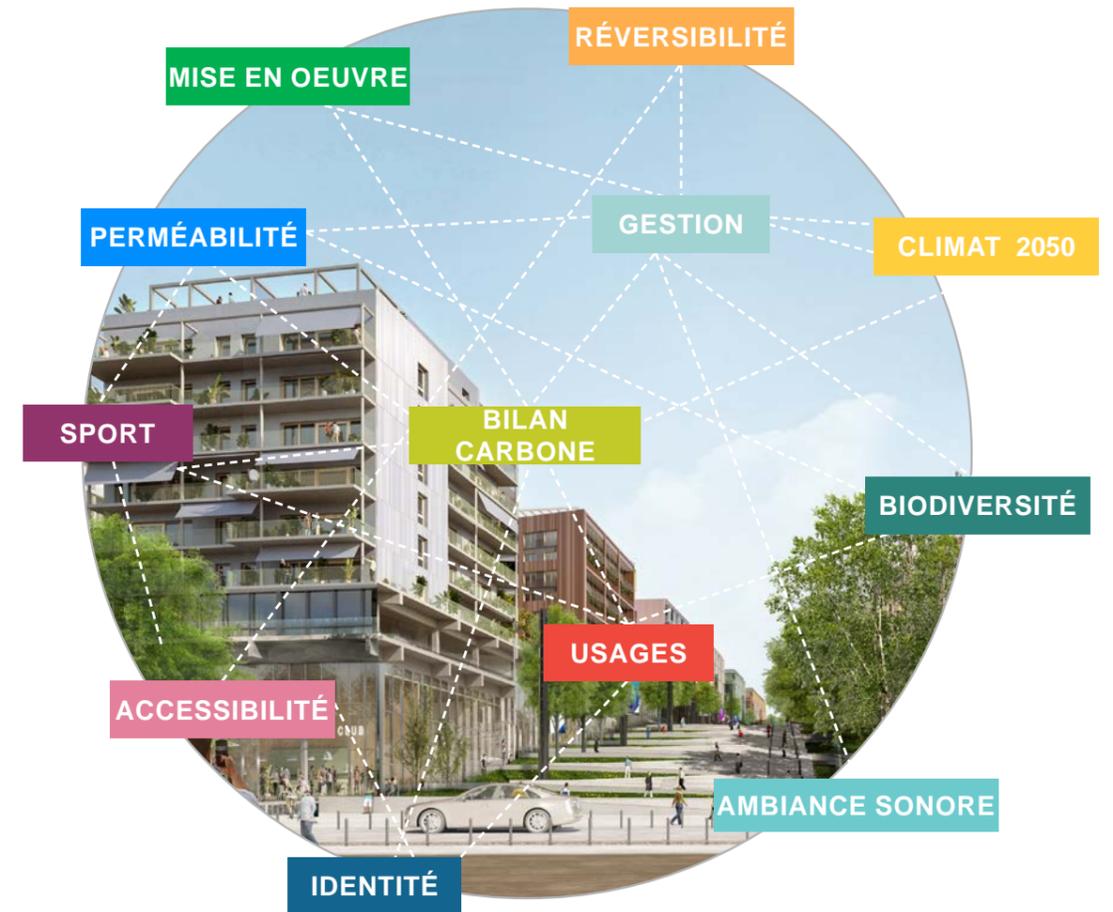
L'avenir du Village des Athlètes est au-delà de lui-même. Il s'agit bien sûr de constituer un quartier exemplaire à l'horizon 2025 et à plus long terme en 2050, capable d'offrir temporairement un accueil d'exception aux athlètes et à leurs délégations. Mais c'est avant tout, une réflexion urbaine de long terme ayant pour objectif la constitution d'un nouveau quartier durable, un morceau de ville offert à tous, profondément connecté au grand territoire, théâtre d'une densité de transformations urbaines sans précédents.



Plan - Les îlots bateaux, concept directeur © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2017



Perspective aérienne du projet © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2019



Les ambitions du projet des espaces publics

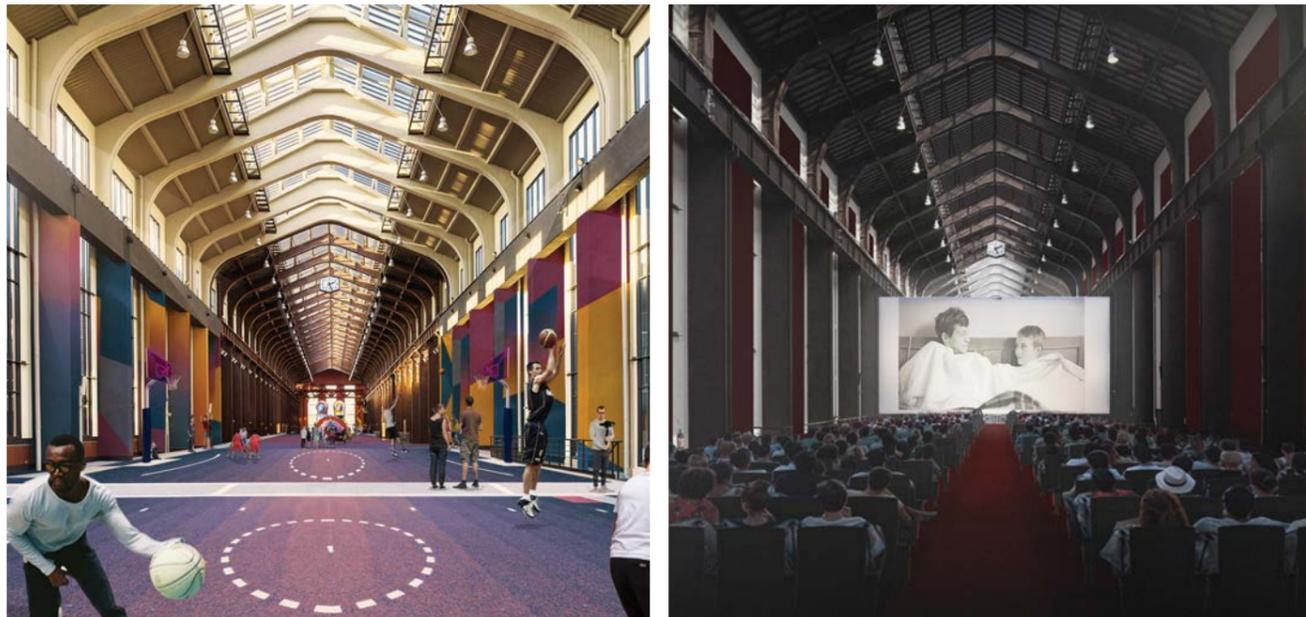
12 ambitions principales ont guidé la conception des espaces

S'inscrivant dans la stratégie de durabilité de Paris pour les ouvrages olympiques construits pour Paris 2024, les espaces publics sont conçus dans l'objectif d'adapter la ville au climat de 2050. Le projet répond à des objectifs ambitieux en termes de durabilité : son empreinte carbone est maîtrisée, sa conception intègre les enjeux climatiques (revêtements de sol, présence de végétaux et d'eau dans les espaces publics...) et vise à contribuer à la valorisation et au développement des écosystèmes. Par ailleurs, le choix des revêtements des espaces publics vise à limiter l'effet d'îlot de chaleur urbain et présente le meilleur compromis entre la volonté architecturale, le coût, l'entretien, la durabilité, la perméabilité et la facilité du cheminement PMR. La question de l'imperméabilisation des sols a été traitée en amont des espaces publics, participant à l'orientation des choix architecturaux et paysagers, dans un objectif d'amélioration de la gestion des eaux pluviales.

AMBITION 1 AFFIRMER LE LIEN À LA SEINE	AMBITION 2 DES ESPACES PUBLICS REVERSIBLES	AMBITION 3 PRISE EN COMPTE DES DÉLAIS DE MISE EN OEUVRE
AMBITION 4 MAITRISE DU BILAN CARBONE	AMBITION 5 ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE	AMBITION 6 L'EAU EN VILLE + PERMÉABILITÉ DES ESPACES
AMBITION 7 FACILITÉ DE GESTION	AMBITION 8 MAITRISE DES ALBEDOS CLIMAT 2050	AMBITION 9 BIODIVERSITÉ DANS L'ESPACE URBAIN
AMBITION 10 LE SPORT EN VILLE	AMBITION 11 USAGES EVENEMENTIELS ET ESPACES CAPABLES	AMBITION 12 AMBIANCE SONORE DU QUARTIER



La Cité du Cinéma, une nouvelle place métropolitaine © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021



La grande nef de la Cité du Cinéma / Fiction DPA © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021

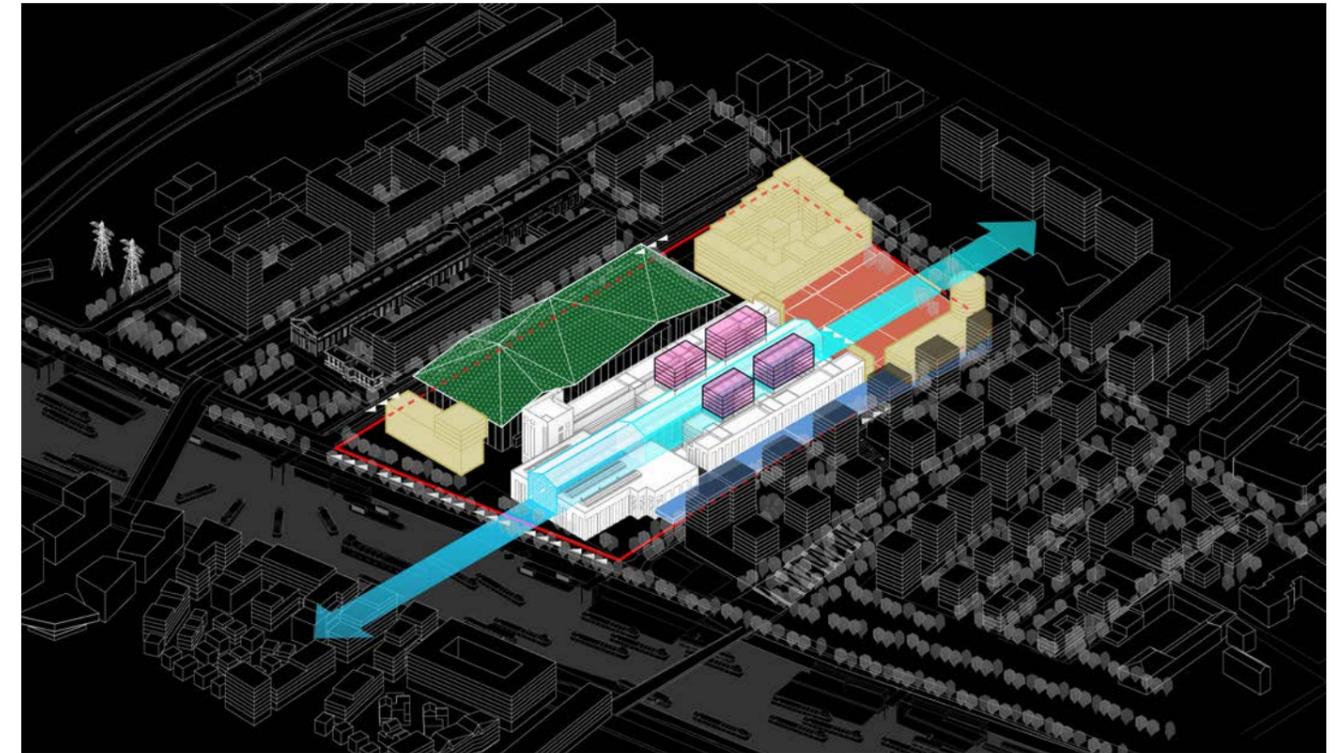
La Cité du Cinéma en héritage

La réflexion engagée autour du Village des Athlètes est une réflexion urbaine de long terme sur la constitution d'un morceau de ville tenant compte des spécificités de sa géographie. Ce projet d'aménagement d'un quartier aurait en tant que tel pu être développé dans une autre de nos métropoles régionales. Ce qui fait sa singularité, ce sont ces éléments qui étaient "déjà là" : la Cité du Cinéma en son cœur ou encore, la Seine, avec ses quatre berges activées pour faire du quartier un site "grand parisien". Au bord de la Seine et sur près de sept hectares, l'ensemble de la Cité du Cinéma doit être réimaginé pour offrir au quartier une véritable urbanité et une identité ; autrement dit, un marqueur fort de la transformation du site. Il constitue à ce jour le grand oublié de la réflexion urbaine, à cet endroit. Dès lors, comment transformer cette enclave en un grand équipement métropolitain, en un objet exceptionnel pour le grand territoire de la Seine-Saint-Denis ?

D'une Cité à l'autre

La transformation de la Cité du Cinéma qui fait l'objet de fictions pourrait être l'opportunité d'un grand projet ouvert au public. De la reconquête des parkings souterrains à l'installation d'une plateforme logistique pour le quartier, les possibilités sont nombreuses, en complément des programmes existants : école de cinéma Louis Lumière, studios de production et bureaux. Dans la grande nef, par exemple, presque deux fois plus longue que celle de la Tate Modern de Londres,

pourraient être accueillis différents programmes culturels, sportifs et éducatifs. Les habitants auraient aussi la possibilité de se réapproprier un patrimoine industriel unique et de traverser la nef pour rejoindre le bord de l'eau. A l'instar de l'esplanade du Centre Pompidou dont elle partage la forme et les dimensions, la place devient un parvis en pente qui met en scène la Cité du Cinéma et crée un espace ouvert sur la ville, une grande place publique.



La Cité du Cinéma en héritage © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021



La grande place © Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2021



Le Village en chantier, mars 2022



Le Village en chantier, juin 2022

Chiffres clés

51 ha de Village en cœur de métropole
 2400 logements
 Sur 3 communes : Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine et L'Île-Saint-Denis
 120 000 m² d'activités, bureaux, équipements et services
 15 600 athlètes et officiels pendant les Jeux Olympiques / 8 000 athlètes et officiels pendant les Jeux Paralympiques
 206 nations représentées
 28 sports pendant Jeux Olympiques / 22 sports pendant les Jeux Paralympiques
 40 + concepteurs de projets (maîtrise d'ouvrage, architectes, urbanistes, paysagistes...)
 7 ha de Seine que les athlètes pourront investir
 7 ha d'espaces verts
 50 % d'espaces publics dans le Village
 80 à 100 % de déchets de chantiers valorisés

Dates clés

Printemps 2016 : début des études pour la candidature de Paris. Appel d'offre lancé par l'Établissement Public Territorial Plaine Commune. DPA remporte cet appel d'offre durant l'été 2016.
 Automne 2017 : désignation de Paris comme ville-hôte des Jeux Olympiques et Paralympiques.
 Été 2018 : lancement des études. Appel d'offre lancé par la SOLIDEO. DPA remporte cet appel d'offre au sein du groupement composé de : Une Fabrique de la Ville (programmation urbaine), TER (paysagiste), Ingérop (ingénierie), Urban Eco (écologie urbaine et biodiversité), Citec (ingénierie mobilités), Jean-Paul Lamoureux (acoustic) et Françoise Folacci (accessibilité).
 Printemps 2020 : démarrage du chantier
 1er janvier 2024 : ouverture du Village
 Été 2024 : Jeux Olympiques et Paralympiques
 Automne 2024 : chantier de transformation du Village en Héritage
 2025 : ouverture du Village aux habitants

«Le Village des athlètes, ce n'est pas seulement des logements, ce n'est pas seulement des espaces publics, c'est aussi un patrimoine avec la Cité du cinéma, avec une histoire et une géographie que nous voulons révéler.»
 Dominique Perrault, urbaniste du Village des Athlètes

APPEL D'OFFRE: lauréat 2018

Projet : Maîtrise d'Oeuvre Urbaine du Village Olympique et Paralympique Paris 2024

Situation : St Denis (93100), St Ouen (93400) et L'Île-Saint-Denis (93450)

Début des études : Septembre 2018

Début des travaux : 1er trimestre 2020

Fin des travaux : 2024

Début des travaux de préparation de l'héritage : 2025

Fin des travaux de préparation de l'héritage : 2026

Maîtrise d'ouvrage : SOLIDEO

(Société de Livraison des Equipements Olympiques)
 96 Boulevard Haussmann, 75008 PARIS

Architecte-urbaniste mandataire : Dominique Perrault Architecte, Paris

Urbanistes opérationnels : Une Fabrique de la Ville, Paris

Paysagistes : Agence TER, Paris

Ingénierie : INGEROP, Rueil-Malmaison

Mobilité et flux : CITEC, Lyon

Ecologie urbaine et biodiversité : Urban Eco Scop, Villejuif

Accessibilité : Françoise Folacci

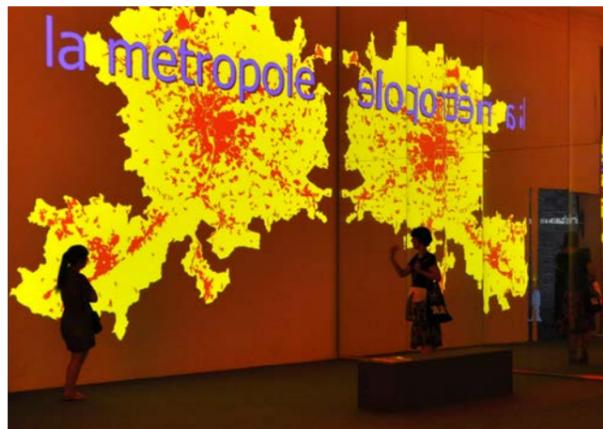
Eclairage urbain : Jean-Paul Lamoureux

PENSER LA MÉTROPOLE

«Métropolis» Pavillon Biennale d'Architecture de Venise

Venise, Italie
2010

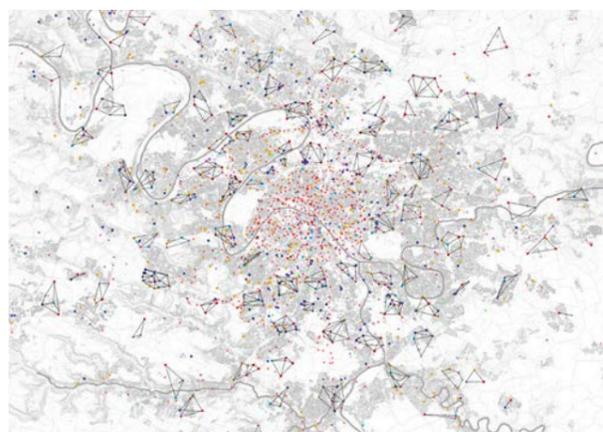
En 2010, Dominique Perrault est désigné commissaire du Pavillon français de la 12e Biennale d'Architecture de Venise. En choisissant pour thème Métropolis? Dominique Perrault propose une réflexion et une lecture qui fondent et nourrissent la genèse de la métropole du XXIe siècle. D'abord, en mettant en lumière le basculement de la Ville (unité urbaine, espace défini, forme éditée) en Métropole, territoire alternant les pleins et les vides. Ensuite, en démontrant que le vide est un espace qui relie bien plus qu'il ne sépare ; et, apparaît comme le matériau de construction de la métropole. Enfin, en illustrant son propos au travers de 5 territoires urbains en pleine mutation, et qui offrent un fantastique catalogue de «possible».



« Hôtel Métropole » - Atelier International du Grand Paris

Paris, France
2012

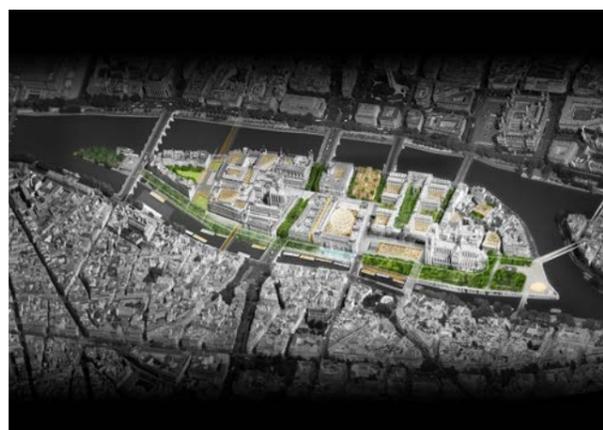
Dominique Perrault est membre du conseil scientifique de l'AIGP depuis 2012. La proposition du dispositif de « l'Hôtel Métropole » est le fruit de diverses réflexions sur la métropole : l'affirmation que la métropole n'est pas une ville, l'analyse de l'habiter, la mise en tension de ce qui est déjà là et l'ambition d'élaborer un dispositif qui peut accompagner le fait métropolitain à la fois avec urgence et précaution. « L'hôtel Métropole » est un dispositif minimal du point de vue des moyens, qui s'accommode des fonciers existants, dans l'attente de leur éventuelle mutation, permettant de tester la potentialité d'un tissu, d'essayer d'infiltrer en douceur une urbanité, plutôt que d'imposer a priori un modèle de ville.



Mission Ile de la Cité

Paris, France
2015-2017

Le projet vise à redonner vie à l'ensemble de l'«île-monument» de Paris. Au cours du XIXe siècle, alors que les bâtiments d'habitation et activités ont été remplacés par de grandes institutions publiques, l'île tout entière s'est transformée en un centre administratif. Aujourd'hui, la Cour de justice de Paris, la préfecture de police et l'Hôtel-Dieu, nécessitent d'envisager leur réaffectation. 35 propositions sont imaginées, afin de révéler l'immense patrimoine de l'île, d'optimiser ses surfaces disponibles, de diversifier ses usages, de fluidifier les parcours et de reconquérir ses espaces publics. Le projet tire parti des anfractuosités de l'île, de ses espaces cachés, cours intérieures, passages et souterrains. L'intérêt de cette démarche est de susciter une réflexion architecturale, politique et économique.



Biennale d'Architecture et d'Urbanisme

Séoul, Corée du Sud
2019-2021

Dominique Perrault a été choisi par le gouvernement métropolitain de la ville de Séoul pour assurer la direction générale de sa troisième Biennale d'architecture et d'urbanisme. Intitulée «CROSSROADS, Building the Resilient City», la Biennale a affirmé l'importance du dialogue et la force créative des interactions, comme terreau nourricier pour l'avenir des villes. Afin d'identifier des talents émergents, la Biennale a lancé pour la première fois, sous l'impulsion de son directeur général, un appel à projets international, qui a permis d'identifier une partie des contributions. Malgré la pandémie, la Biennale a accueilli 120 360 visiteurs et 639 150 personnes ont pu découvrir la Biennale en ligne.



© Alexandre Tabaste / Dominique Perrault Architecte / ADAGP, 2019

DOMINIQUE PERRAULT

Architecte et urbaniste, Dominique Perrault se voit confier en 1989 l'édification de la Bibliothèque nationale de France, bâtiment aujourd'hui inscrit dans l'histoire de l'architecture du XXème siècle. Reconnu à l'international, il a réalisé de nombreux projets innovants et d'envergure, tels que le vélodrome et la piscine olympique de Berlin (1999), le Campus Complex Center de l'université féminine d'Ewha à Séoul (2008), les deux dernières extensions de la cour de justice de l'Union européenne du Luxembourg (2019) et transforme, actuellement, l'ancienne aérogare des Invalides en futur musée-école de la Fondation Giacometti. Envisageant l'architecture comme une discipline intrinsèquement liée à l'urbanisme, Dominique Perrault a notamment travaillé sur l'avenir urbain de l'île de la Cité à Paris, a développé le Village des Athlètes des Jeux de Paris 2024 et conçoit, actuellement, un grand centre de transit intermodal pour la ville de Séoul

nommé Lightwalk. Professeur honoraire à l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne, il est également lauréat du prix Praemium Imperiale et membre de l'Institut. En novembre 2019, il a été nommé Directeur Général de la Biennale d'Architecture et d'Urbanisme de Séoul 2021.

Dominique Perrault est associé à l'architecte, designer et scénographe, Gaëlle Lauriot-Prévost depuis 1989. De la complémentarité des deux créateurs, résulte une parfaite maîtrise de la qualité architecturale, de l'échelle urbaine à celle du détail.

Entre 2024 et 2028, outre que la gare Villejuif Gustave Roussy, de nombreux projets conçus par Dominique Perrault seront livrés en France et à l'étranger, tels que la couverture du court Suzanne Lenglen à Paris, la tour To Lyon à Lyon, l'extension de l'Esplanade-Coupole du Campus de l'EPFL à Lausanne et de nombreuses tours de logements et de bureaux à Séoul, en Corée du Sud.

Dominique Perrault
Architecte

Twitter
@PerraultArchi

Instagram
dominiqueperrault

Facebook
Dominique Perrault Architecture

6, rue Bouvier 75011 Paris
+33 (0) 1 44 06 00 00

www.perraultarchitecture.com

Contact presse DPA
mbodenes@perraultarchitecture.com
kjeaurond@perraultarchitecture.com