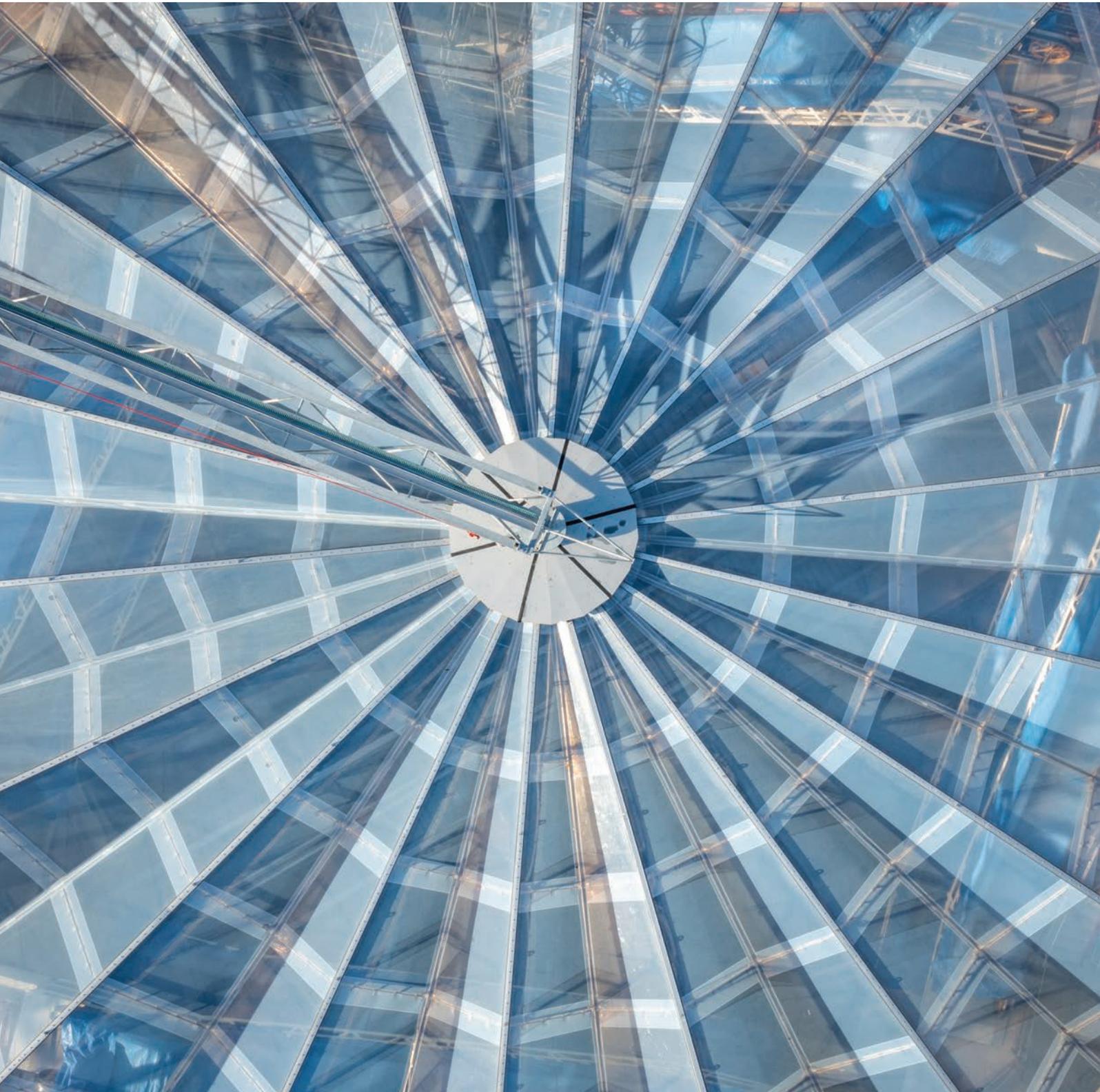
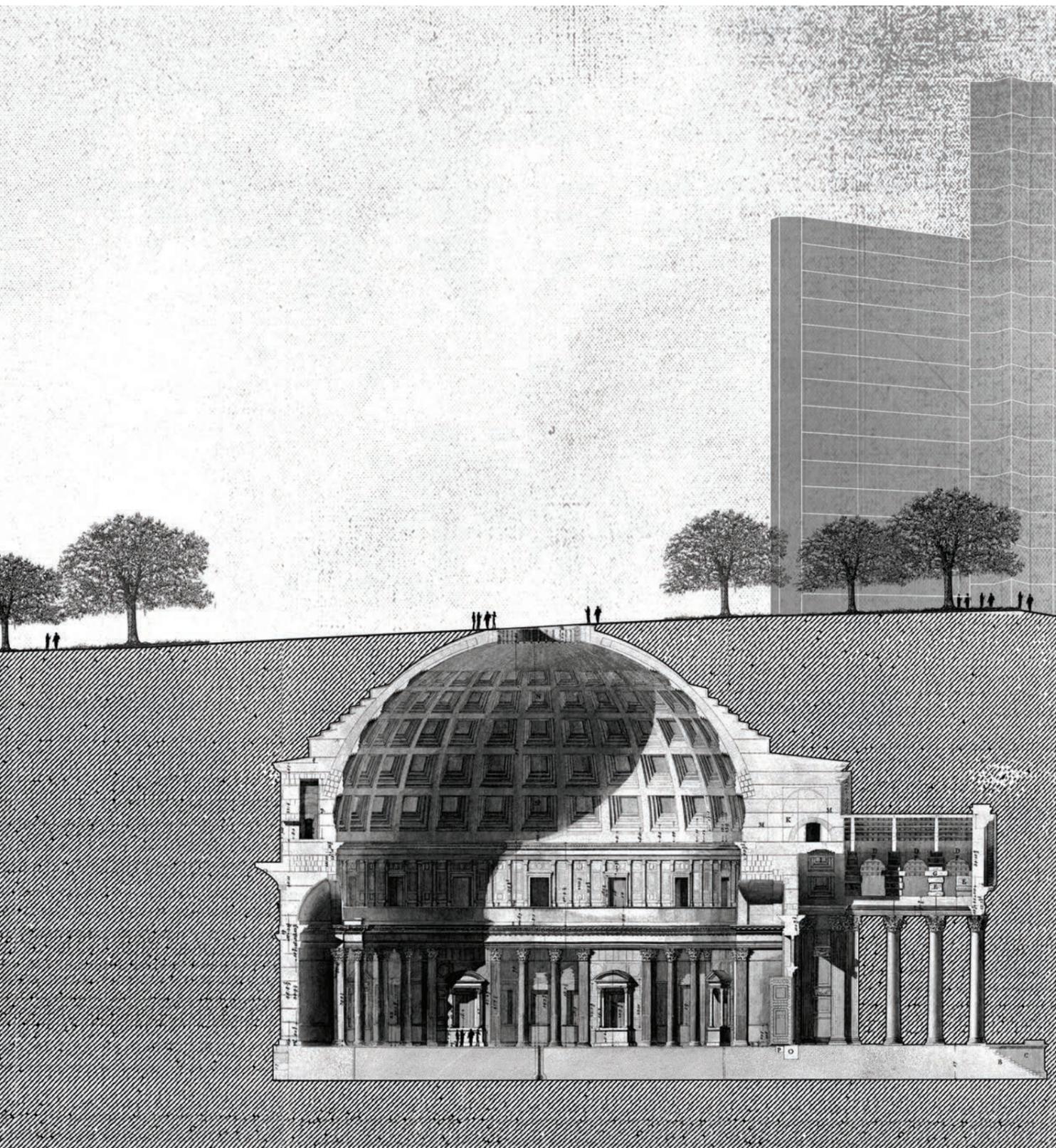


Dominique Perrault Architecte

GARE VILLEJUIF-GUSTAVE ROUSSY

VILLEJUIF, FRANCE





La gare Villejuif-Gustave Roussy travaille l'effacement du seuil entre l'espace public ouvert et l'espace clos de la station en brouillant les limites de la ville. Son architecture hélicée en surface exerce sur le tissu urbain une force centripète qui l'entraîne vers l'espace qui a été délivré sous terre. Le large cylindre de béton à parois moulées, inondé de clarté, est parcouru et animé de passerelles et d'escalators. Ici le ciel de ce skyscraper inversé n'est autre que le sol de la ville. La lumière naturelle s'engouffre jusqu'aux quais situés quelque cinquante mètres plus bas. Le ciel est par-dessus les voies.

L'infrastructure mise à vif est portée à la visibilité maximale et incorporée à la logique constructive. Le dispositif architectural participe à la scénographie urbaine. En s'effaçant dans le sol et en prolongeant les usages et les vues entre la surface et le domaine souterrain, il unifie les dynamiques verticales d'accès au réseau de transport. Cette architectonique transfigure l'infrastructure qui devient architecture.

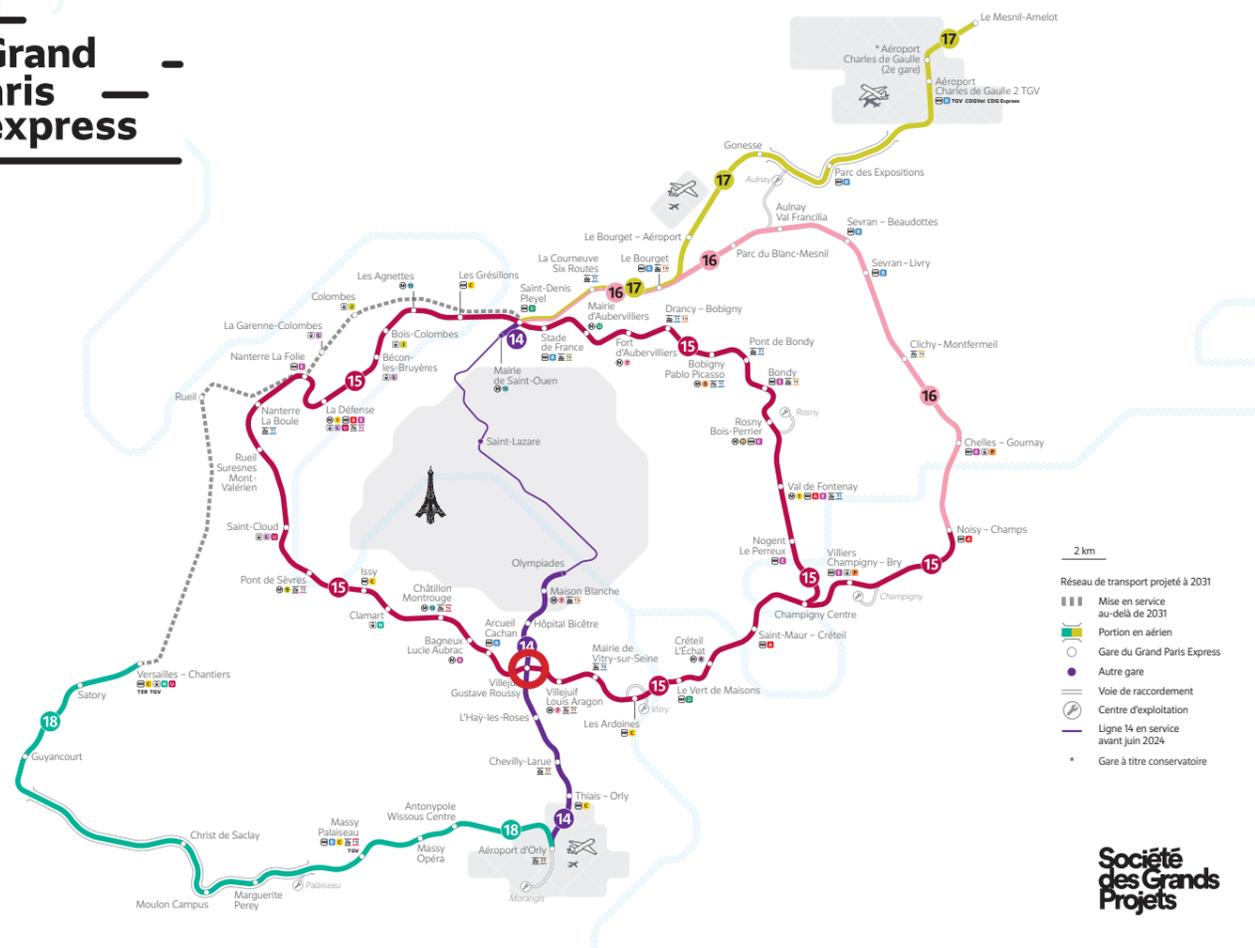
Sans mur ni façade, l'architecture de cette gare éclipse dans le sol ne s'oppose ni à la ville ni à rien. Elle libère l'horizon et disparaît de la silhouette urbaine, engouffrant avec elle un morceau du ciel.

Dominique Perrault, 2024

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



Grand Paris express



Carte du Grand Paris express © Société des grands projets

La Société des grands projets fait partie des grands maîtres d'ouvrage en France. Elle a été créée en juin 2010, originellement sous le nom de Société du Grand Paris, pour piloter la réalisation du Grand Paris Express et accompagner la transformation de la métropole à travers la réalisation d'aménagements urbains et de projets immobiliers autour des gares.

200 km de métro automatique et 68 gares d'ici 2031

Par l'envergure de son futur réseau de 200 km de métro, par l'innovation de ses 68 nouvelles gares, par son impact urbain de 140 km² sur les territoires du Grand Paris et par l'ambition de son approche artistique et culturelle sur tout son tracé, le Grand Paris Express constitue le plus grand projet d'aménagement urbain en Europe.

Comme chacune des 68 nouvelles gares du Grand Paris Express, la gare Villejuif – Gustave Roussy possède une architecture singulière. Dès l'origine, la Société des grands projets a souhaité que **chacune des nouvelles gares dépasse son cadre fonctionnel en laissant un héritage urbain et architectural** au territoire qu'elle dessert. L'ensemble des gares a ainsi fait l'objet d'un travail avec des architectes de renom et feront de certaines de ces gares parmi les plus esthétiques au monde.

L'ambition de la Société des grands projets est de rendre le voyage aussi agréable que possible avec des bâtiments voyageurs **esthétique, pratique et confortable** qui **contribue à la transformation urbaine et sociale du territoire**.

Un projet pour transformer la ville

La ligne 14 est prolongée au nord et au sud de Paris

4 nouvelles lignes

de métro automatique desserviront la proche et la grande couronne

68 gares

toutes accessibles, conçues pour le confort des voyageurs et ouvertes sur la ville

80 % des gares

connectées au réseau existant : métro, RER, transilien, tramway

2 à 3 mn

entre chaque rame, avec une vitesse moyenne comprise entre 55 et 65 km/h

3 millions de voyageurs

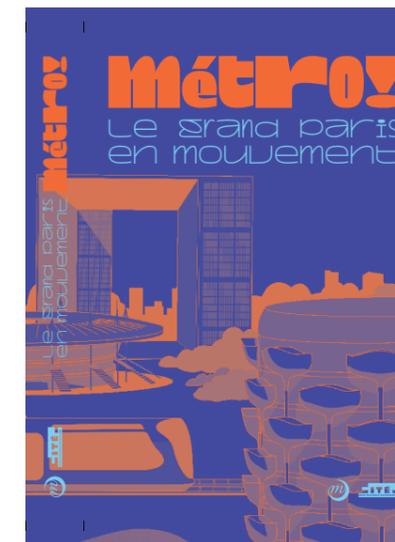
transportés chaque jour. Le grand Paris Express viendra soulager le réseau existant.

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.

Un nouveau territoire se forme sous nos yeux, mis à la disposition du plus grand nombre. L'objectif n'est pas 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.

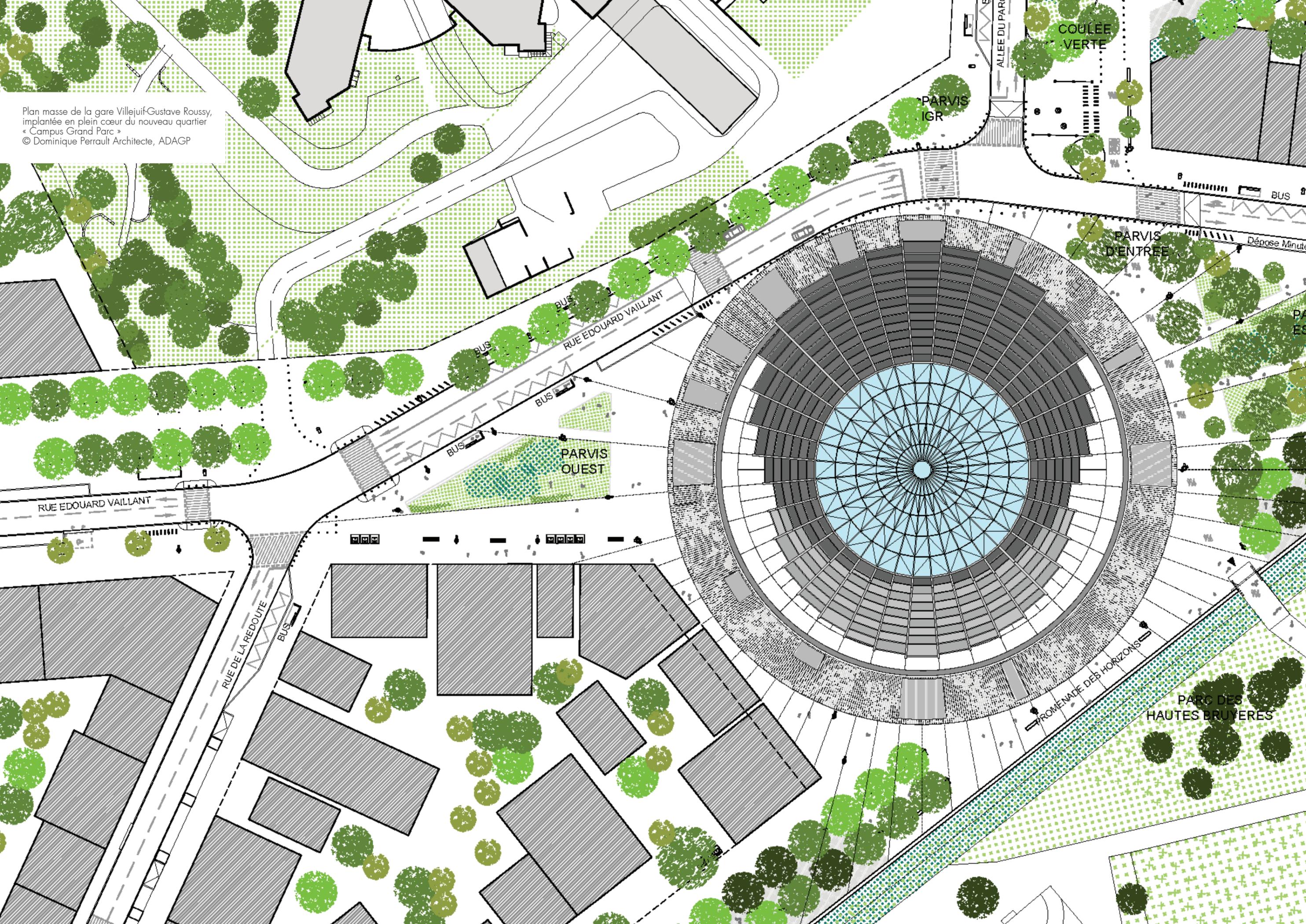
Quels sont les défis du Grand Paris ? Accroître l'hospitalité des villes, des zones périurbaines et rurales, remédier ségrégations spatiales et aux relégations de toutes sortes, favoriser la mixité sociale sans affaiblir encore les plus démunis, promouvoir le logement et de nouvelles modalités d'habitat, 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.

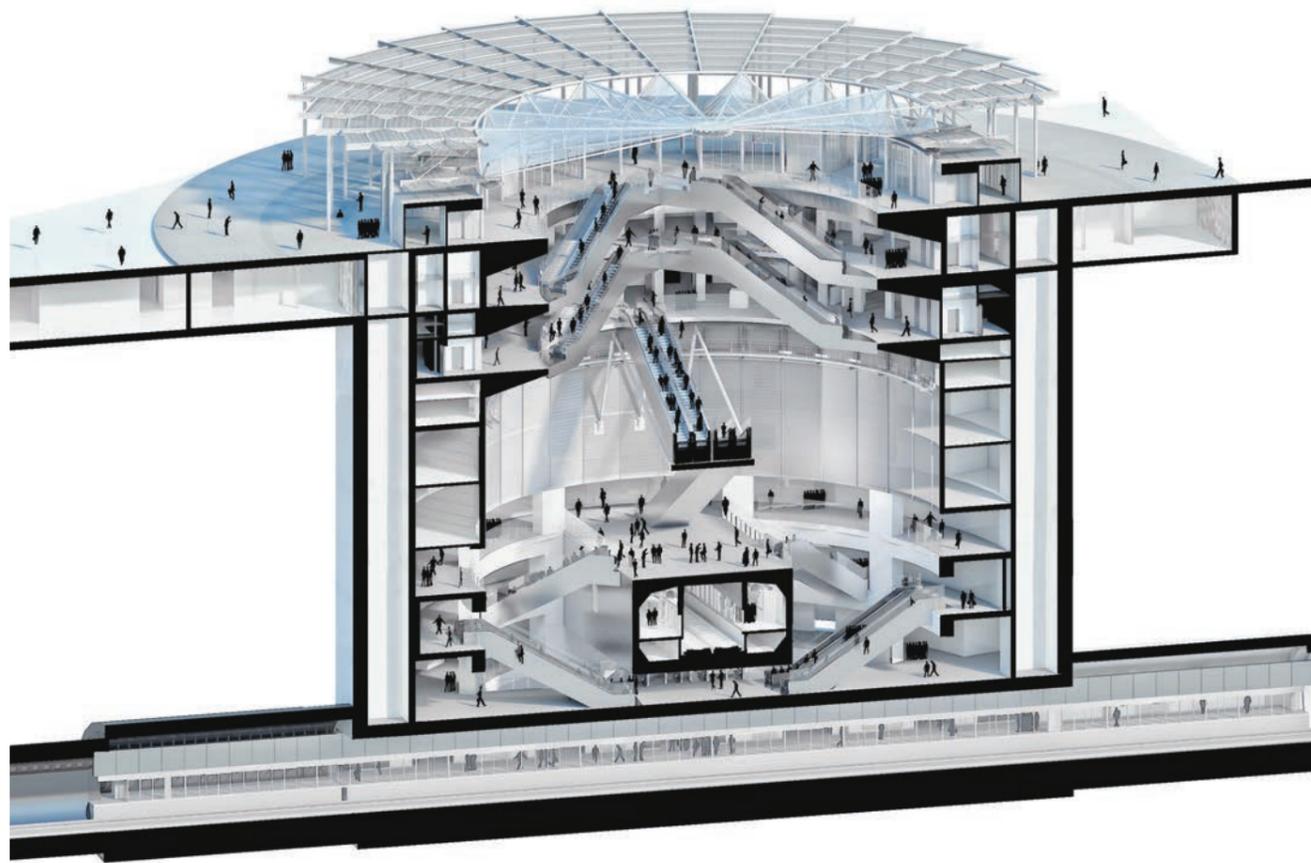


Extrait du catalogue de l'exposition « Métro! Le Grand Paris en mouvement », Cité de l'architecture et du patrimoine, novembre 2023-juin 2024.

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.

Plan masse de la gare Villejuif-Gustave Roussy,
implantée en plein cœur du nouveau quartier
« Campus Grand Parc »
© Dominique Perrault Architecte, ADAGP





Coupe de la gare Villejuif-Gustave Roussy, 2017 © Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Début des études 2013
Début des travaux avril 2017
Livraison décembre 2024

Maitrise d'ouvrage Société des grands projets (SGP)

Maitrise d'œuvre Ingénierie SETEC

AMO Artemis (groupement Artelia + Arcadis + BG)

Maitrise d'œuvre Architecture Dominique Perrault Architecte

Ingénierie SETEC TPI (ingénierie civile), SETEC bâtiment (ingénierie bâtiment), Ingérop (coordinations, interfaces), TESS (structure spéciale, façades, couverture ETFE), AXIO (économiste), Jean-Paul Lamoureux (acoustique et photométrie), Denis Thélot (sécurité incendie et accessibilité)

Entreprises Groupement CAP (Vinci construction, Spie Batignolles), Systra, Artelia, Bouygues bâtiment IDF, AXIMA, INEO

Surface du site 7 500 m²

Surface du projet 15 364 m²

Volume construit 203 771 m³

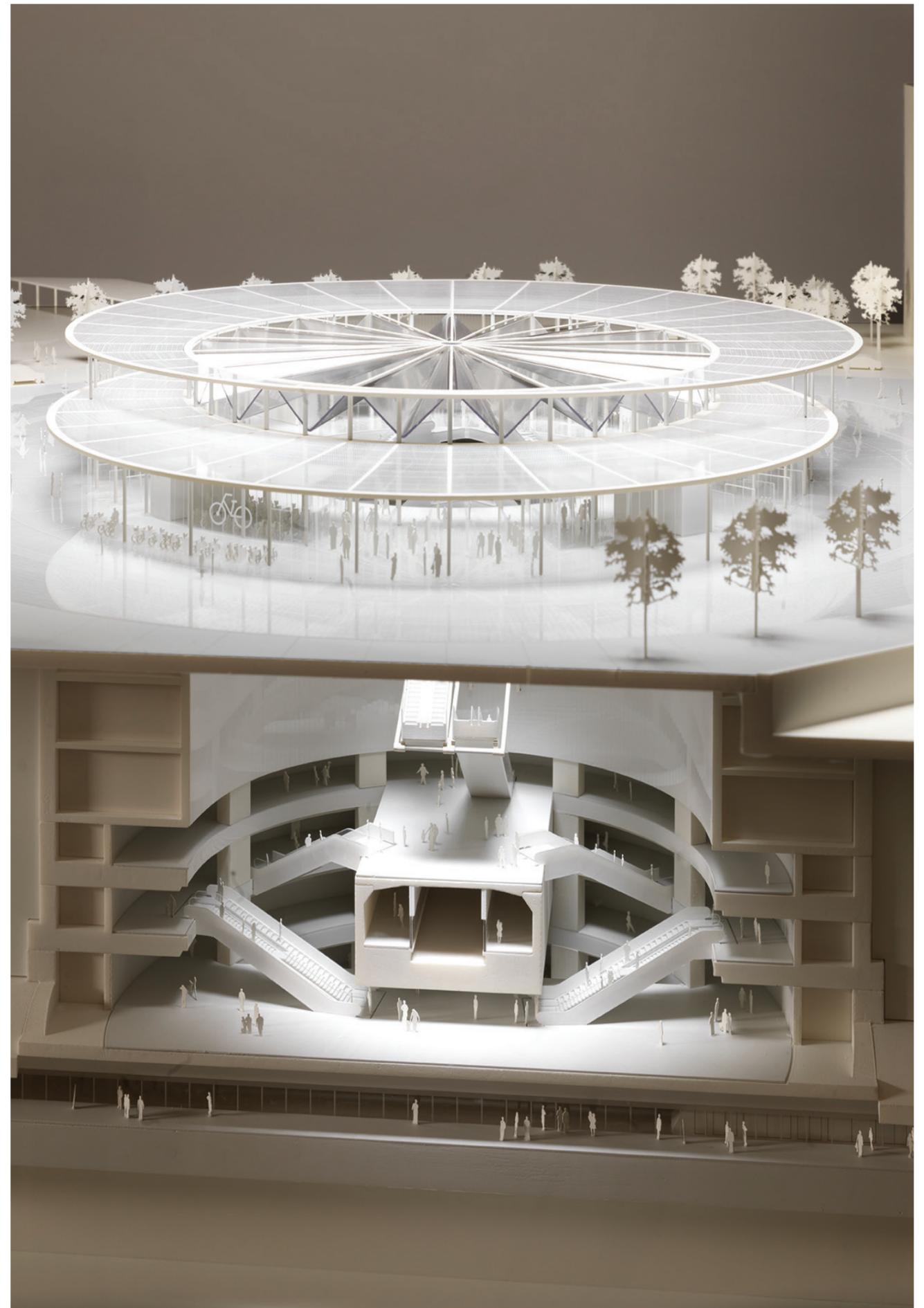
Diamètre du puits 70 m

Profondeur des parois moulées de la gare 42 m

Profondeur des quais de la ligne 15 Sud 49 m

Profondeur des quais de la ligne 14 Sud 37 m

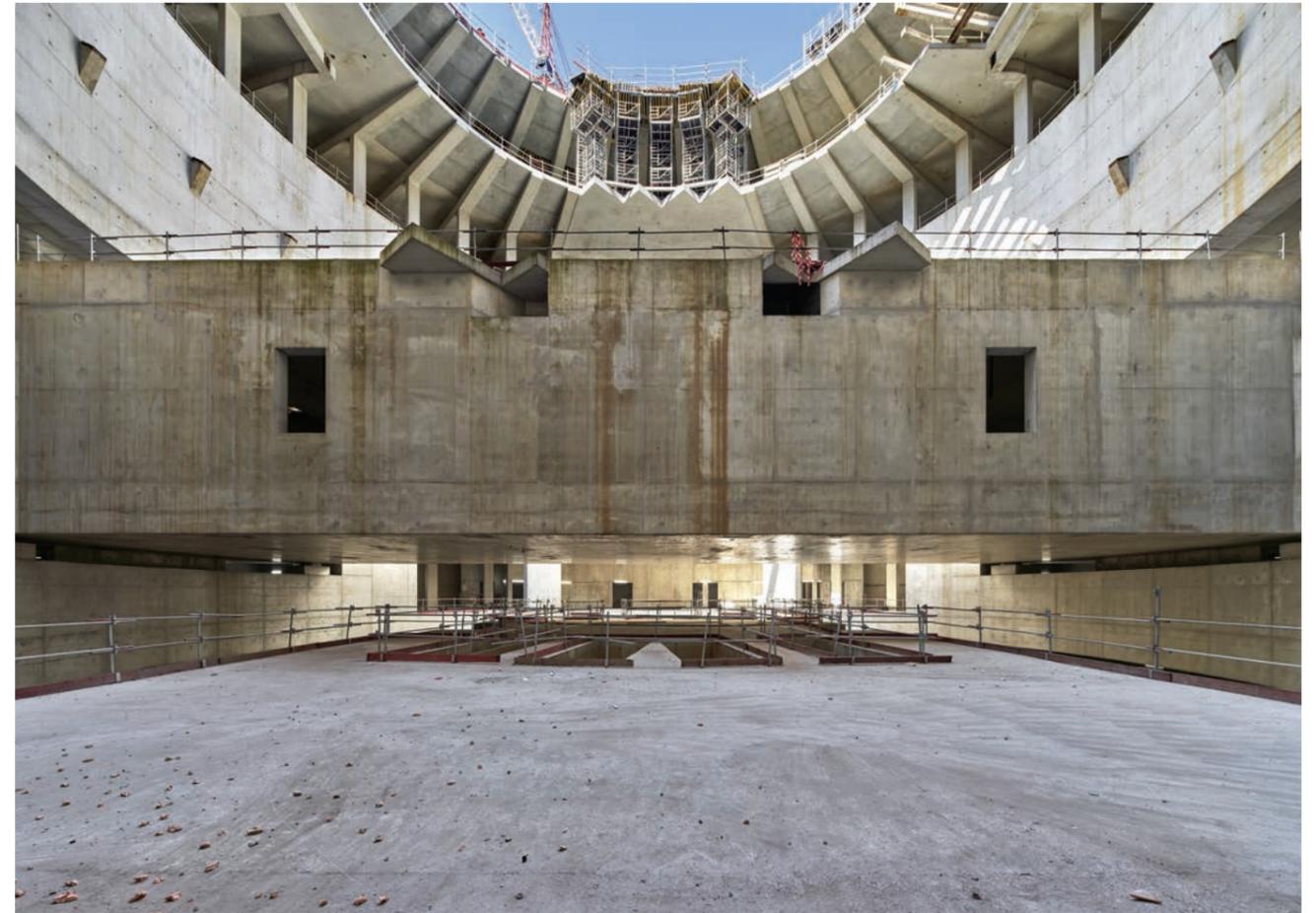
Nombre d'escaliers mécaniques 32



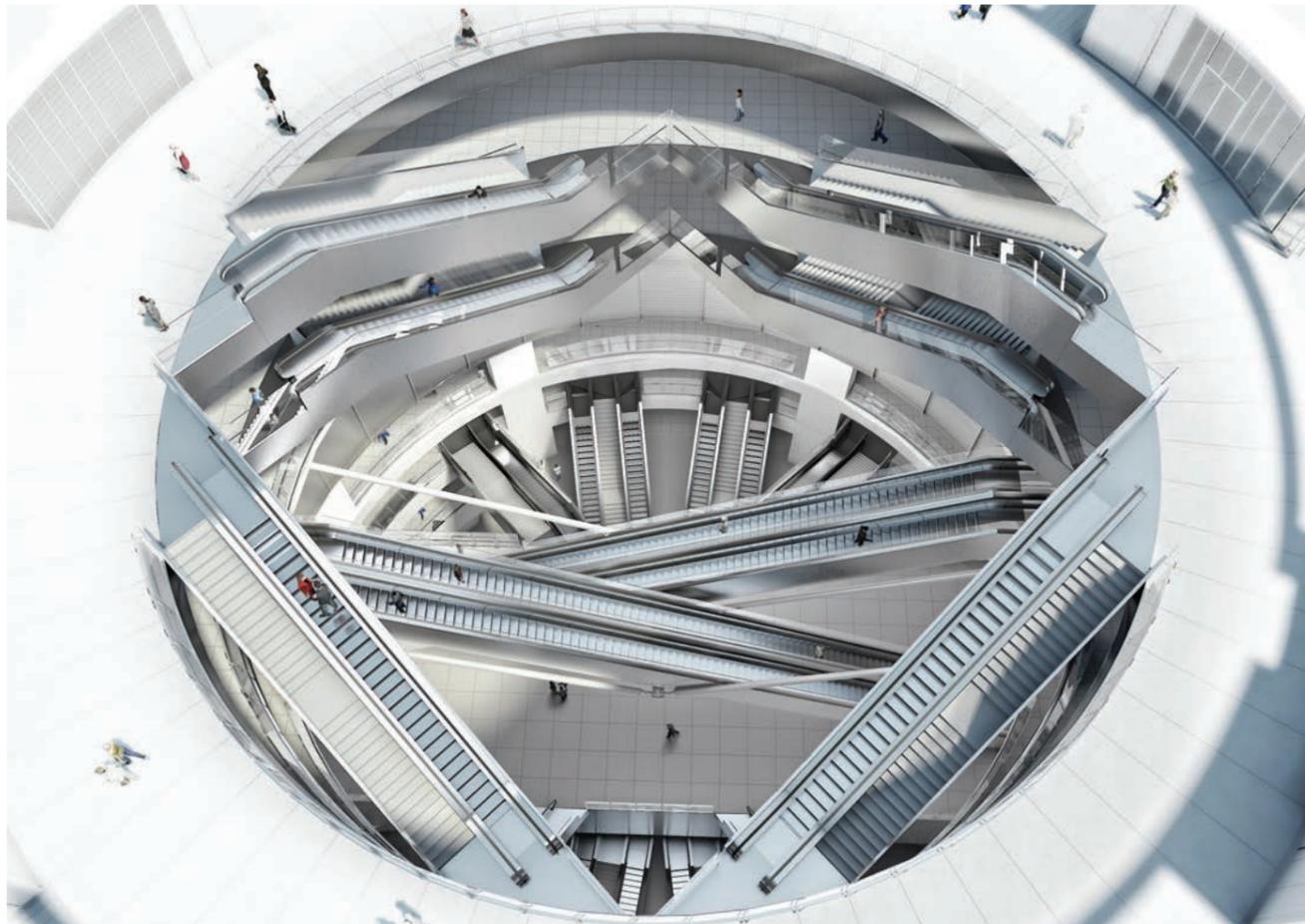
Maquette-Coupe de la gare Villejuif-Gustave Roussy, 2015 © Dominique Perrault Architecte, ADAGP



Vue du chantier après le passage du tunnelier Allison pour le prolongement de la ligne 14 et avant le passage du tunnelier Amandine pour la création de la ligne 15



Vue sur les deux tunnels se croisant au coeur de la gare, l'un au-dessus de l'autre, à plus de 50 mètres de profondeur



Vue des escaliers mécaniques monumentaux donnant accès aux quais des lignes 14 et 15



Vue de la structure de la gare en béton armé s'ouvrant sur le ciel



Vue aérienne de la gare Villejuif-Gustave Roussy et du quartier en construction, 2023 © Anne-Claude Barbier / Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Une gare métropolitaine

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

Située sur la ligne 15 Sud, qui reliera, autour de l'été 2026, Pont de Sèvres à Noisy-Champs, la gare Villejuif-Gustave Roussy assurera également l'interconnexion avec la ligne 14 prolongée et accueillera cent mille voyageurs quotidiens.

Elle desservira la ZAC Campus Grand Parc et l'Institut Gustave-Roussy, premier centre de lutte contre le cancer d'Europe.

Gare emblématique du Grand Paris Express, tant en raison du rôle de l'infrastructure dans le développement du territoire, que par l'interconnexion qu'elle assurera entre deux futures lignes du réseau, l'architecture de la future gare exprime la volonté du projet de mettre en rapport, d'unir et de fédérer les espaces.

« une gare comme un connecteur du monde du dessous au monde du dessus »

Dominique Perrault

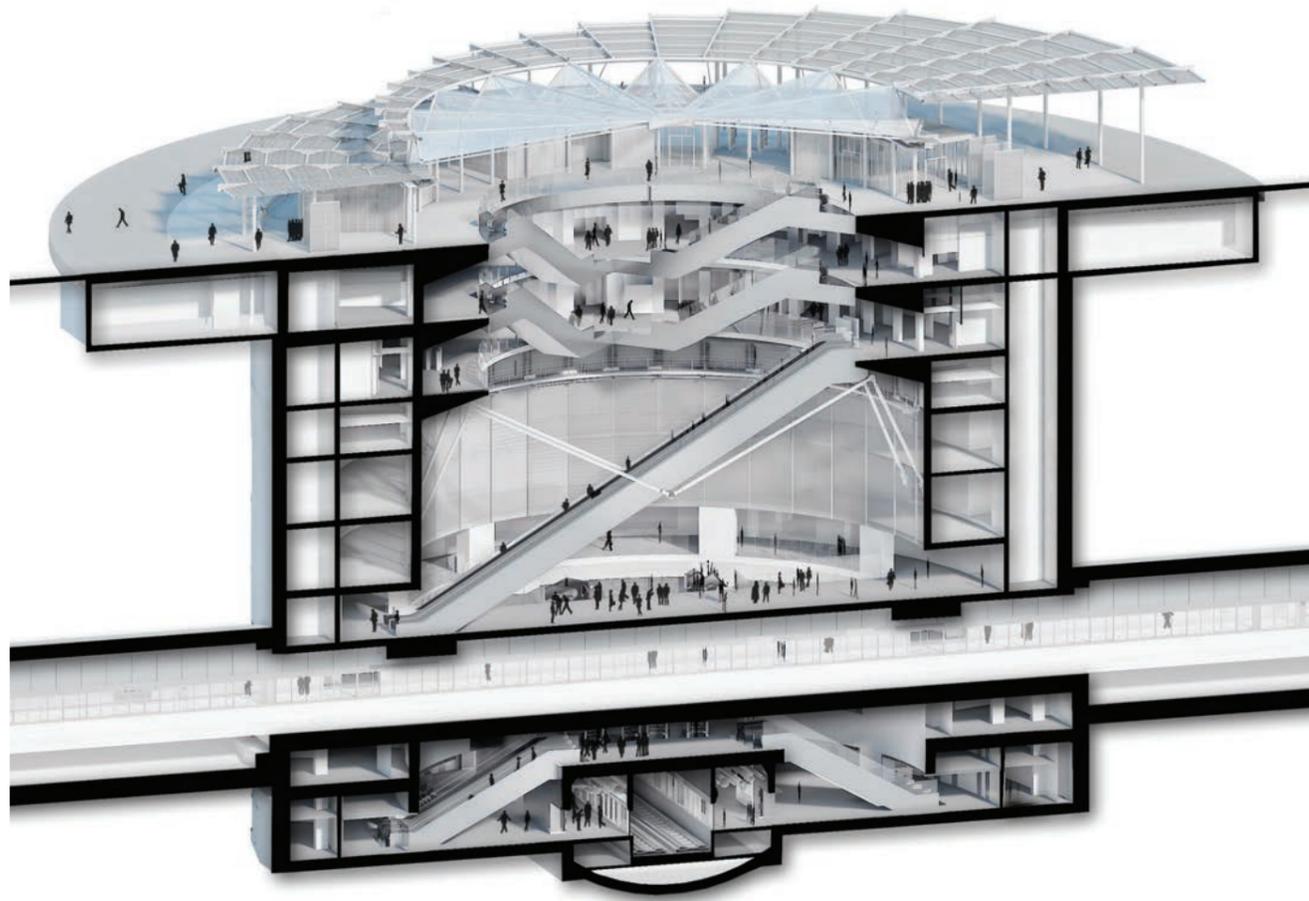


Vue du grand cylindre ouvert sur le ciel © Michel Denancé / Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Prolonger la ville en sous-sol

Pas de démonstrativité formelle ou d'excentricité 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'infrastructurel 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, à celle de la banlieue en ville. 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'échange », un élément central dans les interconnexions entre le grand hôpital, les immeubles futurs et le grand parc. Elle créera également un lien entre les espaces urbains et paysagers, en prolongeant les usages et les vues entre le dessus et le dessous.

Généreuse, la gare s'étire, se délie et s'infilte dans le sous-sol, comme un prolongement de la ville sous terre. Son architecture est pensée dans la continuité de l'espace public environnant. Elle ne s'oppose pas à la ville, ne lui fait pas front, 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 de manière à ce 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.



Coupe sur les différents niveaux de la gare © Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Connecter l'hôpital Gustave Roussy à l'ensemble du réseau

Au niveau de la place, le parvis se poursuit naturellement vers le premier balcon, en surplomb sur le vide central. De petits kiosques abritent différents services et rythment le pourtour extérieur de la gare. Des parois drapées de maille métallique permettent la fermeture de la gare. Ces éléments constituent une limite légère offrant des vues sur la ville ou le parc.

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 la continuité de la gare avec l'espace public situé au-dessus.

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, guidé par la lumière naturelle.

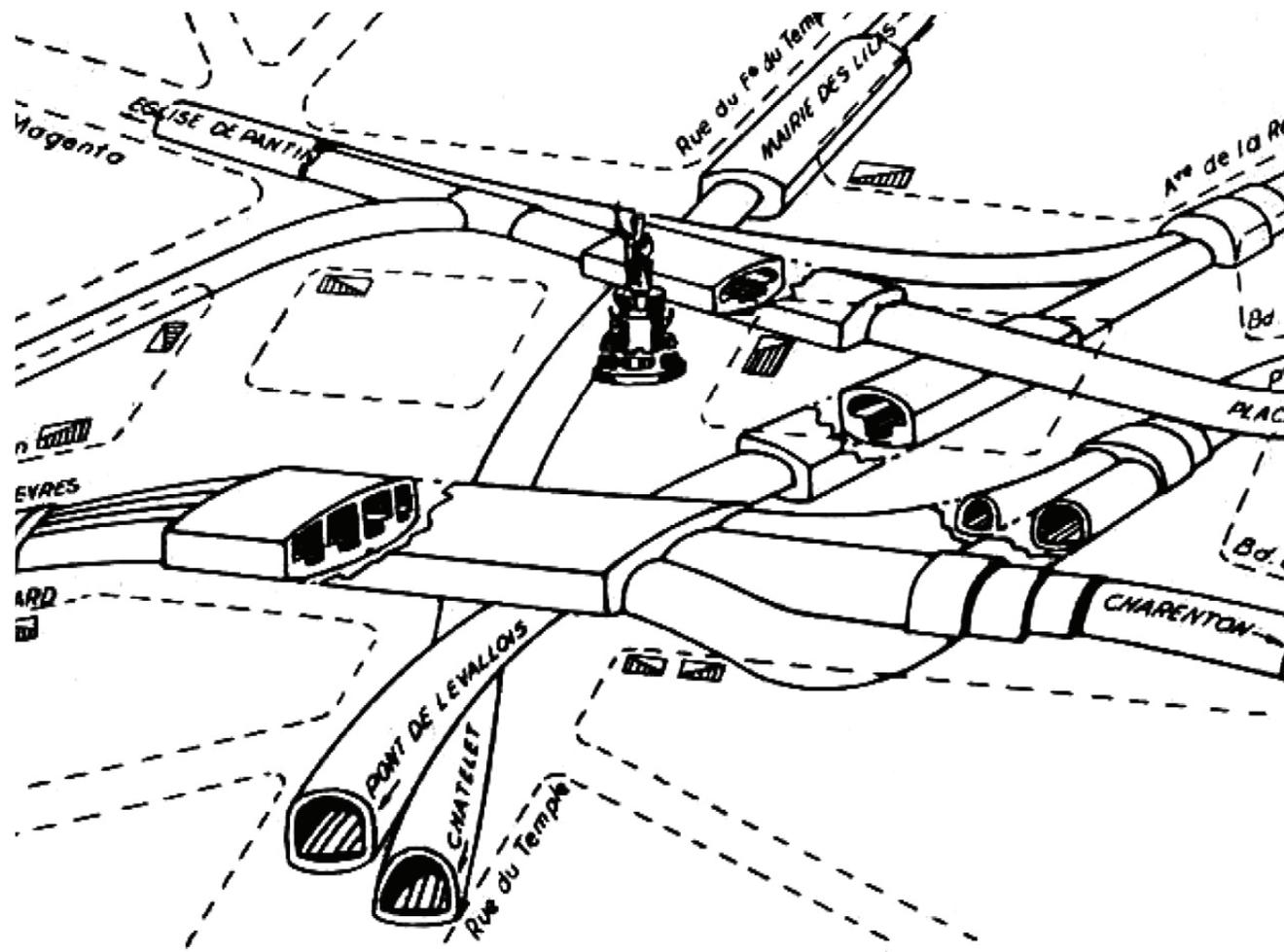


La toiture centrale transparente protège l'intérieur de la station © Cyrus Cornut, Société des grands projets / Dominique Perrault Architecte, ADAGP

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 puits). 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, comme une ombrière sur l'espace public. Elles se composent de lés de maille métallique spiralée en inox, tendus entre des poutres radiales.



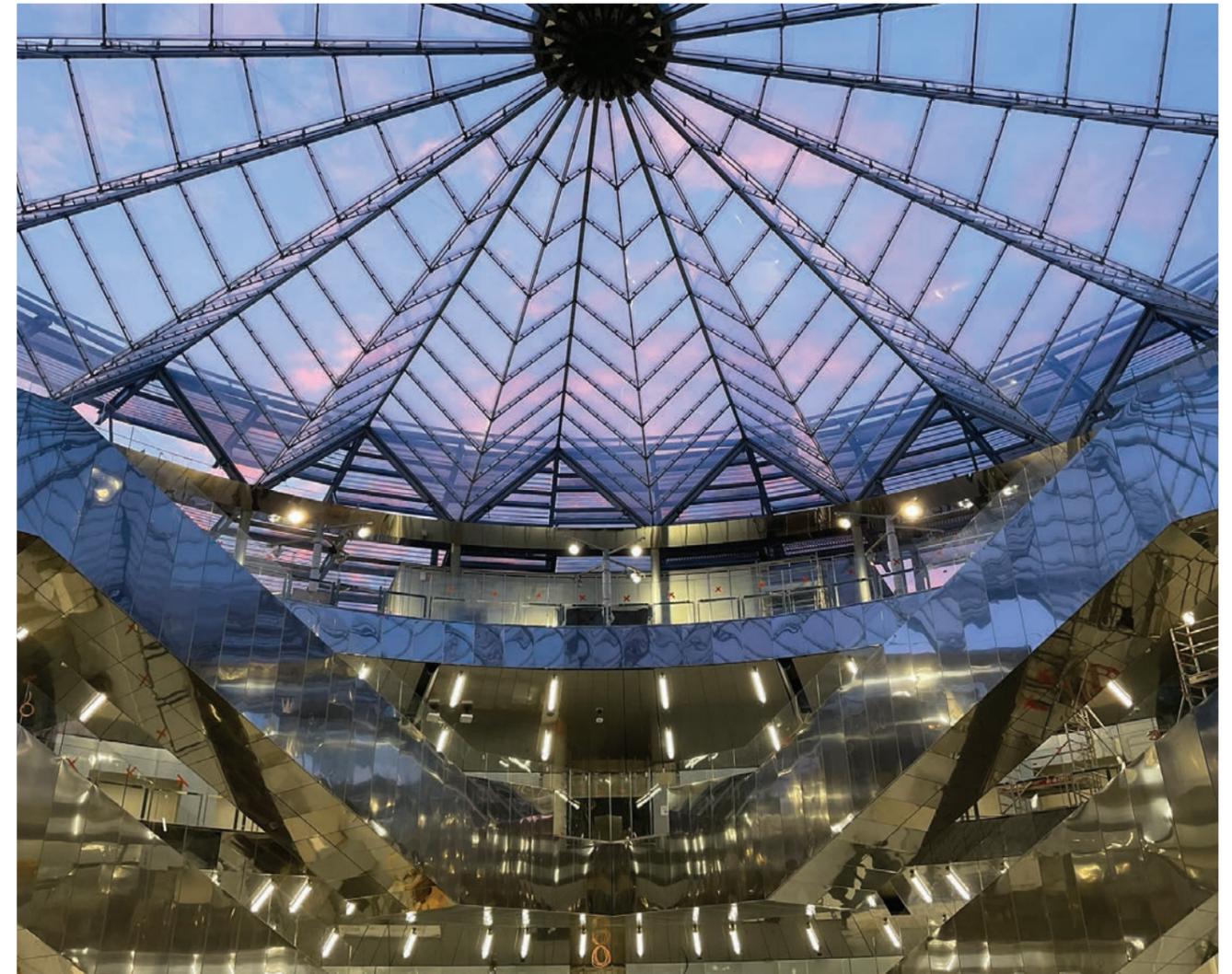
Vue cavalière déshabillée de la station « République »

Vue cavalière déshabillée de la station de métro parisienne République © Encyclopédie pittoresque de la France

Résilience

Résilience est un mot d'époque. Un mot programmatif, capable de faire système tant il prédit le devenir des sociétés humaines confrontées au choc climatique planétaire, avec ces mots d'ordre : assimiler, endurer, réagir, subsister.

Par résilience, on désigne la capacité des matériaux à résister aux forces de rupture, au temps. En choisissant le béton pour la structure et le verre et l'acier inoxydable pour le revêtement, la station est ancrée dans une volonté de solidité et de durabilité. La composition d'ensemble est minimale et tous les éléments ont une fonction, qu'elle soit structurelle ou technique. En utilisant les ressources naturelles disponibles dans le sol, la station s'intègre le plus délicatement possible dans son environnement, ce qui permet, entre autres, d'isoler l'intérieur de la terre extérieure et de maintenir une température constante en utilisant la terre environnante, sans nécessiter de chauffage, de climatisation ou de désenfumage supplémentaires. Ceci est important en termes de coût, de durabilité et de confort des utilisateurs.

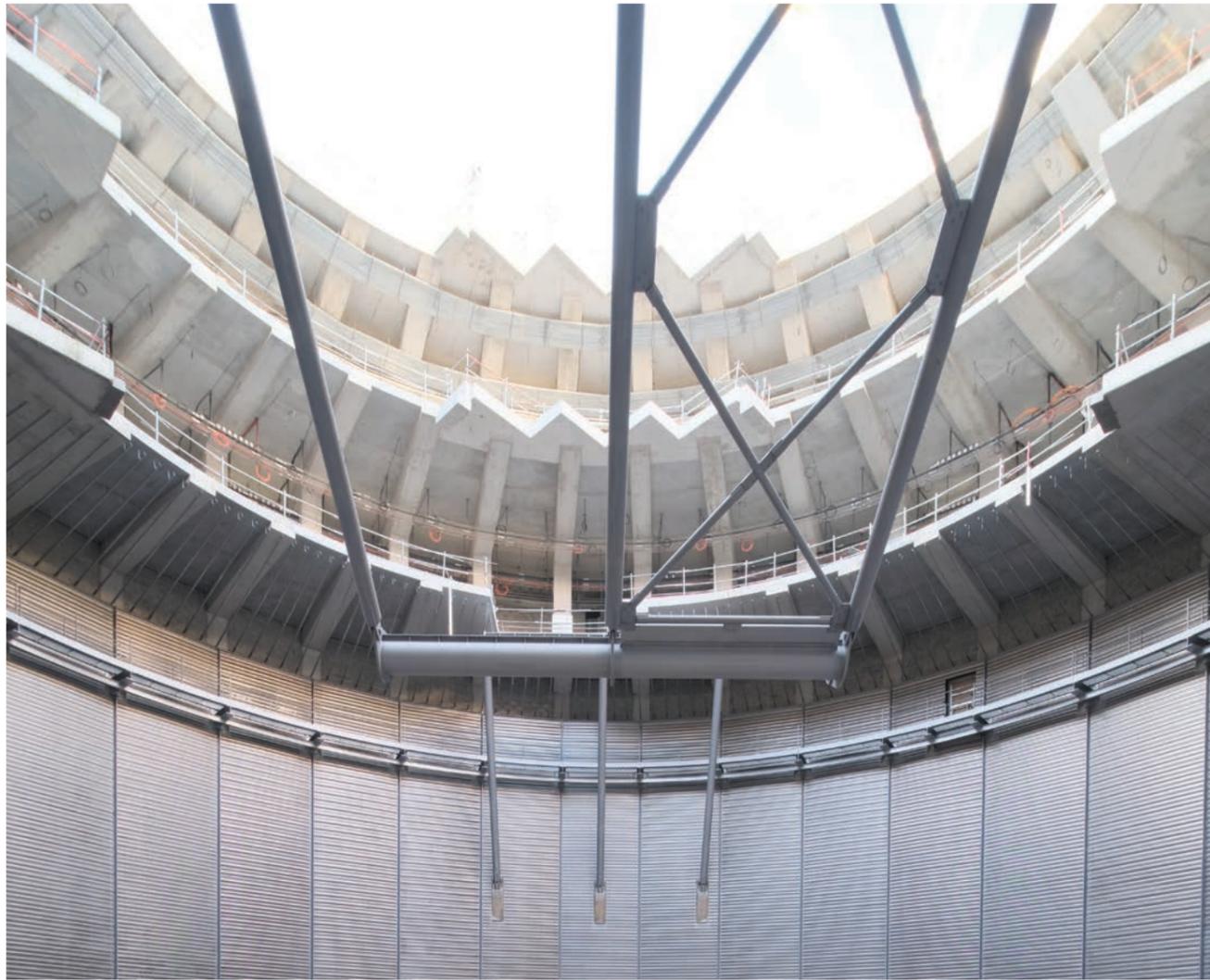


Vue des grands escaliers mécaniques d'entrée © Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Le « sous-terrestre »

Le sous-sol est souvent synonyme d'inconfort, de froid, de mystère et d'obscurité. En s'ancrant dans les profondeurs tout en laissant passer l'air et la lumière, la station offre à l'utilisateur l'expérience inverse. En pénétrant dans cet espace, l'utilisateur comprend que le sol n'est plus anxiogène, clos et humide, mais qu'il offre un confort et une expérience pour tous les sens. Le puits central permet de réunir au cœur d'un équipement inédit l'ensemble des voyageurs qui, bien qu'en transit, sont au contact de ce qu'il se passe à l'extérieur. En confondant l'espace public et la gare, le projet transgresse la terminologie traditionnelle des ouvrages enterrés pour devenir un équipement public à part entière. C'est en cela que la gare est le prolongement de la ville : on retrouve la même ambiance qu'on soit en haut ou en bas.

La gare n'est plus seulement une infrastructure de transport, un lieu de circulation, mais devient un lieu de vie et d'échanges proposant aux utilisateurs, au-delà d'une concentration de services, de nouvelles formes d'urbanité, entre trajectoires individuelles et espace public. Des lieux au sens plein du terme, dotés de qualités, capables de recevoir des usages qui excèdent le transport.



Ornementation du fût central de la station en maille métallique © Arthur Jan / Dominique Perrault Architecte, ADAGP

Matérialité, lumière, acoustique

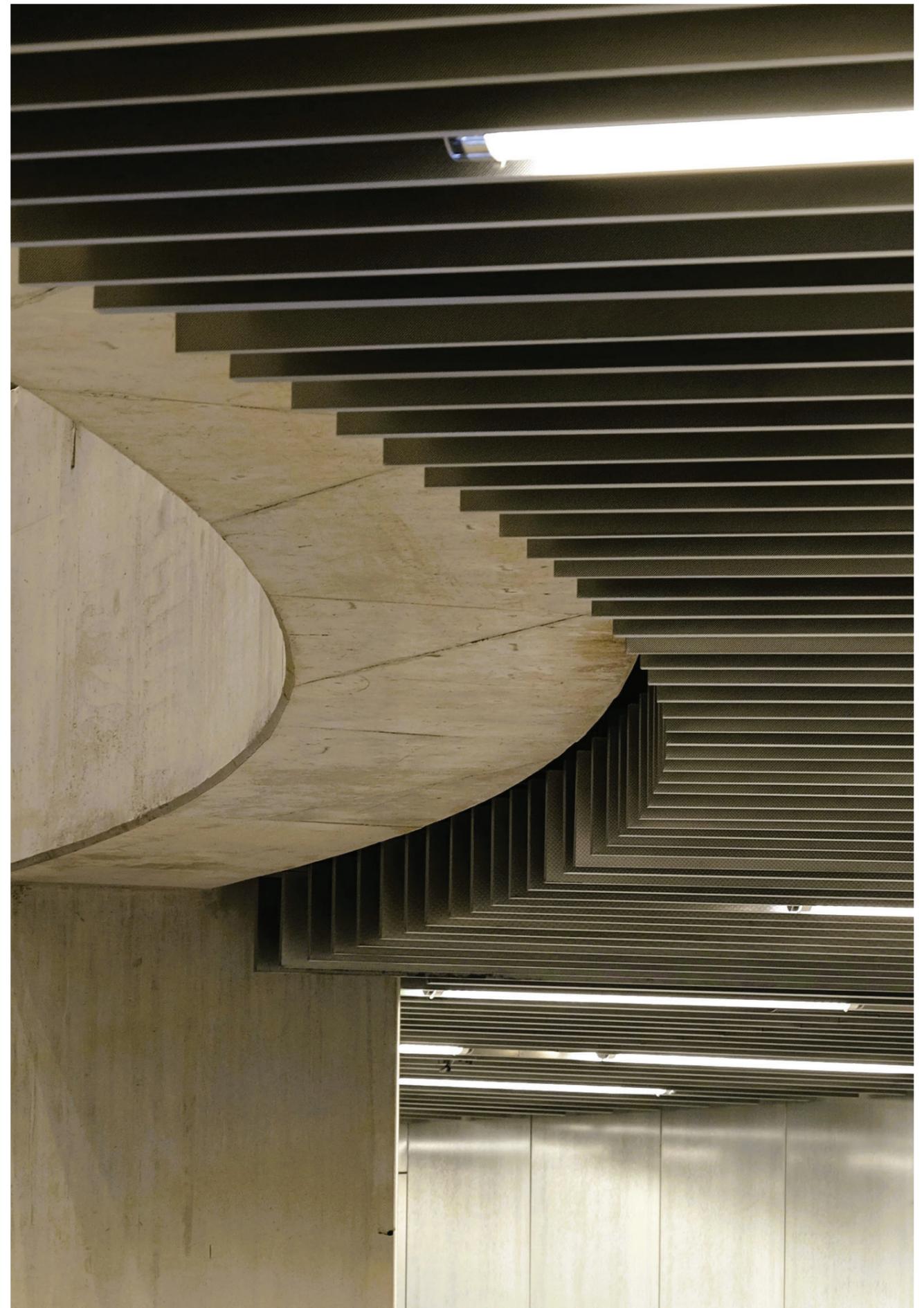
Associée au sein de l'agence Dominique Perrault Architecture, Gaëlle Lauriot-Prévoist a conçu les aménagements intérieurs, l'éclairage et l'acoustique. Dans sa matérialité, le projet décline l'inox sous des formes multiples : lisse, maillé, perforé, poli miroir, satiné. Ces finitions créent différentes ambiances, tout en favorisant la propagation de la lumière, par des jeux de reflets, de brillances ou de filtres.

Des disques d'une surface de 3273 m², composés de lés de maille métallique spiralée en acier inoxydable, tendus entre des poutres radiales, structurent la toiture extérieure. A l'intérieur, 1808 m² de fils argentés en aluminium habillent le grand puits et électrifie le cœur de la gare. Issue d'un produit industriel alors considéré comme froid et rigide, la maille métallique trouve dans ce projet une nouvelle fonction : ni mur ni structure, elle repense la notion de protection, d'acoustique, dématérialise les volumes, introduit des jeux de lumières et de reflets et habille ici et là la gare et ses équipements.

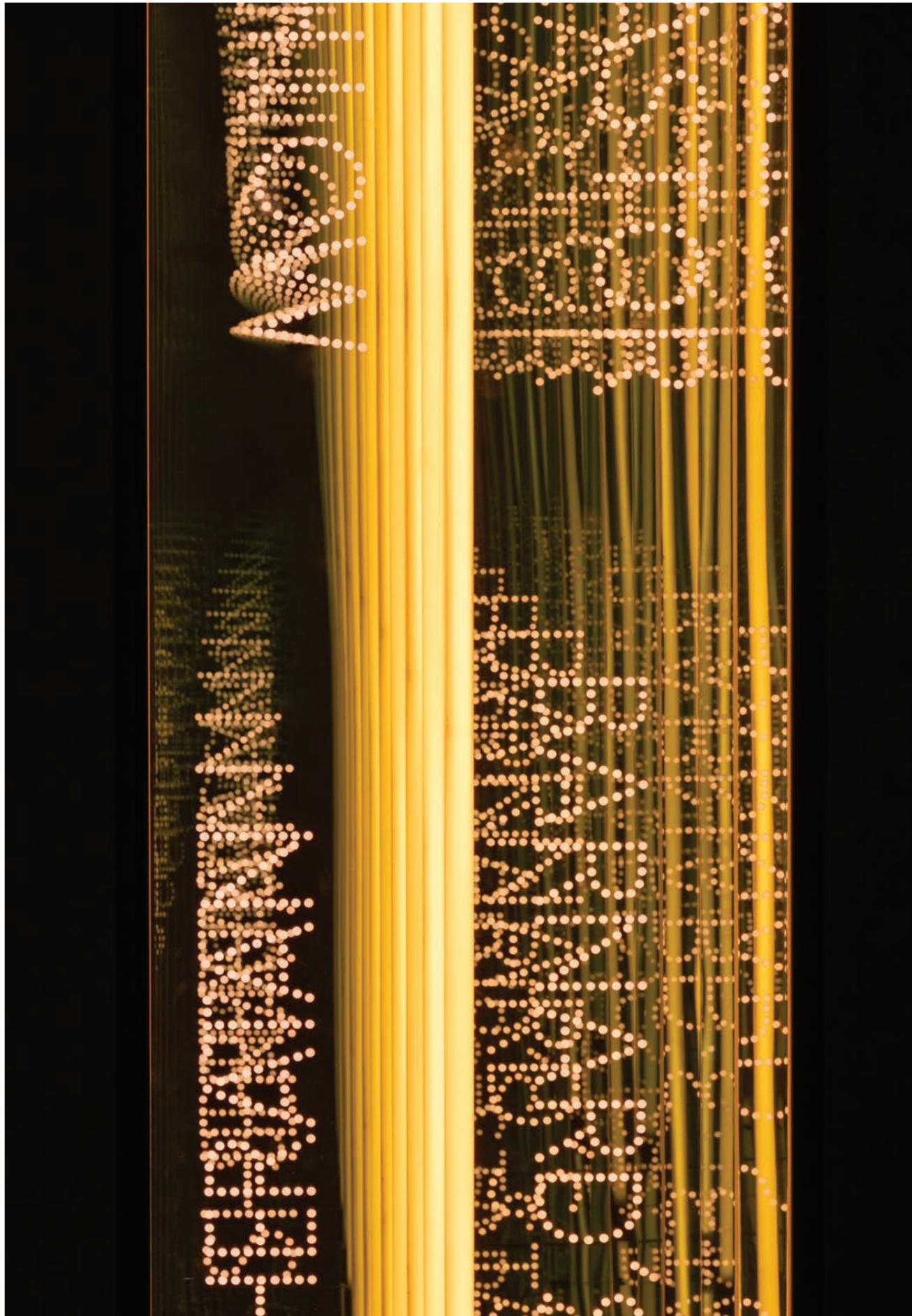
Au plafond, des luminaires et des baffles acoustiques se succèdent, donnant à la gare un rythme régulier. Les luminaires industriels se fondent dans la lumière du jour et se reflètent sur les surfaces métalliques, immergeant les passagers dans un véritable spectacle de lumière.

« A Villejuif, les lignes sont brouillées par la superposition des tissages : les lés, tissés entre eux, sont eux-mêmes tissés. L'ondulation est telle qu'il y a toujours un lés pour briller. Le soir, l'éclairage sécurise et met en valeur l'espace. Dans le fût, des draps tissés d'un seul tenant de quatorze mètres de hauteur apportent un calme acoustique. La lumière y glisse au plus profond de la gare. »

Gaëlle Lauriot-Prévoist, à propos de la maille métallique, 2024



Jeu de régularité du système d'éclairage et de baffle acoustique aux plafonds de la station © Arthur Jan / Dominique Perrault Architecte, ADAGP



Zoom à l'intérieur des néons de l'œuvre Cadran solaire d'Ivan Navarro © Arthur Jan / Dominique Perrault Architecte, ADAGP



Perspective de l'œuvre Cadran solaire d'Ivan Navarro au plafond circulaire du niveau -9 © Société des Grands Projets

Commande artistique

La Société des Grands Projets a 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 68 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.

Une voûte céleste souterraine

« Faire évoluer les frontières qui séparent les espaces intérieurs de la gare vers des orientations architecturales infinies. » Telle est l'ambition de l'artiste chilien Ivan Navarro pour son projet au sein de la gare. L'artiste s'est mué en astronome - et un peu en magicien - pour y faire apparaître, en lieu et place du plafond circulaire du niveau -9 un ciel étoilé de néons et de miroirs, offrant la sensation d'une profondeur infinie. Les noms d'astres ont été gravés sur les 58 caissons lumineux qui le composent. L'ensemble offre une expérience visuelle cosmique à tous les passagers.

Cadran solaire de Ivan Navarro

Plafond du niveau -9, tubes LED, miroirs en Dibond et sans tain, aluminium, lettrages sablés, 58 caissons trapézoïdaux de 1,9 m de long, 39 cm et 43 cm de large et 30 cm de hauteur.



La gare de Villejuif accueillera bientôt ses voyageurs : début 2025 pour la ligne 14 et été 2026 pour la ligne 15 © Dominique Perrault Architecte, ADAGP

EN QUELQUES MOTS...

Un projet emblématique du Grand Paris Express

- Une des 68 nouvelles gares du Grand Paris Express, l'un des plus grands projets urbains d'Europe, 200km de lignes automatiques.
- Objectif: donner une réalité à la métropole du Grand Paris par la mobilité et l'effacement des frontières entre la ville-centre et sa périphérie.

Une architecture innovante

- Conçue par Dominique Perrault, la gare, située à 50m sous terre, relie la ville à son sous-sol, créant une continuité fonctionnelle et visuelle. L'architecture fusionne ville et infrastructure.
- Design épuré : ni murs ni façades, un vaste puits central cylindrique baigné de lumière naturelle grâce à une double toiture transparente et des matériaux réfléchissants.

Impact sur le territoire

- Lieu de vie : intégration des espaces publics, des commerces et des services sur les deux premiers niveaux.
- Située dans la ZAC Campus Grand Parc, elle reliera le réseau hospitalier de l'Institut Gustave Roussy, le parc et le nouveau quartier.
- Vecteur de développement pour les quartiers environnants, intégrant mixité sociale et de nouveaux bassins d'emploi.

Durabilité

- Résilience et efficacité énergétique : désenfumage naturel (hors espaces techniques), limitation des besoins en chauffage et climatisation grâce aux ressources naturelles du sous-sol.
- Matériaux résistants : béton, acier inoxydable, verre et maille métallique.

Art contemporain

- En « Tandem », l'artiste chilien Ivan Navarro a conçu *Cadran solaire*, un ciel étoilé de néons et miroirs.
- Objectif : faire du réseau du Grand Paris Express un musée accessible à tous.

Dates importantes

Début des études 2013
Début des travaux avril 2017
Livraison décembre 2024
Mise en service Ligne 14 2025
Mise en service Ligne 15 2026

Chiffres clés

Surface du projet 15 364 m²
Volume construit 203 771 m³
Profondeur des quais de la ligne 15 Sud : 49 m
Profondeur des quais de la ligne 14 Sud : 37 m
Capacité prévue 100 000 voyageurs quotidiens

INFRASTRUCTURES/ARCHITECTURES MÉTROPOLITAINES

Gangnam International Transit Center - Lightwalk

Séoul, Corée du Sud
2017-2028

Le Gangnam International Transit Center (GITC) de Séoul est une immense plateforme de transport souterraine située au sud de la rivière Han, en plein centre du quartier d'affaires de Gangnam. L'objectif est de créer un nouvel espace public, capable de rayonner au-delà de lui-même. Le projet partage avec la future gare de Villejuif un esprit commun : l'idée que l'avenir de nos métropoles passera par une réinvention des territoires à partir de leur sous-sol et la création d'architectures ancrées dans leur géographie. L'urbanisme proposé par le Groundscape promeut une architecture « enracinée », envisageant le sol comme une ressource qui étend et élargit notre monde.



Exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement »

Cité de l'architecture et du patrimoine, Paris, France
2023-2024

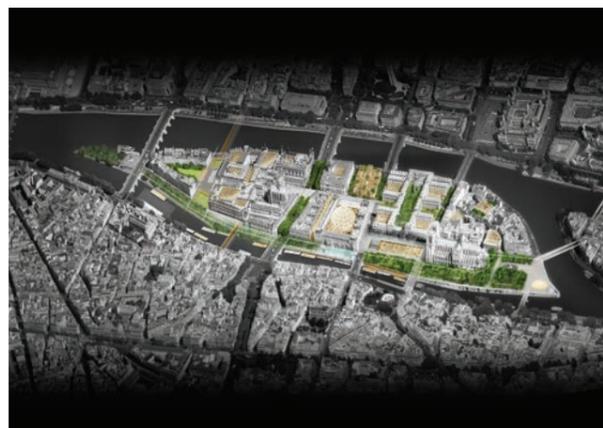
Dominique Perrault était, aux côtés de Francis Rambert, co-commissaire de l'exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement » présentée du 8 novembre 2023 au 2 juin 2024, à la Cité de l'architecture et du Patrimoine. Consacrée au Grand Paris Express, cette exposition plongeait les visiteurs au cœur d'un des plus importants projets d'infrastructure et d'architecture du monde. Tous les arts, de l'illustration au cinéma, se sont associés 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.



Mission « Île 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.



Place et station Garibaldi

Naples, Italie
2004-2019

En 2004, débute les études pour le réaménagement de la Piazza Garibaldi et la réalisation de la station de métro éponyme. Ouverte en décembre 2013, la station permet l'accès au nouveau réseau de transport métropolitain depuis la Piazza. Pour réveiller un territoire d'une telle dimension, l'architecte travaille par division et installe sur la place plusieurs lieux, à l'échelle du piéton, de sorte que les usages se multiplient et que l'urbanité opère aussi bien de jour que de nuit. Comme pour la gare de Villejuif, la lumière naturelle descend jusqu'aux quais de la gare Garibaldi, à une quarantaine de mètres en dessous de la place. Dans le fût central, les escalators mécaniques se plient et se déplient, s'inversent régulièrement sous les variations du ciel de Naples.



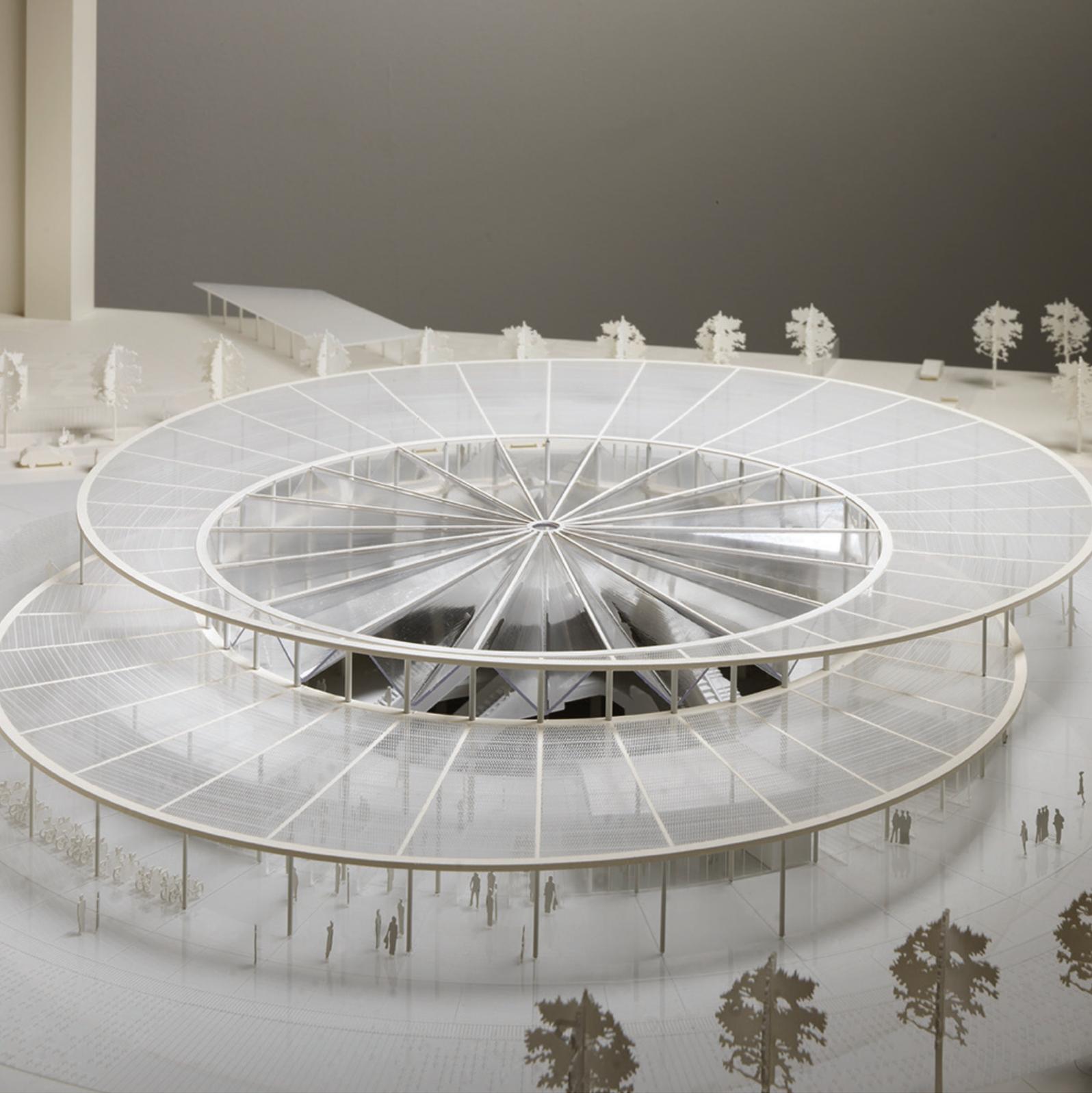
© The Sankei Shimbun / Dominique Perrault Architecte, ADAGP

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), la couverture du court Suzanne Lenglen à Paris (2024), la Tour To Lyon à Lyon, et transforme, actuellement, l'ancienne aéroport 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'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), 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-Prévoist 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 2025 et 2030, outre que la gare Villejuif Gustave Roussy, de nombreux projets conçus par Dominique Perrault seront livrés en France et à l'étranger, tels que l'extension de l'Esplanade-Coupole du Campus de l'EPFL à Lausanne, l'extension de la Caja Magica à Madrid et de nombreuses tours de logements et de bureaux à Séoul, en Corée du Sud.



Twitter
@PerraultArchi

Instagram
dominiqueperrault

Facebook
Dominique Perrault Architecture

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

Contact presse
Astrid Maria Rappel
astrid@ak-architekturkultur.com
Marie Bodénès
mbodenes@perraultarchitecture.com