



HAL
open science

La station Nation du RER A. Un patrimoine souterrain

Raphaël Labrunye, Raphaël Lescure

► **To cite this version:**

Raphaël Labrunye, Raphaël Lescure. La station Nation du RER A. Un patrimoine souterrain. Les Cahiers de la recherche architecturale / Les Cahiers de la recherche architecturale et urbaine, 2020. halshs-02557524

HAL Id: halshs-02557524

<https://shs.hal.science/halshs-02557524>

Submitted on 28 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La station Nation du RER A. Un patrimoine souterrain

Article

The RER A “Nation” station: an underground heritage

Raphaël Labrunye et Raphaël Lescure



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/craup/3334>

ISSN : 2606-7498

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Raphaël Labrunye et Raphaël Lescure, « La station Nation du RER A. Un patrimoine souterrain Article », *Les Cahiers de la recherche architecturale urbaine et paysagère* [En ligne], Actualités de la recherche, mis en ligne le 28 avril 2020, consulté le 28 avril 2020. URL : <http://journals.openedition.org/craup/3334>

Ce document a été généré automatiquement le 28 avril 2020.



Les Cahiers de la recherche architecturale, urbaine et paysagère sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 3.0 France.

La station Nation du RER A. Un patrimoine souterrain

Article

The RER A “Nation” station: an underground heritage

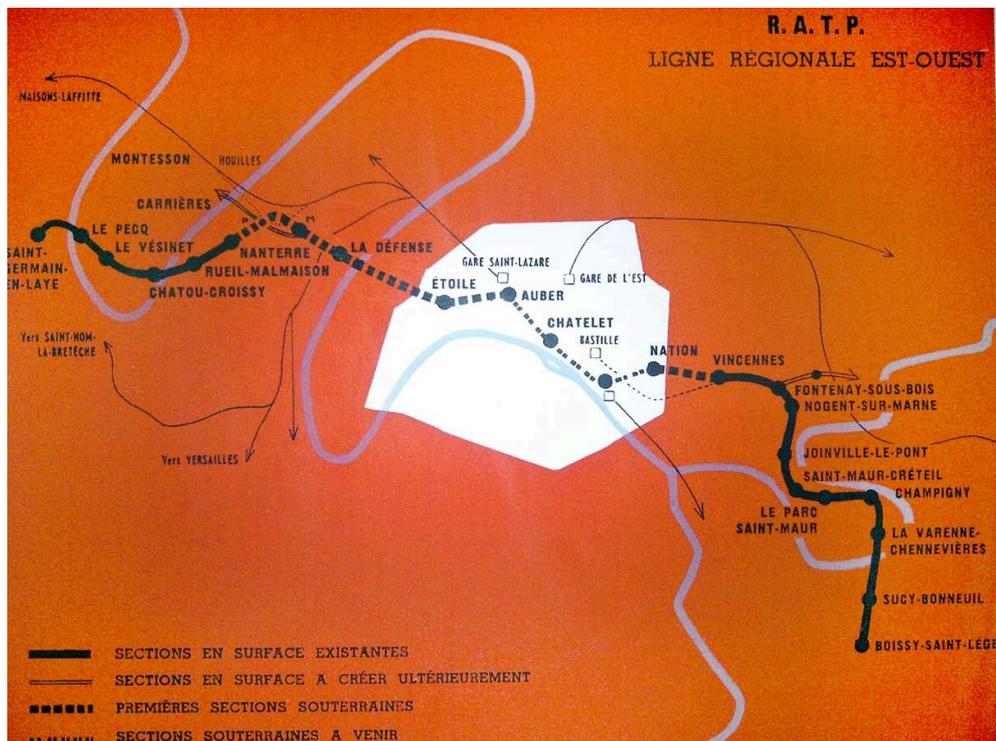
Raphaël Labrunye et Raphaël Lescure

- 1 La Société du Grand Paris (SGP), fondée en 2010 pour assurer la mise en œuvre du Grand Paris Express, entre dans une phase intense d'activité à la veille du démarrage des premiers travaux effectifs. Elle constitue un mode de pilotage inédit (ni SNCF, ni RATP) pour un chantier d'ampleur inégalé (200 km de lignes, 68 nouvelles gares et un budget de 25 milliards d'euros estimés¹). La conception même des ouvrages, lignes souterraines et gares, a fait l'objet d'une organisation complexe, avec la rédaction en amont d'une « charte d'architecture » par l'agence Jacques Ferrier Architectures et ses partenaires², puis d'une série de concours pour chaque tronçon, associant architectes et ingénieurs. Le foisonnement architectural qui en résulte est visible au travers d'une exposition publique itinérante, *Les passagers du Grand Paris*, initialement présentée au Mac Val de juin à septembre 2015. Face à l'arrivée d'un mode de transport métropolitain entièrement neuf et automatisé, la RATP s'inquiète légitimement de l'obsolescence du RER, dont les premières livraisons datent d'une cinquantaine d'années, et a engagé un lourd programme de rénovation des gares, déjà perceptible à la gare d'Auber. La même dynamique avait été observée à la création du RER dans les années 1960, dont le corollaire fut une rénovation importante du réseau de métro. Soucieuse de ne pas réitérer les destructions patrimoniales précédentes (notamment certaines œuvres d'Hector Guimard), la RATP a souhaité être accompagnée par un conseil scientifique du patrimoine³. La recherche que nous avons menée⁴ dans ce cadre a révélé le caractère complètement inédit de la réalisation du tronçon central de la ligne RER A (Nation-La Défense) et tout particulièrement de la première station livrée, Nation. La nature même de cette architecture en infrastructure souterraine, soumise à des contraintes autrement plus lourdes qu'un édifice bâti en surface, interroge aussi les approches théoriques patrimoniales courantes.

Le projet du Réseau express régional à partir de 1960

- 2 La croissance continue de la région parisienne conduit la Compagnie du chemin de fer métropolitain de Paris (CMP) à envisager une extension du réseau métropolitain à l'échelle régionale dès 1929, qui se concrétisera finalement par la modernisation de la ligne de Sceaux⁵. Le projet de réseau régional ne prend concrètement forme qu'à l'avènement de la V^e République avec la politique de grands travaux engagée par le Général de Gaulle, visant la création de villes nouvelles autour de Paris et du nouveau quartier de La Défense. La mise en place du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG), en août 1960, marque une étape importante. Elle intervient après la décision de Robert Buron, ministre des Transports, de lancer la construction d'un « métro express » dès mars 1960. Le premier coup de pioche symbolique est donné en juillet 1961⁶ à Neuilly. Le prolongement des lignes de métro existantes à l'échelle régionale est écarté en raison de temps de transport jugés trop longs, d'une vitesse commerciale limitée et d'infrastructures insuffisantes pour garantir la performance du réseau à grande échelle. D'autre part, la SNCF cherche à abandonner son réseau banlieue qu'elle concède progressivement à la RATP jusqu'à la publication du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) en 1965, qui présente un réseau régional de plusieurs centaines de kilomètres⁷. Le premier tracé du métro régional prévoit ainsi d'emprunter les voies du réseau ferré de banlieue pour relier les villes nouvelles de Cergy et de Marne-la-Vallée à Paris en desservant La Défense et permettre ainsi le développement de l'agglomération parisienne.
- 3 Pierre Weil⁸, nommé fin 1963 à la tête de la RATP, crée en octobre 1964 la Direction des travaux neufs en vue de coordonner la maîtrise technique des grands travaux d'extension prévus par le PADOG de 1960. La première ligne du RER doit alors permettre de moderniser le réseau ferré d'Île-de-France qui ne répond plus aux besoins et attentes en matière de transports, de désengorger la gare Saint-Lazare, principale gare de l'ouest parisien qui n'offre pas de possibilité d'extension, et de soulager la ligne 1 surchargée aux heures de pointe. La ligne Est-Ouest est constituée de deux branches qui se développent de part et d'autre de Paris et d'un tracé central souterrain le long de l'axe historique structurant de la ville entre La Défense et Nation (fig. 1). La réalisation de ce tronçon central, de 1961 à 1977, et des six nouvelles gares (La Défense, Étoile, Auber, Châtelet-Les Halles, Gare de Lyon et Nation), engage la RATP dans des problématiques radicalement nouvelles, d'où découleront des innovations tant dans la conception que dans la gestion des équipements créés.

Figure 1. Schéma de desserte final de la ligne régionale Est-Ouest en 1969, RATP.



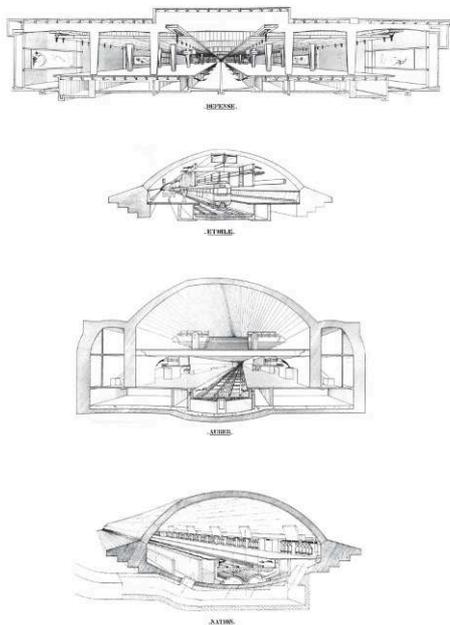
Source : <http://transportparis.canalblog.com/pages/rer-a---constitution-de-la-transversale-est-ouest/28450140.html>.

Nouveau mode de transport, nouvelles contraintes

- 4 Les aménagements des gares du RER présentent des innovations résultant directement des nouvelles contraintes définies dans le cahier des charges spécifiques du RER, de l'intervention des architectes ou des politiques de la RATP. Côté ingénierie, le gros œuvre (tunnels et structure des gares) est conçu en amont par les équipes de la RATP. Les principales contraintes⁹ sont dictées par la question des flux, qui semble émerger comme un point majeur de rupture par rapport aux précédentes lignes de métro. La norme de dimensionnement des espaces des gares (225 mètres de longueur de quais contre 75 mètres dans le métro), dictée par la capacité d'accueil des rames sur la ligne est de 50 000 personnes par heure entre deux points. Les couloirs de correspondances, salles d'échanges et quais sont dimensionnés pour permettre un trafic fluide. Un tel débit impose également une organisation spécifique des flux (accès et sorties des quais, correspondances, circulations verticales, gestion des situations de panique...). À Nation comme à Auber, la circulation des usagers est ainsi organisée en circuits séparés entre l'entrée et la sortie avec la création de salles d'échanges dédiées à l'un ou l'autre des flux. Pour André Wogenscky, l'architecte d'Auber, il s'agit d'« imaginer l'ensemble des voyageurs comme un « fluide » et leur déplacements comme une sorte de problème d'hydraulique¹⁰ ». Ajouté aux contraintes d'intervention dans un sous-sol déjà largement équipé, la station Nation présente un réseau de circulations particulièrement complexe que tout usager actuel peut encore apprécier. Cette hypertrophie des structures se mesure aussi au niveau de la gare. Conçue pour être dans un premier temps un terminus vers l'Est, le profil de la gare est dissymétrique

(fig. 2) pour permettre aux passagers d'attendre la rame de départ ; c'est un effort structurel majeur imposé à la voûte pour une période pourtant transitoire, le temps de réaliser l'interconnexion avec le réseau Ouest. Autre conséquence de la gestion des flux, l'automatisation des contrôles marquée par la disparition du poinçonneur au profit de la ligne de contrôle composée de tripodes – ou tourniquets – qui doit être intégrée aux aménagements intérieurs, de même que les distributeurs automatiques de billets qui remplacent les bureaux de vente. L'architecture des lieux en est profondément bouleversée, tout comme le quotidien des usagers avec la mise en place de la fameuse « carte orange », dès 1975, jusqu'à son récent remplacement en 2010.

Figure 2. Coupes perspectives schématiques des stations du tronçon central du RER, Étude thermique du RER par le Cabinet Trouvin.



Archives Dufau, cote 066 IFA 1147/1.

- 5 Les usagers sont d'ailleurs au centre de toutes les préoccupations, car l'ambition est d'attirer toutes les classes sociales, à l'image des villes nouvelles conçues comme des pôles de mixité. Les proportions monumentales des espaces souterrains du RER suscitent l'inquiétude des dirigeants de la RATP, qui craignent des conséquences psychologiques importantes sur les usagers¹¹. Ils placent ainsi la qualité des aménagements au cœur des enjeux. « Associer la notion de service public à des impressions plaisantes telles que confort et esthétique. En bâtissant, pensons au délasserement de l'utilisateur¹² », déclare Pierre Weil. Selon Wogenscky, les dimensions inédites des stations imposent d'« attacher la plus grande importance à l'«humanisation» des salles et des couloirs [...] et à «chercher [...] la juste échelle»¹³ ». L'allongement des distances de couloirs implique la mécanisation des déplacements avec la mise en place d'escaliers mécaniques (28 escaliers mécaniques à Nation par exemple), d'ascenseurs et de trottoirs mécaniques (tapis roulants). L'aménagement de

postes de contrôle et l'intégration d'équipements de communication tels que des caméras ou des haut-parleurs sont nécessaires à la surveillance de ces espaces. Pour garantir un service durant une longue plage horaire, les aménagements doivent être conçus pour limiter le vandalisme et contraindre les interventions techniques la nuit. L'acoustique et la thermique font l'objet d'études spécifiques, avec l'intervention d'experts, comme M. Armagnac, ingénieur acousticien. La gestion des flux d'air, étudiée par M. Trouvin, est un élément déterminant de la structure des stations¹⁴. L'énorme gaine d'extraction d'air qui cache la voûte de la station Étoile sert de support aux écrans publicitaires (nommés « rue chinoise » par l'architecte Pierre Dufau) et ne permet pas le dégagement de la voûte comme à Nation, où l'air est extrait par les quais et soufflé par les sièges latéraux (fig. 3). La plupart de ces équipements sont aujourd'hui hors d'usage du fait d'un dimensionnement inadéquat.

Figure 3. Station « Nation », pose des assises moulées en polyuréthane.



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

- 6 L'intégration des publicités et des commerces, sources de revenus, n'est pas neuve, mais elle est ici prévue en amont et de manière globale. La création des lignes « Nord-Sud¹⁵ » (actuelles 12 et 13) à partir de 1911 avait introduit les encadrements ornés de motifs décoratifs délimitant les espaces publicitaires et la signalétique des stations. La modernisation de l'ensemble du réseau après-guerre, financée en partie par la publicité, reprend ce modèle¹⁶. Forte de cette expérience, la RATP généralise le principe pour le RER.
- 7 Côté architectural, à l'instar des grands projets initiés par la nouvelle République, le RER offre une image forte de modernité. Le RER constitue une opération publique alors sans précédent en région parisienne associant transport en commun, urbanisme, ingénierie et architecture. La RATP s'entoure vers 1966¹⁷ d'architectes-conseils

renommés pour l'aménagement des stations principales. La Défense est attribuée en 1966 à Henri Vicariot (1910-1986), ingénieur X-Ponts, architecte en chef de l'Aéroport de Paris, dont l'expérience de gestion des flux à Orly semble avoir joué un rôle majeur dans sa nomination¹⁸. Il est associé aux décorateurs d'Orly, Pierre Gautier-Delaye, Bernard van Hout et Jacques Fredet. Pierre Dufau (1908-1985)¹⁹, architecte Grand Prix de Rome à la tête d'une des plus importantes agences de l'époque, se voit attribuer la station Étoile, en collaboration avec le coloriste Jacques Fillacier. Alain Bourbonnais (1925-1988), jeune architecte prometteur, architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux, peintre et graveur, réalise la station Nation, la première qui est livrée et ouverte au public. André Wogenscky (1916-2014), architecte ancien collaborateur de Le Corbusier et architecte en chef des Bâtiments civils et Palais nationaux, conçoit la station Auber et l'immeuble qui s'y superpose (en collaboration avec Alain Richard, architecte d'intérieur). Enfin, les dernières stations du tronçon central, Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon, sont réalisées « en interne », apparemment pour des raisons économiques, mais aussi parce qu'elles impliquent la SNCF.

- 8 L'intervention d'architectes dans la conception du métro n'est, là encore, pas neuve. Le travail d'Hector Guimard en est l'exemple le plus couramment cité, même si son intervention se limite aux ouvrages de superstructure. Il semble que ce soit André Malraux, en qualité de ministre de la Culture, qui initie des interventions ponctuelles d'artistes dans les stations Franklin Roosevelt²⁰ (tableaux en gemmail de Roger Malherbe-Navarre) en 1957 et Le Louvre²¹ (aménagement de l'architecte Robert Venter avec exposition de copies d'œuvres) en 1968. Le carrossage des quais de la ligne 9, constitué de lambris métalliques, comprenant des vitrines et permettant d'unifier le format des cadres publicitaires, est engagé aussi à ce moment-là²². Poursuivi notamment sur les lignes « Nord-Sud » dans les années 1960, ce carrossage constitue à n'en pas douter une référence pour les premières esquisses architecturales d'Alain Bourbonnais à Nation. L'homogénéisation du traitement des stations de métro ne sera cependant appliquée qu'après les études du RER, à partir de 1969 avec le style « Mouton-Duvernet », du nom de la station éponyme avec carreaux de faïence en camaïeu orange. Ce dernier sera suivi de 1974 à 1984 par le style « Andreu-Motte », conçu par l'architecte Paul Andreu et le décorateur Joseph-André Motte, avec les fameux sièges « Motte²³ » et l'introduction de la couleur sur un bandeau lumineux au-dessus des quais. Les aménagements du RER, conçus à partir de 1966, se situent donc à cette charnière historique d'une recherche de « signature » architecturale des transports parisiens et généralisent l'installation d'œuvres d'art ou l'intervention d'artistes dans les espaces souterrains.

La mission des architectes

- 9 Le champ d'intervention des architectes doit être ici précisé. Les travaux de gros œuvre sont en effet dans la plupart des cas déjà entamés lorsque les architectes sont nommés. Dès lors, l'intervention de ces derniers ne relève pas de la maîtrise d'œuvre totale. La convention qui lie le cabinet Dufau et la RATP, probablement similaire aux autres agences, précise la mission :

exécution d'études d'ensemble et de détails concernant les aménagements intérieurs, agencements, décoration, installations commerciales et publicitaires désignées par la R.A.T.P. et exclue les études techniques concernant la stabilité des ouvrages, les projets de ventilation, d'électricité, des installations techniques du

second œuvre (alimentation en eau, évacuation des eaux usées, ensembles électriques et électroniques d'exploitation, etc.). Toutefois ces projets techniques seront communiqués à l'Architecte qui devra, le cas échéant, donner les indications nécessaires à leur parfaite intégration dans les ouvrages²⁴.

- 10 L'article 9 de la convention conclut : « l'Architecte n'assumera les responsabilités professionnelles définies par les lois et règlements en vigueur que dans la seule mesure de ses fautes professionnelles éventuelles. » Ce point juridique interroge Dufau, qui sollicite la Mutuelle des Architectes Français (MAF) concernant la responsabilité qu'il doit engager sur ce projet au regard du contrat proposé par la RATP²⁵. La surveillance des travaux est formellement exclue de la « mission sans exécution », au sens de la police de la MAF, alors que les travaux donnent lieu à exécution et l'architecte-conseil assiste à la réalisation. Les architectes tentent de réduire autant que possible la portée du contrat en inscrivant notamment dans le cartouche des plans la mention « Document non contractuel établi par l'architecte-conseil ». Dufau annonce à la RATP : « Nous ne signerons pas les plans qui devront être ainsi sous la responsabilité entière des services techniques de la R.A.T.P. qui ne peuvent être considérés comme mineurs sous le rapport de la construction souterraine²⁶. » Dufau et Bourbonnais dénoncent très clairement cette absence de conception collaborative entre architectes et ingénieurs. Pierre Dufau est catégorique sur ce point : « Je n'ai qu'un regret, c'est que l'on n'ait fait appel à nous alors que la station Étoile était avancée, que nous n'avons pu faire que de l'habillage²⁷. » Il est pourtant parvenu, à la marge, à modifier des détails du génie civil dans la forme des espaces de circulation et des halls²⁸. Bourbonnais se désespère, en juin 1967, de n'avoir pu concevoir les dispositifs structurels pour améliorer la fonctionnalité de la station : « [...] si la RATP, Ingénieurs et Architectes avaient démarré ensemble la conception de cette station, j'aurais préconisé [une meilleure] solution et me serais acharné à vous la faire adopter. [...] le problème n'était pas de résoudre le problème décoration mais bien le problème fonctionnel en premier²⁹. » Si elle a innové en s'entourant d'architectes-conseil, la Direction des travaux neufs, elle-même de création récente, n'a donc pas intégré en amont la conception architecturale des stations dans sa gestion de projet comme c'est le cas aujourd'hui.
- 11 La RATP concentre ses efforts sur la problématique de l'identité des stations, parties singulières imaginées par des créateurs différents, appartenant à un tout qui doit rester cohérent, la ligne du RER : « Un point essentiel de notre discussion portera sur les moyens de satisfaire le parti retenu de donner une impression de continuité au voyageur circulant horizontalement sur la ligne, tout en préservant l'individualité de conception dans le cheminement vertical des usagers au sein de chaque station³⁰. » Wogenscky insiste sur la singularité de chaque concepteur et donc de chaque station : « Si nous voulons faire de vos stations des œuvres architecturales, je crois que c'est ce que vous désirez et je le crois possible, il faut agir sur l'organisation des formes elles-mêmes, qui sont chaque fois des cas particuliers. Et il ne faut pas que les idées de vos architectes soient "émoussées" en étant trop confrontées³¹. » Concrètement, une centaine de comptes-rendus de réunions de coordination sont présents dans les archives de Dufau et de Wogenscky, entre janvier 1967 et avril 1972, soit un rythme soutenu de deux réunions par mois. Les architectes sont souvent présents en personne, preuve de l'attachement qu'ils portent à ces projets prestigieux. Selon Dufau : « Chacun des Architectes appelés à étudier l'une des nouvelles Stations du Métro-Express à grande profondeur aura certainement été particulièrement heureux de s'y consacrer. Pour un Architecte, il s'agissait d'un ordre de recherche entièrement nouveau, le projet

intéressait des millions d'utilisateurs³². » Du reste, les honoraires sont versés à l'heure de travail déclarée³³. Selon Sophie Bourbonnais, la fille d'Alain Bourbonnais, la rémunération perçue à ce moment-là lui a permis de démarrer sa collection d'art brut qui aboutira à l'ouverture de son musée La Fabuloserie en 1983³⁴. La nature même de la coordination entre les différentes équipes de concepteur reste à préciser. Selon M. Jean Vincenot, architecte DPLG, collaborateur de M. Bourbonnais pour la station Nation, les différentes équipes avaient pour consigne de ne pas se consulter afin de ne pas s'influencer les uns les autres³⁵. Or les architectes parviennent à des choix similaires notamment pour le revêtement des voûtes en émaux de Briare, modèle Goéland 2x2 cm, marqueur identitaire le plus remarquable des stations RER du tronçon central. De même, le principe d'éclairage des couloirs se fait depuis le haut de la voûte, avec des interprétations différentes à chaque fois : les couloirs sont composés d'arceaux colorés à Nation, en courbes à Étoile et le dessin des luminaires diffère. Selon Pierre Gauthier-Delaye, architecte décorateur de la station « La Défense », la visite du terminal TWA de l'aéroport J.F. Kennedy de New York³⁶ lui a inspiré le choix des pastilles émaillées car elles permettent en effet de recouvrir des formes irrégulières³⁷. Sophie Bourbonnais fait l'hypothèse que son père est à l'origine du choix des émaux de Briare car le *showroom* parisien du fabricant, l'un des tous premiers de ce type ouvert dans les années 1950, est situé rue du Bac, à deux rues de son domicile. L'usine de Briare (Loiret), quant à elle, est située à 50 kilomètres de sa résidence secondaire de Dicy (Yonne).

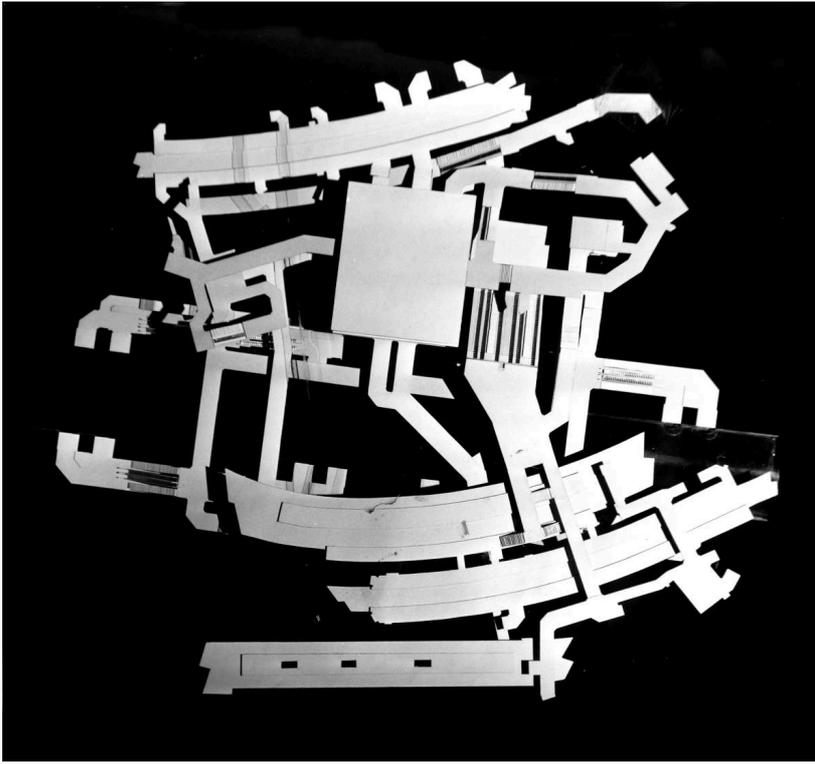
- 12 Contrairement à ce que laisse entendre Jean Vincenot, les questions communes aux cinq stations sont étudiées par un groupe permanent plénier se réunissant le troisième jeudi de chaque mois à Puteaux. Ainsi, la première réunion du 16 mars 1967 est consacrée « aux problèmes de ventilation-climatisation (M. Trouvin) et d'insonorisation (M. Armagnac)³⁸ ». La deuxième réunion a lieu le 6 avril 1967 et consacrée aux problèmes d'éclairage au niveau des quais, avec une « visite de la maquette grandeur de La Défense », et à « la publicité sous toutes ses formes (MM. Texier et Tordo)³⁹ ». La liste des éléments d'aménagement et de directives générales est remise par la RATP aux architectes lors de la réunion du 9 mars 1967⁴⁰. Wogenscky évoque aussi des « éléments « normalisés⁴¹ » du mobilier initiés par l'équipe de Vicariot. Un second groupe permanent est constitué pour traiter de l'architecture des stations extérieures de la ligne régionale (au-delà du tronçon central). L'un des architectes de ce groupe, M. Guillemin⁴², participe aux travaux du premier groupe pour favoriser l'harmonisation des solutions. Les questions propres à chaque station sont examinées par des groupes de travail créés progressivement pour l'occasion. Même écartés de la conception des structures de gros œuvre, l'apport des architectes demeure au centre des préoccupations de la RATP.

Nation, station ambassadrice du RER

- 13 À Nation, la construction du gros œuvre commence en septembre 1965 et se termine en 1967. Bourbonnais visite le chantier en cours à sa nomination en 1966 avec ses collaborateurs Jean Vincenot et Pierre Giraudy. Contrairement à ses confrères, il ne s'entoure pas d'autres compétences artistiques et réalise à l'agence l'ensemble de la conception, sauf lorsqu'il fait appel à un atelier de maquettistes. Les études d'aménagement de la station Nation durent trois ans, la gare est inaugurée le

12 décembre 1969 et ouverte deux jours plus tard avec la nouvelle section de tunnel entre Vincennes et Nation.

Figure 4. Station « Nation », Maquette du réseau de correspondance.



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

- 14 La gare de Nation, comme celle de Charles de Gaulle-Étoile, est construite en sous-sol sous une place, facilitant les opérations, contrairement à Auber, qui nécessite une ingénierie hors-norme et la démolition d'un immeuble entier. La station est située à un nœud de correspondances (lignes 1, 2, 6 et 9) avec une distance parfois importante entre la gare de RER et les stations de métro (fig. 4). Il y a aussi 26 mètres de dénivelé à franchir entre la rue et les quais. Ce qui va guider les concepteurs, ingénieurs comme architectes, c'est la notion d'urbanisme souterrain⁴³, popularisée à ce moment-là par exemple par les projets utopiques de Paul Maymont⁴⁴. La volonté d'attirer le public le plus large possible – cadres comme ouvriers –, combinée à la crainte d'effets psychologiques négatifs sur les usagers à une trentaine de mètres sous terre, la RATP et les architectes concentrent leurs efforts sur la qualité des espaces et leur fonctionnalité. Contrairement au métro, les salles ne font pas office d'espace-tampon entre les couloirs et la surface, car il y a une séparation des flux entre sortie et entrée avec deux circuits disposant d'escaliers mécaniques et de couloirs distincts. Deux salles d'échange de forme carrée se superposent, l'une accueillant les entrées, l'autre gérant les sorties, afin qu'aucun voyageur ne croise un flux inverse. Il en résulte une imbrication complexe de circulations, et d'aucun remarquera que le temps de parcours entre stations est réduit d'autant que celui du parcours pour atteindre les quais est rallongé⁴⁵.
- 15 Le parti architectural consiste à distinguer clairement la gare, constituée d'un volume unique entier sous voûte, et les espaces menant aux quais, conçus dans l'idée de

proposer une promenade souterraine variée. Les animations proposées en découlent : là où l'on se déplace (les couloirs et salles d'échange), les couleurs changent au gré du mouvement du piéton ; là où l'on stationne (les quais), ce sont les lumières éclairant la voûte qui sont mobiles. Bourbonnais explique très clairement ses choix à la presse :

Dans les couloirs, qui sont en quelque sorte les rues et ruelles du métro, il fallait en premier lieu briser la longueur, la durée, changer le rythme, diversifier, étonner même à chaque détour. [...] Puisque les ingénieurs du métro avaient prévu des circuits entrée et sortie séparés, nous avons donné des couleurs chaudes aux premiers, des gammes plus fraîches aux seconds. [...] Dans les grandes salles de contrôle des billets qui, dans notre conception, correspondaient à des petites places, nous avons voulu créer une ambiance discrète et chaleureuse, avec au centre des petites boutiques et même « le monument », l'équivalent de « la fontaine », le lieu de curiosité baptisé ici « l'aquarium » à cause de la grande vitre ronde derrière laquelle se trouve le poste de commande de toute la station et les multiples écrans de télévision intérieure (fig. 5)⁴⁶.

Figure 5. Station « Nation », poste de contrôle de la salle supérieure.



L'Œil, n°82, février 1970.

Crédits Marc Lavrillier.

- 16 Pour Bourbonnais, l'inspiration vient en premier lieu des rues attrayantes de Paris, où les passants ne s'ennuient pas en longeant les boutiques. C'est la raison principale du choix de séquençage vertical de la couleur de manière irrégulière dans les couloirs, comme une succession de devantures de magasins, sans règle apparente si ce n'est les tons chauds et froids (avec quelques exceptions ponctuelles consciencieusement choisies). À la station Étoile, Fillacier a préféré des motifs courbes pour réduire la sensation de longueur dans les couloirs⁴⁷. La lumière joue un rôle central dans le dispositif, le contre-modèle étant la cave ou la mine avec des éclairages ponctuels en lumière directe. À la station Nation, les parois polychromes émettent elles-mêmes la lumière par l'organisation de points lumineux dissimulés, intégrés à un chemin de câble central facilitant la maintenance (fig. 6). Ce dispositif composé de tubes de néons avec des lames perpendiculaires supprimant toute lumière directe était déjà présent

dans le réaménagement de la station F. Roosevelt et a été déployé par la suite par l'ensemble des concepteurs du métro et du RER. Le remplacement récent des néons par les LED qui n'éclairent plus qu'à 180° a considérablement dénaturé la luminosité d'origine des parois recouvertes d'émaux.

Figure 6. Station « Nation », couloir d'accès aux quais.

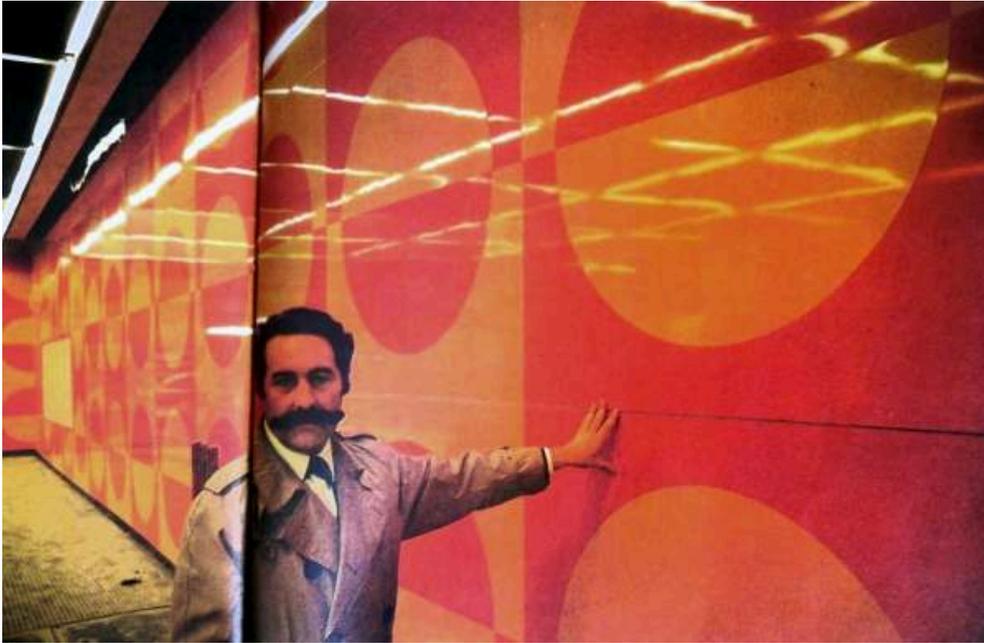


L'Œil, n°82, février 1970.

Crédits Marc Lavrillier.

- 17 La vente des billets se fait désormais principalement par des automates ; le bureau de vente attaché devient un bureau d'informations et est aménagé comme un comptoir d'accueil d'agence bancaire de l'époque, intégralement vitré. La salle supérieure d'échanges est recouverte sur toute sa périphérie de plaques de tôle émaillée présentant un graphisme unique circulaire orange et jaune, manifestement inspiré du travail de Vasarely (fig. 7). L'artiste est explicitement cité par Bourbonnais⁴⁸, qui ambitionne d'« introduire l'art dans la cité⁴⁹ ». Le poste de surveillance de la station « constitue en lui-même un spectacle pour les voyageurs⁵⁰ ». « Décor spatial pour la station du métro-express à la Nation⁵¹ » titre *France-Soir* à l'inauguration de la station. Un film réfléchissant posé sur la vitre interdit de nos jours la contemplation de cette modernité d'un autre temps, celui de l'introduction de l'informatique et de l'automatisation de la gestion des rames⁵². La salle inférieure ne bénéficie pas du même traitement, dotée d'un revêtement sur la périphérie des murs des plaques de résine jaune translucide éclairé par l'arrière.

Figure 7. Alain Bourbonnais devant les tôles émaillées de la salle supérieure.



Réalités, n°289, février 1970, droits réservés.

« Quais cathédrale »

Figure 8. Chantier de la station « Nation ».



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

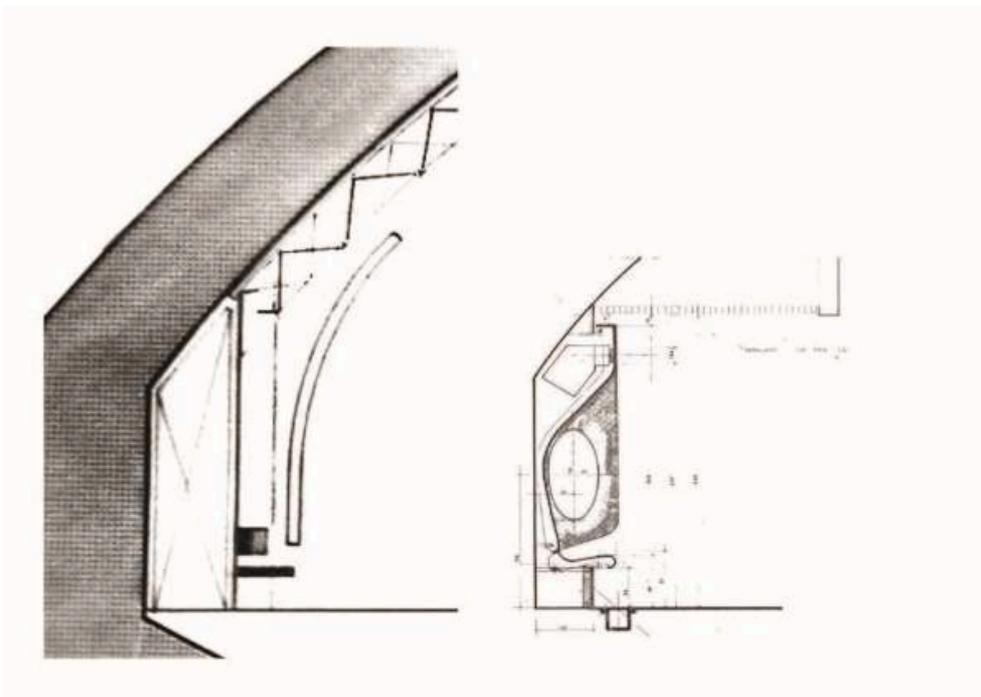
Figure 9. Station « Nation », pose des consoles techniques.



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

- 18 Sur les quais, la volonté est de sublimer la voûte conçue par les ingénieurs et libérée de tout obstacle visuel (fig. 8). La lumière, les chemins de câbles et la signalétique sont regroupés dans l'épaisseur de l'aménagement de la partie verticale de la voûte : une galerie technique haute, fixée à la voûte, sert de structure de fixation à l'ensemble des éléments situés en porte-à-faux afin de ne pas encombrer la voûte (fig. 9). L'architecte avait imaginé un dispositif très différent à l'origine. Ses premières esquisses envisagent une modification du gros-œuvre lui-même afin d'intégrer une galerie technique dans le pied-droit des voûtes de la gare et des couloirs (fig. 10).

Figure 10. Station « Nation », coupe d'étude pour l'intégration d'une galerie technique et coupe sur les assises du projet définitif.



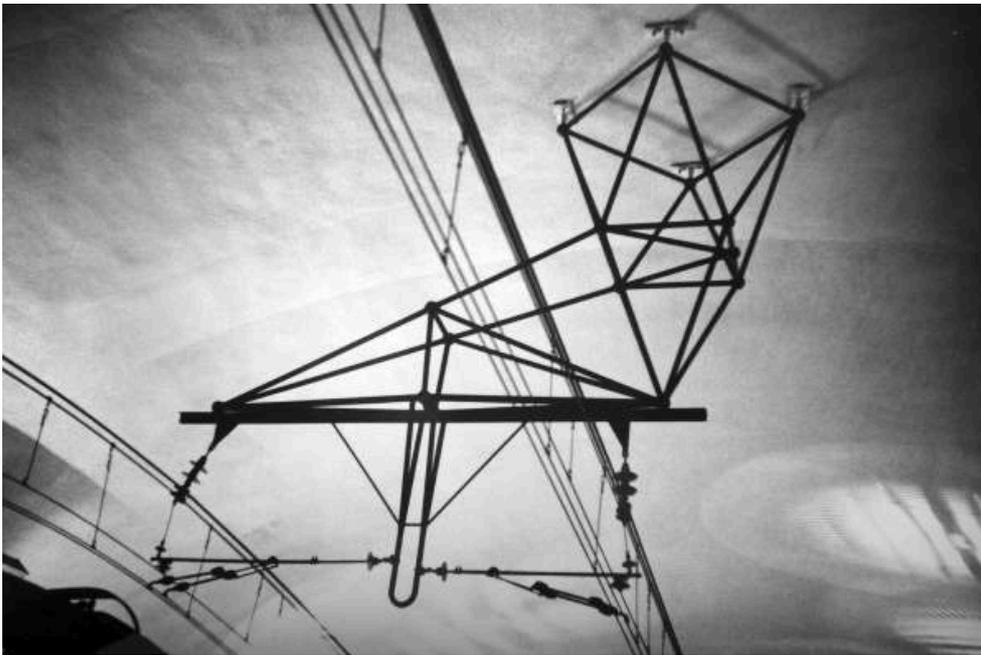
État existant, Carnet de coupe, Plan n°136023-TCE-00002-01-A à 00002-05A.
Archives Alain Bourbonnais sans cotes et RATP.

- 19 Pour lui, c'était une solution bien plus pertinente dans une visée prospective d'évolution des techniques et de maintenance :

Nous pouvons déjà dire que plus nous avancerons dans le temps, plus les techniques s'améliorent, et se renouvellent, et je crois qu'on peut d'ores et déjà assurer que dans 10 ans vous-mêmes envisagerez on ne sait quelle amélioration sur le réseau qui nécessitera le passage de nouvelles gaines, ne serait-ce que le conditionnement d'air qu'il n'est pas prévu d'utiliser dès maintenant. [...] Il apparaît que la réponse logique aux préoccupations que je viens de vous exposer est de prévoir systématiquement que ce soit dans la station elle-même, dans les couloirs ou dans les salles, sinon des galeries techniques (il me paraît trop tard) mais au moins un espace réservé entre le gros-œuvre et ce que sera le revêtement intérieur, côté utilisateurs. [...] Doit-on concevoir de nos jours des stations où les travaux d'entretien et d'aménagement dans l'avenir ne peuvent s'exécuter qu'au rythme de 2 heures par 24 heures ? Et c'est la question que je me pose : si on décollait la paroi de 1 mètre, la surface des quais le permet-elle ? On pourrait alors avoir un passage dans la journée, à des heures normales de travail, pour travailler dans cette galerie technique⁵³.

- 20 M. Weil lui-même valide le principe d'une galerie haute en caillebotis au-dessus des quais, lors de la réunion du 27 juillet 1967⁵⁴.

Figure 11. Station « Nation », caténaire dissymétrique sculptural.



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

- 21 Les seuls éléments solidaires de la voûte sont les caténaires. Leur conception a fait l'objet d'une attention spécifique par Bourbonnais, à l'aide de maquettes et de sculptures métalliques (fig. 11). La forme retenue doit compenser la dissymétrie entre la clé de voûte et les voies ; le quai initialement de départ fait 11 mètres de large, l'autre 7 mètres. La voûte elle-même (5 600 m²) est mise en valeur par un support d'animation cinétique lumineuse amplifiée par le revêtement contenant des billes réfléchissantes « qui permettait de rattraper les irrégularités du béton⁵⁵ ». Bourbonnais a aussi longuement étudié des solutions pour l'animation de la voûte. Il travaille en maquette sur une structure triangulée se déployant le long de la voûte et permettant d'intégrer les réseaux. Cette résille, apparemment inspirée par le carrossage récent de la station F. Roosevelt, dont il a fait lui-même des photos⁵⁶ (fig. 12), se transforme petit à petit en motif lumineux (fig. 13). L'architecte décrit un dispositif en réalité très ambitieux (fig. 14) :

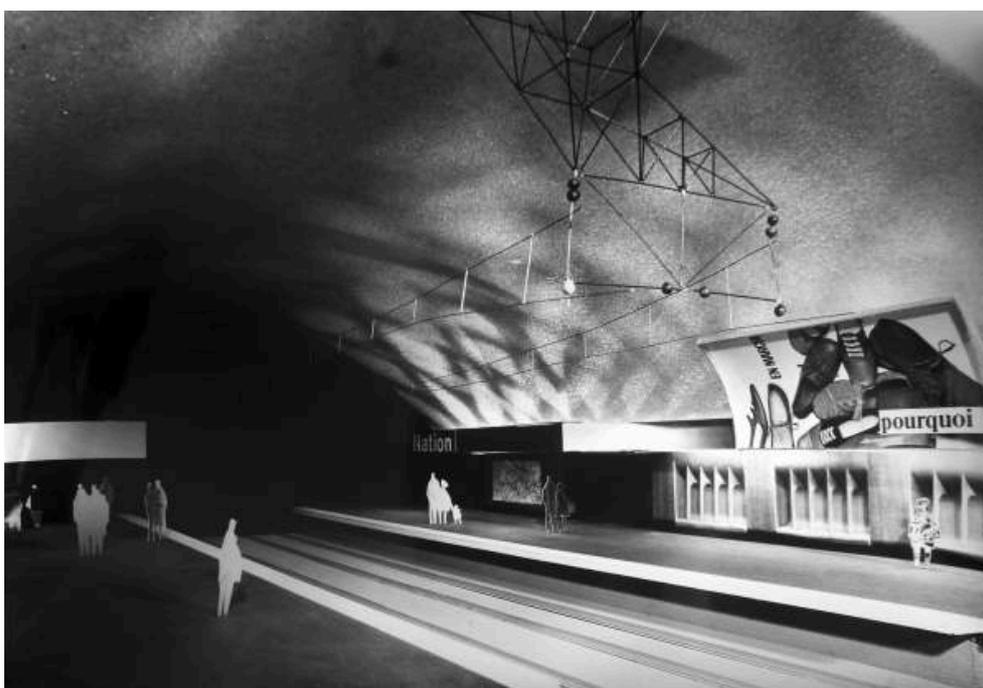
Nous avons pensé que cette animation pouvait pénétrer jusqu'aux quais eux-mêmes et c'est là que joue à plein [...] la lumière. Nous avons, en effet, dès le départ choisi de mettre en valeur la voûte qui est magnifique et constitue une sorte de grande nef. Nous l'avons donc fait recouvrir d'émaux rosés qui, dans l'éclairage normal est doux de l'ensemble de la station, finissent par constituer un immense écran. Nous avons fait placer 120 projecteurs bien dissimulés derrière les parois-sièges en forme de stalles. Et ces projecteurs, grâce à un système de moteurs et de lentilles de couleur en mouvement constant, vont créer un spectacle cinétique permanent au plafond. [...] Ainsi, le métro vivra, comme la nature, aux rythmes des heures et des saisons⁵⁷.

Figure 12. Photographie de la station « Franklin D. Roosevelt » (ligne 9).



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

Figure 13. Maquette d'étude des quais de la station « Nation ».



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

Figure 14. Projection cinétique sur la voûte de la station « Nation ».



Photothèque de la RATP, n°72230 bis.

- 22 D'autres lumières sont réparties en deux bandes parallèles aux voies, une au-dessus des sièges au piedroit du quai qui constitue la plus grande source d'éclairage, l'autre au-dessus du bord du quai par les consoles. La lumière est donc principalement destinée à l'attente assise et à la montée dans les rames, mais utilisée aussi pour distinguer les rames longues et courtes : l'éclairage de bord de quai et signalisation s'éteignent, seule la partie de quai où s'arrête la rame reste éclairée. C'est donc une véritable animation d'art cinétique qui a été conçue à l'origine. *Paris-Match* parle de « cathédrales "alphavillesques" » faisant passer l'usager « de la Belle Époque à l'An 2000⁵⁸ ». D'après la RATP, le dispositif a été maintenu deux ou trois années seulement pour des questions de maintenance.

Figure 15. Station « Nation », ligne continue de sièges rouge vermillon.

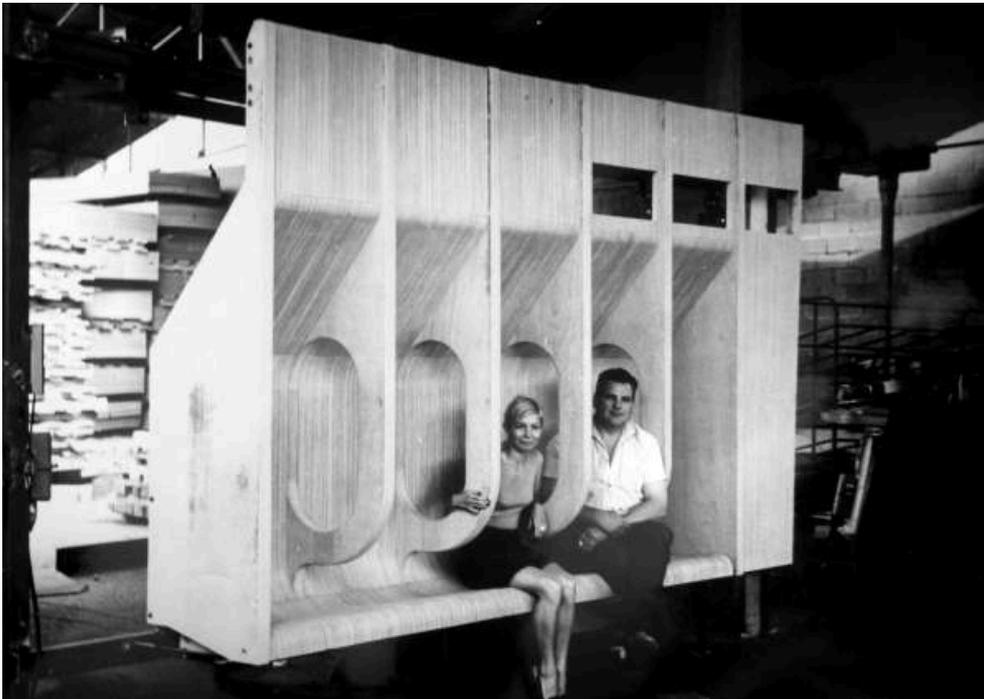


Photothèque de la RATP, n°208084.

- 23 Le dernier point sur lequel Bourbonnais investit un temps de conception considérable sont les sièges des quais, constituant deux lignes rouge vermillon continues de

225 mètres linéaires qui identifient immédiatement la station (fig. 15). Ces sièges sont conçus comme des stalles dans cette cathédrale souterraine. Là encore, le RER se situe à un moment de rupture dans la conception des assises des transports parisiens souterrains. Les assises sont encore collectives à la station Étoile, dans la continuité de ce qui s'est fait jusqu'à présent. L'individualisation des sièges, introduite par Pierre Gauthier-Delaye, décorateur de l'équipe de Vicariot à La Défense, est poursuivie par Alain Richard à Auber. Elle aboutira à la création du siège « Motte ». Bourbonnais, lui, innove radicalement en proposant une structure inédite par une grande composition continue disposant des séparatifs individuels. Les sièges devaient être « facilement réparables et nettoyables, et surtout que les clochards ne puissent pas y dormir. C'est la raison de l'existence des séparations entre chaque place. Nous avons étudié tous les matériaux, en bois, en métal, et puis on est arrivés à la solution du polyester rouge⁵⁹ ». Ces « confessionnaux » sont testés en maquette bois à l'échelle 1 (fig. 16) et dessinés spécifiquement pour cette gare. Ils font immédiatement la couverture des magazines de design et de mode à l'ouverture de la station⁶⁰ (fig. 17). À n'en pas douter, ils constituent un élément patrimonial de premier ordre dans la perspective de rénovation de la station.

Figure 16. Station « Nation », maquette d'étude en bois des assises à l'échelle 1.



Archives Alain Bourbonnais sans cotes.

Figure 17. Assises de la station « Nation » dans le magazine *Elle*.*Elle*, n°1256, janvier 1970, droits réservés.

- 24 Sur ce point, la RATP est engagée dans une problématique tout à fait singulière. Les architectes et spécialistes du patrimoine sont attachés notamment à la question de l'authenticité, définie dans les diverses chartes ou texte régissant la protection et les interventions dans des édifices remarquables⁶¹. La question est particulièrement ardue pour les matériaux produits industriellement au XX^e siècle, parfois complexes à réparer en l'état, souvent interdits de reproduction à l'identique après la disparition de l'outil de fabrication. Mais ici, les lourdes contraintes auxquelles sont soumises ces architectures évacuent d'emblée ces questions. Comme pour toute infrastructure souterraine soumise aux infiltrations et comme pour tout équipement de transport soumis à des usages intenses et à un renouvellement technologique, la préservation des revêtements, des mobiliers et de la signalétique d'origine est impossible. Tout un chacun a déjà traversé une station de métro en rénovation et a pu observer la purge intégrale des décors pour traiter le gros-œuvre. Les projets engagés ne peuvent que tenter des réinterprétations contemporaines, perdant toute authenticité de l'œuvre. Dès lors, on pourrait peut-être considérer ce patrimoine ferroviaire comme « immatériel », à la fois, car, à l'image des temples japonais, son renouvellement régulier le fait sortir des schémas habituels de la préservation, mais aussi parce que le RER est inscrit comme la première expérience métropolitaine des franciliens, habitués qu'ils furent durant trente-cinq années à valider leur « carte orange » aux couleurs des murs des stations. Cette interrogation appelle sans aucun doute des innovations dans l'approche conceptuelle des chantiers de rénovation des stations.

Un patrimoine à revaloriser

- 25 La réalisation du tronçon central de ce qui va devenir le RER A a concentré un ensemble inédit d'innovations qui ont ensuite été diffusées dans la conception, la rénovation ou la gestion des infrastructures de transports parisiens. Celles-ci concernent autant l'échelle et la complexité des ouvrages à réaliser, la gestion des flux jusque-là inconnus, le principe de s'entourer d'architectes et d'artistes pour la conception d'aménagements spécifiquement conçus pour chacune des stations, que la recherche d'une identité

métropolitaine au mode de transport. On peut légitimement se demander si la mise en œuvre en cours du Grand Paris Express s'appuie sur ces expériences ou non. Par exemple, comme réclamé par Bourbonnais, architectes et ingénieurs sont associés en amont, les architectes ayant même une prépondérance au stade du concours. La charte architecturale de Jacques Ferrier constitue le fil rouge de l'identité du réseau, complétée par l'intervention d'artistes, financée à hauteur de 1 % du budget total. Les gares sont conçues avec une double paroi comme l'imaginait Bourbonnais, permettant d'éviter les infiltrations, de préserver les revêtements et de disposer d'une galerie de visite périphérique accessible en permanence. Les gares sont ainsi caractérisées par un gigantesque volume parallélépipédique dont les contours sont définis par l'extrusion de la surface des quais sur l'ensemble du dénivelé jusqu'à la rue. D'une part, cela nécessite d'extraire une quantité importante de terres, problématique à laquelle un appel à projets « innovants » pour leur retraitement tente de répondre⁶². D'autre part, le volume libéré permet l'éclairage naturel des espaces souterrains ; Jacques Ferrier l'impose dans sa charte, conduisant à l'émergence de dispositifs disparates spectaculaires (miroirs, puits de lumière, voûtes en verre, etc.). D'un côté, la maintenance de ce patrimoine sera facilitée car ce dernier est préservé des altérations par la double paroi ; de l'autre, la nature souterraine des ouvrages, qui a généré les dispositifs originaux de l'architecture du RER, est quelque peu occultée par un choix technique et esthétique radical visant à faire table rase du sous-sol... Est-ce là une réelle innovation ?

BIBLIOGRAPHIE

- André Benezra, « Le grand métro du Grand Paris », *Paris Match*, n 1075, 13 déc. 1969, pp. 70-73.
- Alain Clément et Gilles Thomas (dir.), *Atlas du Paris Souterrain, La doublure sombre de la ville lumière*, Paris, Parigramme, 2001.
- François Gasnault et Henri Zuber (dir.), *Métro-Cité : le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945*, Paris, Musées de la Ville de Paris, 1997.
- Corin Hughes-Stanton, « Fast, deep, grand and expensive », *Design*, n° 256, avril 1970, p. 39.
- Anne-Marie Kletsmen et Bernard Siano, *Les aménagements des gares centrales du RER A, Bilan de 25 années d'avant-garde architecturale*, Livrets d'introduction, « La Défense », « Charles de Gaulle - Étoile », « Auber », « Nation », RATP - Département des projets, juillet 1996.
- Étienne Mallet, « La première ligne du métro express entre en service », *Le Monde*, 12 déc. 1969.
- Lucien Miard, « L'aventure souterraine du métro-express régional », *Le Figaro*, 3 nov. 1967.
- Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France. De 1918 à nos jours*, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014.
- Bernard Siano et Didier Bernard, *Le bilan du parti de rénovation Motte, R.A.T.P. - I.D.P.I.M.L.I.*, mars 1995, p. 11.

Architecture d'Aujourd'hui, n° 102, 1962.

France-Soir, 10 déc. 1969.

La Maison de Marie-Claire, n° 38, avril 1970.

Plaisir de France, numéro spécial 379, juin 1970.

Réalités, n° 289, fév. 1970, pp. 78-79.

Techniques et Architecture, n° 2, 32^e série, mai 1970, p. 90.

NOTES

1. www.societedugrandparis.fr/ [en ligne], consulté le 29 avril 2017.
2. JFA/Jacques Ferrier Architectures ; SCS Sensual City Studio ; Algoé, APC+AIA/ARTER ; Coup d'Éclat, ACV ; C&E Ingénierie, INEX ; Nicolas Gilsoul architectures, paysage ; 12 Eco.
3. Karen Bowie, Olivier Cinqualbre, Raphaël Labrunye, Paul Smith, Didier Bernard, Gregory Ernst, Vincent Geoffroy, Yo Kaminagai, Jean-Michel Leblanc, Catherine Le Brun.
4. À la suite d'un premier travail d'analyse historique réalisé en 1996 par Bernard Siano, essentiellement basé sur des entretiens avec les acteurs de l'époque. *Cahiers Thématiques, Les aménagements des gares centrales du RER A, Bilan de 25 années d'avant-garde architecturale, Nation, RATP, Département des projets*, juillet 1996 [inédit].
5. Nicolas Neiertz, *La coordination des transports en France. De 1918 à nos jours*, Institut de la gestion publique et du développement économique, 2014, 798 pages.
6. Étienne Mallet, « La première ligne du métro express entre en service », *Le Monde*, 12 décembre 1969, p. 11.
7. Interview de Jacques Banaszuk, PDG de Promo-métro, ancien directeur du département Marketing de la RATP, dans les *Cahiers Thématiques. Les aménagements des gares centrales du RER A, Bilan de 25 années d'avant-garde architecturale, op. cit.*
8. Polytechnicien, Pierre Weil entre en 1935 au chemin de fer Paris-Orléans, il est ensuite directeur du cabinet de Louis Armand, directeur général de la SNCF puis directeur des relations extérieures. Il est le premier directeur général de la RATP à ne pas venir non issu des anciennes compagnies. (source : « Pierre Weil – Aligre-Gare de Lyon », *Topic Topos*, [en ligne] fr.topic-topos.com/pierre-weil-aligre-gare-de-lyon, consulté le 21 avril 2017).
9. Interview de Jean Vincenot Architecte DPLG, collaborateur d'Alain Bourbonnais pour la station Nation, dans les *Cahiers Thématiques Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*.
10. Notes d'André Wogenscky « Idées Directrices » [pour l'aménagement de la station RER « Auber »], Archives André Wogenscky, cote 168 IFA 232/2.
11. Anne-Marie Kletsman et Bernard Siano, *Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*, p. 10, 26 et 31.
12. Propos recueillis par Lucien Miard dans « L'aventure souterraine du métro-express régional », *Le Figaro*, 3 nov. 1967.
13. Lettre du 23 mars 1967 de André Wogenscky à Jacques Deschamps, directeur des Travaux neufs, Archives André Wogenscky, cote IFA 231/2.
14. Archives Dufau, cote 066 IFA 1147/1.
15. La Société du chemin de fer électrique souterrain Nord-Sud de Paris est une société de droit privée créée en 1902 par l'ingénieur Jean-Baptiste Berlier. François Gasnault (dir.) et Henri Zuber, *Métro-Cité : le chemin de fer métropolitain à la conquête de Paris, 1871-1945*, Paris, Musées de la Ville de Paris, 1997.

16. Alain Clément et Gilles Thomas (dir.), *Atlas du Paris Souterrain, La doublure sombre de la ville lumière*, Paris, Parigramme, 2001, p. 185.
17. Date supposée à travers les documents disponibles dans les archives des agences de Wogenscky, Dufau et Bourbonnais sans qu'un document de commande effective ne puisse préciser la date.
18. Anne-Marie Kletslen et Bernard Siano, *Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*, pp. 8 et 31.
19. Sur ce sujet voir Hugo Massire, *Pierre Dufau architecte (1908-1985) : un libéral discipliné : parcours, postures, produits*, thèse de doctorat en histoire de l'art, sous la direction de Jean-Baptiste Minnaert, soutenue le 6 décembre 2017, Université de Tours.
20. Ortferrvoiaire, « 1949-1967 : le métro d'après-guerre », *TransportParis*, [en ligne] <http://transportparis.canalblog.com/pages/1949-1967---le-metro-d-apres-guerre/32998450.html>, consulté le 21 avril 2017.
21. « Station Louvre », *Topic Topos*, [en ligne] <http://fr.topic-topos.com/station-louvre-palais-royal>, consulté le 20 avril 2017.
22. Études pour la rénovation des stations par carrossage en inox démarrées en 1952 et réouverture de la station Opéra 3 en 1954. Bernard Siano et Didier Bernard, *Le bilan du parti de rénovation Motte*, R.A.T.P./I.D.P.I.M.L.I., mars 1995, p. 11.
23. Sorte de siège LEGO© échelle grandeur.
24. Convention RATP – Pierre Dufau du 9 novembre 1967, Archives Dufau, cote 066 IFA 1146/2.
25. Contrat Architecte-Maître d'ouvrage proposé le 14 novembre 1967 par Mme Dufau à M. de Saint Chamas de la Mutuelle des Architectes Français, Archives Dufau, cote 066 IFA 1146/2.
26. Contrat Architecte-Maître d'ouvrage proposé le 14 novembre 1967 par Mme Dufau à M. de Saint Chamas de la Mutuelle des Architectes Français, Archives Dufau, cote 066 IFA 1146/2.
27. Pierre Dufau, Note du 8 janvier sur la Station Étoile du RER, Archives Pierre Dufau, cote 066 IFA 1146/2.
28. Étoile : Salle des Billets Friedland-Champs Élysées – Modifications du Génie Civil demandés par l'Architecte du 31 janvier 1967, Archives Pierre Dufau, cote 066 IFA 1146/3.
29. Note en vue de la réunion Weil-Belin du 15 juin 1967 à Puteaux (13.06.1967) – Mission future R.A.T.P., Archives Bourbonnais sans cotes.
30. Régie Autonome des Transports Parisiens, Lettre du 17 février 1967 de M. Jacques Deschamps, Directeur des Travaux Neufs à Monsieur Dufau, Architecte D.P.L.G., Archives Pierre Dufau, 066 IFA 1146/1.
31. Lettre du 23 mars 1967 de André Wogenscky à M. Jacques Deschamps, Directeur des Travaux Neufs, Archives André Wogenscky, cote IFA 231/2.
32. Pierre Dufau, Note d'avril 1970 sur la Station Étoile du RER, Archives Pierre Dufau, cote 066 IFA 1146/2.
33. Note d'Hélène Dufau à André Wogenscky du 9 mai 1968, Fonds Wogenscky, 168 IFA 235-1.
34. Entretien avec Sophie Bourbonnais, 19 juillet 2016. Voir aussi www.fabuloserie.com
35. Interview de M. Jean VincenotArchitectete DPLG, collaborateur de M. Alain Bourbonnais pour la station Nation, dans les *Cahiers Thématiques. Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*
36. Conçu par l'architecte américano-finlandais Eero Saarinen en 1962.
37. Anne-Marie Kletslen et Bernard Siano, *Les aménagements des gares centrales du RER...*, *op. cit.*, pp. 10 et 31-32.
38. Courrier du 13 mars 1967 de M. Jacques Deschamps, Directeur des Travaux Neufs de la RATP à M. Pierre Dufau, Architecte D.P.L.G., Archives Pierre Dufau, 066 IFA 1146.1.
39. *Idem.*
40. Lettre du 23 mars 1967 de André Wogenscky à M. Deschamps, Directeur des Travaux Neufs, Archives André Wogenscky, IFA 231.2.

41. *Idem.*
42. Pas d'information trouvée à son propos en l'absence d'indication du prénom.
43. « L'urbanisme souterrain est promis au plus grand avenir. » Pierre Dufau, Note d'avril 1970 sur la Station Étoile du RER, Archives Pierre Dufau, 066 IFA 1146/2.
44. *Architecture d'Aujourd'hui*, n° 102, 1962, pp. 74-75.
45. Corin Hughes-Stanton, « Fast, deep, grand and expensive », *Design*, n° 256, avril 1970, p. 39.
46. Note d'Alain Bourbonnais « R.E.R. -Nation » publiée partiellement dans la revue *Réalités*, n°289, fév. 1970, Archives Alain Bourbonnais sans cotes.
47. Cabinet P. Dufau, « Métro Etoile - Étude 1016 du 4-10-1968 », Archives Dufau, cote 066 IFA 433 ; « Les nouvelles stations du R.E.R. », *Techniques et Architecture*, n°2, 32^e série, mai 1970, p. 90.
48. Note d'Alain Bourbonnais « en vue de la réunion Weil-Belin du 15 juin 1967 à Puteaux (13.06.1967) - Mission future R.A.T.P. », Archives Bourbonnais sans cotes.
49. « Ils ont conçu le métro en couleur », *Réalités*, n°289, fév. 1970, pp. 78-79.
50. « La station de l'Étoile », RATP, Service de Presse, 20 fév. 1970.
51. « Décor spatial pour la station du métro-express à la Nation » en couverture de *France Soir*, mercredi 10 déc. 1969.
52. André Benezra, « Le grand métro du grand Paris », *Paris Match*, n 1075, 13 déc. 1969, pp. 70-73.
53. Note d'Alain Bourbonnais « en vue de la réunion Weil-Belin du 15 juin 1967 à Puteaux (13/06/1967), *op. cit.*
54. Note d'Alain Bourbonnais « faire le point des dispositions acceptées par M. Weil, le 27 juillet [1967] », pp. 3-4, Archives Bourbonnais sans cotes.
55. Interview de M. Jean Vincenot, Architecte D.P.L.G, collaborateur de M. Alain Bourbonnais pour la station Nation, dans les Cahiers Thématiques *Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*
56. Archives Bourbonnais sans cotes.
57. Note d'Alain Bourbonnais « R.E.R.-Nation », Archives Bourbonnais publié partiellement dans *Réalités*, n°289, fév. 1970, pp. 78-79.
58. André Benezra, « Le grand métro du grand Paris », *op. cit.*, p. 70.
59. « Interview de M. Jean Vincenot, Architecte D.P.L.G, collaborateur de M. Alain Bourbonnais pour la station Nation », dans les Cahiers Thématiques *Les aménagements des gares centrales du RER A...*, *op. cit.*
60. *Plaisir de France* numéro spécial 379, juin 1970 ; *La Maison de Marie-Claire*, n°38, avril 1970 ; *Design*, n°256, avril 1970.
61. Par exemple : Document Nara sur l'authenticité, ICOMOS, 1994.
62. www.societedugrandparis.fr/wp-content/uploads/2016/10/dp-appel--projets-dblais-sgp-ademe.pdf [en ligne], consulté le 29 avril 2017.

RÉSUMÉS

Dans le contexte actuel de démarrage des travaux du futur métro Grand Paris Express, la RATP initie de lourds travaux de modernisation des gares du RER A. Face à ce patrimoine singulier, soucieuse de ne pas réitérer des destructions antérieures, elle initie une démarche singulière avec la création d'un conseil scientifique du patrimoine. Une étude historique a été menée dans ce cadre sur les gares du tronçon central, traversant Paris intra-muros jusqu'à La Défense, et plus

particulièrement sur la station Nation, œuvre de l'architecte Alain Bourbonnais. A la fin des années 1960, la RATP s'est trouvée confrontée à un chantier d'ampleur inédite, modifiant radicalement les échelles et les problématiques jusqu'alors traitées lors de la réalisation des lignes de métro. L'ambition était de réaliser une infrastructure de transport d'un grand confort, ouverte à toutes les classes sociales. Poursuivant ce qu'elle avait engagé sur quelques cas isolés, la RATP s'entoure d'architectes-conseils qui sont les concepteurs d'une nouvelle esthétique du transport métropolitain. Les innovations sont partout, du système de validation (création de la carte orange) aux revêtements en émaux de briare, en passant par l'introduction d'œuvres d'art, de boutiques pour créer un véritable urbanisme souterrain. Écartés des phases de conception d'ingénierie du gros œuvre, les architectes tentent comme ils peuvent de s'adapter à une structure hypertrophiée, conçue pour gérer des flux très importants. Il en résulte une œuvre tout à fait originale qui est restée, dans l'ensemble, dans son état d'origine. La situation souterraine impose cependant la dépose intégrale des décors existants ; le chantier de rénovation est un défi à l'intervention patrimoniale telle que pratiquée à l'air libre.

As works for building the future Grand Paris Express rapid transit network are starting, the RATP Group initiates important modernization works of the regional high-speed RER A stations. In order to prevent any unfortunate destruction, the public transport operator seek to develop a singular approach by creating a scientific committee on heritage / heritage advisory board. A historical study was thus conducted on Paris intramuros stations (including 'La Defense') and focused on the 'Nation' station designed by the architect Alain Bourbonnais. By the end of the 1960s, the RATP Group was facing a major undertaking, which radically changed the scales and issues therefore associated with underground lines construction. The ambition / The aim was to build a comfortable transportation infrastructure open to all social classes. Pursuing a proven approach, the RATP Group hired consulting architects who were the designers of a new aesthetic sense of the metropolitan transportation. Major innovations such as a new ticket checking system, use of Emaux de Briare ceramic coatings, display of artworks and shops were gathered to convey a true idea of underground urbanism. Excluded from structural engineering phases, architects tried there best to adapt to an oversized shell which was designed to manage complex flows of people. The result is a unique piece of art which remains close to its original condition. The underground situation unfortunately implies total dismantling of the existing decor and the overall renovation project is a major challenge to the traditionnal open air heritage approach.

INDEX

Mots-clés : Patrimoine ferroviaire, Transport souterrain, Grand Paris, Alain Bourbonnais architecte, RER

Keywords : Railway Heritage, Underground Transportation, Greater Paris, Alain Bourbonnais Architect, Suburban Rail

AUTEURS

RAPHAËL LABRUNYE

Raphaël Labrunye, architecte DPLG et docteur en histoire de l'architecture est directeur de l'ENSA Normandie et associé de l'agence Ligare. Ses recherches portent sur l'architecture de l'après seconde-guerre Mondiale, en particulier la production de logement et ses perspectives de rénovations énergétiques contemporaines.

RAPHAËL LESCURE

Raphaël Lescure, architecte DE et diplômé d'Olivier de Serres et associé à l'agence Ligare.