



Les Accès 2030

100 ans après Guimard, la RATP réinvente l'accès au métro, entre mémoire et modernité

Après 8 ans d'une étroite collaboration entre le Studio Aurel Design et la RATP, les accès de la nouvelle gamme pour le métro parisien ont enfin fait leur apparition sur les nouvelles stations du prolongement des lignes 12 et 14, et en particulier à Porte de Clichy où le premier exemplaire été installé en janvier 2021.

La nécessité du développement de cette nouvelle gamme Accès 2030 pour le traitement des accès au métro parisien s'est imposée sur la base de deux raisons concomitantes : L'important programme de création de nouvelles stations, avec les prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14 et la prise de conscience d'un impératif besoin de cohérence pour le métro parisien à l'échelle des enjeux que constituaient ces prolongements dans le contexte du territoire du nouveau Grand Paris.

En effet, les solutions architecturales existantes pour le traitement des accès aux stations relevaient soit d'esthétiques trop anciennes, soit de logiques ponctuelles trop discrètes, sinon hétéroclites. La notion de gamme pour les accès est une longue histoire à la RATP qui débute dès 1900 avec la stylistique Guimard. La RATP a donc décidé de développer un nouveau standard pour les accès aux espaces de transport. Et comme en 1900 où la création du métro avait permis le développement des audacieux accès d'Hector Guimard, la RATP a voulu donner à ses nouveaux accès une identité contemporaine, valorisante et transversale sur les territoires desservis.



Les liens d'identité et de continuité esthétique entre les accès en surface et leurs stations souterraines

Si pour les accès aux stations l'enjeu d'identité semble naturellement évident, il faut pouvoir les identifier dans la ville, toutefois cette identification pourrait être comprise comme relevant essentiellement des objets signalétiques qui les accompagnent. Dans le contexte parisien, les signes identifiants du métro restent confus tant ils ont été déclinés selon différentes époques, et surtout le fait que ces différents signes sont toujours présents sur le réseau d'aujourd'hui.

La stylistique puissante des accès Guimard d'origine a imposé aussi une identification urbaine qui passe par l'esthétique. Les aspects « signalétiques » sont intégrés et déclinés dans l'esthétique même des accès, et toutes les gammes d'accès qui se sont succédées depuis ont traduit cette même posture initiale : Lettres métropolitain de Guimard, Caisson à crosses du Nord-Sud, Mât Dervaux des entourages fer de lance, M Jaune des entourages inox, Arbre urbain des entourages Météor ...

La question de la continuité esthétique entre le traitement de l'accès et celui des espaces intérieurs de la station ne s'est pas posée tout de suite. Le réseau a développé longtemps des ambiances intérieures, sinon totalement identiques, du moins assez cohérentes. La discontinuité entre le dedans et le dehors s'est focalisée principalement autour du socle de pierre des entourages. Le traitement spécifique en pierre Garchey des murs d'échiffre (et des accès intérieurs de 1900) pour les trémies Guimard a progressivement disparu, seules les céramiques d'origine des trémies Nord-Sud ont plus ou moins été conservées. Le carrelage, en totale continuité avec l'univers intérieurs s'est imposé, le biseauté mais aussi les carrelages plus spécifiques des stations modernes sur les prolongements de ligne des années 1970-1980. La banalisation urbaine du métro a fait le reste, et emporté dans des désirs de modernité prépondérante nous avons pu croire quelque temps que le M jaune devienne un standard sur tout le territoire urbain.

La prise de conscience des enjeux

La reprise du programme de prolongement des lignes du métro hors Paris, interrompu en partie au moment de la conception de la nouvelle ligne 14, n'a pas remis en question cet enjeu d'identité urbaine. La nouvelle ligne 14 a développé en 1998 son propre traitement pour les nouveaux accès, et la synergie entre esthétique intérieure et entourage en trémie s'est imposée. La conception des nouvelles stations des lignes



Les Accès 2030

prolongées, ligne 13 à Gennevilliers 2008, ligne 12 à Saint-Denis Aubervilliers 2012, ligne 4 à Montrouge 2013, se sont faites par à coup mobilisant chaque fois des équipes de conceptions différentes. Les résultats ont laissé la RATP dubitative quant à l'efficacité des options de visibilité urbaine que les nouveaux accès et bâtiments ont pu proposer. L'ampleur du programme de création de nouveaux accès avec le prolongement à Saint-Ouen de la ligne 14 2020, les prolongements de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers et de la ligne 4 à Bagneux 2022, mais surtout le prolongement de la ligne 11 à Rosny 2024, a naturellement réintroduit la question d'un traitement plus transversal des accès.

Mais aussi et par ailleurs, la recomposition en 2008 de la maîtrise d'ouvrage au sein des services techniques de la RATP a permis de réintroduire ce type de questionnement dans le programme des projets. Une réflexion plus générale a pu aussi prendre corps autour de la question de l'identité stylistique des espaces intérieurs des nouvelles stations, et en particulier à travers l'affirmation progressive d'une politique de standards. L'important programme Renouveau du Métro a aussi contribué à faire évoluer les consciences autour de ces questions d'identité des espaces. Le traitement des aménagements intérieurs en mesure de donner une expression contemporaine à cette identité a d'abord été subordonné aux choix d'architecture défendus par les architectes extérieurs retenus pour la conception des stations : Equipe LIN Finn Geipel pour les phases 2 des prolongements ligne 4 à Bagneux et ligne 12 à Aubervilliers, Equipe AZC Grégoire Zündel pour le prolongement de la ligne 14 à Saint-Ouen. C'est avec le prolongement de la ligne 11 à Rosny Bois-Perrier que la recherche d'une identité plus simple et plus évidente s'est imposée, favorisant plus de continuité entre stations historiques et stations nouvelles. La conception de la nouvelle gamme des accès 2030 s'est tout naturellement inscrite aussi dans cette prise de conscience du métro parisien comme patrimoine d'hier, d'aujourd'hui et de demain.

Les enjeux du choix du meilleur des concepteurs

Dans le cadre de sujets architecturaux complexes, la conception et la mise en œuvre de solutions en capacité de répondre au-delà de leurs intentions et de traverser les époques est quelque chose de pas si évident à mettre en œuvre. Pour le projet de conception d'une nouvelle gamme pour les accès aux stations du métro parisien, l'ambition s'est tout de suite imposé autour la question de « faire patrimoine », c'est-à-dire de répondre au double enjeu d'une identité évidente permettant une appropriation publique et d'une sérieuse rigueur quant à l'efficacité durable des solutions mises en œuvre.

Pour cela l'équipe RATP, en charge du développement des standards d'aménagements et d'équipements des espaces voyageurs, a choisi la méthode la plus fiable, celle d'associer la compétence de conception dès l'amont de la démarche. Cette méthode permet d'explorer sans a priori, d'avancer de manière itérative permanente autour des contraintes, comme de gérer le plus sereinement possible les niveaux d'exigences à imposer. Le choix du concepteur s'est porté sur une sélection de compétences associant architecture et design, associant la vision urbaine des impacts architecturaux et le soin détaillé de la mise en œuvre des formes et des matériaux. Ensuite le petit panel de concepteurs sélectionnés a été départagé sur la base d'une expression programmatique des enjeux, par un exercice de compréhension mutuelle avec une note d'intention associée à des esquisses stylistiques. Cela a permis de choisir Marc Aurel sur l'intime conviction que nous partagions sur ce sujet un univers commun et que nous saurions faire équipe tout au long de la démarche que nous engageons.

Une approche transversale en parallèle des projets

Le développement de cette nouvelle gamme s'est imposé au sein de la maîtrise d'ouvrage de façon assez évidente pour pouvoir être lancé sans trop de débats. Les retours d'expériences les plus récents ont convaincu des limites d'accès conçus dans l'unique optique esthétique de chaque projet. Si dans le cadre des projets financés, la fenêtre de tir était réduite, le temps long de leur développement offrait la durée nécessaire pour lancer en parallèle une démarche transversale de conception, qui pourrait ou non se switcher aux dispositions retenues pour les accès et prévues initialement dans chaque projet.

La relative indifférence de la machine des projets au regard de ce sujet trop particulier a permis de limiter le nombre d'intervenants et de s'inscrire dans une dynamique nettement plus sereine, favorisant l'approfondissement du travail tant de conception que d'expertise. Mais en retour le switch envisagé s'est avéré plus compliqué que prévu. La résistance des architectes de projets, comme a non réversibilité de



Les Accès 2030

certaines de leurs choix qui nécessitaient des remises en cause, a plutôt modérée au final les ambitions de déploiement de la nouvelle gamme. Le développement du traitement des accès en rez-de-chaussée, des débouchés d'ascenseurs en édicules, la solution d'accès couverts, ont été abandonnés. Les formes et dimensions de trémies conçues pour d'autres types d'aménagements, trop tard pour être modifiées, se sont imposées, et il a fallu faire avec.

L'ensemble des experts de la RATP ont été associés aux projets. La standardisation permet un travail plus fin, de soulager les projets, et de garantir la faisabilité industrielle dans les objectifs financiers et de faciliter ensuite leur entretien et maintenance. Le découpage de la gamme en différents produits (entourage, totem, porte-plan, support de proximité) a favorisé un déploiement nettement plus large de la gamme au-delà des seuls nouveaux accès. Certains composants comme les porte-plans, les supports d'information de proximité et les totems ont été conçus pour pouvoir être utilisés indépendamment avec par exemple le remplacement de tous les porte-plan sur les accès existants. Mais l'achat et la fabrication de chacun, en relevant de différents fournisseurs, ont nettement complexifié la mise en œuvre des ensembles sur chacun des sites.



Image projet sur le site de la station Château Rouge, mais où le délai du projet n'a pas été compatible in fine pour le déploiement d'accès de cette nouvelle gamme.

Les référents stylistiques : Réinterprétation des codes identitaires

Le concept retenu pour cette nouvelle gamme a été celui d'une réinterprétation des codes identitaires du métro parisien, afin d'entretenir un dialogue entre mémoire et modernité. La mémoire correspond à l'ensemble des gènes constitutifs du métro parisien et la modernité est liée aux nouvelles technologies, aux nouveaux matériaux et aux nouvelles attentes des voyageurs. Il est par exemple nécessaire d'éclairer les escaliers pour le confort de tous et en particulier des malvoyants, ainsi, les mains-courantes de l'accès intègrent un éclairage. Il convient aussi d'ajouter des lisses basses sur mur d'échiffre, pour répondre aux besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Entre "mémoire et modernité" correspond à la nécessité d'évoluer, en maintenant une cohérence stylistique sur tout le réseau de la ville. Ainsi, les accès 2030 ont été conçus dans une recherche identitaire en filiation contemporaine avec les entrées de Guimard. La logique identitaire est portée par un dessin affirmé de la courbe, par des matériaux de qualité : céramique, pierre de Comblanchien, acier et laiton.

Les différentes typologies de la gamme

Les différentes typologies de la gamme se composent d'un entourage avec arche pour les accès principaux et d'un entourage simple pour les accès secondaires. Deux autres déclinaisons de la gamme ont été « mise de côté » : La première est celle avec une couverture permettant un accueil renforcé, pour les accès emblématiques, et la seconde est celle du traitement des portes en rez-de-chaussée pour les entrées en façade de bâtiment.



Trémie avec arche



Trémie simple



Trémie couverte



Façade avec arche



Les Accès 2030

Des références symboliques à l'univers urbain Parisien

Les entrées de stations de métro Art nouveau dessinées par Hector Guimard sont un des symboles emblématiques de Paris, bien au-delà du métro. Ces entourages font largement appel à la symbolique florale. Ainsi, on retrouvera sur la nouvelle gamme la référence à Guimard à travers l'arche mais aussi avec les courbures prononcées des mains courantes qui s'enroulent et tournent tout autour de l'entourage.

L'univers urbain parisien se retrouve à travers les lettres blanches sur fond bleu du nom de la station suspendu à l'arche, référence aux plaques des noms de rues parisiennes, que le métro s'est approprié pour sa signalétique et ses noms de station sur les quais.



La référence à Guimard, à travers l'arche et l'aspect végétal

L'univers urbain parisien à travers les lettres blanches sur fond bleu

Des formes issues de l'univers Métropolitain

La souplesse des formes, tant au niveau des mobiliers, porte plan et support d'information, de la main courante que de la géométrie de la trémie, s'inspire des courbes "naturelles" de l'univers souterrain historique du métro, créant des espaces accueillants et enveloppants. La couverture et l'entrée en rez-de-chaussée qui sont deux éléments imaginés mais qui n'ont pas été développés, s'inspiraient de la voûte historique du métro.



Les courbes naturelles du métro dessinent les nouvelles trémies



La voûte historique du métro inspire l'accueil



Les Accès 2030

Des matériaux de qualité identitaires du métro parisien

Le laiton enrichi en manganèse de la lisse du garde-corps se déploie jusqu'à la main-courante comme un ruban de métal qui accompagne le déplacement des voyageurs. Aussi, il vient sertir les éléments du porte-plans, du support d'information, et marque, avec l'arche, la porte d'accès au métro. Ce matériau s'inspire des éléments de décor qui caractérisent le métro parisien, et fait hommage au laiton mis en œuvre il y a plus d'un siècle dans les trémies en pierre patrimoniale, telle qu'à l'entrée de la station Opéra. Ce matériau pérenne ne nécessite ni entretien ni maintenance.



Le socle en pierre, ou la « plinthe urbaine », est travaillé comme un objet précieux, en facettes, et permet de répondre à des besoins techniques, tels que supporter le garde-corps, retenir les eaux pluviales. Il souligne les contours de la trémie en filiation avec le réseau historique.

La céramique, habille le mur d'échiffre, renforce la cohérence d'ensemble et confirme l'univers intérieur du métro. L'élément barreauté du garde-corps, protège les voyageurs tout en préservant une transparence permettant une transition douce entre l'intérieur et l'extérieur.



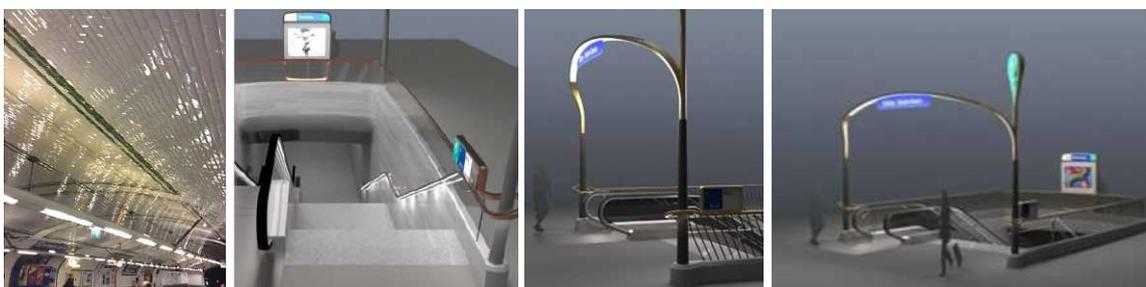
Le socle en filiation avec le réseau historique



La céramique confirme l'univers du métro

Mise en lumière, signal et ligne graphique

La lumière détache la trémie du paysage urbain pour signifier l'accès. De nuit, la main-courante diffuse une lumière douce et fait scintiller la céramique du mur d'échiffre, de la même manière que la faïence blanche biseauté historique des stations, choisie pour sa capacité de réflexion de la lumière. Cette ligne blanche graphique et lumineuse accompagne le voyageur, comme un fils d'Ariane. Le totem lumineux, qui émerge du dispositif, signale aux voyageurs l'entrée du métro. Quant à l'arche, celle-ci souligne la porte, nomme la station et éclaire l'entrée.





Les Accès 2030

Le Totem, le signal identitaire en cohérence aux modes de transport d'IDF

Le totem, de forme arrondie, vient présenter, les modes de transport. Il désigne de façon intuitive les nouveaux accès Métro grâce à sa forme « Point d'intérêt ». Il accompagne les futurs accès, en filiation avec l'histoire des totems bus et métro. Il renforce la cohérence des signes urbains associés aux modes de transport en Ile-de-France.



La tête de totem se décline sur mât, sur toiture, sur arche et en applique, ainsi qu'en différentes teintes, afin de s'adapter aux différentes configurations des accès existants.

La signalétique fonctionnelle, en continuité de l'existant afin de maintenir une cohérence de lisibilité

La signalétique fonctionnelle, (porte-plan et support d'information de proximité SIP) s'inscrit dans une continuité de l'existant afin de maintenir un niveau de service cohérent sur l'ensemble des accès. Les supports sont travaillés dans une logique de grande modularité, permettant de composer au cas par cas la signalétique de chaque accès. Par ailleurs, ses nouveaux supports sont déclinés en différents modèles aussi pour équiper les différentes gammes des accès existants.

Le porte plan et le SIP, support d'information de proximité



Déploiement des porte-plans et SIP de type Accès 2030 sur différents sites existants

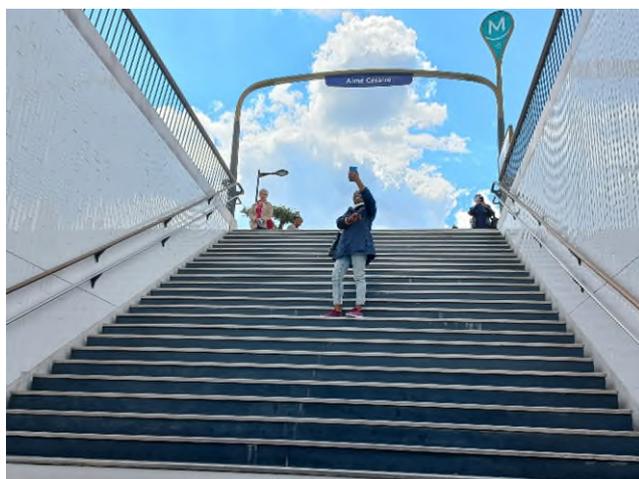




Les Accès 2030

Une entreprise mythique, et la valeur du projet

L'entreprise GHM, héritière de la fonderie du Val d'Osne fournisseur historique de la Compagnie du Métropolitain de Paris pour la fabrication des Guimard, remporte le marché en répondant à nos objectifs de coût. Dans une première phase, cet entourage sera déployé sur 23 accès, dont 13 sur la ligne 11 (dont 10 sur les nouvelles stations du prolongement et 3 sur de nouveaux accès sur la partie existante) ; 6 sur le prolongement de la ligne 12 et 4 sur celui de la 14. Concernant les mobiliers d'accès, ils ont été commandés au nombre de 600 exemplaires pour les porte plans, 20 pour les totems et 300 pour les SIP. Ces mobiliers ont été déployés sur environ 280 stations de métro et 10 gares RER.



Pl12 - Aimé Césaire – La trémie Podium le jour de l'inauguration du prolongement de la ligne 12 le 31 mai 2022



Les Accès 2030



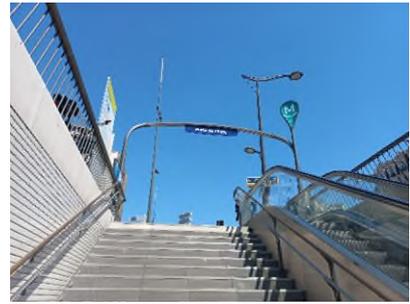
Pl12 - Aimé Césaire – Trémie Rol Tanguy



Pl12 – Trémies de la station Mairie d'Aubervilliers le jour de l'inauguration du prolongement de la ligne 12 le 31/05/22



Les Accès 2030



PI14 – nouvel accès à la station Porte de Clichy



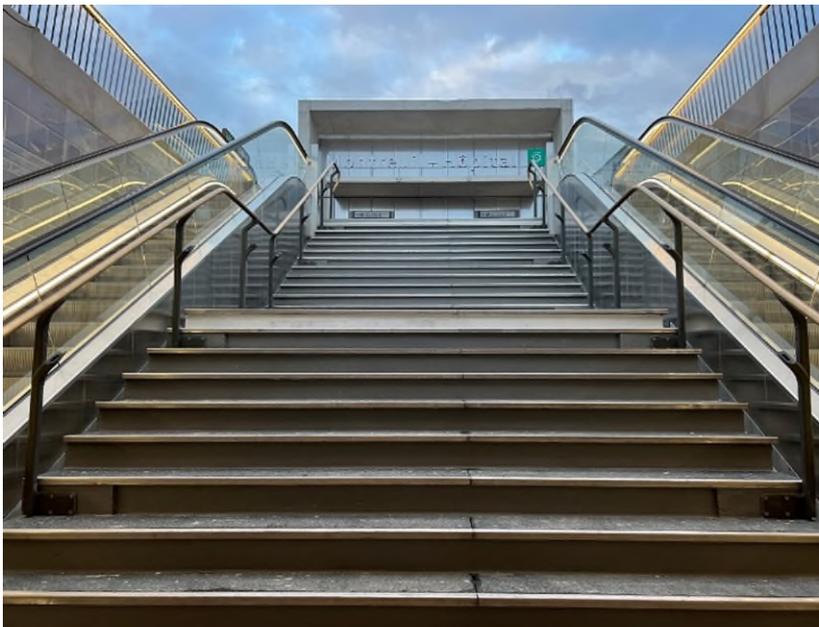
PI14 – les accès de la station Saint-Ouen



Les Accès 2030



Ligne 11 - les nouveaux accès à Porte des Lilas, et à Mairie des Lilas



PI11 – Les accès de la station Montreuil-Hôpital



PI11 – Station Serge Gainsbourg – Vue du projet, chantier encore en cours



Les Accès 2030



PI11 – Place Carnot – Vue du projet, chantier encore en cours



Les Accès 2030

Liste des nouveaux accès 2030 >

ligne	Station	Type d'accès	Type de traitement	N° de sortie	Dénomination de la sortie	Date de création
12	MAIRIE d'AUBERVILLIERS - PL12	accès principal EF	Entourage avec Arche	1	Av du Président Roosevelt - Av Victor Hugo	2022
12	MAIRIE d'AUBERVILLIERS - PL12	accès principal EF+EM	Entourage avec Arche	2	Av Victor Hugo - Av Victor Hugo	2022
12	MAIRIE d'AUBERVILLIERS - PL12	accès secondaire EF	Entourage simple	3	r. Pasteur - Av Victor Hugo	2022
12	MAIRIE d'AUBERVILLIERS - PL12	accès secondaire EF+EM	Entourage simple	4	r. Fourier - Av Victor Hugo	2022
12	AIME CESAIRE - PL12	accès principal sur podium EF	Entourage avec Arche	2	Pont de Stains - sur le podium Av Victor Hugo	2022
12	AIME CESAIRE - PL12	accès secondaire EF+2EM	Entourage simple	3	Felix Faure - Av Victor Hugo / rue de la commune de Paris	2022
14	SAINT OUEN - PL14	accès secondaire EF+EM	Entourage avec Arche	3	r. Pierre Dreyfus - Bd Victor Hugo angle rue Pierre Dreyfus	2020
14	SAINT OUEN - PL14	accès secondaire EF	Entourage simple	4	Mme de Sanzillon - Bd Victor hugo - Rue Madame de Sanzillon	2020
14	SAINT OUEN - PL14	sortie mécanisée EM	Entourage simple	5	r.Touzet - Bd Victor Hugo côté rue Madame de Sanzillon	2020
14	PORTE DE CLICHY - PL14	accès secondaire M13 EF+EM	Entourage avec Arche	6	r. André Soares - Bd Berthier angle av Porte de Clichy	2021
11	MAIRIE DES LILAS - PL11 ASE	entrée seulement EF	Entourage simple	3	r. Rouget de Lisle - Bd de la Liberté	2023
11	MAIRIE DES LILAS - PL11 ASE	sortie seulement EF	Entourage simple	3	r. Rouget de Lisle - Bd de la Liberté	2023
11	PORTE DES LILAS - PL11 ASE	accès secondaire EF+EM	Entourage avec Arche	6	r. des Glaïeuls - 6 rue des Glaïeuls, Av de la Porte des Lilas	2023
11	MONTREUIL - HOPITAL - PL11	accès secondaire EF	Entourage simple	2	Bd de La Boissière	2024
11	MONTREUIL - HOPITAL - PL11	sortie mécanisée EM	Entourage simple	2	Bd de La Boissière	2024
11	MONTREUIL - HOPITAL - PL11	accès principal EF+2EM	Entourage simple	1	r; des Saules Clouet - Bd du général Leclerc de Hauteclocque en face Kiosque ASC	2024
11	ROMAIVILLE - CARNOT - PL11	accès secondaire EF+EM	Entourage avec Arche	3	r; Carnot - Rue Anatole France	2024
11	ROMAIVILLE - CARNOT - PL11	accès secondaire EF+EM	Entourage avec Arche	4	r. Veuve Aublet - Rue Anatole France	2024
11	SERGE GAINSBURG- PL11	accès secondaire EF	Entourage simple	2	r. de la Liberté - Bd du général Leclerc de Hauteclocque	2024
11	SERGE GAINSBURG- PL11	sortie mécanisée EM	Entourage simple	2	r. de la Liberté - Bd du général Leclerc de Hauteclocque	2024
11	SERGE GAINSBURG- PL11	accès principal EF+2EM	Entourage simple	1	bd. du général Leclerc- Bd du Gal Leclerc de Hauteclocque en face Kiosque ASC	2024

Principales étapes de la conception >

2013 Lancement consultation de concepteur, mise en charge de Marc Aurel et première expression finalisée de la gamme

2016 Maquette échelle 1 du totem et de l'arche, présentation du projet au SDAP/ABF

2020 Appel d'Offre, choix de GHM puis montage à blanc à Sommevoire en juillet, travaux d'installation à Porte de Clichy en décembre

2021 Finalisation en janvier de la mise en œuvre de l'accès 2030 de Porte de Clichy, puis déploiement sur le prolongement M14

2022 Déploiement sur le prolongement M12 à Aubervilliers

2024 Déploiement sur le prolongement M11 à Rosny Bois-Perrier