

8 nov. 2023

2 juin 2024

Dossier de presse



# MÉTRO !

## LE GRAND PARIS EN MOUVEMENT



**CITÉ DE L'ARCHITECTURE  
ET DU PATRIMOINE**



[citedelarchitecture.fr](http://citedelarchitecture.fr)

[#ExpoMetro](https://twitter.com/ExpoMetro)

# SOMMAIRE

<b>Mot des commissaires</b>	P.5
<b>Une aventure urbaine sur les rails</b>	P.6
<b>L'imaginaire du métro au cinéma</b>	P.8
<b>Du sous-sol à l'espace public : comment se construit un territoire ?</b>	P.10
<b>L'archipel du Grand Paris</b>	P.14
<b>Le Multiplexe de la parole</b>	P.22
<b>La rue des illustrateurs du Grand Paris</b>	P.24
<b>Autour de l'exposition</b>	P.26
<b>Le catalogue de l'exposition</b>	P.27
<b>Visuels presse</b>	P.28
<b>Visuels illustrateurs</b>	P.30
<b>Graphisme et scénographie de l'exposition</b>	P.32
<b>Commissariat de l'exposition</b>	P.34
<b>Contacts presse</b>	P.34
<b>Informations pratiques</b>	P.35

# Mot des commissaires

*Métro !* En 1900, les Parisiens découvraient le Métropolitain avec Hector Guimard. En 2030, les Franciliens emprunteront le Grand Paris Express. C'est une aventure sur les rails sans précédent, un saut d'échelle de la ville d'Hausmann à la métropole extra-muros où vivent aujourd'hui plus de **dix millions d'habitants**. Entre-temps, le métro a investi notre imaginaire collectif. Il est devenu un personnage central du cinéma, tandis que la mobilité a produit un carburant inépuisable pour le laboratoire d'architectes visionnaires en quête d'utopie.

*Métro !* Plus grand chantier d'Europe aujourd'hui, le réseau du Grand Paris Express lancé en 2010 s'apprête à changer la vie de millions de Franciliens qui, selon leurs besoins, n'auront plus à passer par Paris pour se déplacer d'une ville à l'autre, ou au contraire, accéderont plus facilement au cœur de la capitale. Ce nouveau métro entièrement automatisé irriguera les territoires autour de la capitale, grâce à ces 4 nouvelles lignes. Le parcours fraye son chemin dans les souterrains de la métropole. La double-boucle permettra à certains territoires de se définir les uns par rapport aux autres, et non plus par rapport à la ville-centre dont ils étaient autrefois dépendants. Elle reliera les pôles de mobilité existants et désenclavera des quartiers mal desservis. Autant de quartiers de gare en perspective, autant de débats parfois clivants sur le devenir des périphéries.

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

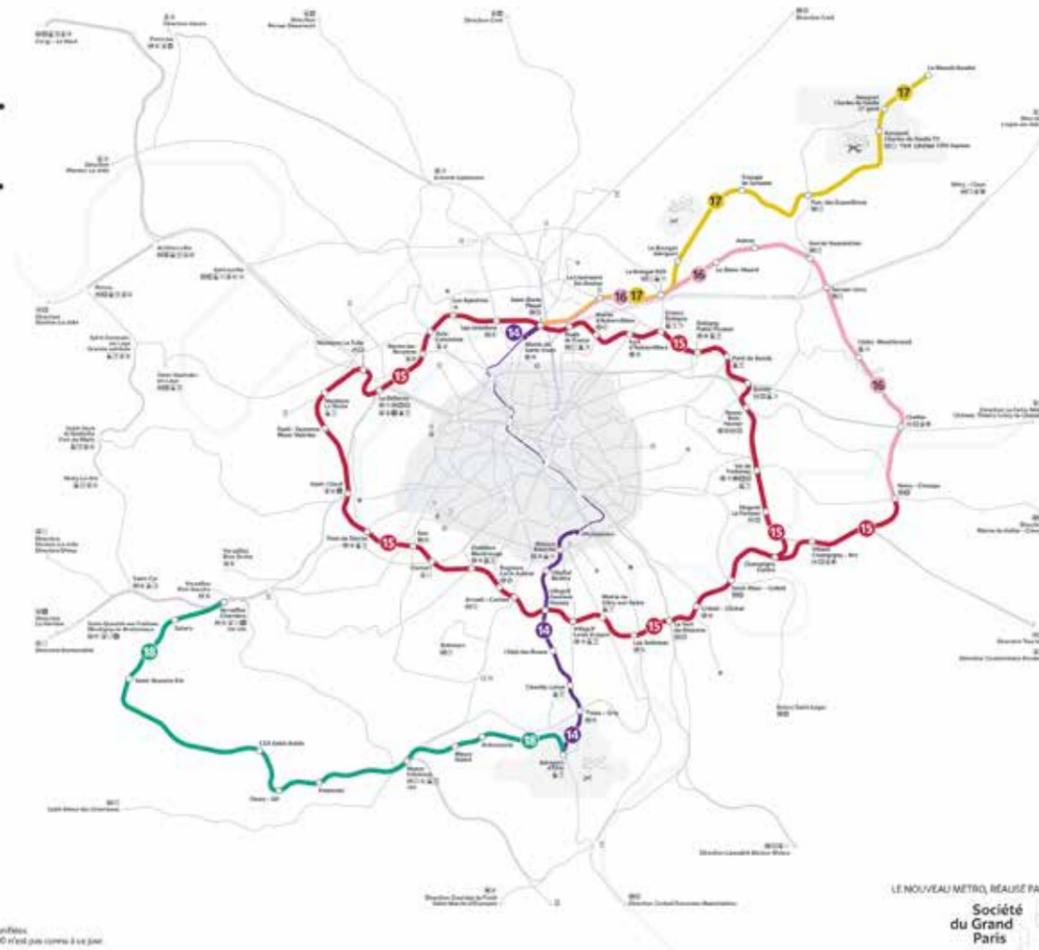
*Métro !* Une immense mutation initiée pour une **métropole résiliente et plus équilibrée**, supportée par un investissement de 36 milliards d'euros. Pareille aventure donne la mesure d'un grand projet célébrant **l'ingénierie française, l'architecture et l'art contemporain**. Soixante-huit gares au total, soixante-huit lieux au service des habitants, depuis les profondeurs jusqu'à l'espace public.

« Métro ! » est aussi le lieu d'une réflexion collective, grâce à une **programmation de conférences** et de rencontres thématiques pendant toute la durée de l'exposition. Le Grand Paris est vraiment en mouvement.

**Dominique Perrault**  
Architecte urbaniste, co-commissaire

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

## Grand Paris express



Ci-dessus :  
Carte des réseaux RATP, RER, tramway, Transilien et Grand Paris Express à l'horizon 2030. Crédits : Société du Grand Paris / IDFM

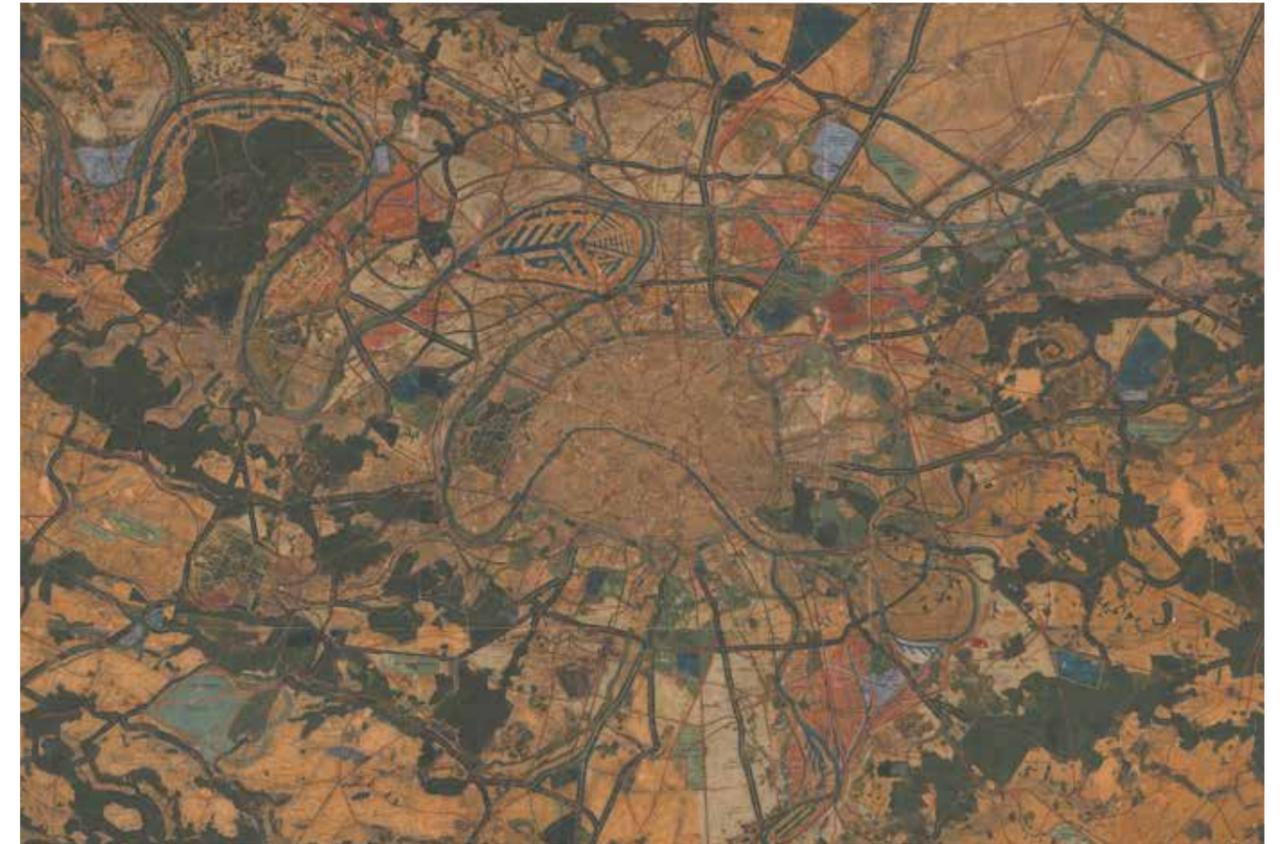
# Une aventure urbaine sur les rails

Le bouleversement qui se profile à l'horizon 2030, avec l'émergence de 68 nouvelles gares, ne peut être compris qu'à l'aune de la mémoire des premiers chantiers du Métropolitain parisien. Depuis la naissance du Métropolitain en 1900, la banlieue n'a eu cesse de se déplacer, au fil des destructions successives des enceintes et des fortifications parisiennes. Dans cette tectonique entre centre et périphéries, la nécessité d'un réseau de transport reliant les territoires autour de la capitale prit progressivement corps permettant un saut d'échelle et de perception : d'une périphérie aux périphéries. En 1919, le département de la Seine rappelait déjà, dans le règlement du concours pour l'établissement du « plan d'aménagement et d'extension de Paris » : « Ne jamais perdre de vue que Paris et les communes de sa banlieue, limitrophes ou non, ont une communauté de relation et d'intérêt ». Pourtant, le passage d'un réseau radioconcentrique, hier, à une double-boucle, demain, bouleverse nos habitudes et nos perceptions.

Imaginaire et réalité s'éprouvent dans cette première séquence historique, centrée sur le développement du métro parisien, en lien avec l'évolution de la capitale, sa perméabilité grandissante avec la banlieue. Elle montre le basculement d'une capitale enclose, modernisée par Hausmann, vers une métropole mouvante et rhyzomatique. Le métro se donne à voir sous ses multiples formes. Esthétique, avec le design urbain d'Hector Guimard dont les formes fantastiques sont imaginées pour apaiser la « peur sensuelle » (Edouard Utudjian, architecte urbaniste) qui s'empare du citadin prenant pied dans le monde souterrain. Technologique, à travers les spectaculaires prouesses géotechniques qui furent déployées. Nombreux sont les défis qui s'imposèrent aux ingénieurs : superposition des lignes 3, 7 et 8 à la station Opéra, escalier circulaire plongeant dans les abysses à la station Abbesses, pseudo-viaduc prenant pied à plus de 30 mètres de profondeur pour

la station Danube, passage sous la Seine de la ligne 4 par fonçage de caissons métalliques et congélation des sols. Maquettes, plans et photographiques permettent de revivre cet état insolite du paysage parisien qui frappa l'imaginaire collectif. Plus qu'un inventaire des technologies employées, c'est une véritable archéologie des perceptions de la ville qui se fait jour dans cette séquence.

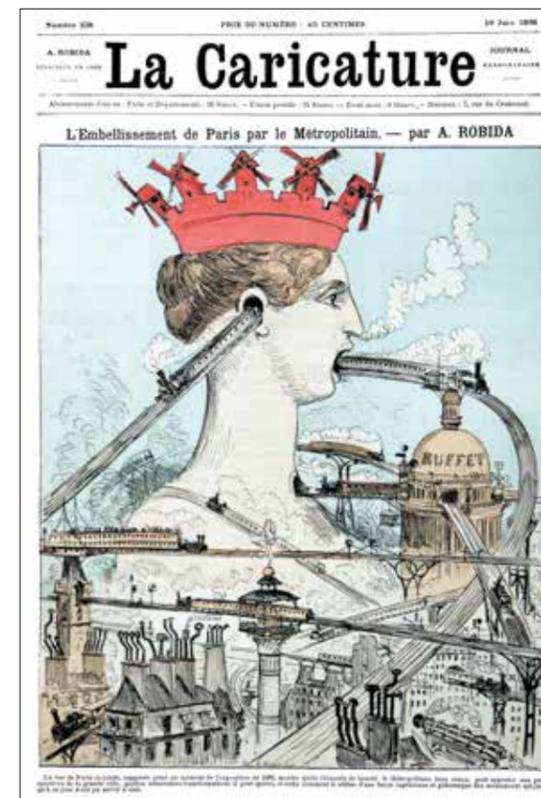
Dans la genèse du Métropolitain se trouvent les raisons historiques qui ont fait du Grand Paris Express une nécessité mais également les enjeux urbains et sociaux qui se posaient hier comme aujourd'hui : l'importance de l'espace public, le développement d'un maillage intermodal, l'expérience esthétique de la ville et la desserte des territoires qui ont progressivement vu leur dépendance à la ville-centre se réduire.



Page de droite :  
« URBS », plan de Léon Jausseley (1875-1932), avec Roger-Henri Expert (1882-1955) et Louis Sollier (1885-1957). Sans date. Carte ; gouache et aquarelle sur carte d'état-major collée sur toile. Crédits : Fonds Léon Jausseley. Académie d'architecture / Cité de l'architecture et du patrimoine / Archives d'architecture contemporaine, LJ-DES-019-01-01.

« L'embellissement de Paris par le Métropolitain », Albert Robida (1848-1926), La Caricature, 19 juin 1886. Imprimé, Collection privée.

Le Métro Guimard, 1931-1933, Brassai (photographe), Paris, Centre Pompidou – MNAM – CCI.



# L'imaginaire du métro au cinéma

Comme le cinéma, le métro est une machine à visions. Point de bascule dans le parcours du visiteur, un sas de projection juxtapose une série de scènes cultes qui ont transformé les lieux du métro en un espace de drame, reconnaissant du même coup la vie urbaine qui s'y déploie. Le septième art, consubstantiel par sa naissance au Métropolitain, fabrique les premières représentations populaires d'une ville moderne.

Pris dans la cinétique fragmentée des stations, le cinéma s'ancre dans le quotidien des passagers pour mieux le faire dérailler. Entre vie de tous les jours et nouveau départ imminent, le paradoxe du métro, c'est d'être à la fois le symbole d'une aliénation quotidienne (« métro-boulot-dodo ») et l'expérience chaque jour renouvelée de la possibilité d'un voyage imprévu. Une séquence de *Bande à part* (Jean-Luc Godard, 1964) offre un exemple éloquent de cette façon de transcender la routine. Au cours d'un trajet anodin, Odile (Anna Karina) fait remarquer à Arthur (Claude Brasseur) que, « dans le métro, les gens ont toujours un air triste et malheureux », avant de fredonner, sur un plan de la rame de la station « Liberté », les vers du poète Louis Aragon : « J'en ai tant vu qui s'en allèrent / Ils ne demandaient que du feu / Ils se contentaient de si peu / Ils avaient si peu de colère ». Un appel à lutter contre la résignation et l'engourdissement produit par les cliquetis du wagon.

Pourtant, c'est bien des profondeurs, lieu sans mémoire ni coutumes, qu'émerge par intermittence le métro parisien. Ce faux raccord entre le transport et la ville nous empêche de considérer nos trajets souterrains comme de véritables instants de vie citadine. A rebours de cette conception, le cinéma exalte la charge onirique d'un monde mystérieux, dont les images fantastiques alimentent les rêveries des passagers solitaires. La caméra manifeste alors la puissance de notre imaginaire, sa capacité à investir un lieu apparemment vide d'une vie secrète.

Espace claustrophobe, le métro devient sur grand écran le décor d'une course poursuite. Teinté de comédie et d'exotisme du « Paris vu par les Américains », *Le Samourai* (Jean-Pierre Melville, 1967) superpose une séquence d'espionnage dans un wagon avec l'image d'un plan lumineux interactif : les stations défilent, les points scintillants s'affolent sur le plan, avant que Jef Costello (Alain Delon) ne s'échappe *in extremis* du métro à l'arrêt, dont les portes mécaniques se referment sur son passage. La lenteur du métro, d'ordinaire subite, exalte ici le suspense de l'action.

En surface, « le métro devient un formidable travelling dans la ville », selon les mots du critique Joachim Lepastier, concepteur de cette séquence de l'exposition. Dans *Peur sur la ville* (Henri Verneuil, 1975), le viaduc de Bir-Hakeim se transforme en dispositif cinématographique à part entière. Grâce à lui, les voyageurs et voyageuses redécouvrent chaque jour Paris comme un spectacle.

Comme le cinéma, le métro est donc une machine à visions. Ce tourbillon d'images annonce le rôle de la fiction dans la constitution d'une future carte mentale pour le Grand Paris, dont le futur réseau est souterrain à 90%. Autres images à venir...



Page de droite :  
Jean-Paul Belmondo  
dans *Peur sur la ville*,  
réalisé par Henri Verneuil, 1975,  
Vincent Rossell (photographe).

# Du sous-sol à l'espace public : comment se construit un territoire ?

Le Grand Paris, c'est le territoire des tunneliers. Vingt-trois machines auront été nécessaires pour le creusement de 200 kilomètres de voies nouvelles mais cette technique est également au cœur d'enjeux sociaux et environnementaux avec, notamment, la question de la réutilisation des 47 millions de tonnes de déblais. Face à la masse de données que représente l'orchestration d'un tel chantier, le plus vaste projet de génie civil en Europe, cette séquence offre la première image synthétique d'un projet hors-norme.

En 2050, les deux tiers de l'humanité vivront dans des centres urbains. La plupart des grandes métropoles mondiales affrontent les premiers effets de la surpopulation et du réchauffement climatique. Le Grand Paris Express offre l'opportunité de s'interroger collectivement sur notre modèle urbain, de l'échelle du quartier de gare à celle de la métropole, encore largement marquée par les déséquilibres centre/périphéries. Permettant le déplacement de banlieue à banlieue, ce nouveau réseau met en balance les conditions d'une résilience partagée. La notion de résilience prend dans l'exposition la forme concrète d'une multitude de « focus » : revalorisation des terres excavées, automatisation des lignes de métro, mise en interconnexion des transports. Dans le travail d'émergence des 68 gares, c'est la question de l'habitabilité de nos territoires qui se pose avec force.

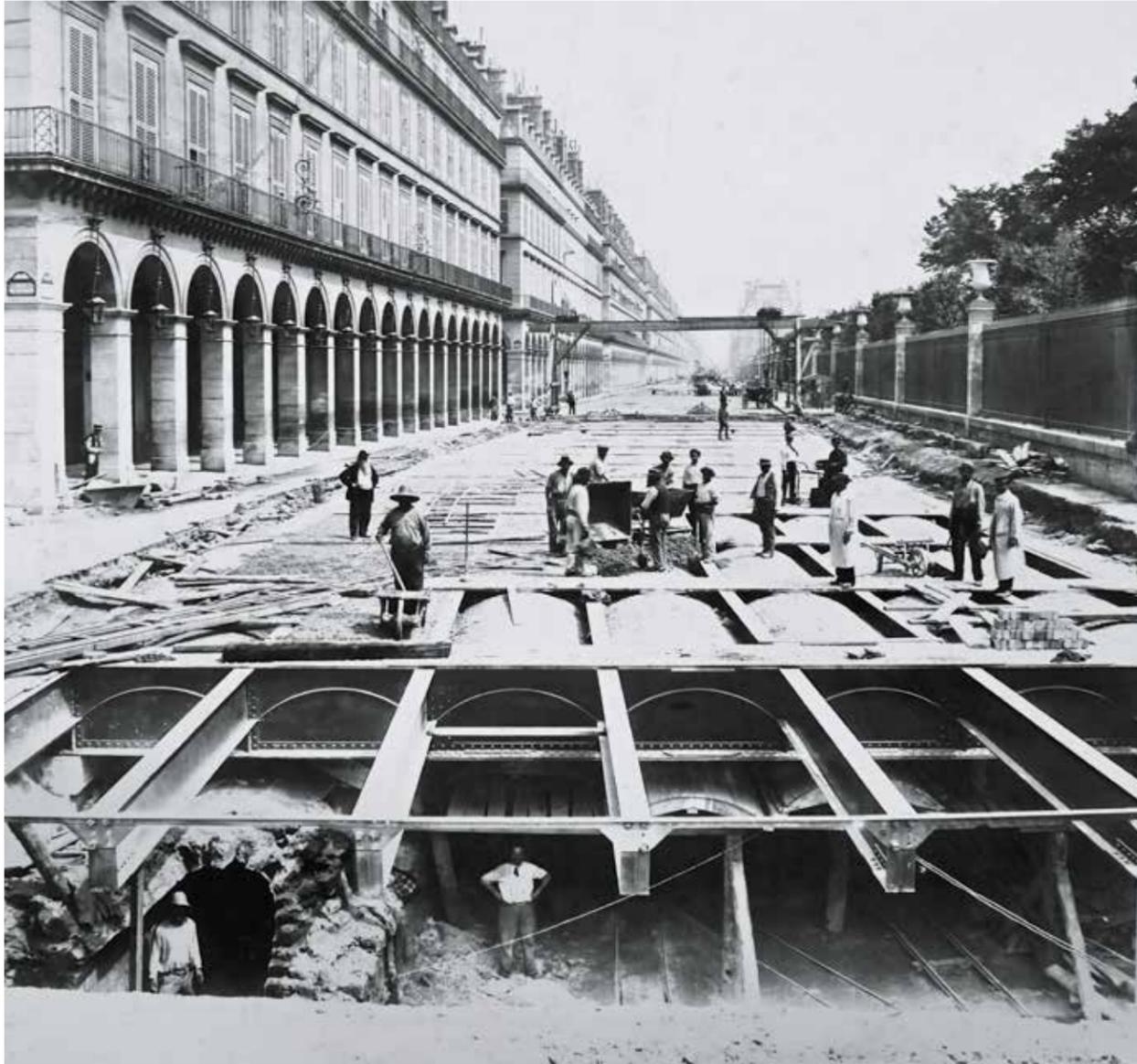
Autre enjeu, comment connecter le monde du dessus au monde du dessous ? Si les stations parisiennes du 19<sup>e</sup> siècle s'inséraient dans une ville déjà existante, les « gares » du Grand Paris Express ont vocation à devenir des incubateurs d'urbanité. Elles transformeront les quartiers. Pour la première fois, c'est le métro qui fabrique la ville. La charte architecturale définie par l'architecte urbaniste Jacques Ferrier avec la collaboration du philosophe

Philippe Simay, répond ainsi à ce défi complexe, comment définir l'identité globale de ce réseau, alors que chacune des gares, conçue par un maître d'œuvre différent, s'enracine dans un territoire particulier ? L'enfouissement des lignes à 90% et la mise en interconnexion de 80% des gares posent également un défi de signalétique. Développer l'espace public, du quai de rame jusqu'au parvis des gares, semble plus que jamais le défi technique et architectural du siècle.

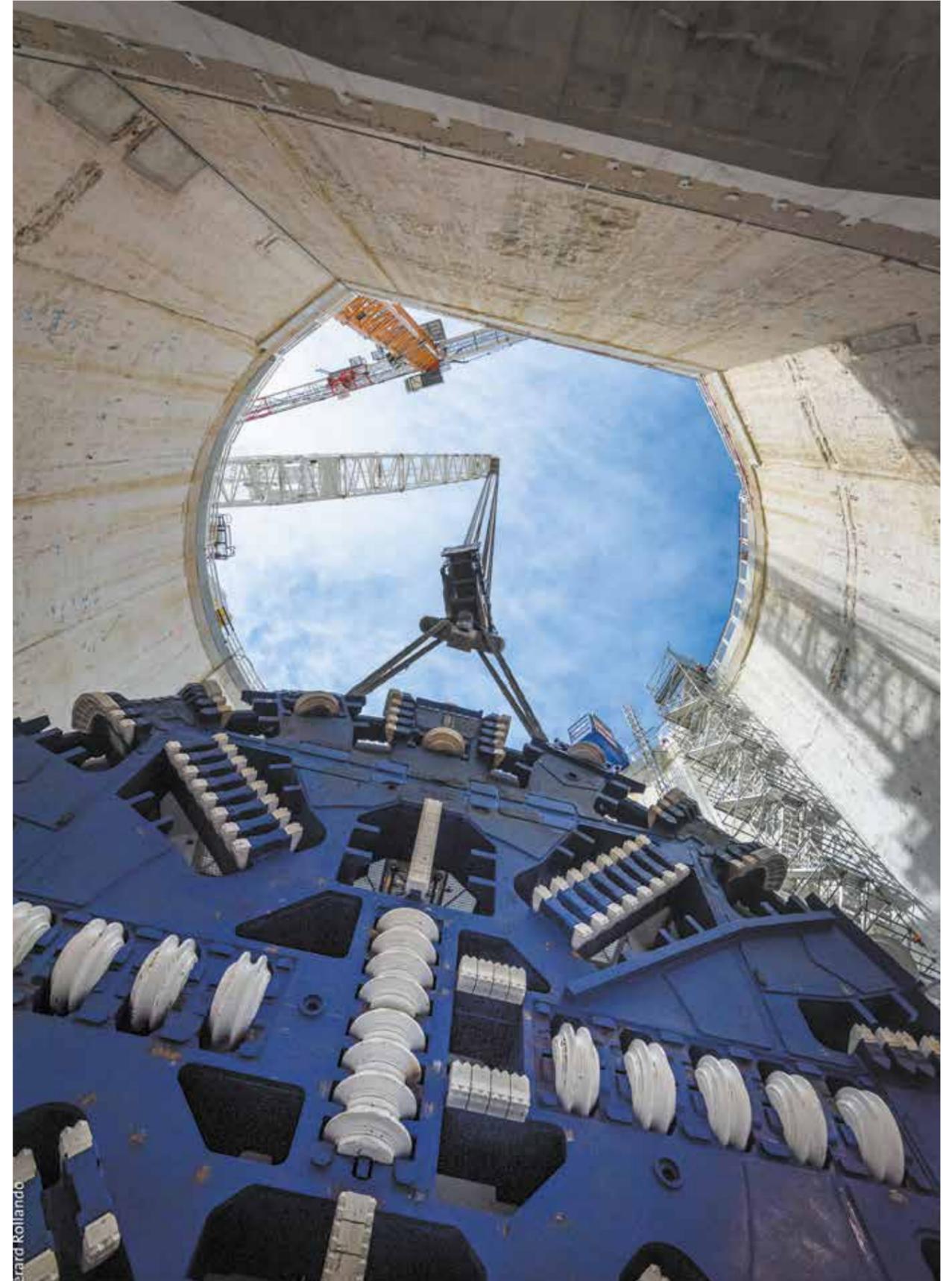
Au centre de cette séquence, le tunnelier, véritable « train-usine » de 1 600 tonnes progressant au rythme de 15 mètres par jour, est exposé en maquette. Mais le visiteur découvre une roue de coupe, grandeur nature, sur l'espace public du Trocadéro, avant d'entrer dans l'exposition. L'exploit du Grand Paris Express réside moins dans la complexité des technologies qu'il combine que dans sa taille phénoménale. L'échelle de sa construction ne correspond à aucune pratique ou habitude d'usage. D'autres chantiers pionniers sont donc ici convoqués. Ils illustrent la capacité des infrastructures à produire de nouveaux imaginaires et de nouvelles pratiques. Qu'il s'agisse de la jonction du tunnel sous la Manche en 1994, dont les premières images médiatiques font du tunnelier une icône technologique, ou de la construction du tunnel de l'Øresund en 2000, reliant le Danemark et la Suède, qui a transformé l'obstacle de la mer en lieu de passage.



Ci-dessus :  
Détails d'une maquette illustrant les principes de conception des espaces publics du Grand Paris Express, TVK architectes urbanistes, avec TN+ paysagistes urbanistes, 2019.



Ci-dessus :  
 Station « Concorde » [1<sup>er</sup>-8<sup>e</sup> arr.], rue de Rivoli.  
 Achèvement du tablier métallique. Charles Maindron (1861-1940), photographe,  
 25 juillet 1899. Tirage moderne (2023). Collection Groupe RATP



Ci-dessus :  
 Descente de la roue de coupe du tunnelier Caroline dans le puits Maréchal  
 Leclerc à Massy (ligne 18), 2021, Gérard Rollando (photographe), SGP.

# L'ARCHIPEL DU GRAND PARIS

## Déambuler dans la carte du futur réseau

Difficile à cerner, le Grand Paris n'est pas monolithique. Il est constitué d'un ensemble de territoires dont l'imbrication articule ensembles bâtis et espaces végétaux. Comment, en tant qu'architecte, relève-t-on le défi de « faire Grand Paris » ? Pas simplement par des discours, mais par du sensible. Rendre un lieu habitable, c'est le rendre aimable et parcourable. Sentir que l'espace qu'on habite comporte un lointain toujours plus proche. Face aux difficultés à appréhender cette réalité métropolitaine, la séquence de « l'archipel du Grand Paris » permet d'éprouver, physiquement et mentalement, la diversité des futurs lieux métropolitains et l'unicité du réseau qui les unira à l'horizon 2030. A l'aide de cartes, le réseau est révélé dans toutes ses dimensions.

Un panorama de 16 gares du Grand Paris Express est ici présenté. L'exposition montre qu'il n'y a pas un modèle unique d'équipement, reproduit tout au long des lignes, mais une architecture spécifique qui s'adapte à chaque lieu. L'archipel raconte ainsi une histoire des périphéries : pour chaque cas, il donne à voir l'évolution du paysage local, grâce à une sélection d'images historiques et à une carte actualisée établie par l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), dans un rayon de 800 mètres autour de la gare.

Riche en maquettes, documents et prototypes, l'archipel métropolitain prend également la forme d'une grande fresque dynamique, un « cloud » mêlant perspectives, croquis et dessins d'architectes, dans lequel la mobilité apparaît comme la clé de l'urbanisme contemporain. Selon un rythme régulier, le mur opposé dévoile la coupe technique de chaque gare. De la profondeur à la surface, ces gares vont rayonner pour permettre le développement de quartier, selon un cahier des charges où architecture et espace public paysagers répondent aux nouveaux enjeux écologiques. L'ensemble préfigure une nouvelle carte mentale du Grand Paris.

Dans le Grand Paris (12 millions d'habitants), la ville de Paris (2.15 millions d'habitants) ne représente que 5% du territoire urbanisé de la métropole. Autour de la capitale, le paysage métropolitain a beaucoup évolué depuis 1965, date du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Les villes nouvelles sont apparues dans un rayon d'une trentaine de kilomètres. Selon une autre stratégie, le réseau du Grand Paris Express développe sa double boucle dans les territoires situés entre la ville d'Hausmann et ces villes nouvelles.

Les 68 gares du Grand Paris Express émergent chacune dans des situations extrêmement variées. Certaines sont bâties en plein centre-ville, d'autres en pleine campagne. Ecartant toute solution générique, ces gares esquissent une cartographie de projets où apparaissent en filigrane cinq rapprochements typologiques.

Les gares « piranésiennes », les plus profondes, plongeant parfois jusqu'à 50 mètres de profondeur : Bagnex – Lucie Aubrac (Atelier Marc Barani), Châtillon-Montrouge (Périphériques Architectures), Villejuif – Gustave Roussy (Dominique Perrault Architecture) et Saint-Maur Créteil (ANMA).

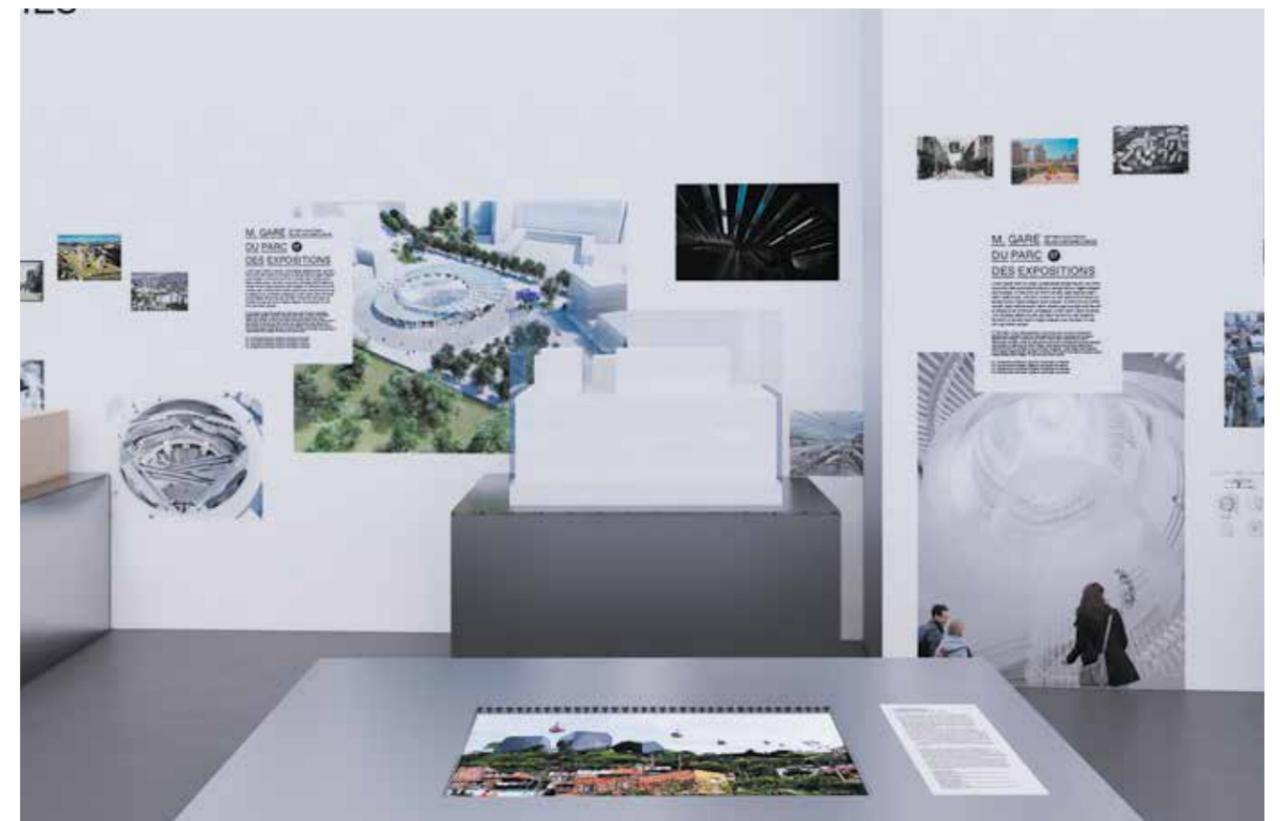
Les gares-paysages, qui intègrent l'idée de ville-nature : La Courneuve Six-Routes (ChartierDalix) et Mairie de Vitry-sur-Seine (Atelier King Kong).

Les gares-passages, qui développent l'idée essentielle d'espace public : Hôpital Bicêtre (agence Viguier), Villejuif – Louis Aragon (Philippe Gazeau Architecte), Clichy-Montfermeil (Benedetta Tagliabue - EMBT) et Saint-Denis Pleyel (King Kong and Associates).

Les gares-ponts et les gares aériennes, qui font exception au regard d'un réseau essentiellement souterrain : Pont de Bondy (BIG & Silvio d'Ascia), Parc des Expositions (Dietmar Feichtinger Architectes) et CEA Saint-Aubin (Atelier Novembre).

Enfin, les gares qui renforcent des « hubs » de mobilité : Aéroport d'Orly (François Tamisier), Pont de Sèvres (agence Duthilleul) et Le Bourget RER (Elizabeth de Portzamparc/2Portzamparc).

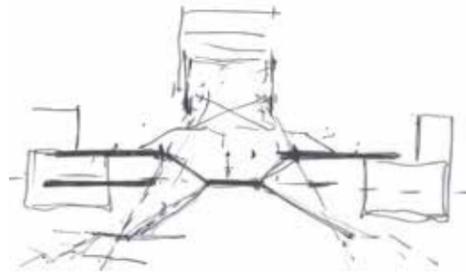
Ces typologies sont autant de signes qui fédèrent un imaginaire commun et montrent que le Grand Paris n'est pas qu'une grande équation à résoudre.



Perspectives de la séquence « Archipel du Grand Paris », exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement », scénographie Roll Office, 2023.



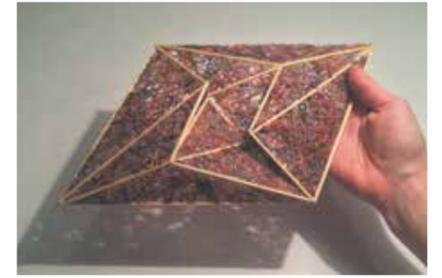
Perspectives intérieures de la gare Bagneux  
— Lucie Aubrac (ligne 15 Sud), Atelier Marc Barani arch. @Renderstorm/Atelier Marc Barani



Croquis de la gare Bagneux — Lucie Aubrac (ligne 15 Sud), Marc Barani arch., 2015. @ Atelier Marc Barani



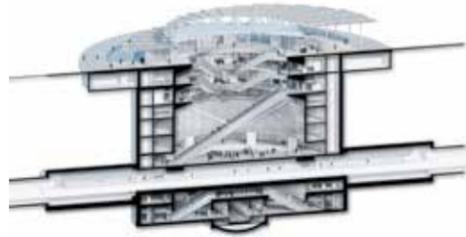
Perspective extérieure de la gare Clichy — Montfermeil (ligne 16), Benedetta Tagliabue EMBT arch., 2019. @Architecte Miralles Tagliabue EMBT / bordas+peiro / Société du Grand Paris



Maquette d'étude d'un module de l'habillage du puit central de la gare Clichy – Montfermeil (ligne 16), Benedetta Tagliabue EMBT arch.



Perspective extérieure de la gare Villejuif — Gustave Roussy (Lignes 14 et 15 Sud), Dominique Perrault Architecture, 2017. @ ADAGP, Paris/Dominique Perrault Architecture/Société du Grand Paris



Coupe axonométrique de la gare Villejuif — Gustave Roussy (Lignes 14 et 15 Sud), Dominique Perrault Architecture, 2017. @ ADAGP, Paris/Dominique Perrault Architecture/Société du Grand Paris



Perspective extérieure de la gare de Saint-Denis — Pleyel (lignes 14, 15, 16 et 17), Kengo Kuma arch., 2016. © Kengo Kuma & Associates image by L'autre image



Dessin de la gare de Saint-Denis — Pleyel (lignes 14, 15, 16 et 17), Kengo Kuma arch., 2014. © Société du Grand Paris / Agence Kengo Kuma & Associates



Perspectives de l'œuvre de l'artiste Eva Jospin recouvrant une façade de la gare Hôpital Bicêtre (Viguier arch.), ligne 14, 2016. @ADAGP, Paris /Eva Jospin & Jean-Paul Viguier /Société du Grand Paris



Perspective de l'œuvre de l'artiste Suzanna Fritscher pour la gare Saint-Maur - Créteil (ANMA Architectes Urbanistes), ligne 15 sud, 2021. @Susanna Fritscher & Cyril Trétout/ Société du Grand Paris



Perspective de l'œuvre Empreinte de l'artiste Duy Anh Nhan Duc pour la gare La Courneuve Six-Routes (ChartierDalix arch.), lignes 16 et 17, 2018. @Duy Anh Nhan Duc & Frédéric Chartier et Pascale Dalix/ Société du Grand Paris



Perspective de l'œuvre de l'artiste Abdelkader Benchamma sur les parois de la gare Mairie de Vitry-sur-Seine (Atelier King Kong arch.), ligne 15 Sud, 2015. @Abdelkader Benchamma & Frédéric Neau / Société du Grand Paris



Perspectives de l'œuvre Ciel de l'artiste Laurent Grasso sur les plafonds de la gare Châtillon - Montrouge (Périphériques Marin+Trottin Architectes arch.), ligne 15 sud, 2021. @ADAGP, Paris/Laurent Grasso & David Trottin/Société du Grand Paris

# L'ARCHIPEL DU GRAND PARIS

## Œuvres en tandem

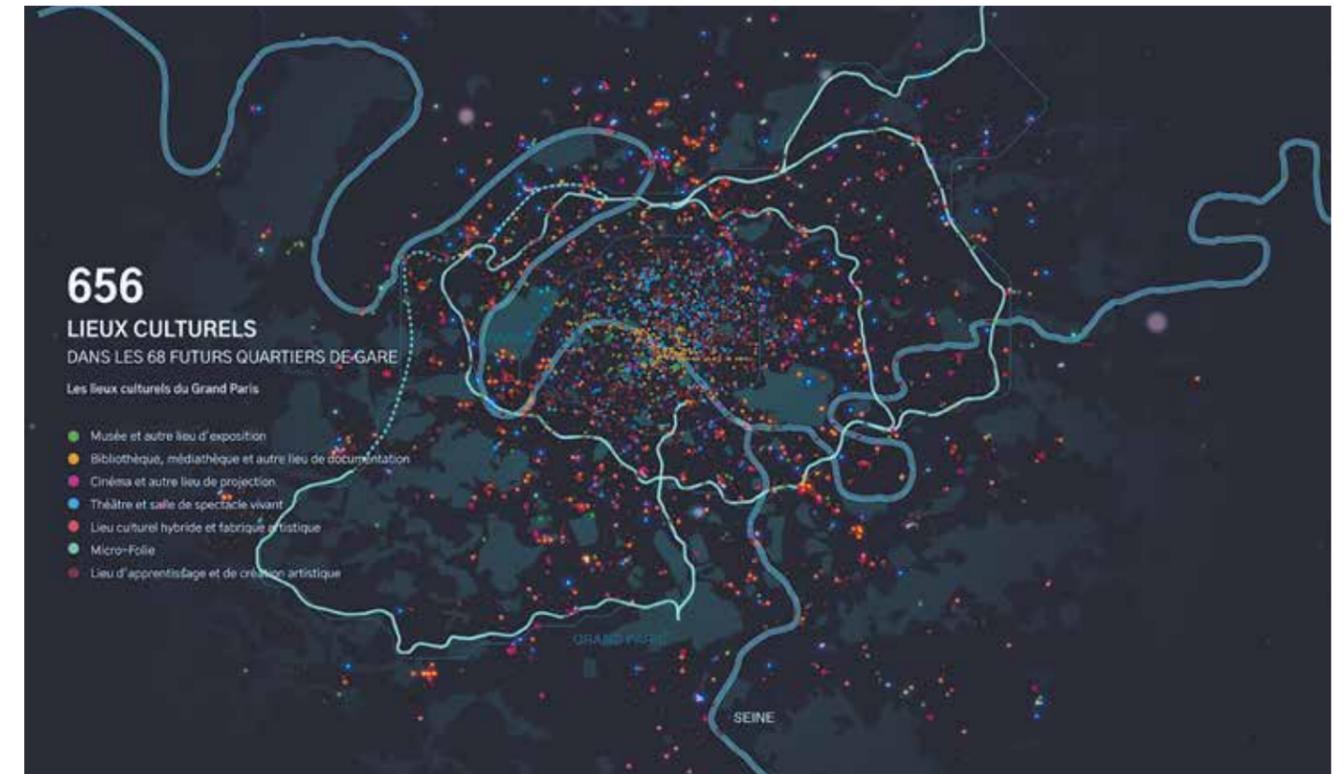
Si ce n'est pas la première fois que l'on fait descendre l'art dans le métro (Moscou a ouvert la voie dans les années 1930), ni que chaque station d'une ligne est confiée à un architecte différent (c'est le cas à Londres, à Porto ou à Naples), chaque gare du Grand Paris Express a fait l'objet d'une double commande architecturale et artistique. Loin d'intégrer a posteriori des œuvres aux bâtiments, le processus de création s'est déroulé dans un esprit de collaboration où artistes et architectes ont travaillé en « tandems ». Autant d'opportunités de concevoir la gare autrement. Face au « cloud », une longue cimaise met en scène divers prototypes des futures œuvres tandem, dans laquelle se côtoient notamment Eva Jospin, JR, Ivan Navarro, Tatiana Trouvé, Prune Nourry.

## Design, graphisme et signalétique

En fin du parcours de l'Archipel, deux alcôves aménagées permettent une expérience immersive des futurs quais du métro express. Le visiteur découvre le travail de conception du mobilier urbain, réalisé par le designer Patrick Jouin, ainsi que la signalétique conçue par le designer Ruedi Baur.

## Carte mentale, carte numérique

Le Grand Paris, c'est une nouvelle carte mentale. Pièce totem de la séquence l'archipel, une création numérique projetée sur un écran de cinq mètres, en fin de parcours permet à chacun de s'immerger dans la substance et les multiples ramifications de cette carte en gestation. Conçu en partenariat avec l'APUR, cette animation permet à chacun de visualiser la superposition de tous les réseaux depuis 1900 à 2030, le rapprochement des villes et la diminution des temps de trajets, ainsi que les liens multiples que tissera la double boucle avec les 656 lieux culturels et les 2 022 équipements sportifs des 68 quartiers de gare. Ce qui était autrefois constitué de morceaux de paysages disparates, se transforme, à l'aune de ce maillage, en un nouvel espace-temps de référence. Au total, 68 gares, complétées par 100 nouveaux points de mobilités à l'horizon 2030.



Ci-dessus :  
Extraits visuels de l'animation audiovisuelle « Carte mentale, carte numérique », en fin de la séquence « Archipel du Grand Paris », exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement ». Conception multimédia par l'agence Mazedia, 2023.

# Le Multiplexe de la parole

Le Grand Paris, c'est une anomalie métaphysique. Pourtant vécu de manière concrète par nombre d'habitants, ce territoire ne trouve aucune représentation réellement partagée par tous. Activer la parole, débattre et s'exprimer deviennent alors un enjeu essentiel de la construction d'une expérience métropolitaine commune. La voix devient dès lors une pièce d'exposition à part entière, grâce aux témoignages d'artistes, d'architectes, d'ingénieurs, de paysagistes, de philosophes et d'écrivains.

« Qu'est-ce qui fait Grand Paris ? » : c'est à cette question panoramique que répondent 25 penseurs et acteurs de la ville. En fin de parcours, des alcôves dédiées ouvrent l'espace d'un face-à-face intime, au sein du grand débat sur les mobilités métropolitaines. Dans une démarche prospective et pluridisciplinaire, le Multiplexe croise les points de vue afin qu'une carte partagée du Grand Paris émerge, avec ses potentialités et ses frictions.

Avec les points de vue de :

*Frédérique Aït-Touati, Bruno Barroca, Ruedi Baur, Aurélien Bellanger, Enki Bilal, Tania Concko, Pascale Dalix, Michel Desvigne, Jacques Ferrier, Anne-Marie Filaire, Cynthia Fleury, Antoine Grumbach, Cédric Klapisch, Djamel Klouche, Lek et Sowat, Claire Le Restif, Paul-Emmanuel Loiret, Winy Maas, Marc Mimram, Françoise N'Thépé, Bérénice Persoz, Jean Rolin, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kohler (TVK), Paola Viganò, Chris Younès.*

« La banlieue – qui désignait le lieu du « ban » –, telle qu'elle était dépeinte dans le film *La Haine* de Mathieu Kassovitz, c'était cette sensation de dehors / dedans. Mais cette frontière géographique et mentale ne pourra plus exister comme avant. Nos territoires fabriquent de nouveaux systèmes de communication et de ramification. » Cédric Klapisch, réalisateur

« Le Grand Paris, c'est d'abord un monstre. L'adjectif « grand » renvoie à une échelle inhumaine, une mégalopole délirante qui est aussi peu identifiée par les citoyens que par les institutions publiques. Malgré tout, pour se construire, les êtres ont besoin d'un rapport de fierté avec la cité dont ils sont issus. Cette *urban pride*, ce lien d'affinité élective entre des populations et une identité territoriale, c'est ce qui nous permet de grandir et de croquer le monde. » Cynthia Fleury, philosophe

« On ne peut plus construire des villes hors sol, tracées en lignes droites, sur cadastre. Nous n'habitons pas une page blanche. Nous partageons l'espace avec des existants. Comment le Grand Paris va-t-il parvenir à intégrer – parce qu'il n'a pas d'autres choix – ces réalités autres que celles avec lesquelles on a pensé la ville jusque-là ? » Frédérique Aït-Touati, philosophe

« Est-ce qu'il y a vraiment une vision pour le Grand Paris ? Partout, des signes commencent à percer. Mais l'investissement dans le transport en commun ne s'arrête pas à la double boucle – même si c'est énorme. Il reste des traits d'union à tracer, avec d'autres systèmes de transport tels que le tramway. Il faut imaginer des espaces de relation à partir et autour des gares. » Paola Viganò, architecte urbaniste



Cédric Klapisch



Cynthia Fleury



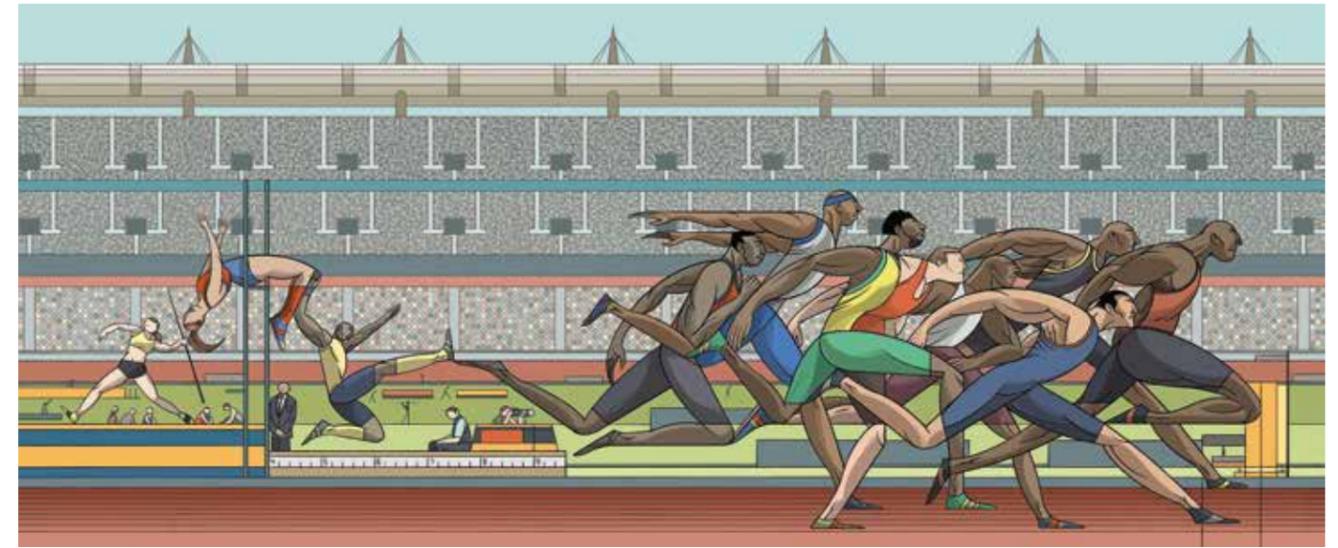
Frédérique Aït-Touati



Paola Viganò

# La rue des illustrateurs du Grand Paris

Voyager dans un tunnel, ce n'est pas disparaître de la carte de la métropole. Pour faire ville, le réseau enfoui à 90% a besoin d'un imaginaire graphique. La ville pour inspiration, le quai pour cimaise : tel est l'enjeu de la commande publique du Grand Paris Express. En complément des tandems associant architectes et artistes contemporains dans la conception de chaque gare, d'autres artistes issus, eux, de l'univers de l'illustration, du graphisme et de la bande dessinée, tels que Enki Bilal, Caroline Chaix et Alice Saey, interviennent sur chaque quai. Des deux côtés de la voie, les œuvres prennent place dans une évocation libre du territoire. Montées sur des plaques de métal, ces créations tout en longueur, qui remplacent la série des 4 x 3 publicitaires animant habituellement le métro, participent à la carte mentale du Grand Paris. Les 70 illustrateurs, à leur manière, entrent ainsi dans le récit métropolitain.



Sergio García Sánchez, couleur Lola Moral, Générations, illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (ligne 14), 2023.



Ben Katchor, Views of the towns of Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne and Champigny-sur-Marne, illustration de la gare Villiers – Champigny – Bry, 2023.



Geneviève Gauckler, La Navette Pleyel en route pour le futur, illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (lignes 16 et 17), 2023.

# Autour de l'exposition

## Installation exceptionnelle d'une roue de coupe

Découvrez la roue de coupe de l'un des tunneliers du Grand Paris Express, installée devant le parvis des Droits de l'homme, sur la place du Trocadéro. Cette roue de coupe de 8 mètres de diamètre et 69 tonnes provient du tunnelier Dorine, qui a creusé 2,3km de tunnel au total, entre La Courneuve et Le Bourget. Une production de la Société du Grand Paris, en partenariat avec La Cité de l'architecture et du patrimoine, Ville de Paris, et l'entreprise Herrenknecht.

## Journée Portes Ouvertes • samedi 18 novembre 2023, 11h-19h

Concerts, performances, débats et projections. Accès gratuit à l'exposition et aux activités.

Des installations et performances artistiques guident le visiteur à travers un parcours immersif dans l'exposition et dans l'univers du nouveau métro et de ses chantiers. Programmation artistique :

- Slow performance, par Johan Lorbeer : renverser le rapport à la gravité et au temps aux abords de la roue de coupe
- Parade et concert des Taupes, par Philippe Quesne
- Métrocinemix, DJ Set sur medley de cinéma, par Jean-Yves Leloup
- Visites déguidées, par Bertrand Bossard & Cie
- « Le Véhicule imaginaire », atelier porté par l'illustratrice Elene Usdin
- « Playtronica » : atelier musical avec des matériaux récupérés sur les chantiers du Grand Paris Express
- Studio Double : générateur de récits en coécriture par des habitant.e.s de Gennevilliers

## Cycles de conférences • 19h-21h30 auditorium

- Jeudi 30 novembre 2023 : *Art et architecture dans les gares du Grand Paris Express*
- Jeudi 14 décembre 2023 : *Du quai de métro aux espaces publics*
- Jeudi 25 janvier 2024 : *Mobilités, sobriétés et transitions environnementales*
- Jeudi 29 février 2024 : *Les quartiers de gare du Grand Paris*
- Jeudi 28 mars 2024 : *Métro(pôles) mondiales*

## Ciné-conférences • 19h-21h30 auditorium

**Programmation conçue par Hervé Bougon, fondateur du festival Close-up**

- Vendredi 1<sup>er</sup> décembre 2023 : *The Hidden City*, film documentaire de Victor Moreno Rodríguez, 2018, 80', inédit en France
- Vendredi 19 janvier 2024 : *Les Pirates du métro*, film de Joseph Sargent, États-Unis, 1974, 105'
- Vendredi 2 février 2024 : *Subway*, film de Luc Besson, France, 1985, 104'
- Vendredi 15 mars 2024 : « Le métro, entre explorations, expérimentations et sensations », série de courts-métrages

*Jeux des reflets et de la vitesse*, de Henri Chaumette, 1923-1925, 7'23"

*Le Métro*, de Henri Langlois et Georges Franju, 1934, 11'

*Daybreak Express*, de Donn Alan Pennebaker, 1935, 5'

*Métro*, de Nadine Gomez, 1958, 17'

*Paris Mental*, de Dominique Willoughby, 2019, 15"

- Vendredi 26 avril 2024 : « Les imaginaires du Métro au cinéma ». De New York à Paris, en passant par Tokyo, Hervé Bougon vous propose rencontres, poursuites, fuites, refuges... un véritable voyage à travers les métros dans le monde.

## Symposium international : « Mobility as Urban Lab » • 04.04.2024, 10h-19h, auditorium

En collaboration avec Harvard (Graduate School of Design) et ENSA Paris-Malaquais. Gratuit sur réservation.

Le Grand Paris perturbe notre carte mentale des transports en replaçant la capitale dans une constellation élargie des mobilités. Mais la « double boucle » s'imbrique elle-même dans le jeu d'une multitude de modèles de réseaux métropolitains à l'échelle mondiale, aux morphologies singulières et non-transposables. Le symposium international « Mobility as Urban Lab » se propose comme laboratoire mental de ce saut d'échelle, du local vers le global, et inversement. Sans s'émanciper des contextes, cette journée de conférences et de tables-rondes croise les points de vue, les cartes et les imaginaires des grands maillages métropolitains, afin d'imaginer tout ce qu'il reste à créer à partir et autour des gares.

Informations et réservation  
[www.citedelarchitecture.com](http://www.citedelarchitecture.com)

# Le catalogue de l'exposition

En 1900, les Parisiens découvraient le Métropolitain avec Hector Guimard. En 2030, les Franciliens emprunteront le Grand Paris Express. 68 nouvelles gares, 200 kilomètres de nouvelles lignes, 153 communes traversées : ce chantier, le plus grand d'Europe, va bouleverser la vie quotidienne de millions de personnes mais aussi redessiner notre imaginaire de la ville.

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. »

## Catalogue

### *Métro ! Le Grand Paris en mouvement*

Francis Rambert (dir.), ouvrage collectif, coédition Cité de l'architecture et du patrimoine/RMN, 304 pages

## Avec la collaboration de :

### **Bruno Barroca**

Architecte ingénieur, directeur de l'école doctorale Ville, Transports et Territoires

### **Emmanuelle Chiappone-Piriou**

Architecte, commissaire indépendante, enseignante

### **Jean-Marie Duthilleul**

Architecte ingénieur

### **Dietmar Feichtinger**

Architecte urbaniste

### **Jean-Marc Hofman**

Attaché de conservation, département des Collections, Cité de l'architecture et du patrimoine

### **Joachim Lepastier**

Critique de cinéma, Enseignant

### **Mathieu Mercuriali**

Architecte, docteur en architecture, professeur à l'ENSAS

### **Jean-François Monteils**

Président du directoire de la Société du Grand Paris

## **Marc Mimram**

Architecte ingénieur

## **Arnaud Passalacqua**

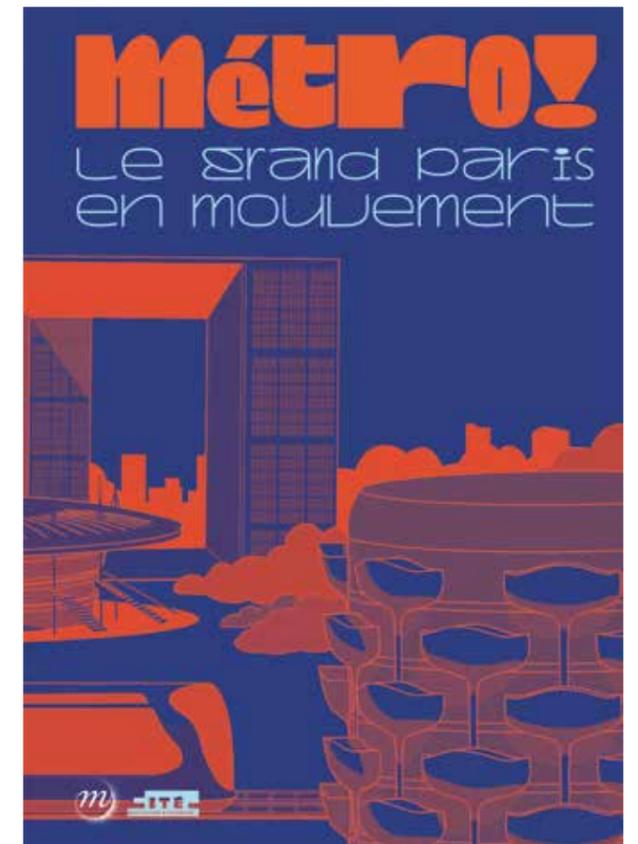
Professeur à l'École d'urbanisme de Paris (UPEC), chercheur au Lab'Urba

## **Dominique Perrault**

Architecte et urbaniste

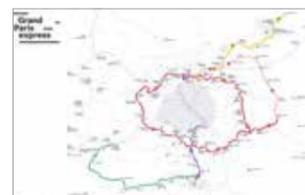
## **Sophie Trelcat**

Architecte, journaliste et auteur



Première de couverture du catalogue de l'exposition « Métro ! Le Grand Paris en mouvement », novembre 2023.

# Visuels presse



1



2



3



4



5



6



7

28



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20



21



22



23



24

# Légendes et crédits

**1. Carte des réseaux RATP, RER, tramway, Transilien et Grand Paris Express à l'horizon 2030.** Crédits : Société du Grand Paris / IDFM

**2. Le Métro Guimard, 1931-1933,** Brassai (photographe), Paris, Centre Pompidou – MNAM – CCI.

**3. Perspective extérieure de la gare de Saint-Denis — Pleyel** (lignes 14, 15, 16 et 17), Kengo Kuma arch., 2016. © Kengo Kuma & Associates image by L'autre image

**4. Perspectives extérieures de l'avant-projet de la gare Pont de Bondy** (ligne 15 Est), BIG & Silvio d'Ascia Architecture, 2016. © BIG & Silvio d'Ascia Architecture / Société du Grand Paris

**5. Perspectives extérieures de la gare Parc des Expositions** (ligne 17), Dietmar Feichtinger Architectures, 2022. ©Dietmar Feichtinger Architectes/ Société du Grand Paris

**6. Perspectives de l'œuvre de Constance Guisset** traversant le hall vitré de la gare Villejuif — Louis Aragon (Philippe Gazeau architecte urbaniste), ligne 15 sud, 2015. © ADAGP, Paris / Constance Guisset & Philippe Gazeau / Société du Grand Paris

**7. Perspectives de l'œuvre de l'artiste Eva Jospin** recouvrant une façade de la gare Hôpital Bicêtre (Viguié arch.), ligne 14, 2016. © ADAGP, Paris / Eva Jospin & Jean-Paul Viguié / Société du Grand Paris

**8. Perspective intérieure de la gare Le Bourget RER** (lignes 16 et 17), Elizabeth de Portzamparc arch., avec l'œuvre You make me wonder de l'artiste Jeppe Hein, composée de sculptures de ballons en métal, 2022. ©Elizabeth de Portzamparc/2Portzamparc/ Société du Grand Paris

**9. Perspective de l'œuvre de l'artiste Suzanna Fritscher** pour la gare Saint-Maur — Créteil (ligne 15 Sud), ANMA Architectes Urbanistes, 2021. ©Susanna Fritscher & Cyril Trétout/ Société du Grand Paris

**10. Perspectives extérieures de la gare CEA Saint-Aubin** (ligne 18), Atelier Novembre arch, 2021. © Atelier Novembre + Benthem Crouwel Architects/ Société du Grand Paris

**11. Perspectives de l'œuvre Ciel de l'artiste Laurent Grasso** sur les plafonds de la gare Châtillon — Montrouge (Périphériques Marin+Trottin Architectes arch.), ligne 15 sud, 2021. ©ADAGP, Paris/ Laurent Grasso & David Trottin/Société du Grand Paris

**12. Perspective intérieure de la gare La Courneuve Six-Routes** (lignes 16 et 17), ChartierDalix arch., 2021. ©Chartier Dalix / Société

**13. Perspective extérieure de la gare Clichy — Montfermeil** (ligne 16), Benedetta Tagliabue EMBT arch., 2019. © Architecte Miralles Tagliabue EMBT / bordas-peiro / Société du Grand Paris

**14. Perspective extérieure de la gare Pont de Sèvres** (ligne 15 Sud), Duthilleul arch., 2015. © Agence Duthilleul/ Société du Grand Paris

**15. Perspective de l'œuvre Milling Deepness de l'artiste Whils** pour la gare Aéroport d'Orly (François Tamisier arch.), lignes 14 et 18. © Whils & François Tamisier/ Société du Grand Paris

**16. Perspectives intérieures de la gare Bagneux — Lucie Aubrac** (ligne 15 Sud), Atelier Marc Barani arch. © Renderstorm/ Atelier Marc Barani

**17. Perspective extérieure de la gare Villejuif — Gustave Roussy** (Lignes 14 et 15 Sud), Dominique Perrault Architecture, 2017. © ADAGP, Paris/Dominique Perrault Architecture/Société du Grand Paris

**18. Perspective de l'œuvre de l'artiste Abdelkader Benchamma** sur les parois de la gare Mairie de Vitry-sur-Seine (Atelier King Kong arch.), ligne 15 Sud, 2015. © Abdelkader Benchamma & Frédéric Neau / Société du Grand Paris

**19. Station « Concorde »** [1<sup>er</sup>-8<sup>e</sup> arr.], rue de Rivoli. Achèvement du tablier métallique. Charles Maindron (1861-1940), photographe, 25 juillet 1899. Tirage moderne (2023). Collection Groupe RATP

**20. Roue de coupe 1** Montage d'un tunnelier à la gare Triangle de Gonesse (ligne 17), 2022, Gérard Rollando (photographe), SGP.

**21. Roue de coupe 2** Descente de la roue de coupe du tunnelier Caroline dans le puits Maréchal Leclerc à Massy (ligne 18), 2021, Gérard Rollando (photographe), SGP.

**22. Sergio García Sánchez, couleur Lola Moral, Générations,** illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (ligne 14), 2023.

**23. Ben Katchor, Views of the towns of Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne and Champigny-sur-Marne,** illustration de la gare Villiers – Champigny – Bry, 2023.

**24. Geneviève Gauckler, La Navette Pleyel en route pour le futur,** illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (lignes 16 et 17), 2023.

# Visuels illustrateurs



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



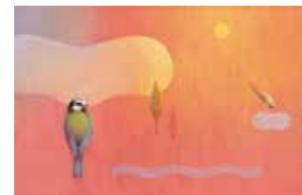
20



21



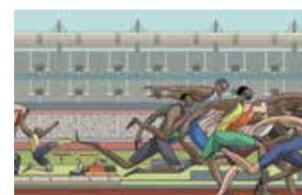
22



23



24



25



26



27



28



29

# Légendes et crédits

1. Enki Bilal, Sous le Grand Paris, illustration de la gare Issy, 2023.

2. Joëlle Jolivet, Panorama (détail), illustration de la gare Clamart, 2023.

3. Roxane Lumeret, Instantanés, illustration de la gare Châtillon – Montrouge, 2023.

4. Camille Lavaud Benito, L'Aube nouvelle, illustration de la gare Bagneux – Lucie Aubrac, 2023.

8. Felix Pfäffli, Life under the Arches, illustration de la gare Arcueil – Cachan, 2023.

9. Matthias Lehmann, Villejuif, ceinture rouge/verte, illustration de la gare Villejuif – Gustave Roussy (ligne 14), 2023.

10. Magali Bardos, Les Géants de Villejuif, illustration de la gare Villejuif – Gustave Roussy (ligne 15), 2023.

11. Stéphane Trapier, Sacre du printemps (détail), illustration de la gare Villejuif – Louis Aragon, 2023.

12. Nicolai Pinheiro, Vitry : jeux de miroirs, illustration de la gare Mairie de Vitry-sur-Seine, 2023.

13. Sandrine Martin, La Nouvelle Alice dans le quartier des Ardoines, illustration de la gare Les Ardoines, 2023.

14. Steve Scott, illustration de la gare Vert de Maisons, 2023.

15. Katy Couprie, Créteil en traversée, illustration de la gare Créteil – L'Échat, 2023.

16. Fanny Dreyer, Saint-Maur.

17. Kevin Lucbert, Un songe au fil de l'eau, illustration de la gare Champigny Centre, 2023.

18. Ben Katchor, Views of the towns of Bry-sur-Marne, Villiers-sur-Marne and Champigny-sur-Marne, illustration de la gare Villiers – Champigny – Bry, 2023.

19. Rebecca Dautremer, Noisy-Champs.

20. Guillaume Benoît, Le Long de la Dhuis, illustration de la gare Clichy – Montfermeil, 2023.

21. Carole Chaix, Natures humaines paysages (extra)ordinaires, illustration de la gare Sevran Beaudottes, 2023.

22. Ingrid Godon, Hello ! Au revoir, coucou !, illustration de la gare Sevran – Livry, 2023.

23. Ronald Curchod, Le Jardin, illustration de la gare Le Bourget RER (ligne 17), 2023.

24. Alice Saey, Les Tissus de la Courneuve, illustration de la gare La Courneuve Six-Routes, 2023.

25. Sergio Garcia Sánchez, couleur Lola Moral, Générations, illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (ligne 14), 2023.

26. Geneviève Gauckler, La Navette Pleyel en route pour le futur, illustration de la gare Saint-Denis – Pleyel (lignes 16 et 17), 2023.

27. Edmond Baudoin, Jeux d'enfants, illustration de la gare Aéroport d'Orly (ligne 14), 2023.

28. Stéphane Oiry, Tango, illustration de la gare Massy – Palaiseau, 2023.

29. Philippine Joyeux, La Traversée des rumeurs, illustration de la gare Le Bourget RER (ligne 16), 2023.

# Graphisme et scénographie de l'exposition

Le graphisme de l'exposition, a été confié au studio de design graphique Plastac. Le Studio Plastac conçoit visuels, identités, affiches, sites web, livres, signalétiques d'expositions et films d'animation, explorant sans limites les disciplines. L'exposition débute avec un titre noir sur blanc à gauche et la carte assombrie du territoire parisien à droite, symbolisant obscurité et lumière, nostalgie et futur, ville et territoire. La typographie utilise des lignes courbes et rectilignes pour relier les stations, créant une nouvelle carte de Paris.

Plastac est un studio de design graphique. Depuis 2008, le Studio Plastac crée des visuels, imagine des identités, des affiches, des sites internet, met en page des livres, réalise des signalétiques d'expositions et des films d'animation. Le studio n'établit pas de limites clairement définies entre les disciplines et mélange volontiers les genres, envisageant chaque projet comme un véritable terrain de jeu graphique. C'est à son arrivée dans la rue haute que l'immersion débute avec à sa gauche un large titre noir sur fond blanc et à sa droite, la carte assombrie du palimpseste du territoire parisien. Cette dualité annonce le ton de l'exposition entre obscurité et lumière, nostalgie et horizon prospectif, ville et territoire. La typographie retenue joue du principe de réseau par des lignes courbes ou des liaisons rectilignes entre les stations. La version soulignée pose les lettres sur des rails et lui permet de relier la myriade de points qui forment la nouvelle carte de Paris.

La scénographie, a été confiée à l'agence Roll, une agence d'architecture et de scénographie formée par Ian Ollivier et Lucie Rebeyrol en 2016. Leur expérience au Guggenheim de New York les a inspirés pour concevoir des espaces artistiques et culturels. Roll a réalisé des scénographies d'expositions telles que « Aux temps du sida » au MAMCS et « Regards du Grand Paris » avec le Cnap et les Magasins Généraux.

Pour l'exposition *Métro ! Roll* a choisi de fusionner l'histoire du métro parisien et le chantier colossal du Grand Paris Express. La première séquence, sombre et sinieuse, explore l'histoire du métro avec des cimaises courbes mettant en valeur maquettes, tableaux et documents d'archives. La deuxième séquence, dédiée aux gares du Grand Paris Express, présente des socles monumentaux évoquant la dissociation entre réseau terrestre et souterrain. Les visiteurs sont immergés dans des espaces contemplatifs : chantiers souterrains du Grand Paris Express en 360°, univers fictionnel du métro au cinéma, et entretiens filmés.



Page de droite :  
Perspectives de la séquence  
« Archipel du Grand Paris »,  
exposition « Métro ! Le Grand Paris  
en mouvement »,  
scénographie Roll Office, 2023.

# COMMISSARIAT DE L'EXPOSITION

## **Dominique Perrault,**

Architecte, Urbaniste

## **Francis Rambert,**

Directeur de la Création architecturale,  
Cité de l'architecture et du patrimoine

## **Jean-Marc Hofman,**

Adjoint au conservateur de la Galerie  
des moulages, département des  
Collections, Cité de l'architecture  
et du patrimoine

## CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

Inaugurée en 2007 dans le Palais de Chaillot et  
héritière d'une longue histoire de valorisation  
du patrimoine et de l'architecture, la Cité de  
l'architecture et du patrimoine a pour mission la  
sensibilisation, la diffusion et l'enseignement de  
l'architecture et de l'urbanisme dans ses dimensions  
contemporaines et patrimoniales.

À la fois musée, observatoire de la création  
architecturale, centre d'archives, la plus grande  
bibliothèque d'Europe dédiée à l'architecture  
contemporaine et centre de formation des urbanistes  
et architectes du patrimoine, la Cité fonde son projet  
sur la rencontre entre toutes les dimensions de  
l'architecture, entendue dans une définition ample et  
généreuse, dans l'histoire autant que dans le présent.

Chaque année, la Cité conçoit une programmation  
qui s'adresse aussi bien au grand public qu'aux  
professionnels : expositions temporaires, ateliers  
pédagogiques, débats, colloques, éditions,  
projections... Elle s'affirme ainsi comme un centre  
culturel pluriel, lieu de partage dédié à une réflexion  
sans cesse renouvelée, à l'équilibre entre passé et  
présent, entre patrimoine et architecture.

## **La Société du Grand Paris**

La Société du Grand Paris est un établissement  
public créé par l'État dont la mission est de  
pilote le déploiement et le financement du Grand  
Paris Express. Elle assure la construction des  
infrastructures qui composent le réseau et acquiert,  
pour le compte d'Île-de-France Mobilités, les  
matériels roulants qui le parcourront. Futur métro du  
Grand Paris, le Grand Paris Express est le plus grand  
projet d'infrastructure et d'aménagement d'Europe.  
Avec 200 kilomètres de réseau, le projet prévoit la  
création de quatre nouvelles lignes autour de Paris,  
le prolongement de la ligne 14, la construction de  
68 gares et l'aménagement de nouveaux quartiers  
autour de ces futurs pôles urbains.

## Contact presse

### AGENCE 14 SEPTEMBRE

**Laura Sergeant**

06 08 75 74 24

laurasergeant

@14septembre.com

~~Lucie Dufour~~

~~06 11 35 28 46~~

~~luciedufour~~

~~@14septembre.com~~



**Caroline Loizel**

06 33 89 93 40

caroline.loizel

@citedelarchitecture.fr

## Archi pass

### La Cité vous appartient

"Découvrez et parcourez toute la Cité avec le musée,  
les expositions en avant-première, les espaces de  
rencontres et la bibliothèque. Soyez aux premières  
loges pour participer aux conférences, débats et  
projections sur des sujets qui font l'actualité et  
profitez de tous les bons plans proposés à la Cité  
et chez nos partenaires, réservés aux membres de  
l'Archi Pass."

L'Archi pass solo : de 15€ à 30€

L'Archi pass duo : 50€

Plus d'information sur : [citedelarchitecture.fr/fr/  
membre-archi-pass](http://citedelarchitecture.fr/fr/membre-archi-pass)

## **La librairie - boutique / Réunion des musées nationaux - Grand Palais (Rmn-GP).**

Un nouveau concept boutique-librairie assorti d'un  
corner café est installé au cœur de la Cité.

Elle propose sur 100 m<sup>2</sup>, une large sélection d'objets  
et d'éditions qui accompagne la programmation  
de la Cité et le visiteur dans sa découverte de  
l'architecture.

# Informations pratiques

[citedelarchitecture.fr](http://citedelarchitecture.fr)

## Tarifs

Plein tarif : 12 € / Tarif réduit : 9 €

(tarif incluant l'accès au musée)

Plein tarif : 9 € / Tarif réduit : 6 €

(accès uniquement à l'exposition)

## Horaires

Ouvert tous les jours

de 11h à 19h, sauf le mardi

Nocturne le jeudi jusqu'à 21h

# CITÉ DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

Palais de Chaillot. Trocadéro



[citedelarchitecture.fr](http://citedelarchitecture.fr)

#ExpoMetro

