

LE MODULE D'ÉCHANGES- LA GARE TGV

- Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre : ADP et SNCF
- Architectes:
Paul Andreu
Jean Marie Duthilleul
Peter Rice
assistés d'Anne Brison, Daniel Claris et Hugh Dutton

- Surface: 150.000 m² dont 100.000 m² de bâtiment
- Début des travaux: Début 1992
- Inauguration : Novembre 1994
- Coût : Estimé à 1.095 millions de Francs (valeur 1991)

La gare TGV de Roissy s'intègre dans l'aérogare n°2 à l'intérieur du "module d'échanges" qui, après les extensions en cours de construction, en deviendra le centre.

Le rapprochement d'une gare et d'une aérogare prend ici tout son sens car au-delà de l'avantage que constitue la mise en commun d'accès et d'équipements, l'important est la mise en communication des réseaux et les échanges nouveaux qu'elle permet.

Située sur la ligne d'interconnexion des TGV, la gare de Roissy sera reliée par des trains à toutes les villes françaises importantes et à un certain nombre de capitales européennes : Londres, Bruxelles, Amsterdam.

Située au cœur de Roissy elle sera aussi reliée à toutes les villes importantes du monde. L'opposition traditionnelle du train et de l'avion fait donc place à la complémentarité, avec pour conséquences un choix plus grand donné aux voyageurs mais au -delà, une véritable possibilité de réorganisation de l'espace des transports.

Du point de vue de l'aéroport, la gare du TGV et le module d'échanges ont été l'occasion de franchir un nouveau pas dans l'organisation. La croissance de l'aéroport avait pu se faire, depuis 1974, par juxtaposition d'éléments fonctionnels, l'aérogare 1, l'aérogare 2 avec les modules successifs, la gare du RER, les parkings éloignés etc. Le réseau routier assurait seul les communications des personnes entre ces éléments. Il n'était pas possible d'agrandir encore l'aéroport et d'en faire un grand centre de correspondance sans transformer la juxtaposition en système, sans réunir les éléments fonctionnels par un ensemble dense de réseaux de communication.

Grâce à la gare du TGV il a été possible d'imaginer un prolongement de la ligne du RER et la création d'une gare nouvelle, côte à côte avec celle du TGV, ainsi qu'un système en site propre, constitué de deux lignes, reliant entre eux l'aérogare 1, les différents modules de l'aérogare 2 et les éléments fonctionnels extérieurs, parking, loueurs de voiture etc..

Le module d'échanges, en concentrant tous ces éléments nouveaux devient le centre des déplacements dans l'aéroport et vers l'aéroport, le symbole en même temps de sa recomposition et de son développement équilibré. Il l'est fonctionnellement; il l'est matériellement aussi.

C'est un " croisement" qui superpose les lignes simples et perpendiculaires de la ligne du TGV et de l'axe de l'aérogare 2 avec celles courbes et complexes des systèmes en site propre, des routes secondaires et des galeries techniques. Les éléments fonctionnels se superposent dans la profondeur. Les routes au-dessus, et en dessous, successivement, l'étage des services lié à l'aérogare, la mezzanine des systèmes en site propre, la gare proprement dite, les quais enfin, situés plus bas que le niveau du sol, formant un sillon dans les aires de stationnement des avions.

Seul l'hôtel, encore en construction, émergera des routes et constituera une masse opaque au regard. Partout ailleurs le regard passe au contraire, et met en relation les éléments de l'architecture et tous les objets mobiles, avions, trains, cabines, autos. La couverture par des verrières, la suppression du tunnel central qui, dans d'autres gares récentes couvre les voies de passage des trains rapides, les grandes trémies à l'intérieur du bâtiment central, tout concourt à une lecture générale permanente de l'ouvrage et de son environnement, lecture changeante cependant d'un point à l'autre de l'ouvrage, multiple, impossible à résumer dans une image.

Au travail sur les relations visuelles s'ajoute, différent, un travail sur la lumière qui est sans doute, avec l'acier et le béton, le matériau principal de l'ouvrage. Au cœur de cet espace, où tous ces déplacements simultanés sont visibles, elle crée des lieux de calme et elle parle autrement, sans doute plus fondamentalement, du temps et de la distance.

Partageant la conviction que dans ces lieux riches et complexes, l'organisation de l'espace doit être poétique autant que fonctionnelle, mais n'a rien à faire des divisions administratives et des rapports de pouvoir, nous avons décidé, dès l'origine, d'associer nos travaux sans autre règle que la recherche de la qualité de l'ouvrage. Peter Rice s'est joint à nous, à notre demande, comme un auteur. Il a fait plus qu'étudier une structure. C'est grâce à lui certainement qu'a pu être envisagé, puis établi le rapport équilibré de l'acier et du béton, affiné le travail sur la lumière.

Comment la gare du TGV et le module d'échanges s'inscrivent-ils dans la composition complexe et concrète de l'aérogare n° 2 ? Quelles impulsions supplémentaires donneront ils peut-être par ailleurs au renouveau des gares? Ces questions sont importantes et situent l'ouvrage dans des perspectives plus vastes. Cela a été cependant notre volonté commune permanente, que la logique du réseau ne l'emporte jamais sur la logique du lieu, et qu'aux signes ostensibles de la modernité, -Concorde et le TGV dans un même regard !- on associe un espace serein et lumineux, fait pour les personnes.

12 Septembre 1994.

Paul Andreu et Jean-Marie Duthilleul.