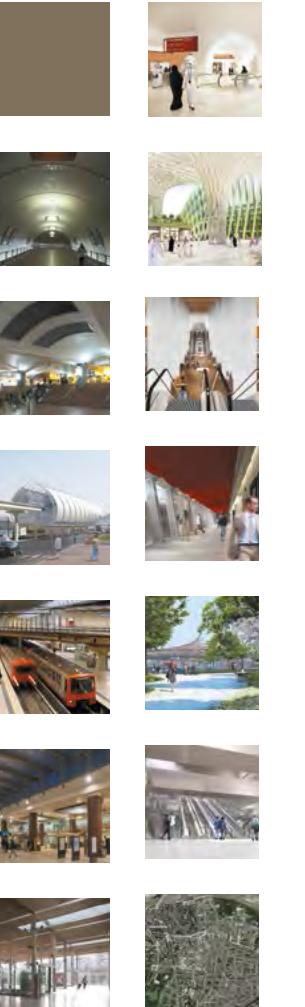


SOMMAIRE
SUMMARY



AVANT-PROPOS

À chaque typologie d'infrastructure de transport urbain correspond une découverte particulière de la ville : vision en hauteur du paysage urbain pour un tracé en viaduc, proximité de l'espace public pour un tracé au sol, passage en profondeur sous la ville pour un tracé en tunnel. L'architecture des stations, au-delà des stricts objectifs fonctionnels qu'elle a pour but d'assurer (passage des foules denses de la vie quotidienne, lisibilité des cheminement et des correspondances) peut contribuer à magnifier cette expérience.

À l'opposé de la banalisation trop souvent imposée aux espaces du transport, AREP développe une architecture où structures, matières et lumière sont à la fois au service d'un fonctionnement rigoureux et d'une image emblématique de la ville. Ancré dans son contexte, l'aménagement des lieux révèle la nature de leur situation (qu'il soit en belvédère sur la ville ou plongeant dans ses sous-sols et la soutienne) et l'esprit des villes et des quartiers qu'ils desservent.

Ces équipements de la vie quotidienne s'inscrivent dans une chaîne d'espaces publics à la fois par leur lisibilité, leur qualité spatiale et leur identité propre. Ils contribuent fortement à l'image de la métropole.

FOREWORD

Each type of urban transport infrastructure reveals a distinct outlook over the city: viaducts provide elevated views of the urban landscape, ground-level routes border public spaces while tunnels run far under the city. Station architecture goes far beyond strictly operational goals (such as daily management of dense passenger flows, legible walkways and connections). It has the power to enhance the wider transport experience.

To the often imposed banality of transport facilities, we oppose an architectural design where structures, materials, and light serve both operational purposes and the emblematic image of cities. Drawing on the surrounding landscape, each one of our projects reveals the intrinsic features of the site ■ regardless of whether it overlooks the city or delves deep underground to support it ■ as well as the spirit of the cities and districts they serve.

Transport facilities form part both of everyday life and the network of public spaces thanks to their legibility, high-quality spatial layout and identity. They highly contribute to forging the image of metropolitan areas.



GARE ÉOLE RER E DE MAGENTA ET HAUSSMANN – SAINT-LAZARE PARIS, FRANCE

RER LINE- E EOLE STATION MAGENTA AND HAUSSMANN – SAINT-LAZARE PARIS, FRANCE

Avec la ligne E du RER, deux nouveaux grands pôles d'échanges ont été créés à Paris à 30 mètres sous terre, à la gare Saint-Lazare et à la gare du Nord.

La lisibilité et le confort des cheminements constituent le fil directeur d'une conception où l'écriture structurelle, le scénario d'éclairage et le choix des matériaux contribuent à l'intelligibilité et à la qualité des espaces. La mégastructure en béton, exprime sa double fonction : soutenir la ville et retenir les terres. La recherche du confort a conduit à l'emploi de matériaux nobles et vrais : béton, bois, acier, cuivre et marbre blanc.

The construction of the RER E (suburban express line) created two new interchange hubs 30 metres below ground level, Saint-Lazare and Gare du Nord.

The search for clearly indicated and comfortable walkways shaped the design choices based upon spatial organisation, structures, lighting effects and careful choice of materials to create legible and high-quality spaces. The concrete mega-structure is there both to support the city above and to retain the surrounding earth. The pursuit of comfort requirements brought about the use of noble materials such as concrete, wood, steel, copper and white marble.



Programme

Création des gares nouvelles souterraines Haussmann–Saint-Lazare et Magenta

Maîtrise d'œuvre

SNCF G&C

Maîtrise d'œuvre

SNCF G&C, AREP /
BET : SETEC, SOGELERG (génie civil),
Jacob SERETE (réseaux)

Livraison

1999

Programme

Creation of two new stations below ground level: Haussmann–Saint-Lazare and Magenta

Client

SNCF G&C

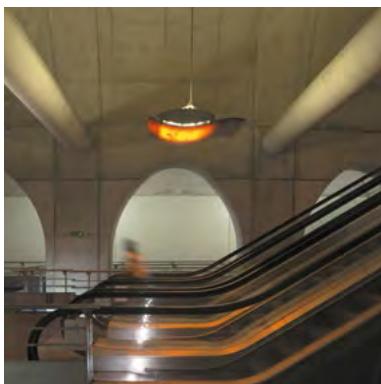
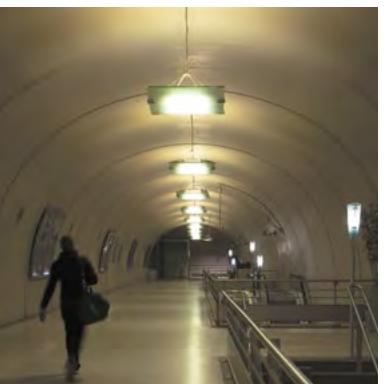
Project management

SNCF G&C, AREP /
*Engineering and design: SETEC,
SOGELERG (civil engineering work),
Jacob SERETE (networks)*

Delivery

1999





BIBLIOTHÈQUE FRANÇOIS MITTERRAND

PARIS, FRANCE

FRANÇOIS MITTERRAND LIBRARY

PARIS, FRANCE



La gare « BFM » accompagne le développement du quartier Seine Rive Gauche et s'inscrit dans le cadre de l'opération de couverture des voies destinée à recevoir les ouvrages de superstructure soutenant ce nouvel ensemble urbain.

Située en contrebas des trois quais RER C et en lien direct avec la ligne Meteor (métro ligne 14), la salle d'échanges, voûtée, est scandée par deux types de piliers : ceux qui portent les voûtes (blancs) et ceux qui soutiennent les immeubles (gris).

The "BFM" station is part of the Seine Rive Gauche (left bank of the Seine) development project and the programme aiming to deck over the tracks and erect new buildings thereon.

Linked to the Meteor line (metro line 14), the vaulted transfer concourse is located below the three RER C (suburban express network) platforms and is punctuated by coloured pillars: the white ones support the vaults and the grey ones the buildings.

Programme

Création d'une gare nouvelle

Maîtrise d'ouvrage

SNCF G&C

Maîtrise d'œuvre

SNCF Direction de l'Ingénierie, SNCF G&C,
AREP / BET : SNCF Département des
Ouvrages d'Art, avec FPI (structures)
et OTH (fluides)

Livraison

2000

Programme

Creation of a new station

Client

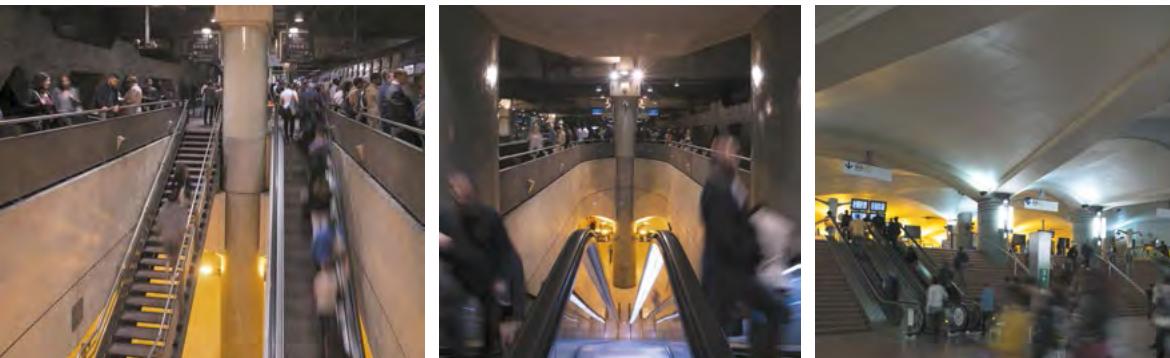
SNCF G&C

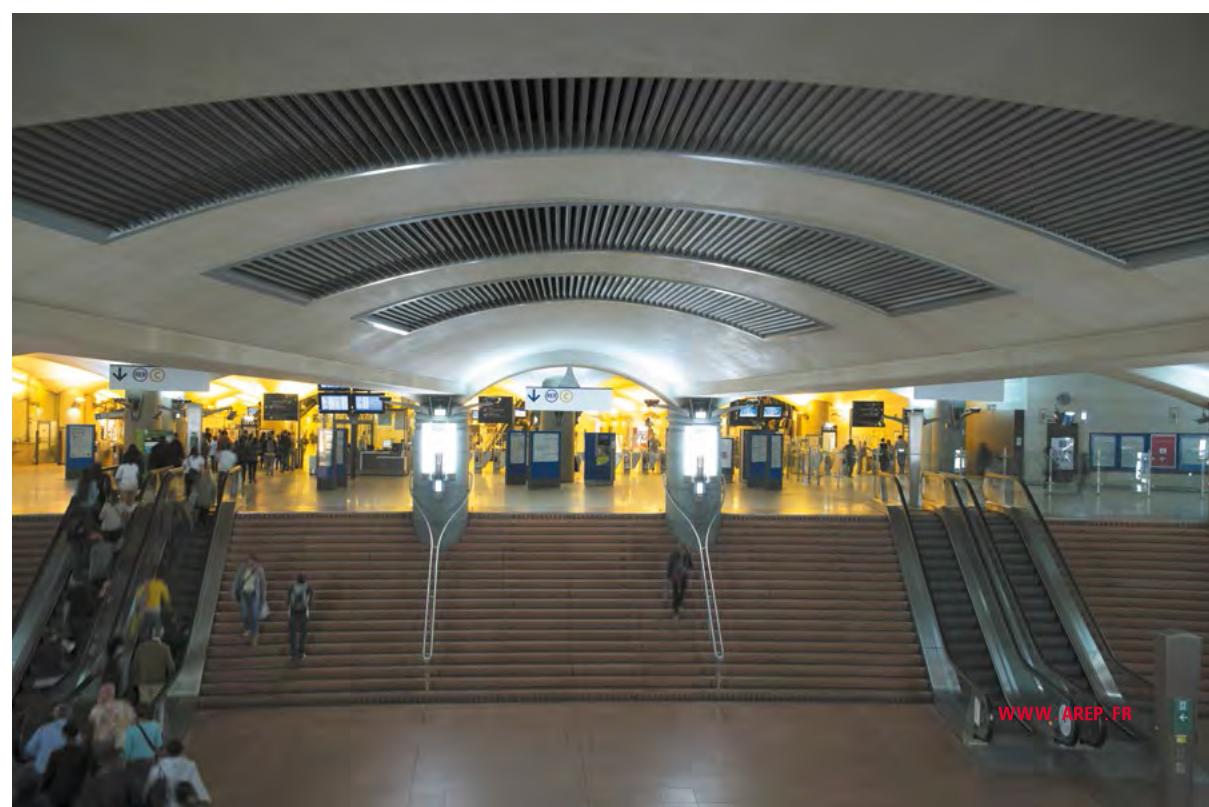
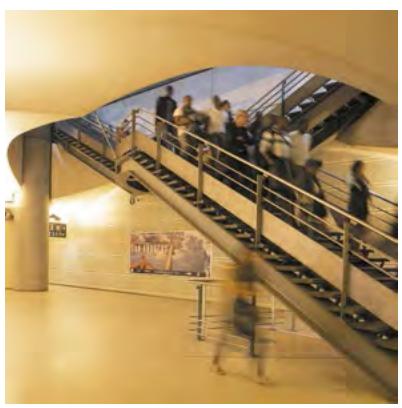
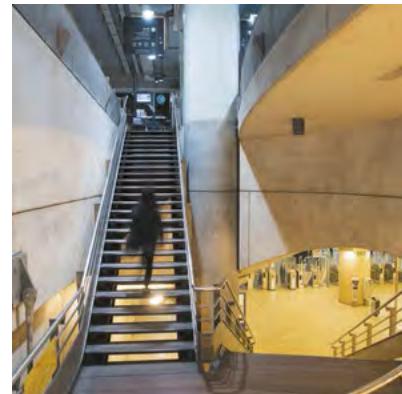
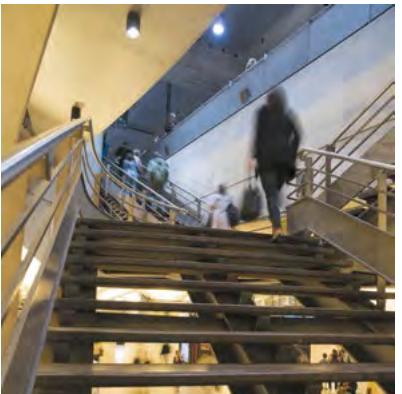
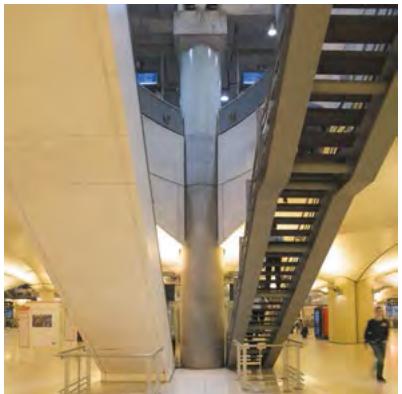
Project management

SNCF Engineering Department, SNCF
G&C, AREP / Engineering and design:
SNCF Civil Engineering Department,
FPI (structure), OTH (building services)

Delivery

2000





RED LINE - CONCEPTION DE STATIONS AÉRIENNES

DUBAÏ, ÉMIRATS ARABES UNIS

RED LINE - DESIGN OF ABOVE-GROUND STATIONS

DUBAI, UNITED ARAB EMIRATES



La congestion croissante du réseau routier a incité l'Émirat de Dubaï à créer un nouveau réseau de métro comprenant 2 lignes, une verte qui dessert le centre-ville de Dubaï avec des stations pour la plupart souterraines, et une rouge qui s'étend d'Est en Ouest le long de Sheikh Zayed Road, composée de stations aériennes.

AREP a développé la conception architecturale des stations aériennes, en relation avec Systra chargé de concevoir l'infrastructure. Basées sur 11 types différents déclinés en 3 familles de formes et de styles, elles reflètent l'identité de Dubaï tout en contribuant à son développement.

The increasing congestion of the road network fired Emirate of Dubai's decision to build a new metro network. It encompasses two lines: the Green Line, which is mainly an underground line, connects various spots of the city centre while the Red Line runs from East to West along Sheikh Zayed Road, and consists of elevated stations.

AREP designed the elevated stations and worked hand in hand with Systra, tasked with the infrastructure design. There are eleven different types of stations which span three different groups of forms and styles, and reflect Dubai's identity while contributing to its development.



Programme

Conception de stations aériennes

Maîtrise d'ouvrage

Municipalité de Dubaï

Maîtrise d'œuvre

Systra, AREP

Étude

2009

Programme

Design of above-ground stations

Client

Dubai Municipality

Project management

Systra, AREP

Study

2009

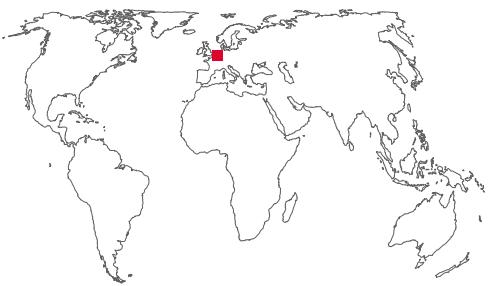


GARE SCHUMAN

BRUXELLES, BELGIQUE

SCHUMAN RAILWAY STATION

BRUSSELS, BELGIUM



Au croisement de lignes ferroviaires et de métro existantes et à l'occasion de la création d'une nouvelle ligne, la gare Schuman se devait de revoir ses principes de fonctionnement ainsi que son identité. Afin de simplifier l'organisation du site, d'améliorer le confort ainsi que la lisibilité des espaces et des fonctions, l'aménagement des deux halls distincts crée de véritables polarités à partir desquels s'organiseront les échanges au cœur de ce quartier européen.

Schuman railway station is at the nexus of the existing rail and metro lines. Its operating principles and identity needed to be reconsidered in view of the roll-out of a new line. To simplify the layout of the site, enhance the comfort and legibility of spaces and functions, two separate concourses were developed, on the opposite sides of the building, from which radiate transfers to the various networks in the heart of the European district.



Programme

Réaménagement de gare

Maitrise d'ouvrage

Service Public Fédéral Mobilité et Transports,
Direction Infrastructure de Transport

Maîtrise d'œuvre

AREP / Bureau d'études Van Campenhout/
TUC-Rail

Livraison

2016

Programme

Overhaul of the station

Client

Federal Public Service for Mobility and
Transport, Transport Infrastructure Division

Project management

AREP, Van Campenhout engineering firm,
TUC-Rail

Delivery

2016



GARE DE ROSA PARKS

PARIS, FRANCE

ROSA PARKS STATION

PARIS, FRANCE



Située dans le 19^e arrondissement sur le RER E entre les stations Magenta et Pantin, la gare Rosa Parks offre à ce quartier en plein développement un nouvel accès aux transports. Accessible de plain-pied directement par le Sud depuis la rue Gaston Tessier et par le Nord grâce à un passage urbain, la gare se situe sous les voies ferrées. Ce pôle intermodal est une nouvelle déclinaison de la manière dont l'espace public vient habiter les infrastructures pour assurer une continuité piétonne de qualité de la ville jusqu'au train.

The station is located in the 19th arrondissement of Paris, on RER line E between Magenta and Pantin stations, and provides this fast-developing district with a new access to the public transport network. It is situated below the rail tracks level and accessed directly from the street on the south, via Rue Gaston Tessier, and through a passageway on the north. The intermodal hub forms a fresh way to bring public space into transport infrastructure to ensure high-quality pedestrian continuity between the city and the station.

Programme

Création d'une gare nouvelle

Maîtrise d'ouvrage

RFF / Maîtrise d'ouvrage déléguée :
SNCF SCS MO

Maîtrise d'œuvre

SNCF CINP / Maîtrise d'œuvre études :
AREP, AEDIS (structure)

Livraison

2015

Programme

Design of a new station

Client

*RFF / Delegated contracting owner:
SNCF SCS MO*

Project management

*SNCF CINP / Studies: AREP, AEDIS
(structure)*

Delivery

2015



GARE MULTIMODALE DE NANTERRE-UNIVERSITÉ NANTERRE, FRANCE

NANTERRE-UNIVERSITÉ MULTIMODAL STATION NANTERRE, FRANCE



Le réaménagement de la gare, mise en service en 1972 et conçue à l'époque pour être provisoire, répond à des objectifs de transport mais également d'aménagement urbain. La réalisation d'un large parvis au-dessus des quais permet d'établir une nouvelle communication entre deux quartiers séparés par le réseau ferroviaire. Le long de ce parvis, le bâtiment voyageur, réalisé sur le principe d'un pont à poutres-échelle, propose des espaces distincts. Un hall central, ouvert sur l'espace public, donne accès aux différentes circulations verticales. De part et d'autre de ce volume, deux espaces latéraux clos desservent les services de la gare.

The overhaul of the station, which opened in 1972 and was designed as a temporary facility, responds both to transport and planning needs. The large forecourt above the platforms links together the two districts that the rail network separates. Designed as a truss bridge spanning the tracks, the passenger building runs along the forecourt and features various distinct spaces. The central concourse opens up to the public space and provides access to the vertical circulations. On both sides of the building, the closed lateral spaces house various types of passenger services.

Programme

Réaménagement de la gare

Maîtrise d'ouvrage

SNCF Direction Île-de-France,
RATP RFF, EPA Seine Arche

Maîtrise d'œuvre

SNCF G&C, AREP

Livraison du bâtiment voyageurs

2015

Programme

Overhaul of the station

Client

SNCF (Île-de-France Division),
RATP, RFF, EPA Seine Arche

Project management

SNCF G&C, AREP

Passenger building's delivery

2015



GREEN LINE UNDERGROUND

DOHA, QATAR

GREEN LINE UNDERGROUND

DOHA, QATAR



Situé sur un tronçon souterrain de la Green Line Underground du métro de Doha, le projet consiste à déployer le concept architectural développé par UNStudio pour la Qatar Railways Company, avec pour objectif la création d'une infrastructure de pointe certifiée GSAS 4*. Les missions d'études, de suivi de chantier et la coordination des interfaces concernent six nouvelles gares et leurs bâtiments auxiliaires. Elles accompagnent le développement urbain connexe au projet.

Located on an underground section of Doha's Green Line, the project consists in implementing the design guidelines developed by UNStudio for Qatar Railways Company, and aims to create high-quality, 4 GSAS-certified infrastructure. The studies, site monitoring and liaison tasks cover six new stations and their ancillary buildings. They complement the urban development associated to the project.*



*GSAS: Global Sustainability Assessment System

Programme

Déploiement d'une ligne de métro

Maîtrise d'ouvrage

Qatar Railways Company

Maîtrise d'œuvre

Joint venture (PORR-Saudi Bin Ladin-HBK), AREP / Design projet : UNStudio

Livraison

2016

Programme

Roll-out of a metro line

Client

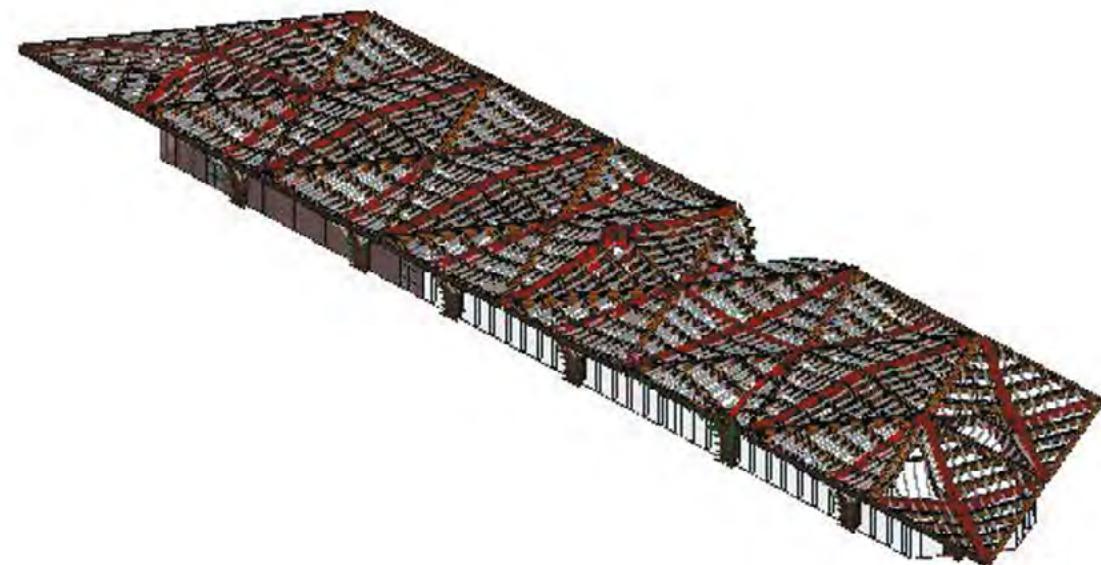
Qatar Railways Company

Project management

Joint venture between PSH
(PORR-Saudi Bin Ladin-KBK), AREP
Design project: UNStudio

Delivery

2016



AL MUNTALAQ

JEDDAH, ARABIE SAOUDITE

AL MUNTALAQ

JEDDAH, SAUDI ARABIA



Situé au cœur de la cité dans la zone de l'ancien aéroport sur lequel AREP a développé en 2010 un projet urbain incluant ce nouveau hub de transports, la gare Al Muntalaq, qui signifie en arabe « point de départ », est l'un des principaux pôles d'échanges multimodaux (deux lignes de métros, bus, taxis) du nouveau réseau de transport de Jeddah. Esquissée par Almax et RNL avant d'être finalisée par AREP, l'étude du pôle d'échange comprend également des bureaux, commerces, loisirs, un hôtel haut de gamme de 210 chambres ainsi qu'une salle de cinéma IMAX.

Al Muntalaq station, which in Arabic means "starting point", is one of the major multi-modal hubs of the new Jeddah transport network (accommodating two metro lines, buses and taxi drop-off areas). It is located in the heart of the city, in the area which once hosted the old airport and where AREP developed an urban project including the new transport hub in 2010. Started by Almax and RNL and finalized by AREP, the interchange hub study also includes offices, retail, leisure facilities, an upscale hotel with 210 rooms and an IMAX theatre.

Programme
Gare d'interconnexion, siège social, hôtel, centre commercial, bureaux locatifs, centre médical, cinéma

Maîtrise d'ouvrage
Metro Jeddah Company

Maîtrise d'œuvre
AREP Ville, Terrell Group, Systra

Livraison
2019

Programme
Transfer station, headquarters, hotel, shopping centre, office spaces, medical centre, cinema

Client
Metro Jeddah Company

Project management
AREP Ville, Terrell Group, Systra

Delivery
2019



GARE ÉOLE RER E DE LA DÉFENSE PARIS, FRANCE

LA DEFENSE REGIONAL TRANSPORT NETWORK (RER) E-LINE EOLE STATION PARIS, FRANCE



Le prolongement du RER E à l'Ouest de l'Île-de-France doit permettre de relier en 2020 Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par la Défense.

Le projet de la nouvelle gare située sous le dernier niveau du parking du CNIT dans sa partie Sud, s'organise autour d'un quai central dans un volume unique qui couvre les 225 m de quai et met à disposition des voyageurs services et commerces au niveau des accès vers l'ensemble des correspondances. Le projet met en valeur le bâtiment historique du CNIT par le traitement de ses abords et la requalification des liaisons avec les espaces de transport.

The extension of the RER line E to the Western Ile-de-France Region is expected to connect Paris Saint-Lazare station to Mantes-la-Jolie via La Défense in 2020.

The planned new station is located beneath the south side of the lowest level of CNIT's car park (Centre for New Industries and Technologies). It is laid out around a single-volume island platform, which covers the 225-metre long platform, and provides passengers with services and retail outlets at the level of the access routes to all the connections. The project highlights the historic CNIT Building in the way that it handles its surroundings, and reinvents links with transport areas.

Programme

Création et réalisation d'une gare nouvelle

maîtrise d'ouvrage

RFF

maîtrise d'œuvre

Setec, Egis, Agence Duthilleul et AREP

Livraison

2020

Programme

Design and construction of a new station

client

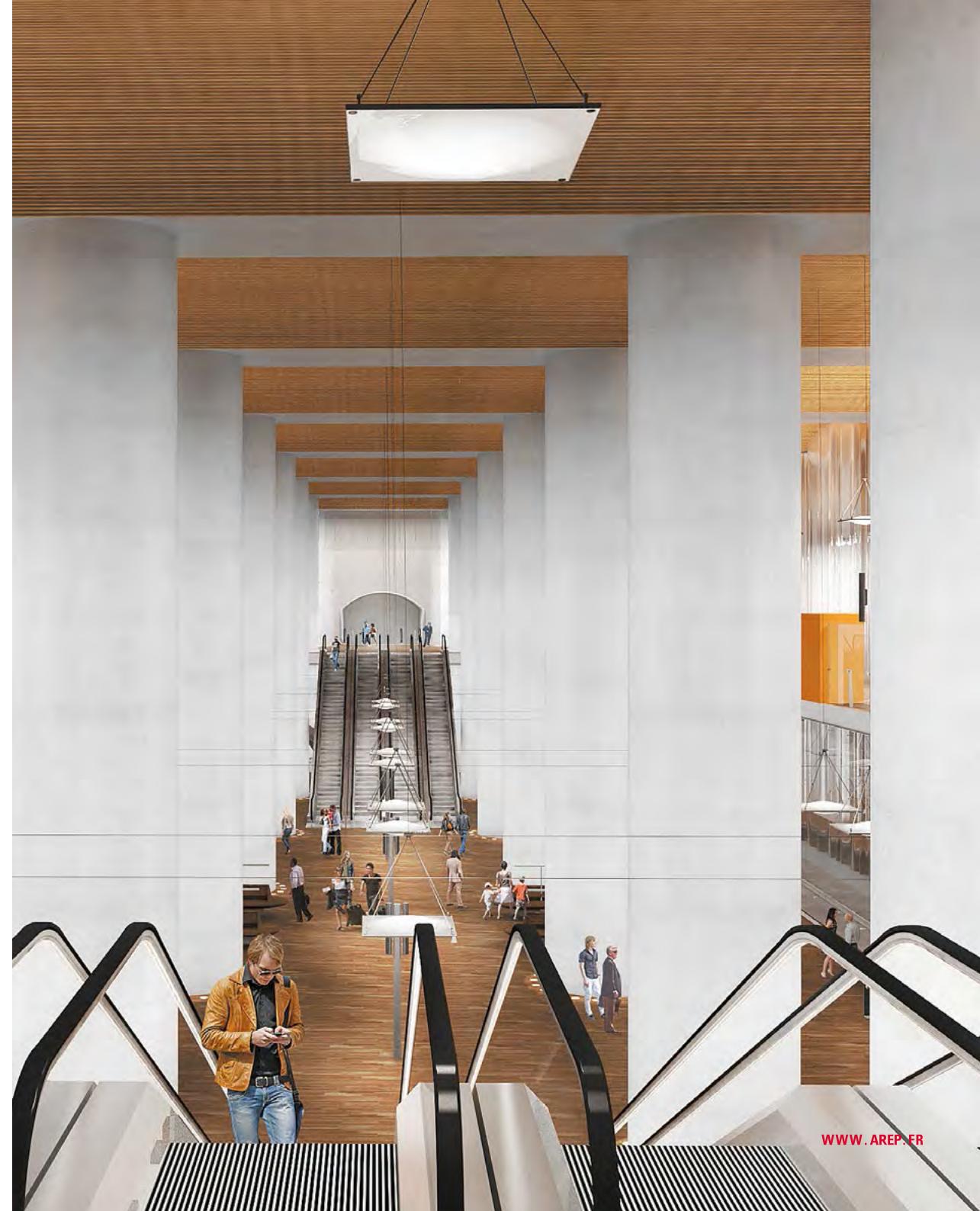
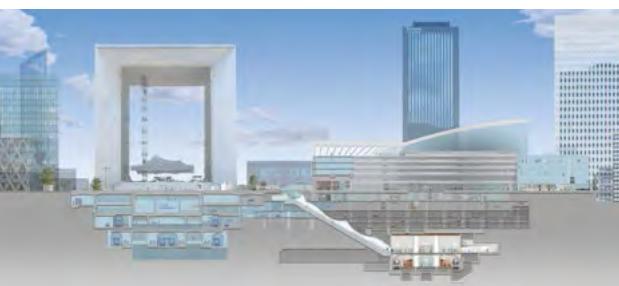
RFF

Project management

Consortium between SETEC (representative), Egis, Duthilleul architectural design studio, AREP (subcontractor)

Delivery

2020



GARE ÉOLE RER E DE LA PORTE MAILLOT PARIS, FRANCE

LA PORTE-MAILLOT REGIONAL TRANSPORT NETWORK (RER) E-LINE EOLE STATION PARIS, FRANCE



Le prolongement du RER E à l'Ouest de l'Île-de-France doit permettre de relier en 2020 Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie en passant par la porte Maillot. Dans un espace souterrain extrêmement contraint, la nouvelle gare vient s'insérer tout en profondeur avec l'objectif majeur de faire descendre la lumière naturelle jusqu'aux quais.

L'étroitesse du volume conduit à insérer toutes les circulations verticales dans les éléments structurels des quais. Elles conduisent aux coursives périphériques et guident le voyageur vers les services, commerces et les correspondances.

The extension of the RER Line E to the Western Ile-de-France Region is expected to connect Paris Saint-Lazare to Mantes-la-Jolie via Porte-Maillot in 2020. The new station is being built in a very tight underground space and our aim is to enable natural light to flood down into the platforms.

As the whole volume is narrow, all vertical circulations are incorporated into the structural features of the platform. They lead to the peripheral walkways, and guide passengers through the station, towards services, retail outlets, and transport connections.

Programme

Création et réalisation d'une gare nouvelle

maîtrise d'œuvre

RFF

maîtrise d'œuvre

Setec, Egis, Agence Duthilleul et AREP

Livraison

2020

Programme

Design and construction of a new station

client

RFF

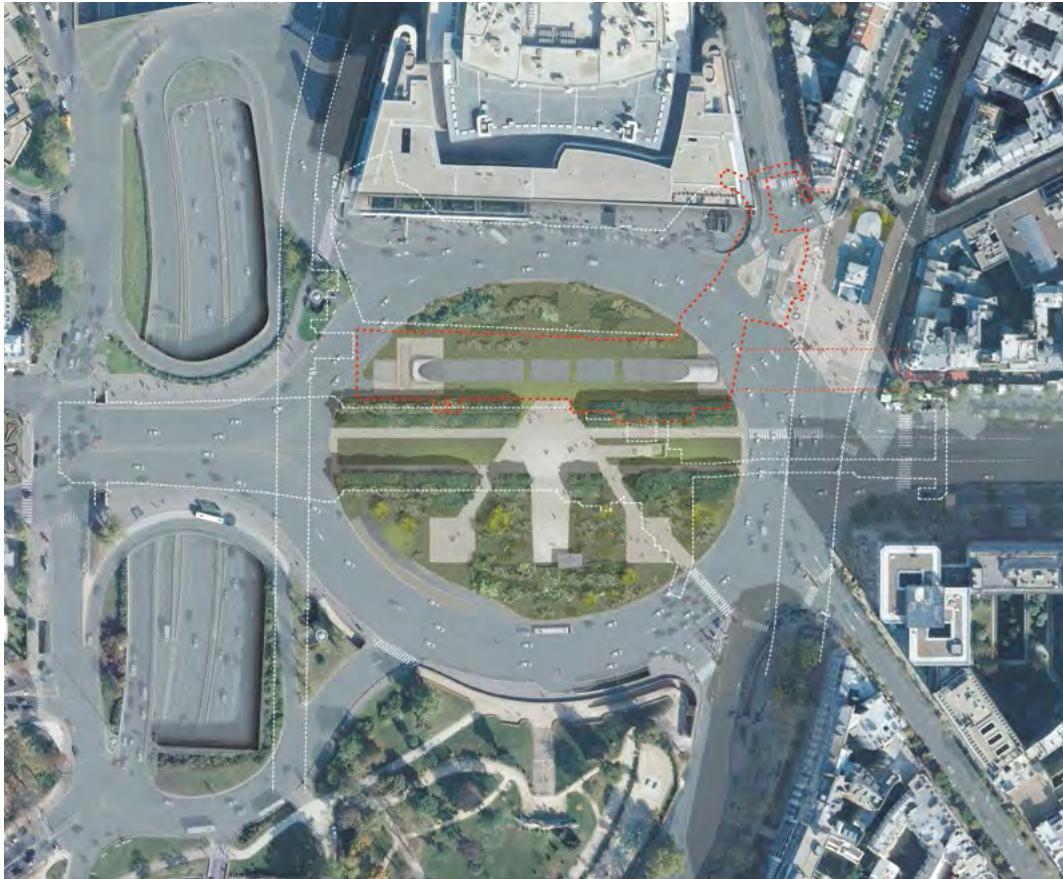
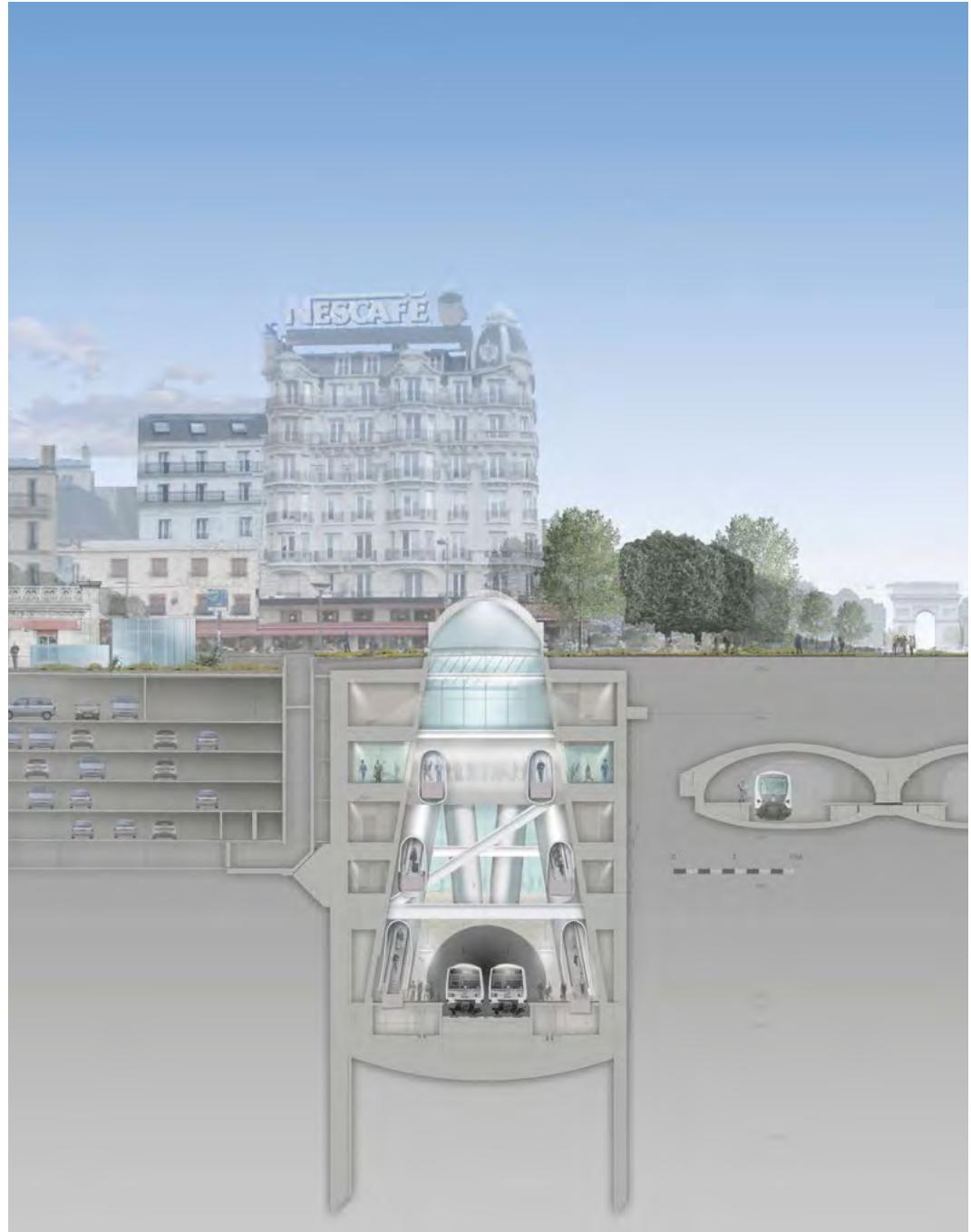
Project management

Consortium between SETEC (representative), Egis, Duthilleul architectural design studio, AREP (subcontractor)

Delivery

2020





NOISY-CHAMPS GARE DU GRAND PARIS EXPRESS CHAMPS-SUR-MARNE, FRANCE

NOISY CHAMPS GREATER PARIS EXPRESS STATION CHAMPS-SUR-MARNE, FRANCE

Implantée en bordure des 2 communes et située au milieu d'une place jardin entourée de services et de commerces, la gare prolonge l'environnement naturel jusqu'aux quais des métros et du RER.

Les déplacements modèlent l'organisation de la gare et les connexions sont optimisées pour offrir des parcours cohérents, fluides et intuitifs. Depuis les balcons Nord et Sud, le voyageur chemine vers les différents quais tout en profitant de la vue panoramique vers le jardin et la ville en développement.

The station, which is at the boundaries of both districts, and located in a garden square surrounded by services and retail outlets, extends the natural environment all the way to the metro and RER platforms.

Passengers' journeys shape the organisation of the station, and connections are optimised, in order to offer coherent, smooth, and intuitive routes. Passengers walk to the different platforms from the North and South Balconies, while enjoying the uninterrupted view over the garden and the expanding city.



Programme

Création d'une gare nouvelle

Maîtrise d'ouvrage

Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre

Agence Duthilleul, Systra, AREP

Livraison

2020

Programme

Design of a new station

Client

Société du Grand Paris

Project management

Agence Duthilleul, Systra, AREP

Delivery

2020



PONT DE SÈVRES GARE DU GRAND PARIS EXPRESS BOULOGNE-BILLANCOURT, FRANCE

PONT DE SEVRES GREATER PARIS EXPRESS STATION BOULOGNE-BILLANCOURT, FRANCE



Située sur la boucle Sud de la Seine, la future gare du Pont de Sèvres propose une intermodalité avec la ligne 9 du métro et dix lignes de bus RATP. Plusieurs émergences connectent la gare aux zones stratégiques du secteur.

La verrière qui se développe sur l'ensemble de la longueur de la gare permet de faire pénétrer la lumière naturelle jusqu'aux quais. Les circulations verticales et horizontales se déplient dans un volume unique, en appui sur les éléments structurels qui stabilisent l'enceinte en béton de la station qui retient les eaux de la Seine.

The future Pont de Sèvres Station, which is located on the southern bend in the River Seine, offers inter-modal connections to the Metro No. 9 Line, and to the RATP bus lines. Several exits connect the station to the sector's strategic areas.

The skylight that is emerging along the entire length of the station enables natural light to penetrate right down to the platforms. The vertical and horizontal walkways are laid out in a single space, supported by the structural features that stabilise the station's concrete surround, which holds back the waters of the River Seine.

Programme Création d'une gare nouvelle

Maîtrise d'ouvrage Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre Agence Duthilleul, Setec-Ingerop (ingénierie génie civil), AREP

Livraison 2020

Programme Design of a new station

Client Société du Grand Paris

Project management Agence Duthilleul, Setec Ingerop (civil engineering), AREP

Delivery 2020

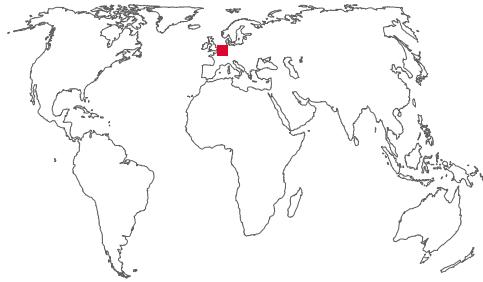


MÉTRO NORD

BRUXELLES, BELGIQUE

METRO NORD

BRUSSELS, BELGIUM



Dans le cadre de l'extension du métro vers le Nord de Bruxelles, la nouvelle ligne automatique comportera 7 stations et répondra aux besoins de performance du réseau de métro avec une fréquence de 90 secondes. Ces stations, à environ 30 mètres de profondeur, émergent dans des contextes urbains variés et contraints appelant des réponses adaptées à chaque localisation.

Faisant partie du groupement multidisciplinaire BMN spécialement créé pour ce projet, le groupe AREP est missionné avec son partenaire belge Van Campenhout de l'étude préliminaire à la réception du chantier en passant par l'identité des stations.

The new automatic line, which is part of the extension of the Metro Network to Northern Brussels, will include seven stations, and will meet the Metro Network's performance requirements with a train every 90 seconds. These stations, which are at a depth of around 30 metres, exit into varied urban environments, where the restrictions call for solutions that are appropriate for each location.

The AREP Group, which is a member of the multi-disciplinary BMN Consortium that was specifically set up for this project, has been commissioned to produce the preliminary pre-acceptance study of the site, including the identity of the stations, with Van Campenhout, its Belgian partner.

Programme

Extension de ligne de métro

Maîtrise d'ouvrage

BMN (Bruxelles Métro Nord)

Maîtrise d'œuvre

AREP, agence Van Campenhout

Études

2018

Programme

extension of the Metro Network

Client

BMN

Project management

AREP, Van Campenhout firm

Study

2018

