



Quartiers de gare du Grand Paris Express, aménager les espaces publics de demain

Dossier de presse – juin 2021

Table des matières

| | |
|--|----|
| Les pôles d'échanges du Grand Paris Express | 3 |
| Chiffres clés | 3 |
| Construire ensemble les espaces publics de demain | 3 |
| L'élaboration du programme | 4 |
| Les comités de pôles, démarches partenariales associant l'ensemble des parties prenantes au projet | 4 |
| Les premières grandes orientations programmatiques | 4 |
| L'élaboration du projet..... | 5 |
| La construction d'un outil commun : le référentiel des Places du Grand Paris | 5 |
| Zoom sur Le financement..... | 6 |
| Les 10 études de pôles validées | 8 |
| Nos partenaires | 12 |

Les pôles d'échanges du Grand Paris Express

Chiffres clés

- 68 gares, 68 projets de pôles d'échanges
- 43 pilotes locaux
- Potentiel de plus de 480 ha d'espaces publics requalifiés
- Environ 150 maîtrises d'ouvrage

Construire ensemble les espaces publics de demain

Le Grand Paris Express est bien plus qu'un réseau de transport, il s'impose comme un réel point d'appui des projets urbains franciliens. Les 68 gares vont devenir de véritables lieux d'opportunité de transformation urbaine avec la création d'espaces de vie durables et plus agréables à vivre autour de chacune d'elles.

Le plus grand projet urbain d'Europe induit déjà un nouveau développement territorial et une mutation des quartiers de gare existants ou en devenir. La réussite de cette transformation dès la livraison de chacune des gares passe par un travail sur l'espace public avec la nécessité de fédérer l'ensemble des parties prenantes autour des projets. Bien commun essentiel et fondateur, l'espace public est ainsi un support et le 1^{er} jalon d'une évolution territoriale plus longue et plus vaste.

Avec 80% de nouvelles gares connectées au réseau existant, le Grand Paris Express va placer plus de 95% des métropolitains à moins de 2 kilomètres d'une gare. Cette nouvelle offre va permettre à la fois un gain de temps pour les déplacements métropolitains et de reconstruire une mobilité de proximité à l'échelle de chaque quartier. Dans le périmètre de 300 mètres autour des gares c'est près de 480 ha d'espaces publics : trottoirs, voirie, parvis, places de stationnement, etc. à disposition de l'ensemble des maîtres d'ouvrages afin d'organiser ensemble les différents usages inhérents à chaque quartier de gare.

Les espaces publics du Grand Paris Express vont ainsi devenir le lien entre la ville et le réseau souterrain. Ils ne seront plus uniquement des lieux de transit, mais des espaces de vie, en résonance avec leur contexte, support de cohabitation entre les voyageurs du quotidien et les habitants. Ces espaces publics deviennent alors des leviers pour la mise en œuvre d'une politique d'aménagement et de mobilité porteur d'enjeux sociétaux, économiques et écologiques.

Pour y répondre, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont mis en place un dispositif partenarial pour imaginer et concevoir les pôles d'échanges du Grand Paris Express. La complexité d'organisation d'un pôle nécessite de rassembler l'ensemble des parties prenantes pour échanger, collaborer et se coordonner autour d'un projet commun. La phase de programmation d'un pôle est une étape importante qui peut être longue. Elle permet d'acter collectivement les principes d'aménagements et d'organisation et donc d'être garante du bon déroulement de la suite du processus.

L'élaboration du programme

Les comités de pôles, démarches partenariales associant l'ensemble des parties prenantes au projet

La Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont initié pour le lancement des études préalables en 2015 via des comités de pôle réunissant tous les partenaires et acteurs du projet. Ces études visent à définir le programme des aménagements et des équipements intermodaux à réaliser dans un périmètre de 300 mètres autour des gares, avec un regard à l'échelle du quartier. Le pilotage de ces études est aujourd'hui assuré par 43 acteurs locaux différents qui ont choisi chacun un bureau d'étude.

43 pilotes locaux différents à l'échelle du Grand Paris Express

A chaque étape de réflexion des instances techniques puis politiques permettent d'acter les différentes phases d'étude jusqu'à la validation de l'ensemble du programme. Plus précisément la validation d'une étude de pôle permet de définir le coût total du programme, le coût de chaque aménagement, la répartition des financements, des maîtres d'ouvrage et des futurs gestionnaires. La fin d'une étude donne lieu à la rédaction d'un document global et récapitulatif : le schéma de référence approuvé par l'ensemble des partenaires.

Les premières grandes orientations programmatiques

L'arrivée du Grand Paris Express doit conduire à un nouvel équilibre de la mobilité avec l'ambition affichée de donner la priorité à la marche et au vélo en tant que modes de rabattement majoritaires au futur métro. L'objectif leur laisser de la place, la création de nouvelles continuités piétonnes et cyclables ainsi que la nécessité d'avoir une offre en stationnement vélo à la hauteur des nouveaux besoins. Ce nouvel équilibre conduit à requestionner la place de la voiture individuelle : partage de la voirie avec les vélos et les bus et réduction de la vitesse de circulation par exemple. Ce partage entre chaque mode de déplacement ne doit pas se faire au détriment des transports collectifs comme le bus dont il faut assurer l'insertion urbaine et garantir la fluidité des déplacements.

Pour préserver cette continuité des déplacements à l'échelle d'un quartier, d'un bassin ou de la métropole, les grandes coupures urbaines (ferroviaires, autoroutières ou naturelles) font aussi l'objet, lors de ses études, d'échanges dédiés.

Ces réflexions doivent s'intégrer et s'adapter à chaque territoire. Les 68 nouvelles gares sont implantées dans des villes très différentes les unes des autres. Il s'agit donc de prendre en compte les spécificités de chaque territoire, en matière d'urbanisme et de mobilité. C'est un enjeu majeur pour faire de l'aménagement des espaces publics autour des gares une réussite.

40% de la programmation des pôles d'échanges du GPE est en cours de finalisation

L'élaboration du projet

La construction d'un outil commun : le référentiel des Places du Grand Paris

Une fois le schéma de référence finalisé, la Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités et leurs partenaires peuvent démarrer la phase de conception. C'est à ce stade de conception, à travers notamment le choix d'un concepteur, que le programme initial va être décliné et traduit spatialement de manière fine (mobilier urbain, végétalisation, éclairage, matériaux etc.).

Pour orienter cette conception, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont engagé en 2017 une démarche inédite, avec l'Atelier des places du Grand Paris. Son objectif a été double : définir la vision en termes d'insertion urbaine et paysagère des gares du Grand Paris Express et garantir une cohérence dans l'aménagement des abords des gares en reprenant notamment les schémas directeurs d'intermodalité élaborés par Ile-de-France-Mobilités (sur les stationnements vélos, les gares routières, les parking relais, l'information voyageurs etc.). Cet atelier collectif réunissant institutionnels, professionnels de l'aménagement et de la mobilité ainsi que des acteurs locaux a permis de définir cette ambition partagée.

Après 2 ans de réflexion, le référentiel a été publié fin 2019. Elaboré à l'attention des acteurs de chaque territoire, des maîtres d'ouvrage et concepteurs, il constitue aujourd'hui un guide d'aménagement des espaces publics à l'échelle métropolitaine. Cet ouvrage présente 40 principes d'aménagements, mais aussi une feuille de route qui orientera les maîtres d'ouvrage dans les différentes phases du projet (le choix du concepteur, les travaux, la mise en service, la gestion).

Les fondamentaux de la conception

C'est à ce stade qu'il faut traduire en dessin et réaffirmer certains grands principes d'aménagements. D'abord rappeler que transformer l'espace public, c'est travailler à garantir une continuité avec le sol et le temps.

16% des projets de pôles sont en phase de conception

Les événements récents, que ce soit le changement climatique, l'état d'urgence ou la crise sanitaire, montrent qu'il est nécessaire de modifier les modèles de conception. Les aménagements doivent être désormais conçus de manière évolutive et durable pour s'adapter aux évolutions des comportements et de l'environnement. L'observation des usages, sur le temps long, est dès lors au centre des projets espaces publics.

Afin d'accompagner cette réflexion, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilité en partenariat avec l'Association des Maires d'Île-de-France et les acteurs locaux lancent tous les ans depuis 2017, des appels à projets afin de tester de futurs usagers, de nouvelles manières de concevoir les espaces publics, mais aussi pour préfigurer une partie des aménagements avant leur réalisation définitive.

L'espace public, encore plus dans le cas du Grand Paris Express est aussi un projet de transformation du sol garant de la continuité et de l'accessibilité piétonne des quais de la gare au quartier.

Ce projet de sol doit être envisagé dans toute sa dimension, son sous-sol, et sa surface : que l'on terrasse, que l'on plante, que l'on excave, que l'on perméabilise ou imperméabilise. Sa conception devra façonner le programme de pôle en y intégrant ses réseaux, ses matériaux ou encore ses

végétaux. Le projet d'espace public doit être conçu de qualité et robuste mais aussi simple et sobre dans sa mise en œuvre.

Zoom sur Le financement

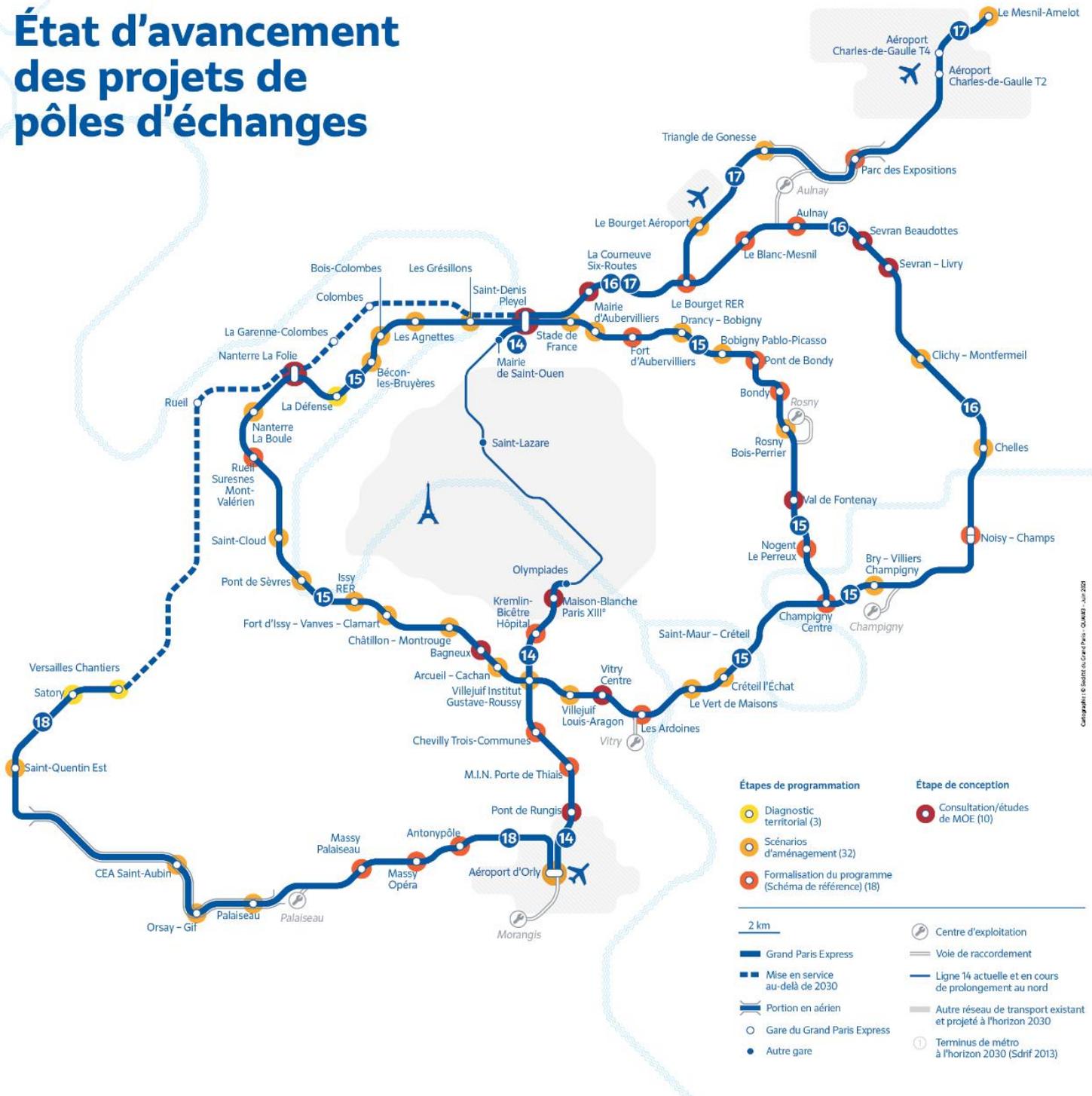
Les études de pôle permettent d'estimer l'envergure des travaux ainsi que la répartition de la prise en charge du financement. La Société du Grand Paris finance à 100% les espaces publics qui sont sous sa maîtrise d'ouvrage, les abords immédiats de la gare utile pour son accessibilité et certaines fonctions liées à la gare. Sur le reste des espaces publics dans un rayon de 300 m autour de la gare, Île-de-France Mobilités finance à hauteur de 70% l'ensemble des équipements intermodaux, (bus, vélo, etc.). Dans ce même périmètre, la Société du Grand Paris participera aussi à hauteur de 30% des aménagements d'espaces publics contribuant à qualifier le pôle d'échange. Les maîtres d'ouvrage locaux (villes, département, EPA, etc.) participeront aussi financièrement aux pôles d'échange.

Ainsi, les projets de pôles avancent et continuent de se dessiner pour être au rendez-vous de l'arrivée du Grand Paris Express. La démarche partenariale des comités de pôles est un élément essentiel pour réussir l'aménagement des espaces publics, en cohérence avec la construction de la gare et les mutations de leurs quartiers.

Quatre grandes étapes pour créer un pôle d'échanges



État d'avancement des projets de pôles d'échanges



19 pôles en fin d'étude programmatique

10 pôles en phase de conception

Les 10 études de pôles validées

Bagneux – ligne 15 en interconnexion avec le futur terminus de la ligne 4 de métro

Pilote de l'étude de pôle : Ville de Bagneux

Principaux partenaires : SADEV94 et Départemental des Hauts-de-Seine

Coût du projet : 11,7M€

Financeurs du projet : Bagneux, SADEV94, Départemental des Hauts-de-Seine

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : Arte-Charpentier

Au cœur des écoquartiers Victor Hugo et Pierre plate, le pôle d'échanges accueillera au centre d'une vaste place de 5 000 m² les deux futures lignes 4 et 15 de métro. La future gare du Grand Paris Express va contribuer au développement d'une nouvelle centralité avec un marché, des commerces et des équipements publics. Le pôle garantira un espace public de qualité et apaisé avec la priorité donnée aux modes actifs notamment avec l'aménagement d'une place piétonne, et une desserte des bus organisée autour de l'îlot de la gare.

La Courneuve « 6 Routes » - lignes 16 et 17 en correspondance avec le T1

Pilote de l'étude de pôle : département de Seine-Saint-Denis

Principaux partenaires de l'étude : Plaine Commune et La Courneuve

Coût du projet : 24,2M€

Financeurs du projet : Département de Seine-Saint-Denis, Plaine Commune, Ile-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : ARTELIA et Devillers & associés

Le projet du pôle d'échanges de La Courneuve vise à intégrer la future gare du Grand Paris Express dans le carrefour dit des Six-Routes en cours de transformation. Entièrement routier ce carrefour va laisser place à un espace public faisant la part belle aux piétons et aux cyclistes avec une réduction de 40% de la place réservée à la voiture. Cette évolution s'inscrit en cohérence avec les projets de ZAC, de modernisation de la station du T1, de rééquilibrage des RD 986 et 901 jusqu'au parc interdépartemental des sports Marville et de restructuration du réseau de bus avec, à terme, 8 lignes de bus à insérer dans l'espace public.

Maison Blanche – Ligne 14 en interconnexion avec la ligne 7

Pilote de l'étude de pôle : Ville de Paris

Principaux partenaires de l'étude de pôle : Ville de Paris, Mairie du XIII^{ème} et RATP

Coût du projet : 1,4 M€

Financeurs du projet : Ile-de-France Mobilités, Société du Grand Paris et Ville de Paris

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

Maison Blanche est la seule gare du Grand Paris Express située dans Paris intra-muros (XIII^e arrondissement). Le projet de pôle vise à intégrer cette nouvelle gare dans le tissu urbain et économique existant et à valoriser les correspondances réalisées par l'espace public avec la station « Porte d'Italie » du T3, située à moins de 300 mètres. Il s'inscrit en interface avec le projet de requalification de l'avenue d'Italie, en cours d'étude par la ville de Paris, qui permettra de favoriser les liaisons cyclables et bus vers le pôle.

Nanterre La Folie : Ligne 15 en interconnexion avec RER E

Pilote de l'étude de pôle : Paris La Défense

Principaux partenaires de l'étude de pôle : Paris La Défense, Nanterre, Département des Hauts-de-Seine

Coût du projet : 16,2 M€

Financeurs du projet : Paris La Défense, Nanterre, Île-de-France Mobilités, Société du Grand Paris et SNCF

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : agence TER

Le projet de pôle de Nanterre La Folie s'inscrit dans un secteur de 65 ha historiquement marqué par les activités ferroviaires et industrielles en mutation : les Groues. L'objectif est de contribuer à la création d'un nouveau quartier en intégrant la gare du RER E et celle du Grand Paris Express dans un environnement mixte et animé avec des logements, bureaux, activités, commerces et équipements. La mise en œuvre du projet de pôle d'échanges va s'échelonner dans le temps afin d'accompagner dans un premier temps l'arrivée du RER E à l'horizon 2022 puis celle du Grand Paris Express à l'horizon 2030. Il doit permettre d'articuler le nouveau quartier avec la ville existante notamment l'Arche de la Défense et les Terrasses de Nanterre par la « Promenade des jardins de l'Arche ».

Pont de Rungis : Ligne 14 en correspondance avec le RER C

Pilote de l'étude de pôle : EPA ORSA

Principaux partenaires de l'étude : Thiais, Orly, Département du Val-de-Marne, RATP, EPT Grand Orly Seine Bièvre, SNCF

Coût du projet : 15,4M€

Financeurs du projet : EPA ORSA, Département du Val de Marne, Thiais, Ile-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

Le pôle de Pont de Rungis s'inscrit dans un secteur en profonde mutation urbaine avec plusieurs projets d'infrastructure visant à accompagner l'arrivée du Grand Paris Express et désenclaver le secteur : la requalification de la RD7, l'arrivée du TCSP Sénia-Orly, la passerelle du Sénia (piétonne et cycles). Le projet de pôle d'échanges a pour objectif de créer du liant entre les nouvelles infrastructures, le nouveau programme urbain et l'existant en accordant une large place aux liaisons piétonnes et cyclables, et à la desserte des bus, à proximité immédiate des accès de la gare.

Saint-Denis Pleyel – Lignes 14, 15, 16 et 17 en correspondance avec le RER D et la ligne 13

Pilote de l'étude de pôle : Plaine Commune

Principaux partenaires : Plaine Commune, Saint-Denis, Département de Seine-Saint-Denis, Plaine Commune Développement

Coût du projet : 62,9 M€

Financeurs du projet : Plaine Commune et Plaine commune Développement, Département de Seine-Saint-Denis, Saint-Denis, Ile-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

Cette étude s'inscrit dans une réflexion globale pour le réaménagement du secteur Pleyel autour du plus important hub de transport pour la partie nord du Grand Paris. Ce pôle mettra en correspondance à terme cinq lignes de métro (13, 14, 15, 16 et 17) et le RER D. Il comprend le franchissement urbain Pleyel au-dessus du faisceau ferroviaire nord, l'importante ZAC Pleyel avec le projet Les Lumières Pleyel. Il fera le lien vers le futur village olympique à l'ouest et la ZAC du Landy à l'est. Les actions du pôle seront réalisées progressivement entre la mise en service de la

ligne 14 en 2024 puis les lignes 16 et 17 et enfin la ligne 15 à l'horizon 2030. Les aménagements font la part belle à des espaces publics intermodaux pacifiés, accueillants et paysagers afin de répondre aux enjeux urbains et environnementaux.

Vitry Centre – Ligne 15

Pilote de l'étude de pôle : Ville de Vitry-sur-Seine

Partenaires : Vitry-sur-Seine, Département du Val-de-Marne, Etablissement public territorial Grand Orly Seine-Bièvre

Cout du projet : 2,3M€

Financeurs du projet : Départemental du Val-de-Marne, Vitry-sur-Seine et l'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

Le projet de pôle viendra compléter les aménagement intermodaux achevés ou en cours de réalisation en faveur du T9 et de la ligne de bus 180, le projet de rénovation urbaine de la dalle Robespierre et des projets d'espaces publics attenants. Les besoins liés à l'intermodalité métro, bus et tramway ayant été traités, le projet de pôle vise à renforcer l'attractivité du pôle pour les modes actifs, et sa centralité.

Sevran Beaudottes – Ligne 16 en interconnexion avec le RER B

Pilote de l'étude de pôle : Ville de Sevran

Principaux partenaires de l'étude : EPT Paris Terre d'Envol, Département de Seine-Saint-Denis, SNCF

Coût du projet : 11M€

Financeurs du projet : Sevran, EPT Paris Terre d'Envol, Département de Seine-Saint-Denis et Ile-de-France Mobilité et la Société du Grand Paris

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

La gare du Grand Paris Express s'implante dans un secteur de renouvellement urbain majeur à l'échelle intercommunale avec des contraintes d'insertion forte. Le projet de pôle d'échanges doit tenir compte du système de transports existants et à venir : pôle bus, gares RER et Grand Paris Express, et BHNS au sein d'un projet d'espace public apaisé et qualitatif, et permettre la mutation de la Halle Mandela et du centre commercial. Il s'agit de créer des espaces publics capables, depuis le carrefour A. Toutain / S. Allende, d'assurer la sécurité des usagers et l'ancrage de la future gare et composer des liaisons piétonnes et paysagères vers les quartiers environnants en s'appuyant sur les axes structurants existants (av. S. Allende, av. A. Toutain et Rue Conrad).

Sevran Livry – Ligne 16 en interconnexion avec le RER B

Pilote de l'étude de pôle : Ville de Sevran

Principaux partenaires de l'étude : Sevran, Livry-Gargan, EPT Paris Terres d'Envol, Département de Seine-Saint-Denis

Coût du projet : 15M€

Financeurs du projet : Ile-de-France Mobilité, la Société du Grand Paris et Ville de Sevran, L'Etablissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol et le Département de la Seine Saint Denis

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : non désignée

Le projet de pôle d'échanges de Sevran-Livry vise à intégrer la future gare du GPE dans un environnement existant particulièrement préservé, tant sur le plan urbain (continuité avec centre-ville de Sevran) que paysager (parc des Sœurs, Canal de l'Ourcq, ...). Les enjeux étant d'atténuer l'effet de

coupure créer par le RER B et le canal, de refondre les trames d'espace publics menant à la gare et d'y insérer 2 éco-station bus de chaque côté du RER.

Val de Fontenay – Ligne 15

En interconnexion avec le RER A, RER B et futurs terminus des lignes 1 de métro et de tramway

Pilote de l'étude de pôle : Île-de-France Mobilités

Principaux partenaires de l'étude : Fontenay-sous-Bois, SPL Marne et Bois, Département du Val-de-Marne, RATP, SNCF, Etat, Région

Coût du projet – périmètre intermodal : 24M€

Financeurs du projet : Fontenay-sous-Bois, SPL Marne et Bois, Département du Val-de-Marne, Etat, Région, Ile-de-France mobilités, Société du Grand Paris,

Maîtrise d'œuvre du projet de pôle : TVK

Première gare de l'est Francilien, Val de Fontenay verra son positionnement renforcé à l'horizon de la mise en service du Grand Paris Express. Le projet de pôle de Val de Fontenay est un projet de grande envergure qui fait l'objet d'une gouvernance et de financements particuliers dans le cadre du CPER. Il s'articule autour d'un périmètre ferroviaire et d'un périmètre intermodal qui visent à réorganiser et agrandir les espaces de la gare existante, aménager les abords du pôle en cohérence avec le projet de développement et de requalification urbaine. Le projet est phasé pour une mise en service complète prévue pour 2032-2033.

Nos partenaires

Région Île-de-France
Département des Hauts-de-Seine
Département de Seine-Saint Denis
Département du Val de Marne
Ville de Bagneux
Ville de la Courneuve
Ville de Fontenay-sous-Bois
Ville de Livry-Gargan
Ville de Nanterre
Ville d'Orly
Ville de Paris
Ville de Saint-Denis
Ville de Sevrans
Ville de Thiais
Ville de Vitry
Établissement public territorial Grand Orly Seine-Bièvre
Établissement public territorial Paris Terre d'Envol
Établissement public territorial Vallée Sud Grand Paris
Plaine commune
Plaine commune Développement
Paris La Défense
EPA ORSA
SPL Marne-au-Bois
RATP
SNCF
Sadev94





Pour suivre l'actualité du Grand Paris Express
et de la Société du Grand Paris

www.societedugrandparis.fr/

Pour découvrir et utiliser l'ensemble de nos contenus :

<https://mediatheque.societedugrandparis.fr/home?7>

Contacts presse

Société du Grand Paris :

Jérémy Huppenoire – jeremy.huppenoire@societedugrandparis.fr – 06 34 47 16 18

Pierre Monzo – pierre.monzo@societedugrandparis.fr – 06 15 05 72 64

Île-de-France Mobilités :

Amélie Lange – amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr - 01 82 53 80 90

Sébastien Mabilie – sebastien.mabilie@iledefrance-mobilites.fr - 01 47 53 28 42