

# Quartiers de gare du Grand Paris

La ville du nouveau métro



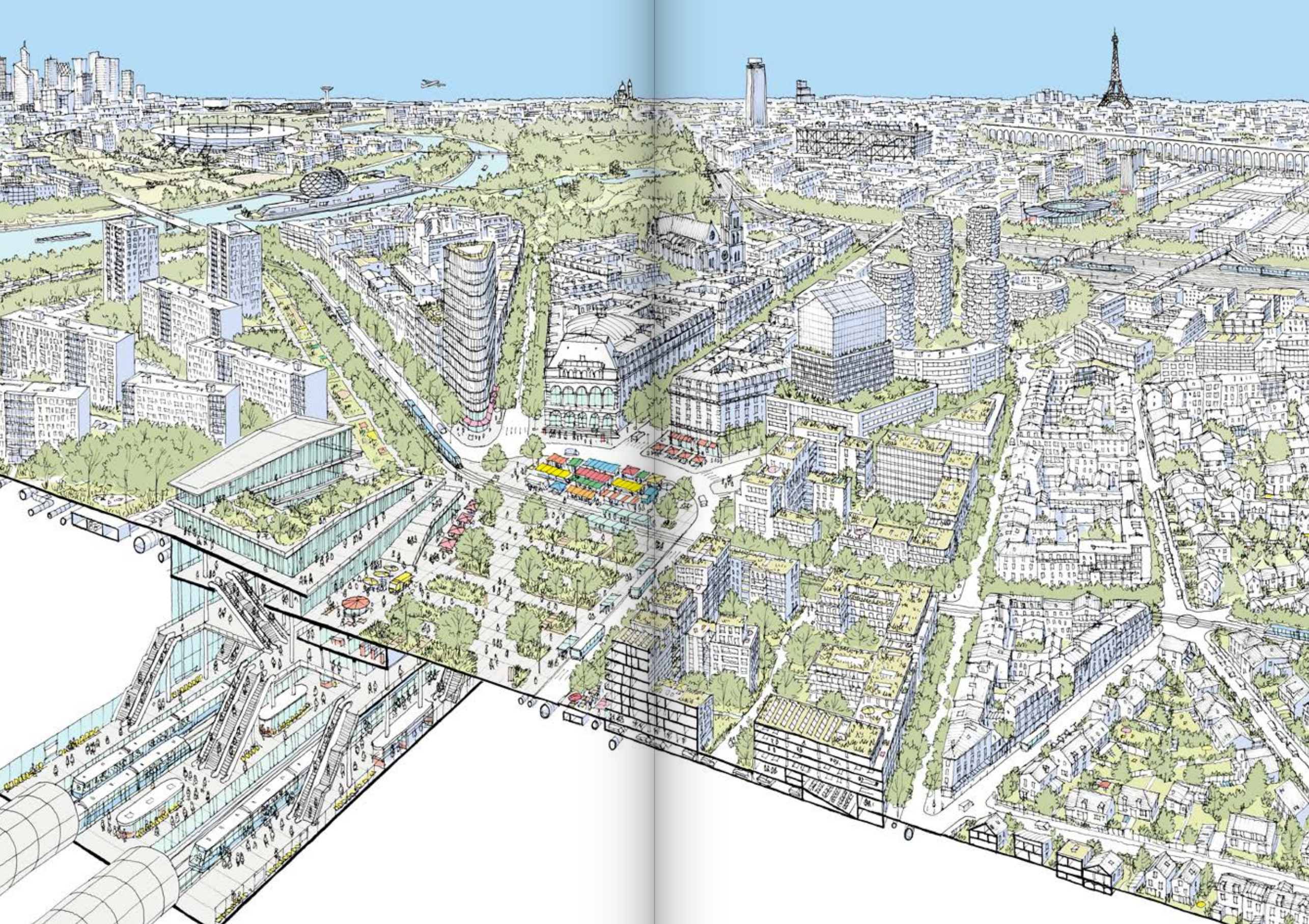
Société  
du Grand  
Paris



# Quartiers de gare du Grand Paris

La ville du nouveau métro

Ouvrage collectif réalisé sous la direction  
de la Société du Grand Paris



# Sommaire

---

## Avant-propos 6

---

### **Ambitions. Relever les défis d'une métropole plus équilibrée**

Nouveau métro, nouvelles dynamiques 19

Soixante-huit nouvelles centralités 29

---

### **Engagements. Pour une ville accessible, vivante et ouverte**

Les espaces publics : inventer les "places" du Grand Paris 43

Le bâti : des constructions écologiques, agréables et adaptées à l'évolution des modes de vie 55

Les usages : stimuler la vitalité culturelle et économique 79

---

### **Méthode. Faire ensemble et expérimenter**

Créer les conditions d'un dialogue constructif 99

Imaginer des projets urbains évolutifs 105

---

## Bibliographie 116

## Pourquoi un ouvrage consacré aux quartiers de gare ?

Dix ans après le lancement des premières études de conception du Grand Paris Express et alors que les premières gares du nouveau métro seront ouvertes au public dans les prochaines années, cet ouvrage a été conçu dans un esprit de partage des engagements de la Société du Grand Paris pour développer la ville autour de ses gares.

Ces pages ne se veulent être ni un manifeste, ni un guide ou un mode d'emploi de construction de la ville idéale, mais une vision cohérente de la ville du nouveau métro, imbriquant dans un même mouvement le projet de transport et le développement urbain, exposant des ambitions et des objectifs, tout en invitant à innover et ouvrir de nouvelles pistes de réflexion. L'ouvrage met ainsi en perspective l'ensemble des chartes, référentiels et documents-cadres qui guident depuis plusieurs années l'action de la Société du Grand Paris. Il mobilise des savoirs issus d'une lecture plurielle du projet croisant les échelles (la métropole, le quartier, l'îlot), les approches (les espaces publics, le bâti, le paysage) et les disciplines (l'urbanisme, l'architecture, l'écologie, le design, l'économie ou les arts). La vision qu'il exprime est le fruit des partenariats étroits établis avec l'ensemble des parties prenantes du Grand Paris Express, témoignant de la co-construction permanente du projet avec les acteurs de chaque territoire: élus, riverains, entreprises ou associations.

À moins de deux ans de l'ouverture des premières lignes du Grand Paris Express, le temps long de l'infrastructure rejoint aujourd'hui celui, plus court, de la vie urbaine. Car les transformations autour des nouvelles gares sont déjà bien engagées: 353 projets d'aménagement sont en cours et plus de 12 millions de m<sup>2</sup> ont été réalisés sur les 32 millions de m<sup>2</sup> attendus dans les quartiers de gare. L'heure n'est donc plus à la prospective et aux hypothèses mais à la réalisation de projets urbains pensés en synergie avec l'ouverture du métro.

De nouveaux défis se présentent à nous. La période qui s'ouvre est fondamentalement différente de celle ayant présidé au lancement du Grand Paris Express en 2010.

D'abord, l'ampleur des phénomènes climatiques qui affectent les villes et rendent vulnérables leurs habitants, pousse à agir plus vite et plus fort, en repensant globalement notre manière de construire. Le nouveau métro est un puissant levier de la transition environnementale, par la double promesse de favoriser les transports en commun plutôt que la voiture particulière et de limiter l'étalement urbain. Il contribuera à la baisse des émissions annuelles de carbone des habitants, préservant davantage la biodiversité et dessinant les contours d'une métropole plus sobre et plus résiliente.

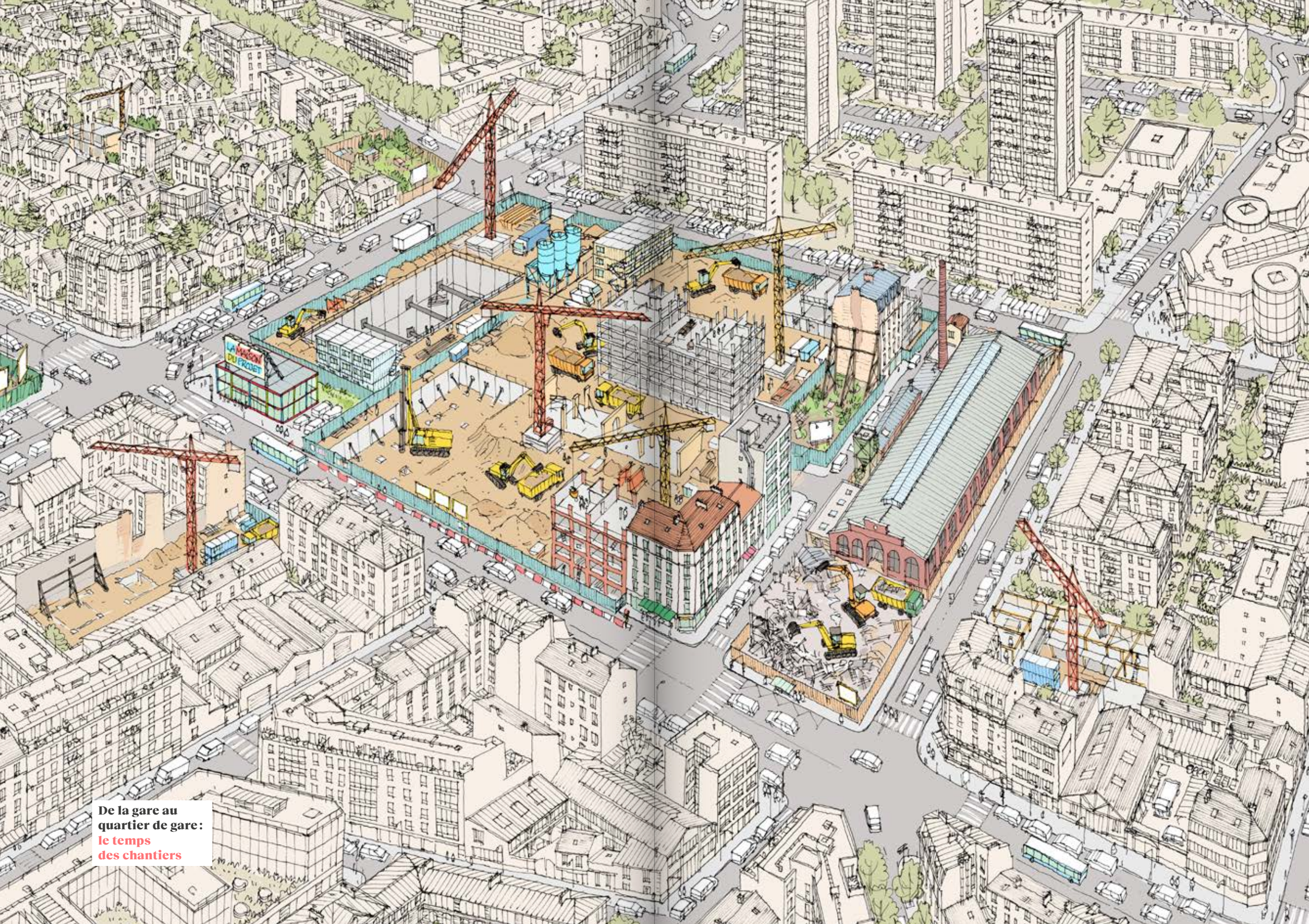


Quartiers de gare du Grand Paris: une synthèse de nos référentiels

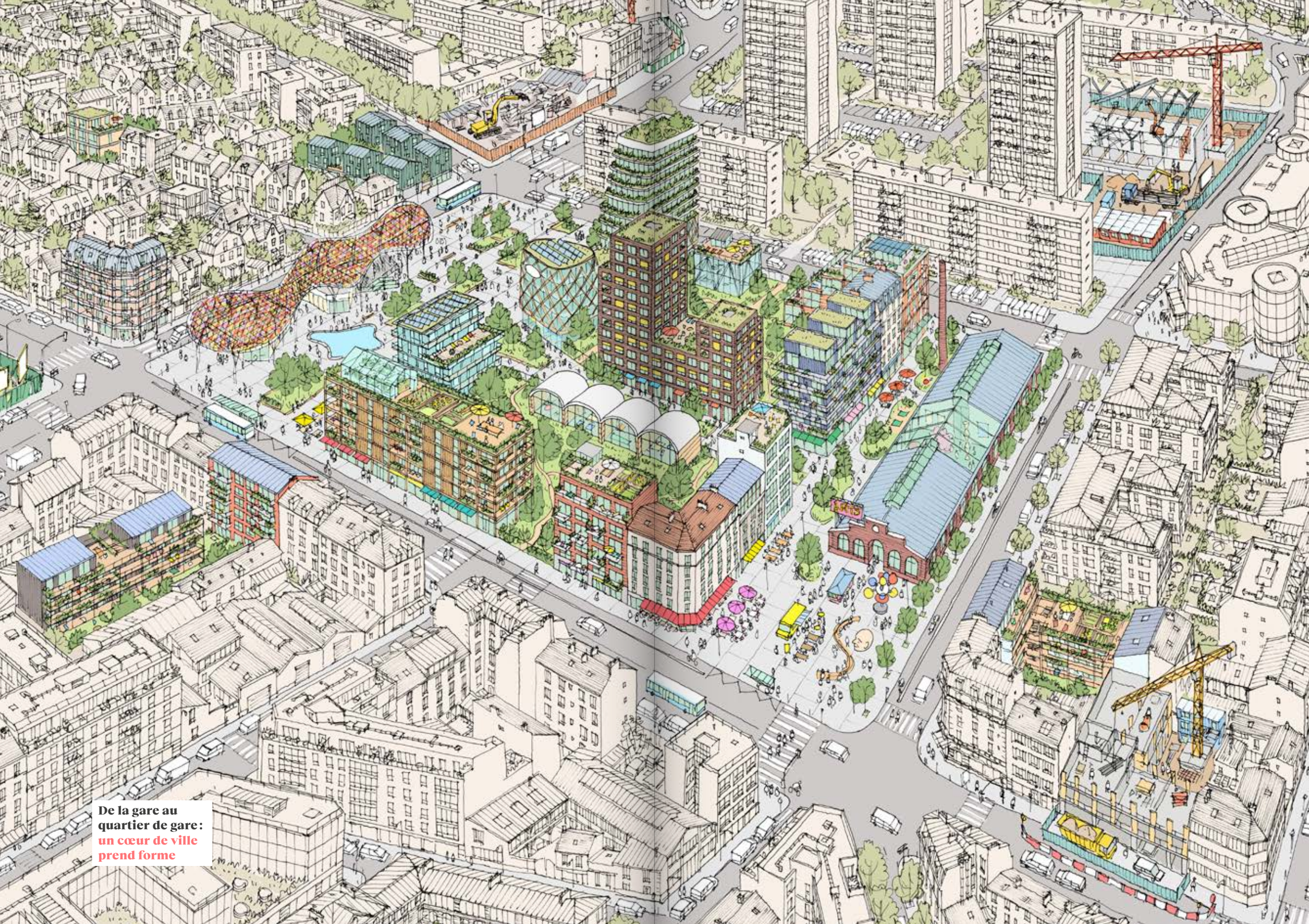
Ensuite, les confinements successifs de 2020 et 2021 ont témoigné de puissantes aspirations à un changement des modes d'habiter, de travailler, de consommer, de se déplacer, en même temps qu'ils ont agi en révélateurs des fractures et des inégalités de notre société. Prolonger son espace de vie au-dehors lorsqu'on habite en logement collectif, télétravailler plusieurs jours par semaine, prendre plus systématiquement son vélo: ces usages soulèvent des enjeux inédits, à la racine de la conception urbaine. Aujourd'hui plus qu'hier, nous devons apporter des réponses concrètes concernant les sujets de mixité sociale et fonctionnelle, de qualité logement, de mobilité,

d'animation culturelle et commerciale, pour faire de ces morceaux de ville des espaces de vie désirables et qualitatifs.

Cette nouvelle ère de transformation de la métropole est une chance. Une chance de répondre aux enjeux du siècle et de repenser nos façons d'habiter en ville, de faire émerger un cadre de vie plus sobre, plus durable, de redonner taille humaine à la ville. Une chance d'y tisser de nouveaux liens, d'en prendre soin et de faire du beau.



De la gare au quartier de gare:  
le temps  
des chantiers



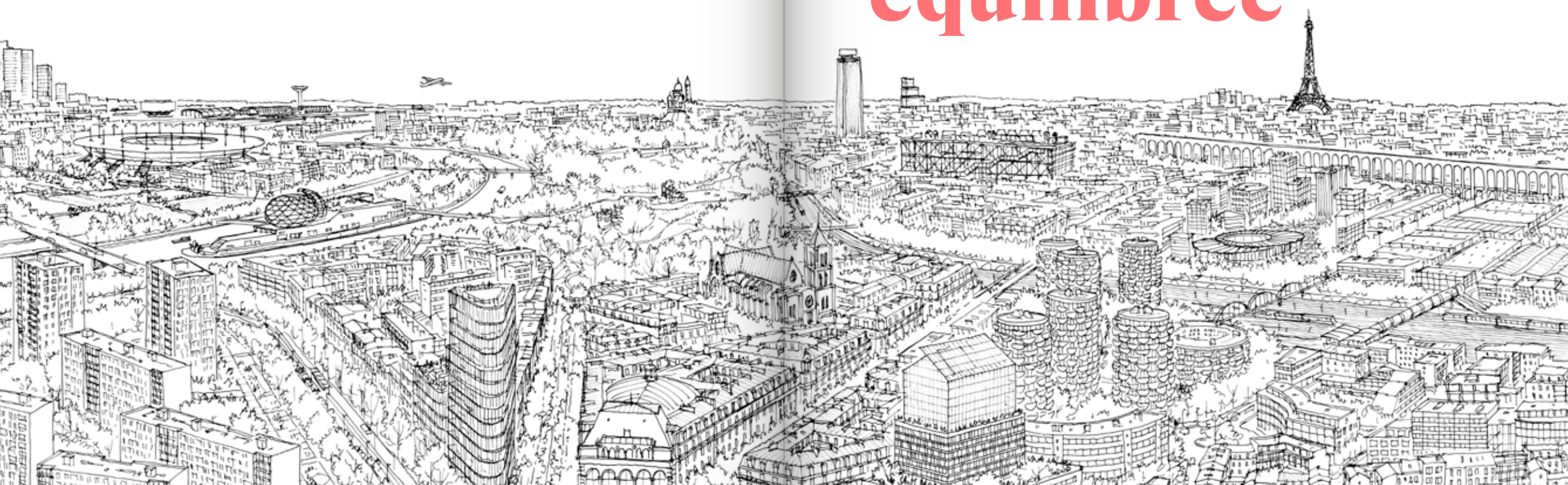
De la gare au quartier de gare:  
un cœur de ville  
prend forme



De la gare au  
quartier de gare:  
plus tard...



**Ambitions.**  
**Relever**  
**les défis**  
**d'une**  
**métropole**  
**plus**  
**équilibrée**



Le Grand Paris Express, avec ses 200 km de réseau, irrigue et rééquilibre la métropole en tissant de nouveaux liens entre les territoires qui la composent. Ses 68 gares en petite et grande couronnes vont participer à structurer de nouvelles centralités locales. Dans un rayon de 10 minutes de marche autour des gares, soit environ 800 mètres, l'arrivée du métro va transformer la ville et les déplacements quotidiens. Au total, le potentiel de requalification urbaine dans ces 68 quartiers de gare est très fort : 32 millions de m<sup>2</sup> à transformer ou à créer selon l'Atelier parisien d'urbanisme (Aur). Un vaste projet urbain se dessine à l'échelle régionale, offrant une occasion inédite d'imaginer une ville plus accessible et plus mixte, pensée par ses périphéries plutôt que par son centre, par une compacité mesurée plutôt que par un étalement diffus.

# Nouveau métro, nouvelles dynamiques

« Promouvoir un développement durable, solidaire et créateur d'emploi (...), réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire » : la loi du 10 juin 2010 relative au Grand Paris justifie en ces termes l'« investissement considérable » que représente le Grand Paris Express. Par ses objectifs, son ampleur et ses impacts, le nouveau métro est un levier de transformation du Grand Paris. Il constitue l'armature de la métropole de demain, et la prépare aux défis futurs. Il ouvre alors de nouvelles perspectives économiques, sociales et environnementales.

# 4 nouvelles lignes de métro (15, 16, 17, 18)

et prolongement de la ligne 14 au nord et au sud

200 km de réseau dont 90 % en souterrain

Un métro 100 % automatique et accessible à tous les voyageurs

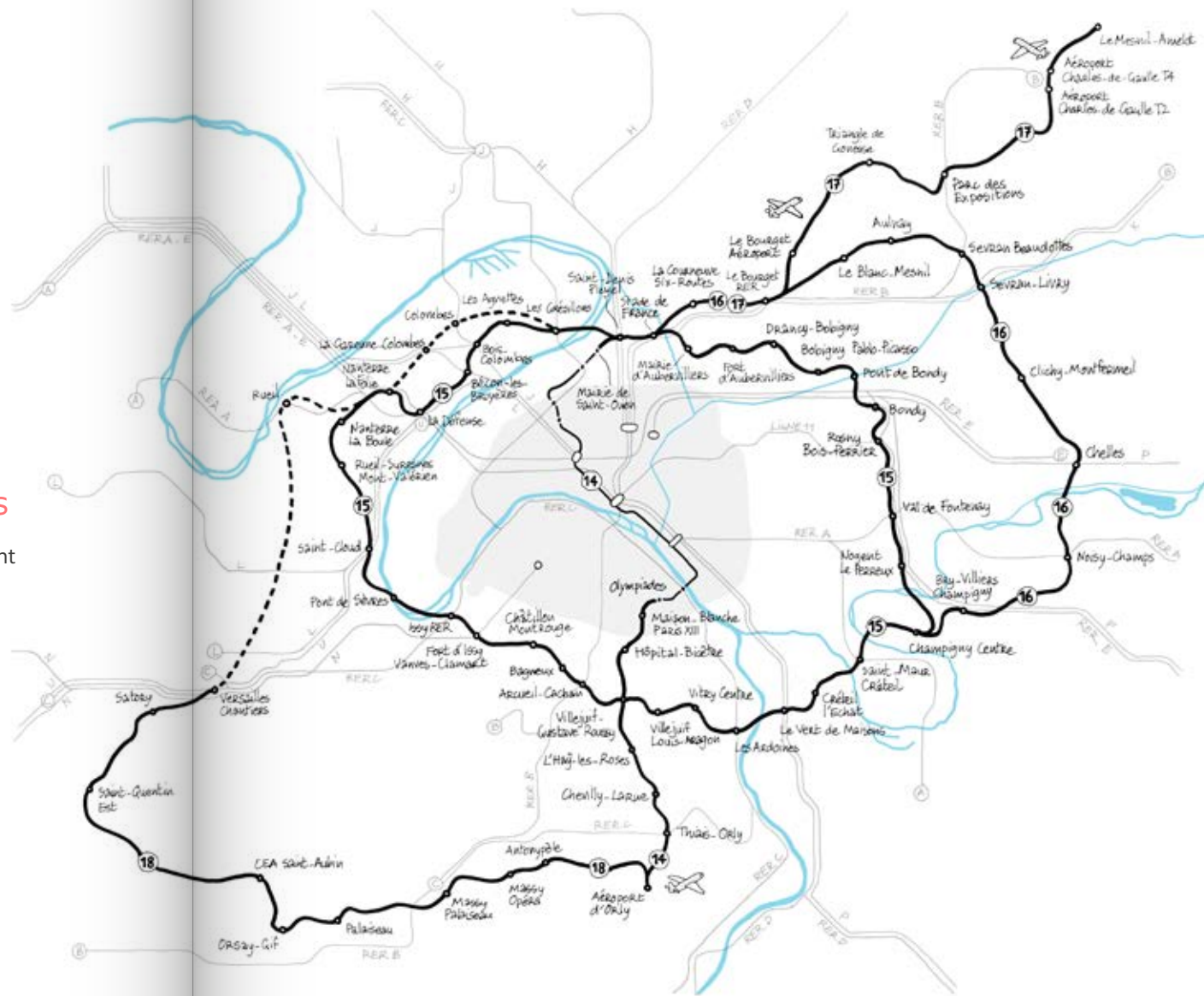
Entre 55 et 65 km/h de vitesse moyenne, avec une rame toutes les 2 à 3 minutes

Un investissement de

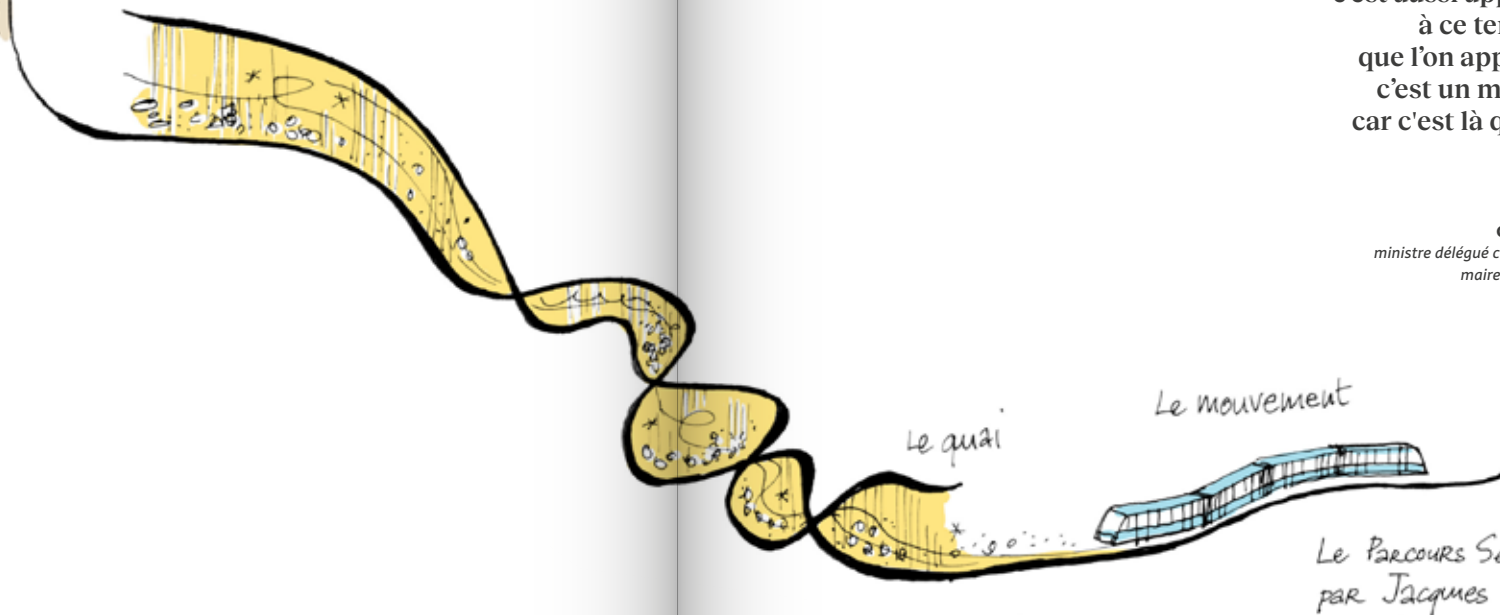
# 36,1 milliards d'euros

Les 68 nouvelles gares du Grand Paris Express s'inscrivent dans une dynamique francilienne globale de renforcement des transports en commun.

Jusqu'à 3 millions de voyageurs par jour à l'horizon 2030



0 1 2 3 4 5 km  
Légende  
— Tracé du Grand Paris Express  
- - - Mise en service au-delà de 2030  
Source: APUR, DRIEA d'Île-de-France



### Le Grand Paris Express: un levier de rééquilibrage territorial

Le Grand Paris connaît encore des inégalités socio-économiques et un fort déséquilibre territorial. En moyenne, le taux de pauvreté des communes du nord-est est près de cinq fois supérieur à celui des communes du sud-ouest. Certains territoires ne profitent pas pleinement de la vitalité métropolitaine. Le réseau de transport public francilien, historiquement structuré en étoile, avec des radiales convergeant vers Paris intra-muros, alimente les déséquilibres de desserte. Les liaisons entre banlieues, qui représentent pourtant 66 % des déplacements des Franciliens, sont rendues fastidieuses. Cette structuration renforce la congestion des lignes de transport en cœur d'agglomération

et limite la mixité fonctionnelle à l'échelle du territoire métropolitain. En proposant une offre de métro en rocade, articulée au réseau existant, le Grand Paris Express apporte une réponse concrète à ces difficultés. Appuyé sur une desserte rapide et capacitaire, il va permettre de fluidifier les déplacements entre les banlieues. La réduction des temps de parcours va bouleverser le quotidien des habitants et transformer notre perception du territoire. Une part importante des pôles tertiaires, universitaires, de santé ou culturels de la région seront désormais accessibles par la combinaison de modes alternatifs à l'automobile. Se dessine là une nouvelle carte du Grand Paris qui apporte de nombreux bienfaits pour la qualité de vie.

### Chronologie du Grand Paris

**2008-2009**: consultation internationale du Grand Paris, lancée par le président de la République Nicolas Sarkozy.  
**2010**: loi relative au Grand Paris, « projet urbain, social et économique d'intérêt national ». Définition d'un réseau dont les quatre lignes relient petite et grande couronnes au système de transports publics francilien. Création de la Société du Grand Paris, chargée de construire ce réseau et ses

68 gares, également maître d'ouvrage de leurs abords.  
**2011**: adoption du schéma directeur du Grand Paris Express (4 nouvelles lignes, 68 gares) fusionnant le Réseau de Transport du Grand Paris et Arc Express.  
**2013**: adoption du nouveau schéma directeur de la Région Île-de-France qui fait des quartiers de gare les lieux clés de la densification métropolitaine.  
**2010-2017**: lancement des Ateliers du Grand Paris, recherches et débats sur les enjeux métropolitains.  
**2016**: début des premiers chantiers.

Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, aboutissant à la création de la Métropole du Grand Paris.  
**2021**: achèvement du tunnel de la portion sud de la ligne 15.  
**2024**: ouverture des premières gares par prolongement de la ligne 14 à Saint-Denis Pleyel et à l'aéroport d'Orly.  
**Fin 2025 - horizon 2030**: ouverture progressive au public des autres lignes du réseau.

“

Le Grand Paris Express, c'est aussi appartenir de plain-pied à ce territoire unique que l'on appelle le Grand Paris, c'est un moment historique, car c'est là que s'invente la ville.

”

Olivier KLEIN,  
ministre délégué chargé de la Ville et du Logement,  
maire de Clichy-sous-Bois

### Désenclaver les territoires

Cette accessibilité renouvelée est au service des habitants du Grand Paris. L'arrivée du nouveau métro permettra notamment aux populations des 42 quartiers en politique de la ville de rejoindre plus facilement les bassins d'emplois et les grands équipements métropolitains. Elles pourront parcourir la métropole sans avoir nécessairement à traverser Paris.

Ces gains d'accessibilité aux territoires de la métropole profiteront directement aux travailleurs. Dans 30 de ces quartiers, le nombre d'emplois accessibles en 45 minutes de transport en commun depuis une gare du Grand Paris Express est doublé. Dans 25 quartiers, ce nombre est quasiment triplé, comme autour des gares de Sevran - Livry, Aulnay, Bry - Villiers - Champigny, Antonypole, Orsay - Gif ou encore Rueil - Suresnes - Mont-Valérien. À Clichy-sous-Bois ou à Montfermeil, le nombre d'emplois est même multiplié par dix. Ce désenclavement massif des territoires franciliens permet alors d'envisager une relocalisation progressive des activités et des emplois à l'échelle du Grand Paris.

### Nouveau métro, trajets réduits

Afin de donner un ordre d'importance des gains de temps pour les habitants des quartiers de gare, voici quelques exemples concrets. Dans la grande majorité des cas, les temps de trajet de banlieue à banlieue sont divisés par deux :

- Le Blanc-Mesnil <> Créteil L'Échat: 31 mn contre 1 h 09 mn aujourd'hui.
- La Défense <> Aéroport Charles-de-Gaulle: 34 mn contre 53 mn.
- Bobigny Pablo-Picasso <> Noisy - Champs: 22 mn contre 56 mn.
- M.I.N. Porte de Thiais <> La Défense: 31 mn contre 51 mn.

Pour souligner ces nouvelles opportunités sociales et humaines, la Société du Grand Paris œuvre dès à présent à faire profiter les habitants de l'investissement que constitue le Grand Paris Express. Nous mobilisons ainsi les PME et TPE, notamment franciliennes, dans l'aménagement des gares et de leurs quartiers: 20 % de nos marchés leur sont réservés, et 10 % des heures travaillées dans les entreprises sont le fait de travailleurs en insertion.

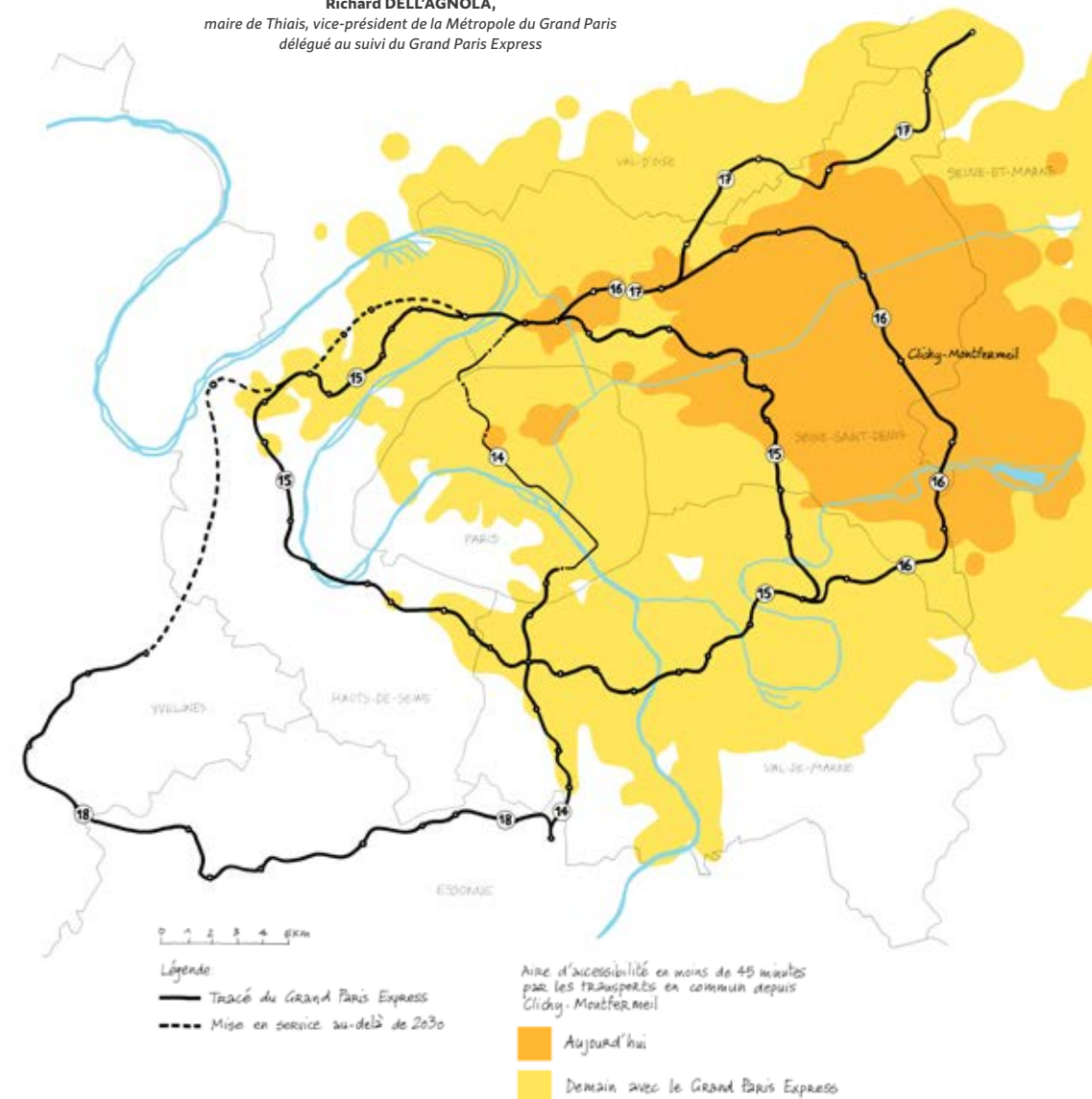
“  
Le métro du Grand Paris va bouleverser notre appréhension de la géographie métropolitaine. La Seine, la Marne ou l'Ourcq seront franchis neuf fois ! Ce qui était auparavant à une demi-heure sera demain à trois minutes.”

”  
Julien PEYRON,  
directeur exécutif des Gares et de la Ville - Société du Grand Paris

- Au nord en particulier, des gains de temps spectaculaires réparent de fortes inégalités sociales :
- La Courneuve Six-Routes <> Clichy - Montfermeil: 17 mn contre 1 h 04 aujourd'hui.
  - Parc des Expositions de Villepinte <> Les Grésillons: 19 mn contre 1 h.

“  
C'est une nouvelle armature urbaine qui se met en place et qui va non seulement rééquilibrer les territoires, rendre à l'Est parisien son attractivité grâce à ces opérations de grande ampleur, mais aussi réduire les fractures urbaines.”

”  
Richard DELL'AGNOLA,  
maire de Thiais, vice-président de la Métropole du Grand Paris délégué au suivi du Grand Paris Express



## Créer de la valeur économique et sociale

La réalisation du nouveau métro n'est qu'une première étape, permettant de rompre avec les spécialisations territoriales actuelles qui fragilisent les économies locales. Le Grand Paris Express est un levier de développement économique, qu'il s'agisse de renforcer des secteurs existants ou de favoriser l'arrivée de nouvelles activités et services. La proximité d'une gare est une opportunité pour les financements de projets locaux et facilite les choix d'implantation des entreprises et lieux de formation. Profitant aussi bien des retombées locales liées à l'arrivée du Grand Paris Express que des dynamiques économiques générées à l'échelle métropolitaine, emplois et croissance devraient progresser. À l'horizon 2030, une hausse du produit intérieur brut de la métropole de l'ordre de 100 milliards d'euros est attendue, couplée à la création de 115 000 emplois.

“

**Il faut assumer la métropolisation du Grand Paris. Plus les ménages et les entreprises sont interdépendants, plus l'organisation économique et la ville sont efficaces. C'est particulièrement vrai pour les clusters scientifiques, d'où l'importance de la ligne 18.**

”

**Dominique BUREAU,**  
directeur des études économiques - Société du Grand Paris

## Vers un modèle urbain de la proximité

Dessiner la ville compacte implique de développer des centralités locales denses et mixtes autour des gares du Grand Paris Express. C'est là un levier de réduction des déplacements et ainsi de l'empreinte carbone associée. Dans une ville où l'ensemble des fonctions urbaines sont accessibles à une quinzaine de minutes à pied, et bien reliée au reste du territoire, le recours à la voiture individuelle devient plus marginal et réservé à des usages spécifiques. Une fois le Grand Paris Express achevé, 98 % des habitants de la métropole résideront à moins de 2 km d'une gare.

Dans la plupart des quartiers de gare, les modélisations de la DRIEAT Île-de-France produites pour anticiper les impacts du Grand Paris Express indiquent une augmentation de la part modale des transports en commun à l'horizon 2030, directement imputable au nouveau métro. Ce report apparaît particulièrement significatif autour des lignes 14 Sud, 17 et 18. Dès lors, une mutation des habitudes de déplacement vers les transports publics peut s'envisager, en facilitant l'intermodalité autour de chaque gare et en favorisant les flux de rabattement vers les gares.

Les gains environnementaux sont également conséquents : CarbOptimum®, outil d'évaluation de l'impact carbone, développé par la Société du Grand Paris, a estimé que le Grand Paris Express et ses projets urbains éviteront l'émission de 750 000 à 1,2 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an entre 2030 et 2070. Cela équivaut à une baisse de 1,5 à 3 % des émissions annuelles de la région et une réduction de près de 30 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> à l'horizon 2050. Différentes actions sont engagées pour réduire de 25 % les émissions de

carbone de la phase de construction du Grand Paris Express, soit 1,1 million de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> économisées.

Ces bénéfices sont aussi sanitaires, en particulier en matière de lutte contre la pollution de l'air. Le secteur des transports est en effet le principal contributeur aux émissions de gaz à effet de serre en France, ayant produit 113,6 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2020, soit près de 30 % du total des émissions nationales. Le transport routier est pour sa part le premier émetteur du secteur et de loin le premier pollueur pour certaines émissions, comme les oxydes d'azote, le cuivre, le zinc, le carbone ou encore la suie.

Dans ce cadre, le Grand Paris Express bénéficie d'un bilan carbone net compris entre 6 et 10 milliards d'euros, calculé en appliquant la valeur de l'action carbone telle que recommandée par France Stratégie en 2019 (*La valeur de l'action pour le climat*, rapport de la commission présidée par Alain Quinet).

## Des effets qui dépassent les périmètres des gares

**Le rayonnement du Grand Paris Express dépasse le cadre du territoire d'implantation de la gare.**

Les conséquences économiques de l'arrivée du nouveau métro ne se limiteront pas aux communes accueillant une gare. Par exemple, grâce à la gare de Chelles sur la ligne 16, une personne résidant dans une zone rurale de Seine-et-Marne, comme la

commune de Villevaudé, pourra avoir accès en moins d'une heure de trajet porte-à-porte à des zones d'activités aujourd'hui éloignées, comme celles du plateau de Saclay ou de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

“

**Le métro du Grand Paris Express rend possible l'émergence de Paris Saclay Cancer Cluster dans le futur quartier Campus Grand Parc à Villejuif. Il renforcera indéniablement ce pôle d'excellence de la nation au service de la santé par la création de synergies entre soins, recherche et développement économique.**

”

**Pierre GARZON,**  
maire de Villejuif

# Soixante-huit nouvelles centralités

L'ambition du Grand Paris Express pour la ville est celle d'une nouvelle architecture urbaine, tissant des liens nouveaux entre 153 communes d'Île-de-France. Chaque quartier de gare a vocation à s'ancrer aussi bien à son environnement proche qu'à un bassin de vie et d'emploi. Il rassemble l'ensemble des aménités urbaines contribuant à la qualité de vie, à la compacité de la ville et à la sobriété énergétique.



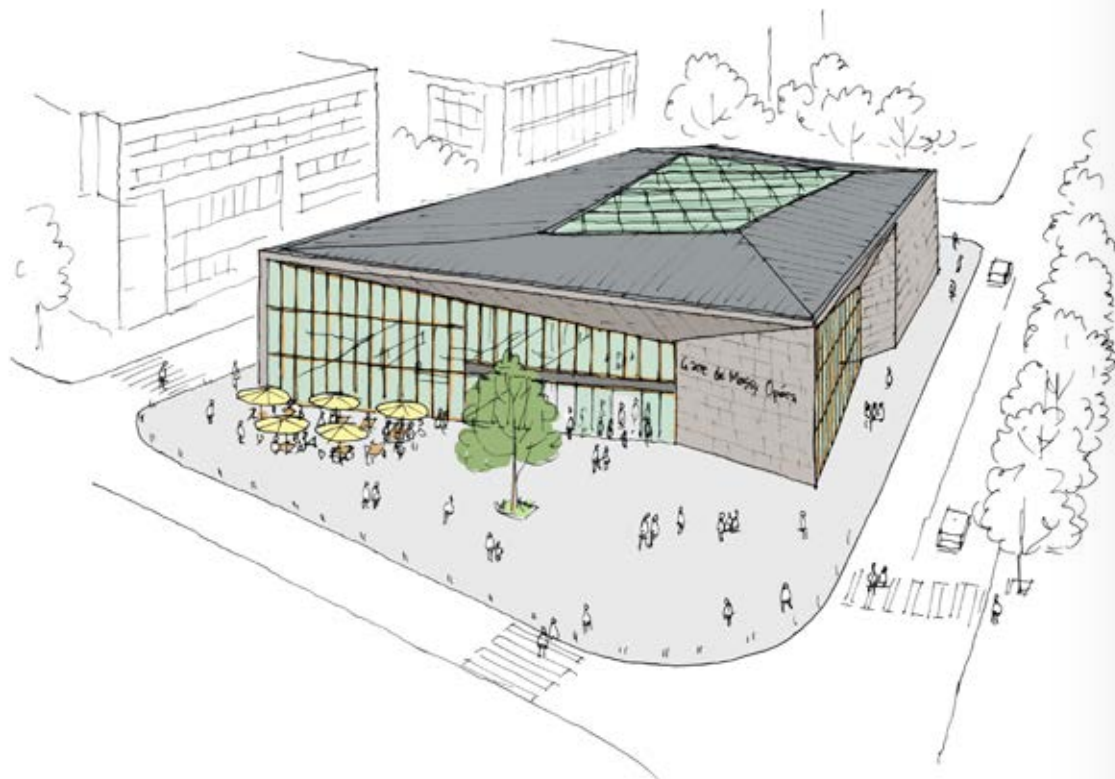


“

Grâce à la liberté qu'apporte le métro,  
les quartiers de gare sont des espaces précieux.  
Nous devons veiller à ce qu'ils accueillent  
des logements, de l'activité, un espace public partagé,  
avec pour ambition ce que tout un chacun  
peut attendre d'une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle:  
être agréable à vivre.

”

Frédéric BREDILLOT,  
membre du directoire - Société du Grand Paris



Structurer une nouvelle place de centre-ville  
Gare Massy Opéra



Réaménager l'espace public dans un tissu urbain dense  
Gare Issy RER

“

Il y a une vraie pensée urbaine:  
on ne fait pas des bouches de métro,  
mais bien des gares, des lieux de vie,  
en lien avec leurs contextes.

”

Frédéric NEAU,  
architecte - atelier d'architecture King Kong

“

**Au-delà d'une gare,  
j'ai eu l'impression de dessiner  
une place publique  
pour la ville de Saint-Denis  
et ses habitants:  
ce n'est pas qu'un bâtiment,  
mais une place pour tout le monde.**

”

**Kengo KUMA,**  
architecte de la gare Saint-Denis Pleyel -  
agence Kengo Kuma & Associates



*Concevoir un pôle d'échanges majeur  
Gare Saint-Denis Pleyel*

“

**L'esprit de l'aménagement  
du territoire parisien conduit  
par le préfet Haussmann se porte à  
une échelle nouvelle, métropolitaine.  
Le défi est d'autant plus grand  
que les territoires desservis ont  
une identité propre, préservée  
et valorisée par la stratégie  
urbaine et la puissance du projet,  
qui feront également date.**

”

**Bernard CATHELAIN,**  
membre du directoire  
de la Société du Grand Paris

### **Articuler projet de transports et projet de ville**

En associant, à l'échelle d'un même quartier, logements, espaces de bureaux, espaces productifs, locaux commerciaux et artisanaux, équipements, lieux culturels, les quartiers de gare du Grand Paris Express permettront de mieux profiter des avantages de la ville. Ils ont vocation à devenir non seulement des lieux de destination, mais avant tout des lieux de vie. Repères urbains plutôt que bouches de métro discrètes, les émergences de ce réseau structurent les multiples fonctions d'une ville compacte et mixte. Des quartiers nouveaux vont émerger - comme au Blanc-Mesnil sur la ligne 17, à proximité de l'aéroport du Bourget, à Antony sur la ligne 18, à proximité de l'aéroport d'Orly, ou encore à Thiais sur la ligne 14, à proximité du Pont de Rungis - et des polarités existantes vont se renforcer - comme dans le quartier du Champy à Noisy-le-Grand (lignes 15 et 16), le quartier de la Pierre-Plate

à Bagneux (ligne 15), le quartier Louis Aragon à Villejuif (ligne 15), le quartier du Pont de Sèvres à Boulogne-Billancourt (ligne 15) ou encore le quartier Pleyel à Saint-Denis (lignes 14, 15, 16 et 17). Pour les communes, l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express constitue une occasion unique d'articuler les politiques publiques en matière d'infrastructures de transport et de développement urbain. C'est en travaillant de front ces deux enjeux que nous contribuerons collectivement à recréer du désir pour la vie urbaine.

### **Accélérer le renouvellement urbain**

L'arrivée des gares génère d'ores et déjà de fortes dynamiques d'entraînement: la promesse d'une desserte optimale encourage le renouvellement urbain et la requalification des espaces publics. Cet élan se mesure aujourd'hui à travers les 353 projets urbains en cours ou à venir, la majorité en ZAC (126), en renouvellement urbain (59) et en appels à projets urbains innovants (29). 140 km<sup>2</sup> de potentiel

“

**Saint-Denis Pleyel sera  
un hub de transports directement  
connecté aux trois aéroports  
internationaux de la métropole.  
Ce nouveau carrefour dans  
les sous-sols de notre ville va  
permettre de développer en surface  
une ville plus intense, hybridant  
des fonctions culturelles,  
de loisirs, sportives.**

”

**Mathieu HANOTIN,**  
maire de Saint-Denis

de mutation urbaine ont ainsi été identifiés par l'Apur, soit une fois et demie la surface de Paris. Au sein de ce vaste potentiel, la Société du Grand Paris dispose d'un million de mètres carrés de surface de plancher constructible sur les emprises foncières résiduelles acquises pour les besoins de réalisation du métro. Une part modeste mais qui confère à la Société du Grand Paris une responsabilité aiguë. Ainsi, plus de cent projets, principalement développés par la Société du Grand Paris en co-promotion, verront le jour à horizon 2030. La priorité sera donnée à la production de logements tout en favorisant l'animation en pied d'immeuble. Les projets tiendront compte des héritages locaux. Partout, la Société du Grand Paris portera la même exigence de qualité, de la gare à la ville.

### Promouvoir un modèle de ville compacte

Les modélisations de type *land use transport interactions*, réalisées à partir de l'outil Urban-Sim, permettent d'évaluer l'impact du Grand Paris Express sur l'étalement urbain à travers la localisation des populations et des emplois. Ces études témoignent d'un fort potentiel de densification du cœur de l'agglomération, permettant une moindre artificialisation des sols. Une relocalisation des populations et des activités est attendue, puisque les résultats des modélisations montrent qu'en l'absence du projet, le cœur de l'agglomération n'accueillerait que 36 % de la population additionnelle sur la période 2005 – 2030, contre près de 60 % grâce au Grand Paris Express.

Or, le défi posé par l'impératif écologique est bien de conjuguer densité et création de milieux propices au développement du vivant. C'est pourquoi l'ambition urbaine de la Société du Grand Paris porte un projet de densifica-

tion de la ville vertueuse, qui veille à contribuer à l'objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) fixé en 2018 dans le cadre du plan biodiversité. Les projets immobiliers réalisés par la Société du Grand Paris participent à une réécriture de la ville sur elle-même, moins consommatrice de sols naturels. 30 % des projets immobiliers que nous réalisons se situent en surplomb des gares et des ouvrages techniques, donc sur des zones déjà artificialisées. Le reste de la programmation immobilière se localise en zone urbaine dense, où l'enjeu est de proposer une conception plus compacte permettant de restituer des mètres carrés d'espaces végétalisés pour chaque mètre carré construit. À l'échelle du réseau, notre objectif est de restituer 40 hectares consacrés à la nature en ville. Par exemple, la gare La Courneuve sur les lignes 16 et 17 accueillera un projet immobilier développé en surplomb de la gare et du parvis, et ouvrira sur un sol végétalisé de deux mètres de substrat.

### L'existant comme point de départ

L'élaboration d'une densité profitable passe par la prise en compte des contextes et spécificités locales. Les coutures entre tissus urbains hérités et futurs projets, essentielles pour

“

**Notre travail vise à rendre à nouveau agréables et vivables les espaces urbains denses.**

”

**François LECLERCQ,**  
architecte-urbaniste, co-auteur du rapport de la mission  
sur la qualité du logement (septembre 2021)

créer de la continuité et de la qualité urbaine, doivent être finement travaillées. Les quartiers de gare seront la synthèse d'héritages locaux et de nouvelles identités, d'histoires en train de s'écrire.

Quelques exemples :

La gare La Courneuve, sur les lignes 16 et 17, participe à rétablir une continuité qui avait été perdue avec le parc Georges-Valbon, un des trois plus grands parcs du Grand Paris avec les bois de Vincennes et de Boulogne. Un travail a été mené sur la végétalisation de sa façade et la requalification des espaces publics alentour conduisant à faire de la gare une nouvelle porte d'entrée sur le parc.

La réalisation de la gare Saint-Cloud, sur la ligne 15 Ouest, préserve le bâtiment voyageur historique hérité du chemin de fer de Paris à Versailles de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, qui sera remis en état à la livraison de la gare. L'architecture de la gare du Vert de Maisons à Maisons-Alfort, sur la ligne 15 Sud et son projet immobilier en surplomb, s'inspire directement des briques des bâtiments des années 30 qui composent la cité du Square-Dufourmantelle, créant une résonance entre les écritures architecturales.

Pour mettre en œuvre cette exigence de respect de l'existant à l'échelle des opérations de développement urbain, nous proposons un modèle qui considère le patrimoine dans toutes ses dimensions : géographique, urbaine, économique, sociologique, culturelle ou encore historique.

“

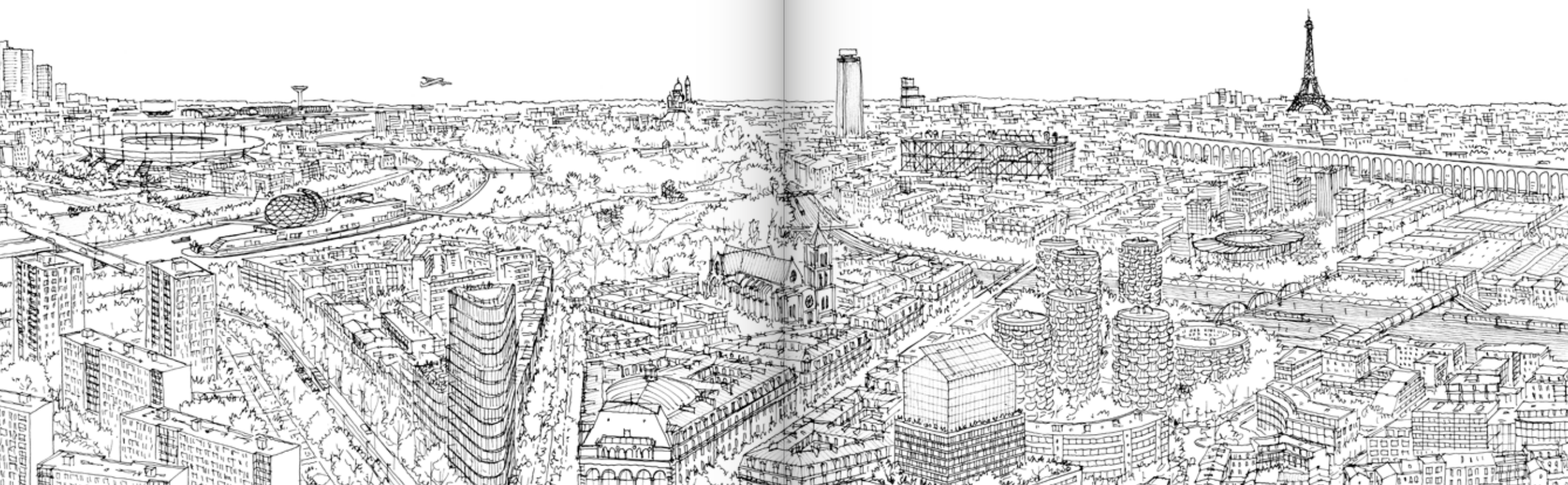
**Les 68 quartiers de gare représentent une opportunité historique de refondation urbaine. Il est nécessaire de passer d'un urbanisme de la valorisation foncière à un urbanisme de l'attention environnementale.**

”

**Michel LUSSAULT,**  
géographe, directeur de l'École urbaine de Lyon

Revitaliser un espace commercial, créer de nouveaux emplois, requalifier des logements, diversifier l'offre culturelle et de services ou encore apaiser les circulations dans des quartiers déjà densément peuplés, les enjeux de chaque projet urbain sont autant d'occasions de redécouvrir les héritages et les richesses locales, pour les valoriser. En commençant à écrire l'histoire d'une identité métropolitaine commune, les quartiers de gare participent au renouveau des perceptions du Grand Paris.

**Engagements.**  
**Pour une ville**  
**accessible,**  
**vivante**  
**et ouverte**



Depuis près de 10 ans, la Société du Grand Paris a produit différents référentiels de conception encadrant et guidant la réalisation du projet. Autant d'outils qui, associés aux échanges avec les collectivités et acteurs de la ville, permettent aujourd'hui de dresser une série d'engagements qualitatifs, reflets d'une ambition globale pour les quartiers de gare. Ces engagements agissent aux trois principales échelles qui fabriquent la vie urbaine : les espaces publics (les vides), le bâti (les pleins), et les usages (l'occupation de l'espace).

# Les espaces publics : inventer les “places” du Grand Paris

L'aménagement des espaces publics des quartiers de gare répond à des besoins spécifiques et écarte toute solution générique. Pour autant, la recherche d'un juste équilibre doit guider l'action collective, entre nœud de mobilités et une identité de quartier donnant toute sa place au vivant et aux respirations.

## Retrouver des continuités

Afin de concevoir des espaces publics de qualité et organiser l'offre de mobilité, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont proposé dès 2015 la mise en place d'un dispositif partenarial pour l'organisation locale des pôles d'échanges. La Société du Grand Paris a financé des études de programmation dont la finalité est de produire un nouveau plan d'aménagement dans un périmètre de 300 mètres autour de chaque gare. La variété des situations impose des réponses particulières pour chacun des 68 pôles du Grand Paris Express: franchir des coupures urbaines, créer une place, réorganiser des carrefours ou encore élargir des trottoirs en veillant à les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite...

Des ambitions communes de qualité s'appliquent localement: redonner toute leur place aux modes actifs, en premier lieu à la marche, affermir la vocation sociale des espaces publics et renforcer la végétalisation afin de retrouver des continuités écologiques.

## Les Places du Grand Paris, outil de réflexion collective

Pour faire suite à la phase de programmation des pôles, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités ont publié les *Places du Grand Paris*, guide de référence permettant de structurer une vision collective des espaces publics et s'adressant aux concepteurs. L'ouvrage,

conçu avec l'agence d'architecture TVK et de paysage TN+, dresse des pistes de réflexion permettant de s'accorder site par site sur de grandes ambitions et des principes d'aménagement: assurer la continuité, d'abord par un travail cohérent du sol, essentiel pour l'esthétique autant que pour le confort; assembler toutes les contraintes d'intermodalité et de déplacements dans le même

projet urbain, en effaçant leur vocabulaire technique, en partageant l'espace plutôt qu'en le segmentant; faire de la place, c'est-à-dire éviter d'encombrer l'espace, ménager des lieux de pause, des respirations; offrir des mobiliers à travers des réalisations polyvalentes... Cette vision se traduit en retour dans le cadre des projets de pôle, suite logique des études de programmation.

“  
Je suis attaché à trouver un équilibre entre la nécessité de réaliser de grands projets urbains et la qualité de leur intégration dans un cadre de vie harmonieux, végétalisé et respectueux de l'environnement.

”  
Laurent CATHALA,  
maire de Créteil

## Priorité à la marche et au vélo

Dans de nombreux quartiers, l'arrivée du Grand Paris Express va donner une impulsion décisive pour l'accompagnement d'une mobilité redéfinie. Articulée autour d'un pôle d'échanges, la requalification des espaces publics redonne la priorité à la marche et au vélo.

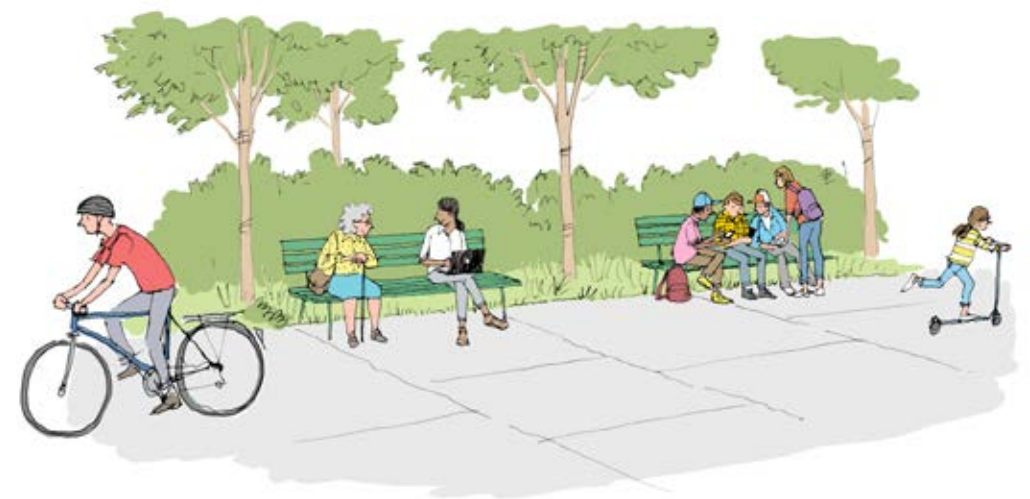
La marche est déjà le premier mode de déplacement en Île-de-France, comptant pour 40 % du total des déplacements en 2018 (et atteignant 60 % dans Paris intra-muros). On recense ainsi de fortes disparités entre les espaces centraux et les espaces périphériques.

La part du vélo est en croissance, notamment sous l'effet de la pérennisation des pistes cyclables temporaires apparues pendant l'épidémie de Covid-19. Dans un rayon de dix minutes à vélo depuis les gares du Grand Paris Express, c'est-à-dire à l'échelle des quartiers de gare, l'Apur dénombre plus de 920 km de pistes et bandes cyclables existantes, et quelque 400 km d'aménagements cyclables en projet. Pour accompagner cette dynamique, une offre de stationnement vélo adaptée sera proposée autour des gares du Grand Paris Express, contribuant à l'objectif régional de 150 000 places de stationnement à l'horizon 2030.

“  
Ce projet du Grand Paris Express est une des pierres angulaires de la construction de la Métropole du Grand Paris. C'est plus qu'un projet de transport, c'est un projet qui fait le lien entre les territoires, qui doit permettre d'améliorer la mobilité, et avant tout la vie de nos habitants.

”  
Hélène DE COMARMOND,  
maire de Cachan

Des personnes âgées, des enfants,  
des travailleurs, des femmes...





Cette priorité donnée aux mobilités actives interroge la place donnée à la voiture individuelle en ville, et nécessite de retravailler le réseau viarie existant. Les études réalisées par l'Apur confirment un taux de motorisation en baisse, correspondant à près de 200 000 véhicules en moins dans la métropole à horizon 2030. La requalification des espaces publics doit donc prendre en compte un nouvel équilibre dans le partage de la voirie avec les vélos et les bus (suppression de places de stationnement, création de zones de rencontre, diminution de la vitesse de circulation...).

### Ménager des respirations végétales et déminéraliser la ville

Face à l'impératif climatique, l'aménagement des espaces publics en faveur d'une intermodalité renforcée doit s'articuler avec la recherche de respirations, notamment végétales. La nature doit prendre davantage place dans la cité, en la considérant à deux échelles. D'abord, à la grande échelle du paysage, afin d'identifier, de compléter et de préserver les continuités écologiques existantes. Ensuite, à l'échelle plus

locale du projet, plus particulièrement dans sa verticalité, à travers les liens que l'on peut tisser entre sous-sol, sol et atmosphère. C'est pourquoi nous souhaitons que chaque projet d'espace public soit l'occasion de retravailler localement la couture entre le minéral et le vivant. Pour mener à bien cette ambition, nous cibons prioritairement la plantation d'arbres et la conservation de la pleine terre. Deux mesures qui permettent de garantir l'infiltration des eaux de pluie, de développer un écosystème riche et de réduire les îlots de chaleur.

“

L'espace public c'est d'abord le sol, la zone du vivant, à voir comme un patrimoine, réceptacle de tous les éléments dits naturels avec lesquels travailler - eau et perméabilité, fertilité, régulation thermique.

”

Pierre Alain TRÉVELO,  
agence TVK

“

Concevoir l'espace public dans l'optique d'y accueillir une biodiversité est une responsabilité nouvelle, celle de nous élever au rang d'*homo responsabilis*, prenant soin de toutes les espèces vivantes - un enjeu crucial de notre siècle.

”

Jean-Christophe NANI,  
paysagiste, directeur de l'agence TN+

À l'échelle du quartier, le choix des essences plantées est crucial tant il définit le visage des paysages urbains au fil de l'année. Il détermine également la résilience des écosystèmes face aux évolutions climatiques. Afin d'assurer leur pérennité et les effets bénéfiques d'une biodiversité renforcée au cœur de la métropole, la réflexion des paysagistes et des écologues intègrent cette dimension climatique. Maintenir, voire renforcer, les espèces végétales plantées permet de constituer des refuges écologiques pour la faune qui peuple d'ores et déjà la ville et qui subit autant que les humains les conséquences du changement climatique.

Planter des arbres, préserver les trames vertes, accueillir la biodiversité...



### “Appel d’Air !” : un arbre totem devant chaque gare

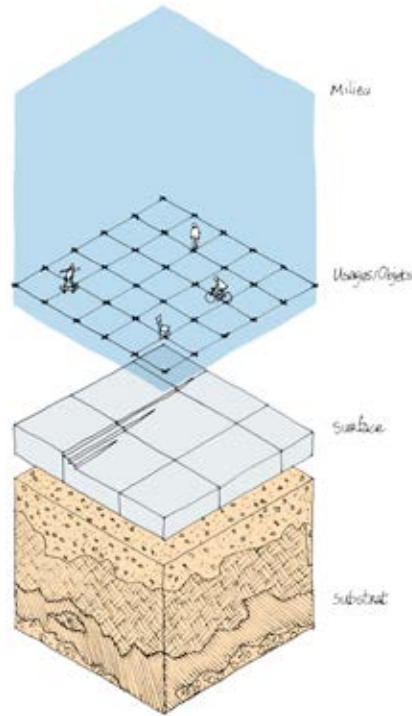
Sur les parvis des 68 gares du Grand Paris Express, sera planté un *Paulownia Tomentosa*, arbre connu pour sa grande robustesse et reconnaissable à son élégante floraison violette.

Un distinctif qui n'est pas sans rappeler les édicules d'Hector Guimard qui surplombent encore aujourd'hui les bouches du métro parisien. Ce choix s'inscrit dans le projet “Appel d'Air !”, imaginé par l'artiste Thierry Boutonnier dans une démarche à la fois artistique, environnementale et participative.

« Le paulownia sera un nouveau candélabre, mais, par contre, ce n'est pas un mobilier urbain ! Avec “Appel d'Air !”, l'enjeu est justement d'accompagner ce changement de paradigme : ne pas représenter le vivant, mais le présenter. »

Thierry Boutonnier,  
artiste et concepteur  
de l'œuvre “Appel d'Air !”

Représentation schématisques  
des différentes strates du sol  
©TVK



## Accentuer la porosité des sols et mettre l'eau en valeur

Alors que 50 % des sols de la métropole sont imperméables, il est essentiel de mettre en place une gestion locale des eaux de pluie en les considérant comme une ressource à préserver. Les épisodes climatiques de sécheresse ou de pluies intenses augmentent substantiellement le risque d'inondation et de pollution des nappes

phréatiques sur des sols imperméabilisés. L'aménagement des espaces publics autour des gares permet de mettre en œuvre des stratégies vitales : privilégier des sols poreux pour limiter les rejets au tout-à-l'égout ; créer des emprises plantées généreuses qui recueillent les eaux, les filtrent et participent au traitement de la pollution ; aménager des zones humides qui luttent contre les îlots de chaleur et enrichissent la biodiversité ; utiliser les eaux de ruissellement pour arroser les plantes et

nettoyer l'espace public. À cette gestion naturelle s'ajoutent des aménagements plus techniques, en particulier pour recycler les eaux grises produites dans les bâtiments. Élément essentiel du plaisir de vivre en ville, l'eau mérite d'être mise en scène dans des noues, bassins de rétention et rigoles. Elle structure alors les paysages urbains, diffuse le végétal à travers la ville, accompagne promenades et voies cyclables, participe à la création de lieux hospitaliers et ludiques.

## Placer l'utilisateur au centre des réflexions

En Île-de-France, près de 20 % de la surface du sol est constituée par de l'espace public, bien commun essentiel dépositaire d'enjeux environnementaux mais aussi sociaux. Pour préserver sa vocation sociale, les concepteurs doivent se concentrer sur sa qualité d'usage, en privilégiant une approche sociologique et anthropologique. Faire avec l'existant, c'est ici rendre intelligible un contexte social préalable et le prendre en compte dans ses choix de conception. Cela permet une coproduction efficace avec celles et ceux qui vivent ou travaillent sur les lieux du projet. Une exigence d'inclusivité doit primer à tous les niveaux : accès au

quartier et à ses équipements, mais aussi liberté d'appropriation et évolutivité des usages. La participation des habitants et des usagers au processus de conception est déterminante pour anticiper les besoins et bâtir une ville adaptée à tous. Il est en effet de la responsabilité des maîtrises d'ouvrage de s'assurer que chacun y trouve sa place.

## Animer les espaces publics, rythmer la vie urbaine

Cette vocation sociale des espaces publics doit se mettre au service de l'animation des quartiers de gare. Conçu pour une diversité et une évolutivité des usages, un espace

Circuler, se repérer, s'installer seul  
ou en groupe, se reposer...



public réussi est un espace public accueillant et agréable à tous les moments de la journée, de la semaine et de l'année. Laisser des marges d'adaptation permet de ne pas figer la ville en construisant des quartiers qui ne correspondraient plus aux usages émergents.

L'animation des quartiers de gare passe par leur animation économique. La conception des espaces publics doit par conséquent prendre en compte les obligations d'accessibilité et de visibilité des activités en pied d'immeuble, essentielles pour répondre aux besoins des habitants. Un dialogue entre la rue et les pieds d'immeuble devra donc s'instaurer, afin d'ouvrir les bâtiments sur la rue et de prolonger la ville à l'intérieur.



## Éclairer avec finesse et sobriété

Alors que croît une prise de conscience autour des nuisances lumineuses et que le confort visuel reste un enjeu autour d'une

gare, éclairer l'espace public devient un exercice d'équilibre complexe. Les espaces publics autour des gares sont le support d'usages multiples plus ou moins marqués au gré de la fréquence des transports. Il s'agit à la fois d'être attentif aux rythmes des uns et

des autres, de créer des points de repère, d'assurer la continuité et l'aisance des parcours mais aussi de défendre une sobriété énergétique qui maîtrise les consommations et respecte davantage les cycles nocturnes de la faune et de la flore.

**68**  
projets de pôles d'échanges  
pour repenser les espaces publics  
et l'intermodalité dans un rayon  
de 300 mètres autour de chaque gare

**100 %**  
des espaces publics  
sous sa maîtrise d'ouvrage  
financés par la Société  
du Grand Paris et 30% de  
tous les autres aménagements

Jusqu'à  
**70 %**  
de prise en charge  
financière  
des aménagements dédiés  
à l'intermodalité à l'échelle du pôle  
par Île-de-France Mobilités

### Quelques exemples de futures réalisations

**40 %**  
de surface en moins  
dédiée à l'usage  
de la voiture dans le futur  
pôle de La Courneuve  
Six-Routes,

**626**  
arbres  
seront plantés  
aux abords de la gare  
de Nanterre La Folie  
et au sein de la ZAC  
des Groues et plus  
de 22 000 m<sup>2</sup>  
de sols perméables

**3 950 m<sup>2</sup>**  
d'aménagements  
cyclables  
dans le pôle  
de Saint-Denis Pleyel,  
soit une multiplication par  
14 par rapport à 2015

Pour  
en savoir  
plus



Places du  
Grand Paris -  
Principes  
de conception  
pour les espaces  
publics du Grand  
Paris Express

## Nos engagements pour les espaces publics

**Concevoir** des espaces publics en  
faveur de l'environnement en accordant  
une large place au végétal aux abords  
des gares et une attention à l'échelle  
du grand paysage.

**Garantir** la priorité aux mobilités  
actives pour accéder aux gares  
du Grand Paris Express.

**Contribuer** à l'atteinte de l'objectif  
régional de création de 150 000 places  
de stationnement vélo à l'horizon 2030.

**Adapter** les espaces publics à la ville  
existante en tenant compte des besoins  
locaux des habitants et des futurs  
usagers. Expérimenter chaque année  
grâce à des appels à projets.

# **Le bâti: des constructions écologiques, agréables et adaptées à l'évolution des modes de vie**

60 % des constructions en projet à l'échelle de la métropole sont situés dans les quartiers de gare. Mixtes, qualitatifs et ambitieux, ces derniers doivent être à la hauteur des enjeux du XXI<sup>e</sup> siècle. Cela passe par la définition de nouveaux standards de confort pour les logements, par la maîtrise de l'empreinte écologique des constructions, ainsi que par le renouvellement des registres esthétiques et sensibles. En ligne de mire: notre capacité collective à recréer du désir pour de la vie urbaine, en proposant une offre calibrée sur les besoins des Franciliens.

### Programmer au service de la mixité et du lien social

À l'échelle de l'ensemble des projets d'aménagement en cours dans le Grand Paris, 13 millions de mètres carrés sont programmés à destination du logement pour 18 millions de mètres carrés dédiés à l'activité économique et aux équipements publics. Ces chiffres témoignent d'une mixité programmatique globale à mettre en œuvre localement. L'accessibilité augmentée des futurs quartiers de gare suppose de les rendre denses et mixtes, afin que le plus grand nombre puisse bénéficier des aménités de ce nouveau cadre de vie. En cela, un nouveau modèle de mixité sociale doit être porté, afin d'enrayer les mécanismes de relégation sociale et spatiale. Alors que la Fondation Abbé Pierre a récemment recensé plus d'un million de personnes mal logées en Île-de-France, que les parcours résidentiels sont souvent bloqués faute de logements adaptés et disponibles,

nous nous engageons à participer à l'effort de construction et consacrerons 70 % de notre potentiel de construction au logement.

Dans le cadre de la réalisation de nos projets immobiliers, nous développerons des logements plus confortables et accessibles à travers une programmation répondant aux étapes du parcours résidentiel. 30 % de notre programme pour l'habitat seront dédiés au développement de logements sociaux et intermédiaires. À travers la réalisation de nos projets, nous entendons participer au développement de la mixité pour atteindre une réelle diversité sociale à l'échelle des quartiers de gare, des îlots, voire du bâtiment. Des programmations sociales plus spécifiques seront proposées pour assurer l'accueil de tous dans les futurs quartiers : résidences intergénérationnelles, pensions de famille, logements répondants aux besoins des travailleurs essentiels, notamment hospitaliers et ateliers logements d'artistes. Cette ambition

### Le référentiel environnemental et sociétal des projets urbains et immobiliers de la Société du Grand Paris

Afin de garantir l'application conforme de ses ambitions environnementales et sociétales, la Société du Grand Paris a fait le choix d'être co-promoteur de ses futurs projets immobiliers.

Nous souhaitons de cette manière contribuer à l'évolution des méthodes de construction dans les quartiers de gare. Pour apporter une traduction opérationnelle à sa stratégie environnementale et sociétale, la Société du Grand Paris a produit un référentiel des projets urbains et immobiliers, accompagnée par le bureau d'études Zefco, spécialiste de la qualité environnementale et de la transition écologique. L'ouvrage décline la vision qui va structurer la

contribution de la Société du Grand Paris au développement des projets immobiliers et s'adresse à tous les partenaires de ses opérations immobilières. Ce référentiel sera mis à jour pour tenir compte de l'évolution du contexte réglementaire, des innovations dans le secteur du bâtiment et des retours d'expériences dont bénéficiera la Société du Grand Paris sur chacune de ses opérations.

de diversité sociale devra être atteinte dans le respect des sociologies locales et en cohérence avec la politique sociale des territoires.

### Favoriser la création et la diversité architecturale

La Charte d'architecture des gares du Grand Paris Express, élaborée par Jacques Ferrier, a fixé dès 2011 nos ambitions pour le réseau : « La gare, ce bâtiment public fréquenté au quotidien par des milliers de citoyens, se définit par la sérénité et l'intemporalité de l'écriture architecturale ». À l'image des gares du Grand Paris Express, nous voulons que les projets urbains et immobiliers portés par la Société du Grand Paris participent à renouveler les registres esthétiques et sensibles de la métropole tout en répondant aux enjeux du changement climatique.

L'ampleur des opérations engagées pourrait entraîner un effet de standardisation ou d'homogénéisation des écritures architecturales, qu'il est souhaitable d'éviter. Pour ce faire, nous avons défini plusieurs principes. Le premier

Les villes que nous aimons ont l'épaisseur de l'histoire. Pourquoi la "banlieue" n'y aurait-elle pas droit ? C'est cela le droit de cité : accorder enfin crédit à ce déjà-là puissant, à cette longue histoire jamais assez racontée.

Dominique ALBA,  
directrice de l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur)

Ne jamais renoncer à faire du beau : c'est une question de respect et de fierté

Sandrine GOURLET,  
directrice exécutive des Relations extérieures -  
Société du Grand Paris

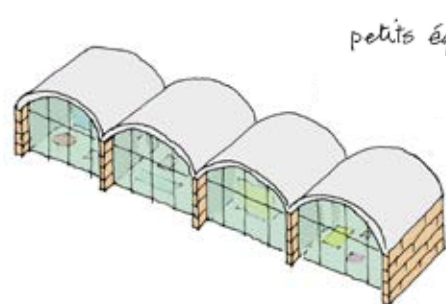
consiste, dans les consultations immobilières, à dissocier le choix du promoteur de celui des architectes, permettant la mise en place de consultations de maîtrise d'œuvre dédiées et adaptées aux enjeux urbains, architecturaux et paysagers de chaque projet immobilier.

Le deuxième principe vise à diversifier les écritures architecturales, en favorisant la constitution de groupements de maîtrise d'œuvre et en limitant la taille des projets confiés à un seul architecte. Notre Appel à manifestation d'intérêt architectes et paysagistes a ainsi été lancé dans l'optique de faire ainsi émerger les savoir-faire les plus innovants et les plus appropriés aux enjeux propres à chaque projet. En réponse au patrimoine architectural et paysager de la métropole, les projets architecturaux pourront réinterpréter et jouer avec ces identités locales, en expérimentant de nouvelles juxtapositions et de nouvelles liaisons.

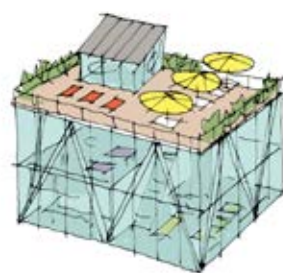
Enfin, la constitution d'une grande collection d'art contemporain, déjà engagée pour les gares à travers le programme « Tandem », va être poursuivie sur les projets immobiliers dans la lignée du dispositif « 1 immeuble, 1 œuvre ». Son ambition est de faire du métro et des quartiers de gare une destination en tant que telle en agrémentant l'expérience urbaine d'une forte qualité sensible et esthétique.



logements individuels  
et petits collectifs



petits équipements



Une diversité d'emprises, de formes et de styles

Constructions d'emprise moyenne

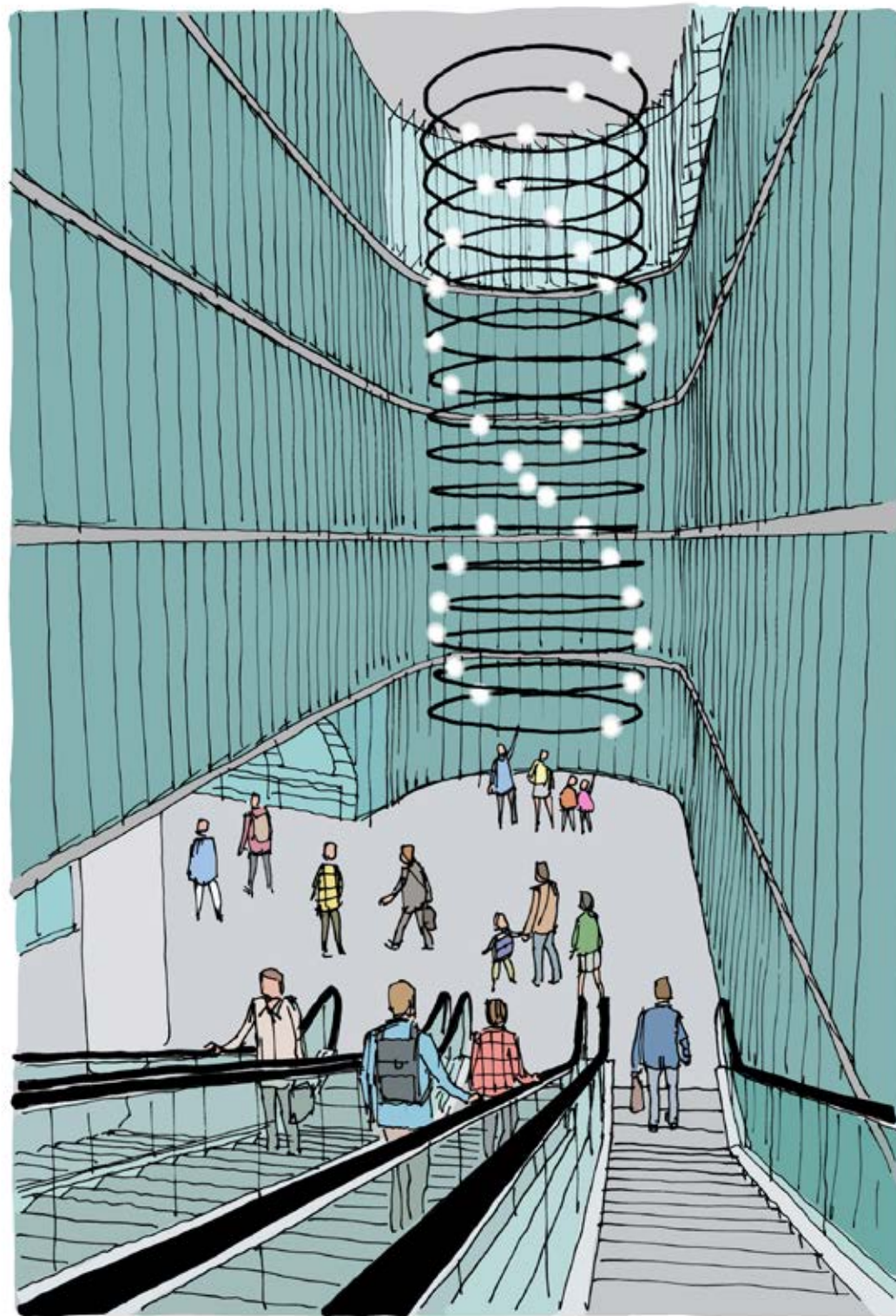


### L'Appel à manifestation architectes et paysagistes

En juin 2022, la Société du Grand Paris a lancé un Appel à manifestation d'intérêt, à destination

des architectes et des paysagistes qui souhaitent s'engager avec nous dans l'invention des projets urbains et immobiliers du Grand Paris Express. Ouvert à toutes les agences, y compris émergentes, engagées sur la transition écologique, la mixité

fonctionnelle, l'esthétique et l'innovation architecturale, il vise à offrir un cadre de référencement adapté pour l'organisation des consultations de maîtrise d'œuvre propres à chaque projet.



Issy RER. ©Brunet Savinier Architecture &amp; Pablo Valbuena



Le Bourget ©Atelier Novembre &amp; Mona Hatoum

### Faire dialoguer l'art et l'architecture dans les gares

Deux exemples parmi cette grande collection d'œuvres :

Pensée par l'architecte Jérôme Brunet, la gare Issy RER met à l'honneur la lumière naturelle, en la captant et en la diffusant jusqu'aux quais. L'artiste

Pablo Valbuena propose une installation lumineuse, en résonance avec l'architecture de la gare : l'œuvre se situe dans la partie inférieure du hall d'accès et prend la forme d'une spirale de lumière. Elle sera visible des escaliers mécaniques, pendant le trajet jusqu'au niveau inférieur, ainsi que de l'extérieur de la gare.

La gare Le Bourget Aéroport, conçue par Jacques Pajot,

dialogue avec un lieu en mutation mais historiquement puissant, entre pôle aéronautique, musée de l'Air et de l'Espace, parc des expositions Paris Nord Villepinte. Au sein des espaces de la gare, cube aux parois vitrées, l'artiste Mona Hatoum pose un globe terrestre qui invite vers l'ailleurs : ouvert et aérien, ses lumières dessinent les contours d'une carte du monde sans frontières.



### Maîtriser l'impact carbone du bâtiment

Pour minimiser l'empreinte environnementale des nouveaux quartiers de gare, il est nécessaire de concilier décarbonation des constructions, décarbonation des usages et préservation du confort. Nous nous engageons, pour l'ensemble de nos projets, à atteindre un bilan carbone par mètre carré construit inférieur de 25 % à la Stratégie Nationale Bas-Carbone. Dans la foulée de la signature du Pacte Fibois en 2021, nous poursuivons l'objectif d'inclure dans 70 % de nos projets des matériaux biosourcés ou géosourcés : bois, pailles, briques réalisées à partir de terres excavées du Grand Paris Express ou encore béton bas carbone. Nous nous investissons ainsi aux côtés d'autres opérateurs privés et publics pour aider les filières françaises (biosourcé, hors-site) à se structurer. Ces avancées sur les matériaux et les techniques de construction doivent être poursuivies par un meilleur bilan énergétique du fonctionnement des bâtiments. Nous avons

“

**Agréable à regarder et à habiter, le bois est un matériau vivant, intéressant parce qu'il stocke du carbone sur de longues durées. Une fois coupé, la construction en sera l'usage le plus noble.**

”

**Catherine DESPORTES,**  
responsable du pôle Bois Construction - Fibois Île-de-France

fixé à ce titre un coefficient de besoin bioclimatique maximum de 30 %, se rapprochant de la construction passive, cet indicateur mesurant simultanément la performance en chauffage, climatisation et éclairage.

### Ramener la biodiversité au cœur des projets immobiliers et urbains

Nous voulons contribuer à redonner sa place au monde végétal et animal, en nous inscrivant dans la continuité directe des actions engagées à l'échelle des espaces publics.

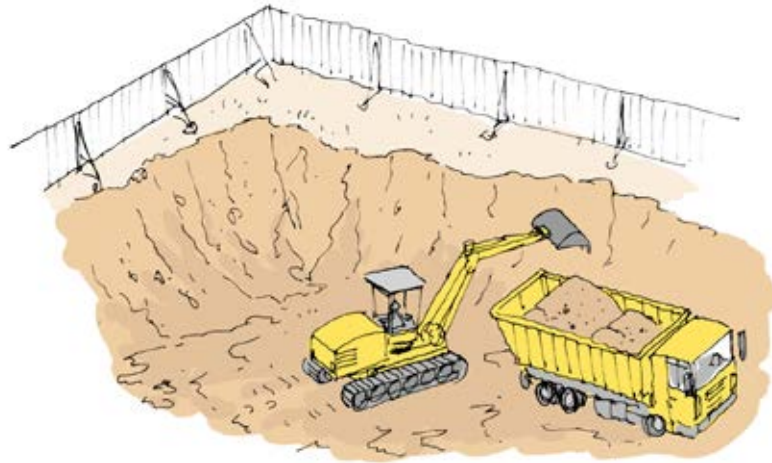
Nos projets urbains et immobiliers devront créer des milieux propices au développement de la faune locale et permettre de reconnecter les trames écologiques, autant à l'échelle du quartier (parcelles voisines et entités paysagères proches) que de la parcelle (toitures et cœurs d'îlots).

La présence de sols sains et vivants, la conception des espaces verts et le choix raisonné des essences, le développement de la faune locale, la gestion des eaux pluviales, l'apport de fraîcheur, sont autant de contributions à l'amélioration de la santé et du bien-être des habitants.

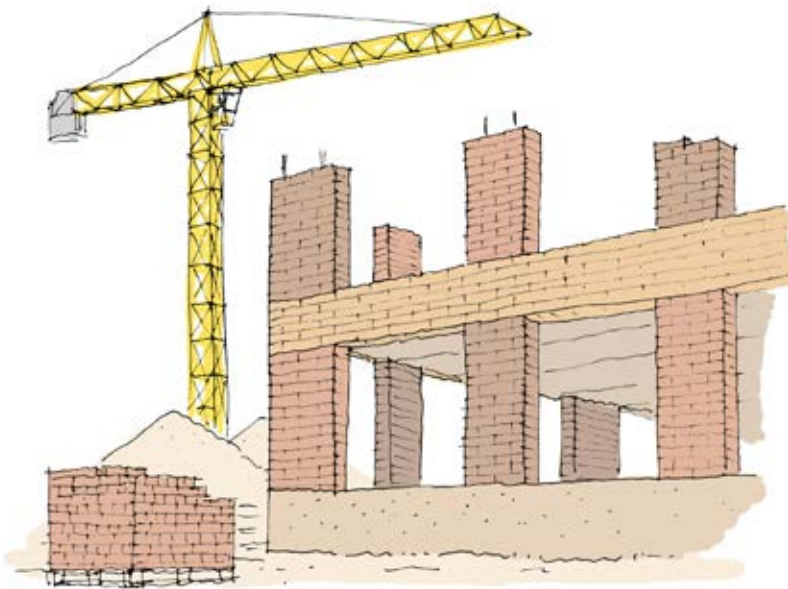
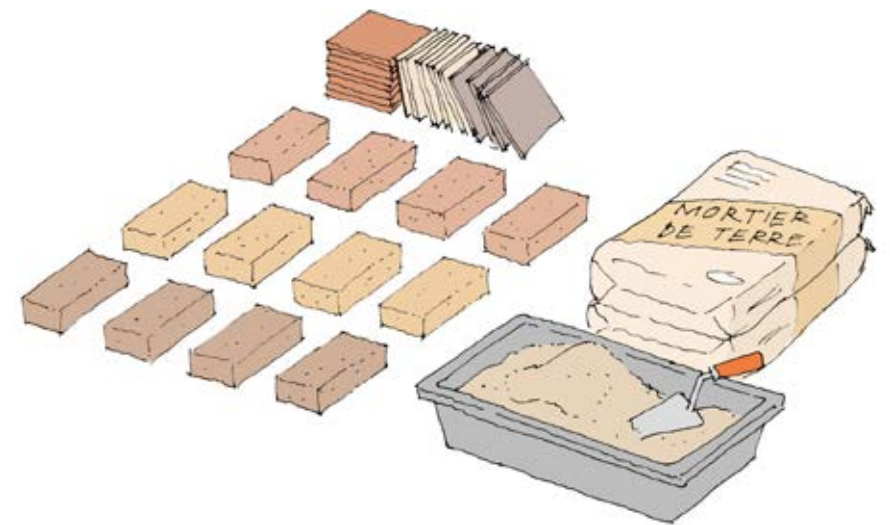
Nous visons ainsi l'atteinte d'un coefficient de biotope par surface (CBS) de 0,4 à l'échelle de l'ensemble de nos opérations immobilières. Il correspond à la part de la surface consacrée à la nature au sein de la surface totale d'une parcelle aménagée et mesure ainsi la valeur écologique d'un espace par sa capacité à accueillir le vivant. Autour de cette moyenne, à décliner localement, l'objectif est de fédérer les initiatives publiques et privées de façon à réaliser des coutures végétales cohérentes à l'échelle des quartiers.

*Le bois : un matériau écologique, esthétique et chaleureux*





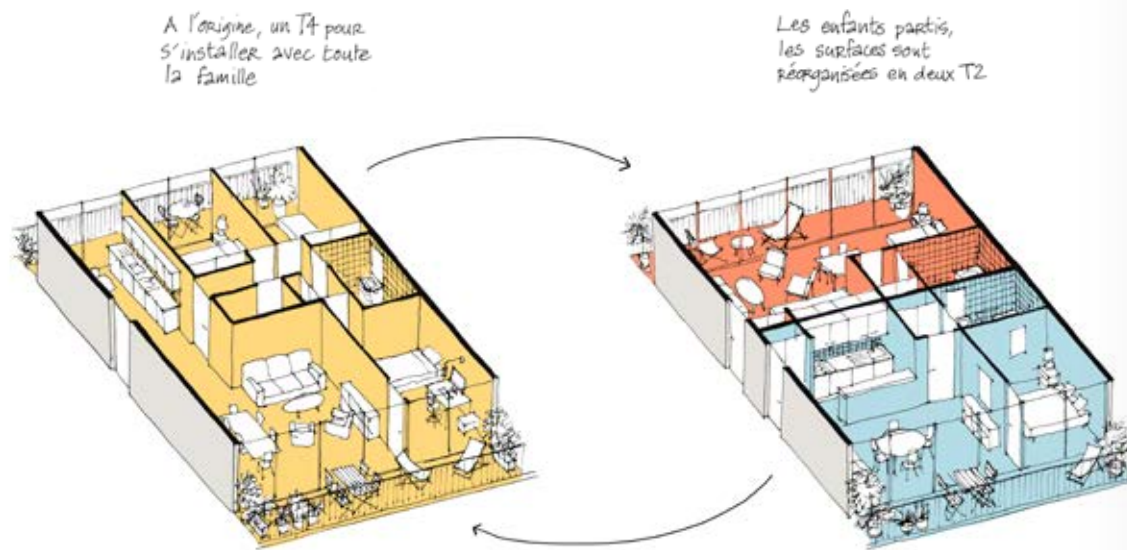
Le cycle de valorisation des terres du Grand Paris :  
de l'excavation à la construction



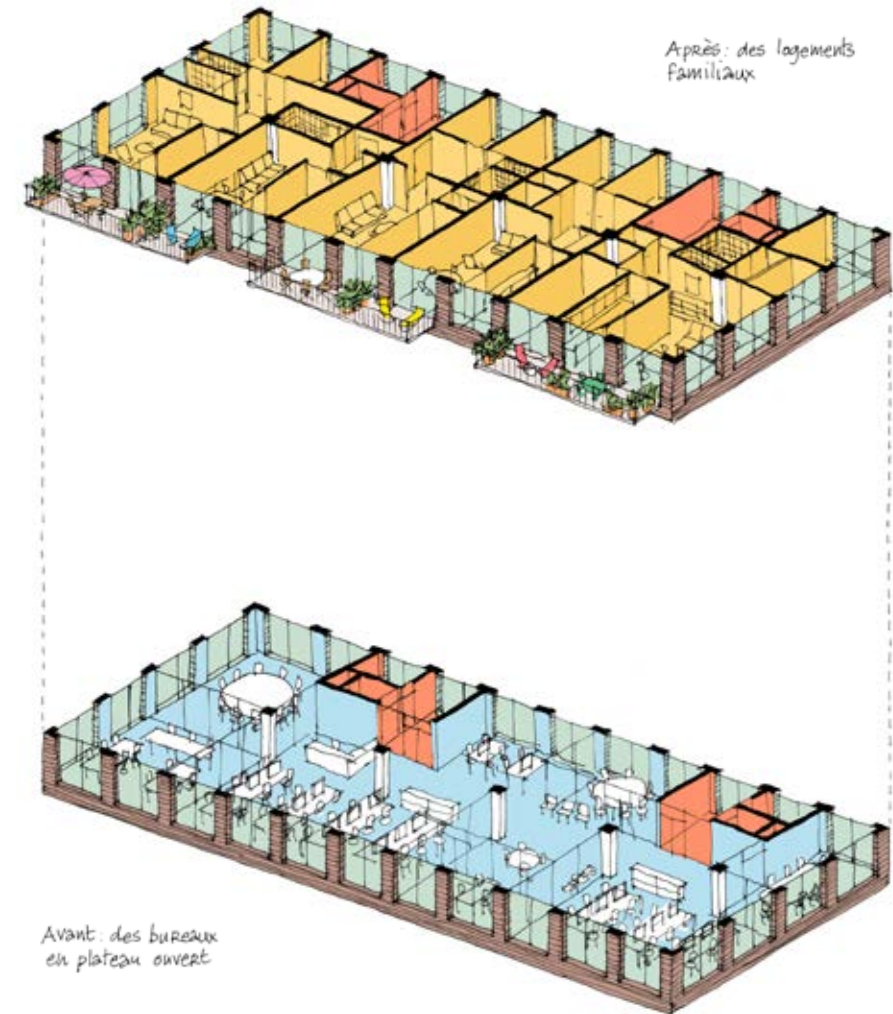
### Modularité, réversibilité, adaptabilité

Les choix de conception structurants des bâtiments privilégieront la modularité et la réduction d'utilisation des matières premières. Pour garantir cette évolutivité, cruciale si nous voulons bâtir une ville plus durable, nous favoriserons les structures en poteaux-poutres ou poteaux-dalles. Cette technique offre une

grande liberté dans le remodelage des espaces. Elle répond aux transformations de notre rapport à l'habitat: recompositions familiales, décohabitations, colocations ou encore télétravail nécessitent souplesse, adaptabilité et modularité des espaces composant le logement. Ce type de structure laisse également envisager la réversibilité de la fonction même des espaces, permettant de passer par exemple des bureaux aux logements.



Adapter les logements aux parcours résidentiels



Mixité fonctionnelle et mutabilité des surfaces



Habiter dedans et dehors : des espaces extérieurs pour tous les logements

### Tisser les liens entre l'extérieur et l'intérieur

La crise sanitaire a révélé l'importance des espaces extérieurs et annexes au logement, sous toutes leurs formes : espaces extérieurs privés (balcon, jardin), espaces partagés, seuils (passage de l'espace privé à l'espace public, espaces de transition), etc.

Chaque opération portée par la Société du Grand Paris permettra l'accès à un espace extérieur végétalisé, individuel ou partagé. Les balcons et terrasses seront proportionnés de façon à être des espaces de vie à part entière. Les espaces extérieurs concourent à faire bénéficier les usagers des bienfaits du contact avec la nature permettant ainsi de contribuer à la continuité écologique. Leur surface, leur orientation et leurs aménagements seront donc au cœur des nouvelles écritures architecturales.

Il y a une immense appétence de la population pour préserver la nature, mais il faut également bâtir. Aujourd'hui, la problématique essentielle dans l'urbanisme et l'architecture, c'est donc le mariage entre le construit et la nature.

François DE MAZIÈRES,  
maire de Versailles

Toutes ces quêtes architecturales tendent vers ce rapport, qui est assez récent, de l'homme à l'extérieur, chose qui n'existait pas dans la ville classique, afin de proposer une nouvelle forme d'habiter.

Corinne VEZZONI,  
architecte

### De nouveaux standards de confort pour les logements

Le rapport Girommeti - Leclercq sur la qualité du logement, publié en 2021, alerte sur la baisse de la taille des logements en France depuis les années 1970. À travers son référentiel environnemental et sociétal, la Société du Grand Paris veut s'attacher à produire une offre performante de qualité, diversifiée et adaptée aux usages de demain. Pour être à même d'apporter une réponse aux différents besoins en termes de taille, de statut d'occupation ou de localisation des logements nous allons nous imposer des normes minimales d'attendus en termes de conception et d'évolutivité.

Nous nous inscrivons ainsi dans une stratégie d'ensemble visant à renouveler les standards de confort. Nous recommandons des ouvertures agrandies pour favoriser l'éclairage naturel. L'indice d'ouverture des séjours, soit le rapport entre la surface des fenêtres et celle des murs extérieurs, devra être supérieur à 20 %. Les logements mono-orientés nord seront proscrits et nous souhaitons favo-

riser un maximum de logements traversants ou bi-orientés. Ces critères de qualité offrent une réponse aux besoins de ventilation et de confort climatique et sanitaire.

Enfin, l'anticipation des besoins des ménages doit aussi prendre en compte la problématique des espaces de rangement, parfois négligée alors que la moitié des Français déclarent en manquer. Pour un stockage pratique et efficient au sein de nos logements, nous fixerons des seuils minimaux de volume par pièce de vie, que ce soit les chambres ou la cuisine, qui suppose plus spécifiquement des besoins en compostage de déchets.

### Espaces partagés et services collectifs

Les dynamiques de rencontre, de partage et d'échange sont essentielles pour assurer une qualité de vie dans les quartiers. Nos projets devront être pensés de façon à faciliter les interactions entre les résidents en créant des lieux propices à la rencontre et appropriables pas les habitants. La création d'un local commun trouvera sa place au sein de chacune

## Le programme de développement urbain de la Société du Grand Paris

Le rôle de la Société du Grand Paris au sein des quartiers de gare est double, puisqu'elle y réalise aussi bien l'infrastructure de transport

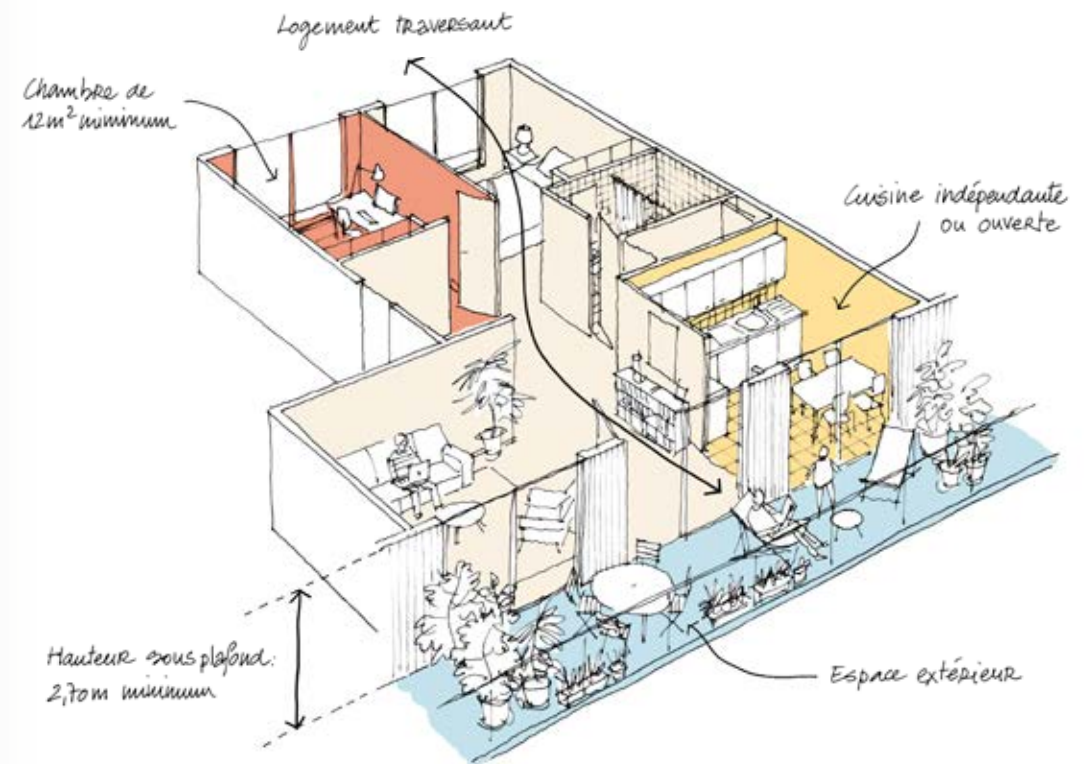
que des projets immobiliers, le plus généralement en co-promotion. Avec la centaine de sites dont elle assure la maîtrise foncière grâce aux acquisitions faites pour la construction du métro, la Société du Grand Paris ne détient qu'une part minoritaire de la surface de plancher totale en projet à l'échelle du quartier de

gare, d'où l'importance d'enclencher des synergies avec les partenaires locaux. Elle a toutefois un rôle d'entraînement significatif dans certains quartiers de gare, où sa part dans la surface de plancher totale en projet peut dépasser les 10 %.

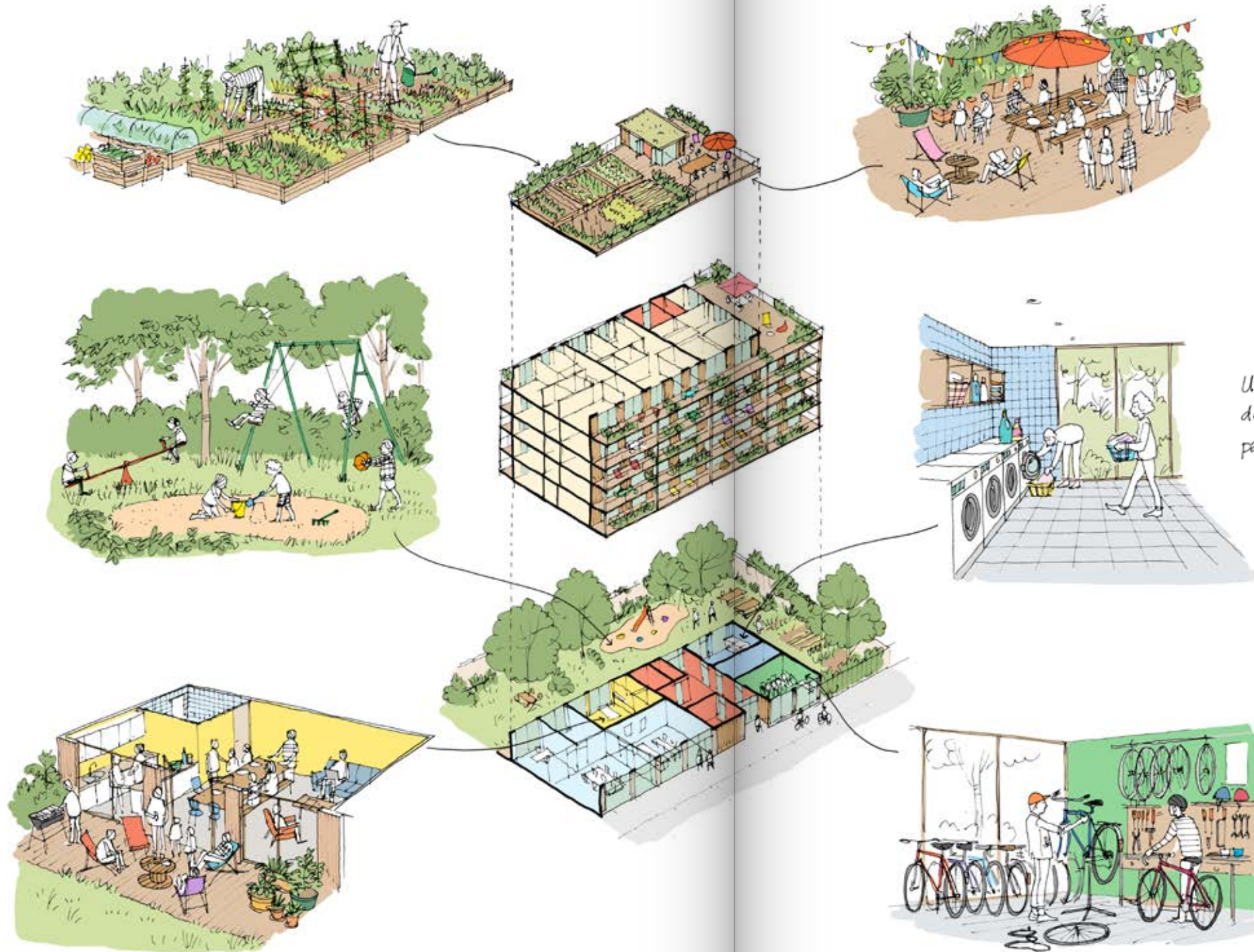
## Il faut mettre fin à la banalisation des logements exigus et privilégier des appartements spacieux, conçus pour des familles nombreuses ou recomposées.

Jacques J.-P. MARTIN,  
maire de Nogent-sur-Marne

de nos opérations. Pièce commune adaptable, services en gestion partagée, terrasse, cuisine d'été, buanderie, jardin partagé, garderie, chambres d'amis communes, buanderies communes, salles de fêtes, lieux de coworking et ateliers, services de conciergerie sont autant d'exemples répondant à l'ambition de promouvoir un nouveau mode d'habiter collectif au service du lien social. La gestion coopérative de tels lieux, facilitée par le numérique, encourage à ouvrir la palette des services proposés. Ces évolutions vont renforcer les liens et rendre la cohabitation entre habitants plus facile.



De nouveaux standards de confort pour les logements



Un quotidien plus solidaire:  
des services et des espaces  
partagés à l'intérieur des blocs

**1**  
million de m<sup>2</sup>

à construire dans les quartiers de gare  
sur les terrains acquis par la Société du Grand Paris  
pour réaliser le nouveau métro

**30%**  
de logements  
sociaux et intermédiaires,  
dont:

des pensions de famille  
et une programmation  
intergénérationnelle spécifique

des logements-ateliers d'artistes

**80%**  
des logements

dotés d'un espace extérieur privatif de minimum 3 m<sup>2</sup>  
dont la largeur ne pourra être inférieure à 1,5 mètre

Pour  
en savoir  
plus



Référentiel  
environnemental  
et sociétal  
des projets urbains  
et immobiliers  
de la Société  
du Grand Paris

## Nos engagements pour le logement

**Programmer** en faveur de critères  
de volume et de surface pour habiter  
mieux.

**Assurer** à l'ensemble des opérations  
de logement un accès à un espace  
extérieur, privatif ou partagé, intégrant  
autant que possible une surface de  
pleine terre.

**Construire** une majorité de  
logements traversants ou bi-orientés.

**Prévoir** des espaces collectifs et  
encourager la mise en place de services  
partagés.

**70 %**  
des 45 millions de tonnes  
de déblais du Grand Paris Express à valoriser  
via des projets d'aménagement, ou sous forme  
d'écomatériaux et d'écoproduits

---

Aujourd'hui  
**90 %**  
du métro réalisé  
avec du béton bas carbone

Demain  
une empreinte carbone de nos constructions  
au moins **25 %** inférieure  
au seuil de la réglementation environnementale 2020

---

Une réduction de  
**150 000 à 200 000**  
tonnes de CO<sub>2</sub>  
grâce aux matériaux biosourcés et géosourcés

Pour  
en savoir  
plus



Référentiel  
environnemental  
et sociétal  
des projets urbains  
et immobiliers  
de la Société  
du Grand Paris

## Nos engagements pour les constructions durables et la biodiversité

---

**Privilégier** la construction en  
poteaux-poutres ou poteaux-dalles.

---

**Viser** un coefficient de biotope  
par surface de 0,4 à l'échelle du réseau.

---

**Réaliser** 70 % de projets incluant  
des matériaux biosourcés ou  
géosourcés à l'échelle du réseau.



# Les usages : stimuler la vitalité culturelle et économique

Autour des gares, les quartiers vont engager de nouvelles dynamiques de vitalité urbaine, agrégeant une grande diversité d'acteurs locaux. Sur le plan culturel comme sur le plan des activités, des commerces, des services et de l'entreprenariat, la structuration de ce nouvel écosystème local va nourrir un ensemble d'usages et contribuer à développer l'attractivité des lieux.

### Pour de nouveaux services de proximité

Par les flux de voyageurs qu'elles captent chaque jour et par les centralités nouvelles qu'elles structurent, les gares stimulent une dynamique commerciale et économique forte, qui sera soutenue par les 20 000 m<sup>2</sup> d'espaces commerciaux prévus en gare. Vectrices de commercialité, de services et de vitalité économique, les gares du Grand Paris Express constituent des facteurs d'opportunités pour les investisseurs. Les quartiers de gare sont ainsi des lieux stratégiques et privilégiés pour développer de nouvelles formes de commerce de proximité. La Société du Grand Paris dispose d'un potentiel de 40 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales en pied d'immeuble de ses projets immobiliers, qu'elle aménagera en locaux évolutifs et flexibles. L'espace public doit ici jouer un rôle central d'articulation, en reliant les activités des quartiers de gare avec le reste de son territoire.

Trouver l'équilibre entre offre existante et offre nouvelle est un enjeu crucial. Un équilibre qui, pour les commerces, se traduit par

### Des points multi-services dans les gares : utiles, urbains et innovants

Une même ambition s'applique à l'offre des locaux dans les gares, à travers la présence de points multi-services. Espaces repérables et intégrés au parcours

des voyageurs, situés stratégiquement dans le flux des gares, ces points multi-services apporteront une offre et des services du quotidien liés au déplacement : produits de grande consommation, étoffés d'une offre complémentaire plus locale, innovante et éco-responsable, mais aussi des renseignements sur l'offre culturelle de la ville ou sur la vie associative,

ou encore la livraison de commandes passées aux commerçants du quartier. Leur concept s'adapte à tous les types de surfaces, de 50 à 200 m<sup>2</sup> selon les gares. Les points multi-services seront des portes d'entrée sur le quartier, proposant une offre commerciale complémentaire de celle de leur environnement urbain.

“  
Ouvrons la palette !  
Plus que de commerces marchands classiques, parlons de socles actifs, proches du service au sens large, à travailler avec les collectivités et les associations au plus près des besoins des populations.  
”

Maxime IRAGNES,  
directeur de la Valorisation immobilière et  
du développement urbain - SEGAT

une juste mesure entre grandes enseignes et indépendants, et par la recherche de nouveaux formats de commerces et de services de proximité, permettant des effets d'entraînement à l'échelle des communes concernées. L'émergence de ces nouvelles polarités devra satisfaire au pouvoir d'achat et aux aspirations des consommateurs, notamment autour de la place des produits locaux et biologiques ou

de la transparence sur l'approvisionnement. Dans cette logique, et en commençant par les gares, la Société du Grand Paris souhaite, avec Île-de-France Mobilités, jouer un rôle d'initiateur des nouvelles dynamiques locales et permettre l'essor de ces nouvelles formes de commerces au côté de ses partenaires privés et publics. Ce travail pourra également déboucher sur l'élaboration d'un cadre de développement commercial pour chaque quartier de gare. En concertation avec les collectivités, nous veillerons à ce que l'offre de commerces, de services et d'entreprises s'adapte le plus finement possible aux spécificités locales, en phase avec les usages et comportements d'achats actuels et à venir.

### Encourager les circuits courts et l'économie sociale et solidaire

Dans un contexte d'urgence climatique et en réponse aux demandes des consommateurs d'une meilleure traçabilité des produits, le retour à une production plus locale, éthique et raisonnée est un enjeu d'intérêt général. Au côté des opérateurs, nous avons à cœur de défendre une démarche vertueuse du développement économique territorial, à travers la vente de produits issus de l'agriculture urbaine, biologique et en circuit court, issus du commerce équitable, de l'*upcycling*, ou enfin de l'économie sociale et solidaire. Le déploiement de ces filières sera largement encouragé au sein de nos opérations immobilières, leur dédiant 10 % des surfaces commerciales à réaliser à l'échelle du réseau.

À travers une démarche prospective d'enseignes et de concepts, nous voulons faire émerger une nouvelle économie de proximité plus adaptée aux demandes locales, dans le but d'améliorer la qualité de vie des habitants

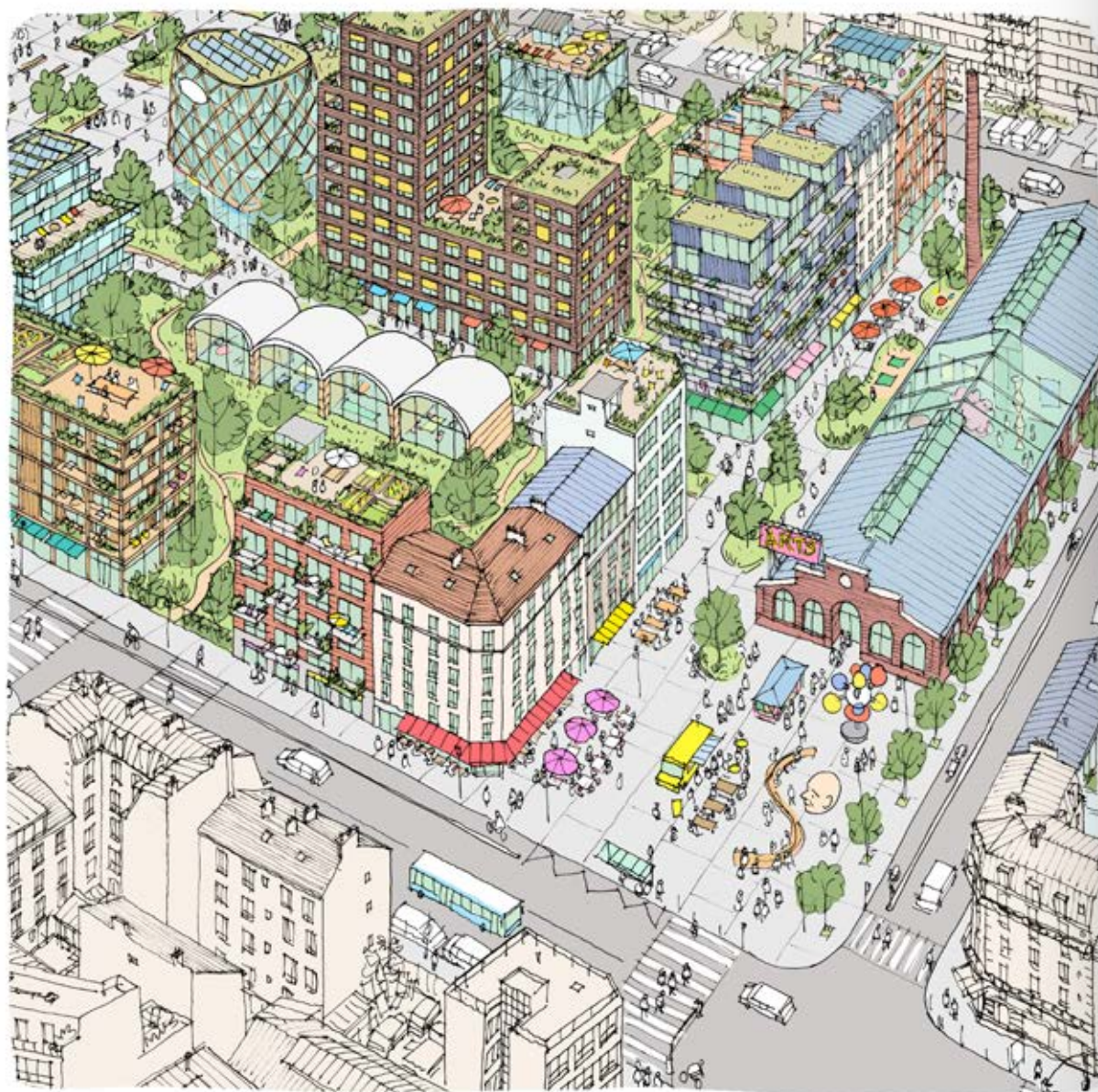
“  
Relier les hommes, c'est aussi créer des richesses et de l'attractivité, faire venir de l'emploi.  
”

Laurent JEANNE,  
maire de Champigny-sur-Marne

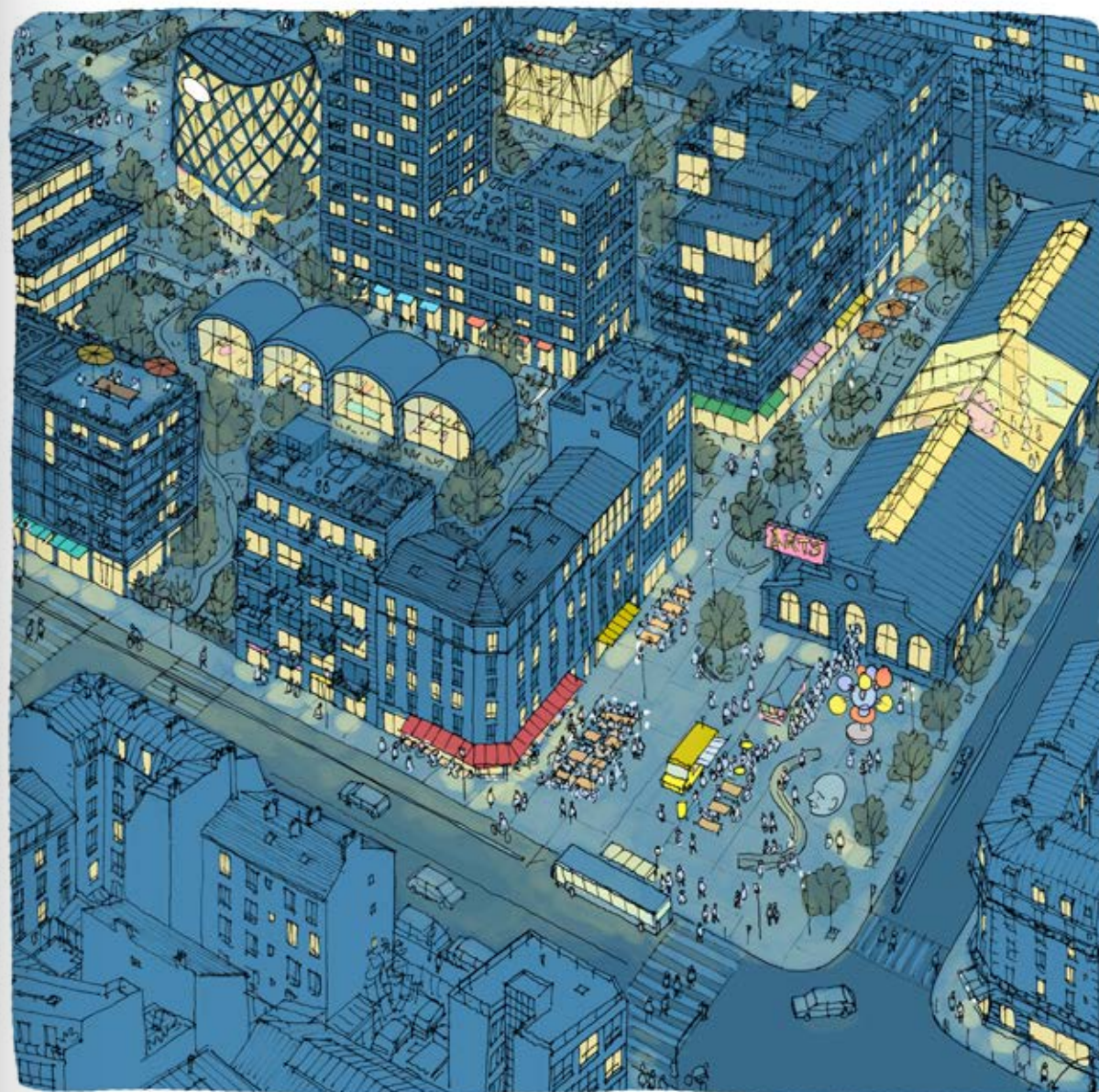
et des usagers. Pour cela, nous devons anticiper les évolutions d'un secteur en perpétuelle mutation, en réalisant des locaux commerciaux évolutifs. Nous testerons de nouveaux concepts, appelant des investissements moins lourds pour les porteurs de projet, renforçant la dimension récréative des lieux en stimulant l'intérêt des consommateurs, des riverains et des usagers.

Plus généralement, nous favoriserons les porteurs de projet exigeants sur le plan environnemental et sociétal. La diversification de l'offre que nous souhaitons dessiner de nouvelles perspectives d'emploi à l'échelle des territoires. L'économie circulaire peut par exemple accompagner efficacement le développement des mobilités, par l'installation d'ateliers de réparation de vélos qui favorisent à la fois l'insertion des personnes éloignées de l'emploi et la cohésion sociale dans les quartiers. Autant d'initiatives pour créer de la qualité de vie dans les quartiers de gare : mixité, innovation et adaptabilité forment un triptyque clé pour lutter contre les facteurs d'obsolescence des quartiers de gare.

Un quartier animé et vivant avec ses rez-de-chaussée actifs



En soirée, l'animation s'apaise, on s'y sent en sécurité et l'on n'y est pas seul



### Des écosystèmes culturels ouverts à tous

La présence d'acteurs culturels est un des piliers de l'animation des quartiers de gare. Faire une large place aux enjeux culturels dans l'aménagement, c'est privilégier le sensible et la recherche de sens au-delà d'une approche strictement fonctionnelle. Une programmation artistique et culturelle ambitieuse est déjà déployée sur l'ensemble du territoire du Grand Paris Express aux côtés des relais culturels locaux. La dynamique engagée sur les chantiers des gares, dont la programmation est désormais bien identifiée par les acteurs de la création à l'échelle de la métropole, vise, depuis son origine, à déployer et affermir l'empreinte urbaine du Grand Paris Express. Intervenant au cœur de la ville, elle participe progressivement à la structuration d'écosystèmes culturels ouverts et accessibles. Au côté des communes et des artistes, des actions d'urbanisme transitoire à vocation culturelle et artistique seront donc menées autour des chantiers des projets

### À Pleyel, un équipement culturel hybride

Au sein de la gare Saint-Denis Pleyel, geste architectural fort de Kengo Kuma au cœur d'un quartier en plein développement, la Société du Grand Paris a

choisi de réserver 5000 m<sup>2</sup> à un lieu hybride dédié à l'innovation culturelle et sociale. La consultation « Imagine Pleyel », qui porte ce projet, embrasse des thématiques multiples: liens entre image, art et technologie; sport et bien-être; cultures urbaines et spectacle vivant contemporain;

développement urbain... Le programme associera espaces permanents, événements temporaires, commerces et restauration, en recherchant autant l'ancrage dans le quartier que l'offre touristique, l'accessibilité au plus grand nombre et le rayonnement.

“

Ce réseau multipolaire crée une dynamique. Provocateur d'initiatives, il élargit le public potentiel pour les lieux culturels.

Les rapports de notoriété vont changer, en même temps que les schémas économiques: on peut imaginer des offres très variées, ancrées dans leur territoire avec une capacité à rayonner.

”

José-Manuel GONÇALVÉS,  
directeur artistique du Grand Paris Express

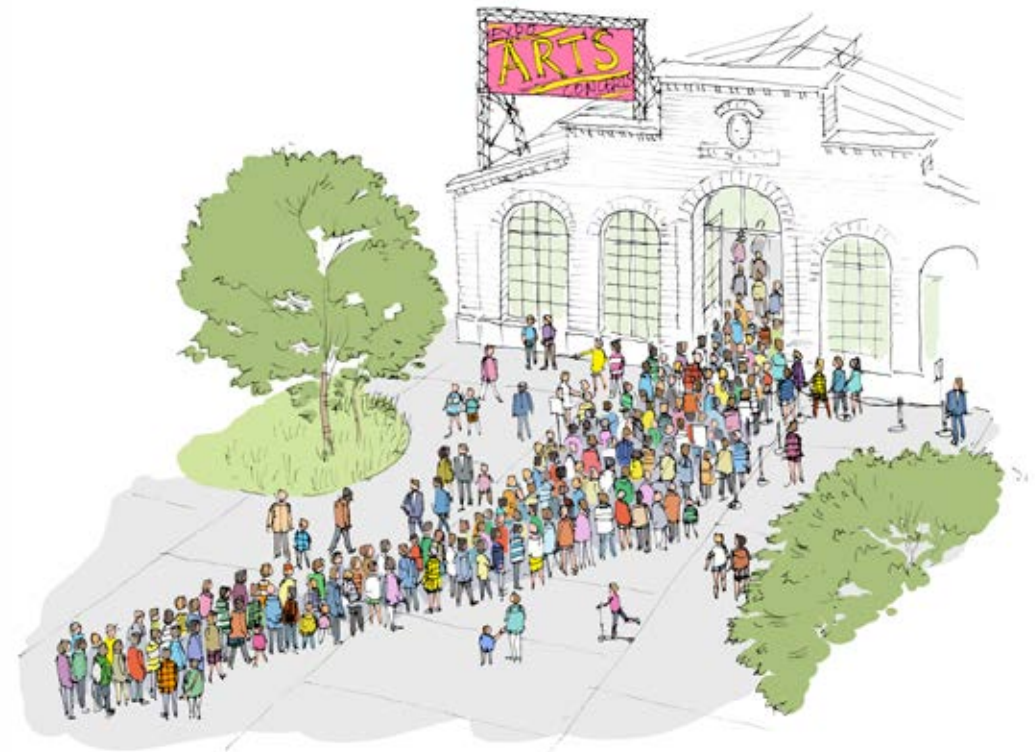
immobiliers, afin d'intégrer les habitants aux processus d'élaboration des quartiers de gare et de favoriser leur appropriation de ces nouveaux lieux du Grand Paris.

“

Nous voulons que les habitants des quartiers populaires puissent continuer à vivre au pied du métro. Tel est le sens de la rénovation urbaine en cours. Elle permettra à tous de profiter des dynamiques enclenchées.

”

Marie-Hélène AMIABLE,  
maire de Bagneux



Une culture qui bat son plein

Dans les quartiers de gare, ces écosystèmes associent la mise en valeur des acteurs locaux, par le soutien à la création, au renforcement d'une offre culturelle riche et diversifiée. Cette action se décline à différentes échelles : à travers la diffusion de la création artistique dans les futures gares, l'espace public et les projets immobiliers, à travers la place faite à la création dans les rez-de-chaussée actifs, ou encore à travers la construction d'équipements culturels de portée métropolitaine.

### Pérenniser la présence des artistes

Ces actions ouvrent la voie à une présence pérenne de l'art et de la culture dans les quartiers de gare. Afin de consolider cette dynamique, nous souhaitons contribuer à l'installation des artistes dans les quartiers de gare, en leur permettant de travailler sur leur lieu de vie et réciproquement. Une centaine de logements-ateliers, soit 1 % de la production des logements sociaux et intermédiaires, sera ainsi consacrée aux artistes, tandis que 10 % des rez-de-chaussée seront réservés aux acteurs de

### Des ateliers-logements d'artistes

Le secteur culturel représente un véritable atout économique pour l'Île-de-France : 500 000 personnes y travaillent, en art visuel ou spectacle vivant, cinéma et audiovisuel, musique, édition, architecture...

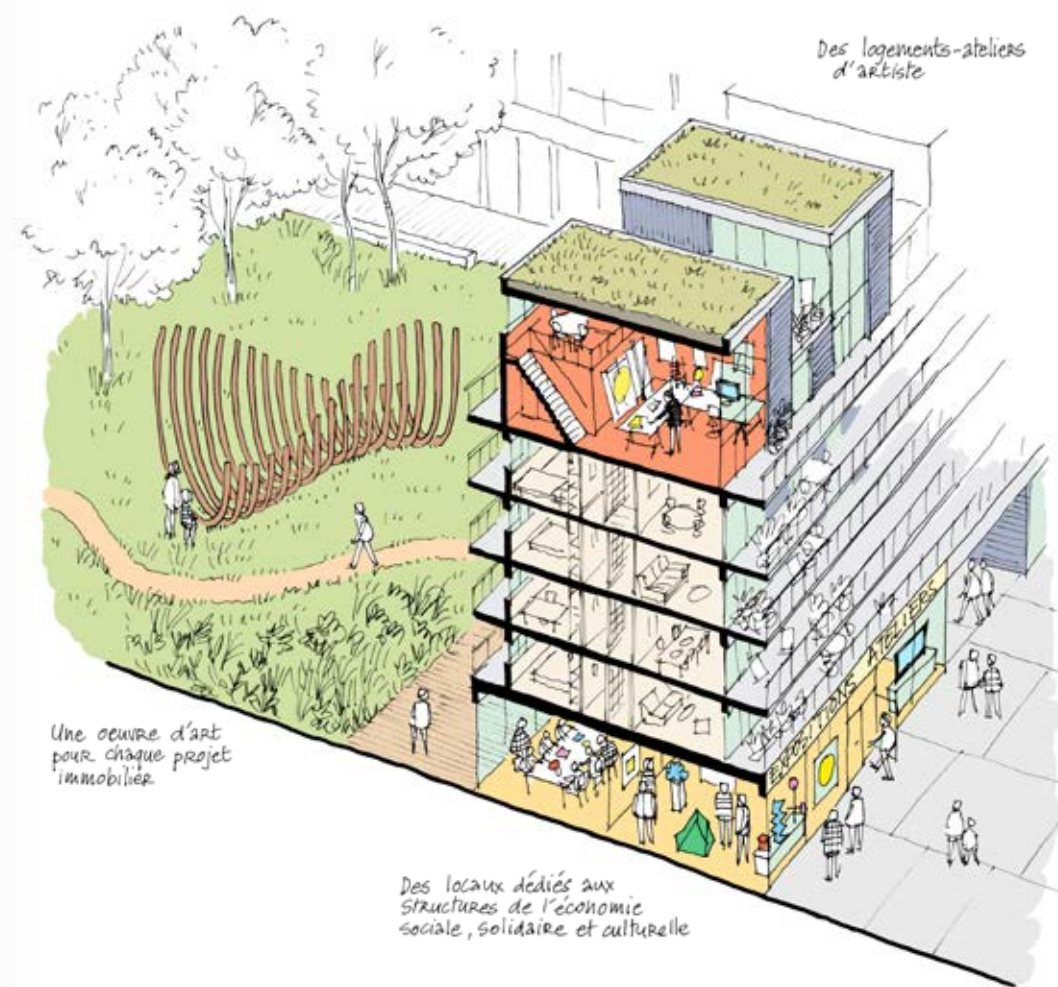
Mais ces créateurs, qui participent au rayonnement et à la richesse de la région, vivent trop souvent dans des conditions précaires. Dans Paris intra-muros, les bailleurs sociaux proposent 1500 ateliers, offre aujourd'hui saturée. Envisager la problématique à l'échelle de la métropole en construisant dans les quartiers de gare des ateliers

l'économie sociale, solidaire et culturelle, dans le but d'ouvrir et de diffuser les pratiques culturelles sur des territoires très riches en dynamiques artistiques. Cette initiative, qui permet de travailler les liens entre espaces publics et socles actifs, participe directement à l'ambiance culturelle des quartiers de gare, en stimulant les interactions entre habitants, usagers, artistes et créateurs.

Nous poursuivons également le geste du programme de commande artistique « Tandem », initié dans les gares à l'échelle des projets immobiliers, en se fixant l'objectif d'une œuvre d'art pour chaque immeuble construit. Celle-ci privilégiera la visibilité depuis l'espace public, et devra être accompagnée d'une information accessible et pédagogique. Dans la lignée du programme « 1 immeuble, 1 œuvre », les nouveaux liens tissés entre artistes et habitants dans les quartiers de gare doivent ainsi permettre aux publics de s'approprier différemment les questions relatives au vivre ensemble. L'ensemble de ces actions contribue dès lors à faire émerger une identité spécifique à chaque quartier de gare.

et des logements qui leur soient réservés est ainsi un début de réponse. C'est également une manière de valoriser une « exception française », afin d'éviter aux artistes de devoir s'éloigner des centres ou de partir à l'étranger, conférant au Grand Paris une valeur ajoutée, tant économique qu'artistique.

## De la culture et de la création à tous les étages



### Raconter et valoriser une mémoire locale

Les projets artistiques qui racontent le Grand Paris d'aujourd'hui et de demain puisent dans une mémoire locale, qu'ils participent à valoriser. Ils permettent l'émergence d'un imaginaire commun autour d'une identité métropolitaine. Pour les donner à voir, de nombreuses expositions sont régulièrement réalisées, déclinant les formes artistiques et les regards : commandes photographiques, graphiques, numériques, sonores ou musicales racontent le Grand Paris au fil des travaux.

Ces projets de narration du territoire témoignent des bouleversements auxquels participent le Grand Paris Express et ses quartiers de gare : l'effacement progressif des frontières entre la capitale et les périphéries, les évolutions des modes de vie urbains ou encore la transformation des paysages métropolitains.

### L'appel à projets "Illustrer le Grand Paris"

L'appel à projets « Illustrer le Grand Paris », à destination de l'ensemble des créateurs du champ de l'illustration (bande dessinée, illustration, graphisme, animation), propose de

figurer sur les quais de gare le territoire métropolitain en surface, à travers une approche sensible et poétique destinée à se repérer dans l'espace mais aussi à stimuler les imaginaires de la ville. Cet appel à projets s'inscrit résolument dans l'échelle des quartiers de gare, visant à raconter l'aventure urbaine du Grand Paris à travers

“

**Le Grand Paris Express  
va créer de nouvelles relations  
au quotidien avec la culture.  
Cette nouvelle urbanité  
qui est en train d'apparaître  
doit rapprocher, comme nous  
le faisons au musée,  
l'art de la ville.**

”

**Alexia FABRE,**  
*directrice de l'École nationale supérieure  
des Beaux-Arts de Paris*

un regard d'artiste attentif à la transformation de ses paysages urbains, de ses usages, de son identité. Chaque gare étant associée à un illustrateur différent, c'est bien l'affirmation d'une singularité locale qui est en œuvre, rejaillissant sur l'ensemble du quartier de gare.

**40 000** m<sup>2</sup>  
de surfaces commerciales  
construites par la Société du Grand Paris en pied d'immeubles

dont au moins  
**10 %**  
réservés à l'économie sociale,  
solidaire et culturelle

---

**200**  
boutiques  
sur l'ensemble des gares du réseau

soit  
**20 000** m<sup>2</sup>  
dont près de 30 % dédiés  
à des points multi-services

Pour  
en savoir  
plus



Référentiel  
environnemental  
et sociétal  
des projets urbains  
et immobiliers  
de la Société  
du Grand Paris

## Nos engagements pour les activités et le commerce

---

**Ancrer** la complémentarité  
de la gare et de son environnement  
par la concertation avec les élus locaux  
et la définition de valeurs et d'objectifs  
partagés.

---

**Privilégier** une chaîne  
d'approvisionnement en circuit  
court et locale, mettre en lumière  
l'économie circulaire et les produits  
de l'agriculture raisonnée.

---

**Développer** des projets  
emblématiques: commercial,  
culturel et innovant au service  
de l'attractivité du territoire.

Aujourd'hui  
**270**  
lieux culturels  
à moins de dix minutes de marche  
d'une gare Grand Paris Express

12 musées  
dont 5 d'échelle métropolitaine

20 galeries

54 conservatoires  
écoles de musique,  
de danse, de cirque ou  
d'art dramatique

22 cinémas

51 bibliothèques-  
médiathèques

17 écoles de dessin  
ou d'enseignement  
des Beaux-Arts

40 lieux  
de spectacle vivant

**1**  
grande collection  
d'œuvres d'art intégrées à l'architecture des gares

Pour  
en savoir  
plus



Catalogue  
des actions  
culturelles  
sur les territoires



Catalogue  
des œuvres  
« Tandems  
Artistes &  
Architectes »



Programmation  
culturelle du Grand  
Paris Express



Atlas inédit  
des lieux culturels  
du Grand Paris,  
par l'Apur

## Nos engagements pour la culture

**Réserver** 10 % des socles actifs  
en pied d'immeuble aux acteurs de  
l'économie sociale, solidaire et  
culturelle.

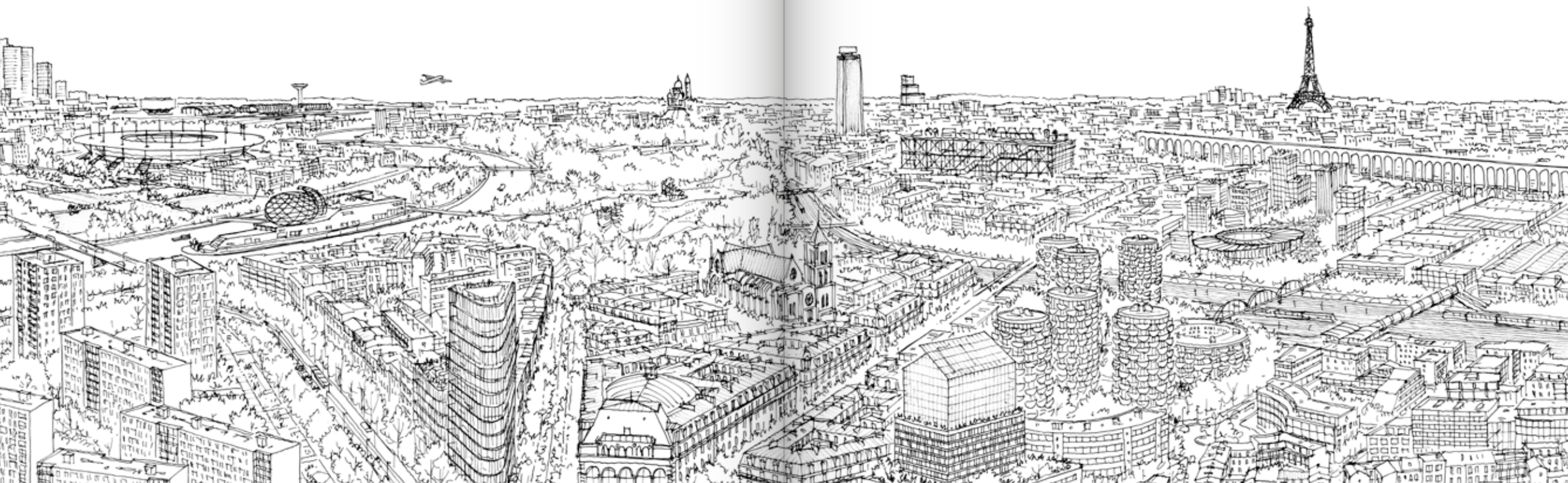
**Encourager et accompagner**  
les initiatives d'urbanisme transitoire  
à vocation artistique et culturelle  
sur les chantiers des projets immobiliers.

**Construire** des logements-ateliers  
d'artistes à hauteur d'1 % des logements  
sociaux et intermédiaires.

**Inclure** une œuvre d'art pérenne  
dans chaque projet immobilier,  
de préférence visible depuis l'espace  
public et accompagnée d'un cartel  
explicatif.



# Méthode. Faire ensemble et expérimenter



Depuis sa création, la Société du Grand Paris a souhaité fédérer l'ensemble des parties prenantes autour du projet pour assurer la mise en valeur et la réussite des quartiers de gare. C'est, pour les territoires, l'opportunité de penser et de construire de nouvelles centralités porteuses d'enjeux de mobilité, de qualité urbaine et de cadre de vie. Ce projet hors normes, durablement ancré dans les territoires, porte une vision à long terme de l'aménagement. Ce temps long est également celui de l'anticipation constante face aux incertitudes et évolutions qui jalonnent un tel projet urbain. Notre réussite collective dépend de la qualité et de la transparence du dialogue entre l'ensemble des parties prenantes.

# Créer les conditions d'un dialogue constructif

Fabriquer la ville autour des gares du Grand Paris Express suppose de déployer une stratégie de co-construction avec les acteurs de chaque territoire, dans le but de faire émerger une vision partagée du modèle d'insertion urbaine de l'infrastructure dans son contexte bâti, actuel ou futur. La Société du Grand Paris s'est donc attachée à susciter la collaboration et le partenariat entre de nombreux acteurs, qu'ils soient publics ou privés.

### Forger une culture partagée de la ville

Les propositions formulées dans le présent ouvrage s'inscrivent dans cette démarche : forger progressivement une culture commune, sans l'imposer, appropriable par l'ensemble des acteurs impliqués. Les engagements que nous avons identifiés sont le fruit du travail quotidien avec l'ensemble des partenaires et ont ainsi vocation à s'enrichir au fur et à mesure des phases de dialogue, par les apports et les compétences de chacun. C'est à cette condition que nous relèverons les défis contemporains.

“

**Ce que nous attendons de la Société du Grand Paris ?  
D'abord qu'elle alimente les collectivités en réflexion sur le traitement des espaces publics. Et qu'elle veille à développer les activités économiques autour des gares.**

”

**Bernard GAUDUCHEAU,**  
maire de Vanves

Une coopération plus intégrée entre les différents opérateurs de l'État se met en place, et ce nouveau cadre d'action au service des territoires doit faciliter la coordination avec les établissements publics et les principaux partenaires de la politique du logement. La Société du Grand Paris en est déjà actrice, au travers de la signature de protocoles avec Grand Paris Aménagement, l'Établissement Public Foncier

d'Île-de-France ou encore la CDC Habitat. À l'expertise technique, l'ingénierie de projet et au portage foncier que proposent les opérateurs de l'État, les collectivités et élus locaux apportent la connaissance du territoire et des besoins des habitants. Ce jeu d'échelle concilie également les enjeux métropolitains et locaux et permet une péréquation fine au plus près des réalités géographiques de chaque quartier de gare. Le dialogue à l'échelle métropolitaine se poursuit et se concrétise au sein des dispositifs opérationnels mis en place autour des futures gares du Grand Paris Express. Nous faisons de cette entente et de cette connaissance mutuelle une priorité.

### Des comités de pôles pour dessiner les abords des gares

Île-de-France Mobilités et la Société du Grand Paris ont permis l'implication essentielle des collectivités et des partenaires locaux. La présence dans ces comités de tous les acteurs publics concernés a permis d'appréhender les besoins du territoire tant en termes de mobilité que d'aménagement des espaces publics (résorption des coupures urbaines, végétalisation, continuité des itinéraires piétons et cyclables, etc.). Concrètement, la démarche débute par une phase de diagnostic à l'échelle du quartier, confiée à un bureau d'études et validée ensuite par les élus et les institutions impliquées. Puis, sur un périmètre plus étroit de 300 mètres autour de la gare, un préprogramme incluant les dimensions techniques et politiques est discuté : fonctions de l'espace public et conflits d'usages, rabattements vers la gare, place de la voiture et des mobilités actives... Un scénario d'aménagement est alors défini, puis traduit en zones spatiales et séquencé en opérations d'aménagement. À chaque

opération est associé un budget, comprenant la part que la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités vont respectivement subventionner. L'ensemble de cette démarche aboutit à l'arrêt d'un schéma de référence, document qui offre une base solide aux concepteurs et futurs gestionnaires. Des comités de suivi complètent le dispositif et poursuivent la démarche partenariale, dans le but de garantir la pérennité des intentions inscrites dans les schémas de référence. Cette méthode a aujourd'hui fait ses preuves, c'est pourquoi il a été proposé de l'élargir à l'échelle de l'aménagement des quartiers de gare.

“

**Pilote d'un projet national majeur, la Société du Grand Paris porte une vision à très long terme, donc avec beaucoup d'incertitudes. Afin de concrétiser cette vision, il est nécessaire de la partager avec les acteurs, d'organiser dès à présent les retours d'expérience à venir et de faire vivre cette vision dans le temps.**

”

**François PEYRON,**  
assistant à maîtrise d'ouvrage environnement pour la Société du Grand Paris - Zefco

### À Sevrans Beaudottes : du comité de pôle au comité de gare (1/2)

**La gare Sevrans Beaudottes est exemplaire de l'intérêt que peuvent représenter ces deux types de comités, et offre une preuve de leur réussite. Dans un premier temps, le comité de pôle a permis de définir**

les espaces publics et équipements intermodaux autour de la gare, en repensant notamment le pôle bus en interconnexion avec les gares de métro et du RER, tout en insérant une importante offre de stationnement vélo. Ce projet a été défini à partir des principes du référentiel des *Places du Grand Paris*. Un très grand nombre d'acteurs y ont pris part, parmi lesquels la ville de Sevrans, pilote de la

démarche, la Société du Grand Paris, financeur de l'étude de pôle, Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, l'Établissement public territorial Paris Terre d'Envol, futur maître d'ouvrage des espaces publics, le Département de la Seine-Saint-Denis, l'État, la Région Île-de-France, ou encore la SNCF, la RATP et Keolis.

### Des comités de quartiers de gare pour coordonner les nouvelles centralités

Le premier comité de quartier de gare a été installé à Sevrans en 2021 sous l'impulsion de la préfecture d'Île-de-France. Selon les besoins identifiés, une trentaine de comités devraient voir le jour afin d'accompagner la requalification urbaine que génère l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express. Leur objectif commun : rassembler les parties prenantes et représentants des instances de pilotage qui œuvrent sur un même périmètre. Il est en effet nécessaire de garantir la cohérence et l'homogénéité

des opérations d'aménagement, sur un périmètre qui peut être variable, mais qui s'adapte systématiquement à l'échelle du quartier et qui s'extrait du registre des découpages administratifs. Les différents porteurs de projet ont ainsi l'occasion de partager les informations et d'ajuster leur programmation pour soigner les interfaces et aligner les calendriers. Au sein de ces comités, aux côtés d'autres établissements publics comme Grand Paris Aménagement, nous participons à la recherche d'un consensus local. La démarche n'en est qu'à ses débuts : le format et la modalité de ces comités sont susceptibles d'évoluer pour s'adapter aux situations locales.

### À Sevrans Beaudottes : du comité de pôle au comité de quartier de gare (2/2)

La gare Sevrans Beaudottes s'inscrit dans un secteur en pleine mutation : le projet d'aménagement est en interface directe avec la ZAC Mandela, pilotée par Grand Paris Aménagement, qui prévoit la requalification d'un quartier par une opération ANRU et la destruction d'une halle et d'un parking en ouvrage. La commune compte également plusieurs

périmètres en ZAC et en renouvellement urbain.

Il apparaissait donc nécessaire de coordonner ces démarches au sein d'un comité de quartier de gare réunissant les pilotes de chaque projet, à travers un schéma directeur urbain réaliste et partagé. Une étude urbaine a ainsi été lancée en 2021 par la ville de Sevrans, Grand Paris Aménagement et la Société du Grand Paris, sur un périmètre élargi au centre commercial et à la zone d'activités économiques voisine. Les conclusions permettront de rassembler autour d'un projet de ville

adapté aux évolutions du quartier avec l'arrivée du Grand Paris Express. Ce comité est l'occasion de lier les thématiques et de penser la ville en transversalité : articuler la programmation des projets immobiliers et la mutation des espaces productifs et commerciaux, créer de nouvelles continuités douces tout en facilitant l'intermodalité autour de la gare... Autant d'opportunités de développement local à saisir grâce à l'intégration de l'ensemble de ces acteurs au sein d'un même espace de discussion.



*Construire le projet avec l'ensemble des partenaires*

# Imaginer des projets urbains évolutifs

Les projets urbains que nous portons doivent anticiper les évolutions à venir dans la conception de la ville avec plus d'innovation et de souplesse. Nous sommes convaincus de l'intérêt de partager cette méthode auprès de nos partenaires.



Anticiper les mutations urbaines avec les habitants: Raconter, expérimenter, préfigurer

### Une action ouverte, agile et innovante

La vie des projets urbains s'inscrit dans la durée et les équilibres changent. Pour faire face à ces enjeux, les cahiers des charges de chaque opération seront donc étroitement concertés avec les élus locaux, mais aussi avec les usagers et les riverains. Déjà, de tels espaces d'expérimentation et de tests avec les populations locales sont mis en place, par exemple, pour l'organisation des espaces publics, le choix du mobilier urbain, ou encore la mise en place de circulations douces. Des balades urbaines ont été organisées avec les riverains des futures gares et avec le soutien de l'association *Enlarge Your Paris*. Le succès est au rendez-vous puisque depuis 2018, les marches urbaines le long des tracés du métro rassemblent chaque été plus de 800 randonneurs sur deux semaines de parcours. Portant chaque fois sur des thèmes différents, elles révèlent des lieux méconnus, rencontrent des personnalités locales.

L'objectif est d'explorer toutes les dimensions de la ville, afin d'expérimenter le degré de marchabilité et d'hospitalité des quartiers de

### Tester des aménagements

Chaque année, la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités, en partenariat avec l'Association des maires de la région, lancent des appels à projets avec l'idée de confronter les idées à la pratique et d'expérimenter des aménagements pour

les quartiers de gare. Grâce aux retours d'expérience étudiés pendant ces tests, les municipalités et les habitants participent à la conception de leurs futurs espaces publics. « Imaginer des dispositifs anti-intrusion efficaces, beaux et utiles » : sur ce cahier des charges, quatre lauréats d'un Appel à projets innovants, lancé à Bobigny en 2019, ont testé

leurs propositions, sur le parvis de la préfecture : des bancs modulables et plantés, dans l'optique d'allier végétalisation et sécurité ; des glissières en béton transformées en sièges et en arceaux pour vélos ; des énormes mots en béton, pour orienter les piétons en faisant rempart... Une réussite locale auprès des habitants.

“

Notre stratégie urbaine est un levier essentiel de la fabrique d'une ville durable et de qualité, en anticipant les effets du réseau et en tirant le meilleur de chaque acteur, par le dialogue. Avec un maître mot : veiller, ensemble, à la mutabilité, à la possibilité de transformer avec le temps des espaces vivants.

”

Jean-François MONTEILS,  
président du directoire de la Société du Grand Paris

gare, de révéler les initiatives habitantes qu'ils abritent, mais aussi de souligner les points d'amélioration de la trame viaire. Laisser la porte ouverte à ce type de pratiques innovantes impose de sortir des habitudes des projets urbains classiques : cela permet de garantir un meilleur vieillissement des aménagements réalisés. Cette lutte contre l'obsolescence est

aussi un gage de sobriété écologique et une incitation à poursuivre cet effort au-delà du périmètre des quartiers de gare.

### Préfigurer et expérimenter les quartiers de gare de demain

La phase de construction du réseau est une occasion précieuse de préfigurer ce que seront les quartiers de gare de demain et de renforcer le lien social. Les projets de résidences artistiques sur les territoires que nous portons autour des chantiers de gare s'adressent en priorité aux riverains et futurs usagers, engageant avec eux une réflexion quant aux transformations urbaines des territoires du Grand Paris. Ces programmes, intitulés « Chantiers partagés » et mis en place dès 2015, contribuent ainsi à faire émerger une nouvelle manière de penser la ville, plus itérative et collaborative. Ils incarnent la méthodologie que nous souhaitons mettre en place pour concevoir et faire vivre les quartiers de gare.

### Une parade festive à vélo pour la gare de Bry - Villiers - Champigny

Le Chantier partagé « Véloparade », réalisé en septembre 2021 avec des étudiants de l'ENSA-Paris Belleville, interroge les flux

de rabattement cyclistes autour de la future gare Bry - Villiers - Champigny sur la ligne 15 Sud, à travers un parcours urbain festif, conçu conjointement par les étudiants, les services de la ville de Villiers-sur-Marne et des acteurs locaux de la mobilité durable. En plaçant l'intermodalité, enjeu central de la métropole bas carbone

de demain, au cœur d'une démarche artistique, festive et pédagogique à destination du grand public, ce projet a permis de préfigurer de nouvelles façons de se déplacer avec les riverains, et de les sensibiliser aux modes actifs à travers un temps d'expression et de convivialité.

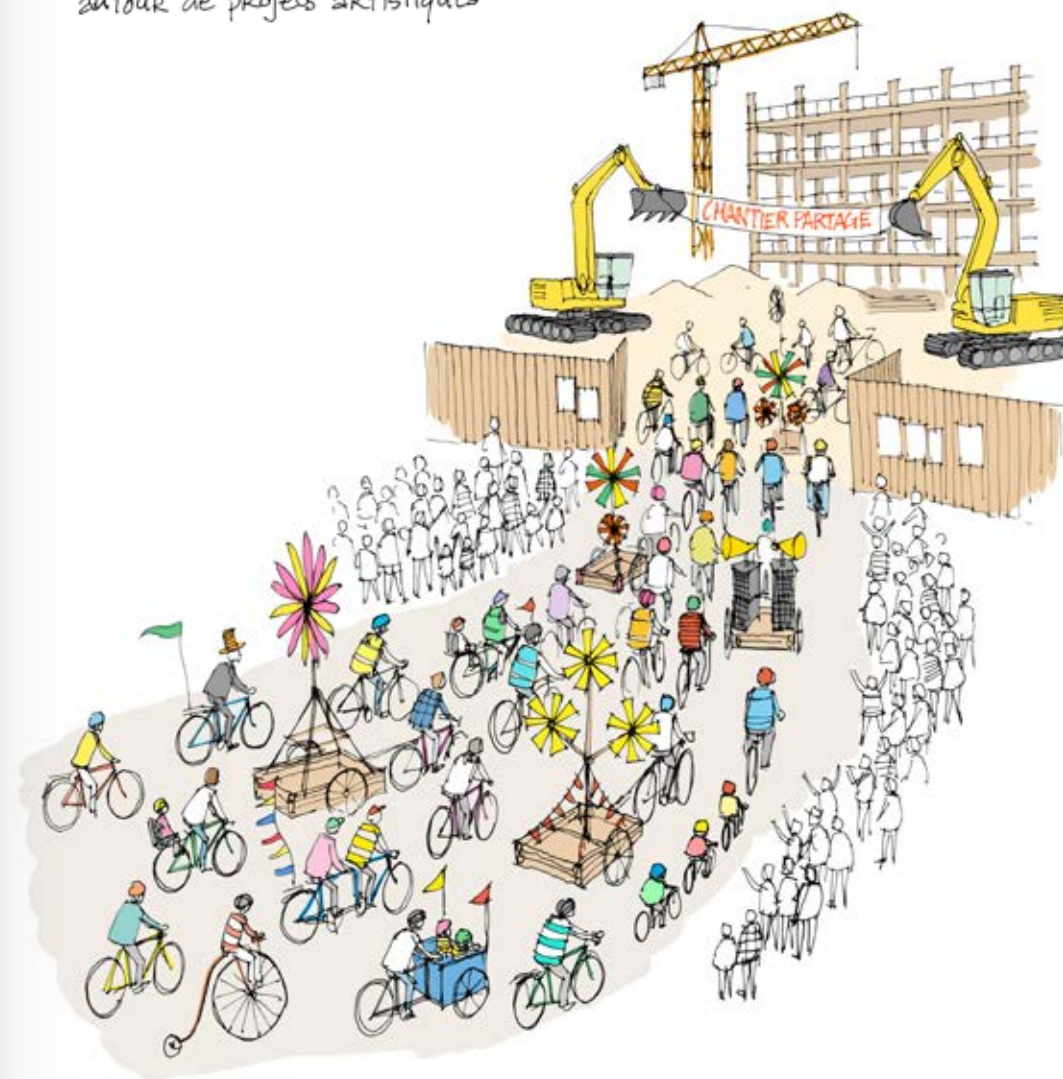
“

À travers la création artistique, nous voulons aider le projet à réaliser un de ses plus beaux objectifs, celui de donner à la France l'image d'un pays d'innovation sociale et culturelle.

”

Rémi BABINET,  
président du Fonds de dotation  
du Grand Paris Express

Profiter du temps des chantiers pour rassembler les habitants autour de projets artistiques



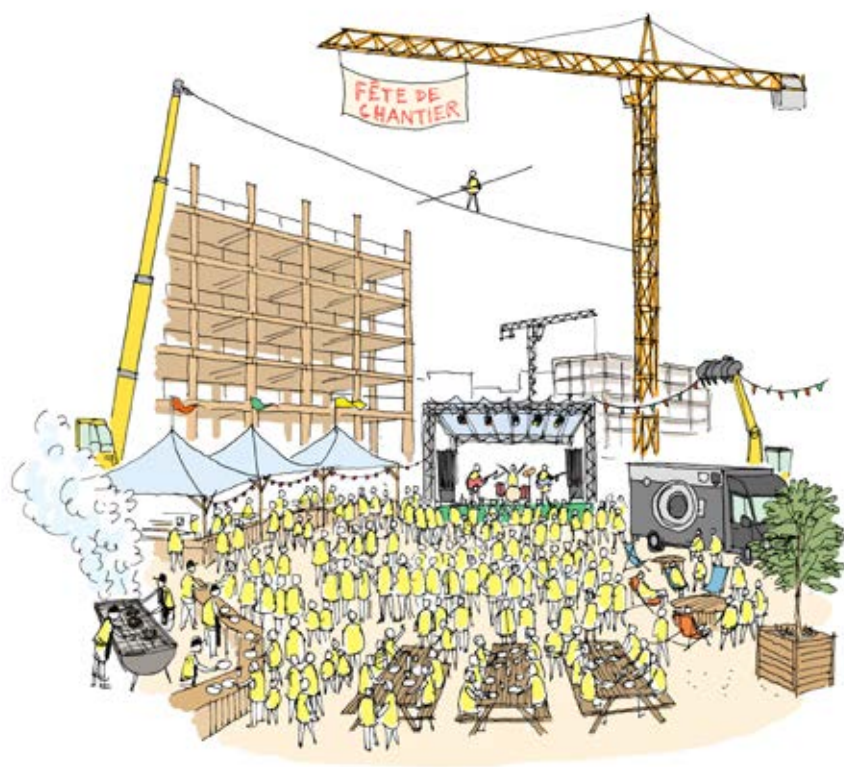


“

Le Grand Paris Express nous libère de la voiture; c'est d'abord un énorme enjeu écologique! Mais c'est aussi une question de liberté, en particulier pour les jeunes. C'est comme ça qu'il faut regarder le Grand Paris Express: comme un projet d'avenir, joyeux et enthousiasmant.

”

Nicolas SAMSOEN,  
maire de Massy, président du comité stratégique  
de la Société du Grand Paris



Rythmer la vie des  
quartiers en chantier avec  
des rendez-vous festifs

### Fertiliser les terreaux culturels locaux et animer le territoire

Le bénéfice de ces actions culturelles pendant le temps des chantiers est double: il permet aussi bien de fertiliser les terreaux culturels et artistiques que les tissus associatifs locaux. La valorisation des initiatives artistiques locales attire efficacement et souvent durablement de nouveaux publics sur un espace d'expérimentation, de convivialité et de diffusion artistique. Une occasion, et même une responsabilité: celle de jouer un rôle de soutien à la création, sur des territoires riches d'initiatives mais dont les acteurs sont exposés à d'importantes fragilités économiques, notamment depuis la crise sanitaire.

De la même façon, nous réalisons depuis 2016 de grandes fêtes de chantier sur les emplacements même des futures gares, les KM. En prenant appui sur les acteurs culturels et économiques installés à proximité des chantiers, ces KM permettent eux aussi de soutenir la création locale et d'activer le territoire et ses réseaux, jouant un rôle sensible d'animation du futur quartier de gare. Spectaculaires et gratuits, pouvant accueillir plusieurs milliers de personnes le temps d'une soirée, ils constituent l'opportunité de découvrir l'univers complexe des chantiers d'infrastructures à l'occasion d'un temps fort de génie civil: creusement d'un puits, baptême d'un tunnelier, etc. Festifs et fédérateurs, ils transforment la relation que les riverains entretiennent avec le chantier et mobilisent à l'échelle d'un quartier entier, parfois même au-delà.

### Le KM de Massy

En 2021, autour du baptême du tunnelier Caroline sur la future ligne 18, La Société du Grand Paris organise son neuvième KM à Massy, en présence de Nicolas Samsoen, maire de la ville. Les visiteurs pénètrent dans le chantier et peuvent enfin appréhender ce qui se passe derrière les palissades.

Le parcours artistique débute par une installation lumineuse immersive de Guillaume Marmin, et se poursuit avec l'exposition « Archéologie du futur » composée de dessins commandés à des illustrateurs locaux. Comme sur les autres KM, le photomaton géant de JR affiche d'immenses portraits d'habitants récoltés dans son camion avec lequel il a

sillonné les environs. À la nuit, la Compagnie Groupe F illumine le chantier et tire du fond du puits un feu d'artifice accompagné par les chanteurs de l'Opéra de Massy. Des brasseurs de bières et des food-trucks locaux entourent les grandes tables où on déguste le traditionnel « gigot bitume ». La soirée, retransmise sur Radio Nova, s'achève par un DJ set.

### Poser les jalons d'une nouvelle façon de fabriquer la ville

En associant avant même la mise en service du métro de nombreux acteurs de la fabrique urbaine, des riverains, des artistes, ainsi que les jeunes générations, nous souhaitons à la fois garantir la pérennité du modèle urbain ici proposé, mais aussi contribuer à sa diffusion. Pour rendre les quartiers vivants, nous croyons que leur appropriation et leur animation par les habitants sont nécessaires. Dans cette optique, mobiliser la jeunesse s'avère être un formidable levier. Un accompagnement des pratiques de la ville durable (réemploi, biodiversité, mobilités, mixité fonctionnelle et d'usage) est ainsi engagé auprès d'éco-délégués collégiens de plusieurs territoires, dans le but de nourrir une réflexion autour de leurs propres initiatives, en lien avec

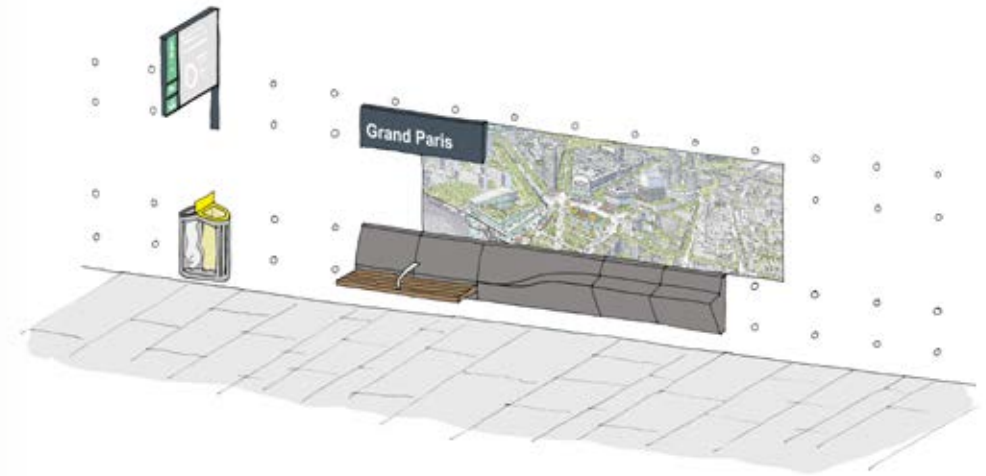
“  
Il n'y a pas de recette toute faite pour aboutir à la ville rêvée, ça supposerait une telle standardisation qu'il n'y aurait plus de place pour l'imprévu.  
”

Soraya HAMRIOUI,  
directrice générale-adjointe - Grand Paris Aménagement

les enjeux de l'aménagement des quartiers de gare. Ces nouveaux usages impliquent aussi que les gestionnaires de ces espaces s'adaptent et évoluent avec les habitants une fois les projets livrés et mis à leur disposition.



Concevoir et travailler avec les habitants dans le respect des héritages existants



### La Fabrique du métro, outil de travail collaboratif

Dans des anciens entrepôts, à deux pas du nouveau parc des Docks de Saint-Ouen-sur-Seine et de la ligne 14, la Fabrique du métro raconte le futur du Grand Paris. En un peu plus de deux ans, elle a reçu quelque 40 000 visiteurs scolaires et familles, entreprises, institutions. Ici se révèle comment le projet prend forme, avec quels objectifs, quel design... À l'échelle 1, sur 1500 m<sup>2</sup>, hall et rame de métro, matériaux et éclairages, objets et signalétiques sont exposés, faciles à expérimenter. Pour les

jeunes, ce parcours immersif et pédagogique est devenu un lieu de sensibilisation aux métiers de la construction, notamment de la transition écologique et numérique. La Fabrique du métro contribue également à la découverte des enjeux de mobilité des personnes éloignées des réseaux de transport. Par une démarche innovante et proactive, et en s'appuyant sur un réseau de sites relais moteurs, elle accompagne les publics les plus éloignés vers le service public de l'orientation et de l'emploi. Vitrine accueillante du projet, la Fabrique du métro est enfin un outil de présentation et de coopération avec les partenaires. Pour les associations représentant de

handicap, c'est une occasion de valider les choix ergonomiques du mobilier de gare en testant des aménagements. Point d'orgue de la visite, une maquette digitale, grâce à laquelle on plonge en immersion dans les futurs quartiers de gare. Enrichie au fur et à mesure que les projets évoluent, cette table tactile donne à voir la réalité du Grand Paris, dont le nouveau métro va changer la perception. Espace d'expérimentation, la Fabrique du métro est un lieu de recueil de la mémoire du projet qui, par sa richesse, porte autant d'objets d'études et de transmission des nouvelles pratiques utiles à l'évolution de la commande publique.

La qualité de démonstrateur des quartiers de gare permet ainsi d'en faire les figures de proue d'une nouvelle manière de concevoir et de faire la ville, propre à inspirer d'autres acteurs et d'autres territoires. Nous souhaitons dans ce cadre favoriser les transferts d'expérience et contribuer à la formation des futurs concepteurs de la ville. Les défis techniques relevés par les professionnels engagés dans la réalisation du projet sont, par exemple, autant de cas d'écoles à partager auprès des filières de la construction. C'est pourquoi, depuis le début des travaux, la Société du Grand Paris, à travers son programme jeunesse, multiplie les liens entre le monde académique et les professionnels associés à la réalisation et au pilotage du projet. Elle déploie des dispositifs pédagogiques pour créer la rencontre entre élèves et professionnels, alimente des sujets de concours d'excellence et forme des personnels de l'éducation nationale. Ces rencontres participent tant de l'incarnation du projet auprès de la communauté éducative que de la formation de toute une génération qui prendra la relève.

### Un cadre d'intervention souple pour mieux innover

La transformation rapide des pratiques urbaines rend difficile l'appréhension des futurs usages. Pourtant, l'action de la Société du Grand Paris est circonscrite dans le temps : il est dès lors crucial de pouvoir suivre les aménagements réalisés en anticipant ou en préfigurant les activités de demain. Nous voulons établir un cadre d'intervention suffisamment souple pour que les quartiers de gare du Grand Paris deviennent des lieux où s'expérimentent différentes manières d'habiter, de travailler ou de se déplacer en ville, capables de s'adapter aussi bien aux changements de comportements et d'usages qu'aux changements climatiques.

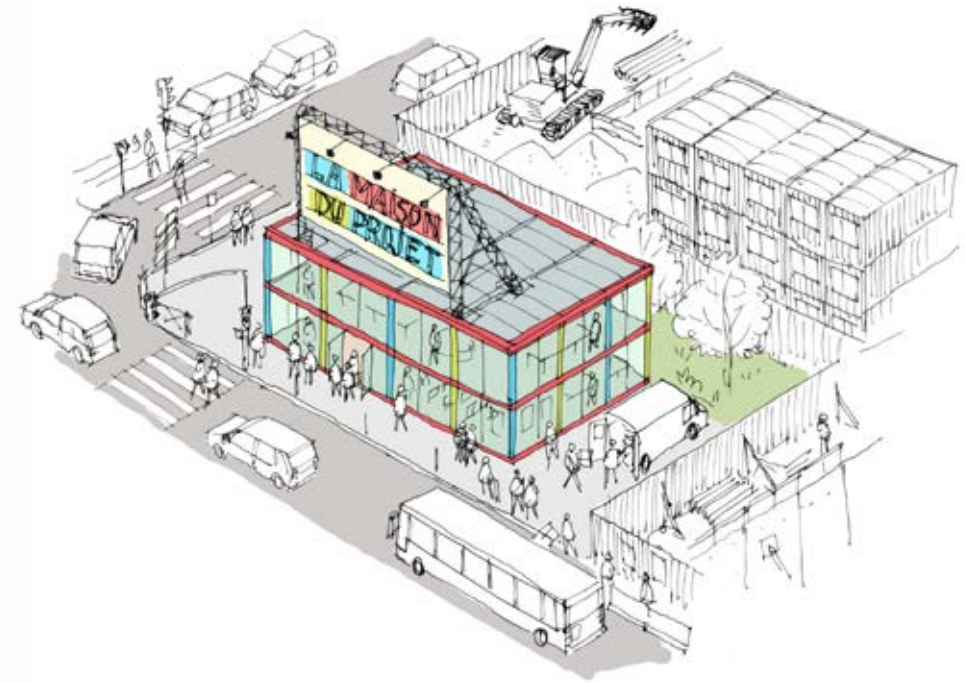
“

**À Villiers-sur-Marne, la gare du Grand Paris Express a été un formidable accélérateur de projets urbains d'aménagement et autres infrastructures liées à la mobilité. Lauréat du premier concours « Inventons la Métropole du Grand Paris », Marne Europe verra s'implanter sur son sol une ville intelligente et utile à la population.**

”

Jacques-Alain BÉNISTI,  
maire de Villiers-sur-Marne

La capacité d'adaptation des aménagements est la clé de leur réussite et ce sont bien les usagers qui fabriquent progressivement le fonctionnement des espaces, publics comme privés. Nous portons ici une conviction forte : s'efforcer de se situer au plus près des usages vécus et à venir, c'est garantir la réussite du passage de flambeau.



Assurer l'ancrage local des nouveaux projets : concerter et fédérer

### Préfigurer, en collaboration avec les habitants

Imaginer une future place de gare, en impliquant les habitants : en 2021, l'un des appels à projets lancés par la Société du Grand Paris et Île-de-France Mobilités s'y est attaché aux abords de la gare de Sevran - Livry. Les objectifs : tester des aménagements, expérimenter de nouveaux usages, renforcer les liens entre la ville et le canal,

améliorer la circulation des piétons et des vélos, faciliter l'accès aux commerces... Après le choix de l'équipe de concepteurs (A et cetera, Martial Marquet Studio, Atelier Tel), le processus de participation citoyenne a démarré au mois de mai par une balade urbaine. Elle a été suivie d'ateliers de co-conception, en juin, pour une mise en place des aménagements temporaires, via des marquages au sol avec les habitants, en juillet, et une balade finale de restitution, en septembre, pour un démontage en

décembre. Les conclusions sont contrastées, mais la qualité des aménagements a été très appréciée, ainsi que l'espace plus généreux donné aux piétons. En cours d'opération, des mobiliers ont pu être changés ou retirés. Ce bilan et les pistes d'amélioration proposées par les citoyens seront transmis au maître d'œuvre futur de la place, ainsi que les contraintes des passages de bus ou de poids lourds. Au total, le processus s'avère très riche, au plus proche des besoins, capable d'évolutivité.

# Bibliographie

## Articles et ouvrages

- Ascher F.**, *Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme*, Annales de la recherche urbaine, n° 77, 1997, pp. 113-121.
- Bassand M., Compagnon A., Joye D., Stein V., Guler P.**, *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001.
- Baudouin T., Bertho A., Collin M., Hass C., Hérard M.**, *Jeunes métropolitains aux Halles*, Rapport de recherche, Contrat de Recherche CEME et LTMU / Ville de Paris n° 0660148, 2007.
- Baudoux-Rousseau L., Carbonnier Y., Bragard P. (dir.)**, *La Place publique urbaine du Moyen Âge à nos jours*, Arras, Presses Université d'Artois, 2007.
- Bourdon, A. et Jouannard, L.**, *Au placard*, article en ligne sur le site internet du Pavillon de l'Arsenal, 1<sup>er</sup> octobre 2022.
- Bureau D.**, *Le Grand Paris Express. Les enjeux pour l'environnement*, Economica, 2022.
- Bureau D., Prager J.-C., Quinet E.**, *Le Grand Paris Express. Les 7 clés du succès*, Economica, 2019.
- Clément G.**, *Manifeste du Tiers paysage, Paris*, Éditions Sujet / Objet, 2004.
- Collectif**, *Gares en mouvements*, Annales de la recherche urbaine, n° 71, 1996.
- Collectif**, *Grand Paris : une révolution culturelle*, Beaux-Arts Magazine, Hors-série, sous la direction de Fabrice Bousteau, Paris, 2018.
- Collectif**, *La rue, entre réseaux et territoires*, Flux, n° 66-67, 2006.
- Collectif**, *Le genre urbain*, Annales de la recherche urbaine, n° 112, 2017.
- Collectif**, *Le paysage comme espace public*, Les Carnets du paysage, n° 1, 1998.
- Collectif**, *Les gares au miroir de l'urbain*, Flux, n° 103-104, 2016.
- Corajoud M.**, *Le Paysage, c'est l'endroit où le ciel et la terre se touchent*, Arles/Versailles, Actes Sud/ENSP, 2010.
- D'Aboville G.**, *Concevoir l'espace public avec les habitants: la concertation comme gage de "délicatesse urbaine"*, Métropolitiques [ En ligne ], 2012.
- Delbaere D.**, *Paysages de la ville. La fabrique contemporaine de l'espace public*, Paris, Ellipses, 2010.
- El Jai B., Pruneau D.**, *Favoriser la restauration de la biodiversité en milieu urbain: les facteurs de réussite dans le cadre de quatre projets de restauration*, VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement [ En ligne ], vol. 15, n° 3, 2015.

**Fleury A.**, *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences: de Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, Thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2007.

**Gehl J.**, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Éditions Écosociété, 2013.

**Gwiazdzinski L., Drevon G., Klein O.**, *Chronotopies. Lecture et écriture des mondes en mouvement*, Grenoble, Elya Éditions, 2017.

**Hallé F.**, *Du bon usage des arbres*, Arles, Actes Sud, 2011.

**Héran F.**, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2015.

**Isaac J.**, *La Ville sans qualités, La Tour d'Aigues*, L'Aube, 1998.

**Jolé M. (dir.)**, *Espaces publics et cultures urbaines*, Paris, CERTU, 2008.

**Mallet S.**, *Exposer les espaces référents d'une politique urbaine: le cas des mises en lumière à Bordeaux*, Lieux communs, n° 13, pp. 37-54, 2010.

**Mehdi L., Weber C., Di Pietro F., Selmi W.**, *Évolution de la place du végétal dans la ville: de l'espace vert à la trame verte*, VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement, vol. 12, n° 2, 2012.

**Ménard F., d'Aboville G., Badaroux J., Frébault J.**, *Aménager sans exclure, faire la ville incluante*, Paris, Le Moniteur, 2018.

**Michaud V. (dir.)**, *La marche au cœur des mobilités: Une démarche innovante*, Programme de recherche prospective sur la marche urbaine, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'aménagement du territoire, 2008.

**Molli C.**, *Des arbres dans la ville. L'urbanisme végétal*, Arles, Actes Sud, 2009.

**Narboni R.**, *Les éclairages des villes. Vers un urbanisme nocturne*, Gollion, In Folio, 2012.

**Paquet T.**, *De l'accueil, Essai pour une architecture et un urbanisme de l'hospitalité*, in T. Paquet et C. Younès (dir.), Éthique, architecture, urbain, Paris, La Découverte, 2000, pp. 79-80.

**Prager J.-C.**, *Le Grand Paris Express. Les enjeux économiques et urbains*, Economica, 2019.

**Razemon O.**, *Le Pouvoir de la pédale, Comment le vélo transforme nos sociétés cabossées*, Paris, Rue de l'Échiquier, 2014.

**Schmitt, S. et al.**, *De la gare au quartier, inventer une culture commune de la ville*, Revue générale des chemins de fer, n° 312, février 2021.

**Soulier N.**, *Reconquérir les rues: exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Paris, Éditions Eugen Ulmer, 2012.

**Terrin J.-J. (dir.)**, *Le piéton dans la ville – l'espace public partagé*, Marseille, Parenthèses, 2011.

**Texier S. (dir.)**, *Voies publiques, histoires et pratiques de l'espace public à Paris*, Paris, Pavillon de l'Arsenal/Picard, 2006.

**Texier-Rideau G.**, *L'esprit de la ville. Regards croisés sur la place parisienne. Du temps des embellissements à celui de la science des villes. XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, Thèse de doctorat en histoire urbaine, Université Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 2015.

**Thibaud J.-P.**, *En quête d'ambiances. Éprouver la ville en passant*, Genève, MétisPresses, 2015.

**Toussaint J.-Y., Zimmermann M. (dir.)**, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001.

**Ville de Nantes**, *Charte de l'arbre à Nantes*, 2006.

**Zardini M. (dir.)**, *Sensations urbaines, une approche différente à l'urbanisme*, Montréal et Baden, Centre canadien d'architecture et Lars Müller Publishers, 2005.

## Documents de référence à vocation réglementaire

*Plan de déplacements urbains d'Île-de-France* (PDUIF).

*Schéma directeur de la région Île-de-France* (SDRIF).

*Schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France* (SRCE).

## Guides et référentiels

**Forum métropolitain du Grand Paris**, *Livre blanc Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France*, 2018.

**Grenoble-Alpes métropole**, *Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie. Cinq principes globaux pour des principes locaux*, Grenoble, 2019.

**Île-de-France Mobilités**, *Les nouvelles gares d'Île-de-France – Multimodalités et services de demain*, Paris, 2017.

**Mairie de Paris**, *Guide référentiel – Genre et espace public. Les questions à se poser et les indicateurs pertinents à construire pour un environnement urbain égalitaire*, Paris, 2016.

**Métropole du Grand-Lyon**, *Référentiel de conception et de gestion des espaces publics*, 2010.

**Prague Institute of Planning and Development**, *Prague Public Space Design Manual*, Praha, 2014.

**Région de Bruxelles-Capitale**, *Guide de l'espace public bruxellois, Bruxelles*, 2017.

## Documents publiés par la Société du Grand Paris

**Société du Grand Paris**, Référentiel de conception des gares, Livrets: 1. Programme cadre, 5. Schéma directeur des sécurités – Sûreté et sécurité publique, 6. Schéma directeur de l'accessibilité, 10. Charte d'architecture, 12. Schéma directeur des actions culturelles, 2011-2014.

**Société du Grand Paris**, *Les Places du Grand Paris. Repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express*, 2015.

**Société du Grand Paris**, *Places du Grand Paris. Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*, 2019.

**Société du Grand Paris**, *Charte de la démarche de vitalisation des 68 quartiers de gare du Grand Paris Express*, 2021

**Société du Grand Paris**, *Référentiel environnemental et sociétal des projets urbains et immobiliers de la Société du Grand Paris*, 2022.

## Études et outils

**APUR**, *La trame viaire du cœur d'agglomération – Les boulevards de la métropole, une transformation engagée* – Synthèse de l'atelier du 28 mai 2015, Paris, 2015.

**APUR**, *L'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express 2014-2017*, Paris, 2018.

**APUR**, *Évolution du stationnement et nouveaux usages de l'espace public* (3 volets), Paris, 2019.

**APUR**, *Référentiel pour une gestion à la source des eaux pluviales dans la métropole* (3 cahiers), Paris, 2019.

**APUR**, *La ville essentielle. Quels changements attendons-nous de la crise de 2020 ? Quelle ville essentielle ? Une brèche s'est ouverte dont nous nous sommes mis à espérer beaucoup*, Paris Projet, n° 46, Paris, 2021.

**APUR**, *Les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express*, Comité d'évaluation, 2022.

**Atelier International du Grand Paris, TVK (mandataires)**, *Transition, habiter les intermédiaires* (avec Güller Güller architecture urbanisme, ACADIE, Smets B., Boutté F., Grand S., Julia J., Lepastier J., Marot S., Musso P., Nivet S., Schuppisser M., Ville Ouverte), Paris, 2013.

**CEREMA**, *Vélo Aménagements – Recommandations et retours d'expériences* (38 fiches), 2009-2018.

**CEREMA**, *Fiche pratique: La nature comme élément du projet d'aménagement urbain*, 2016.

**CEREMA**, *Implication citoyenne et nature en ville – Premiers enseignements issus de sept études de cas en France*, 2016.

**CEREMA**, *Mieux accueillir les piétons âgés dans l'espace public*, 2016.

**CEREMA**, *Du calme en ville: aménager en faveur du bien-être*, 2017.

*Charte 1 immeuble 1 œuvre*, à l'initiative d'Emerige et du Ministère de la Culture, 2015.

*Charte pour l'occupation temporaire et transitoire*, Ville de Paris, 2021.

*Charte Grand Paris circulaire*, à l'initiative d'Est Ensemble, 2022.

*Conservatoire botanique national du Bassin parisien* (carte interactive).

*Description et répartition des milieux naturels franciliens selon ECOMOS* (carte interactive).

**DRIEAT Île-de-France**, *Modélisation des déplacements en Île-de-France avec MODUS 3.1. Scénario prospectif et résultats à l'horizon 2030*, 2021.

**Flükiger S., Leuba J.**, *Qualité du séjour dans l'espace public. Aperçu des méthodes d'analyse*, Zurich, Mobilité piétonne suisse, 2015.

**France Stratégie**, *La valeur de l'action pour le climat. Une valeur tutélaire du carbone pour évaluer les investissements et les politiques publiques*, Rapport de la commission présidée par Alain Quinet, 2019.

**L'Institut Paris Region**, *Adapter l'Île-de-France à la chaleur urbaine*, Paris, 2017.

**L'Institut Paris Region**, *Effets et opportunités de l'arrivée du nouveau réseau pour les territoires de grande couronne*, Paris, 2021.

**Ministère de la Transition écologique et solidaire**, *Référentiel du logement de qualité*, Rapport de la mission sur la qualité du logement par Laurent Girometti et François Leclercq, 2021.

**Rue de l'avenir**, *L'enfant et la rue*, Paris, 2013.

## Remerciements

Nous tenons à remercier pour leur temps et leurs conseils:

**Olivier Klein,**  
ministre délégué à la Ville et au Logement, maire de Clichy-sous-Bois

**L'ensemble des membres du comité stratégique de la Société du Grand Paris  
et son président Nicolas Samsoen, maire de Massy, ainsi  
que sa vice-présidente Hélène de Comarmond, maire de Cachan,  
conseillère régionale d'Île-de-France**

Et également:

Marie-Hélène Amiable, maire de Bagneux  
Pierre-Christophe Bague, maire de Boulogne-Billancourt,  
président de l'établissement public territorial Grand Paris Seine Ouest,  
vice-président du conseil départemental des Hauts-de-Seine  
Jacques-Alain Bénisti, maire de Villiers-sur-Marne, conseiller départemental du Val-de-Marne  
Laurent Cathala, maire de Créteil, président de l'établissement public territorial Grand Paris Sud Est Avenir  
Richard Dell'Agnola, maire de Thiais, vice-président de la Métropole du Grand Paris délégué au  
suivi du Grand Paris Express, vice-président de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre  
Pierre Garzon, maire de Villejuif, conseiller départemental du Val-de-Marne  
Bernard Gauducheau, maire de Vanves, conseiller régional d'Île-de-France  
Laurent Jeanne, maire de Champigny-sur-Marne, conseiller régional d'Île-de-France  
Mathieu Hanotin, maire de Saint-Denis, président de l'établissement public territorial Plaine Commune  
Jacques J.-P. Martin, maire de Nogent-sur-Marne  
François de Mazières, maire de Versailles, président de la communauté d'agglomération Versailles Grand Parc

L'ensemble des experts cités dans l'ouvrage:

Dominique Alba, directrice de l'Apur  
Rémi Babinet, président du Fonds de dotation du Grand Paris Express  
Thierry Boutonnier, artiste  
Vianney Delourme, co-fondateur et président d'Enlarge Your Paris  
Catherine Desportes, responsable du pôle bois construction, Fibois Île-de-France  
Alexia Fabre, directrice de l'École nationale supérieure des Beaux-Arts de Paris  
José-Manuel Gonçalves, directeur artistique du Grand Paris Express  
Soraya Hamrioui, directrice générale-adjointe, Grand Paris Aménagement  
Maxime Iragnes, directeur de la Valorisation immobilière et du développement urbain, SEGAT  
Kengo Kuma, architecte, Kengo Kuma & Associates  
Jacques Ferrier, architecte, Ferrier Marchetti Studio  
François Leclercq, architecte-urbaniste, Leclercq Associés  
Michel Lussault, géographe, École normale supérieure de Lyon  
Jean-Christophe Nani, paysagiste, TN+  
Frédéric Neau, architecte, atelier King Kong  
François Peyron, co-fondateur de Zefco, assistance à maîtrise d'ouvrage  
Pierre Alain Trévelo, paysagiste, TVK  
Corinne Vezzoni, architecte, Corinne Vezzoni & Associés

Les membres du conseil scientifique pour l'architecture  
et le paysage dans les quartiers de gare:

Dominique Alba, directrice générale de l'Atelier parisien d'urbanisme  
Michel Audouy, vice-président de la Fédération française du paysage d'Île-de-France  
Alexandre Labasse, directeur général du Pavillon de l'Arsenal  
Léa Mosconi, présidente de la Maison de l'architecture d'Île-de-France  
Frédéric Quevillon, Secrétaire général du conseil régional  
de l'Ordre des architectes d'Île-de-France  
François Rambert, chef du département de la création architecturale  
de la Cité de l'architecture et du patrimoine  
Jana Revedin, professeure HDR, présidente fondatrice du *Global Award for Sustainable Architecture*

L'ensemble de nos partenaires :

Adivbois  
Action Logement  
Association française du développement urbain (AFDU)  
Ateliers Médicis  
CDC Habitat  
CENTQUATRE-PARIS  
Chaire Aménager le Grand Paris  
Grand Paris Aménagement  
Collectif Vélo  
Conseil régional de l'Ordre des architectes d'Île-de-France  
École d'Urbanisme de Paris  
Enlarge Your Paris  
École nationale supérieure de paysage de Versailles  
Établissement public d'aménagement (EPA) Orly Rungis - Seine Amont  
EpaMarne  
Établissement public foncier (EPF) Île-de-France  
Fédération Française du Paysage Île-de-France  
Fibois Île-de-France  
Île-de-France Mobilités  
Atelier parisien d'urbanisme (Apur)  
Cité de l'Architecture et du Patrimoine  
Pavillon de l'Arsenal  
Maison de l'architecture d'Île-de-France  
Mac Val - Musée d'art contemporain du Val-de-Marne  
Manufacture et musée nationaux de Sèvres  
Métropole du Grand Paris  
Collectif Nouvelles Urbanités  
RATP  
Sciences Po Paris  
SNCF Immobilier

Au sein de la Société du Grand Paris, les collaborateurs et collaboratrices  
ayant participé aux ateliers internes de réflexion.

# Quartiers de gare du Grand Paris

La ville du nouveau métro

## **DIRECTION ÉDITORIALE**

Jean-François Monteils, président du directoire de la Société du Grand Paris

## **SOUS LA DIRECTION DE**

Julien Peyron, directeur exécutif des Gares et de la Ville, Société du Grand Paris  
Pierre-Emmanuel Bécherand, directeur de l'Architecture, culture, développement et commerce,  
Société du Grand Paris

## **COMITÉ ÉDITORIAL**

Audrey Avias – Florian Chalimbaud – Mathieu Ducol – Lola Fauconnet – Alexandre Hollemaert  
– Robin Luret-Cavada – Gabriel Poulain – Jean-Dominique Secondi, Société du Grand Paris

## **ILLUSTRATIONS**

Martin Étienne

## **CONCEPTION GRAPHIQUE, MAQUETTE ET PHOTOGRAVURE**

Direction de la communication de la Société du Grand Paris - QUA1#3

## **SECRETARIAT DE RÉDACTION**

Caroline Paux, QUA1#3

Éditeur : Société du Grand Paris  
2 mail de la Petite Espagne, 93200 Saint-Denis

Imprimeur : Sopedi  
5 avenue Ampère, 91320 Wissous

Dépôt légal : novembre 2022

ISBN : 978-2-9585354-0-7

**Cet ouvrage a été conçu  
pour partager les engagements pris  
par la Société du Grand Paris  
et ses partenaires afin de développer  
la ville autour des 68 gares  
du nouveau métro. Le Grand Paris  
Express est une opportunité de  
repenser nos façons d'habiter en ville  
et de faire émerger un cadre de vie  
plus sobre, plus durable et plus beau,  
en réponse aux enjeux sociétaux,  
écologiques et économiques  
de notre époque.**

SUIVEZ L'ACTUALITÉ  
DU GRAND PARIS EXPRESS  
[societedugrandparis.fr](http://societedugrandparis.fr)



OUVRAGE NON DESTINÉ À LA VENTE