*Je remercie vivement les professeurs qui m'ont accompagnées dans ce travail et ce petit voyage à travers la région parisienne. Merci à Vincent Kaufmann, professeur responsable de l'énoncé pour ses précieux conseils et son suivi.*

*Je remercie également l'équipe d'ALICE, Dieter Dietz, Raffaël Baur et particulièrement Aurélie Dupuis pour leur suivi engagé et leur disponibilité.*

*Merci à mes parents et ma sœur Éléonore pour leur soutient ainsi que mes camarades : Garbo Chan et Nora Spieth.*

Enoncé théorique de Master en Architecture

SAR / ENAC / EPFL
Gwendoline Ternet

Sous la direction du Professeur Vincent Kaufmann
et du Professeur Dieter Dietz

Janvier 2018, Lausanne

# Le Grand Paris existant

Comment aller vers une métropole inclusive?

Gwendoline Ternet

**Le Grand Paris existant**
*Comment aller vers une métropole inclusive?*

Contenu

*Introduction*

I_Un historique critique du Grand Paris

1_Du temps de l'Ancien Régime
2_Après la Révolution de 1789
3_Le Baron Haussmann 1853-70
4_La Commune de Paris 1871
5_IIIème République 1870-1940 et le métropolitain
6_1945-1960
7_Les années 1960-70 : G. Pompidou, le RER et sa construction
8_Depuis 1970, la métropole du Grand Paris et le Grand Paris Express

II_Un parcours à travers le Grand Paris existant

1_ Plateau de Saclay: un grand projet d'enseignement et d'innovation
2_ Massy: un village ancien qui évolue avec l'expansion de la métropole
3_ Vitry-sur-Seine: ville communiste au tissu de grands ensembles et zone industrielle
4_ Clichy-sous-Bois, Montfermeil: villes marginalisées, tissu de grands ensembles
5_ Plaine de Saint-Denis: ville historique, grand hub du Grand Paris Express

III_Des études de cas_Evolution de quartiers choisis avec l'arrivée du GPE

1_ Perméabilité et accessibilité
2_ Flux importants de personnes et centralités des quartiers
3_ Chronotopies – Activation de l'espace public
4_ Relations des habitants à la grande échelle (à l'aide des cartes mentales)
5_ Existant et projet : empreinte du Grand Paris Express sur l'existant

*Conclusion*

*Bibliographie*
*Annexe*

CHANT DE GUERRE PARISIEN

Le printemps est évident, car
Du cœur des propriétés vertes
Le vol de Thiers et de Picard
Tient ses splendeurs grandes ouvertes.

Ô mai ! Quels délirants cul-nus !
Sèvres, Meudon, Bagneux, Asnières,
Écoutez donc les bienvenus
Semer les choses printanières !

Ils ont schako, sabre et tamtam
Non la vieille boîte à bougies
Et des yoles qui n'ont jam…jam…
Fendent le lac aux eaux rougies !…

Plus que jamais nous bambochons
Quand arrivent sur nos tanières
Crouler les jaunes cabochons
Dans des aubes particulières.

Thiers et Picard sont des éros
Des enleveurs d'héliotropes
Au pétrole ils font des corots.
Voici hannetonner leurs tropes…

Ils sont familiers du grand truc !…
Et couché dans les glaïeuls, favre,
Fait son cillement aqueduc
Et ses reniflements à poivre !

La grand-ville a le pavé chaud
Malgré vos douches de pétrole
Et décidément il nous faut
Nous secouer dans votre rôle…

Et les ruraux qui se prélassent
Dans de longs accroupissements
Entendront des rameaux qui cassent
Parmi les rouges froissements.

Arthur Rimbaud, *Lettre à Paul Demeny*, 1871

## *Introduction*

*« Ne pas essayer trop vite de trouver une définition de la ville; c'est beaucoup trop gros, on a toutes les chances de se tromper. »*
*« Reconnaître que les banlieues ont fortement tendance à ne pas rester banlieues. »*

*« Se souvenir aussi que Saint-Denis, Bagnolet, Aubervilliers sont des villes beaucoup plus importantes que Poitiers, Annecy ou Saint-Nazaire.*
*Se souvenir que tout ce qui se nomme « faubourg » se trouvait à l'extérieur de la ville. »*

Georges Pérec, *Espèces d'espaces*

Les réflexions et les débats publics sur le Grand Paris constituent depuis 2008 un moment inédit de production de savoirs sur comment construire le futur de la métropole parisienne. Cela offre une occasion pour croiser, de manière critique, la dimension politique et celle projectuelle avec l'expérience du territoire vécu.
L'idée première est de travailler sur la région Ile-de-France en lien avec les développements du « Grand Paris » et d'envisager la région dans sa continuité urbaine avec son système, son réseau et ses infrastructures existantes en lien avec ceux en devenir et ceux laissés à l'abandon. L'étude vise ainsi les phénomènes urbains en lien avec les habitants et usagers.

Le territoire du Grand Paris, n'est pas vierge, il est préexistant et chargé d'histoire. On vient le modifier profondément par un nouveau moyen de transport et de grands projets mais qu'advient-il des zones existantes ?

La métropole du Grand Paris c'est Paris, 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 7 communes des départements limitrophes de l'Essonne et du Val d'Oise, soit au total 131 communes et près de 7,5 millions d'habitants sur les 12 millions de la région Ile-de-France. Le Grand Paris express c'est 68 gares, 200 km de lignes en souterrain avec 4 lignes nouvelles (15, 16, 17, 18), 2 lignes prolongées (11 et 14) et 7 centres techniques. La région a un rayon d'environ 40 km depuis le centre de Paris.

La question principale liée à ce travail de recherche est comment aller vers une métropole inclusive ?

Cet énoncé a pour objectif d'étudier et de présenter certains lieux significatifs de cette périphérie parisienne sans idée préconçue, afin de lutter contre les a-priori, comme un documentaire de l'intérieur, une analyse du point de vue des habitants et des usagers, de parler de « l'espace vécu » (Lefebvre, 1974) .

La méthode utilisée a été premièrement de se rendre dans différents lieux de la métropole et pas seulement dans des lieux touchés par l'arrivée du Grand Paris Express afin d'en capter l'essence, la diversité, l'atmosphère…

Il a ensuite été choisi de se concentrer sur des sites touchés par le nouveau réseau de transports car celui-ci étant déjà en marche, il paraissait important de rendre compte et de documenter son impact sur le Grand Paris existant. Ce sont en effet, des tonnes de terres qui sont remuées depuis cette année et qui changent profondément l'image, le caractère et l'espace de ces lieux.

Les gares du Grand Paris express ont ensuite été observées d'un point de vue objectif à l'aide de critères et données. Ceci a permis de les classer suivant des typologies en fonction de leur rayonnement, de leur caractère nouveau ou existant et leur richesse culturelle. Il paraissait important de choisir des gares à la fois particulières et représentatives d'autres, posant chacune des questions différentes. Les lieux choisis dépassent l'emprise des gares et leur périmètre d'accessibilité piétonne de 800 m ; ceci afin de comprendre les sites dans leur contexte, les lieux potentiellement non traités par les projets et de lutter contre l'effet tunnel (Ascher, 1995) des moyens de transports rapides (RER, TGV) « *qui favorisent aussi une discontinuité de l'urbanisation puisque, par définition, ces transports ne font pas d'arrêts intermédiaires* ». Enfin, même si les questions de l'aboutissement et du financement du projet se posent, le postulat est de considérer le projet comme s'il allait se construire comme décidé avec le tracé et tous les projets qui lui sont liés.

L'étude s'organise de la façon suivante : dans un premier temps, on retracera l'historique de la ville de Paris puis de la métropole parisienne suivant les points importants de l'histoire en notant les occupations des quartiers et lieux de la capitale suivant les différentes catégories sociales. On cherchera ainsi à montrer que les aménagements urbains et paysagers sont intimement liés à des questions politiques.

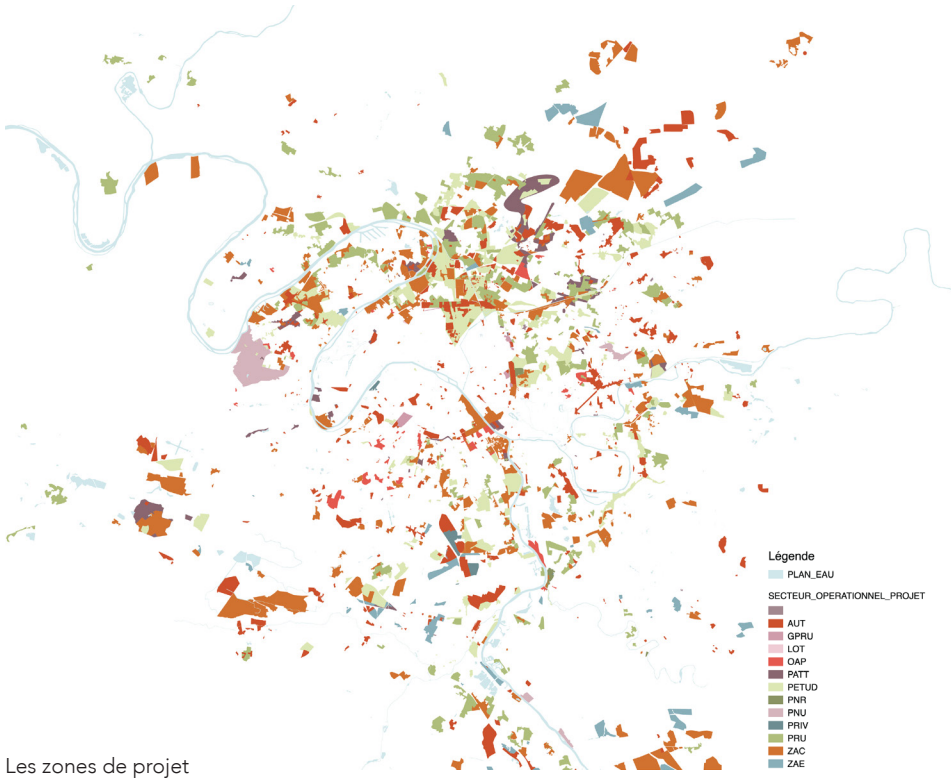
Ensuite, l'énoncé prendra la forme d'un récit. Le parcours sera le fil conducteur de celui-ci. C'est un parcours nord-sud à travers des villes qui présentent des « problèmes », fortement marginalisées, ordinaires, nouvelles ou porteuses de grands projets. La volonté est de décrire l'atmosphère du Grand Paris, présenter la métropole du point de vue de la vie quotidienne, parler de comment on habite le Grand Paris existant.

C'est un récit d'observation qui présente une double lecture : le trajet comme on le ferait avec les transports en commun aujourd'hui et le trajet après la construction du Grand Paris Express afin de montrer le lien entre les sites dans la métropole et le problème du dispositif radial actuel. Ce parcours s'articule entre cinq lieux. Ce sont des moments d'arrêt, arpentés à pieds. Il y a donc la vitesse des transports en communs et la vitesse piéton. D'autre part, le texte d'observation et les

photographies racontent cet arpentage de la métropole. Il présente également le regard d'une étudiante en architecture. Celui-ci sera confronté au regard des usagers et des habitants, présenté sous la forme de verbatim. Ceux-ci sont issus d'entretiens réalisés sur place au cours de l'arpentage.

L'analyse prendra ensuite la forme de cartes montrant le Grand Paris existant ainsi que l'évolution de cinq sites avec l'arrivée du Grand Paris express. L'analyse se fait par contraste entre les sites afin de lire ce qu'ils mettent en évidence, ressemblances ou différences.
Elle s'organise selon les critères suivants :
- Perméabilité et accessibilité en lien avec les équipements et lieux socioculturels
- Les centralités des quartiers, point d'ancrage, flux importants de personnes
- Chronotopies: lieux qui activent l'espace public selon différentes temporalités
- Relations des habitants à la grande échelle (à l'aide des cartes mentales)
- Existant et projet : empreinte du Grand Paris Express sur l'existant

On dressera brièvement un portrait de la métropole et des différentes gares du Grand Paris Express grâce à une série de données. Celle-ci permettront de discerner les différences et de mieux comprendre le contexte de ces lieux (cf. Annexe).



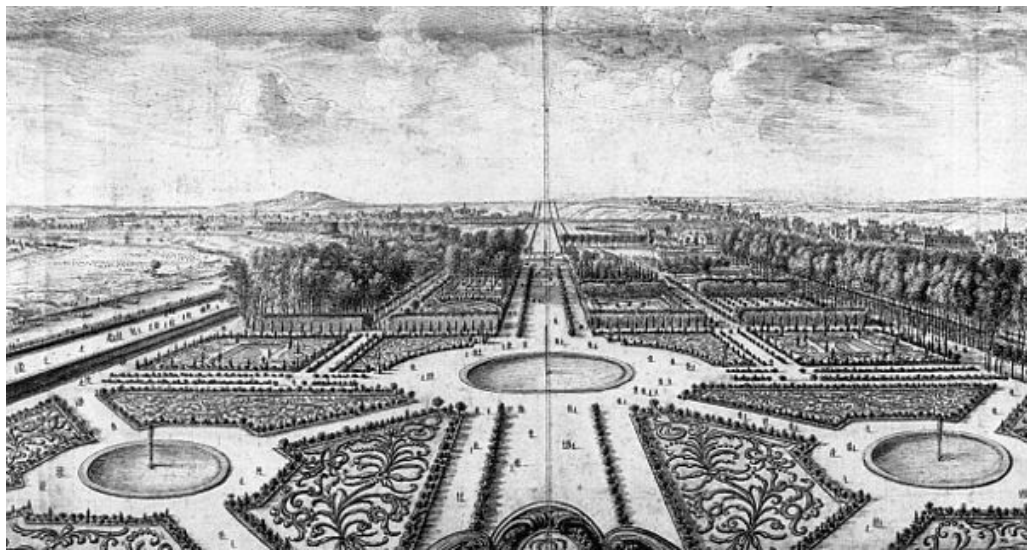
Les zones de projet

## Ancien Régime

Le Marais était un quartier aristocratique avant la Révolution. Il était ainsi fait de jardins et d'hôtels particuliers. La Noblesse et le Tiers-état habitaient dans les mêmes quartiers.

L'Axe Historique de Paris existait déjà au temps de l'Ancien Régime. En effet, les premiers rois qui résidaient au Louvre, les Capétiens allaient chasser dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye et suivaient ainsi une ligne droite depuis le centre de Paris. Quand Catherine de Médicis fit construire le palais des Tuileries, elle le fit placer perpendiculairement à cet axe. Il ne cessera de gagner de l'importance durant les siècles à venir. La première ébauche de l'actuelle Avenue des Champs-Élysées est due à Marie de Médicis qui fit aménager les terrains marécageux vers l'ouest en 1606. C'est finalement à André Le Nôtre, vers 1670 que l'on doit l'aménagement et l'Avenue comme on la connait aujourd'hui. Entre 1755 et 1772, sera ensuite aménagée la place devant les Tuileries, actuelle place de la Concorde. Ceci marque le point de départ de l'urbanisation vers l'ouest de Paris le long de la voie royale.

*Les fortifications successives formant les limites de Paris sont celles de Charles V, construites à la fin du XIVe siècle. Les fortifications de Louis XIII leur succédèrent au 16e siècle. Elles se situaient au niveau des Grands Boulevards et témoignent d'un agrandissement de la ville vers l'ouest. Le mur des Fermiers généraux fût ensuite construit entre 1784 et 1787. On peut les lire dans les boulevards qui font le tour de Paris (Nation, Etoile, Belleville, Stalingrad, Clichy, Place d'Italie, Denfert-Rochereau).*



*Vue du jardin des Tuileries depuis le palais des Tuileries, dans la seconde moitié du XVII e siècle,*
Sylvestre Israël (1621-1691)

## Après la Révolution de 1789

La bourgeoisie a finalement conquis la capitale après des luttes acharnées. Elle a remplacé la Noblesse en devenant la classe dirigeante et a ainsi, comme la Noblesse avant elle, laissé sa trace dans la capitale. Le quartier du Marais en témoigne.

*« En quelques dizaine d'années, pendant la période balzacienne, le Tiers-état s'en empare. Un certain nombre d'hôtels magnifiques disparaissent, des ateliers, des boutiques, occupent les autres ; des maisons de rapport, des magasins et dépôts et entrepôts, des entreprises remplacent parcs et jardins. La laideur bourgeoise, l'âpreté au gain lisible et visible dans les rues s'installent à la place de la beauté un peu froide du luxe aristocratique. Sur les murs du Marais se lisent la lutte et la haine entre les classes, la mesquinerie victorieuse. Impossible de mieux rendre perceptible ce paradoxe de l'histoire, qui échappe en partie à Marx. La bourgeoisie « progressiste » prenant en charge la croissance économique, dotée d'instruments idéologiques aptes à cette croissance rationnelle, qui va vers la démocratie et remplace l'oppression par l'exploitation, cette classe en tant que telle ne crée plus ; elle remplace l'œuvre par le produit. Ceux qui gardent le sens de l'œuvre, y compris les romanciers et les peintres, se pensent et se sentent « non bourgeois ». Quant aux oppresseurs, aux maîtres des sociétés antérieures à la démocratie bourgeoise, - princes, rois, seigneurs, empereurs – ils eurent le sens du goût et de l'œuvre, en particulier dans le domaine architectural et urbanistique. En effet, l'œuvre relève de la valeur d'usage plus que de la valeur d'échange. »*

Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, 1968

En 1790, Paris menace encore le pouvoir. C'est pourquoi le législateur, sous la pression des Girondins, souhaite la contenir en limitant son territoire administratif afin de la garder sous contrôle : le département de la Seine d'environ 500 km². Elle est ensuite entourée de deux couronnes rurales successives : la Seine, composée de 80 communes qui s'agglomèrent à la grande ville, puis la Seine-et-Oise d'environ 5700 km².
Les ouvriers et les artisans menacent la bourgeoisie principalement après les journées de juin 1848 et confirmé par la Commune. Les bourgeois ont eu peur des classes populaires et se sont dirigés vers l'Ouest. La ségrégation commence. Comment ces classes vont-elles cohabiter dans la ville ? Comment va-t-elle être réaménagée ? La vie urbaine va à un rythme effréné. Les habitants des différentes classes se rencontrent, se confrontent et se reconnaissent dans cet espace pas encore redéfini par le nouvel ordre social et politique. L'aménagement se poursuit : Percier et Fontaine dressent les plans de la rue de Rivoli en 1802. L'avenue les Champs Élysées prend son nom sous Napoléon Ier qui fait ériger l'Arc de Triomphe de la place de l'Étoile.

## Haussmann 1853-70

Après 1848, la bourgeoisie française est finalement installée et possède ses armes. Elle contrôle la politique mais aussi l'économie par le biais des banques. Elle se fait construire de somptueuses résidences adaptées à son goût. Les immeubles de rapport font leur entrée. Les paysans commencent à affluer et s'installent autour des portes des Fermiers généraux, à l'immédiate périphérie. Les artisans, quant à eux, pénètrent jusqu'aux quartiers centraux. Ils habitent dans des maisons insalubres mais aussi dans les maisons de rapports dans lesquelles on peut lire la division des classes selon la répartition entre les étages. Ainsi, les catégories plus aisées occupent les étages inférieurs et des artisans ou ouvriers, les étages supérieurs.

Sous Napoléon III, le redessin de la ville est orchestré par le baron Haussmann, préfet de la Seine, et ceci sous l'égide de la bourgeoisie. Ce nouvel « urbanisme » perce la ville de grandes artères mettant en perspective les nouveaux monuments, en incluant les immeubles de rapport et en détruisant une partie des quartiers jugés insalubres. Il remplace ainsi une partie du réseau de rues tortueuses par des percées rectilignes. Elles permettent ainsi une circulation plus homogène dans la ville. Ceci peut être nuancé par cette remarque d'Henri Lefebvre dans *Le Droit à la ville* de 1968 : *« La finalité de « l'urbanisme » haussmannien. Les vides ont en sens : ils disent haut et fort la gloire la puissance de l'État qui les aménage, la violence qui peut s'y déployer. »*

L'aménagement de l'axe historique témoigne du dessein d'Haussmann. Celui-ci se développe considérablement et les hôtels particuliers sont peu à peu remplacés par des immeubles de rapport. L'axe est également prolongé par l'Avenue de la Grande Armée au-delà de l'Arc de Triomphe. La place prend sa forme en étoile par la construction des douze avenues rayonnantes.

*Les fortifications de Thiers ont été construites entre 1841 et 1844 et étaient situées à une distance d'un à trois kilomètres de l'enceinte des Fermiers généraux (Porte Saint Denis, St Martin…). Elles englobent de vastes secteurs de faubourgs. Toutefois, cet anneau de banlieue proche ne sera annexé qu'en 1860.*
*Les boulevards des maréchaux furent construits à l'intérieur de cette ligne de défense en 1861. Au-delà, se trouvait la « zone ».*

### La Commune de Paris 1871

La Commune de Paris, insurrection contre le gouvernement suite à la défaite contre la Prusse et en particulier due au siège de Paris, incarne l'espérance, une tentative de réappropriation populaire de l'espace urbain, le retour vers le centre des ouvriers rejetés vers les faubourgs, l'est de la capitale et les périphéries. Son inspiration d'origine populaire qui anima les insurgés aurait pu transformer la ville profondément mais elle n'a finalement eu que peu d'impact sur le futur de la nation et de la ville. Ces événements ont toutefois entraîné la destruction du palais des Tuileries, un des symboles de la royauté et l'axe historique a perdu son point d'origine.
*« Au cours du XIXe siècle, la démocratie d'origine paysanne dont l'idéologie anima les révolutionnaires, aurait pu se transformer en démocratie urbaine. Ce fut et c'est encore pour l'histoire un sens de la Commune. Comme la démocratie urbaine menaçait les privilèges de la nouvelle classe dominante, celle-ci l'empêcha de naitre. Comment ? En expulsant du centre et de la ville elle-même le prolétariat, en détruisant l'urbanité. »*
Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, 1968

### IIIème République 1870-1940 et le métropolitain

« *En quelque discrédit que soit tombé le mot drame par la manière abusive et tortionnaire dont il a été prodigué dans ces temps de douloureuse littérature, il est nécessaire de l'employer ici : non que cette histoire soit dramatique dans le sens vrai du mot ; mais, l'œuvre accomplie, peut-être aura-t-on versé quelques larmes* intra muros *et* extra. *Sera-t-elle comprise delà de Paris ? Le doute est permis. Les particularités de cette scène pleine d'observations et de couleurs locales ne peuvent être appréciées qu'entre les buttes de Montmartre et les hauteurs de Montrouge, dans cette illustre vallée de plâtras incessamment près de tomber et de ruisseaux noirs de boue. »*
Honoré de Balzac, *Le Père Goriot*, 1835

Les romans réalistes du XIXe siècle de Balzac ou Zola témoignent de la cacophonie, du désordre et de la saleté ambiante des rues de Paris. Celles-ci sont encombrées, pleines d'omnibus et de chevaux.  Les tramways qui desservent la ville ne sont pas suffisants. Arrivé à la fin du siècle, il est temps de doter la ville d'un nouveau moyen de transport et de prendre exemple sur des villes comme Berlin, Londres ou New York. Après de nombreuses discussions, il a été décidé que le métro serait souterrain et non pas aérien afin de préserver la « beauté » de la ville. Ainsi, le projet de construction du réseau fût voté le 9 juillet 1897. Le 19 juillet 1900, la première ligne fût inaugurée (Porte Maillot - Porte de Vincennes). Il est intéressant de noter que le tracé cette ligne suit en souterrain celui de l'axe majeur de la rue de Rivoli et des Champs Élysées. La construction du métro est intimement liée à l'arrivée de l'exposition universelle de 1900.

Le schéma du plan de métro reprend celui d'un système centralisé avec une ligne nord-sud, une autre Est-Ouest et deux demi-rocades Nord et Sud. Le croisement des deux axes perpendiculaires se fait au niveau de la station de Châtelet-les-Halles ; schéma que reprendra le RER.
Ce réseau souterrain permet ainsi des échanges presque insoupçonnés entre les différents quartiers les différentes catégories sociales habitant la capitale. En effet, certaines de ses lignes desservent à la fois des quartiers aisés et populaires, les usagers variant le long de la ligne suivant les quartiers. *« Mais surtout le métro met en relation la société avec elle-même. Les voyageurs qui l'empruntent mettent en présence, à chaque voyage,  par leur seule promiscuité temporaire,  les fragments du monde social habituellement séparés »* (Pinçon et Pinçon-Charlot, 2001)
Il favorise également l'effet tunnel (Ascher, 1995).  On se rend en effet peu compte de la distance parcourue ou de la proximité de certains lieux entre eux. Il crée également une identification des quartiers au nom des stations de métro. Ceux-ci sont alors définis par leur station la plus proche.

En lien avec le développement de la ville, la poussée de l'industrialisation et l'exode rural, la périphérie se développe de façon désordonnée. La richesse foncière est mobilisée et la spéculation s'établit à un rythme effréné sous l'influence des promoteurs. Après la première guerre mondiale, les travailleurs commencent à accéder à la propriété et à occuper la banlieue pavillonnaire. Ils s'éloignent ainsi des lieux de production et des entreprises. Toutefois, les couches les plus aisées de la société suivent également le processus pour s'éloigner de la ville bruyante et désordonnée et se regrouper. La ville de Paris ainsi que sa première couronne, la Seine sont déjà nommés à partir de la Belle Époque, « le Grand Paris ».

*« Autour de la ville s'installe une périphérie désurbanisée et cependant dépendante de la ville. En effet, les « banlieusards », les « pavillonnaires », ne cessent pas d'être des urbains même s'ils en perdent conscience et se rapprochent de la nature, du soleil, de la verdure. »* Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*, 1968

La prolongation de l'Axe historique témoigne de ce développement. La tombe du soldat inconnu est placée sous l'Arc de Triomphe en 1921. Au-delà de l'avenue de la Grande Armée, après la Porte Maillot, l'axe historique se prolonge cette fois-ci au-delà des limites de Paris avec l'Avenue Charles De Gaulle à Neuilly-sur-Seine puis passe ensuite sous une grande dalle. En 1928, fut confiée à Henri Prost la réalisation d'un plan d'aménagement pour le plus grand Paris.  Auguste Perret interprète ce dernier en 1932 et propose un plan schématique dans *l'Architecture d'aujourd'hui*.  Le développement de la ville sera orienté vers l'ouest, vers la ville du Havre.

*« La voie triomphale reliant Paris à l'Étoile de Noailles dans la forêt de Saint Germain en devient l'axe principal qui dirige le déplacement de Paris vers l'ouest. La ville moderne sera vouée aux affaires et bénéficiera du confort technique le plus avancé. Le vieux Paris, décongestionné, se prêtera à de vastes démolitions pour aérer la ville de parcs et jardins où pourraient trouver place des maison-tours. »*

Auguste Perret, *L'architecture d'aujourd'hui*, 1932

*Paris Utopie*, Auguste Perret (1920)

1945-1960

Après la deuxième guerre mondiale, l'heure est à la construction des grands ensembles. L'urgence et les contraintes diverses se font sentir. Le nombre de logements est insuffisant, beaucoup sont insalubres, les bidonvilles pullulent sans compter la poussée démographique et de l'industrialisation. La situation politique est encore instable mais l'Etat doit prendre les choses en main et construire des logements vite et à moindre coût. La préfabrication fait son entrée et l'appropriation des lieux par les habitants devient de moins en moins possible. Certains immeubles seront ensuite revendus et formeront des copropriétés.

### Les années 1960-70 : G. Pompidou, le RER et sa construction : agrandir Paris. Rêve d'un mode de vie à l'Américaine.

Il est important de noter l'implication du Président de la République, Georges Pompidou, concernant l'aménagement de Paris et de sa région : « Paris est une affaire d'État ! ». L'heure est en effet au développement de la capitale et de sa périphérie et donc de son réaménagement urbain et politique. En effet, de nombreuses réalisations sont liées à cette période politique : le quartier de la Défense, Montparnasse, Beaugrenelle, le musée national d'Art moderne, la transformation des quais de Seine, Bercy, etc. Autre grande construction liée à la mobilité, le périphérique sera finalement construit entre 1963 et 1973 suivant le tracé de l'enceinte de Thiers. Cette structure n'est pas neutre et témoigne de la puissance de l'État centralisateur. Il renforce l'opposition entre l'intérieur et l'extérieur et par la même, l'affirmation du lieu du pouvoir.

L'organisation politique de la ville et de sa région est radicalement modifiée entre 1961 et 1964. Le district de la région de Paris est créé et sept nouveaux départements sont institués : Paris, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, les Hauts-de-Seine, l'Essonne, le Val-d'Oise et les Yvelines. Cela suit la politique de décentralisation industrielle amorcée au milieu des années 1950. Ce nouveau découpage induit la prédominance du pouvoir central sur les collectivités locales. Paris est vu comme une ville rebelle, prompte aux soulèvements. Avant 1975, Paris connaît un régime d'exception. Sa gouvernance était assurée par une assemblée sans pouvoir réel et des maires d'arrondissement nommés avec, eux aussi, peu de pouvoir. La loi du 31 décembre 1975 « rapproche la capitale des principes appliqués aux autres collectivités locales »(Pinçon et Pinçon-Charlot, 2001). Un maire élu et un conseil municipal dirigent alors la capitale. Toutefois, comme Paris est à la fois une commune est un département cela pose un souci de feuilletage administratif. En effet la ville est à la fois dotée d'un conseil général, d'un conseil municipal qui exercent leur pouvoir chacun leur tour. Le préfet, quant à lui, détient toujours la responsabilité quant au maintien de l'ordre dans la capitale. Enfin, la loi de 1982 prévoyant la décentralisation et donc le passage de certains pouvoirs de l'État central aux collectivités territoriales, dote les villes de Paris, Lyon et Marseille d'un conseil et d'un maire par arrondissement. Jacques Chirac est ainsi élu premier maire de Paris en 1977. Son élection en tant que président de la République en 1995 témoigne de l'importance de cette fonction.

Aucune ligne de métro ne sort de Paris en 1914, après 1934 elles commencent à se développer. Ce n'est enfin qu'après la Libération que le métro sera prolongé jusqu'à Saint-Denis, la Courneuve, Bobigny, Montreuil, Créteil, la Défense et Villejuif.

D'abord en 1952 au nord puis entre 1973 et 1976 au sud. Ce développement témoigne de celui parallèle de l'urbanisation de la périphérie par les grandes opérations de construction de logements sociaux. La construction du RER et le prolongement des lignes de métro permettent ainsi le développement des périphéries mais favorise également la fréquentation des quartiers du centre de la capitale. Ceci s'inscrit dans le cadre du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP). Avant 1982, les immigrés venaient occuper les logements vétustes de l'est de la capitale, principalement dans les anciens faubourgs. De nombreuse logements sociaux ont été construits à la périphérie proche ou plus lointaine. À la même période, les catégories les plus aisés sont retournées vers des quartiers centraux comme le Marais.

Cette période est caractérisée par la construction de villes nouvelles. En effet, le schéma directeur de la région prévoit le développement et la construction de cinq villes nouvelles : Évry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart. Ce sont de nouvelles centralités en dehors de la capitale, toutefois assez proches pour avoir encore un lien avec Paris.

La ligne 1 du métro est prolongée jusqu'à la Défense, nouveau quartier d'affaire de la capitale construit sur un terrain d'anciennes usines, de petits immeubles et de pavillons. L'Axe Historique prend la forme d'une « terrasse », grande dalle piétonne en béton qui surplombe les différentes infrastructures de mobilité : autoroute et transports en commun. La Grande Arche fut commandée par François Mitterrand (inaugurée en 1989, bicentenaire de la Révolution)) afin de ponctuer la perspective. L'Axe se prolonge aujourd'hui par les terrasses de Nanterre, grand projet d'aménagement qui couvre également différentes infrastructures.

## Depuis 1970,
## la métropole du Grand Paris et le Grand Paris Express

On peut noter ici que les Présidents ont repris une attitude monarchique depuis les années 1970 qui consiste à faire don à Paris d'une architecture, symbole de leur mandat (George Pompidou et le Centre Pompidou, François Mitterrand et la Bibliothèque Nationale de France, Jacques Chirac et le Musée du Quai Branly). Au sujet du Centre Pompidou, on peut noter qu'il agit au cœur du patrimoine parisien et pose ainsi un autre regard sur ce dernier : comment le moderne devient patrimoine ?

*De 2007 à nos jours : la métropole se retrouve sans gouvernance propre et face à des problèmes de conflits. Il est donc devenu nécessaire de parler du Grand Paris.*
*Le Grand Paris : une opposition déjà forte dans la gouvernance et la pensée politique entre Paris (« dedans ») et sa banlieue (« dehors »)*

2007, Cité de l'architecture et du Patrimoine : Nicolas Sarkozy, alors président de la République, énonce la volonté de redéfinir le Grand Paris. C'est la première fois qu'on énonce cette possibilité. Cette intervention a lieu durant la première année de son investiture.
Dans ce cas, N. Sarkozy ne décide pas de s'engager dans une architecture objet mais plutôt dans une idée, un processus dont le chantier, la réalisation ne commencera pas pendant son mandat mais s'élargit dans le temps avec une durée estimée à 30 ans. On observe ainsi un changement d'échelle : un projet d'urbanisme comme celui de

Napoléon III avec Haussmann ou Louis XIV au XVIIIème siècle et du Général De Gaulle durant les « Trente Glorieuses ».

Cependant, cela fait déjà une dizaine d'années que les choses bougent car, avant que N. Sarkozy parle de Grand Paris, J-P. Huchon (1998-2015 : président du conseil régional d'Île-de-France) et B. Delanoë (2001-2014 : Maire de Paris) avaient lancé l'idée de « Paris-Métropole ». Ce projet présente avant tout des enjeux liés à la mobilité avec la création de l'ARC EXPRESS surtout au Sud de Paris ce qui entraînerait une croissance à la fois radioconcentrique et radiale de la ville. « Paris-Métropole » est une affaire communale, N. Sarkozy décide d'en faire une affaire d'état.

« Paris-Métropole » semblait être trop similaire de ce qui se faisait dans les autres villes de France. Mais quelle identité revendique-t-on par ce nom de « Grand Paris » ? « Paris » représente un « dedans », ville à l'imaginaire fort limitée par sa rocade rapide (le périphérique) de la « banlieue », sa périphérie, à l'image peu flatteuse. Ainsi, comment peut-on intégrer cette «banlieue» (dehors, négatif) à la ville de Paris (dedans, positif) ? Comment faire de cette «banlieue» un endroit dans lequel on se reconnaît ? « Grand Paris » semble avoir un double sens : elle évoque à la fois le Paris central et le Paris au-delà (du périphérique) mais sans les mélanger.

De plus, on parle de « grand » Paris et non pas « petit ». L'adjectif « grand » est souvent utilisé pour décrire des lieux devant recevoir une grande charge. Ainsi, N. Sarkozy décide d'utiliser un processus mondial pour placer Paris à l'échelle des métropoles globales que sont New York, Tokyo et Londres. Il décide donc d'organiser un concours que l'on nomme « consultation » organisée par le Ministère de la Culture qui gère habituellement les questions relatives à l'art, au cinéma, théâtre… en somme, à la création et non à l'urbanisme. Le thème est « Le grand pari de l'agglomération parisienne ». Elle est ouverte à des équipes dont le chef d'équipe est un architecte. Celles-ci sont pluridisciplinaires et internationales. La problématique posée relève de la ville de l'après Kyoto, quel futur pour le Grand Paris ? Elle est donc fortement liée à la question de l'imaginaire. N. Sarkozy ne demande des « projets » mais des « projections », car ce qui définit le projet c'est le jeu d'acteurs autour d'une commande qui va probablement se faire et qui répond à la demande d'un commanditaire dans une temporalité spécifique alors qu'une projection nous aide à nous mettre en situation. Ici, ce sont davantage des « projections » qui alimentent un imaginaire qui pourra ensuite créer une demande et faire un projet.

Cette consultation apparaît comme un grand spectacle orchestré par le Ministère de la Culture qui met en scène des « starchitects » et reproduit ainsi la logique du star system, car la machine de l'Elysée n'est-elle pas déjà en marche ? Christian Blanc (2008-2010 : secrétaire d'état au Grand Paris) est chargé de mettre en crise « Paris-Métropole » et de recomposer la logique du Grand Paris. Ainsi, il demande des études à des urbanistes et géographes qui n'avaient pas encore rejoins la scène. L'enjeu est de construire une cohésion territoriale (agglomération…) et donc une entente entre les communes. Cependant, la région Île-de-France est composée de différents mouvements politiques ce qui pose aussi la question de la négociation des impôts, de la répartition des richesses, de conception de l'espace public.
Ainsi, C. Blanc, fonde le Syndicat du Grand Paris mais c'est une entente qui a du mal à se former.
Edouard Balladur et son comité présentent ensuite leur rapport (mars 2009) sur le processus de métropolisation : créer un « Grand Paris » regroupant la ville de Paris et les

départements de la petite couronne (Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis). Ici, on parle de Grand Paris, on ne veut pas fonctionner par annexion comme dans les précédentes extensions de la ville. On l'appelle métropole parisienne mais la ville Paris n'est pas une métropole à elle-seule à l'échelle mondiale, la métropole c'est l'Île-de-France. Mais que vont produire les architectes participants à la consultation ? Pas un rapport comme celui d'E. Balladur mais une exposition itinérante qui aboutira à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine du palais de Chaillot sur la colline du Trocadéro. On se retrouve ainsi de nouveau au centre de Paris pour parler du Grand Paris qui concerne en premier lieu la périphérie, mouvement qui reproduit le même schéma que celui auquel on est aujourd'hui habitué.

2009, le 16 janvier, les élus d'Île-de-France sont réunis au « 104 » pour échanger avec les 10 équipes de la consultation internationale sur le Grand Paris. Chaque architecte dispose de 2 minutes de présentation, temps court comme des spots publicitaires. Le 17 mars, la place du Trocadéro est bondée pour la présentation des résultats de la consultation ce qui montre l'importance de la communication dans ce processus. Le 29 avril, N. Sarkozy inaugure l'exposition « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » et parle alors d'un 11ème projet (en plus de ceux des 10 équipes ayant participé à la consultation) et alors coup de théâtre : C. Blanc présente son projet, le Grand 8, un projet de métro automatique constitué de deux cercles autour de Paris. Ce projet « vole la vedette » aux projets des différentes équipes mais également à J-P. Huchon, son Paris-Métropole et son Arc Express. Pour permettre le dialogue, on propose de fusionner le G8 et l'Arc Express qui devient le Grand 8 Express.

Il est important de noter que le nouveau réseau de transports en commun, le Grand Paris Express, porte le nom de « métro » et non de « RER », lui fortement connoté et lié à l'imaginaire de la banlieue. Ce terme entraîne ainsi un phénomène inclusif : les territoires desservis par ce « métro » sont en quelque sorte inclus dans l'imaginaire de la ville de Paris et de son métro de 1900 dont les lignes seront prolongées et seront reliées aux lignes 15, 16, 17, 18 du GPE. Toutefois, les sorties ou entrées de ce réseau de

Les établissements publics territoriaux (EPT)

transport en commun sont appelées « gares » liées à l'imaginaire du train et donc de la rapidité et on pas « bouches » comme le métro. En effet, ces « gares » sont également présentes dans l'espace urbain, elles sortent de terres par des sortes de grandes extrusions. Elles sont reconnaissables et dessinées ar de grands architectes. Ce sont des bâtiments à proprement parler qui mêlent différentes fonctions (commerces, culture, services…) et sont pensés à la fois comme des lieux de passages mais également des lieux d'arrêt, d'échange. D'autre part, cette rocade induit une nouvelle limite, cette fois plus imaginaire que physique car le réseau est souterrain et ne coupe en rien le tissu urbain existant. Il induit cependant une nouvelle annexion comme ont pu le faire les agrandissements antérieurs de la ville. Le dernier en date étant le périphérique dont l'Arc Express reprend finalement le schéma, non pas comme une rocade autoroutière mais cette fois-ci, dédiée aux transports en commun. Cela pose la question des limites propres de la ville, va-t-elle continuer à grandir ou bien va-t-on accepter que les territoires qui lui sont périphériques existent à part entière et ne seront pas le « Grand Paris » ? Va-t-elle aller jusqu'à annexer la ville du Havre et son port comme le suggérait Yves Lyon ?

L'enjeu est de faire de Paris une ville mondiale à l'économie forte. Ces villes sont caractérisées par un zoning en cluster, elles sont donc constituées par des fonctions avec des pôles de compétitivité dans lesquels l'état injecte de l'argent pour encourager l'innovation. C'est ce qui se fait aussi à Paris avec Saclay (universités, technologie), Le Bourget (aéronautique), Saint-Denis (Cité du cinéma). M. Leroy (2010-2012 : Ministre de la Ville) doit faire en sorte que ces clusters puissent s'installer. Il crée les CDT (Contrat de Développement Territorial) qui sont signés par les communes concernées du Grand Paris et les services de l'État via la préfecture de l'Île-de-France. Ces derniers s'accordent pour le développement du territoire (construction de logements, infrastructures routières, transports en commun). Comment gérer la métropole dans un moment tel que celui-ci ?
N. Sarkozy demande ensuite l'ouverture d'une « école du Grand Paris » : l'Atelier International du Grand Paris (AIGP) qui s'installe au Palais de Tokyo, dirigé par B. Lemoine de 2010 à 2013 (ancien directeur de l'École d'Architecture de Paris-La Villette). L'enjeu est à présent porté sur la liaison entre les aéroports.

Qui va financer le projet ? L'état ne peut pas, la région non plus. Comment le territoire va-t-il être construit ? L'accessibilité liée à la construction du nouveau métro fait monter les prix du foncier dans les lieux concernés. Ainsi, le privé paie le financement de ces gares ce qui induit également la construction de la nouvelle capitale par les promoteurs qui achètent une grande part des surfaces disponibles autour des gares. C'est la SDP (Société du Grand Paris), dépendant directement de l'état et créée en 2010 qui est chargée de la construction de ces gares et du réseau de métro automatique et non le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) ou Île-de-France Moblités depuis 2017, dépendant de la région et de ses départements, jusqu'alors en charge des transports.

2011, à la fin de l'année, le processus s'arrête à l'approche des élections. On signe rapidement les derniers CDT. Dans les campagnes et autres régions, le Grand Paris n'est pas un enjeu pour les candidats. F. Hollande est élu président de la République, N. Sarkozy quitte la scène. Il se place plutôt à l'extérieur, c'est C. Duflot (Ministre du Logement) qui reporte l'attention sur le logement ; selon elle, cette question est première par rapport à celle des transports mais le processus est déjà engagé. Aucun secrétaire d'état dédié au Grand Paris n'est nommé. J-M. Ayrault (2012-2014 : Premier ministre)

prend le relai et parle de « Nouveau Grand Paris » car le problème de continuité par un parti opposé se pose. Avec C. Duflot, il lance un projet de loi relatif à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social en 2012. L'idée est également de densifier le territoire et non d'encourager l'étalement urbain notamment dans une politique de développement durable. Or, les territoires deviennent attractifs pour le financement de logements ce qui entraîne une hausse du foncier et donc des expulsions ce qui mène l'état à prendre aussi la main sur le logement.

2012, le 10 avril, la création de la « métropole du Grand Paris » est votée. On vote l'intercommunalité sur toute la région dans les zones déterminées comme denses par l'INSEE ce qui entraîne la création d'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale). Ce sont des regroupements de communes ayant décidé de développer plusieurs compétences en commun (transport, aménagement, gestion de l'environnement). Toutefois, il reste le problème du permis de construire, lui signé par le maire. On crée également des EPCI à fiscalité propre : ce sont des structures intercommunales qui ont le droit de prélever des impôts (les taxes professionnelles reviennent à l'EPCI). Il décide de la fiscalité à l'intérieur de son territoire. Par conséquent, certains seront plus attractifs que d'autres ce qui entrainera des changements de population. Enfin, on peut remettre en question le département qui va rester car, si une nouvelle structure, l'EPCI, est ajoutée, aucune n'est supprimée.

2014, le 27 janvier, la loi prévoyant la création au 1er janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris est votée.

2016, le 22 janvier a lieu l'élection par le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) du premier président de la Métropole du Grand Paris : Patrick Ollier, Député-Maire de Rueil-Malmaison, ainsi que les membres du bureau : 20 vice-Présidents et 7 conseillers métropolitains délégués. Valérie Pécresse reste présidente du conseil régional d'Île-de-France.  D'autre part, il est intéressant de noter que la construction du grand métro automatique est intimement liée à la candidature aux Jeux Olympiques de 2024 comme ce fut le cas également de celle du métro parisien avec l'exposition universelle de 1900.
Le 7 novembre, a été annoncée la désignation des 37 équipes d'architectes qui réaliseront les gares et centres techniques du GPE.

2017, le 10 octobre au Pavillon Baltard de Nogent-sur-Marne, ont été annoncé les lauréats de l'appel à projets «Inventons la métropole du Grand Paris», concernant les projets dans les différents quartiers de gares.

*Ascher, F. (1995). Métapolis ou L'avenir des villes (Paris: Editions Odile Jacob).*

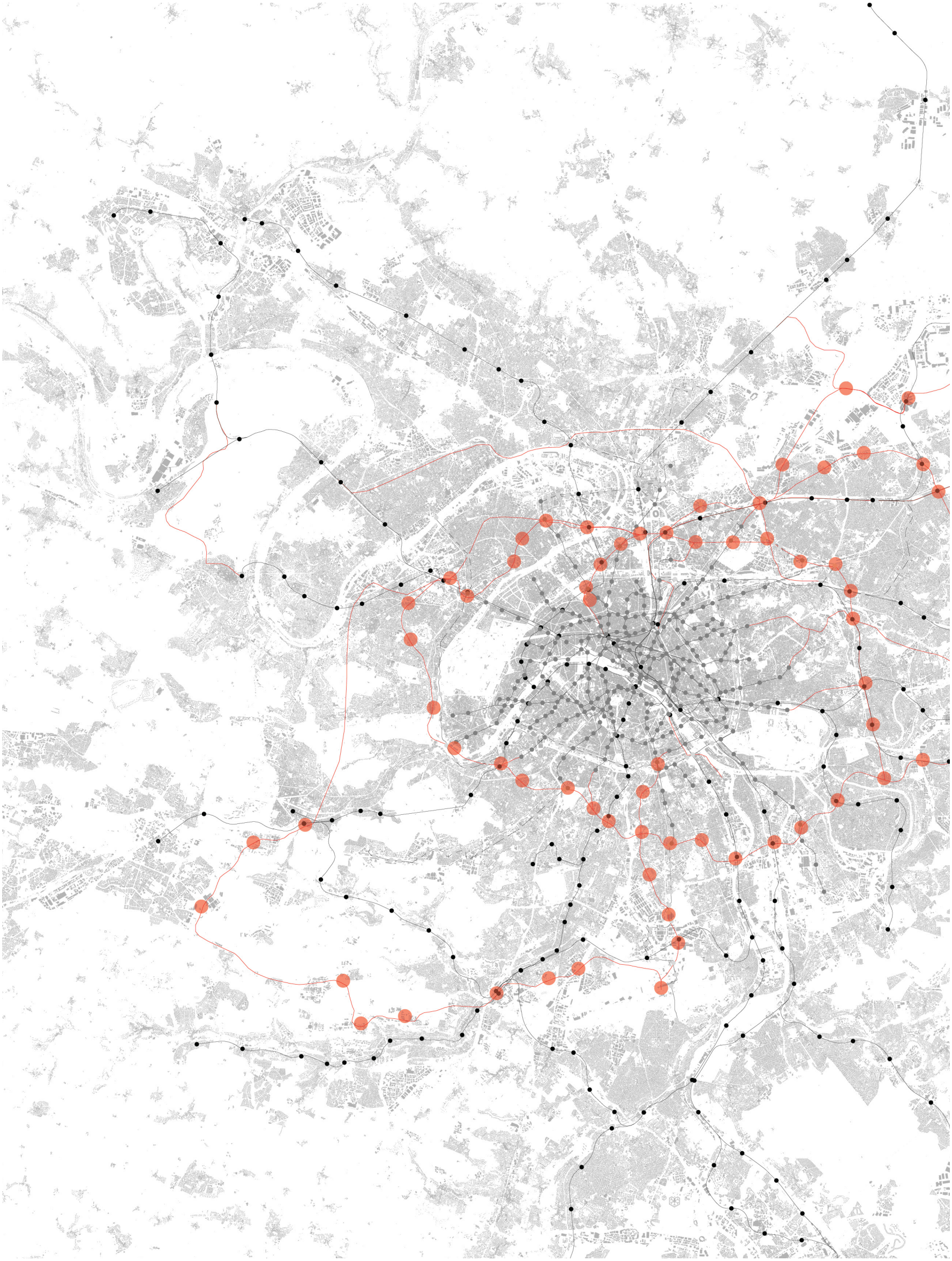
*Lefebvre, H., Hess, R., Deulceux, S., and Weigand, G. (2009). Le droit à la ville (Paris: Economica).*

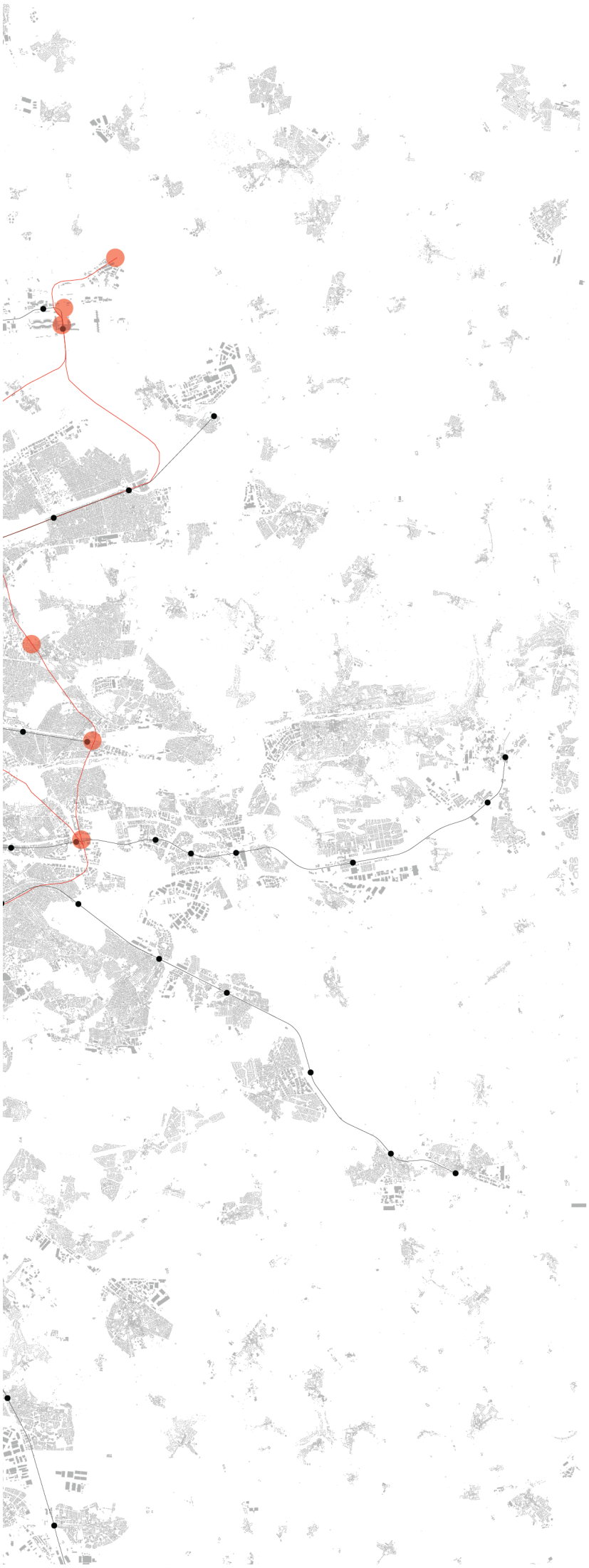
*Pinçon, M., and Pinçon-Charlot, M. (2001). Paris mosaïque. Promenades urbaines (Paris: Calmann-Lévy).*

*Flonneau M., Geneste P., Nivet P., Willaert E. (2010), Le grand dessein parisien de Georges Pompidou, (Paris : Archives Nationales, Somogy, Association Georges Pompidou)*

*De Biase, A., Anthropologie de l'espace : cours et séminaires à l'ENSAPB 2013-2014, Paris*

*https://observatoiregrandparis.org/*
*http://www.ateliergrandparis.fr/grandparis/*



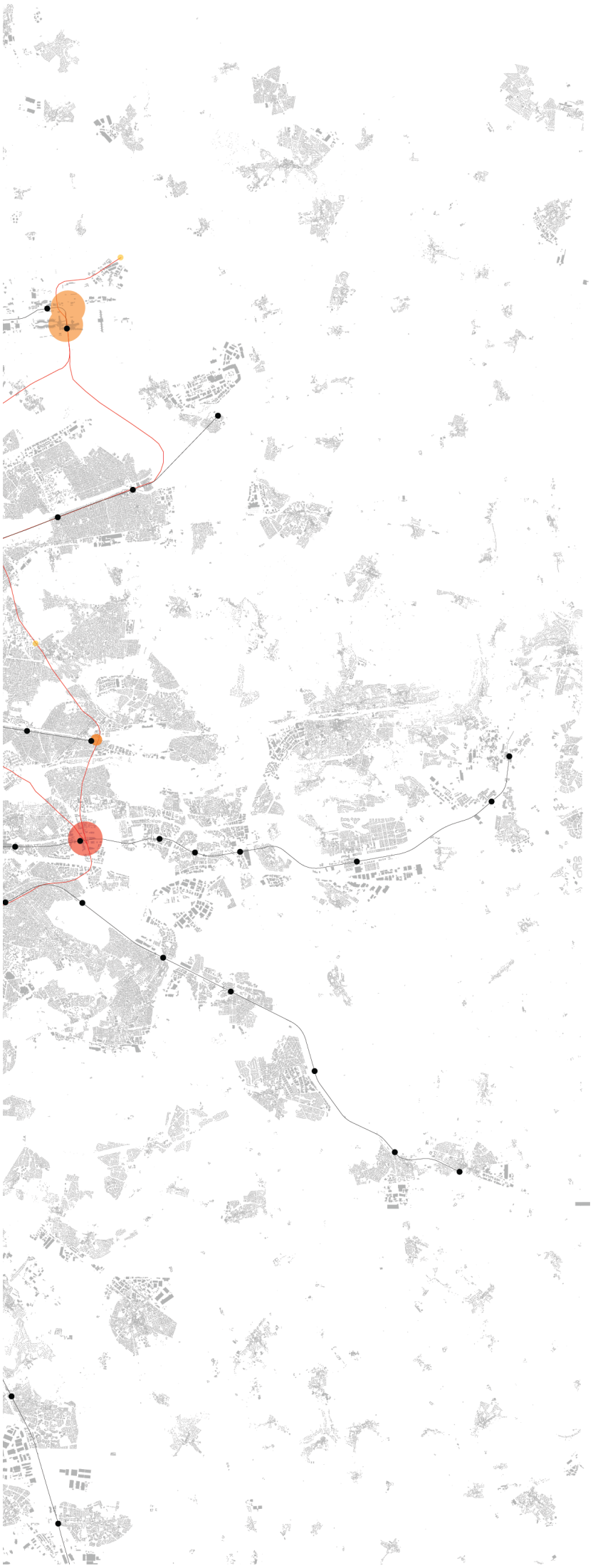


Légende

LIGNE TRANSPORT EXISTANTE
LIGNE TRANSPORT NOUVELLE

STATION_TRANSPORT
METRO
RER
TRAMWAY
GRAND PARIS EXPRESS

Le réseau de transport



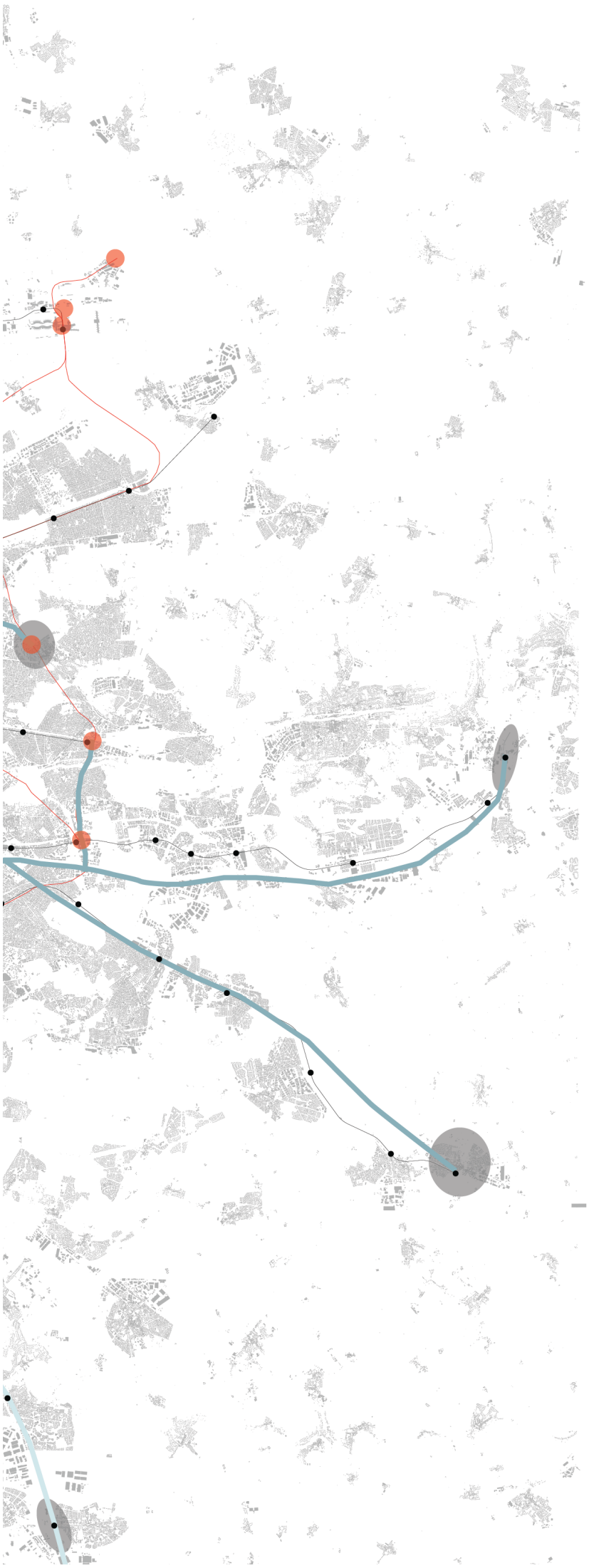
Légende

LIGNE TRANSPORT EXISTANTE
LIGNE TRANSPORT NOUVELLE

STATION_TRANSPORT
- METRO
- RER
- TRAMWAY

RAYONNEMENT DES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS
- CENTRALITÉ TRÈS LOCALE VOIRE ABSENTE
- CENTRALITÉ LOCALE EN EXPENSION
- CENTRALITÉ LOCALE
- CENTRALITÉ INTERCOMMUNALE
- CENTRALITÉ METROPOLITAINE NOUVELLE
- CENTRALITÉ METROPOLITAINE

Le rayonnement des gares du Grand Paris express



Légende

LIGNE TRANSPORT EXISTANTE
LIGNE TRANSPORT NOUVELLE

STATION_TRANSPORT
METRO
RER
TRAMWAY
GRAND PARIS EXPRESS

MOYENS D'EXPLORATION
TRANSPORT EN COMMUN
VOITURE
ARPENTAGE À PIED

Les moyens d'exploration

## *UN PARCOURS À TRAVERS LE GRAND PARIS EXISTANT*

Les lieux choisis sont les suivants :

- **Plateau de Saclay** : « Doter la France d'un pôle de recherche de rang mondial : telle était l'ambition de Paris-Saclay », Grandes Ecoles et universités 11000 enseignants – chercheurs, 76000 étudiants représentant entre 15 % et 20 % du potentiel de recherche français.
Grand projet d'enseignement, de recherche et d'innovation construit sur des terres agricoles, zone aujourd'hui enclavée.  Projet pré-existant au Grand Paris Express. Question des grands projets qui sortent de terres et donc quelle urbanisation pour cette zone nouvelle ? Comment construire ces quartiers ? En lien avec l'exposition universelle.

-**Massy et Palaiseau** : villages anciens qui ont subi diverses phases d'urbanisation, qui présentent des coupures urbaines importantes. Nouveau grand quartier de logement, question de l'urbanité, de la construction de la ville (espaces culturels, services, équipements…). Quel espace public pour les quartiers neufs ? Très accessible avec le TGV et le RER. Questions liées à l'Opéra et aux centres cultuels existants.

**-Vitry-sur-Seine** : ville communiste au tissu de grands ensembles, cernée par une colline et la Seine mais très urbanisée dans la continuité du tissu de la capitale. Très développée, importants équipements et centres culturels. Question : impact de l'arrivée du Grand Paris Express dans un tissu existant fort ? Lien avec la zone industrielle des Ardoises (production) qui aura aussi sa gare et changera de fonction avec la dépollution du sol et a création d'une nouvelle ZAC. Lien avec la Seine.

**-Plaine de Saint-Denis** : grand hub du Grand Paris Express. Lien avec la ville ancienne et la complexité de la ville, extrêmement fragmentée (historique, faubourg, habitat collectif, pavillons, grands ensembles, activité). Autour du carrefour Pleyel et du quartier du Stade de France : quel avenir pour le reste de la ville ? Arrivée des Jeux Olympiques et nouvelle gare TGV.

**-Clichy-sous-Bois, Montfermeil** : villes extrêmement marginalisées, faites de grands ensembles et de zones pavillonnaires. Extrêmement enclavées. Quelle sera l'influence de l'arrivée du Grand Paris Express. Quelle construction veut-on pour cette ville ?

## *LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS QUI COMPOSENT LE PARCOURS*

*Les données chiffrées ainsi que le rayonnement des gares et la perméabilité piétonne sont extraits des «Monographies des quartiers de gares» élaborées par l'APUR, la Direction Régionale et Inter-départementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et la Société du Grand Paris (SGP) sur la base des données de l'INSEE et de l'APUR pour un rayon de 800 m autour de la gare soit environ 10 minutes à pieds. Les autres données découlent de l'arpentage et de l'étude des différents quartiers.*

| Gare | *Quartier à dominante* | *Tissu existant (parcellaire)* | *Infrastructure existante* | *Noeud au GPE* | *Projet et programme* | *Projet plus ancien remarquable* | *Echelle dans la métropole* | *CDT (Contrat de Développement Territorial)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Orsay-Gif | Activité, enseignement, agricole | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus Express 96-01 | Ligne 18 | Campus universitaire, bureaux, activités, ZAC de Moulon | CentraleSupélec, campus universitaire d'Orsay | Indéfini | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay |
| Palaiseau | Activité, enseignement, agricole | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus Express 96-01 | Ligne 18 | Activité | Ecole Polytechnique, EDF, centres recherches et dév. | Indéfini | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay |
| Massy-Palaiseau | Mixte | Activités et habitat avec logique sectorielle | RER B et C, TGV puis tram-train Massy-Evry et TCSP Massy-Les Ulis | Ligne 18 | Quartier Atlantis (nouvellement réalisé), beaucoup de logement | | Métropolitaine (régionale et nationale) | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay |
| Massy Opéra | Logement | Logement collectif et pavillonnaire | Bus vers RER B et C | Ligne 18 | Logement, activité (nouveaux quartiers prioritaires NQP, NPNRU) | Opéra, cinéma, médiathèque | Métropolitaine | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay |
| Les Ardoines | Activité industrie | Activité et industrie | | Ligne 15 sud | ZAC gare des Ardoines | | Locale ou inexistante | Grandes Ardoines |
| Vitry Centre | Logement | Pavillonnaire et collectif haut | RER C, T9 | Ligne 15 sud | Requalification tissu existant | | Métropolitaine (nouvelle) | Grandes Ardoines |
| Clichy-Montfermeil | Logement | Grands ensembles, pavillonnaire, parc | T4 (2018) | Ligne 16 | Plus grand PRU de France, réhabilitation, construction et diversification logement, amélioration services, désenclavement (TC) | | Très locale | Est Seine Saint-Denis |
| Stade de France | Activité (tertiaire, grosses entreprises et historique industriel), équipements | Tours grande hauteur | RER B puis Tram'Y | Ligne 15 est | Campus Condorcet, Centre aquatique olympique, ZAC du Landy-Pleyel et de la Montjoie, PRU Cristino Garcia | Stade de France | Métropolitaine | Territoire de la Culture et de la Création |
| Saint-Denis Pleyel | Activité (tertiaire) | Tours grande hauteur | Ligne 13, RER D | Lignes 14, 15, 16,17 | Hub, quartier gare et JO village olympique | Landy | Métropolitaine (centralité forte) | Territoire de la Culture et de la Création |

| *Territoire GP* | *Densité population habitants/ hectare Paris 213, petite couronne 68* | *Densité emploi (emploi/ hectare) Paris 159, Petite couronne 31* | *Part des cadres dans la population active % Paris 43, Petite couronne 25* | *Taux de chômage %* | *Part des ménages à bas revenus %* | *Végétation % bâti* | *Evolution population % Paris 5.9, Petite couronne 10.1* | *Part des déplacements domicile travail effectué en TP %* | *Perméabilité piétonne aux abords de la gare* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2 | 6 | 53 | 7 | 9,2 | 74 | 0,2 | 28 | Difficile à évaluer (pas encore construit) |
| | 4 | 5 | 46 | 7 | 4,5 | 73 | 11,9 | 29 | Difficile à évaluer (pas encore construit) |
| | 47 | 44 | 29 | 9 | 9,7 | 31 | 7,2 | 36 | Bon malgré coupures urbaines |
| | 87 | 19 | 20 | 13 | 18,7 | 48 | 0,4 | 44 | Bon malgré coupures urbaines A6 A10 |
| | 37 | 26 | 11 | 17,3 | 30,9 | 22 | -6,8 | 45 | Faible (3 voies ferrées, zones d'activité) |
| | 113 | 23 | 14 | 14,4 | 28,1 | 40 | 8,4 | 48 | Bon |
| 9 Grand Paris Grand Est | 75 | 9 | 5 | 25 | 49,6 | 52 | 3,4 | 42 | nécessité de repenser les espaces publics |
| 6 Plaine Commune | 51 | 102 | 12 | 24 | 37,6 | 17 | 97,1 | 58 | Moyen |
| 6 Plaine Commune | 47 | 96 | 15 | 21 | 31,5 | 16 | 34,6 | 58 | Faible (voies ferrées) |

Saint-Denis
Vitry
Massy
Saclay

Légende

LIGNE TRANSPORT EXISTANTE
LIGNE TRANSPORT NOUVELLE

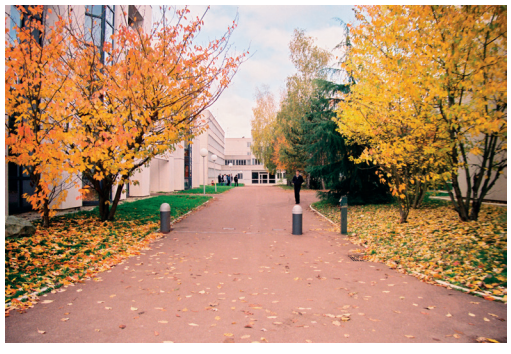
STATION_TRANSPORT
METRO
RER
TRAMWAY

RAYONNEMENT DES GARES DU
GRAND PARIS EXPRESS
CENTRALITÉ TRÈS LOCALE VOIRE ABSENTE
CENTRALITÉ LOCALE EN EXPENSION
CENTRALITÉ LOCALE
CENTRALITÉ INTERCOMMUNALE
CENTRALITÉ METROPOLITAINE NOUVELLE
CENTRALITÉ METROPOLITAINE

PARCOURS
AVCE LES TRANSORTS EN 2017
AVEC LE GRAND PARIS EXPRESS EN 2024
ARPENTAGE À PIED

Le parcours et le rayonnement des gares du
Grand Paris Express

LE PLATEAU DE SACLAY



30

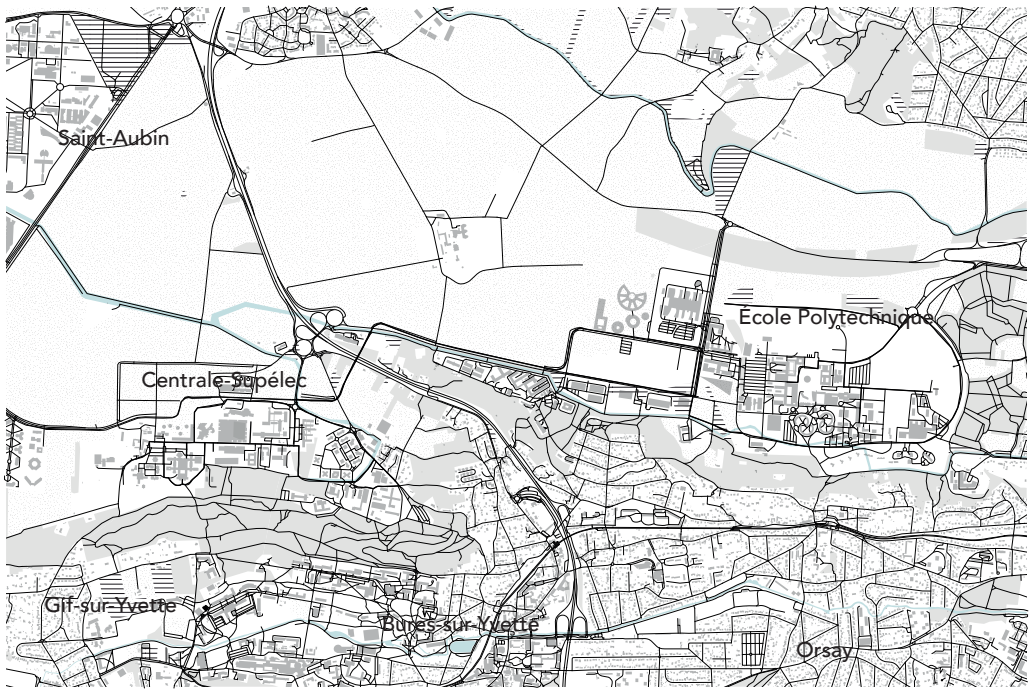
SACLAY:
*un grand projet d'enseignement et d'innovation*

*« Méthode: il faudrait, ou bien renoncer à parler de la ville, à parler sur la ville, ou bien s'obliger à en parler le plus simplement du monde, en parler évidemment, familièrement. Chasser toute idée préconçue. Cesser de penser en termes tout préparés, oublier ce qu'ont dit les urbanistes et les sociologues. »*

Georges Pérec, *Espèces d'espaces*, 2000

*J'ai souhaité me rendre sur le Plateau de Saclay ( 77 km² ) qui est situé au sud-ouest de la région Ile-de-France, à 37 km depuis le centre de la capitale, proche de la ville d'Orsay. Ce lieu sera doté de deux gares du Grand Paris Express (GPE) d'ici 2024 d'après le plan de la Société du Grand Paris.*
*Pour m'y rendre, du côté du campus de Centrale-Supélec, j'ai suivi l'un des itinéraires proposés sur la page « Accès » de l'école. Il est proposé de prendre le RER B ou C jusqu'à la station Massy-Palaiseau, cela prend environ une demie heure depuis la station centrale hub de Châtelet-les Halles puis de prendre un bus. Il y a 17 stations, la gare est bien desservie, avec beaucoup de trains semi-directs, ce qui raccourcit le trajet. Le bus met ensuite 15 minutes pour monter sur le plateau. Il ne passe que toutes les 30 minutes.*
*RER B – direction Saint-Rémy-Lès-Chevreuse - Arrêt Massy- Palaiseau*
*Puis Bus Express 91.10 et Bus Express 91.06 B et C - Arrêts Université Paris Saclay, Moulon ou Joliot-Curie*

*Au total, le trajet varie de 50 mn à 1h20 contre 40mn en voiture. Par conséquent, aujourd'hui, le moyen de transport préféré du personnel est la voiture. Les étudiants, quant à eux, habitent à proximité. Pas d'autres alternatives possibles …*
*Selon la SDP, le trajet ne prendra plus que 35 minutes avec le Grand Paris Express en empruntant la ligne 14 prolongée ou le RER B puis la ligne 18.*



Gare GPE d'Orsay-GIF Campus Grandes Écoles

Le plateau est en quelque sorte divisé en deux : entre le campus de Centrale-Supélec et celui de l'école Polytechnique.
Le nouveau campus Centrale - Supélec, IUT est situé sur le plateau du Moulon devenu « Plateau de Saclay ». Il est séparé du campus de l'école Polytechnique par la N 118. A l'est, il y a un autre plateau sur lequel se trouve la zone d'activité de Courtabœuf. Il est donc par définition relativement **enclavé** en haut de cette colline et séparé des villes environnantes d'Orsay, Igny, Bures-sur-Yvette et Gif-sur-Yvette par des forêts le long de ses pentes. C'est une zone particulière dans le sens où elle s'est développée sur des terrains agricoles dans les années 1970, loin de toute forme d'urbanisation, **desservie** uniquement par des voies rapides, entourée de forêts. Les campus de Centrale-Supélec et de l'école Polytechnique y ont ensuite été construits. Les zones urbaines environnantes se sont développées à partir des centres **d'anciens villages**. On y a construit des **zones d'activités, des centres commerciaux et des universités** : l'université Paris Sud située à Orsay-ville. Ainsi, c'est une zone qui a servi au développement de l'enseignement supérieur et de la recherche avec notamment le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) à Saint-Aubin (qui sera également relié par le Grand Paris express) ; ce qui explique la volonté de continuer sur cette lancée et d'en faire un **pôle d'innovation**. Ce projet, quant lui, préexistait au projet du Grand Paris express, qui lui, ne vient que le renforcer et le légitimer. A l'origine de la construction du campus de Supélec, les logements pour étudiants étaient situés en bas du plateau, dans la ville d'Orsay. Certains, destinés aux étudiants de Supélec sont également sur le plateau.

*« Je viens en voiture comme la plupart des gens qui travaillent ici. Le bus ? Non je ne l'ai jamais pris, je ne sais même pas quand il passe! J'habite trop loin et le trajet est trop long en transports en commun. »*
*un employé de l'hôtel, 40 ans*

*Urbanité et dessin des espaces*
De façon générale, ces lieux sont **larges et peu denses**, encore très ouverts. Si grands qu'on a besoin d'une **voiture** pour les parcourir, ils ne sont pas adaptés aux **piétons**. On y trouve de grandes voies et de grands carrefours, des parkings (un pour chaque bâtiment quand ceux-ci ont été construits dans les années 1970, ce n'est plus le cas pour les nouvelles constructions dont les parkings sont souterrains ce qui participe à la densité du lieu et à son urbanité). Cependant, la volonté de création d'urbanité, d'une plus petite **échelle** est perceptible. Par la rue qui traverse le campus de Centrale-Supélec, il faut entre 5 et 10 minutes pour aller d'un bout à l'autre du campus ce qui montre la volonté d'introduction d'une plus petite échelle dans ce lieu. Le tissu semble plus dense, les bâtiments ont une hauteur plus importante. De même, l'un des nouveaux bâtiments construit par OMA semble être constitué de plusieurs bâtiments. En y regardant de plus près, je me rends compte que c'est sa façade qui est découpée pour donner cette illusion. En fait, c'est un gros bloc de plan carré dont les entités sont elles-mêmes divisées en blocs à l'intérieur, ce qui est retranscrit dans la façade en redents.
En revanche, des **terres agricoles** existent encore entre les deux campus qui sont peu à peu mangées pour construire des bâtiments de logements collectifs et permettre un développement mixte du quartier en plus de son ambition de pôle d'innovation. Sur ce plateau, on trouve cependant peu **d'espaces de vie**. Il n'y a pas de commerces prévus, tous les services sont liés aux écoles supérieures (équipements sportifs, restauration…). Le seul restaurant destiné aux visiteurs est fermé du vendredi soir au lundi matin. Seul un hôtel a été construit pour recevoir des visiteurs éventuels.

*Accessibilité et vie sur le campus*
En discutant avec les étudiants, je me suis rendue compte qu'ils habitent tous sur le campus à cause du problème d'**accessibilité** de ce dernier. Seul 1% d'entre eux

habitent en dehors et c'est parce qu'ils habitent chez leurs parents qui habitent eux-mêmes à proximité, dans les villes situées en bas du plateau. Le week-end, ils ne restent pas sur le campus s'ils le peuvent. Ceux qui sont originaires d'Île-de-France rentrent chez leurs parents. Pour sortir du plateau et rejoindre d'autres points de la région, il faut prendre un bus, unique moyen de transport public disponible sur le plateau, le même que celui que j'ai pris pour arriver. Il y a trois lignes de bus, qui en journée et en semaine, passent toutes les 30 minutes. Ils permettent de se rendre aux gares de RER les plus proches : celle du Guichet, côté Orsay en bas de la plateau, ou plus loin mais apparemment préféré des étudiants car plus rapide, la gare de Massy-Palaiseau. Ceux qui viennent d'autres villes de France ne rentrent pas tous les week-ends et restent souvent sur le campus. Quand ils veulent rejoindre leur ville d'origine, ils se rendent à la gare de Massy-Palaiseau où arrivent un certain nombre de TGV (Lyon, Nantes, Bordeaux, Lille, Strasbourg, le Havre, Rennes…) ou dans les gares parisiennes. Quant aux étudiants internationaux, ils sont contraints de rester sur le campus, extrêmement calme le week-end selon les étudiants mais ils organisent des événements entre eux ou de plus grandes soirées avec les autres étudiants de temps à autre.

*« Tout le monde habite ici, il n'y a que 1% des étudiants qui habitent en dehors du plateau, on ne peut pas faire autrement. Moi j'habite toujours chez mes parents mais je suis un des seuls, ils habitent juste à côté, aux Ulis»*
*un étudiant*

*Rythme et convivialité*
La vie du campus est rythmée par les horaires de l'école : 8.00, 12.00-14.00, 17.00. A ces heures précises, les **flux** s'accroissent, le campus fourmille, les étudiants se rendent d'un bâtiment à l'autre : pour manger, changer de salle, aller au centre de documentation, faire du sport, repasser chercher quelque chose chez eux… Les nouveaux bâtiments principaux (Gustave Eiffel et Bouygues) sont conçus comme de grands espaces intérieurs ouverts. C'est pourquoi ils accueillent une partie de ce flux d'étudiants, de professeurs et de visiteurs en leur sein.

Le bas du plateau et les zones environnantes ne sont pas visibles depuis le haut car les arbres sont hauts et bouchent la vue. Il y a quelques terrains de sport, des tables de ping-pong et quelques bancs.
Il est intéressant de remarquer que la plupart des espaces de convivialité sont **intérieurs**. A **l'extérieur**, il y a le parc, une place en construction devant les nouveaux bâtiments et un autre qui est en chantier. De l'autre côté, une place a été dessinée avec un plan d'eau et de grandes marches qui s'y jettent. Cependant, cet espace est encore en construction. Il tourne le dos à la rue principale et est relativement fermé ; on peut se demander s'il sera réellement utilisé.
En ce qui concerne le bâtiment historiquement principal, il accueille le CROUS (restaurant universitaire) et est organisé autour du terrain de basket central. Il est cependant peu ouvert et offre peu d'espaces intérieurs de convivialité. Sa façade arrière s'ouvre sur le parc.

*« Ah non ! Le week-end il n'y a personne sur le campus ! on est beaucoup de parisiens et on rentre tous chez nous. Après les internationaux où les étudiants qui viennent de province, ils ne rentrent pas tout le temps chez eux bien-sûr alors ils organisent des évènements entre eux sur le campus. Mais globalement c'est complètement mort ici le week-end ! »*
*une étudiante*

Aujourd'hui, il est quelque peu difficile de cerner la qualité ou même l'ambiance du lieu, les travaux sont presque finis du côté du campus mais il y a encore d'importants travaux de voirie en cours et de construction de logements aux alentours. Ainsi, ce lieu est encore rythmé par le bruit des constructions, la présence d'engins de chantiers et d'ouvriers. Etudiants et ouvriers cohabitent aujourd'hui.

La ferme du Moulin subsiste comme une **réminiscence** du passé **agricole** de ce lieu. Elle sert aujourd'hui à l'UMR de Génétique Quantitative et Évolution qui effectue des tests liés à la recherche agroalimentaire.

L'ÉCOLE CENTRAL-SUPELEC DU CÔTÉ DE LA FORÊT

LA RUE PRINCIPALE DU CAMPUS DE CENTRALE-SUPÉLEC

## École Polytechnique, gare GPE Palaiseau

De l'autre côté, après les terres agricoles et une fois la **route nationale 118** franchie se trouve le campus de l'École Polytechnique qui aura sa propre gare GPE Il faut s'y rendre en bus car les deux campus sont séparés d'environ 5 kilomètres, environ une heure de marche. Ce côté du plateau est occupé par ce campus qui est entouré de **barrières** avec postes de contrôle et a des heures d'ouverture définies. Un certain nombre de laboratoires ou centres de recherche de grandes entreprises (EDF, Danone, HORIBA…) se sont installés ou sont en construction à proximité du campus dans la partie publique. On y trouve aussi l'Institut Photovoltaïque d'Île-de-France. Ce côté de plateau est comme un grand laboratoire, ou de possibles échanges pourront se faire entre l'école et les entreprises. J'imagine que c'est ce à quoi aspirent ces entreprises en s'installant à cet endroit.
Quelques logements sont en construction aux alentours, entre le va-et-vient des camions de chantiers.

*« Je me rappelle le discours de l'ancien maire de Massy. Il parlait des villes qui vont concourir pour l'Exposition universelle au Plateau de Saclay. Selon lui, le GPE aurait plutôt une influence sur la proximité du travail au lieu de résidence. »*
*une dame habitant Massy, environ 60 ans*

*Espace et vie sur le campus*
Le campus, quant à lui, est plus calme. Il constitue en quelque sorte un monde à part entière, une **île**, peu ouvert sur son environnement et entretenant peu de relations avec l'extérieur. On y trouve effectivement tout ce qui est nécessaire : des logements étudiants, un bâtiment (comprenant les salles de cours, auditoriums et restaurants), des terrains de sport, une piscine intérieure, des prés pour la pratique de l'équitation, un terrain de golf, une supérette, une banque, un radar nouvellement construit pour les recherches de l'école ainsi qu'un centre météorologique utilisé lui aussi à des fins pédagogiques. Les bâtiments dépendants directement de l'école Polytechnique datent tous de la même époque (milieu des années 1970). En revanche, les bâtiments très récents accueillent d'autres écoles nouvellement installées sur le campus : l'ENSTA ParisTech (École nationale supérieure de techniques avancées) et l'ENSAE ParisTech (école nationale de statistique et d'administration économique). Ce lieu accueillera également dans le futur Télécom Paris Tech et Agro Paris Tech, représentant ainsi un pôle d'excellence en Île-de-France avec ces grandes écoles et permettant des échanges entre elles en formant une sorte de grande université.

Le campus est beaucoup moins **dense** et beaucoup plus **boisé** que celui de Centrale-Supélec qui se veut vraisemblablement plus « urbain ». À titre de comparaison, il faut environ 20 minutes pour traverser le campus. On y trouve des allées d'arbres, des prés, un lac qui sert vraisemblablement à des pratiques sportives. Les terrains de sport sont vastes, des étudiants jouent au rugby.

Il est à noter que l'État aimerait y organiser la prochaine Exposition Universelle de 2025.

LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE

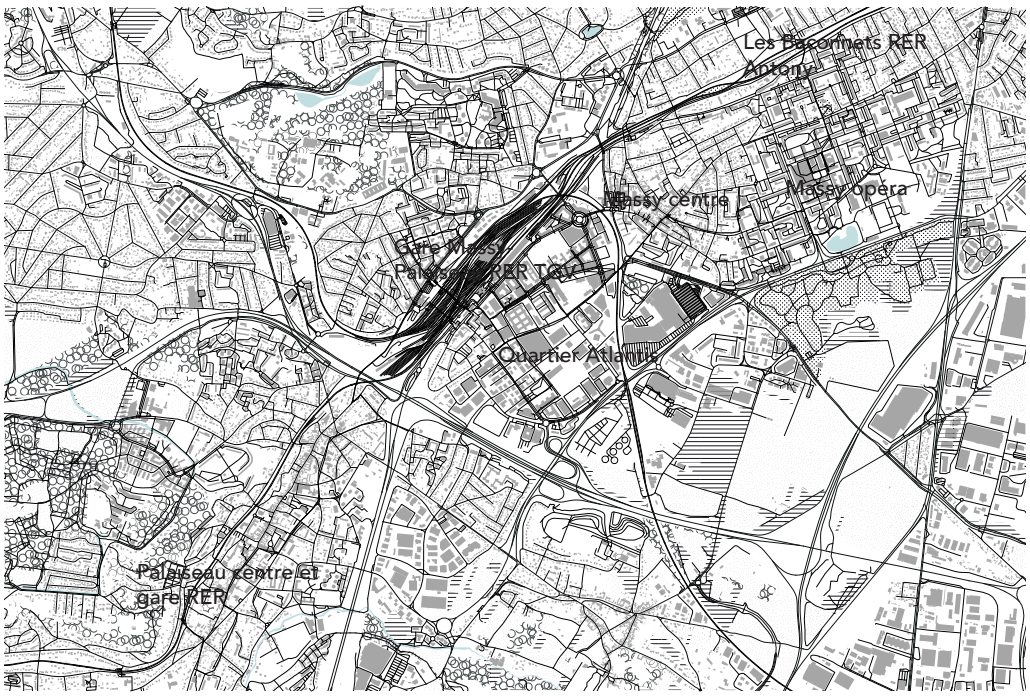
PALAISEAU

MASSY:
*un village ancien qui évolue avec l'expansion de la métropole*

*J'ai ensuite cherché à me rendre à Palaiseau (11,6 km², 30 000 habitants) en bas du plateau. Cette ville est proche, il faut descendre du plateau et continuer un peu. A vol d'oiseau, cela serait facile. Ce n'est cependant pas le cas aujourd'hui. Il faut descendre à la gare du Guichet ou de Lozère, suivant où on se trouve, avec un bus. On peut l'attendre longtemps comme il ne passe qu'une ou deux fois par heure. Le trajet prend ensuite une dizaine de minutes, il ne s'arrête pas beaucoup. Là, il faut attendre le RER B, il passe toute les 15 ou 20 minutes. Ensuite, une fois monté dans le RER, le trajet est très rapide, il n'y a que 3 stations, environ 10 minutes. Selon la SDP, le trajet ne prendra plus que 9 minutes avec la ligne 18 du Grand Paris Express.*

Ville de Palaiseau

La ville de Palaiseau est ancienne (sur l'ancienne route Paris – Chartres). Je l'ai remarqué à l'aspect du bâtiment de la vieille **gare** sur lequel on peut lire « Palaiseau ». Il ressemble à une vieille maison.
Le **centre-ville** ressemble à celui d'un village de **campagne** : boulanger, boucher, fromager… petits commerçants. Il est vraisemblablement un des exemples de **l'urbanisation** et du développement d'un **village** ancien. D'ailleurs, des personnes âgées y font leurs courses. Je suis ensuite remontée à pieds vers Massy, au Nord. J'ai traversé des zones de **pavillons** en pierre meulière, rencontré plusieurs hommes qui faisaient du vélo en tenue sportive.
Pour traverser **l'autoroute**, il faut franchir un **pont**. Celle-ci induit une **coupure**. Ces dernières sont souvent dues aux **infrastructures** routières et ferroviaires. Le bruit des avions est perceptible et très présent ce qui peut s'expliquer par la proximité de **l'aéroport** d'Orly. De l'autre côté du pont, il y a des logements collectifs. La population est plus mixte. Cela est perceptible même si les passants sont plutôt rares.



L'ÉCHANGEUR DE L'AUTOROUTE  A10 ET A126 À PALAISEAU

Recyclerie
SPORTIVE

Le Rangoureu

camara

La ville est traversée par de grandes voies de circulation bruyantes (autoroute, départementale) qui contrastent avec les zones pavillonnaires extrêmement calmes. Plus loin, le parcours est peu adapté aux piétons, il y a beaucoup de voitures et de grands **carrefours**, des passages piétons mais pas de feux.
J'ai longé les rails bordés par des zones industrielles ou d'activité (entrepôts RATP, cimenterie…) elles même bordées de végétation mais le sol est sale à cause de la présence de nombreux détritus.

Gare de Massy-Palaiseau (ouest) - gare GPE

Un **pont** permet de passer au-dessus des rails. J'arrive à l'ouest de la gare de Massy-Palaiseau. Cette dernière est en fait située sur le territoire de la ville de Massy en bordure de la ville de Palaiseau mais n'est proche d'aucun des deux centres des villes. Elle a ainsi dans le passé dû créer une nouvelle **centralité**, plus éloignée des **centres historiques**.
Le quartier de la gare de Massy-Palaiseau est aujourd'hui déjà très bien desservi par les RER B et C et **le TGV** qui lie la ville à Lille, Strasbourg et Bordeaux par exemple. L'aéroport d'Orly est également proche de la ville, le trajet prend environ une demi-heure en transports en commun depuis Châtelet.

*« Je sors surtout à Paris et pas tellement dans le quartier, les ambiances sont différentes, ce n'est pas comme ici. Et puis avec les semi-directs, on est au Châtelet en 30 minutes. Et je suis aussi habituée à y aller, j'y ai travaillé pendant un moment. Après j'ai travaillé dans d'autres endroits mais j'y allais en voiture. »*
*une dame retraitée, 65 ans, habitant Massy*

*Rythme et vie du quartier*
La vie du quartier est très liée au rythme des travailleurs, les enfants sont peu présents. A midi, beaucoup de gens sortent des immeubles et des chantiers. Il y a la queue à la boulangerie qui se trouve sur la place en face de la gare. Un parking se trouve devant la place avec beaucoup d'allées-et-venues. Les femmes font leurs courses avec des caddies ; de l'autre côté, vers l'entrée de la gare, un maraîcher a installé son étalage. Il y a peu de bancs, certains sont même très proches des voitures. La **place** est vide, comme si elle accueillait un **marché** certains jours de la semaine. Elle semble être le grand **espace public** du quartier, prolongé par une artère piétonne végétalisée qui continue plus haut et au cœur du quartier construit sur les anciens bâtiments de **l'usine** Vilmorin. Des bâtiments de logements d'environ cinq étages ont été construits 1996 et 2017. On y trouve également une résidence pour personnes âgées et une école. Peu de **commerces** ou d'**activités** sont représentées. Ce quartier est entouré par des **zones pavillonnaires**.
Dans le parc, des jeunes d'environ 14 ans jouent au foot, des ouvriers mangent. Le parc est morcelé et constitué comme une **promenade** et invite peu à s'arrêter en réalité.

*« Le parc c'est le seul endroit un peu cool du quartier. Je connais peu Massy. Quand on sort avec mes copines on va au McDo à Paris. On prend le RER jusqu'aux Halles ou on va au parc à côté de chez nous. »*
*une lycéenne, 15 ans, habitant Longjumeau*

Nouveau quartier Atlantis, nouvelle centralité

Pour passer de l'autre côté de la gare, du côté du nouveau quartier à l'Est, il faut emprunter **la passerelle de la gare**. Il y a très peu de moyens de **traverser**. Quand la passerelle ferme le soir après le passage du **dernier train**, il faut faire le tour et utiliser la route qui se trouve beaucoup plus loin. Une nouvelle passerelle serait intégrée au nouveau projet de la gare du Grand Paris Express. On remarque également une ancienne passerelle qui appartient à la SNCF mais qui n'est plus utilisée. Tout est vétuste et pas à l'échelle humaine .
Le nouveau quartier se nomme Atlantis. Il a été construit sur l'**ancien parc d'activités** des Champs ronds, remis en question après l'arrivée des premiers TGV en 1991. Ainsi, ce projet préexistait aux travaux du Grand Paris Express et trouvait déjà sa justification de **densification** dans l'**accessibilité** forte permise par la gare de Massy-Palaiseau.

*« La ville est coupée en deux par les voies de chemin de fer et la gare, il n'y a qu'une passerelle qui permet de traverser mais elle ferme la nuit après il faut faire le tour par la route. Il faudrait y travailler ! Cela fait-il partie des projets en cours ? La question a été posée au maire il y a quelques années concernant la réouverture de l'ancienne passerelle mais je ne me rappelle pas de la réponse. »*
*une dame retraitée, 65 ans, habitant Massy*

GARE DE MASSY PALAISEAU
matin

LA GARE DE MASSY-PALAISEAU

L'ANCIEN POSTE DE TRIAGE DE MASSY-PALAISEAU

Son **espace public** principal est proche de la gare. C'est la Place du Grand-Ouest, une « **Nouvelle centralité** » comme on peut le lire sur les affiches qui couvrent les barrières des chantiers qui l'entourent, type panneaux publicitaires pour attirer de nouveaux acquéreurs.

*Urbanité*

*« Je me tiens au courant, j'essaie les nouvelles offres. Je suis déjà allée trois fois au nouveau cinéma Pathé depuis l'ouverture. »*
*une dame retraitée, 65 ans, habitant Massy*

Le quartier est encore en construction. On peut lire la promesse de nouveaux **commerces** sur les panneaux ou sur les affiches collées sur les fenêtres des espaces qui attendent de les accueillir. Il y a déjà quelques **cafés** et **restaurants** dans le centre du quartier. Ce sont surtout des chaines. L'unique **centre culturel** est un **cinéma** Pathé « multiplexe ». Des **bureaux** s'y sont également installés comme ceux des entreprises Carrefour, Safran, etc. Ce sont en général de grandes entreprises françaises dont les employés viennent de toute l'Île-de-France. Ils cohabitent avec un grand nombre de logements : le quartier est **mixte** ce qui induit des **rythmes** quotidiens différents. Deux écoles ont également été construites. De petits enfants jouent avec leurs parents qui les accompagnent avec leurs poussettes dans un parc. Un élément frappant de ce lieu est la **privatisation des espaces extérieurs** : dans les logements et surtout dans les bureaux avec par exemple le bâtiment de l'entreprise Carrefour et son allée centrale boisée très fréquentée par ses employés qui ne sortent que peu apparemment.

*Existant et projet*

J'ai également pu ressentir les limites marquées ainsi que de grandes différences d'**atmosphère** entre le quartier neuf de belles copropriétés et les logements collectifs anciens et vétustes par leur manque d'entretiens (1970). La population mixte qui habite ces bâtiments semble être plus pauvre et précaire.

## Centre-ville de Massy

*« Il y a pas mal de choses à faire à Massy mais certaines choses sont à Paris et y resteront. »*
*un employé de l'office du tourisme, 30 ans, habitant Massy*

Je me suis dirigée vers le cœur ancien de la ville de Massy, j'ai longé des **palissades** de chantiers utilisées pour des interventions artistiques. Je suis ensuite passée sous un **pont**, longé la mosquée dorée. Il faut marcher environ 10 minutes. Après le pont, il y a un carrefour bordé en haut par les rails et en bas par un lac artificiel et des logements en barre, des **copropriétés** à l'architecture intéressante.
Il faut ensuite monter pendant cinq minutes pour rejoindre le centre. C'est un **ancien village**, comme Palaiseau, avec un tissu assez ancien, des cafés, commerces et restaurants qui rendent le quartier plutôt **vivant**.
La ville est déjà accessible par le RER à Massy-Verrières ou les Baconnets où environ un RER sur quatre s'arrête (la plupart sont semi-directs et ne s'arrêtent pas entre Massy-Palaiseau et Antony).

Depuis le centre-ville, ancien cœur de village, j'ai ensuite traversé des **zones pavillonnaires** plus calmes toujours en haut du plateau. Puis le terrain redescend légèrement. En bas, le **tissu** est formé de zones d'habitats collectifs qui prennent la forme de barres, ils semblent être de bonne qualité et appartiennent à Immobilières 3F qui gèrent des **logements sociaux**. Un bâtiment était en travaux pour un ravalement de façade. Le quartier est très boisé, il s'organise autour de **parcs** ou d'allées d'arbres.
C'est un quartier qui correspond à l'image que l'on se fait de la « périphérie » parisienne calme et boisée.

Centre culturel Paul Baillard ou Paul B. (programmation musicale, concerts)

L'espace Paul B. se trouve dans ce quartier derrière une école de musique et de danse. La plupart des gens qui travaillent au centre habitent à Massy ou à Paris car le RER est proche. La station GPE ne devrait pas changer beaucoup la **fréquentation** du lieu ou seulement si le trafic continue la nuit car les spectacles et concerts se terminent plutôt tard. De plus, la gare RER restera plus proche que la gare GPE de Massy-Opéra même si les passages sont moins fréquents (gare des Baconnets). Aujourd'hui, les gens qui viennent pour les concerts viennent de partout, aussi bien de province, de Paris ou de toute la région mais surtout en voiture à cause des problèmes liés à l'**accessibilité** et à la durée des concerts.

*« Ah ! Le centre culturel Paul Baillard, vers le quartier de l'Opéra. C'est vraiment bien ! La programmation de concerts est intéressante ! »*
*habitant de Massy, 40 ans*

J'ai continué vers l'opéra où une gare du GPE devrait être construite. Cela n'est pas encore perceptible. Le **tissu urbain** reste le même. Une partie de la ville est bordée par un grand **parc**, le parc Georges Brassens mais qui paraît loin et inaccessible car il est coupé de la ville par la nationale. Il doit y avoir des **passages souterrains** mais ils ne sont pas indiqués. Je ne les ai pas trouvés. En réalité, le parc est défini et entouré par des voies de circulation importantes qui se croisent et se chevauchent. Il y a comme une colline pour qu'une route passe au-dessus d'une autre ce qui forme également une **coupure** urbaine.

*« Dans le quartier, il y a peu de choses intéressantes, il faut aller vers Opéra où il y a aussi le parc Georges Brassens avec un plan d'eau. C'est un parc entièrement bio avec des abeilles. Il existe déjà depuis un moment mais il est très agréable. »*
*une dame retraitée, 62 ans, habitant Massy*

Massy-Opéra - gare GPE

*Urbanité*
Pour accéder au quartier et à sa **place** centrale, il faut monter et trouver les escaliers qui y mènent, il n'y a aucune signalisation. C'est un **urbanisme sur dalle** qui rejoint le haut de la rue au Nord. En sous-sol, il y a des parkings, en haut, une grande place plane et le **cœur du quartier** avec tous les services (commerces, cinéma, opéra, sécurité sociale, centre médical…). La place parait très vaste et vide. Il y a beaucoup de gens qui sont assis sur les bancs ou qui déambulent. Ce lieu est beaucoup plus **animé** et contraste avec les quartiers de **logements** qui je viens de traverser. Ce qui est toutefois étrange, c'est que beaucoup de **commerces** semblent fermés même un jeudi après-midi…peut être définitivement.
L'**opéra** est extrêmement petit. Il est surprenant car il ne correspond pas à l'image «classique» d'un opéra. Il affichait une représentation de Faust.

*« Il faudrait que les transports fonctionnent plus tard, ça amènerait plus de fréquentation. Aujourd'hui les gens viennent en voiture, c'est plus pratique. »*
*un employé du centre Paul B., 40 ans, habitant Massy*

*Existant et projet*
Ce quartier semble peu affecté par la perspective de la construction d'une gare du GPE contrairement à d'autres. Seulement quelques bâtiments ont été nouvellement construits sur le côté nord de la place centrale.
Le quartier est **accessible** depuis la gare des Baconnets à 10 minutes à pieds environs. Des lycéens se rendent également à la gare en groupe de 10 environ. Le terrain est **plat** puis redescend vers la ville d'Antony. Il y a d'abord la **médiathèque** Arthur Rimbaud et la Salle du Mont-Blanc qui accueille des manifestations familiales et associatives. Ces deux bâtiments sont neufs. Je suis ensuite passée à proximité de **grands ensembles**. La gare de RER est accessible par un **chemin** piéton qui descend. La gare est pleine, des gens en sortent, un RER vient de déverser son flot d'**usagers**. Il faut attendre, il ne passe pas très souvent.

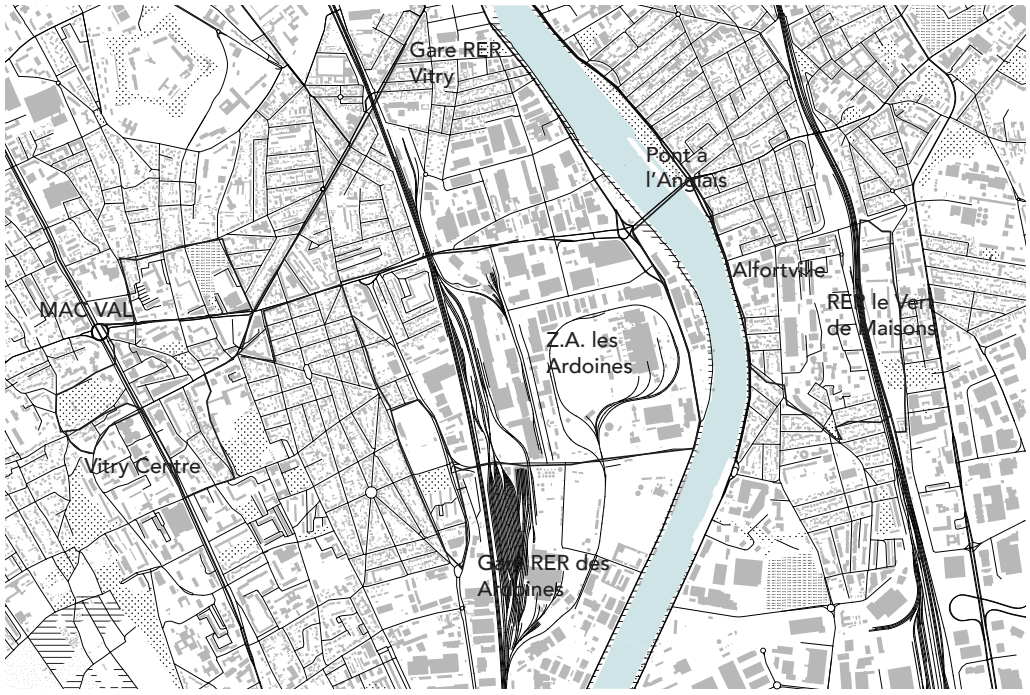
BÂTIMENTS DE LOGEMENTS À MAISON-ALFORT

VITRY:
*ville communiste au tissu de grands ensembles et zone industrielle*

*A la gare des Balconnets, j'ai attendu 20 minutes, je venais vraisemblablement de rater le train. Les semi-directs passent à vive allure sur la même voie.*
*J'aimerais me rendre à Maison Alfort. La station la plus proche est celle du Vert de Maisons. J'ai regardé l'itinéraire proposé par Google maps, 52 minutes en transports en communs contre 29 minutes en voiture. Même avec les embouteillages c'aurait été plus rapide. Selon l'itinéraire, il faut remonter à Paris, au Châtelet comme d'habitude puis reprendre le RER D qui redescend dans le sud, un peu plus vers l'Est. J'ai pris mon mal en patience et j'ai finalement pris le RER B. Après environ 25 minutes, je suis arrivée à la station du Châtelet. Tout le monde descend. Le quai est bondé. Là, j'ai cherché mon chemin du regard, heureusement que la signalétique venait d'être refaite! J'ai finalement aperçu le panneau indiquant le RER D Sud et descendu les escaliers. Je n'ai attendu que 5 minutes. La station du Vert de Maisons étant assez proche de Paris, seulement 3 stations, celle-ci est très bien desservie.*
*Avec le GPE, le trajet sera beaucoup plus facile et évitera de revenir à Paris. En effet, selon la SDP, le trajet ne prendra plus que 27 minutes. La ligne 18 jusqu'à l'aéroport d'Orly puis la 14 jusqu'à Villejuif Institut Gustave Roussy puis la 15 jusqu'à la gare du Vert de Maisons permettrait d'y accéder plus rapidement malgré le nombre de changements.*

Le Vert de Maisons - gare GPE

La gare et les rails **séparent** les deux villes de Maisons-Alfort (plutôt riche) et Alfortville (plutôt pauvre). C'est ce que j'ai immédiatement remarqué sur les panneaux qui indiquent les sorties de la gare, une ville à gauche, l'autre à droite. Le nom de la gare est particulier, il vient du fait que la zone était auparavant occupée par des maraîchers. La **Seine coupe** les villes de la même façon que les **infrastructures** ferroviaires. On entend beaucoup les trains qui passent. La gare du Vert de Maisons est desservie par un RER sur trois environ mais les TGV et TER y passent également.



K2X

LA ZONE INDUSTRIELLE DES ARDOINES

*Existant et projet*
Je suis sortie de la gare côté Maisons-Alfort, la gare du GPE est en construction, **à côté** de la gare RER. Son arrivée n'a pas l'air d'avoir beaucoup **influencé** le quartier en termes de projets et de construction. En effet, celui-ci est déjà très dense.

*Tissu*
Le tissu est formé de quelques **pavillons** mêlés à des logements sociaux en briques des années 1930 à la belle architecture. Un peu plus loin, il y a également quelques **barres** des années 1970 mais surtout du côté Alfortville. Derrière les voies de chemin de fer, ils forment un **skyline** sans pieds, coupé par le talus des rails. À proximité de la gare il y a quelques bâtiments de bureaux. Ils ont des locaux disponibles, c'est ce que l'on peut lire sur le panneau affiché en façade.

*Atmosphère et vie du quartier*
Beaucoup de parents se promènent avec leurs enfants, la plupart sont dans des poussettes. La population est plutôt **jeune** : il y a des familles, des enfants, des jeunes et peu de personnes âgées. De façon générale le quartier semble avoir beaucoup de **respirations vertes** : quelques parcs et surtout les **cours** d'immeubles végétalisées derrières des **barrières**. Un peu plus loin en remontant vers le nord il y a un parc où des enfants jouent et principalement quelques hommes assis. Les gens y passent régulièrement. En effet, il semble être davantage un espace de **passage** depuis la gare vers les quartiers au nord plutôt qu'un lieu d'**arrêt**. Il est bordé par les voies de chemin de fer sur le côté Est. Au nord, le tissu est pavillonnaire. Il y a également un **centre socioculturel**. Celui-ci a une vocation d'enseignement, il propose des cours de français. On peut y faire d'autres activités comme le bridge, accéder à Internet, lire, etc. Il était toutefois fermé en semaine l'après-midi .

*Un territoire fracturé*
Les **passages** pour accéder à la ville d'Alfortville sont rares. Il n'y a quelque passage sous voie : les rails forment ici une **limite** très marquée. Après le passage **souterrain**, le tissu est de nouveau **pavillonnaire.** Il y a peu de passage. J'ai continué. Là, il y avait un peu plus d'activité. Une **place** se dégage et s'ouvre, il y a un **jardin** au milieu. Des hommes jouaient à la pétanque. Un des bâtiments qui borde la place est occupé par le « bureau pour la rénovation urbaine ». Sur ces barrières on peut y lire la volonté de la ville qui consiste à **rénover** les grands ensembles est **conserver** et **densifier** les zones pavillonnaires. Il n'y a toutefois pas de travaux de rénovation en cours.
Ce territoire est relativement plat, seules les voies de chemin de fer émergent ce qui renforce la **fracture**. En allant vers la Seine il y a quelques montées, ce qui permet d'avoir une **vue** plus dégagée. On peut admirer le **skyline** de la ville composé de grands ensembles, des lignes de chemin de fer, ainsi qu'au loin quelques cheminées de la **centrale** thermique EDF.
C'est une ville de la périphérie typique sans attrait particulier.

*Équipements et activités*
Au détour d'une rue des personnes pressaient le pas. Était-ce pour attraper un bus ? Il y a peu d'activités, de commerce ou de services, ce sont des **zones** plutôt **résidentielles**. Il semblerait que beaucoup de gens s'y rendent en voiture. Les allées et venues ainsi que les échanges de places de parking en témoignaient.
Une rue perpendiculaire était très **animée** : le postier déposait le courrier, des hommes pour la plupart âgés, étaient debout à discuter devant le **café**.

LA CENTRALE THERMIQUE EDF DES ARDOINES

LES INDUSTRIES AU BORD DE LA SEINE, VUE SUR ALFORTVILLE

LAVERIE
Libre
Service

Les véhicules des agents de propreté de la voirie étaient arrêtés en double file dans la rue, il semblerait que le café soit également le point de ralliement des employés. A l'heure de déjeuner, les enfants accompagnés pour la plupart de leur mère sont sortis des **écoles**. À la même intersection, il y a également en collège et un lycée. Beaucoup d'enfants se sont dirigés vers l'arrêt de bus situé au niveau du carrefour. Ainsi, certains n'habitent pas très près.

*La Seine et le port d'Alfortville*
Je me suis dirigée vers la Seine, quelques bâtiments neufs étaient en construction. J'ai finalement abouti sur le **quai**. Il faut compter une dizaine de minutes depuis la gare. Le quai est très **bruyant**, beaucoup de voitures y passent. Un élément a attiré mon regard, c'est une péniche rouge. Devant, on peut lire l'inscription « la **plage** du phare ». De l'autre côté du fleuve, il y a beaucoup d'**usines** et d'**industries** reconnaissables à leurs cheminées. Il y en a eu une sur la plage du phare qui leur fait écho. Sur le quai, quelques personnes faisaient du vélo ou couraient le long de la Seine. Toutefois, le quai était plutôt habité par les voitures : la piste cyclable se trouve sur le trottoir. Sur un panneau, le **port** d'Alfortville était mentionné et donc l'importance de l'industrie dans l'histoire de la ville. Toutefois, celle-ci disparaît peu à peu. Il était également écrit quelque chose à propos de la **ZAC** Chantereine qui a gagné le Grand prix de l'aménagement 2015. L'utilisation du mot « plage » aujourd'hui et non « port » m'a marquée. Ce mot est plus lié aux loisirs qu'à la production. Ici il n'y ni plage ni promenade agréable aménagée au bord du fleuve pour les habitants.

En face, Vitry-sur-Seine (4 km de Paris, 11,67km$^2$, 90 000 habitants en 2013 ). Sa centrale thermique, construite en 1961 a été mise en service entre 1966 et 1972 et fermée définitivement en avril 2015. Sa destruction était prévue pour 2017. Aucune fumée ne s'échappait de  ses cheminées de 160 m. C'est un des rares endroits de la région Île-de-France où l'on perçoit encore l'aspect **productif**. En effet, celui-ci semble disparaître peu à peu de la région. Il en est en quelque sorte de même pour l'**agriculture**.

*La Seine comme fracture*
Le long de la Seine quelques personnes habitent sur des péniches. Il y en a quatre ou cinq. Deux hommes s'activaient, ils déchargeaient une camionnette devant un atelier de pâtisseries libanaises.

Au loin, il y a un grand **pont** qui rappelle le Brooklyn Bridge. On trouve d'ailleurs peu d'endroits pour **traverser**. Je les ai cherchés sur la carte et ils sont très éloignés les uns des autres. Au sud, un pont a été aménagé pour le passage de l'autoroute A86. Ceci montre l'intérêt de la construction du pont lié à la ZAC des Ardoines dans la cadre des projets liés à la construction du GPE .

*« Le métro ? il va où ? Il n'est pas encore là vous savez ! Et puis je trouve que comme il sera automatique, il ne va pas créer d'emplois, les hommes ont besoin de travailler. »*
*une habitante de Vitry, 60 ans*

J'ai continué et suis arrivée au pont. Il n'est pas du tout adapté aux **piétons**, il faut par exemple faire le tour de ses piliers. En réalité, ce pont est lié à une **route départementale** très passante. La **vue** est dégagée depuis le pont, ce qui permet de comprendre le **territoire**. En regardant vers le sud, on trouve à gauche le Vert de Maisons et à droite, la ville de Vitry et la zone industrielle des Ardoines. La Seine est un élément important du territoire, un **élément structurant**. Du côté des Ardoines, le tissu est fait de grandes parcelles qui accueillent des **usines** ainsi que des **centres commerciaux** plus près du centre de Vitry et de l'artère de la départementale.

La zone d'activité des Ardoines - gare GPE

On y trouve ainsi la centrale thermique EDF, une usine Air Liquide par exemple et des entrepôts. Ces **parcelles** sont infranchissables. Les rues ne sont pas dessinées pour les piétons : c'est une zone industrielle. Le trottoir est très large mais sert de parking aux camions qui livrent dans la zone. Il n'y a pas la place de marcher, il faut souvent aller sur la route. Les voitures roulent vite ce qui rend la rue très **bruyante**. Quelques zones sont en **friche** et pleines de matériaux usagés, laissés à l'abandon. Les usines sont directement flanquées à la Seine, probablement car elles utilisent l'eau. Ainsi, le quai n'est pas accessible et la ville de Vitry-sur-Seine se trouve séparée du fleuve. On ne le perçoit même pas de l'intérieur.

Il y a très peu de personnes à pied ; à midi certaines se sont aventurées en dehors de ces grandes parcelles probablement pour aller déjeuner et se sont dirigées vers le centre commercial. Mais ceux-ci représentent une minorité. J'ai continué vers l'est et emprunté une route transversale. Là, plus proche des voies et de la gare RER des Ardoines, il y a un techni-centre SNCF. La zone est jonchée de détritus, de voitures démantelées, **à l'abandon** et de pièces détachées. Une zone de traitement des métaux se trouve à proximité. Elle semble être **improvisée**. Il faut maintenant **traverser** les voies, la rue monte, je me suis retrouvée sur un **pont** qui domine les voies ainsi que la gare des Ardoines, la gare du GPE est en construction, **à côté** de la gare RER.

Au loin, j'ai remarqué des formes horizontales blanches, ne distinguant pas exactement à quoi elles correspondaient. Ces lignes se détachent sur la **colline** qui monte. Je suis redescendue et je me suis retrouvée à un carrefour, en face il y a un terrain de football, le tissu se resserre devient pavillonnaire. Ce quartier semble présenter peu de mixité dans sa populaion. Des ateliers improvisés de démantèlement de véhicules prenaient place dans la rue. Des hommes démontaient des voitures, récupéraient des pièces. Toute cette zone semble être une **île** dans la ville, comme **déconnectée** et ayant sa propre économie.

*« Je rends souvent visite à ma fille, à Fontenay-sous-Bois, alors je prends le bus, il marche très bien, puis le métro et elle vient me cherche à Vincennes. Alors si le nouveau métro fait ce trajet c'est bien ! »*
*une habitante de Vitry, 60 ans*

Le centre-ville de Vitry-sur-Seine - gare GPE

Je suis remontée vers le nord, vers le centre-ville de Vitry en empruntant la rue qui sépare la **zone d'activité** de la **zone pavillonnaire**. Un peu plus loin en se rapprochant du **centre**, quelques bâtiments collectifs en briques font leur apparition. J'ai rejoint la route qui arrivait du pont et me suis dirigée vers le centre. C'est dans cette rue que passe un **bus** très utilisé par les habitants qui rejoint l'aéroport d'Orly. Cette rue est très passante et très active, on y trouve quelques **commerces**. Elle mène à la **place centrale**. C'était jour de **marché**, la place fourmillait de gens qui allaient et venaient dans toutes les directions. On y trouve aussi une église ainsi que des commerces et des restaurants qui occupent le rez-de-chaussée des bâtiments alentours. Ils semblent être plus anciens mais cohabitent aussi avec des logements plus haut qui ressemblent à des barres construites dans les années 1960-70.

Je suis passée devant une boulangerie et ai quitté la place. Une **coulée verte** serpente entre les espaces construits, l'espace se réduit et est moins vaste. Beaucoup d'usagers empruntent ce **passage** qui mène à d'autres ensembles de logements. Beaucoup d'enfants et d'adolescents l'utilisent. Des classes étaient en cours d'éducation physique dans un centre sportif qui a des terrains de sport extérieur. Ceux-ci s'ouvrent sur un **parc** où des mères avec leurs poussettes, des personnes âgées ou seules se rendent.

*Tissu et équipements*
La ville est faite d'un mélange de **pavillons** et de **grands ensembles**, que l'on trouve également au centre-ville. Il en a beaucoup et ils sont bien intégrés également le long de la colline qui monte vers Villejuif et Ivry-sur-Seine. Entre ces bâtiments ou intégrés à ceux-ci, j'ai trouvé un grand nombre d'**équipements**, d'**écoles** et de **centres culturels**. C'est une ville très vivante où la mairie semble avoir une action forte.

*« Ah mais le métro va faire le même trajet que le bus, ça ne sert à rien ! Moi j'ai surtout peur que la population change. Parce que vous savez la ville fait beaucoup ici pour les étrangers. »*
*une habitante de Vitry, 60 ans*

J'ai continué en direction du sud-ouest et rejoint la **route départementale** extrêmement large qui **sépare** la ville entre l'est et l'ouest. La mairie ainsi qu'un certain nombre d'équipements se trouvent sur cette artère. Les principaux bus qui desservent la ville l'empruntent.  C'est également sur cet **axe** que ce sera construit le **tramway** T9 qui reliera Paris-Porte de Choisy au centre-ville d'Orly. Celui-ci sera en correspondance avec la gare de Vitry-centre du GPE qui se trouvera à proximité de la mairie et qui occupera une partie d'un parc existant.
Je suis remontée par cette artère jusqu'au Mac Val (Centre d'Art contemporain du Val-de-Marne). Ce musée se trouve sur un grand carrefour giratoire entre le quartier rénové des grands ensembles et les zones pavillonnaires. C'est un **musée** extrêmement intéressant qui promeut l'art contemporain ainsi que des activités liées à la **région** et aux différents projets.  Une exposition à propos du Grand Paris y a par ailleurs été organisée. Il sert également à la **médiation culturelle** auprès du jeune public. On y voit effectivement beaucoup de classes visiter les expositions.
J'ai continué à travers les zones pavillonnaires au nord puis suis redescendue dans la grande rue qui longe le Mac Val au sud en direction de la place centrale qui accueille le marché. À proximité, il y a « la galerie municipale » qui appartient la ville et qui sert de la même façon de médiateur culturel auprès des **habitants** de la ville et du jeune public mais aussi des Parisiens.

*« On va bientôt avoir le vélib, ça nous rendra peut-être plus accessible. Parce qu'aujourd'hui il faut descendre à la gare de Vitry en RER et prendre un bus à trois chiffres. Quand on n'aura plus de correspondance, ça ira mieux. Parce que les correspondances et les bus à trois chiffres ça fait peur aux parisiens ! »*
*la conservatrice de la galerie municiaple de Vitry, 40 ans, habite Paris*

*La gare RER de Vitry-sur-Seine*
La galerie n'est pas très éloignée de la gare RER Vitry-sur-Seine. Il faut remonter dans le nord de se rapprocher la **Seine**. Un **bus** effectue ce trajet. À pieds c'est un peu plus long, cela prend environ 15 minutes. Il faut emprunter une rue bordée de **commerces**. Là je suis arrivée à la gare.  Elle est **surélevée** et pour passer de l'autre côté il faut passer sous un **tunnel** qui descend un peu.

Musulmane
لحوم ودواجن حلال
VIANDE HALAL

LE CENTRE DE VITRY-SUR-SEINE ET LES GRANDS ENSEMBLES

PERCÉE VÉGÉTALE ET GRANDS ENSEMBLES,
VITRY-SUR-SEINE

PHARMACIE

McDonald's

## CLICHY-SOUS-BOIS, MONTFERMEIL:
## *villes marginalisées, faites de grands ensembles*

*Depuis la gare RER de Vitry-sur-Seine, j'ai voulu me rendre à Clichy-sous-Bois (3,95 km², 30 000 Habitants en 2007). Il est vrai que les deux villes sont relativement éloignées, environ 24 km par la route. Le défi semble être de taille. Comment s'y rendre ? Il n'y a pas de RER dans cette direction. Il faut se renseigner et regarder la carte des bus, « les bus à trois chiffres » comme disait Perec dans* Espèce d'Espaces. *Il faut d'abord prendre le RER C jusqu'à Notre Dame puis le RER B jusqu'à Aulnay, pour remonter vers le Nord en Seine Saint-Denis. Le trajet est très long et une partie est en souterrain. A Aulnay, j'ai attendu et pris le tramway (tram-train) T4 pendant 20 minutes jusqu'à la gare de Gargan. Là, il a fallu prendre le bus 146 en direction du Bourget-RER (l'autre direction est Bobigny Pablo Picasso). C'est l'un des rares moyens de transport des villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil et il faut toujours l'attendre au moins 10 ou 15 minutes. Après une heure et quart de trajet, je suis arrivée.*
*Avec le GPE, il aurait fallu prendre la ligne 15 Sud puis la 16 en changeant à Champigny-Centre. Selon la Société du Grand Paris, le trajet ne prendra plus que 29 minutes.*

*« Pour aller quelque part, je prends le bus puis le T4 pour aller à Aulnay. Là, il y a le RER. Je vais à Bobigny et Bondy pour les commerces et centres commerciaux en bus. Je vais aussi vers l'ouest de Paris, Paris et Melun. Ma fille habite là-bas »*
*un homme retraitée, 75 ans, habitant à Montfermeil*

*Situation et enclavement*
Les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil, posées sur un **plateau**, sont également délimitées par deux **forêts**. On y accède par une longue **pente** que suit la **route départementale** où il n'y a rien et les espaces sont plutôt **vides**. Depuis la forêt, une allée verte se poursuit et entre parmi les **grands ensembles**. En réalité cet espace est vide de construction car il est la partie visible d'un aqueduc est enterré.

La ville est uniquement desservie par des **bus** peu fréquents et se trouve ainsi particulièrement **enclavée**. Ils permettent ainsi de rejoindre des gares de trains, de RER ou de Tram qui permettent d'effectuer de plus grandes distances plus rapidement et innervent le territoire de façon plus large.

*« Le marché est très important, c'est le mercredi et le samedi sur la place ici. »*
*un homme retraitée, 75 ans, habitant à Montfermeil*

*Espace public et centralité*
La plus **grande place** de Montfermeil est un parking qui se situe à côté des **commerces de proximité** qui occupent un bâtiment en piètre état de plein pied. Les samedis et les mercredis, un **marché** y prend place ; ce dernier semble occuper une part importante dans la vie des habitants. Il anime le quartier de façon **éphémère**. Un autre grand **espace public** est situé de l'autre côté, à 10mn à pieds, à Clichy-sous-Bois, on y trouve également un grand nombre de petits commerces (tabac, pharmacie, boulangerie…)

*Rythme*
D'autre part, le rythme de la ville est également marqué par les sorties et entrées à l'**école**. En effet, on voit beaucoup d'enfants avec leurs parents (surtout leurs mères) déambuler dans la ville à heures précises. Ils rentrent aussi vraisemblablement déjeuner à la maison. On voit beaucoup de personnes âgées dans la journée. Les actifs, pour la plupart ont des emplois peu qualifiés, partent tôt le matin, le plus souvent bien avant 7h. Le taux de chômage y est important. Il n'y pas d'**emploi** dans cette ville et il faut se rendre dans toute la région pour trouver du travail et principalement en Seine Saint-Denis, moins loin et plus accessible.

*Tissu*
Du côté des **grands ensembles**, en réalité il y a peu de bâtiments. Les habitants vont et viennent, sortent et entrent dans les immeubles. Les rues sont un peu plus sales qu'ailleurs, on voit des résidus de meubles dans les espaces entre les bâtiments, qu'on ne peut pas qualifier de jardin ni de cour car ils ont peu de qualités et sont plutôt des espaces résiduels entre des **grilles**.

*« La tour a été détruite fin août comme d'autres bâtiments avant! »*
*un homme de 35 ans, habitant à Montfermeil*

Plusieurs bâtiments ont été **détruits** dont la tour Utrillo qui a définitivement disparu entre le mois d'août et le mois de novembre après un démantèlement complet pour désamiantage. Des bâtiments de logement de plus petite échelle vont y être construits par la suite.

*Relation à l'art*
En 2005 de nombreuses émeutes ont eu lieu dans ces deux villes, suite à l'électrocution de deux jeunes qui ont cherchés à échapper à la police en se réfugiant dans une centrale électrique. Ceci a amené plusieurs artistes à s'y intéresser. Derrière l'avenue de Clichy-sous-Bois qui borde une des forêts, il y a le Domaine Formigé qui accueille des cours de musique et de danse. Le long de cette même avenue, on peut voir l'**œuvre** de l'artiste JR : une grande fresque réalisée comme un collage de portraits des habitants du quartier. Des panneaux de sensibilisation sont disposés à divers endroits dans le quartier. Ils sont le fruit d'une collaboration d'artistes, d'habitants et d'enfants intitulés « la banque des souvenirs ». Sur l'un des panneaux on peut lire « Les deux villes n'en formeront qu'une, des trains circuleront dans le ciel » (les deux villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil).

*Existant et projet*
*« Le tramway? Oui on verra quand il arrivera! »*
*un homme de 35 ans, habitant à Montfermeil*

La ville est en **chantier**. Plus grand chose ne tient debout, les routes sont en chantier aussi : le prolongement de la ligne T4 du tramway est en construction (ligne exploitée par la SNCF et ressemble plutôt à un train). Ces travaux rendent l'**accessibilité** difficile. Le quartier n'est plus du tout **perméable** en divers endroits et surtout au niveau de la construction de la ligne de **tramway**. Plusieurs **terrains vagues** attendent des constructions, entourés de barrières. Quelques nouvelles constructions sont en train de voir le jour : des logements et une partie des ateliers Médicis réalisée par « Encore Heureux », un collectif d'architectes.

INSTALLATIONS, COLLABORATION ENTRE HABITANTS ET ARTISTES,
MONTFERMEIL

FRESQUE INSTALLATION DE L'ARTISTE JR,
MONTFERMEIL

On peut ainsi se demander ce que va apporter cet **espace culturel** à la ville « dont la vocation sera artistique et aussi éducative, sociale, économique. » selon l'organisme lui-même.

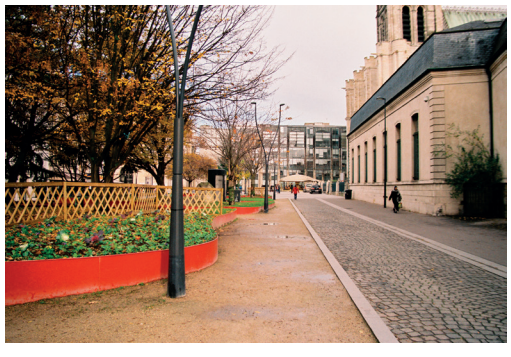
*Équipements et vie du quartier*
Une partie de la ville, vers Clichy-sous-Bois est neuve : il y a des logements, un **commissariat**, une **école** et une **nouvelle médiathèque**. Le tout proche d'une grande intersection où se trouve un restaurant McDonald. Un des rares endroits du quartier où les gens vont. Il devient une **destination** et plus un lieu de **passage**. Sinon, les hommes et personnes âgées utilisent la **rue** comme **extension de leur espace privé**. Il y a peut-être deux ou trois **cafés** qui semblent relativement sales et ce plutôt dans les **zones pavillonnaires**.

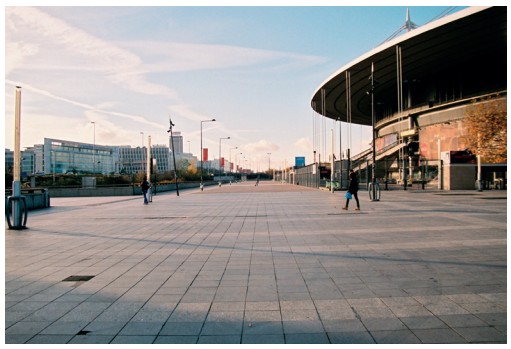
J'ai ensuite quitté le quartier des grands ensembles et me suis dirigée vers les zones pavillonnaires bordées d'arbres. Ces lieux sont très **calmes** et pas du tout affectés par les chantiers. Sur une rue de cette zone, des gens pressaient le pas vers 12h30, ils se rendaient dans un « centre culturel musulman » comme l'indiquait le panneau situé à l'entrée. Il est installé dans une maison ordinaire du quartier. En lisière de cette zone, se trouve un château d'eau et ce qui reste de quelques maisons qui sont en train d'être détruites. Il y a un grand terrain plein de terre qui va probablement accueillir le T4.

Je me suis redirigée vers les grands ensembles de 10 à 15 étages. Ils sont comme un point de repère, visibles de loin. Il y a des immeubles collectifs de taille moyenne, environ trois étages. Un club de tennis (le tennis club 93) et un petit centre équestre sont situés à proximité. Ceci paraît contraster quelque peu avec la situation de cette ville plutôt moyenne voire pauvre et ces **sports** d'habitude davantage côtoyés par des classes plutôt moyennes voire aisées. On remarque en effet que les gens s'y rendent en voiture, il y a un parking avec quelques voitures sur la parcelle.

LE TISSU DE GRANDS ENSEMBLES,
MONTFERMEIL

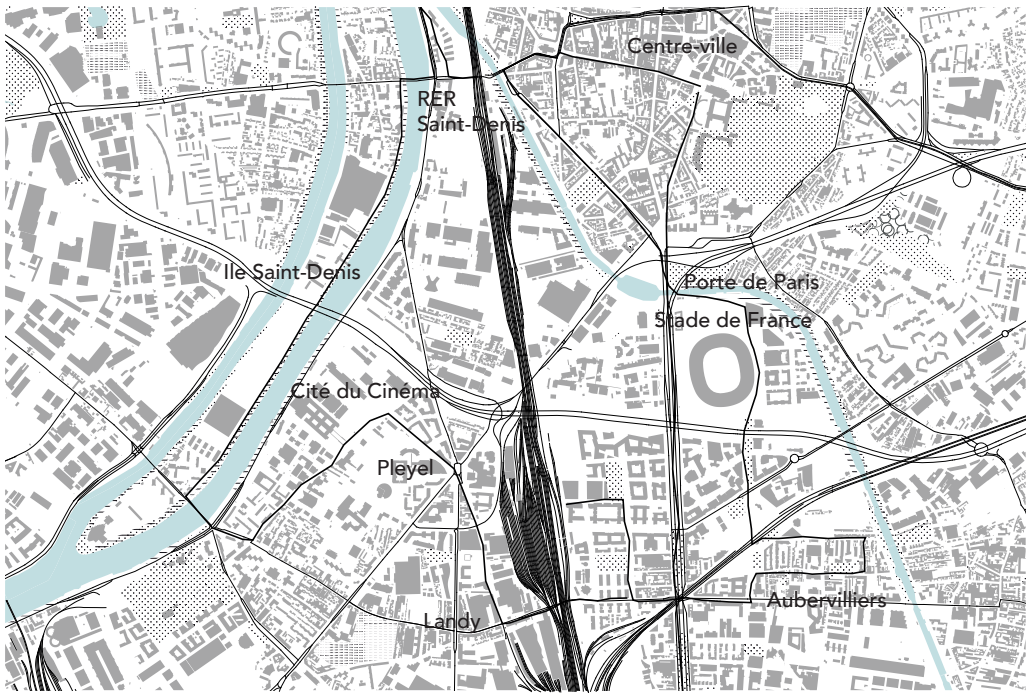
LE NOUVEAU TRAMWAY EN CONSTRUCTION,
MONTFERMEIL



MERLIN


## SAINT-DENIS:
## *ville historique,grand hub du GPE*

*J'ai ensuite décidé d'aller à Saint-Denis, (12,36 km², 107 000 habitants en 2010) un des bassins d'emploi important de ce côté de la région et où beaucoup d'actifs se rendent pour travailler. Il faut reprendre le même bus que celui qui m'a amenée tout à l'heure, seul moyen de sortir du plateau de Clichy – Montfermeil. Il redescend ensuite vers Gargan et le tramway T4. Je suis de nouveau arrivée à Aulnay où j'ai pu prendre le RER B jusqu'à la Plaine Stade de France. Le trajet a duré environ 40 minutes car je n'ai pas attendu le RER longtemps. Là, j'ai pris un bus pour me rendre au centre-ville.*
*Avec le GPE, j'aurais pris la ligne 16 et cela m'aurait pris 23 minutes selon la SGP, soit deux fois moins de temps.*




*Centre-ville*
Le centre-ville présente un **tissu ancien** avec de petites rues piétonnes. La ville est **desservie** par quatre stations d'une des branches de la ligne 13 du **métro**. Attenant à la Basilique Cathédrale de Saint-Denis, nécropole des rois de France, un bâtiment est occupé par la Maison d'éducation de la légion d'honneur. Cette dernière est installée dans un des bâtiments de l'ancienne abbaye. Ce lieu est ainsi empreint de l'**histoire de France.** La légion d'honneur a quelque chose de prestigieux. On trouve une grande place devant la **Basilique**. Les bâtiments sont plutôt anciens à part un bâtiment de bureaux des années 1980. Il y a quelques brasseries parisiennes  qui semblent comme transposées ici, elles n'y ont pas tellement leur place, semblent un peu trop chics et destinées aux visiteurs de la basilique. Devant, un sapin de Noël était érigé, des mères de famille prenaient des branches pour faire le sol de la maquette que leurs enfants doivent réaliser pour l'école. Il y a quelques bancs mais peu de personnes s'y assoient.

POMMES DE TERRE

MARCHÉ DU CENTRE-VILLE,
SAINT-DENIS

RESTAURANT IRIS
SPECIALITES TURQUES
SANDWICHS - GRILLADES - PIZZAS
Colorello
SALLE AU
1ER ETAGE
9
CHICKEN CHICA
HALAL
SALLE AU
SERVICE NON-STOP
MENU MIDI
MENU SANDWICH
Ticket
Ticket
LU
SI

RUE DE LA RÉPUBLIQUE,
SAINT-DENIS

*« C'est vraiment bien ici. Il y a plein de commerces, c'est très vivant. Aujourd'hui encore plus, il y a le marché. »*
*une habitante de Saint-Denis, 40 ans*

*Un quartier commerçant*
Je suis passée devant la **mairie**, à côté de la Basilique. La **place** se ferme quelque peu puis l'espace se **dilate** de nouveau, c'était jour de **marché**. L'office du tourisme de la Plaine Commune était fermé. J'ai longé la place et continué sur la rue de la République. Il n'est pas difficile de s'orienter, un **flux** constant de personnes s'y dirige. C'est là qu'on trouve tous les **commerces** surtout de vêtements, de petits restaurants rapides. Ici, on remarque l'importance du KFC plutôt que celle du McDonald. Les rues du centre sont **piétonnes** et bordées de bâtiments en mauvais état avec des commerces à rez-de-chaussée. Le tissu ressemble à un ancien **tissu de faubourg** ouvrier. Toutefois, contrairement au faubourg ouvrier de Belleville, qui a déjà subi rénovation, modernisation, etc. pour plus d'hygiène et de salubrité, celui de Saint-Denis est plutôt mal entretenu et n'a vraisemblablement pas encore subi ces transformations. Mon œil a été attiré par un grand **marché** couvert dans une rue perpendiculaire. Le marché s'étendait également dans cette rue à l'extérieur de l'enceinte du marché couvert avec de petits étalages et quelques vendeurs à la sauvette. Au bout de la rue, l'**atmosphère** était beaucoup plus calme, c'est une grande voie passante où il y a peu de mouvement piéton. Derrière le marché, il y a les bâtiments en étoile de Renaudie. Ce lieu présente une très forte ressemblance avec Barbès ou Château Rouge de par les enseignes (Tati, KFC, les magasins de vêtements sans enseigne…) et les vendeurs à la sauvette qui vendent la même chose.

*Vers la Seine et la gare RER de Saint-Denis*
J'ai continué dans la rue de la République. Au bout se trouve le **théâtre** Gérard Philippe (TGP) qui est un grand équipement de la ville, bâtiment en pierre assez **monumental** qui donne sur une **place**. Juste devant, le **tramway** T1 (les Courtilles-Gare de Noisy-Le-Sec) s'arrête. Il lie une grande partie du département de la Seine Saint-Denis. Un des bras de la **Seine** est proche ; en face c'est l'Ile Saint-Denis. Je suis redescendue le long de la Seine et me suis retrouvée sur une grande **place très animée** devant la **gare** de Saint-Denis (RER D). Cette espace invite peu à s'arrêter à la vue de la **foule** et de la rapidité des allées et venues. Quelques personnes se sont arrêtées pour acheter des marrons chauds ou un épi de maïs grillé. Du côté Saint-Denis, les bâtiments à la face de briquettes sont neufs. Là il y a un autre **tramway**, le T8 (Saint-Denis Porte de Paris-Villetaneuse Université ou Epinay Orgemont). Finalement, les **grands ensembles** dont on parle tant ne font pas partie du **skyline** de la ville, ils sont plus loin, à l'Ouest, ou à l'Est, derrière le Stade de France, la cité Franc Moisin après le canal de l'Ourcq vers la Courneuve et sa cité des 4000.

*Le 6B*
Je suis remontée ensuite un peu plus au Nord, il y a une **friche**. Elle se trouve autour du 6B, c'est un ancien immeuble de logements collectifs, une barre. Il accueille des **artistes** en résidence et des événements culturels, sportifs ou artistiques ouverts à tous. Il est connu pour ses soirées techno mais également pour son créateur, un architecte. Ce dernier a proposé le projet Néaucité qui voit aujourd'hui le jour. C'est un **éco quartier** organisé autour d'un parc et non loin des berges de la Seine. Il a su convaincre les élus qui ont investi dans le projet et ont établi leurs locaux dans le 6B.

*Porte de Paris – au Sud*
J'ai ensuite décidé de revenir vers le Sud, vers la Porte de Paris, où l'on trouve une station de la ligne 13 du **métro**. On peut se demander pourquoi elle porte ce nom car la ville de Saint-Denis commence en lisière du périphérique, à 2km. Cela est peut-

être dû à la bifurcation de l'**autoroute** A1 et à son nœud autoroutier. En effet, la Porte de Paris est une grande **place vide**, avec d'un côté le centre historique limité par de nouveaux bâtiments (hôtel Novotel, logements) et la station de tramway et de l'autre, au loin, le Stade de France. C'est une grande esplanade bruyante, trop grande et donc **inhabitée**. Cet espace a fait l'objet de grandes **transformations** pour la fermer en partie à la circulation quand le tramway est arrivé. Il fait écho aux travaux en cours sur les anciennes **friches industrielles** de l'Île Saint-Denis et de la pointe Nord proche de la gare de Saint-Denis et du 6B. Toutefois, il n'a subi de grandes transformations que du côté du cœur de ville. De l'autre, on trouve un grand vide : une nationale par laquelle les automobilistes arrivent. Ce vide sépare et coupe la ville en deux avec les différentes autoroutes (A1, A86, A15) que l'on doit enjamber.

Le **canal de l'Ourcq** ainsi que la **Seine** constituent également des éléments de coupure. Pour rejoindre la partie Sud de la ville, je suis passée par un grand **pont** à quatre voies de circulation où des familles mendient. Là, il y a une bouche de métro et des trottinettes mises à disposition par la ville (comme les vélos à d'autres endroits). Le **pont** passe au-dessus de l'**autoroute**, il est presque inhumain, absolument pas adapté aux piétons, il n'y a pas d'échappatoire. De l'autre côté du **pont**, l'autoroute se poursuit. Au-dessus, on voit de grands commerces en tôle ondulée qui suivent la route nationale. Un autre pont permet de **franchir** le canal. Celui-ci était peu **animé** en cette saison et contraste avec l'animation du centre, cela est-il différent à d'autres moments de l'année? Quelques hommes se baladaient ou faisaient du vélo. J'ai ensuite franchi le canal par une **passerelle** qui mène au Stade de France.

*Le Stade de France et les grandes entreprises*
Là, cela m'a donné l'impression de pénétrer dans un autre monde. Tout est calme, propre, récent et grand. Les abords du Stade de France semblent être dessinés pour de grands événements et paraissent plutôt **vides**. C'est un espace hybride, ce n'est ni une rue, ni une place mais un espace plutôt en longueur bordé d'un côté par le stade et de l'autre par des bâtiments récents qui accueillent des hôtels, des entreprises, un **cinéma** Gaumont, un magasin Décathlon ou des restaurants qui appartiennent à des chaînes et des **bureaux**. Les « costume-cravates » apparaissent aux pieds de ces immeubles et fument devant les portes vitrées automatiques.

*La gare de La Plaine Stade de France –nouvelle gare GPE*
Le quartier est accessible par le RER B. Pour y accéder, il faut franchir un autre **pont** qui passe au-dessus d'une route départementale, c'est dans cette direction que les passants se dirigent. Je suis arrivée dans une rue aux trottoirs larges avec plusieurs rangées d'arbres. Là, il faut passer en-dessous d'un autre **pont**, celui de l'A86. Heureusement la gare est signalée, « accès à la gare RER B La Plaine Stade de France ». Il est donc nécessaire de rassurer les voyageurs. Puis j'ai finalement aperçu la gare, **monumentale** et surélevée aux toitures suspendues qui se trouve au loin. Une grande rampe se développe depuis la place et permet d'accéder aux voies.

*Le sud de la gare – Aubervilliers, quartier ouvrier*
Ce quartier est mixte et semble être encore en **reconversion**. On y voit quelques rares entrepôts et des bâtiments de bureaux relativement récents ; la transformation est en marche. La gare **divise** le quartier. De l'autre côté, on est entre Aubervilliers et Saint-Denis (comme l'indique également le « sous-titre » du nom de la gare). La gare du GPE Stade de France occupera une partie d'une petite place en triangle.

vente-privee
A1
A86
EPINAY

PORTE DE PARIS, SUCCESSION DE PONTS ET D'ÉCHANGEURS,
SAINT-DENIS

LE TISSU DE MAISONS D'OUVRIERS,
AUBERVILLIERS

BAR

Elle n'est pas encore en construction mais elle ne sera pas non plus reliée à la **gare existante**. Les abords de la gare semblent être peu affectés par l'arrivée du GPE, seul un bâtiment côté Aubervilliers est en construction. Les usagers empruntent plutôt deux chemins : l'un vers Saint-Denis à l'ouest, l'autre vers Aubervilliers à l'est. Je me suis dirigée de ce côté, vers le canal de l'Ourcq, par de petites rues bordées de **maisons d'ouvriers** de petite taille avec devant, un petit jardin. Ce tissu est très particulier et a déjà, dans bon nombres d'endroits, été détruit. C'est ce qui semble être en cours dans ce quartier également où les **constructions** d'immeubles de logement de quatre ou cinq étages sont en cours.
On y trouve également beaucoup de **friches** de petites tailles, quelques-unes sont aujourd'hui utilisées comme des **jardins partagés** ou pour faire des **ateliers** notamment de musique (on peut lire qu'il y a des sessions de djembé sur la palissade d'une des parcelles). Ce quartier présente également de petits **commerces** : un boulanger, un café qui semble avoir toujours été là. Des hommes bricolaient des voitures dans la rue, comme un garage **improvisé**. Certains étaient simplement dans la rue en train de discuter. Un grand équipement vient d'être construit, c'est une grande **école** et centre aéré avec un bardage doré

*« On travaille juste à côté, à Saint-Ouen. Ce n'est pas mal le quartier ici mais on va bientôt déménager dans un nouveau bâtiment avec d'autres journaux qui appartiennent à LVMH. Il est à Bir Hakeim, à côté de la Tour Eiffel. »*
*deux journalistes du Parisien de 30 et 40 ans*

*Gare de Stade de France-Saint-Denis*
Je me suis ensuite rendue dans une zone particulière. Elle est limitée par l'**autoroute** A86 (au Nord), l'A1 (à l'Est), les voies de **chemin de fer** (au Sud et à l'Ouest) et accueille de grands bâtiments de **bureaux**. Ce quartier est desservi par la ligne D du RER avec la station Stade de France-Saint-Denis. Ce territoire relativement enclavé a su séduire les investisseurs. On peut noter que les **façades** donnant sur les différentes infrastructures autoroutières servent également de publicité aux **entreprises** qui y sont installées.

*Le sud-ouest de Saint-Denis*
J'ai suivi la rue du Landy, qui traverse de façon transversale le **territoire** sud de la ville. J'ai traversé une grande et large avenue qui mesure toute la largeur de l'autoroute A1 qui va vers le Nord car elle est recouverte à cet endroit. La partie sud de la ville de Saint-Denis est coupée par cette artère. Celle-ci occupe les deux bords et au centre, se trouve un terre-plein avec des pelouses, des **aires de jeux**, des espaces libres pour les **marchés** et des édicules peut-être liés à l'entretien ou à l'aération du **tunnel**. La couverture de l'autoroute permet ainsi davantage de **continuité** dans la ville et résout en partie le problème de **coupure** urbaine engendré par les infrastructures. Toutefois, le **vide** est grand à traverser et le passage sur cette route est fréquent. Elle est bordée par quelques **cafés et commerces**. Ils sont installés dans d'anciens immeubles de **faubourg** en piteux état. Plus loin, se trouvent des bâtiments de logements qui ont été construits dans les années 1990-2000. D'autres beaucoup plus récents présentent une typologie étrange, surement due au plan local d'urbanisme (PLU). Des **jardins** sont situés entre les immeubles mais sont inaccessibles. Ils sont séparés par des **barrières** suivant les parcelles. Je me suis rapprochée des voies de chemin de fer, elles sont surélevées et créent une coupure importante dans la ville. Des **murs** de soutènement en briques la traversent ainsi. Là, se trouve l'académie de cirque Fratellini qui ressemble véritablement à un cirque.

*Le Carrefour Pleyel*
Il faut passer sous les voies, s'engouffrer dans un **tunnel** sombre et bruyant emprunté aussi par les voitures. Quelques piétons en sortaient, ils sont encore vivants ! On peut s'y aventurer. J'ai tout de même pressé le pas, ces **passages souterrains** automobiles ne sont pas très rassurants.

De l'autre côté, se trouve une zone plutôt dédiée aux activités **industrielles** : un centre de maintenance SNCF, des **entrepôts** et petites **usines**. Quelques personnes attendaient le bus. J'ai pris la rue la plus proche des voies. Là, il y avait des **travaux** et beaucoup de **démolitions du tissu industriel** : un grand terrain a par ailleurs été libéré pour la construction de la gare GPE de Saint-Denis non loin de la station de **métro** actuelle de Carrefour Pleyel.
C'est à cet endroit que se trouvera la gare la plus importante du nouveau réseau car plusieurs lignes seront en correspondance.

*« J'espère que le quartier ne changera pas trop avec tous ces chantiers et les J.O., c'est très agréable ici, ça m'embêterait de devoir déménager. »*
*une femme de 40 ans, habitant à Saint-Denis*

On y trouve encore quelques restes du passé **industriel** du quartier car plus loin, les usines ont déjà été remplacées par de grands bâtiments de **bureaux** à proximité de la tour Pleyel. C'est là que se trouve la station de métro de la ligne 13. La place est grande et désordonnée, on ne sait pas où regarder. Quelques enseignes de **restauration** rapide (kebabs…), des cafés, des épiceries sont visibles. De l'autre côté, c'est le quartier du Landy vers la rue Ampère où va être installé le **village olympique** pour les jeux de 2024. Un autre quartier de **bureaux** y a également été construit ainsi que quelques nouveaux **logements**. Il reste encore quelques usines datant des XIXème et XXème siècles pas encore démolies…

*Le Landy et la Cité du Cinéma*
La Cité du Cinéma est un grand édifice peu accessible à 5mn de Carrefour Pleyel, surveillé par un gardien et bordé de barrières, comme une **île** dans la ville. Elle est imposante et fait penser à un décor de cinéma. Un peu plus loin dans la rue, se trouve un **collège** récent, des élèves en sortent ou attendent devant. Le quartier est composé de petites maisons de faubourgs et de barres. On y trouve une boulangerie, des épiceries et quelques cafés. Un mur couvert de graffitis colorés se trouve entre des jeux pour enfants et une barre de logements. La rue est boisée et descend vers la Seine.
Le **fleuve** est large, imposant, franchi par plusieurs **ponts**. D'un côté la Défense s'impose avec ses grandes tours. Quelques **grues** synonymes des grands bouleversements en marche dans la région, des **cheminées** qui relâchent leur fumée, des logements nouvellement construits aux façades éclectiques et plus près, des tours et barres de logements des années 1960, 1970 sont visibles.

*L'Île Saint-Denis*
J'ai passé la Seine, de l'autre côté c'est l'Île Saint-Denis, au fort passé **industriel**. On y trouve encore des entrepôts, des usines à l'arrêt et des maisons d'ouvriers. La plupart des terrains ont été rachetés et quelques **projets** sont en marches. Un **centre commercial** y a été installé il y a déjà quelques années puis les logements collectifs ont suivi. Les **quais** ne sont pas aménagés et sont longés par une route. Un talus descend vers le fleuve, là poussent quelques arbres. La route est bruyante, les trottoirs sont étroits : c'est une zone industrielle. Le va-et-vient, le souffle des camions de travaux publics rythment la rue.

De là, j'étais bloquée. Pour sortir de l'île il faut prendre un bus que l'on doit souvent attendre longtemps, environ 20 ou 30 minutes. Il n'est pas très régulier. Le trajet est d'environ 5 minutes. Il permet de rejoindre l'autre **pont** sur lequel passe le **tramway** T1. Un peu plus loin, à environ 5 minutes à pied, on trouve la gare de Saint-Denis, tout près du centre-ville desservi par le RER D.

LE TISSU DE MAISONS D'OUVRIERS,
AUBERVILLIERS

## *DES ÉTUDES DE CAS*
## *ÉVOLUTION DE QUARTIERS CHOISIS AVEC L'ARRIVÉE DU GPE*

L'analyse prendra ici la forme de cartes montrant le Grand Paris existant ainsi que l'évolution des cinq sites présentés dans la deuxième partie avec l'arrivée du Grand Paris express. L'analyse se fait par contraste entre les sites afin de lire ce qu'ils mettent en évidence, ressemblances ou différences.

Elle s'organise selon les critères suivants :
- Perméabilité et accessibilité en lien avec les équipements et lieux socioculturels
- Les centralités des quartiers, points d'ancrage, flux importants de personnes
- Chronotopies: lieux qui activent l'espace public selon différentes temporalités
- Relations des habitants à la grande échelle (à l'aide des cartes mentales)
- Existant et projet : empreinte du Grand Paris Express sur l'existant

*Les cartes ont étés réalisées grâce aux données de l'APUR et de l'IGN couplée et vérifiées par des relevés de terrain et les différents sites internet des villes et EPT (établissements publics territoriaux).*

**Perméable** adj. (du latin *permeare*, passer au travers)

1. Qui se laisse traverser par des liquides (et notamm. par l'eau), par des gaz. *Un terrain perméable.*
2. Qui est ouvert aux influences extérieures. *Une personne perméable à certaines idées.*

**Accessible** adj.

1. Qui peut être atteint, abordé ; donc on peut s'approcher.
2. Que l'on peut comprendre, intelligible.

*Le Petit Larousse*, Larousse, Paris, 2005

**Accessibilité**

Accessiblity, Erreichbarkeit

Offre de mobilité, ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement.

On peut définir l'accessibilité comme l'offre de mobilité, ce qui ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile ou qui décide de la mobilité mais des autres composantes du système de déplacement qu'il utilise. L'accessibilité comprend l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée. Ce n'est pas seulement l'infrastructure des transports, mais la possibilité effective de l'utiliser concrètement : une voirie encombrée, des trains peu fréquents, des transports trop coûteux sont autant de restrictions à l'accessibilité. Définie comme élément d'un marché, l'accessibilité suppose qu'en face, lui réponde une « solvabilité » qui n'est pas que monétaire. Les différentes solvabilités, c'est-à-dire les capacités à répondre positivement à une offre jugée par elle-même intéressante, relèvent de compétences diverses, parmi lesquels on trouve, pour la mobilité d'un individu : la disponibilité en temps pour effectuer le déplacement, la connaissance des services de déplacement offerts ou encore la capacité à tirer avantage du déplacement. C'est compétences de divers ordres s'articulent à des processus de décision et d'arbitrage dont le résultat sera ou non un choix de déplacement.

On ne peut donc définir l'accessibilité en soi, car le seuil de déclenchement qui fait que l'accès d'un lieu à partir d'un autre va être jugé possible ne peut être définie par contexte. Il dépend de critères communs propres à une société donnée (personne n'acceptera de faire deux heures de marche à pied en Europe pour aller au travail alors que ce sera envisageable en Inde), mais aussi à un type d'acteurs donné (se rendre à son travail en voiture sera considéré comme souhaitable par certains, insupportable par d'autres) ou encore dans une conjoncture donnée (marcher sous la pluie n'est pas la même chose que marché par temps sec). Enfin, l'idéel est le matériel sont toujours indissolublement liés : les frontières qui rendent le lien entre deux lieux impraticable pour un acteur peuvent être tout autant physiques (une absence de voirie par exemple) que mentales (parce que le point visé est perçu comme hors du champ des possibles). On peut dire aussi que, dans ce domaine comme dans de nombreux cas de production de services, limite entre offre et demande ne pas facile à établir.

Dans tous les cas, l'accessibilité définit une carte des virtualités de déplacement, qui englobe les déplacements réalisés et un grand nombre d'autres. La prise en compte de la relation entre le virtuel (l'accessibilité) et l'actuel (le déplacement) constitue une des manières d'aborder le concept de mobilité.

Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault*, Belin, Paris, 2003

## PERMÉABILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

Ces cartes montrent les couches superposées d'accessibilité liées à la mobilité douce (piétons, vélo et transports en commun). Ces espaces sont faits de coupures : barrières, emprise ferroviaire, grandes voies de circulation, forêts, parcs, zones industrielles et d'activités (privées). La topographie (colline, plateau, creux…) ainsi que les canaux et la Seine sont également des éléments structurants et coupants. Les territoires sont tous plus ou moins fragmentés et divisés par ces différents éléments coupants. Certains sont aussi enclavés (Clichy-sous-Bois, Montfermeil et Saclay). De par leur position sur des plateaux ou le fait qu'ils soient mal desservis. *« Un paysage fragmentaire qui nous surprend tant par sa variété apparemment déstructurée, que par la richesse des situations qu'il construit. »* Secchi et Vigano, *La Ville poreuse*, 2011

Les cartes montrent également le lien entre la mobilité douce, l'accès, les lieux socio-culturels et les équipements. Ainsi, la qualité et l'attrait du lieu : les espaces qui attirent ou qui gagneront en attractivité de par les projets ou leur meilleure accessibilité. Certains lieux sont riches d'équipements et d'espaces culturels, très mixtes (Saint-Denis et Vitry), d'autres ne disposent que de peu d'équipements (Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Massy et Saclay).

Pour Henri Lefebvre dans *Critique de la vie quotidienne (1961),* l'urbanisme serait passé à côté de la question de la créativité et aurait oublié le besoin d'imaginaire du citadin. Il faut ré-enchanter le quotidien et introduire le « jeu » (Debord, 1967).
Les lieux culturels et équipements peuvent jouer un rôle important en réseau. L'idéal serait d'aller vers une métropole intégrée socialement, sensible, urbaine, gage de sociabilité, unitaire et soudée dans l'imaginaire des habitants (habitant Paris ou la périphérie) et des usagers. *« Une métropole socialement intégrée est une métropole sans barrière physique, monétaire, ou imaginaire qui la compartimentent ; une métropole sans enclave, poreuse, perméable, isotrope. » (Secchi and Vigano, 2011).*

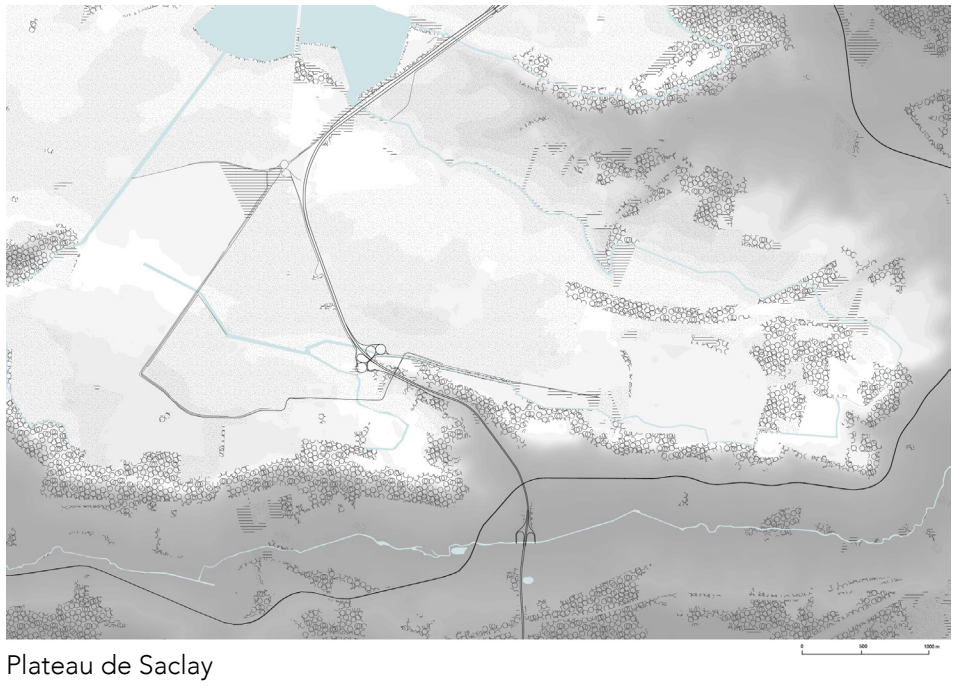
Une autre question porte sur la relation entre ces nouveaux moyens de transports et ceux existants. Il est important de noter que la grande majorité des gares existe déjà par des stations de métro et de RER.
Une première remarque rapide se rapporte à la question des correspondances. Comment ces nouveaux points sont-ils reliés au réseau existant ? ils ne le sont souvent pas ou mal. En effet, si la correspondance permet d'innerver le territoire en proposant des choix multiples d'itinéraires, elle parait être le point crucial de la construction de ce nouveau réseau. Il est d'ores et déjà possible de voir cela aujourd'hui car la plupart des gares du GPE sont en construction.
Elles suivent une tout autre logique que le réseau existant ; premièrement de par la terminologie : les « gares » du « métro » automatique sont reliées aux « stations » de RER et de métro existantes. Deuxièmement, elles ne portent souvent pas le même nom que les stations de métro ou RER auxquelles elles se rapportent (Stade de France pour Stade de France Saint-Denis RER B, ou Saint-Denis pour Carrefour Pleyel métro ligne 13, Palaiseau est en fait une autre station sur le RER B à un autre endroit, etc.). Enfin, les nouvelles gares ne sont pas en correspondance directe avec celles existantes, elles sont des constructions nouvelles, de nouvelles émergences posées à côté. Il faut ainsi sortir de la station pour rejoindre la nouvelle gare.

# PERMÉABILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

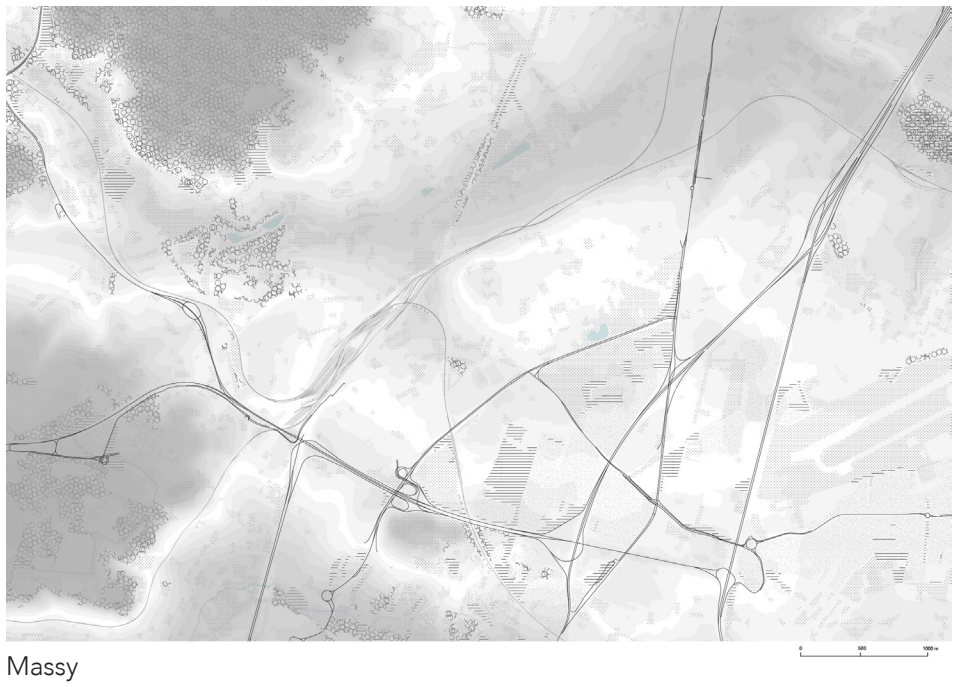
## Coupures

Les sites varient quant aux coupures dues aux infrastructures et eux éléments naturels.
Saclay et Clichy-sous-Bois/ Montfermeil sont situées sur des plateaux et entourées de forêts. On y trouve peu de coupures dues aux infrastructures.
Vitry-sur-Seine et Saint-Denis, plus proches de la capitale sont fragmentées par des infrastructures ferroviaires et sont également coupées par la Seine.
Saint-Denis est particulière dans sa relation aux infrastructures routières car elle en comporte un grand nombre dont des autoroutes.
Massy est un cas intermédiaire fragmentée par les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

ELEMENTS_NATURELS
ESPACE VERT
ZONE SEMI-NATURELLE
FORÊT
PLAN EAU
ZONE AGRICOLE
ELEMENTS_INFRASTRUCTURELS
COUPURES FERROVIAIRES
ROUTES IMPORTANTES

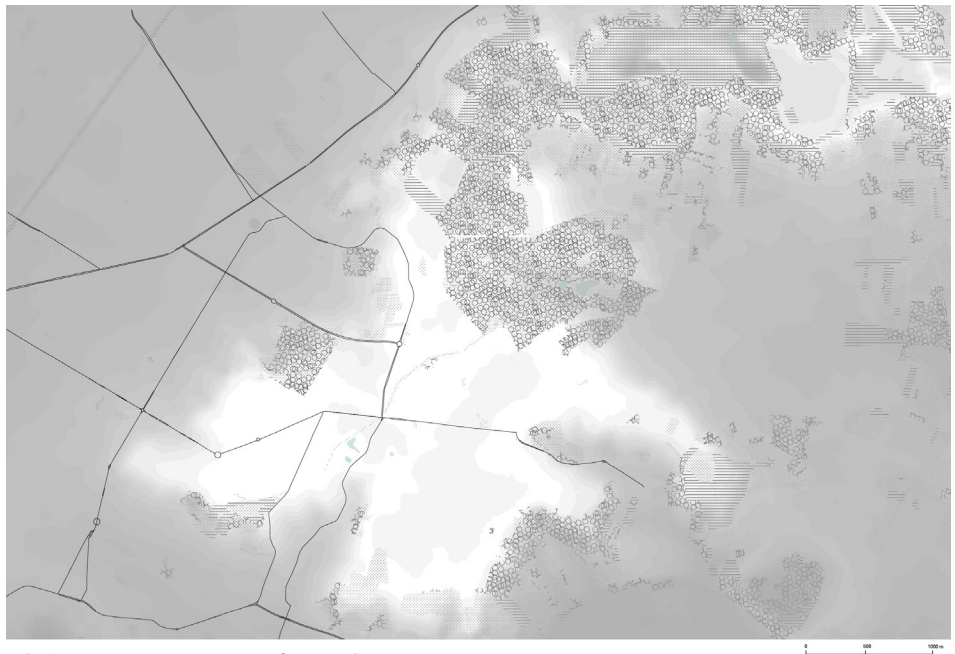


Plateau de Saclay

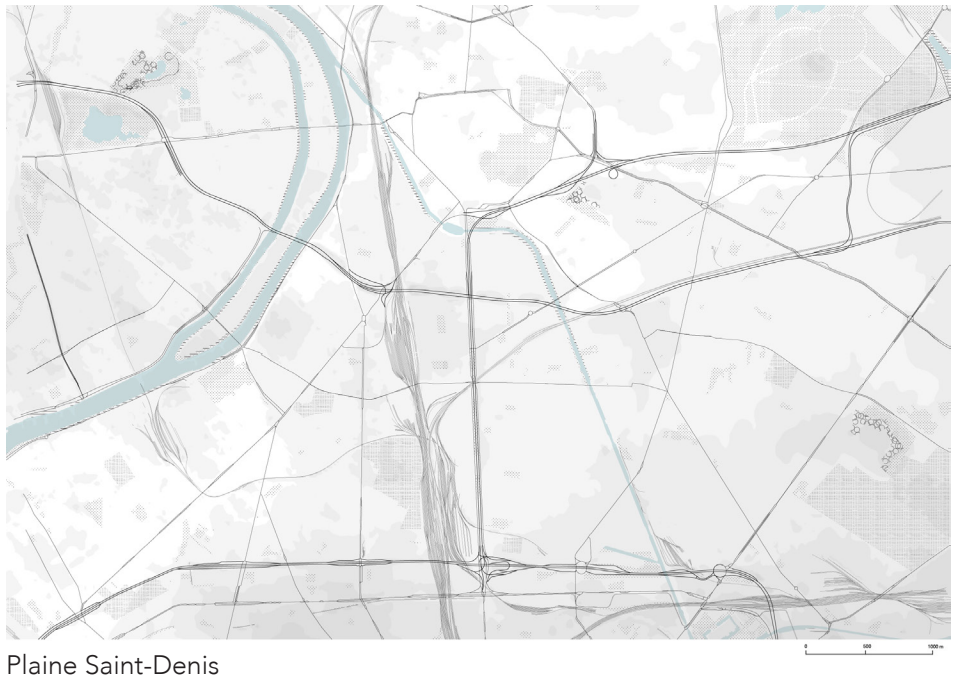


Massy

Vitry-sur-Seine



Clichy-sous-Bois, Montfermeil



Plaine Saint-Denis

# PERMÉABILITÉ ET ACCESSIBILITÉ

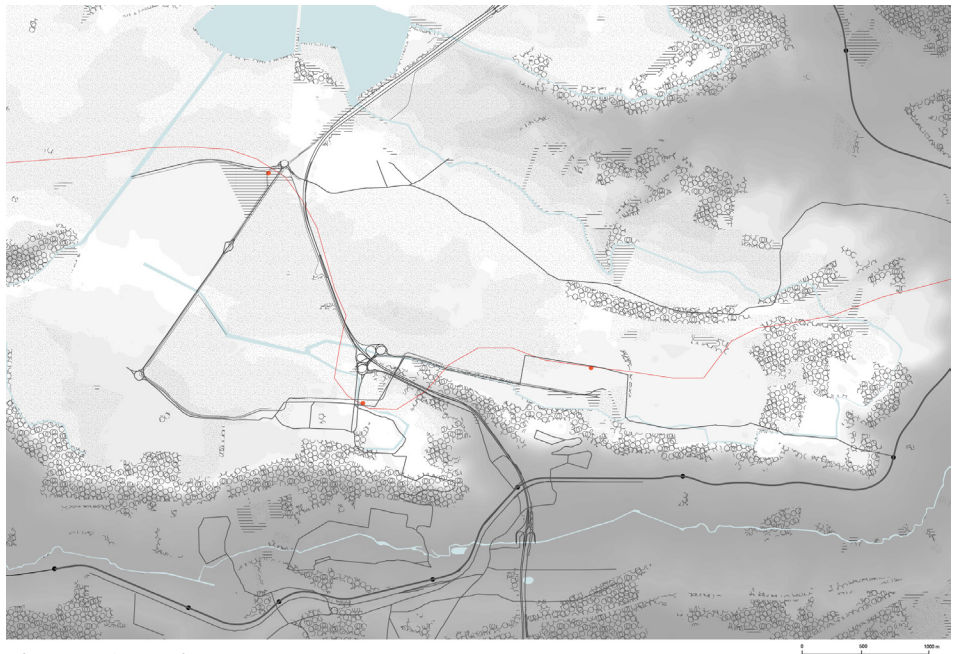
## Réseaux de transports

La position d'enclavement due à la topographie se lit aussi dans l'accessibilité des sites par les transports en commun.
Ainsi, Clichy-sous-Bois et Saclay sont peu accessibles. Elles sont loin des RER existants et sont uniquement desservies par des bus.
Vitry-sur-Seine et Saint-Denis sont bien desservies par le RER, tram et Saint-Denis également par le métro.
Massy est accessible par le RER et le TGV. En revanche, les stations alentours RER existantes présentent peu de passage.

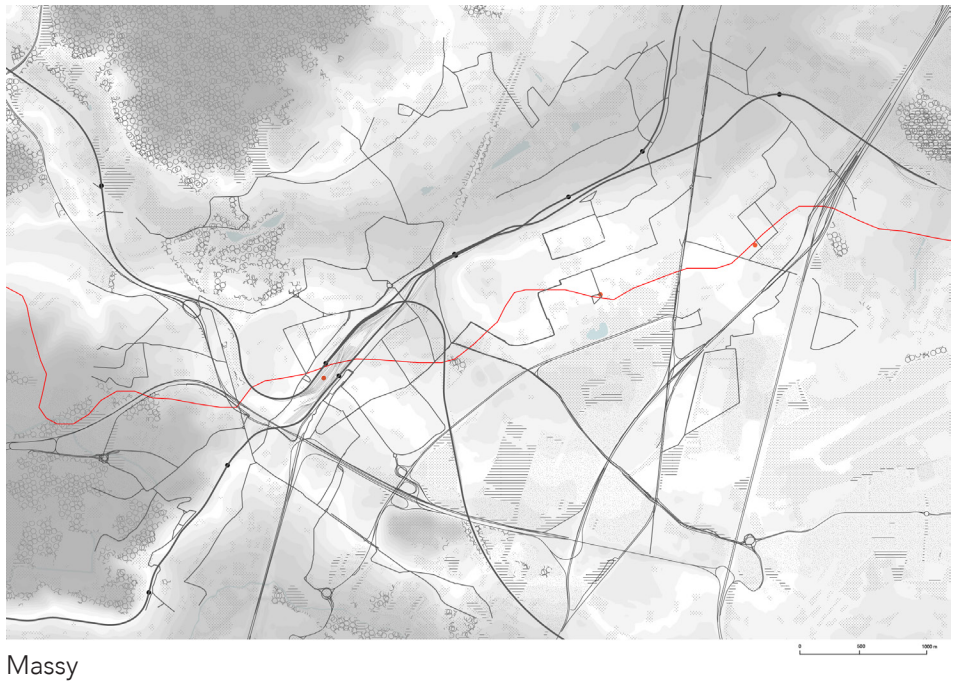
ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

ELEMENTS_INFRASTRUCTURELS
- COUPURES FERROVIAIRES
- ROUTES IMPORTANTES

TRANSPORTS
- RER
- GPE
- LIGNES
- LIGNES BUS
- LIGNES NOUVELLES



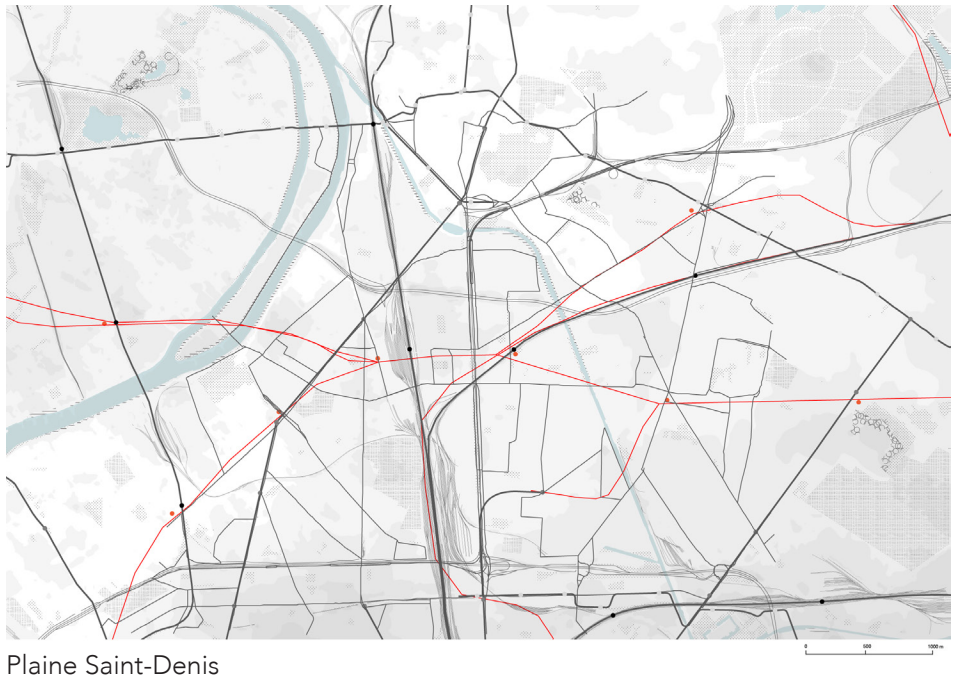
Plateau de Saclay



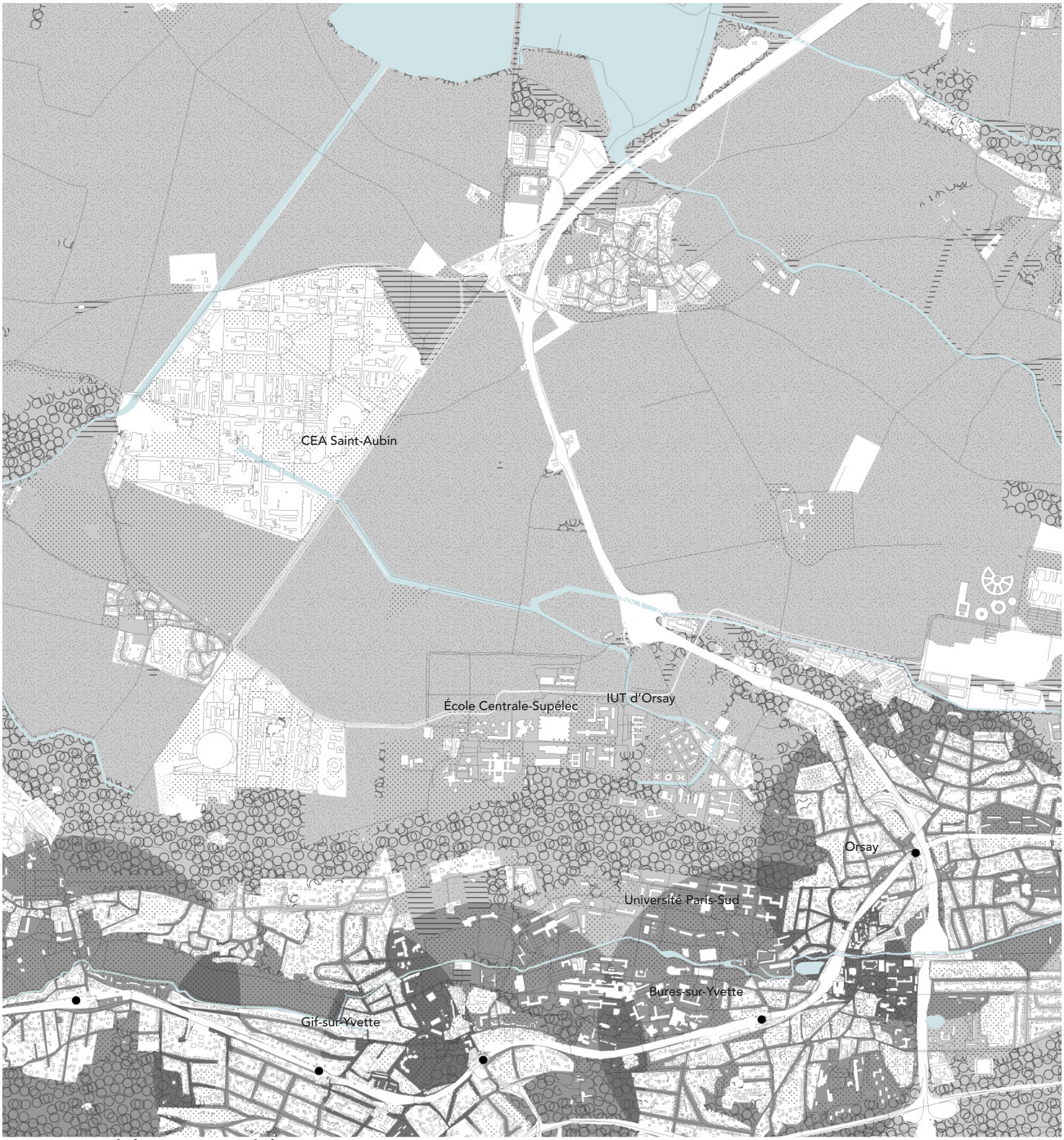
Massy

Vitry-sur-Seine

Clichy-sous-Bois, Montfermeil



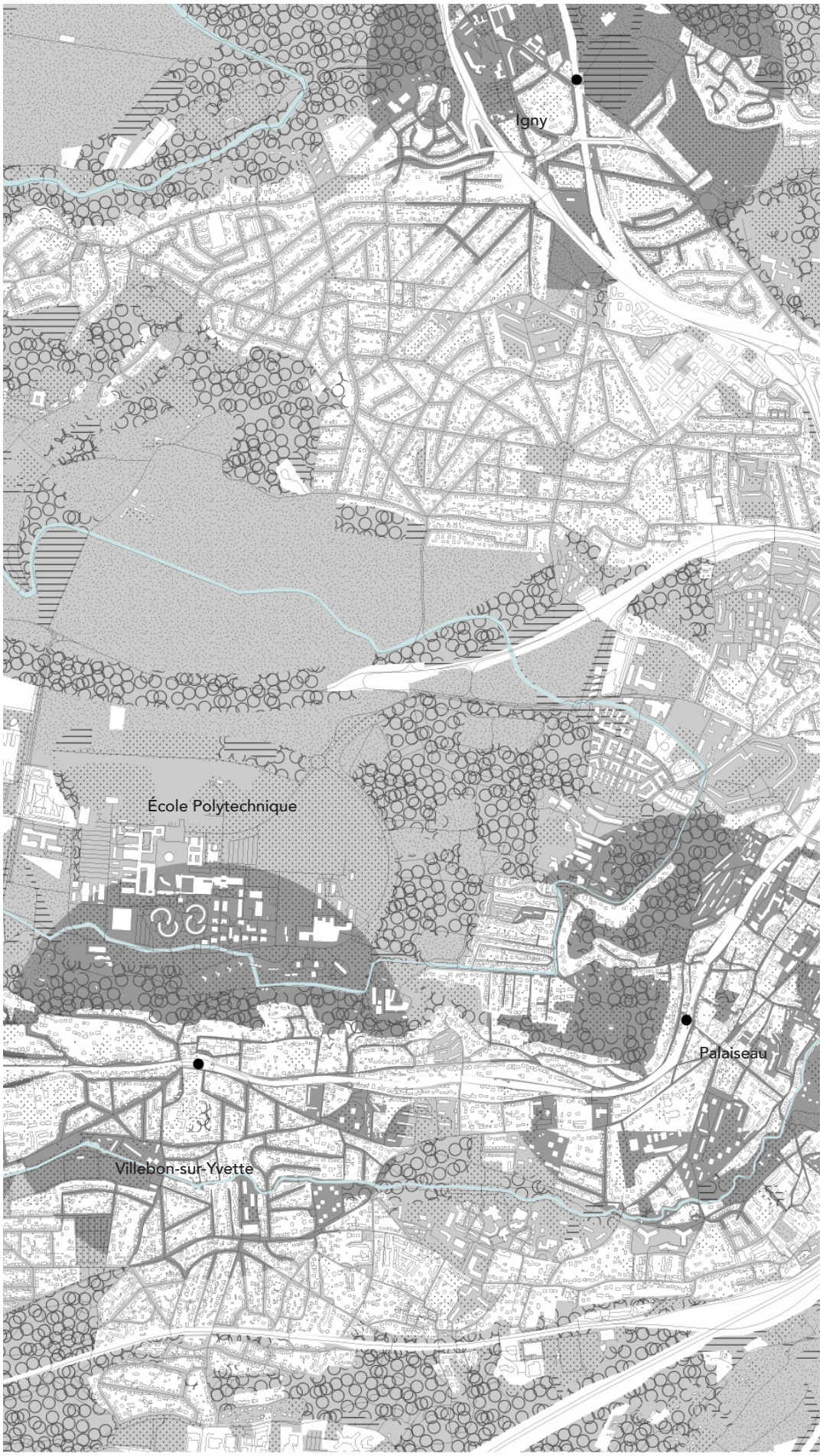
Plaine Saint-Denis




## Perméabilité et accessibilité

### Plateau de Saclay

Le plateau est par définition enclavé. Il est peu accessible à pied car entouré de forêts, les voies qui le desservent ne sont pas adaptées aux piétons (routes départementales, nationale...) et les distances sont particulièrement grandes (environ une heure de marche entre les deux campus).
Les villes situées en bas du plateau présentent des tissu d'anciens villages ayant subis des urbanisations successives mais relativement anciennes. On peut toutefois noter le rapprochement des stations de RER qui sont nombreuses à desservir ces lieux.



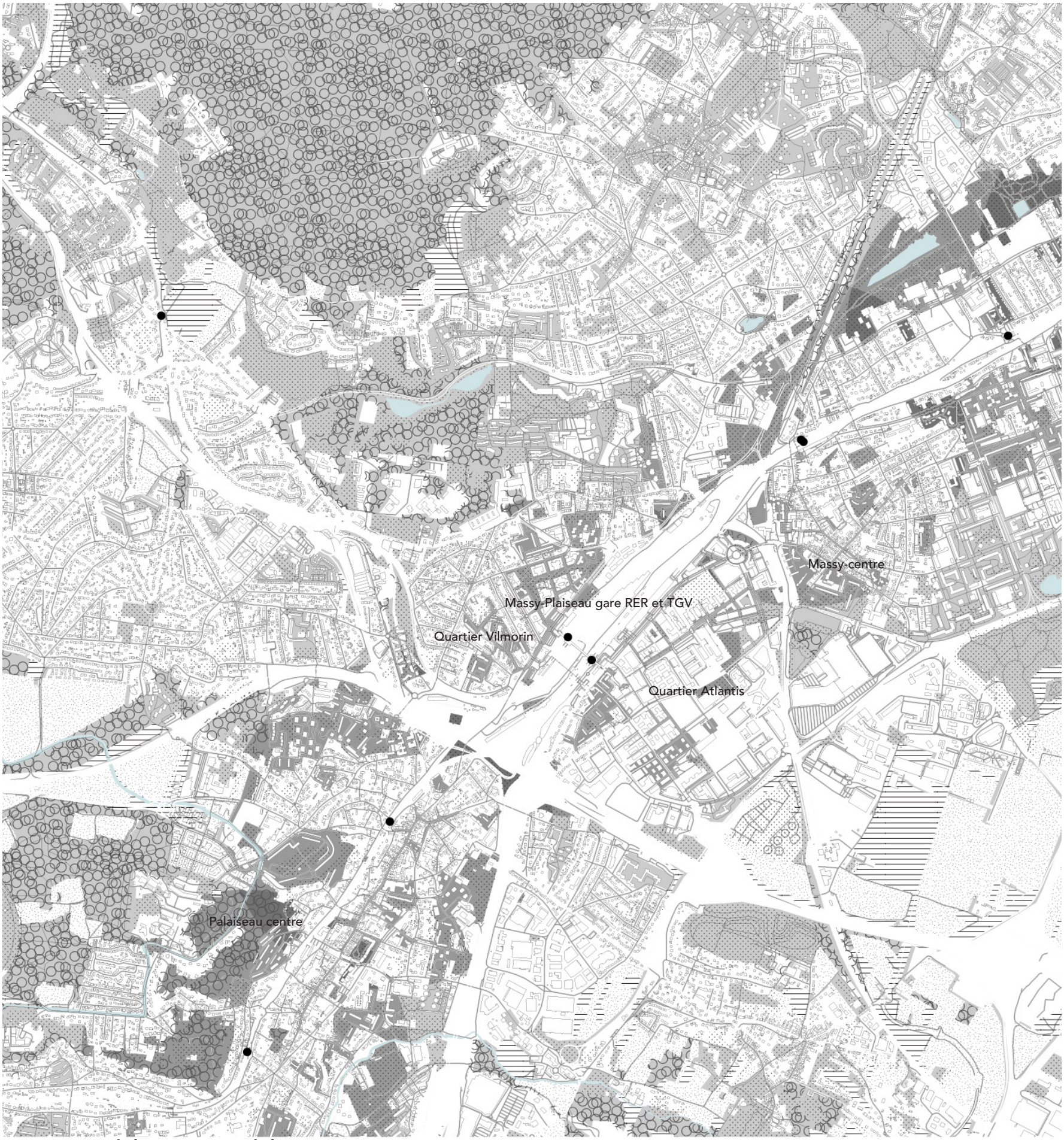

## Perméabilité piétons

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS

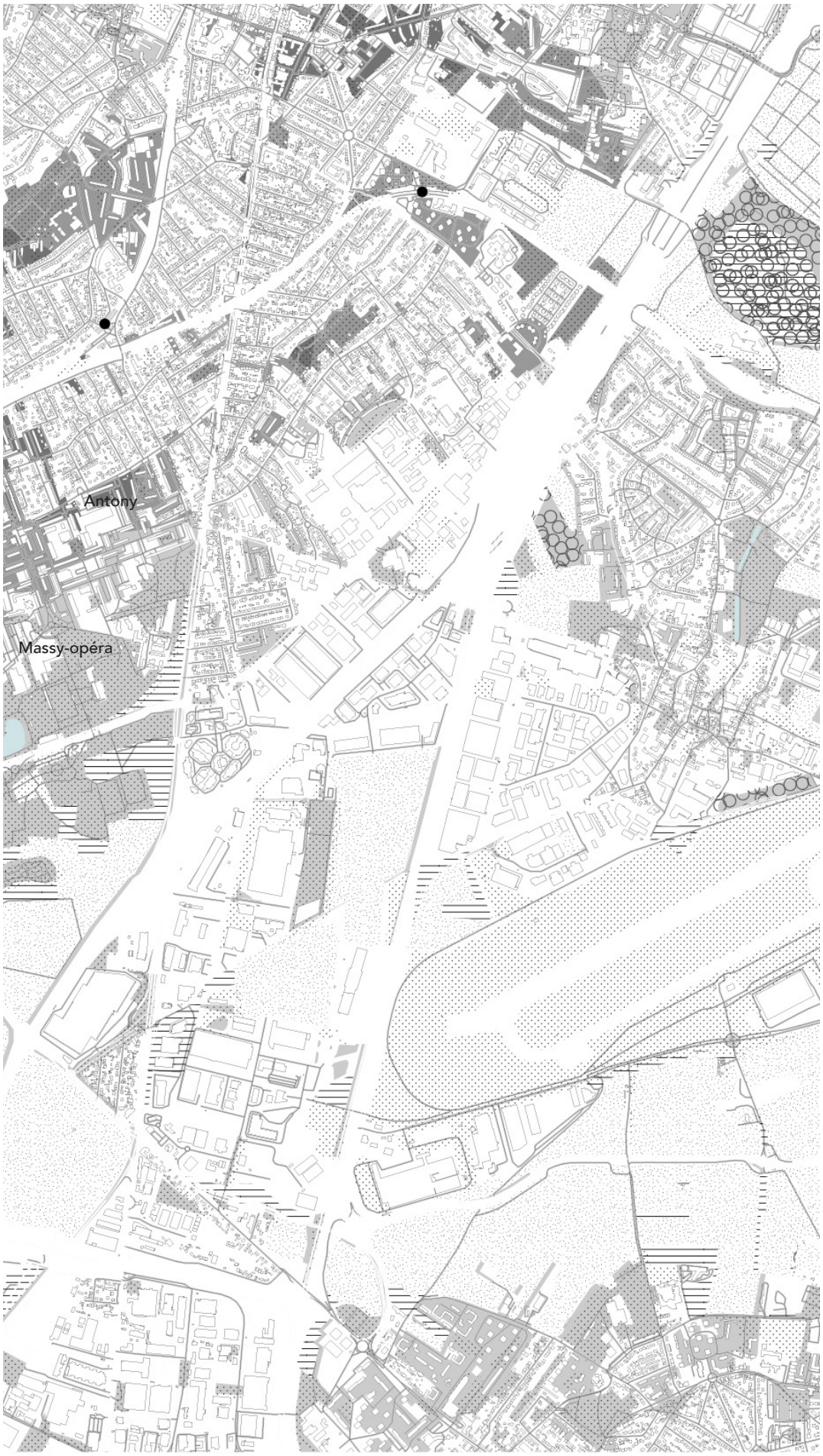
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER




## Perméabilité et accessibilité

Massy

Le territoire des villes de Massy, Palaiseau, Antony est extrêmement fragmentés. Les voies ne sont franchissables qu'en de rares point (ici, deux routes accessibles à pieds et une passerelle unique à la gare qui ferme la nuit). Les routes qui les desservent sont infranchissables, ce sont des autoroutes. Ces territoires sont davantage dessinés pour les voitures.
Les distances sont aussi relativement grandes (environ 30 minutes de marche entre la gare de Massy-Palaiseau et l'opéra) et la fréquence de points attractifs est peu élevée.




## Perméabilité piétons

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

TRANSPORTS

- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER

## Perméabilité et accessibilité

Vitry-sur-Seine

La perméabilité piétonne dans les villes de Vitry-sur-Seine, Maison-Alfort, Alfortville et Villejuif est compromise par le peu de franchissements prévus de la Seine. Il faut 45minutes  à pieds pour aller de la station du Vert de Maisons au centre de Vitry. Parallèles au fleuve, les voies de chemin de fer qui vont vers le Sud et sur lesquelles passent les RER C (rive gauche) et D (rive droite) sont également des coupures importantes peu franchissables. Seuls quelques passages souterrains sont prévus par endroits.
De grandes zones sont imperméables comme les M.I.N. de Rungis, la bas de loisir de Choisy-le-Roi, le cimetière de Thiais ou le parc départemental des sports à Créteil ou la zone industrielle des Ardoines. La partie sud est coupée par le passage de l'autoroute A86.
Les centre-villes sont en revanche très perméables.

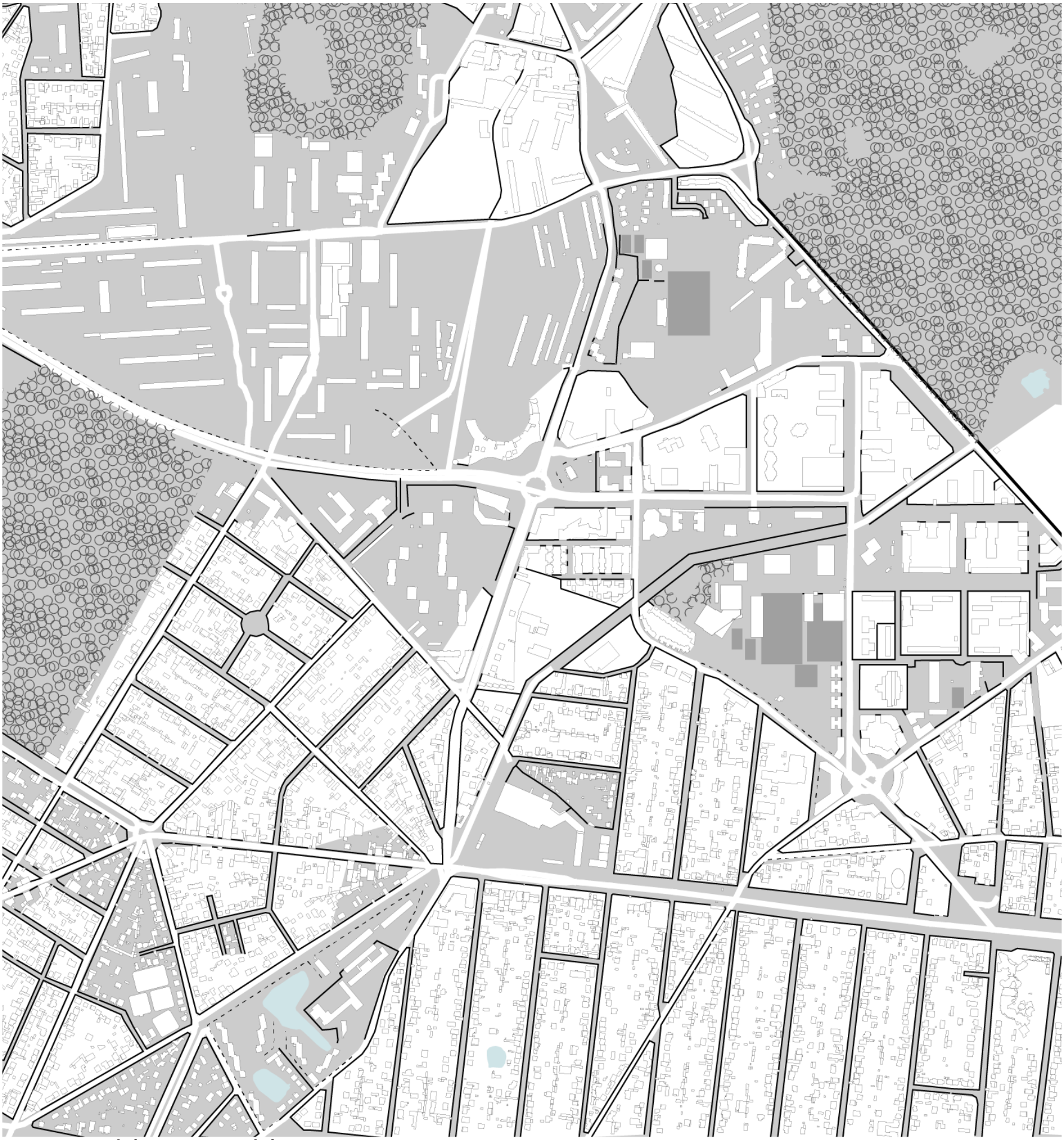
## Perméabilité piétons

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- CIMETIÈRE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS

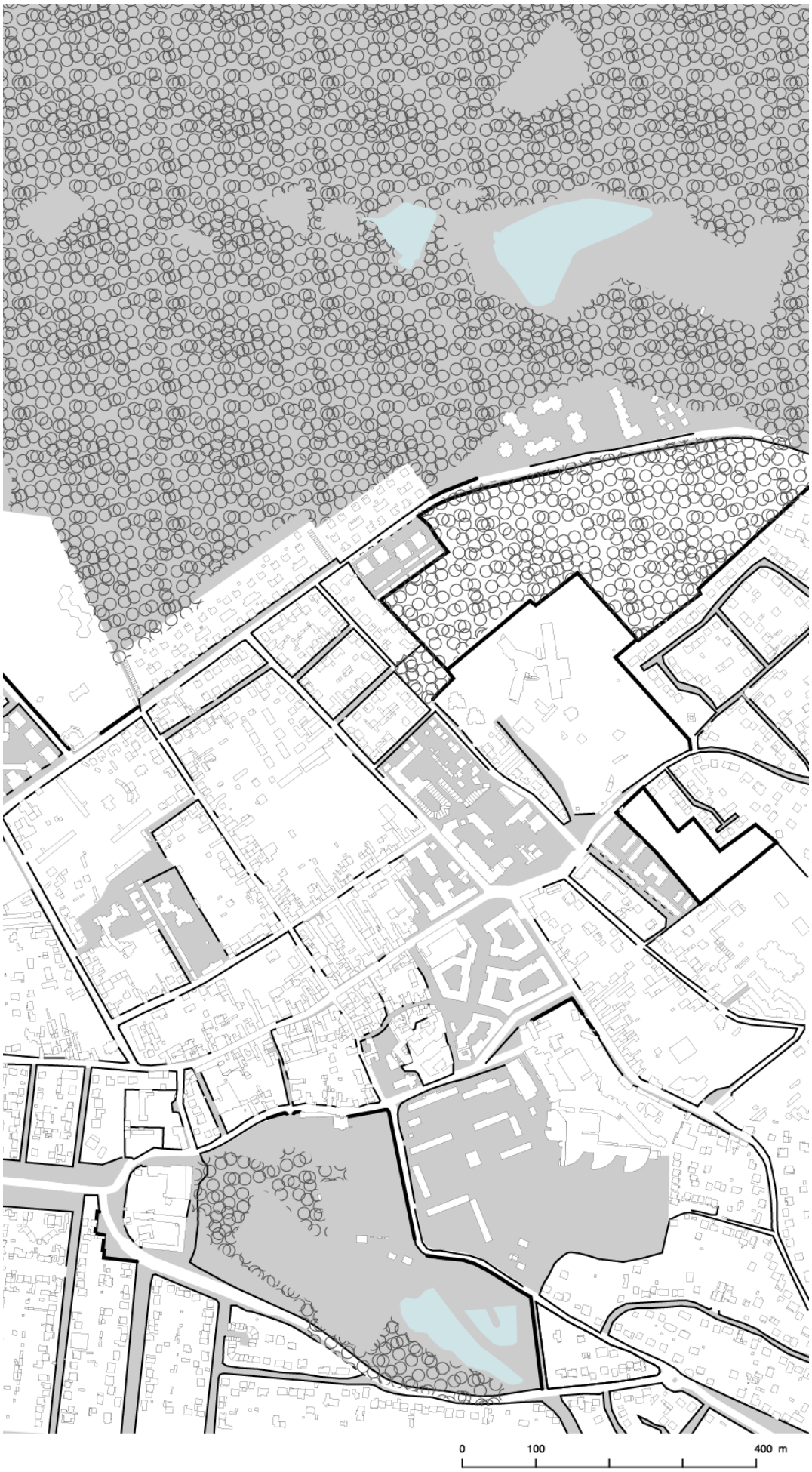
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- METRO
- RER
- TRAM



**Perméabilité et accessibilité**

Clichy-sous-Bois / Montfermeil

Les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil présentent un tissu plus perméables car moins fragmenté par de grandes zones infranchissables. Cependant, et comme dans toutes les villes étudiées, les îlots pavillonnaires sont extrêmement hermétiques. Les grands ensembles qui ont été privatisés en copropriétés le sont aussi. Ces îlots sont entourés de barrières en métal ou végétales ou par des murs.




## Perméabilité piétons

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

FORÊT

PLAN_EAU

## Perméabilité et accessibilité

La Plaine Saint-Denis

La plaine de Saint-Denis est fragmentées par des infrastructures ferroviaires et autoroutières. Le périphérique en est une au Sud. La Seine est également un élément coupant.
Les îlots sont en majorité occupés soit par des bureaux soit par des logements collectifs dont les espaces extérieurs sont en cœur d'îlot et inaccessibles.
Toutefois, mises à part les grandes coupures, le tissu est relativement perméable et dense à l'intérieur de ces fragments. Il faut 20 minutes à pieds pour aller de la Basilique au Stade de France.

## Perméabilité piétons

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

ESPACE VERT

FORÊT

CIMETIÈRE

PLAN_EAU

ZONE SEMI-NATURELLE

**Culture**

Ce terme est extrêmement polysémique. Dans les textes contemporains, on rencontre au moins les six significations suivantes.

*Comme non dénombrable:*

1. Le contraire de la nature
2. L'ensemble des productions idéales disponibles dans une réalité sociale donnée.
3. Les productions esthétiques d'une société (« Ministère de la Culture »).

*Comme dénombrable*

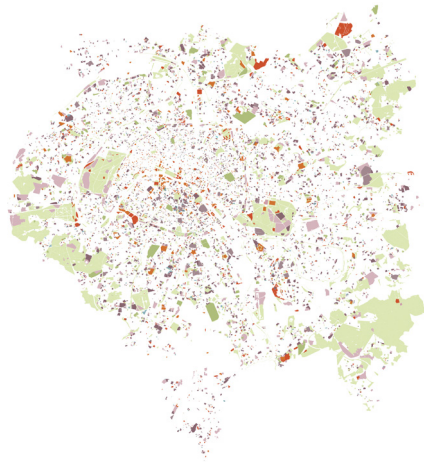
4. Une civilisation ou même, par anglicisme, une société.
1. Un rapport au Monde, commun aux membres d'une communauté.
2. par extension, les idées et les valeurs communes à un groupe quelconque.

(…) En cherchant à capitaliser ces apports divers tout en restant cohérent avec ce que nous pouvons savoir par ailleurs du monde social, on peut s'approcher d'une définition relativement proche des sens courants et néanmoins suffisamment spécifique et discriminante pour entrer dans un vocabulaire scientifique. On appellera *culture* ce qui est isolable, transmissible et éventuellement cumulable, dans les activités idéales de l'humanité. Ainsi, définie, la culture est donc une production, quelque chose qui peut être appréhendé indépendamment de celui qui la produit. On peut aussi ajouter, comme corollaire, que ce qui est culturel est ce qui se prête à réflexivité. En effet, l'isolabilité des réalités culturelles, requise pour leur diffusion vers d'autres espaces ou d'autres temps, permet aussi des relectures, des questionnements, des remises en cause, des évolutions ou même des révolutions. La culture, c'est ce qu'on peut transmettre, ou dont on peut contester la transmission. La culture ne peut plus alors être vue comme un stock immuable : elle comprend aussi les flux qui mettent ces stocks en mouvement. Ainsi, en Occident, les textes religieux ne deviennent vraiment un patrimoine culturel que lorsqu'on y intègre exégèses, herméneutiques et contestations qui tissent toutes ensemble un réseau dense d'intertextualités. Enfin, la cumulativité se traduit dans la rencontre entre sources culturelles distinctes, dans le temps et l'espace, par une miscibilité réciproque. Ce genre d'évènements permet de dépasser l'antinomie entre le dénombrable et l'indénombrable : *la* culture n'est pas seulement la somme hétérogène *des* cultures, mais aussi la tension vers l'intégration (à) d'autres cultures que chaque culture, du fait de sa réflexivité, recèle. Cela signifie qu'il ne faut pas regarder comme inévitablement « coloniaux » ou « ethnocentristes » les processus d'unification s'ils prennent place dans un processus volontaire et non violent équilibrant assimilation et accommodation.

On se trouve alors très loin, et même aux antipodes, des approches culturalistes. La culture n'est pas ce qui échappe à l'histoire, mais un indicateur particulièrement puissant, celui de sa composante idéelle, d'historicité.

Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault*, Belin, Paris, 2003

# PERMÉABILITÉ, ÉQUIPEMENTS ET LIEUX SOCIO-CULTURELS



Équipements

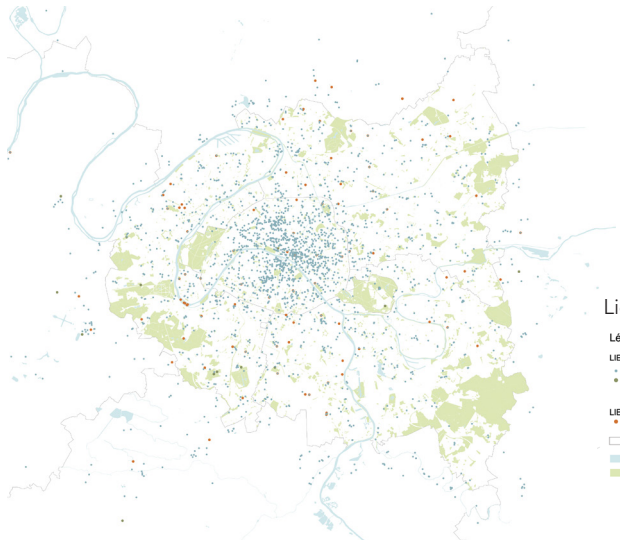
Légende

EQUIPEMENT_EMPRISE_SPORT
EQUIPEMENT_EMPRISE_SITE_TOURISTIQUE
EQUIPEMENT_EMPRISE_SERVICE_MUNICIPAL_DEPARTEMENTAL_REGIONAL
EQUIPEMENT_EMPRISE_SECURITE_SOCIALE_EMPLOI_INSERTION
EQUIPEMENT_EMPRISE_PETITE_ENFANCE
EQUIPEMENT_EMPRISE_GRAND_EQUIPEMENT_SANTE
EQUIPEMENT_EMPRISE_ESPACE_VERT
EQUIPEMENT_EMPRISE_ENSEIGNEMENT_EDUCATION
EQUIPEMENT_EMPRISE_CULTURE_LOISIRS
EQUIPEMENT_EMPRISE_CULTE
EQUIPEMENT_EMPRISE_CIMETIERE
EQUIPEMENT_EMPRISE_ADMINISTRATION_ETAT_INTERNATIONAL
EQUIPEMENT_EMPRISE_ACTION_SOCIALE

Lieux culturels existants et rayonnement

Légende

LIEU_CULTUREL_EXISTANT
0 LIEU FERME
1 PLUTOT METROPOLITAIN
2 PLUTOT "BASSIN DE VIE"
3 PLUTOT LOCAL
INDEFINI (ENSEIGNEMENT, PATRMOINE)
PLAN_EAU



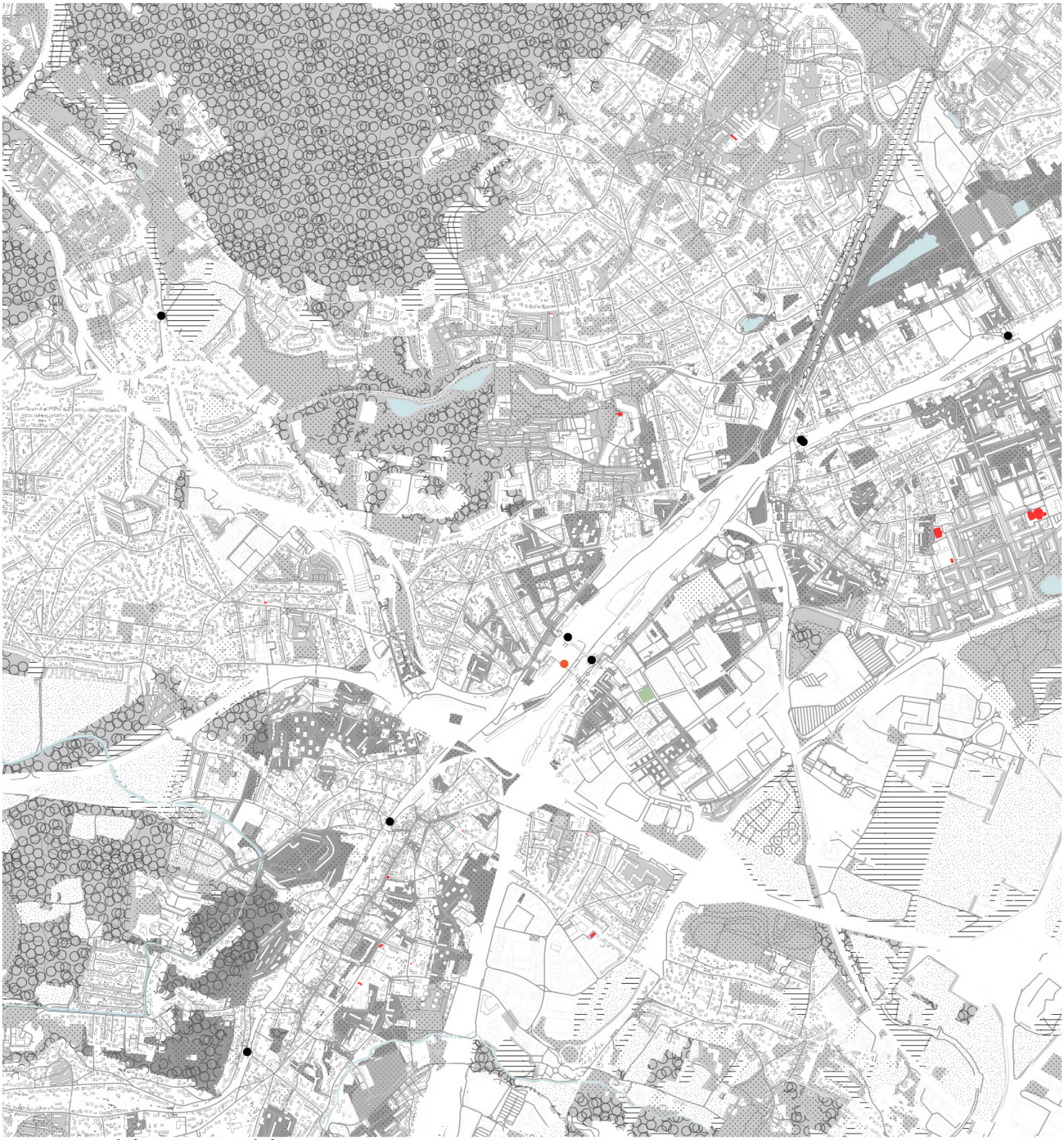
Lieux culturels existants et projetés

Légende

LIEU_CULTUREL_EXISTANT
LIEU_CULTUREL_EXISTANT
LIEU_CULTUREL_JARDIN_REMARQUABLE

LIEU_CULTUREL_PROJET
projet

DEPARTEMENT
PLAN_EAU
ESPACE_VERT



## Perméabilité et accessibilité

Massy

La ville de Massy dispose de quelques équipements culturels intéressants mais éparses.
On en trouve peu du côté de la gare de Massy-Palaiseau, mis à part le nouveau cinéma Pathé multiplex. En revanche, du côté du centre-ville et de l'opéra se trouve le centre culturel Paul B qui accueille des concerts et spectacles. On peut aussi noter l'opéra de Massy dans le quartier de l'opéra justement qui compte des représentations régulières. C'est un type d'équipement qui existe en général peu dans les villes de périphérie et qui est particulier à Massy.

## Perméabilité piétons, accès et équipements

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER
- GPE

## Perméabilité et accessibilité

Vitry-sur-Seine

La ville de Vitry-sur-Seine présente un équipement culturel remarquable : le MAC VAL (musée d'art contemporain du Val de Marne) ainsi qu'un certain nombre d'équipements culturels intéressants (galerie municipale, théâtre...) qui ont déjà un certain rayonnement mais qui pourraient profiter d'une meilleure accessibilité. Les autres villes présentent quelques équipements plutôt d'échelle locale.
La transformation de la halle ferroviaire de la gare des Ardoines devrait accueillir un nouvel équipement culturel.
On peut noter également la transformation de l'usine Hollander en théâtre et salle de spectacles au sud de Vitry.

## Perméabilité piétons, accès et équipements

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

ESPACE VERT

ZONE SEMI-NATURELLE

CIMETIÈRE

PLAN EAU

ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS

ESPACES CULTURELS EXISTANTS

ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS

PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS

METRO

RER

TRAM

GPE

0 500 1000 m

**Perméabilité et accessibilité**

La Plaine Saint-Denis

La Plaine de Saint-Denis est riche d'équipements culturels : théâtre, cinéma, 6B (ateliers d'artistes)...
On peut noter l'installation de la galerie Thaddeus Ropac à Pantin (également dans le même département en Seine Saint-Denis) et la galerie Gagosian au Bourget. Un certain nombre de centres d'art contemporains se sont installés dans le département ces dernières années.
Ainsi, peu d'équipements culturels sont aujourd'hui en projet ou en cours de construction.
La cité du cinéma est en revanche fermée et peu accessible au public.

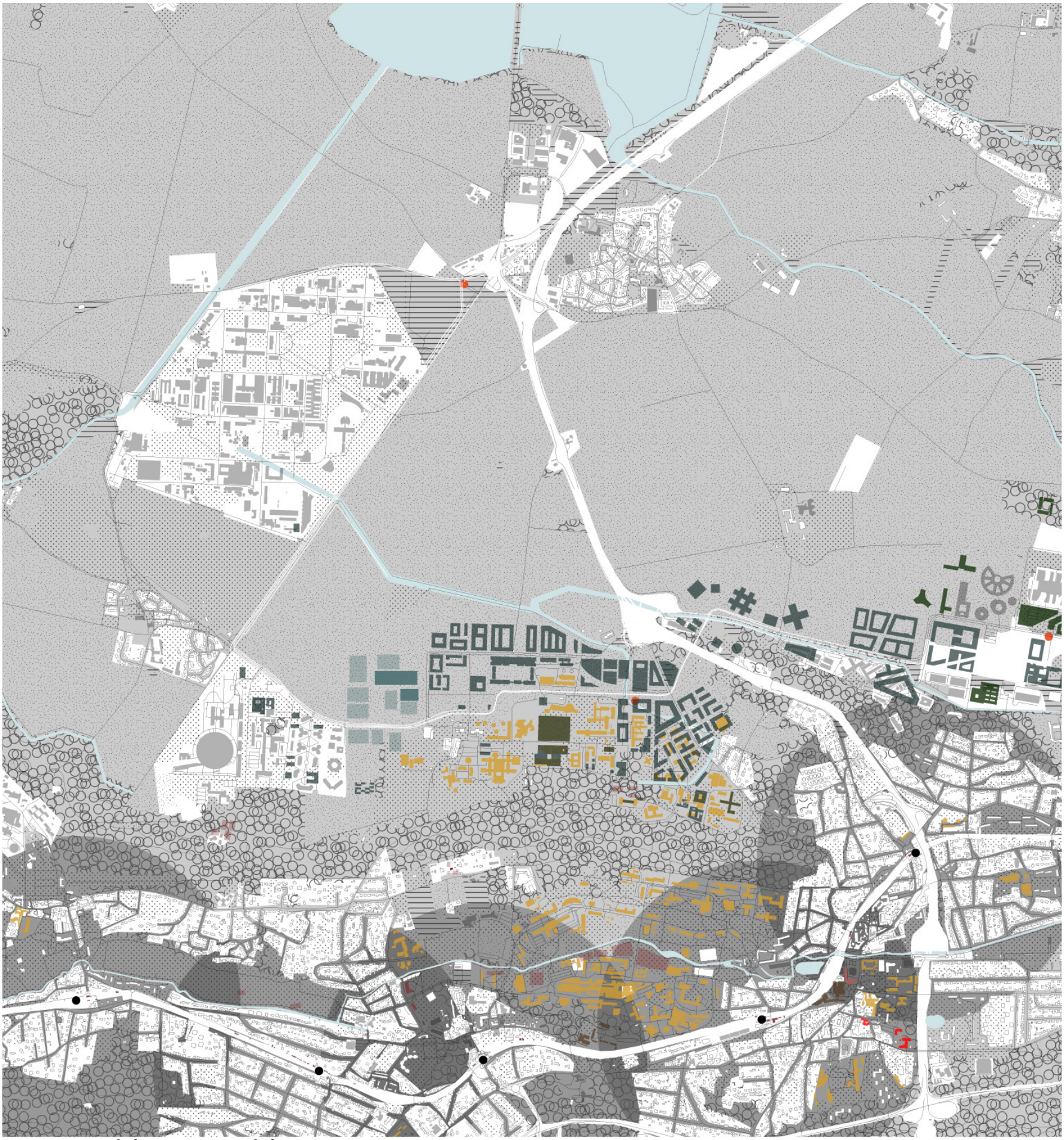
## Perméabilité piétons et lieux socio-culturels

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

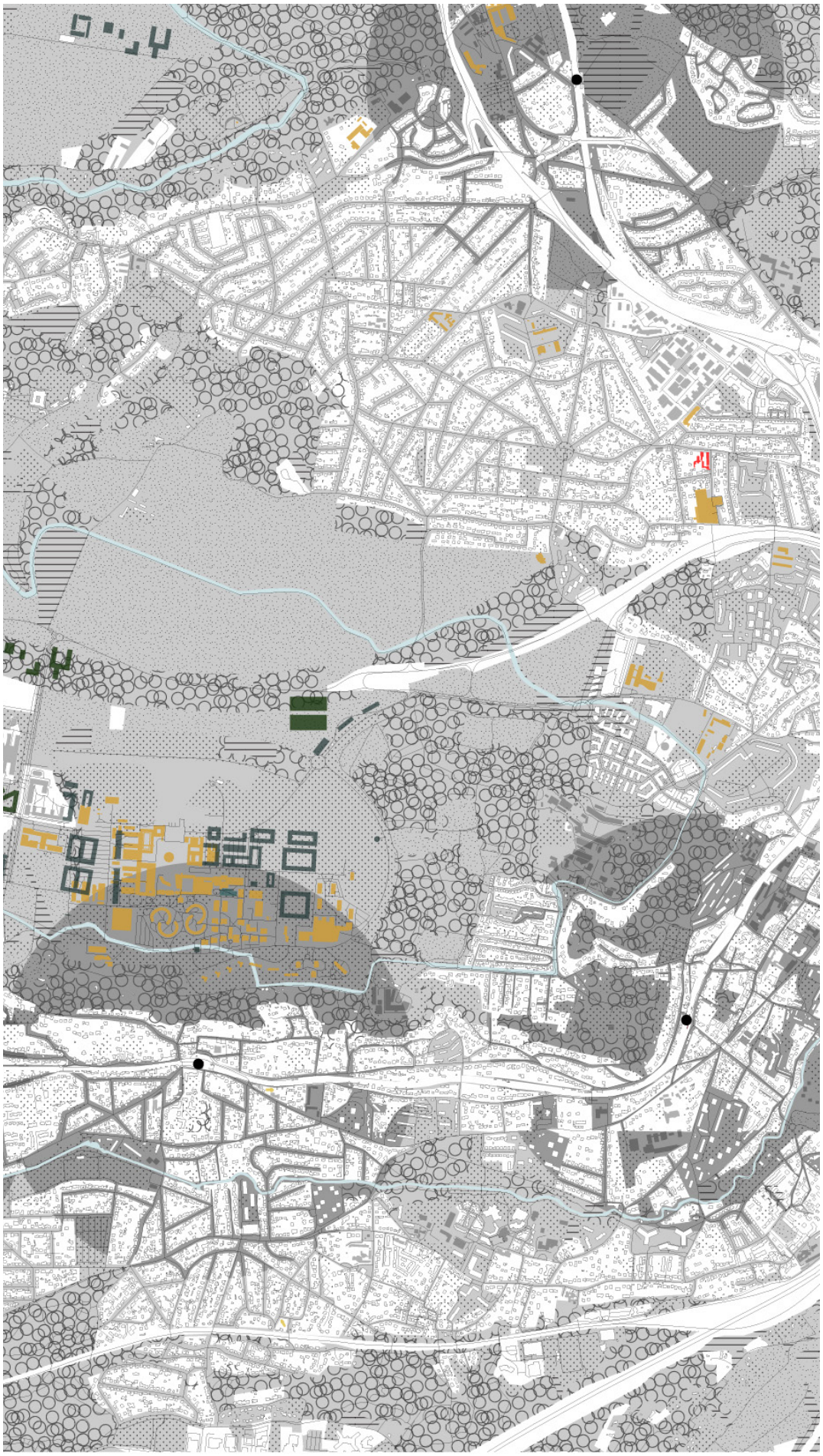
TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- METRO
- RER
- TRAM
- GPE



**Perméabilité et accessibilité**

Plateau de Saclay

Le plateau de Saclay est pauvre en équipements. Il faut descendre dans les villes qui bordent le plateau pour en trouver davantage. Cette carte montre la vocation unique du plateau d'être un lieu d'enseignement et d'innovation.




## Perméabilité piétons, accès et équipements

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS

TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER
- GPE

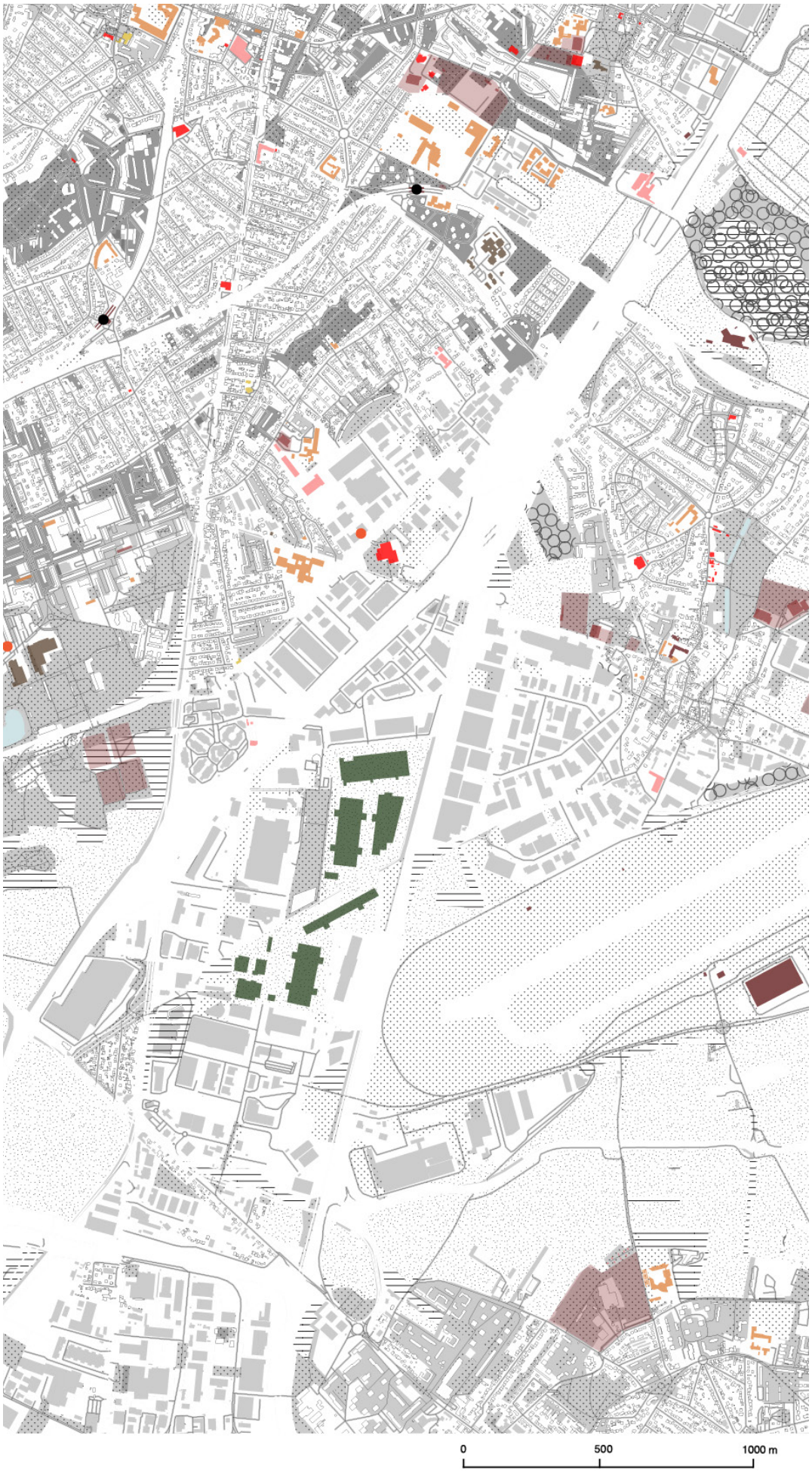
EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- INFRASTRUCTURE

EQUIPEMENTS NOUVEAUX
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- ACTIVITÉ
- EQUIPEMENT_SPORT

## Perméabilité et accessibilité

Massy

La ville de Massy comporte de nombreuses écoles liées à son tissu très résidentiel. On remarque également quelques centres culturels et sportifs.
De façon générale, la ville dispose d'une variété moindre d'équipements, l'opéra mis à part.




## Perméabilité piétons, accès et équipements

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER
- GPE

EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- INFRASTRUCTURE

EQUIPEMENTS NOUVEAUX
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- COMMERCES_ACTIVITÉ

**Perméabilité et accessibilité**

Vitry-sur-Seine

C’est une zone riche en équipements. On peut noter l’Institut Gustave Roussy à Villejuif en ce qui concerne la santé, la base de loisir de Choisy-le-Roi, le centre départemental des sports, les M.I.N de Rungis ainsi que l’université du côté de Créteil.
Cette zone compte aussi des anciens ports liés aux zones d’activité et industrielles du site.
La ville de Villejuif accueillera le nouveau Campus Grand Parc axé sur l’innovation dans la santé et les biotechnologies (à l’est).

## Perméabilité piétons, accès et équipements

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- CIMETIÈRE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- METRO
- RER
- TRAM
- GPE

EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- INFRASTRUCTURE

EQUIPEMENTS NOUVEAUX
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- EQUIPEMENT_CULTE

**Perméabilité et accessibilité**

Clichy-sous-Bois / Montfermeil

Les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil ont gagné en équipements variés durant ces deux dernières années : écoles, commissariat et médiathèque. Auparavant, il n'y avait que quelques écoles. Les Ateliers Médicis ont également été construits en 2017.
C'est un quartier résidentiel avec peu de commerces et d'équipements qui subit de grandes mutations.

## Perméabilité piétons, accès et équipements

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
FORÊT
PLAN EAU

EQUIPEMENTS CULTURELS
VILLA MEDICIS_PROJET
ESPACES CULTURELS EXISTANTS

TRANSPORTS
ARRET DE BUS
LIGNE DE BUS
PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
PERIMETRE 800m DEPUIS LA GARE GPE

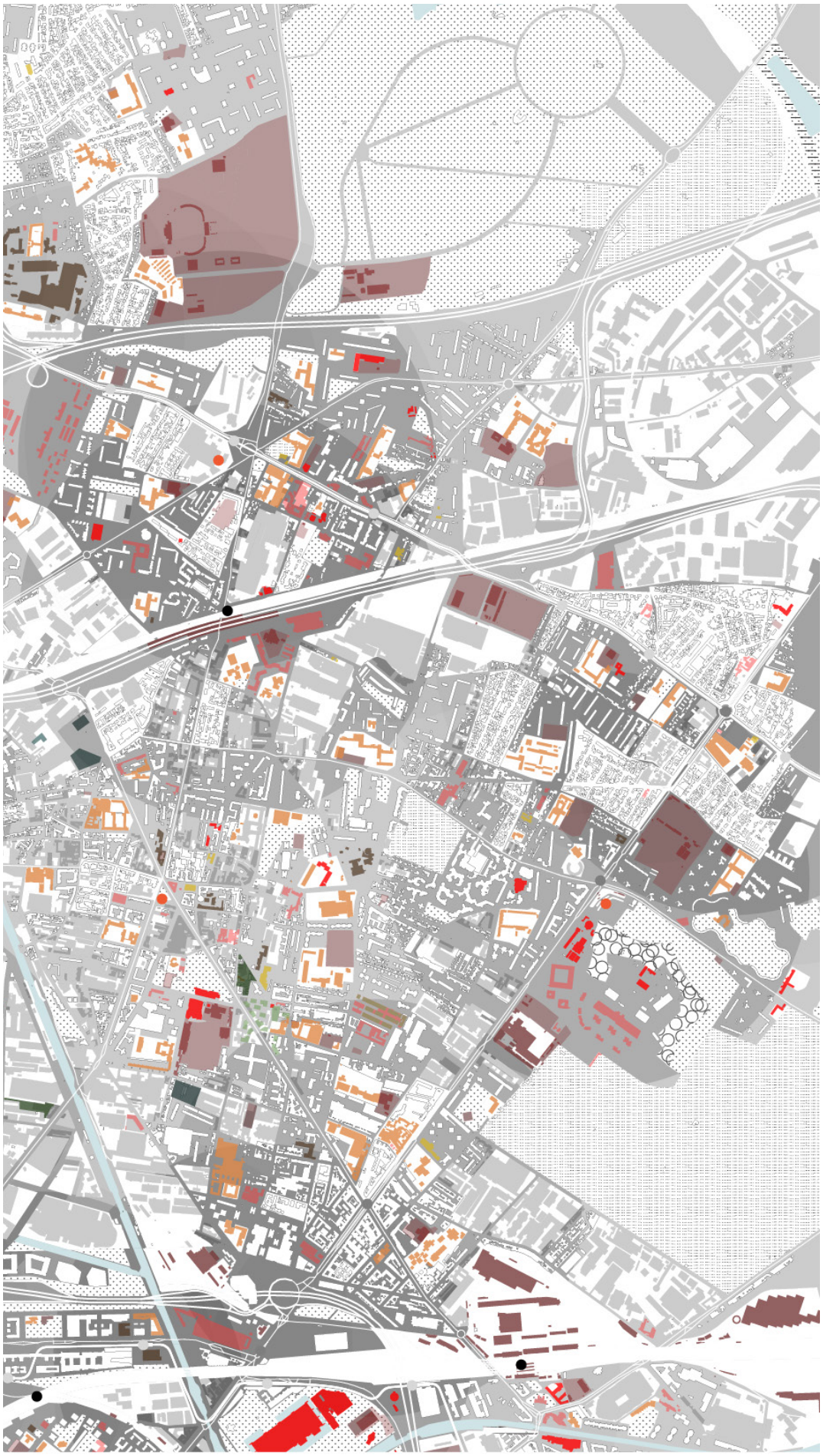
EQUIPEMENTS
EQUIPEMENT_SPORT
EQUIPEMENT_SANTÉ
EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
EQUIPEMENT_CULTE
EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
COMMERCES_ACTIVITÉ

EQUIPEMENTS NOUVEAUX
EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
COMMERCES_ACTIVITÉ

**Perméabilité et accessibilité**

La Plaine Saint-Denis

La Plaine de Saint-Denis est riche en équipements : écoles, universités (Paris XIII, cité du cinéma, CNAM...), centres culturels (théâtres, cinémas, 6B, galeries...) et sportifs... intéressants. Elle gagnera en équipements sportifs avec l'arrivée des Jeux Olympiques.




## Perméabilité piétons, accès et équipements

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS
- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- METRO
- RER
- TRAM
- GPE

EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- INFRASTRUCTURE
- TOURISME

EQUIPEMENTS NOUVEAUX
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- COMMERCES_ACTIVITÉ
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_CULTE

**Centralité**

Au sens étroit, position centrale d'un lieu ou d'une dans l'espace.
Par extension, capacité de polarisation de l'espace et d'attractivité d'un lieu ou d'une aire qui concentre acteurs, fonctions et objets de société.

**Centre urbain**

Géotype urbain caractérisé par l'association maximale de la densité et de la diversité des réalités locales.

La dimension spatiale de la centralité peut s'appréhender selon trois plans :
-la morphologie même du centre, en ce qu'elle s'avère à la fois instituée par et instituante de la centralité, et qui contribue à configurer les interactions possibles ;
-les formes des interactions réalisées entre objets de société ;
-les effets spatiaux de l'attractivité et de la polarisation par le centre des espaces alentours. Ces effets ne sont pas à réduire au seul phénomène lié aux transports (flux et réseaux), qui sont certes essentiels, mais englobent aussi la manière dont un centre agit spatialement sur ce qui l'environne et contribue à organiser les périmètres qu'il polarise (jusque, lorsque le centre est puissant, des échelles très lointaines) et à influer sur les partialités des individus et des groupes.

*Para-central* : centre marqué par une certaine lacune de diversité ou/et de densité, comme celui des villes américaines, mais aussi, en France, comme ces nouveaux pôles de centralité périphériques, organisés autour d'équipements commerciaux et qui jouent un rôle majeur dans la structuration et le fonctionnement urbains, mais souffrent d'un relatif déficit de densité, parfois, et de diversité, toujours par rapport au centre « classique » européen, à forte historicité ;
*Infra-central* : division exprimant notamment un effet d'échelle, et désignant la centralisé des petites unités urbaines, *réelle* par rapport aux autres espaces de l'entour, mais *infra* au regard de l'économie d'ensemble du géotype central et de ce qu'il exprime à l'intérieur de la configuration systématique de l'urbain. Cet infra-central peut aussi servir à appréhender des situations d'émergence de centralités liées à des opérations volontaristes.

**Urbanité**

Caractère proprement urbain d'un espace.

L'urbanité peut être définie comme l'indicateur de l'état spécifique de l'organisation des objets de société au sin d'une situation urbaine donnée. L'urbanité est tant un résultat du fonctionnement de l'organisation urbaine qu'un opérateur de l'organisation et de son fonctionnement.
L'urbanité procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace.
Il existe donc un gradient d'urbanité, qu'on est susceptible d'approcher synthétiquement à partir d'études empiriques et à l'aide de certains indicateurs, qui autorise de distinguer des états urbains différents à la fois dans une perspective de comparaison interurbaine et dans une perspective de saisie des différents géotypes intra-urbains.
Le niveau d'urbanité d'une situation urbaine ne dépend pas uniquement du seul niveau de la densité et de la diversité sociale, ni même des registres du couple densité-diversité, mais aussi de la configuration spatiale de celui-ci.
L'urbanité a priori et l'urbanité a posteriori.

A partir de l'urbanité a posteriori on peut définir la notion complémentaire de capital urbain, qui consiste en ce que produit effectivement une organisation urbaine, compte tenu du potentiel d'urbanité qu'elle recèle. Ce capital est l'ensemble des biens matériels et immatériels produits et échangés qui résultent du jeu d'un état urbain particulier, doté d'une urbanité spécifique, en un temps t de son histoire.

Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault*, Belin, Paris, 2003

## FLUX ET CENTRALITÉS

Le but de ces cartes est de parler des centralités existantes en lien avec les différents équipements. Ces derniers sont des points d'ancrage, d'arrêt importants dans les quartiers. Certaines centralités vont être renforcées, d'autres seront créées par l'arrivée du GPE. Les cartes montrent également les flux des personnes, ainsi que les rues les plus utilisées.

D'autre part, il existe différents cas liés aussi au rayonnement de la gare, aux centralités existantes renforcées, développées ou inexistante jusqu'alors. Il est intéressant de regarder le rayonnement envisagé par la Société du Grand Paris (SDP) pour ces différentes gares. Comment des gares qui ont la volonté d'avoir un rayonnement d'échelle métropolitaine fonctionnent à l'échelle locale et inversement, comment une gare qui a une centralité aujourd'hui plutôt locale pourrait avoir un rayonnement métropolitain ? En tout cas, les centralités sont multiples et nécessaires : *« Il y la saturation, la destruction par elle-même de la centralité, d'où peut-être l'exigence d'une polycentralité, d'une conception polycentrique de l'espace urbain. »* Henri Lefebvre, *Espace et politique* (1972)

On remarque aujourd'hui une concentration des questions autour de la mobilité et des systèmes de transports avec le développement des gares et de leurs alentours en lien avec des projets immobiliers souvent axés sur le logement ou le tertiaire. Ainsi, on peut émettre l'hypothèse que le développement de ces gares mènera ou visera la création d'une certaine urbanité autour de celles-ci et peut-être également le déplacement des activités aujourd'hui centrées sur la ville de Paris. Il est toutefois nécessaire de noter que les gares construisent des points. Elles ne travaillent pas autour de lignes qui étireraient ces centralités et les flux comme les tramways :

*« Il s'ensuit que le « bassin de vie » l'espace habité au quotidien, sera nécessairement centré sur les nœuds de transports en commun. Une structure radiale, par exemple de tramways similaires à ceux introduits dans les dernières décennies dans plusieurs villes moyennes de France, pourrait être développée dans chaque nœud, comme de nouvelles polarités de l'agglomération par rapport aux équipements et aux emplois. »* Secchi et Vigano, *La Ville poreuse*, 2011

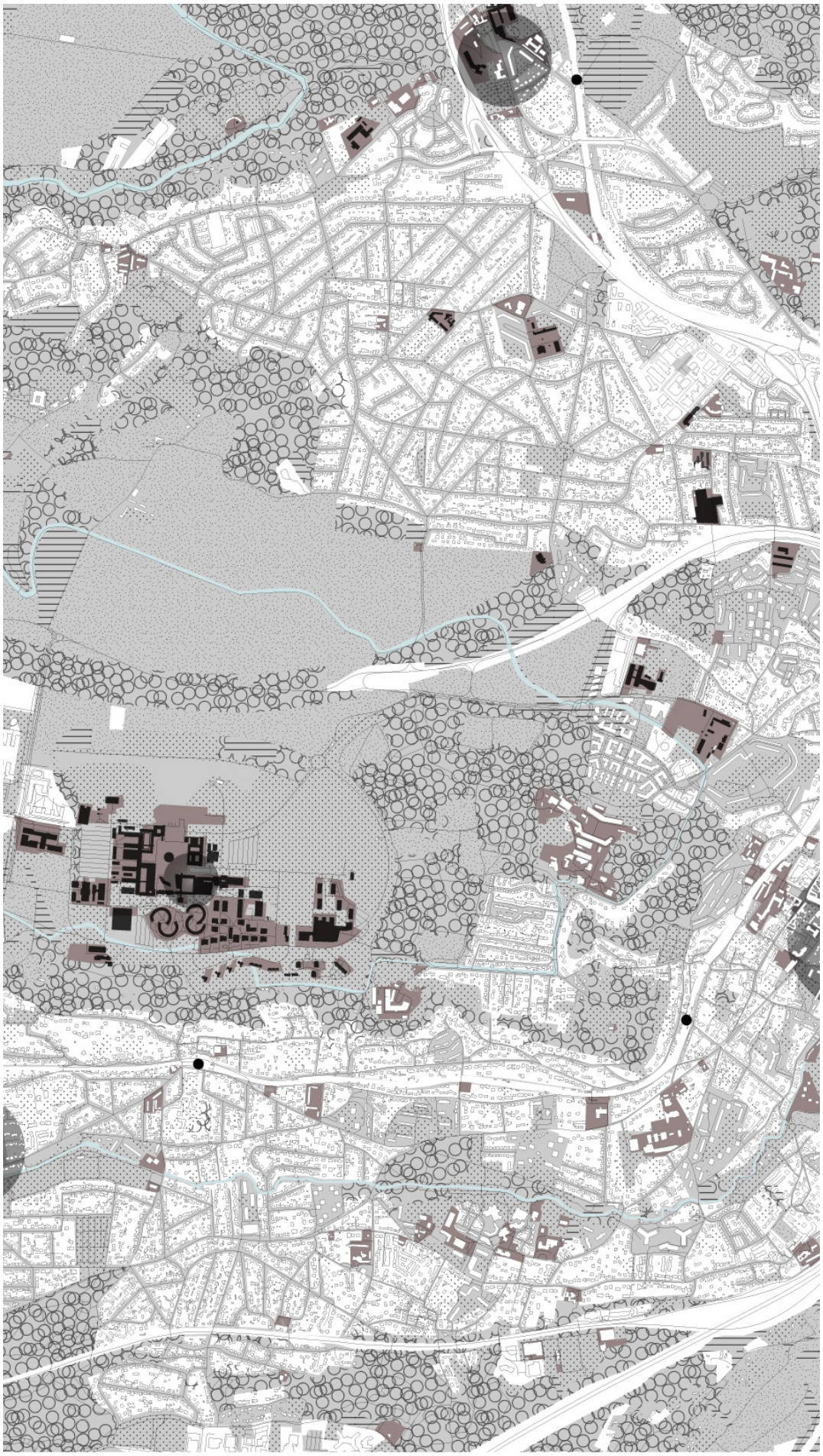
On peut se demander ce qu'il adviendra de ces « nouveaux centres » et comment les villes réagiront pendant ce développement et quels phénomènes y prendront place : la juxtaposition, les décalages, les discontinuités, l'hétérogénéité et l'obsolescence de certains éléments de l'ère urbaine… enfin ce qu'il adviendra de l'entre-deux, de ces interfaces mais aussi à d'autres lieux imaginés à d'autres époques qui tomberont peut-être en désuétude ou subiront une obsolescence accélérée.

*« Ces mêmes projets peuvent être lus comme le renforcement de certains pôles extérieurs à la ville-centre. Dans ce cas, des structures radiales non centrées sur Paris apparaissent, liées à des nœuds d'échanges existants ou à créer. Les deux structures isotropes et multipolaires ne sont pas en opposition. Il s'agit plutôt de réfléchir sur le rapport au centre dans les deux hypothèses. »* Secchi et Vigano, *La Ville poreuse*, 2011

## Centralités et flux

Plateau de Saclay

Le plateau de Saclay n'a aucune réelle centralité. Le cœur du campus de Centrale-Supélec commence à gagner en dynamisme. Les centres des villes situées en contrebas sont peux dynamiques. Seuls la ville d'Orsay et son campus universitaire sont des centralités réellement existantes.




ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS

TRANSPORTS
- RER
- GPE

CENTRALITÉS
- POINTS D'ANCRAGE
- CENTRALITÉS

EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION

## Centralités et flux

Massy

La ville de Massy dispose de rares centralités de moindre importance. Elle sont situées de part et d'autre de la gare et au niveau de l'opéra. Elle sont dues à la gare, aux commerces et différents équipements.
La place du Grand Ouest, dans le quartier Atlantis sera «la nouvelle centralité, au sud du grand Paris, un quartier connecté de nouvelle génération» comme un peu le lire sur les panneaux des chantiers. Ce qui montre que cette partie de la ville n'en a pas encore de forte.

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

EQUIPEMENTS CULTURELS

- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS

- PERIMETRE 800m DEPUIS LES ARRETS
- RER
- GPE

CENTRALITÉS

- FLUX IMPORTANTS
- POINTS D'ANCRAGE
- CENTRALITÉS IMPORTANTES

EQUIPEMENTS

- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION

**Centralités et flux**

Vitry-sur-Seine

Vitry-sur-Seine présente une centralité importante au centre-ville et au niveau de la gare RER. Créteil Pompadour, Choisy-le-Roi et Villejuif sont également des centralités importantes. Ceci est dû soit à la diversité des équipements et commerces, soit aux différents points de mobilité. Ces deux derniers sont souvent liés.

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

ESPACE VERT

ZONE SEMI-NATURELLE

CIMETIÈRE

PLAN EAU

ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS

ESPACES CULTURELS EXISTANTS

ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS

METRO

RER

TRAM

GPE

CENTRALITÉS

FLUX IMPORTANTS

POINTS D'ANCRAGE

CENTRALITÉS IMPORTANTES

EQUIPEMENTS

EQUIPEMENT_SANTÉ

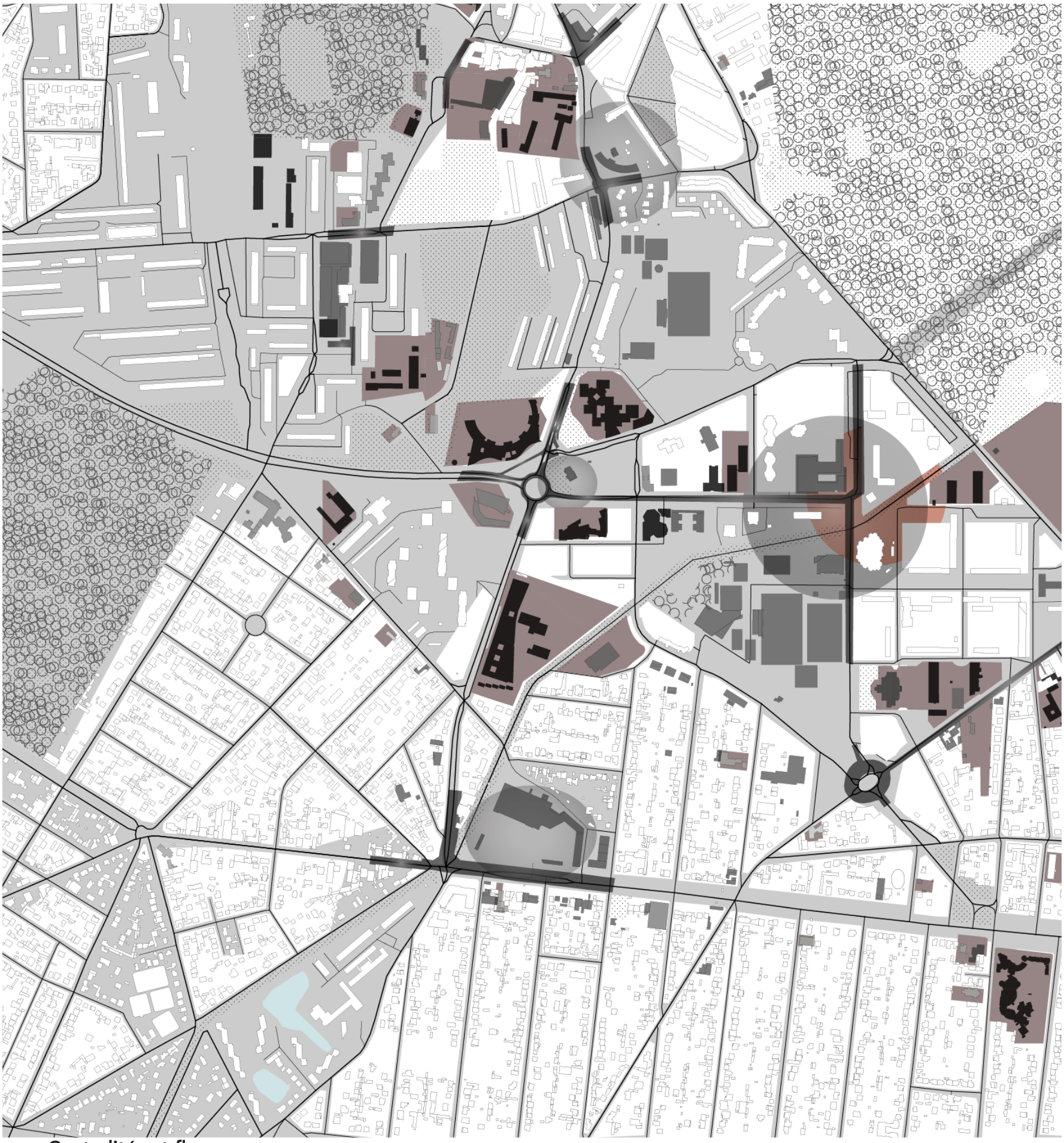
EQUIPEMENT_CULTE

EQUIPEMENT_LOISIRS

EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS

EQUIPEMENT_SPORT

EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION



**Centralités et flux**

Clichy-sous-Bois / Montfermeil

Les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil présente des centralités extrêmement liées aux commerces. C'est en effet dans ces lieux que ce concentrent l'activité et la dynamique du quartier. Ces centralités sont en revanche très locales.

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
FORÊT
PLAN EAU

CENTRALITÉS
FLUX IMPORTANTS
POINTS D'ANCRAGE
CENTRALITÉS IMPORTANTES

GARE GPE

EQUIPEMENTS CULTURELS
VILLA MEDICIS_EN CONSTRUCTION
ESPACES CULTURELS EXISTANTS

EQUIPEMENTS
EQUIPEMENT_SANTÉ
EQUIPEMENT_CULTE
EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
EQUIPEMENT_SPORT
COMMERCES_ACTIVITÉ
EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION

**Centralités et flux**

La Plaine Saint-Denis

Les villes de la Plaine Saint-Denis présentent des centralités importantes plus ou moins anciennes. Elles sont liées aux cœurs historiques des villes ainsi qu'aux différents commerces et équipements. Ceux-ci se concentrent des les cœurs historiques et proche des points de mobilité.

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS
- ESPACES CULTURELS PROJETS

TRANSPORTS
- METRO
- RER
- TRAM
- GPE

CENTRALITÉS
- FLUX IMPORTANTS
- POINTS D'ANCRAGE
- CENTRALITÉS IMPORTANTES

EQUIPEMENTS
- EQUIPEMENT_SANTÉ
- EQUIPEMENT_CULTE
- EQUIPEMENT_SERVICES PUBLICS
- EQUIPEMENT_SPORT
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- TOURISME

**Espace public** Public space, Öffentlicher Raum

Au sens strict, un des espaces possibles et de la pratique sociale des individus, caractérise par son statut public. Se différencier ainsi de l'espace commun, soit l'ensemble des espaces possibles de la pratique sociale des individus.

Il convient de souligner la limite de l'analyse standard de l'espace publique telle qu'elle se développer depuis une vingtaine d'années, dans la littérature (scientifique et/ou prescriptive) géographique, architecturale et urbanistique. Une approche qui mène à dresser a priori l'espace public en espace vertueux de la citoyenneté, porteur intrinsèquement des vertus de l'échange interpersonnel. Il s'agit là d'une conception qui dérive d'un idéal-type mythologique : celui de l'agora grecque, constitué en point-origine et en matrice de tout espace public. […]
-Privé vs public constitue le premier de ces trois couples de mots. […]
-La seconde relation de contrariété mais en dialogue l'intime et l'extime. L'intime procède de l'affirmation du moi « moderne » et de son indispensable vecteur, l'intériorité. On soulignera que la constitution de l'intériorité est une construction sociale. De ce fait même, cette intériorité n'est point stable, Elle évoluait avec les évolutions des sociétés. […]
- la troisième relation de contrariété articule le couple : individuel vs social, qui permet de comprendre comment les normes sociales et les valeurs sont engagées dans les pratiques et contribuent à les définir et à les justifier.

Espace accessible à tous. De taille limité par rapport à l'espace de référence, l'espace public a la capacité de résumer la diversité des populations et des fonctions d'une société urbaine dans son ensemble.

*Accessibilité et extimité.* La première caractéristique de l'espace public est l'*accessibilité*. Un espace public devient possible à partir du moment où ceux qui s'y trouvent peuvent et doivent penser que tous les autres membres de la société pourraient l'y côtoyer. Pratiquer un espace public, c'est donc, pour un individu s'exploser et rencontrer les individus les plus différents qu'il soit habitant la ville. En outre, l'espace public contribue à l'auto visibilité de la ville et, comme image de la totalité, il est, au travers de la civilité, fortement marquée par la dimension politique.

**Temps (espace et)** Space and time, Raum und Zeit

Le temps est une dimension construite de la société qui recouvre l'ensemble des relations de succession et de durer des événements, mais aussi l'ensemble des représentations et des usages du temps par les opérateurs. […]

Chaque individu use et jouit différentiellement, compte tenu des données sociales au sein desquelles il se place, parmi lesquelles figurent les différents rythmes « officiels » et institutionnels qu'il éprouve (le rythme étant la scansion interne d'un temps), de temporalités pratiques spécifiques. La temporalité est définie comme l'ensemble des usages et des expressions dans une existence des métriques du temps (ou un phénomène social quelconque). Le croisement et l'agrégation de ces (au moins) deux de types de rythmes – ceux de la société, ceux de l'individu- fréquemment problématiques, contribuent à donner leur caractère a bien des expériences sociales des acteurs : qu'on songe aux pratiques de travail, ou encore à celles de loisir, où les articulations des temporalités sont flagrantes. […]
Au bout du compte, l'indispensable déconstruction de nos conceptions scientifiques du temps, de l'espace et de leurs rapports, permet seule d'aborder les phénomènes spatiaux dans toute la variété de leur temporalité.

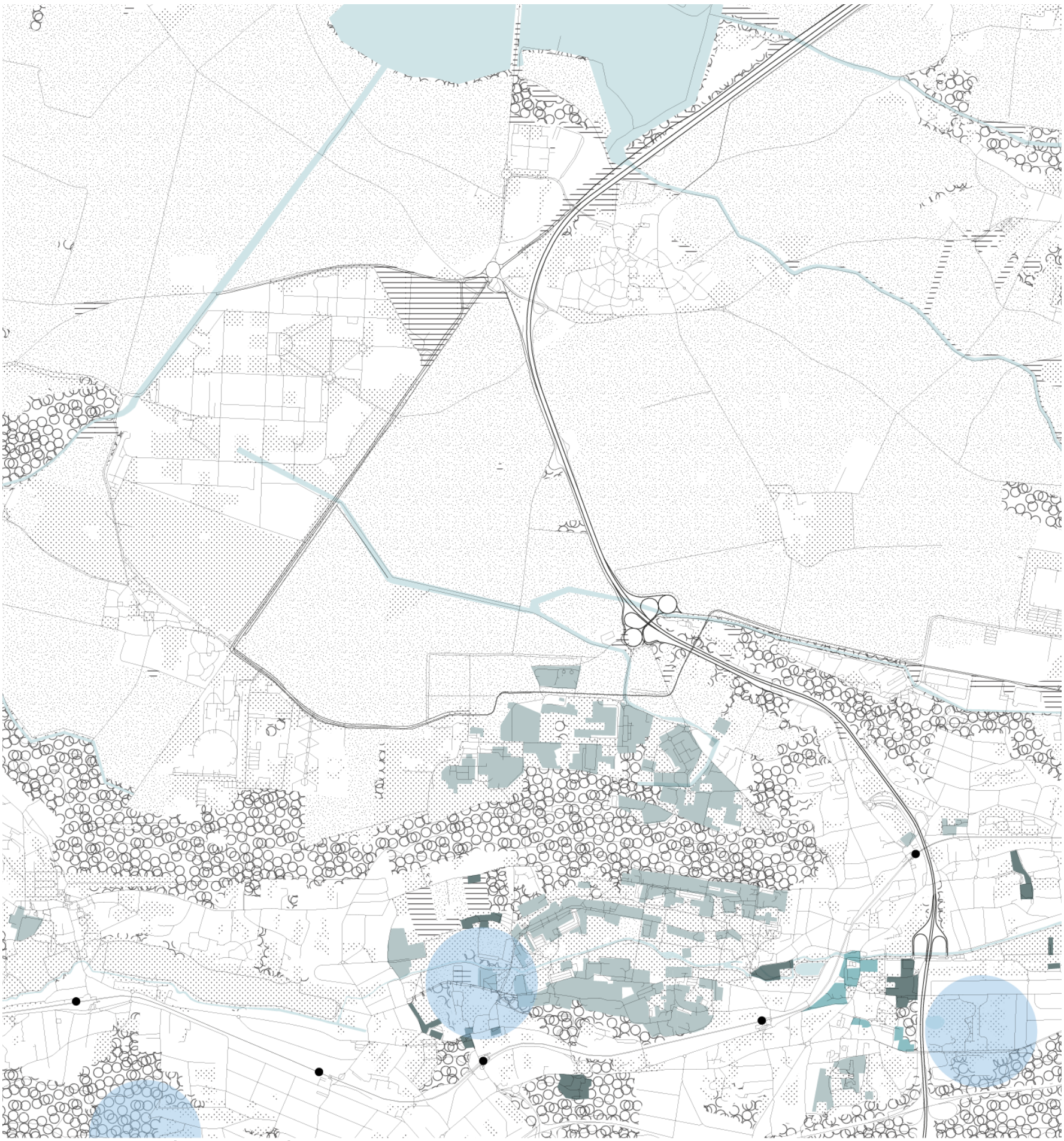
Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault*, Belin, Paris, 2003

## ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC - CHRONOTOPIES

Les cartes montrent les lieux activés à des temporalités différentes. Ils agissent sur l'espace public à des moments donnés : les écoles aux heures d'entrée et de sortie, les stations de transports en commun le matin et le soir, en semaine lié aux migrations pendulaires et de façon régulière dans la journée, commerce, espace culturels et services le week-end ou à des heures plus fluctuantes.

L'idée est de rendre compte de lieux qui animent la vie quotidienne des quartiers et qui pourraient jouer un rôle en réseau. Ce sont des points d'attraction dans la métropole.
*« Les réseaux de la mobilité devient d'ailleurs l'opportunité de construire à différentes échelles et avec les « monuments », les parcs et les jardins, une nouvelle géographie des lieux significatifs du Grand Paris: désenclaver, mailler, mixer. »* Secchi et Vigano, *La Ville poreuse*, 2011

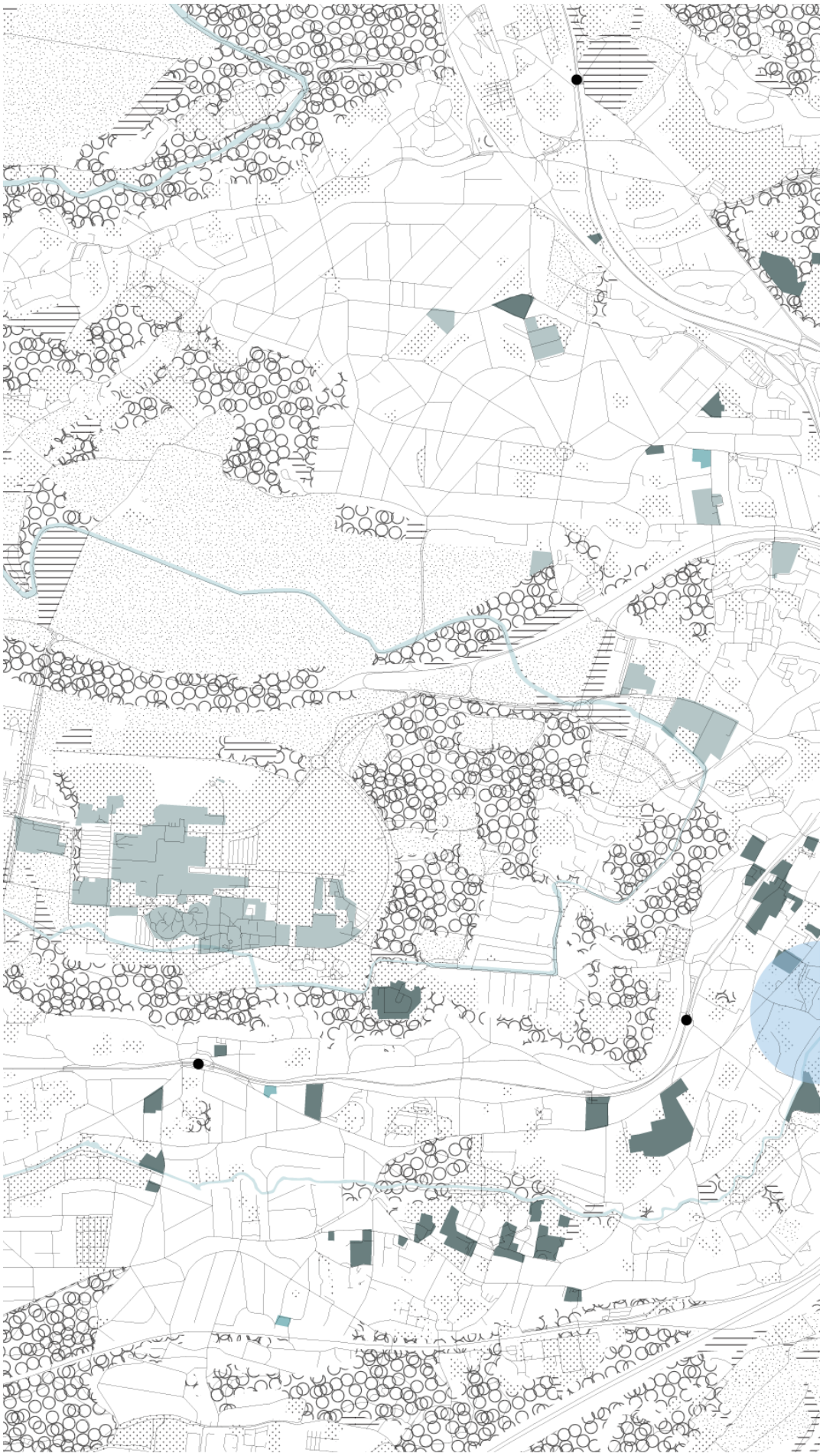
Les marchés sont des éléments importants qui activent l'espace public de façon éphémère. Leurs espaces sont laissés vides et inoccupés le reste du temps.



## Activation de l’espace public

¨Plateau de Saclay

Les rythmes sur le plateau sont aujourd’hui uniquement liés aux écoles. Ce sont les seuls éléments qui activent l’espace public à heures fixes et en semaine.
Des marchés activent l’espace public de façon éphémère dans les villes situées en bas du plateau.

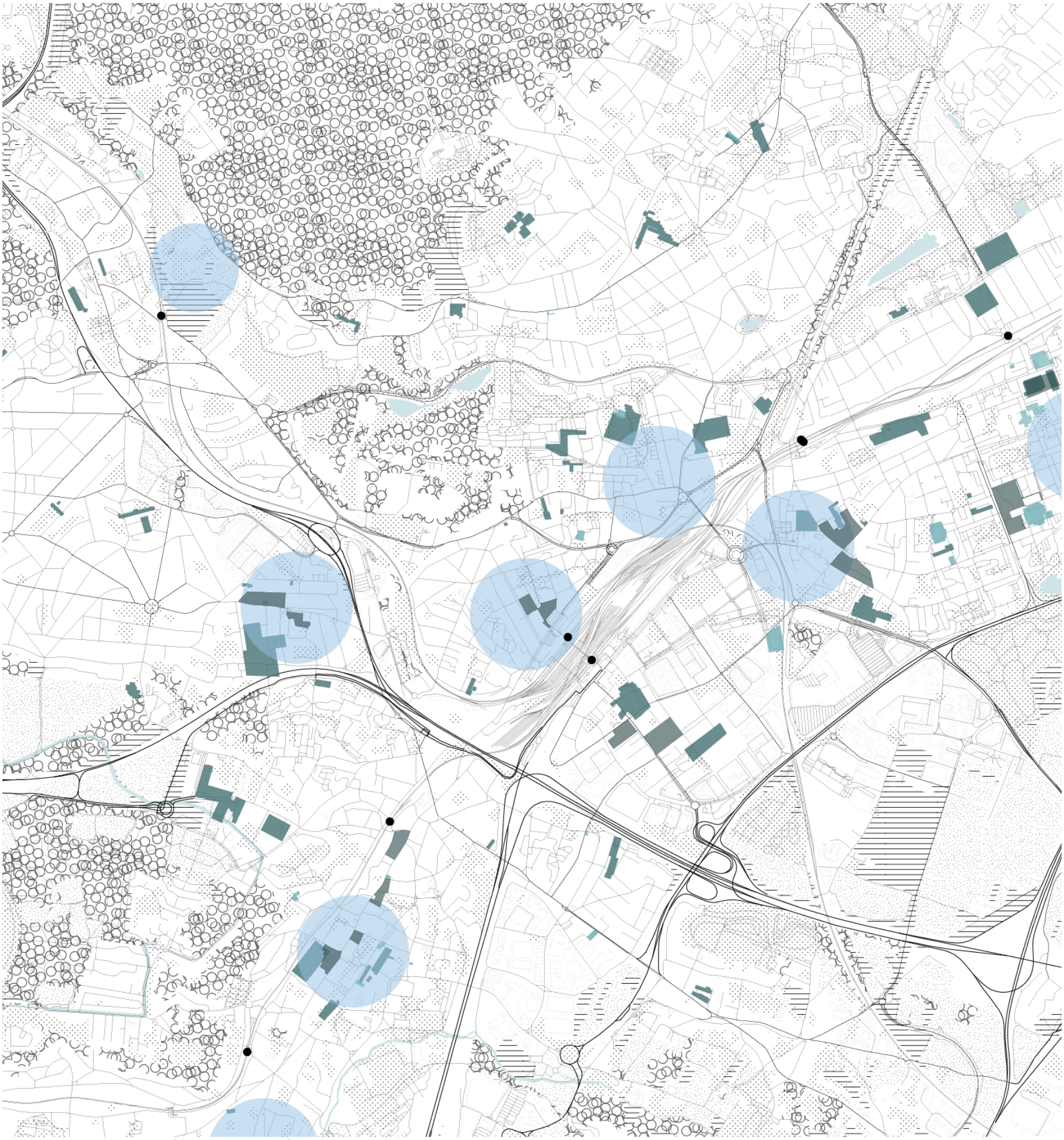



ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

EQUIPEMENTS CULTURELS
- ESPACES CULTURELS EXISTANTS

TRANSPORTS
- RER

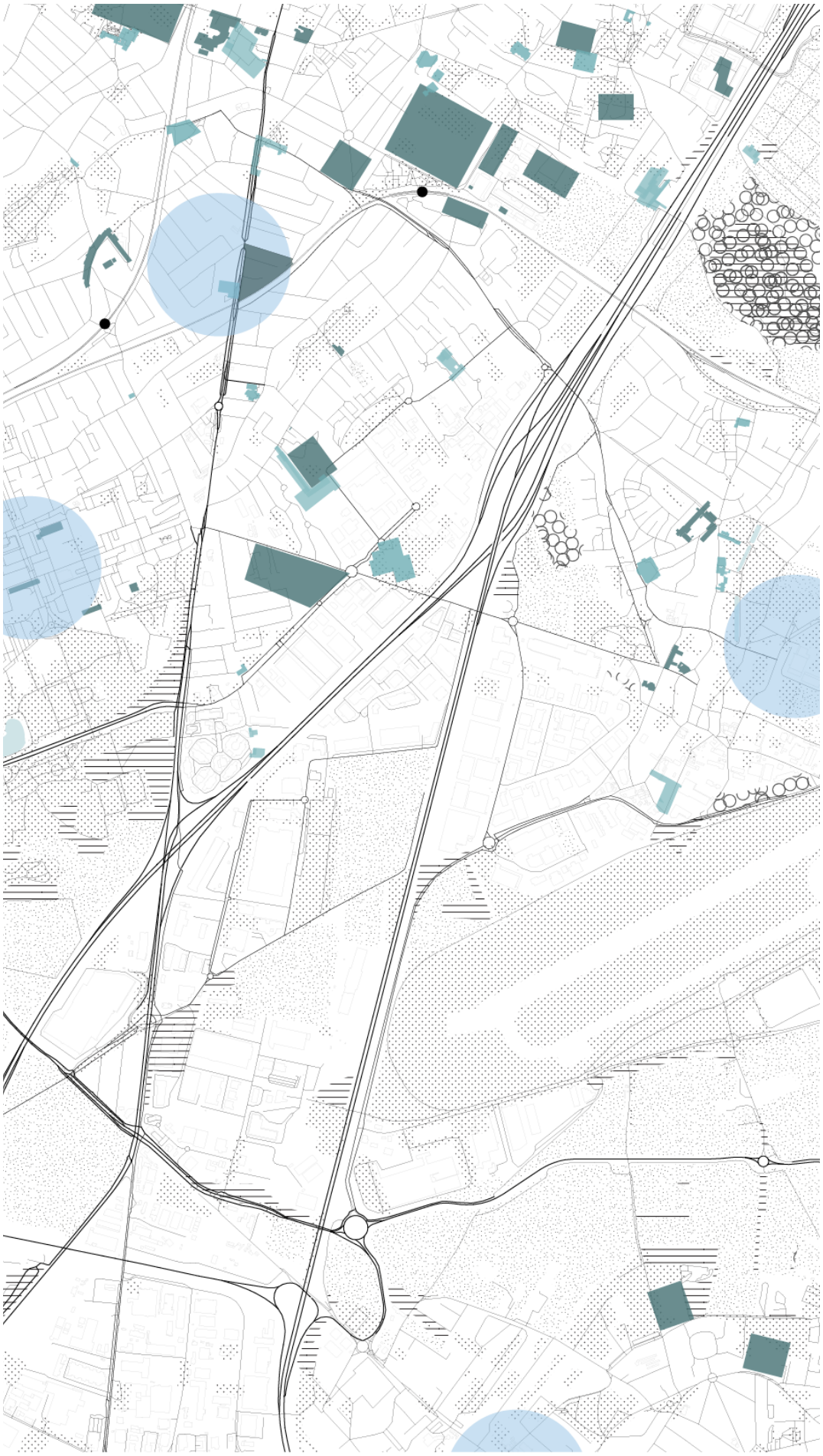
ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_COMMERCE
- EQUIPEMENT_CULTURE ET SERVICES
- OCCUPATION EPHÉMÈRE_MARCHÉ



## Activation de l’espace public

Massy

Les quartiers résidentiels sont rythmés par les migrations pendulaires, le départ et le retour de travail donc des lieux de résidence aux gares. La vie des quartiers est également rythmée par les entrées et les sorties d’école. Le week-end, ce sont des lieux plutôt calmes, les parcs sont plus utilisés.
Il y a peu de commerces et de lieux de vie qui activent l’espace public. Seuls les centres anciens sont plus vivants avec des cafés, restaurants et commerces.
En revanche, un certains nombre de marché active les lieux de façon éphémère.




ELEMENTS_NATURELS

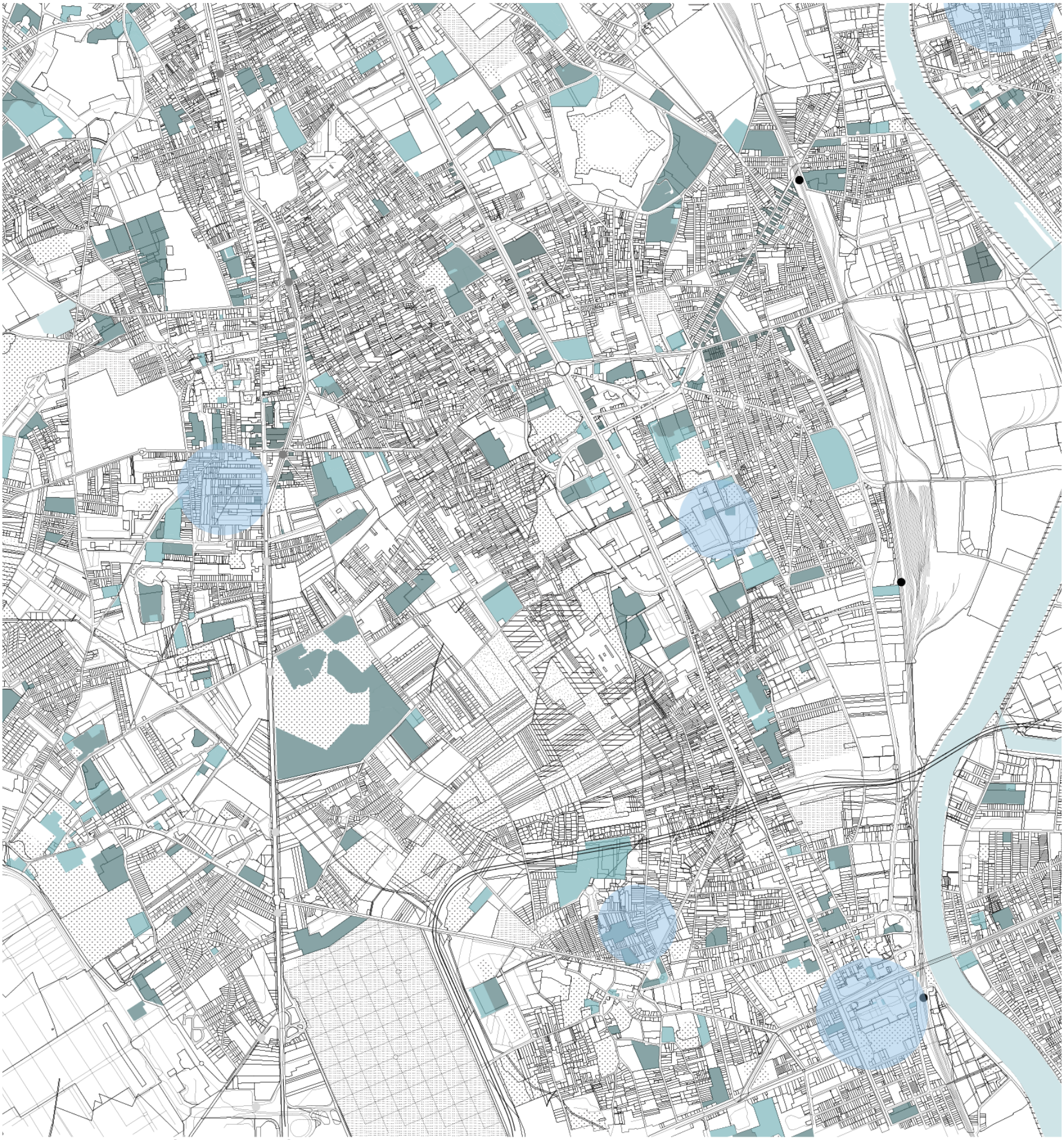
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

TRANSPORTS

- RER

ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC

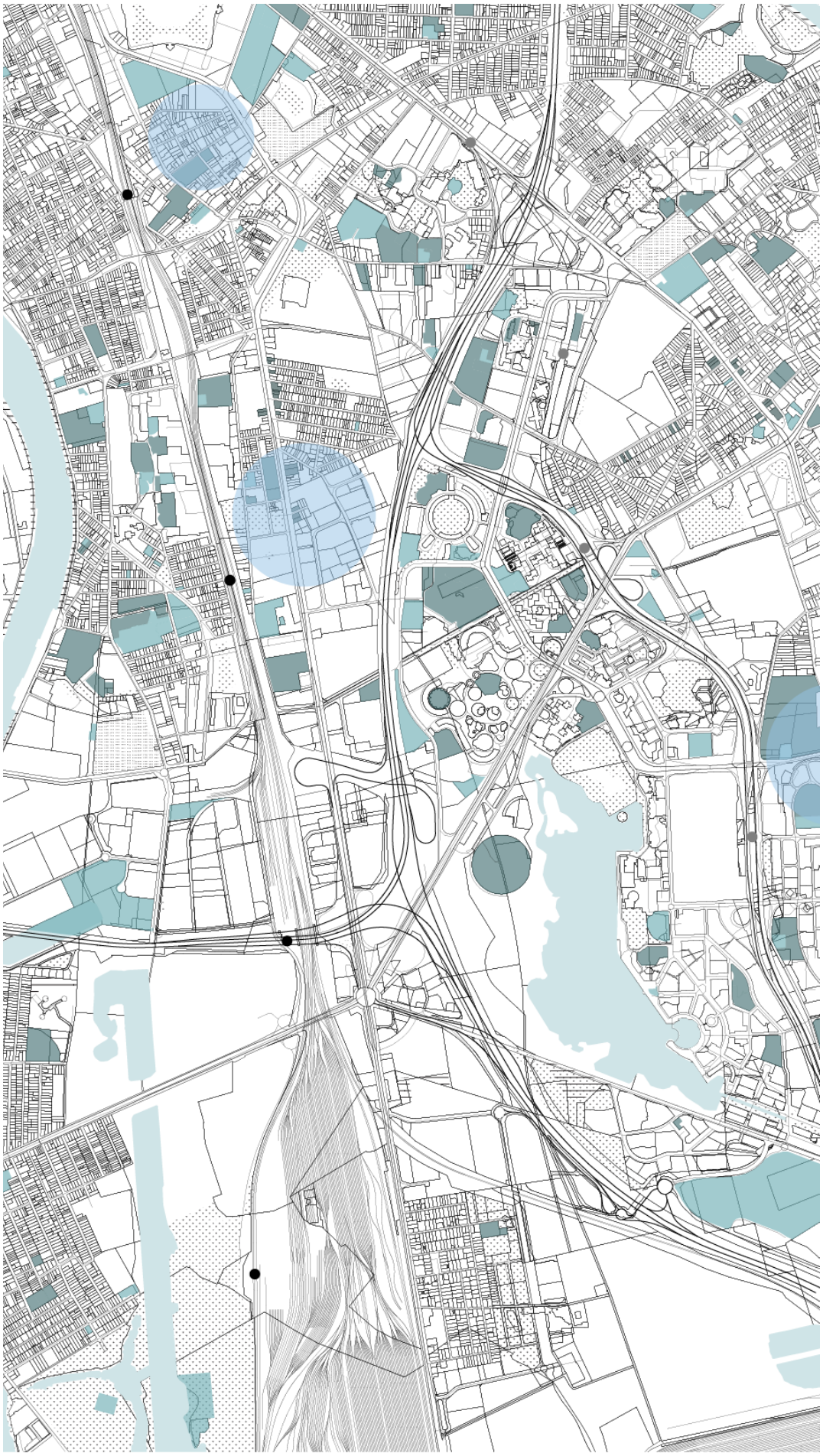
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_COMMERCE
- EQUIPEMENT_CULTURE ET SERVICES
- OCCUPATION EPHÉMÈRE_MARCHÉ

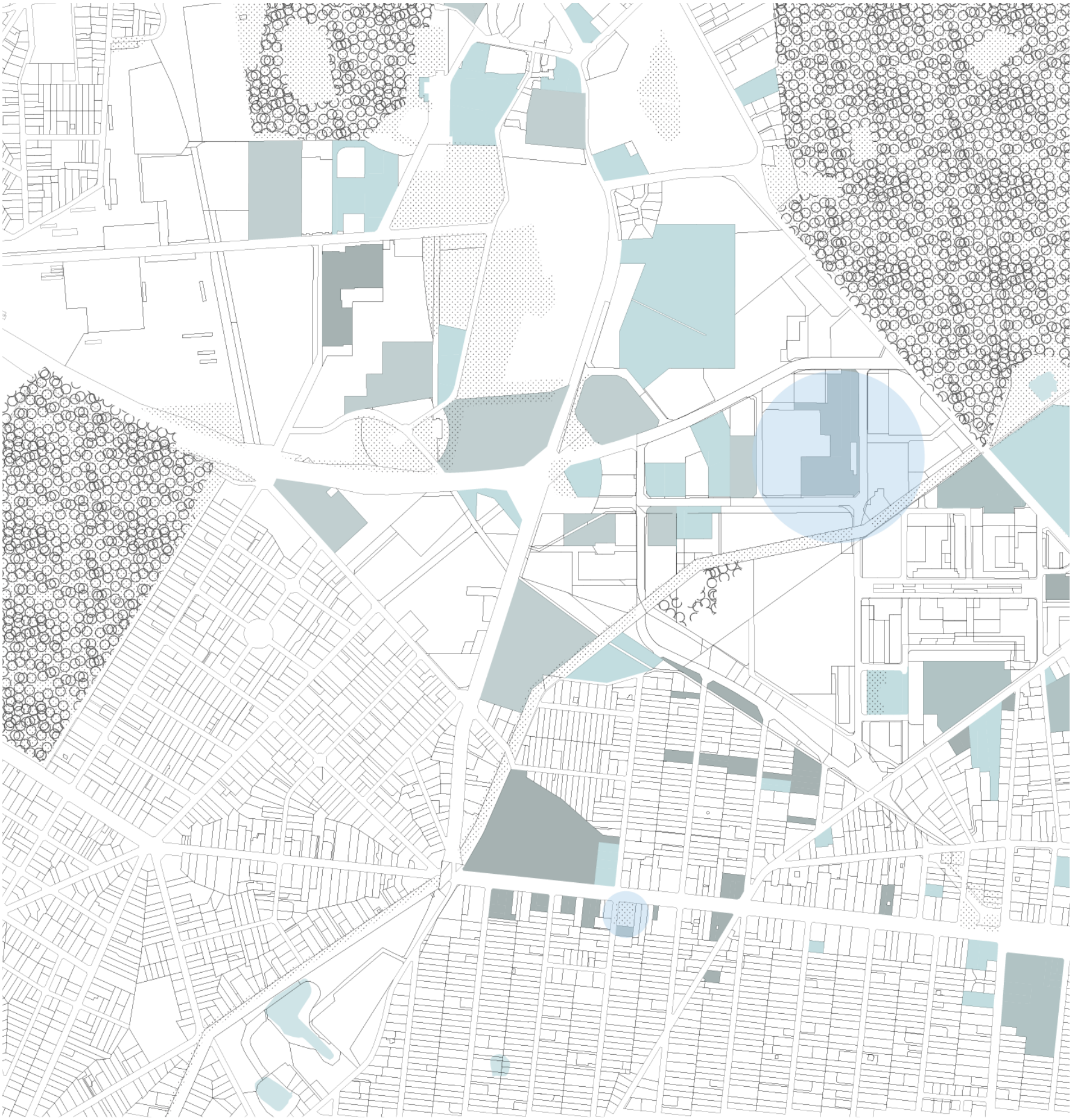


**Activation de l’espace public**

Vitry-sur-Seine

Les villes disposent d’un grand nombre d’équipements qui rythment la vie des quartiers. Ici aussi, les quartiers sont rythmés par les migrations pendulaires car il y a peu d’activités dans ces villes à part la zone industrielle des Ardoines qui est extrêmement vide.
Les commerces sont situés dans les centres-ville. Un grand nombre d’écoles activent l’espace public de façon régulière.
Ces derniers sont très vivant et actifs même le week-end à part la zone industrielle des Ardoines et les M.I.N. de Rungis.

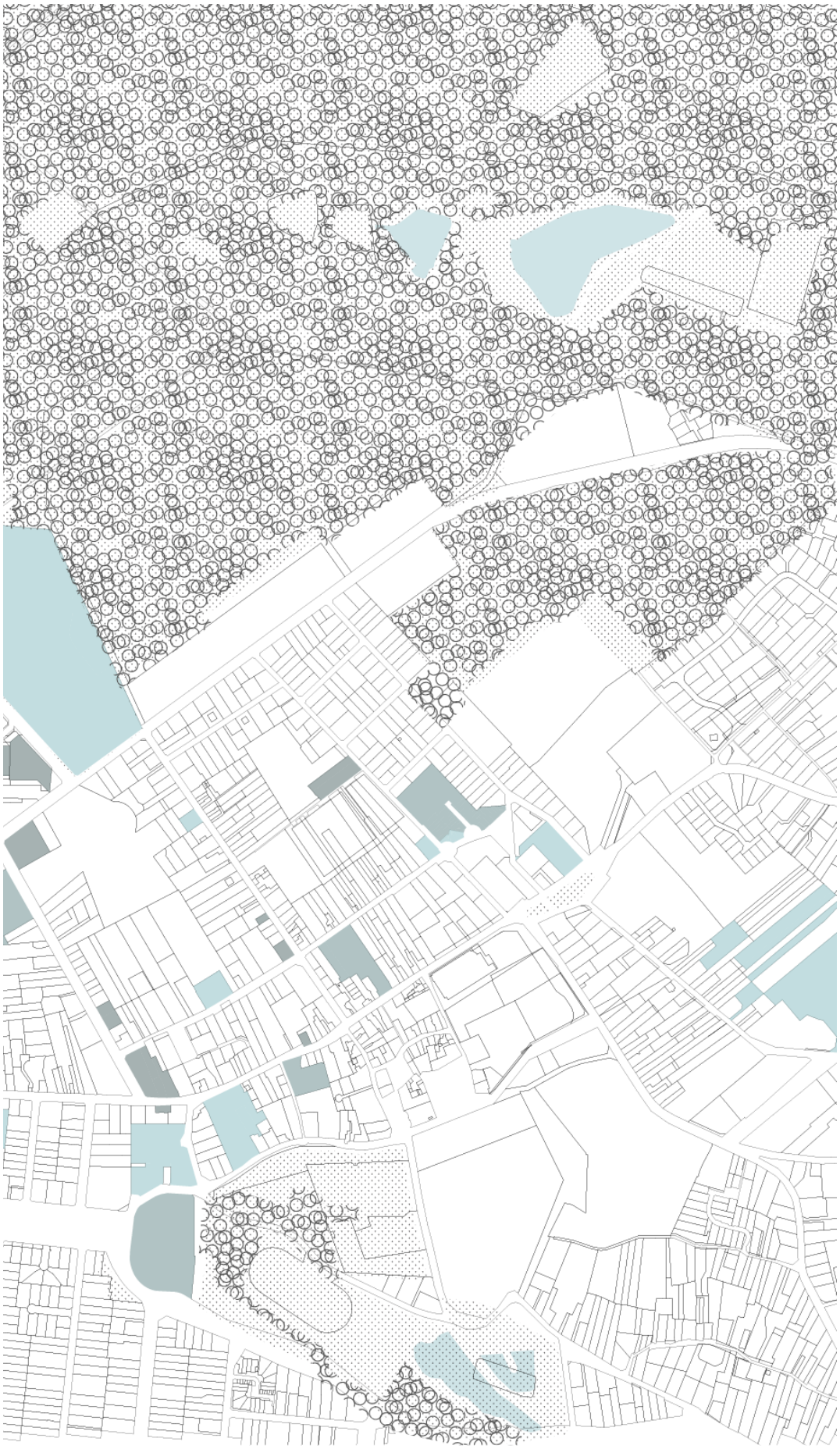

BÂTI
ELEMENTS_NATURELS
ESPACE VERT
ZONE SEMI-NATURELLE
CIMETIÈRE
PLAN EAU
ZONE AGRICOLE
TRANSPORTS
METRO
RER
TRAM
ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC
EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
EQUIPEMENT_COMMERCE
EQUIPEMENT_CULTURE ET SERVICES
OCCUPATION EPHÉMÈRE_MARCHÉ
0
500
1000 m



## Activation de l’espace public

Clichy-sous-Bois / Montfermeil

Le quartier est extrêmement marqué par les migrations pendulaires. Ces lieux sont résidentiels et les habitants doivent aller loin pour travailler. Du fait de l’enclavement du quartier, ces derniers doivent partir entre 6 et 7h du matin pour rejoindre leur lieu de travail, ils ne rentrent qu’entre 19 et 20h pour la plupart.
La vie du quartier est particulièrement rythmée par la rentrée et la sortie des écoles. Ce quartier compte en effet beaucoup d’enfants qui rentrent aussi déjeuner chez eux.
Le week-end, les zones des grands ensembles sont vivantes, c’est moins le cas des zones pavillonnaires.
le marché est un évènement important qui rythme la vie des habitants.



ELEMENTS_NATURELS
FORÊT
PLAN_EAU

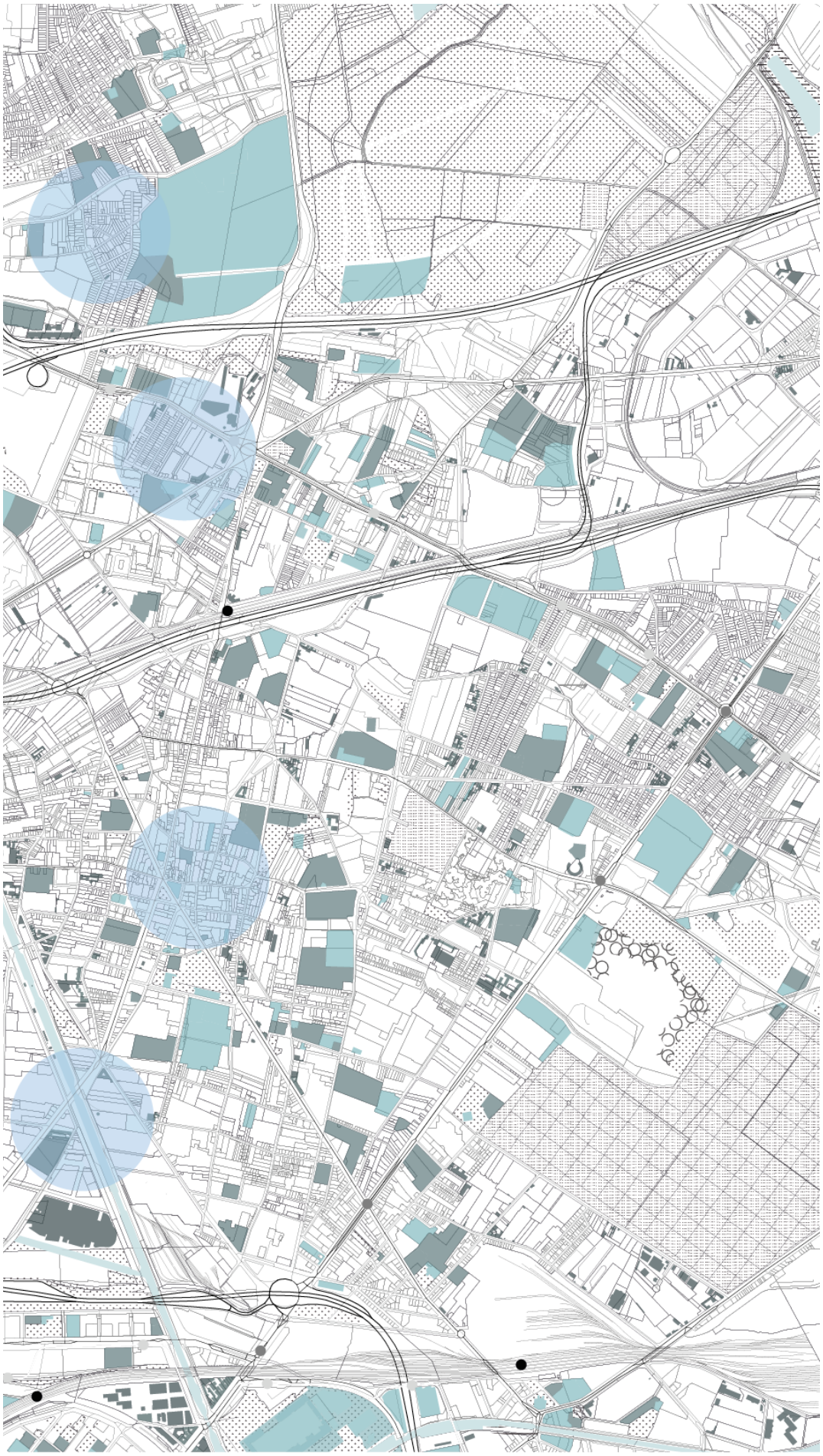
ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC
EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
EQUIPEMENT_COMMERCE
EQUIPEMENT_CULTURE ET SERVICES
OCCUPATION EPHÉMÈRE_MARCHÉ

0 100 400 m

## Activation de l’espace public

La Plaine Saint-Denis

La Plaine de Saint-Denis est à la fois un bassin d’emploi et de vie ce qui explique qu’il soit très actif tous les jours de la semaine et toute la journée. Certains quartiers davantage dédiés au tertiaire (au sud : Stade de France, proche de la gare de la Plaine, Pleyel) et résidentiels (Landy, Pleyel, Aubervilliers...) sont davantage marqués par les migrations pendulaires.
On y trouve un grand nombre de commerces, restaurants et cafés qui activent l’espace public de façon presque continue en journée.
Les écoles et universités ont un rythme marqué en semaine.




BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

TRANSPORTS
- METRO
- RER
- TRAM

ACTIVATION DE L'ESPACE PUBLIC
- EQUIPEMENT_ENSEIGNEMENT_ÉDUCATION
- EQUIPEMENT_COMMERCE
- EQUIPEMENT_CULTURE ET SERVICES
- OCCUPATION EPHÉMÈRE_MARCHÉ

**Echelle**

Scale, Masstab

A. Rapport de taille entre réalité.
B. Rapport de taille entre réalités géographiques.
C. En cartographie, rapport de réduction entre référent (terrain) et référé (carte).

L'impossibilité d'une autoréférence de l'échelle apparaît bien dans la distinction que propose Augustin Berque entre *proportion* et *échelle*. Dans le premier cas, la relation de taille entre objets se fait à l'intérieur d'un cadre, esthétique par exemple, déterminé et unique, mais indifférent à son environnement. Dans le second, c'est toujours aussi par rapport à d'*autres* espaces, eux-mêmes dotés d'une ou plusieurs échelles que l'objet peut être « ancré ». La cospatialité au moins partielle, entre *couches d'espaces* « superposées » a pour effet de multiplier les déterminants de la position scalaire. Où se trouve une réalité géographique dans une hiérarchie du grand et du petit ? A plusieurs niveaux à la fois.

Jacques LEVY et Michel LUSSAULT, *Dictionnaire de la géographie sous la dir. de Jacques Lévy et Michel Lussault*, Belin, Paris, 2003

**Métropole**

Etymologiquement, la métropole est la cité grecque ancienne, « mère » de ses colonies, qui « exporte » ses guerriers , ses commerçants et ses dieux.
Image de la ville moderne qui « se définit plus par le rayonnement international de ses entreprises, de ses capitaux, de ses universités, que par des fonctions traditionnelles régionales et par un arrière-pays dont elle tirerait ressource et puissance.»

La notion de métropole est de nos jours abondamment utilisée , généralement pour qualifier les principales agglomérations urbaines d'un pays qui comptent quelques centaines de milliers d'habitants , qui sont multifonctionnelles et qui entretient des relations économiques avec plusieurs agglomérations étrangères.

**Métropolisation**

Non seulement la croissance et la multiplication des grandes agglomérations, mais la concentration grandissante en leur sein des populations, des activités et des richesses.

Les métropoles concentrent aussi de façon croissante les activités stratégiques, identifiées par des fonctions (information, recherche, recherche-industrie, commerce de gros, commercial-industriel), des secteurs d'activité (presse-édition, études conseil et assistance, administration publique, recherche et enseignement supérieur, industrie, commerce interindustriel) et des professions (chefs d'entreprise, cadres, journalistes chercheurs, ingénieurs, médecins, architectes, cadres commerciaux, etc.) .

François ASCHER, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Editions de l'Aube, Paris, 1995

## RELATION À LA GRANDE ÉCHELLE

Le discours des acteurs et décideurs est à mettre en tension avec la réalité du terrain. La SDP véhicule une volonté de développement de centralités plutôt locales ou globales. Les « gares » et non les villes, lieux habités, sont catégorisés. Comment ? Cela veut-il dire que les « gares » ayant une échelle plus locale méritent moins l'attention des différents acteurs ? Est-ce qu'une gare à elle seule va résoudre par sa simple présence et gage d'accessibilité les problèmes profonds qui se posent en chaque lieu ?

La population, très mobile est déjà liée à la métropole dans son activité quotidienne (pour le travail, les loisirs (sport, parc et forêt), l'accès aux différents équipements). Cependant, certains quartiers et zones sont plus visités que d'autres. Pourquoi ? Cela est souvent dû à l'accessibilité, l'offre d'emploi et d'équipements mais aussi au lieu de résidence de la famille et des proches. La population francilienne est très mobile par rapport à l'emploi. Les prix de l'immobilier ont déterminé les lieux de résidence des salariés et en particulier de plus en plus loin de la capitale sans pour autant proposer suffisamment d'emplois, la saturation de la ligne A du RER en témoigne. Les grands Parisiens vont loin pour trouver du travail et traversent la région de part en part. Les zones de bureaux s'étalent et les zones de production disparaissent *« Destruction de la nature pendant que l'urbanité se disperse dans un espace pseudo-naturel. Destruction des forces productives. »* Lefebvre, *Espace et Politique*, 1972

Toutefois, on trouve des lacunes dans cette mobilité. Certaines banlieues dégagent une mauvaise image ou réputation. *« Le futur d'une métropole caractérisée par une forte compacité, par des enclaves et des barrières, des centres et des périphéries fortement stigmatisées, de lieux de qualité exceptionnelle et des lieux résiduels et oubliés. »* Secchi et Vigano, *La Ville poreuse*, 2011

Des liens existent déjà entre les villes par ces différents biais mais il est important de noter la prépondérance de Paris dans leur esprit. Paris a toujours été mentionnée dans les entretiens avec les usagers et habitants, comme une référence. C'est un lieu riche et mixte, chacun y trouve potentiellement ce qu'il cherche. Cependant, cela ne serait-il pas dû également à la distribution radiale de la région et que tous les transports en commun mènent plus facilement au centre de Paris qu'aux autres villes de la périphérie. La rocade du GPE pourrait inverser cette tendance radiale. Pourrait-il changer et instaurer de nouvelles pratiques ? Il est toutefois difficile d'évaluer aujourd'hui si ce nouveau moyen de transport va changer profondément leurs habitudes. En effet, celui-ci en créera probablement de nouvelles, changera peut-être les points d'attraction liés au travail, au logement et aux activités diverses. Il ne changera cependant pas le lieu de résidence des proches ou amis car c'est ce qui est apparu comme étant l'élément le plus important dans les entretiens, les relations informelles entre les habitants de cette métropole, en plus du lieu de travail.

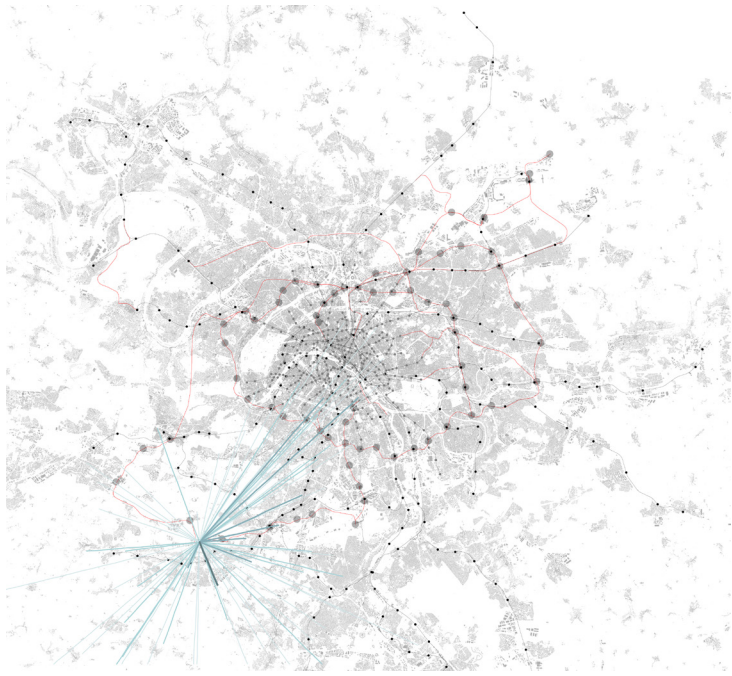
Où les usagers iraient-ils peut-être davantage ? Pourquoi ? Les équipements et espaces culturels seraient un moyen de cohésion, d'échange, d'autres mobilités et gages d'une certaine identité. Ils permettraient une relation entre le local et le global en réseau.

# CARTE MENTALE _ RELATION DES HABITANTS À LA MÉTROPOLE

Ces cartes ont étés réalisées grâce aux entretiens effectués avec les habitants des différents sites.

Ces éléments sont relativement subjectifs car les discussions portaient souvent sur les relations familiales et amicales dans la métropole.
D'autre part, le nombre de personnes interrogées était insuffisant pour être généralisé Elles sont toutefois représentées par les lignes plus claires.
Ainsi, ces données ont été couplées à celles de l'INSEE concernant le recensement de la population et où travaillent les actifs qui habitent dans les différents quartiers.

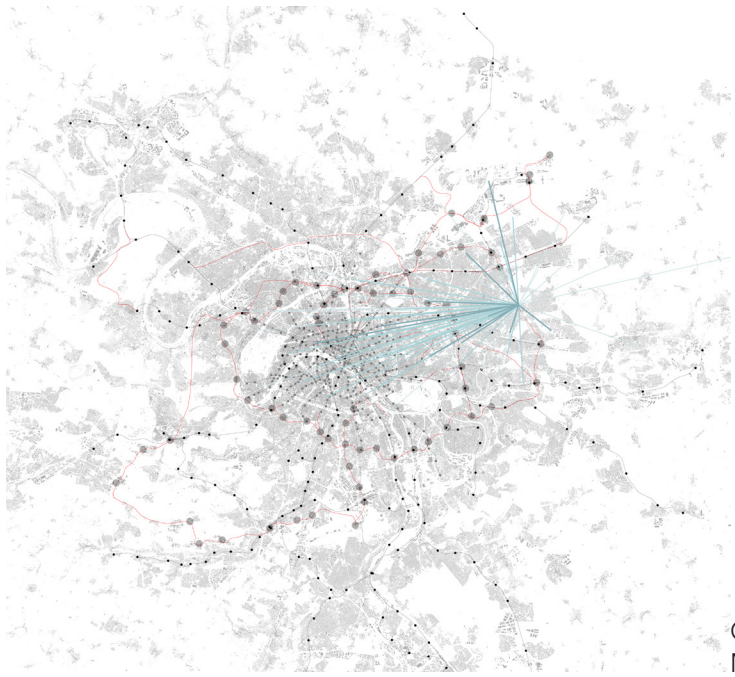
Ces cartes montrent de nouveau l'enclavement ou la facilité de déplacement des individus mais également leur forte mobilité dans la métropole.



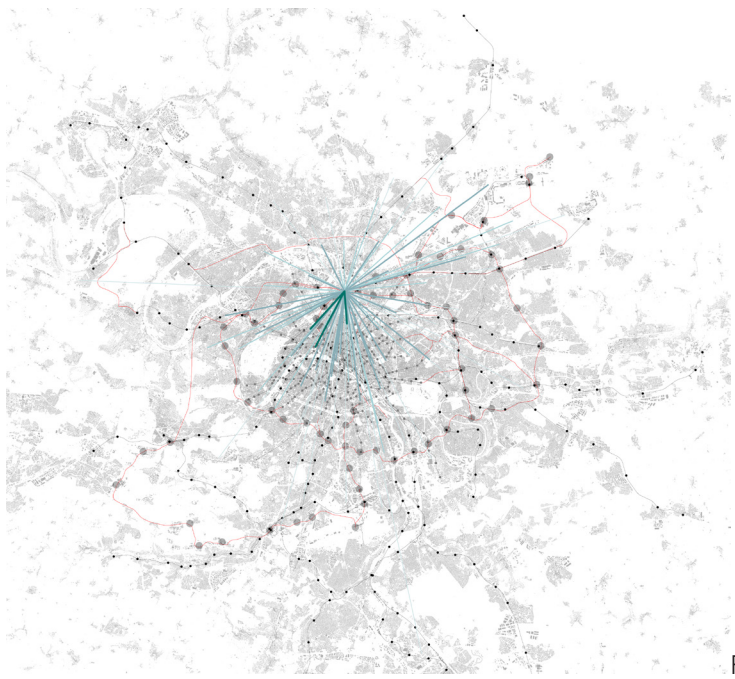

Plateau de Saclay

Massy

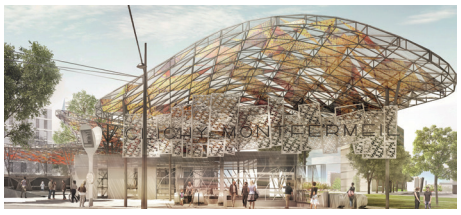
Vitry-sur-Seine



Clichy-sous-Bois,
Montfermeil



Plaine Saint-Denis



Gare de Clichy-Monfermeil (Image Miralles Tigliabue/ Société du Grand Paris)

La hausse des objectifs de production affichée par les Contrats de développement territorial (CDT) pour la période 2015-2030 repose essentiellement sur des opérations publiques d'aménagement menées autour des futures gares. L'étude sur les « opérations d'aménagement à fort potentiel de logements en Île-de-France » montre que la majorité des opérations identifiées correspondent aux quartiers de gare . Selon la DRIEA, la part des opérations d'aménagement dans la construction régionale passeraient même de 20% à 30% à l'horizon 2017.

Cette amplification de la programmation urbaine le long du tracé du métro se retrouve aussi du côté de l'immobilier tertiaire. La programmation de bureaux affichée par les CDT s'élève à 11 millions de m² à l'horizon 2030, soit l'équivalent de 20% du parc actuel . Chaque commune voit en l'effet l'arrivée du métro comme l'opportunité de faire venir des grands comptes tertiaires, en espérant que la future infrastructure accroisse l'attractivité de leur territoire et leur permette de concurrencer les quartiers d'affaire établis.

Théoriquement, on devrait observer une hausse de la densité d'emplois à proximité des nouvelles gares. La construction d'une infrastructure ferroviaire pourrait aussi affecter la composition de l'emploi dans les quartiers de gare (Bollinger et Ihlanfeldt, 1997). On s'attend en particulier à ce que la part des services augmente. En effet, ces activités devraient bénéficier davantage de la nouvelle infrastructure (qui leur garantira notamment une bonne accessibilité aux consommateurs) que les activités manufacturières, qui sont davantage sensibles aux prix de la terre et risquent donc de se relocaliser dans des zones plus éloignées.

Pour l'État comme pour les collectivités, le Grand Paris Express est avant tout considéré comme un projet d'aménagement, centré sur les abords immédiats des 68 gares du futur métro automatique. L'anticipation du métro se traduit par une amplification des projets urbains, ou du moins de leur programmation.

Dès son origine, si le projet de métro a été élaboré afin de répondre aux besoins de transport potentiels des habitants de la région, il a également été conçu comme un levier de développement urbain. Les gares ont ainsi été localisées là où le potentiel foncier est le plus important. D'après l'Observatoire régional du foncier, le secteur public possède  44% des terrains autour des gares, alors que la propriété publique ne représente que 20% du foncier francilien.

Les tendances à l'œuvre laissent penser que la construction de bureaux continuera à se polariser sur l'Ouest francilien.

Antérieurs à l'annonce du Grand Paris Express, ces projets ont d'ailleurs largement contribué à en orienter le tracé (Saclay, Marne-la-Vallée Descartes, Institut Gustave Roussy de Villejuif...)

L'écart se creuserait ainsi entre des quartiers dynamiques et d'autres en voie de paupérisation. Menée plusieurs années auparavant, la rénovation urbaine ne suffit pas toujours à infléchir les effets de relégation des grands ensembles.

Dès lors, le marché du logement serait moins conditionné par la contrainte de l'accessibilité réciproque domicile/travail. Les motifs plus strictement résidentiels, liés à la qualité de l'habitat et de son environnement (ressources, offre scolaire, réseaux de sociabilité) prendraient alors le pas.

Alors que les écarts de revenus continueraient à se réduire à l'échelle métropolitaine, ils augmenteraient à l'échelle communale et intercommunale. Il y aura des riches à l'Est, mais leur présence sera concentrée sur certains quartiers attractifs, laissant place à des territoires de relégation marqués par la dégradation de leur parc de logement et par la persistance d'une image négative.

Coopérative ACADIS, *Scénarisation dans le temps des effets territoriaux du Grand Paris express*, 2017

## EXISTANT ET PROJET: EMPREINTE DU GPE SUR L'EXISTANT

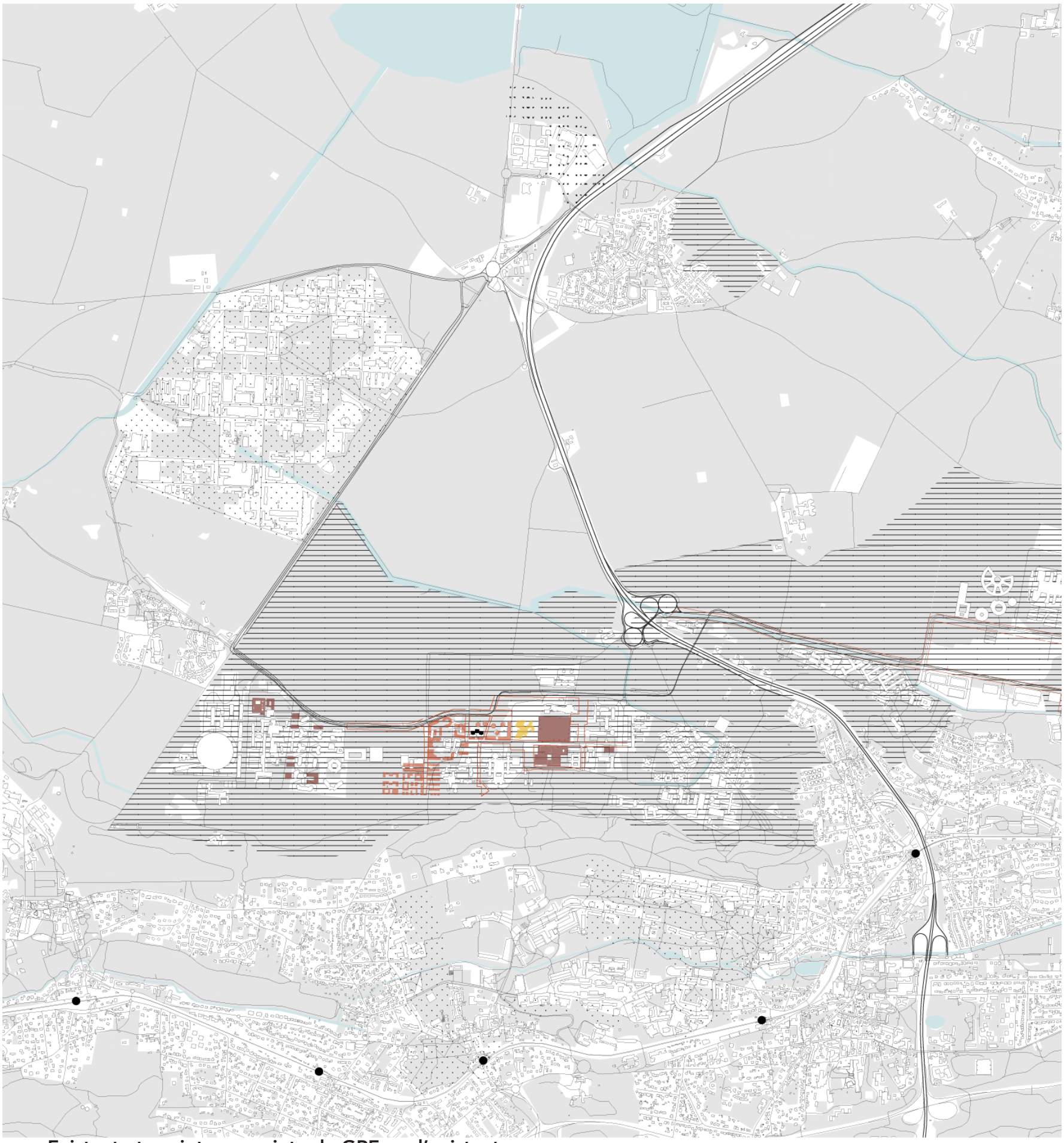
Le but de ces cartes est de montrer l'existant en lien avec les projets. Quelle influence ont-ils sur les quartiers ? Quels projets (programmes), pour qui (quel type d'usager, catégories sociales), qui finance selon l'influence et à la demande de qui, qui est le maître d'ouvrage ? Globalement, les constructions sont liées au logement et au tertiaire. Les logements posent la question de la création d'un certain espace public, dynamique, accueillant, urbain, et donc comment dessiner un espace public de l'urbanité pour la ville contemporaine ?

Ce qui fait la ville c'est sa multiplicité. Celle-ci passe aussi par le programme. Ainsi, des quartiers mixtes sont nécessaires. Ce n'est pas en construisant du logement et des bureaux que l'on crée de la vie et de l'urbanité, il faut y ajouter des commerces, des équipements en tout genre, des espaces culturels, des écoles, des parcs, en somme des espaces de vies. C'est ce qui manque cruellement à la périphérie actuelle. Ces villes manquent d'identité (Mangin, 2004). Elles sont dépendantes de la capitale.
*« Une grande partie de l'hétérogénéité de la ville contemporaine (…) trouve son origine dans ce processus d'identification, de séparation et d'éloignement, à la racine duquel on reconnait la rupture d'un système de solidarités et l'émergence d'un système d'intolérance.*» Bernardo Secchi dans *La Ville Franchisée,* David Mangin
Quant aux nouveaux bureaux, ceux-ci vont probablement accélérer l'obsolescence du parc existant dont une partie est déjà vide et inutilisée.

On retrouve souvent un discours des acteurs décisionnaires  par rapport à la mixité programmatique (logements, bureaux, commerces…) qui se matérialise par des Zones d'Aménagement Concertés (ZAC). On peut toutefois se demander si ces quartiers sont vraiment mixtes finalement ? Cela dépend du type d'opération, si les zones sont complètement neuves ou pas. Car si les quartiers sont existants, le travail opéré ne porte moins sur la mixité que sur le renouvellement urbain.

Une autre critique qui pourrait être faite porte sur l'homogénéisation des projets qui s'oppose à la particularité des lieux. En effet, les réalisations sont caractérisées par leur platitudes avec toujours la même architecture et prend peu en compte le cadre social.
Une idée pour contrer l'homogénéisation serait d'introduire davantage la participation de la population. Il  y a toutefois une exception ; je prends l'exemple de la gare de Clichy-Montfermeil, dessinée par l'architecte Miralles Tagliabue de Barcelone qui remarque que « les populations qui habitent dans ce quartier sont noires et portent des tissus ethniques » ainsi la gare reprend les couleurs et l'imprimé de tissus africains… (Conférence «Les architectes du GPE» du 5 septembre 2017 à la Maison de l'architecture).

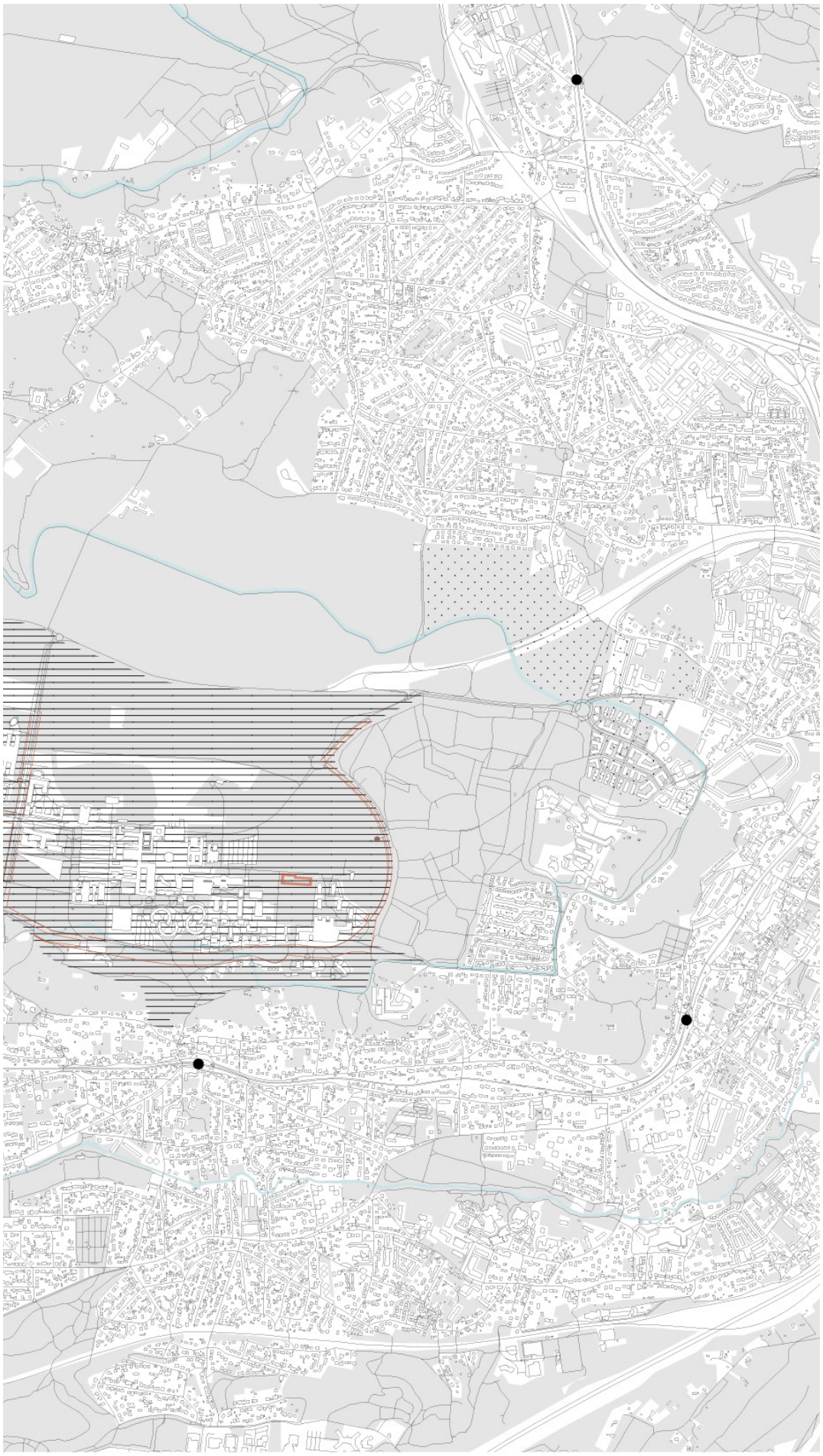
Les cartes montrent également l'échelle de l'empreinte du projet qui est fonction de la diversité des sites. Elles montrent aussi l'évolution dans le temps (phases) : le projet envahissant le territoire. Il s'établit dans un temps long et les cartes rendent comptent de l'état actuel, à un moment donné (2017) et à la construction des projets, à l'horizon 2025-2030 suivant les cas. Certains projets seront bientôt terminés car ils préexistaient aux GPE qui ne vient que les légitimer. L'idée est d'établir un lien à l'histoire des quartiers, la relation à l'existant conservé, requalifié ou démoli. Celle-ci sont nombreuses pour changer « l'image » de certains quartiers voire de villes.



**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Plateau de Saclay 2018

Le campus de l'école Centrale-Supélec a déjà subi dans grandes transformations. En effet, plusieurs bâtiments de cours et lieux de vie ont déjà été construits ainsi que quelques bâtiments de logements pour les étudiants. La majeure partie des constructions à venir concerne les logements. L'axe principal a été transformé.
Le campus de l'école Polytechnique subit moins de transformations à part deux écoles qui se sont nouvellement installées. Le secteur en dehors du campus est lui beaucoup plus touché. On y remarque aujourd'hui l'installation de grandes entreprises françaises comme EDF avec des centres de recherches. L'institut photovoltaïque d'Île-de-France les a rejoint. Des bâtiments de logements sont en cours de construction. Les deux côtés du plateau sont aujourd'hui en chantier.

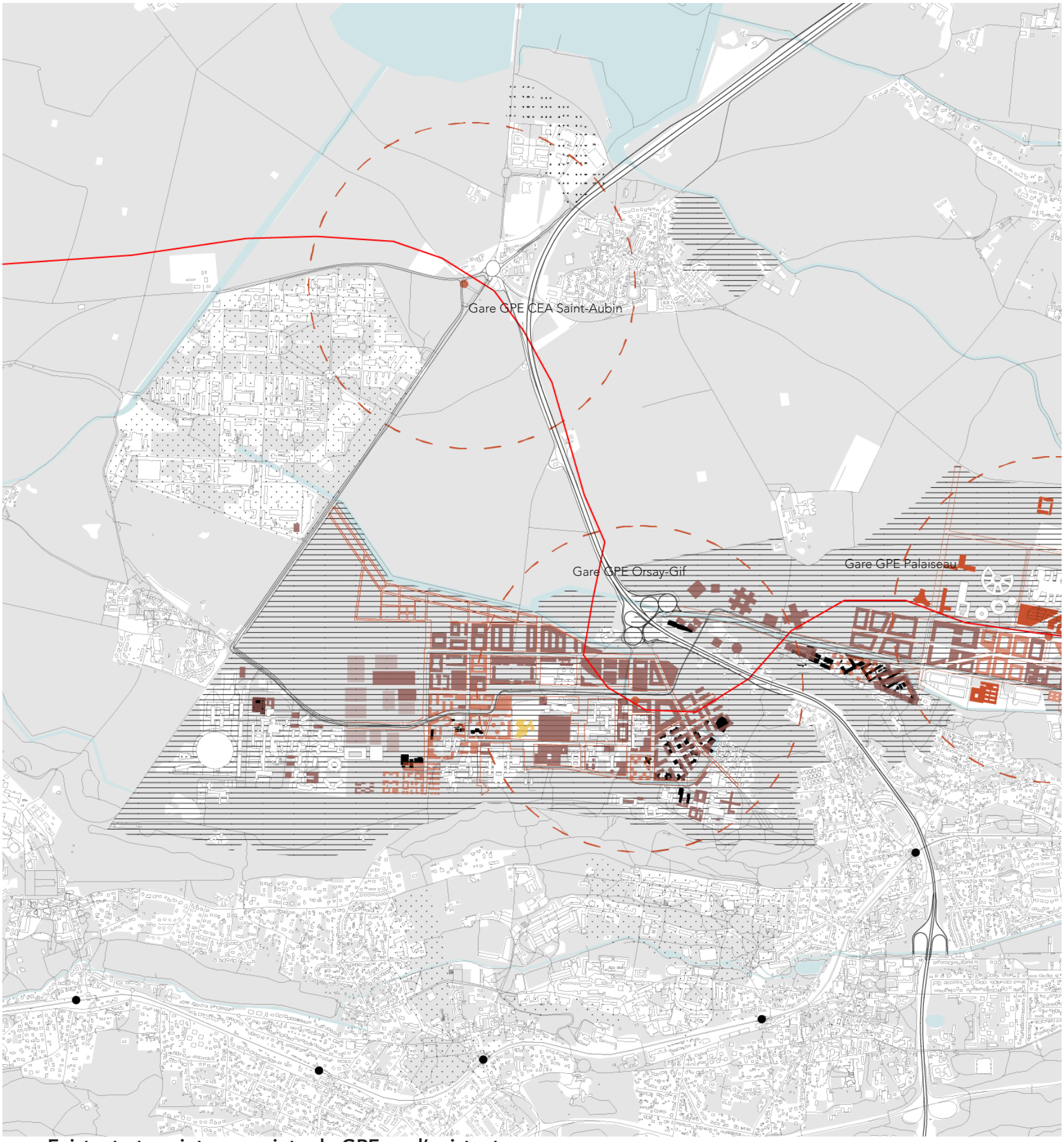



ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS
- RER

BATI_PROJET
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI REQUALIFIÉ

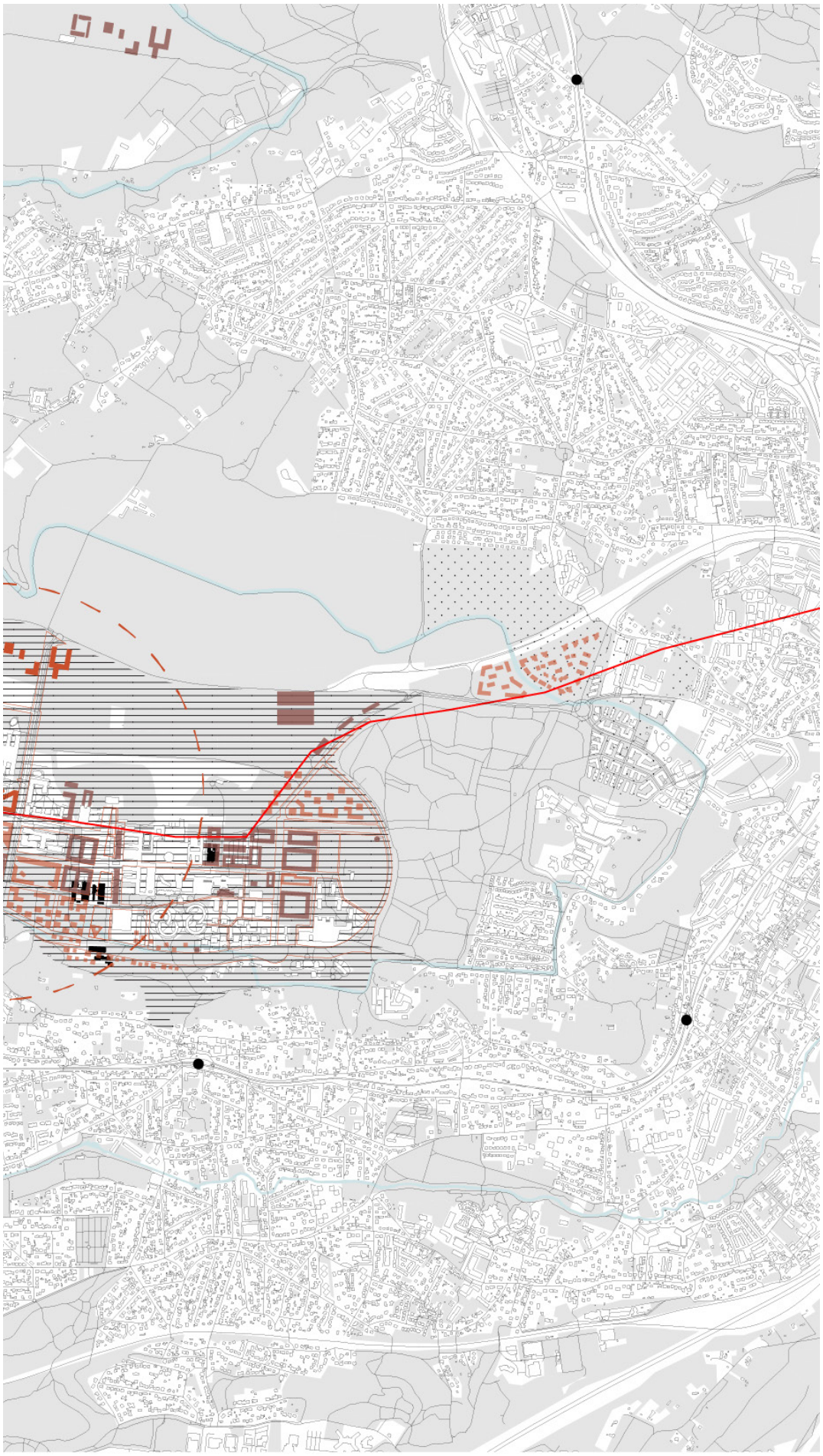
SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique




**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Plateau de Saclay 2024

Une grande partie du chantier concerne aussi les voies et les accès qui vont être revus.
Un centre sportif et une école primaire et secondaire sont prévus côté Centrale-Supélec ainsi qu'un grand nombre de logements étudiants et quelques commerces. Le campus s'agrandira davantage d'équipements liés à la recherche et à l'enseignement.
Le campus de Polytechnique gagnera lui aussi en équipements, logements pour étudiants et surtout de nouvelles grandes écoles qui viendront étoffer le campus (MinesTélécom, Agro ParisTech).
Le centre de maintenance de la ligne 18 du GPE y sera construit au nord de l'école Polytechnique.
La plupart des constructions seront terminées entre 2019 et 2021, d'autres restent à venir car n'ont pas encore fait l'objet de concours.




ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- FORÊT
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS
- RER
- GARE_GRAND PARIS EXPRESS
- PERIMETRE_800M_GARES_GPE_STAT_ASSOCIEES
- LIGNE_GRAND PARIS EXPRESS

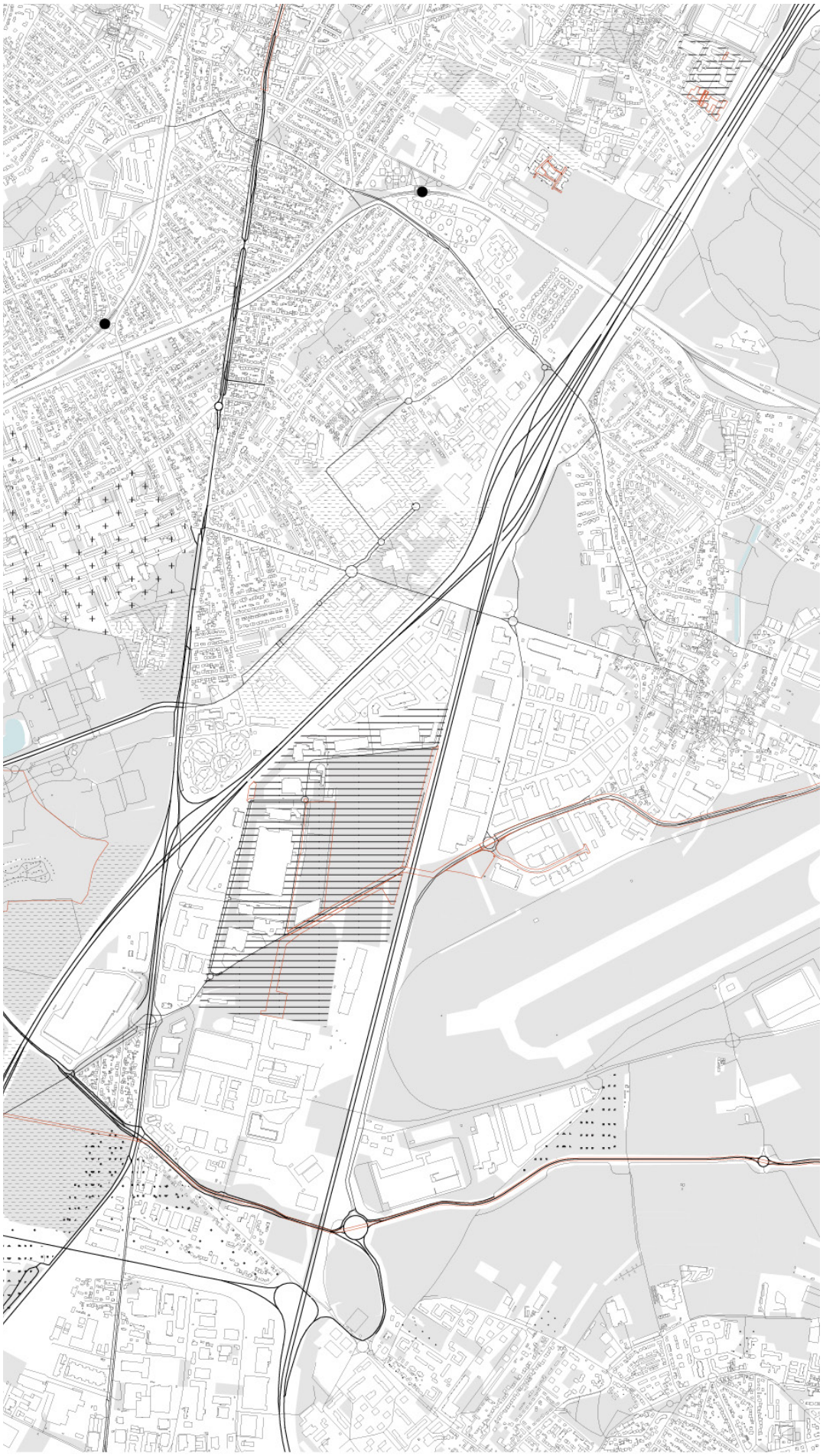
BATI_PROJET
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI REQUALIFIÉ
- ESPACE BATI_DEMOLI

SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique

**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Massy 2018

Suivant la construction de logements sur la friche Vilmorin entre 1996 et 2017 au nord-est de la gare de Massy-Palaiseau, les environs de la gare continuent leur transformation. La plus grande transformation que subi la ville est construite sur l'ancien parc d'activité des Champs-Ronds développé dans les années 1960 et remis en cause avec l'arrivée des premiers TGV au début des années 1990. C'est le quartier Atlantis qui se veut mixte. On y trouve des logements, des bureaux, des commerces, un cinéma, quelques café et restaurants sur les places principales, des écoles, un hôtel. En effet, sa construction est déjà bien avancée et les habitants ont emménagé cette année.
Le quartier étant très neuf, il ressemble à ce qui a été construit dans le 13ème arrondissement de Paris, avec de grands espaces quelques peu aseptisés. Reste à voir comment le quartier se développera et sera habité dans l'avenir. Aujourd'hui, il vit encore peu.



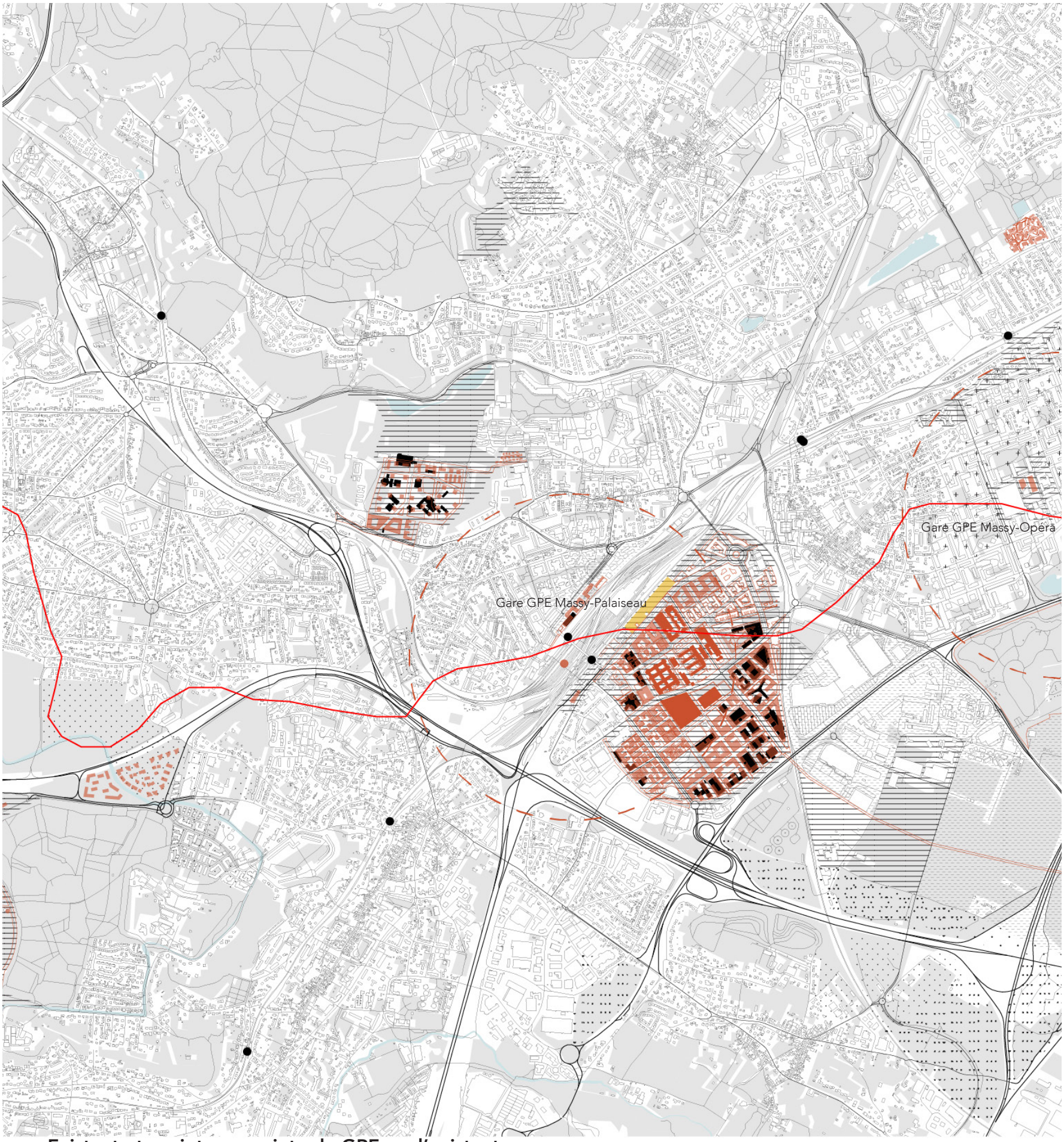
ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

TRANSPORTS
- RER

BATI_PROJET
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI

SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique

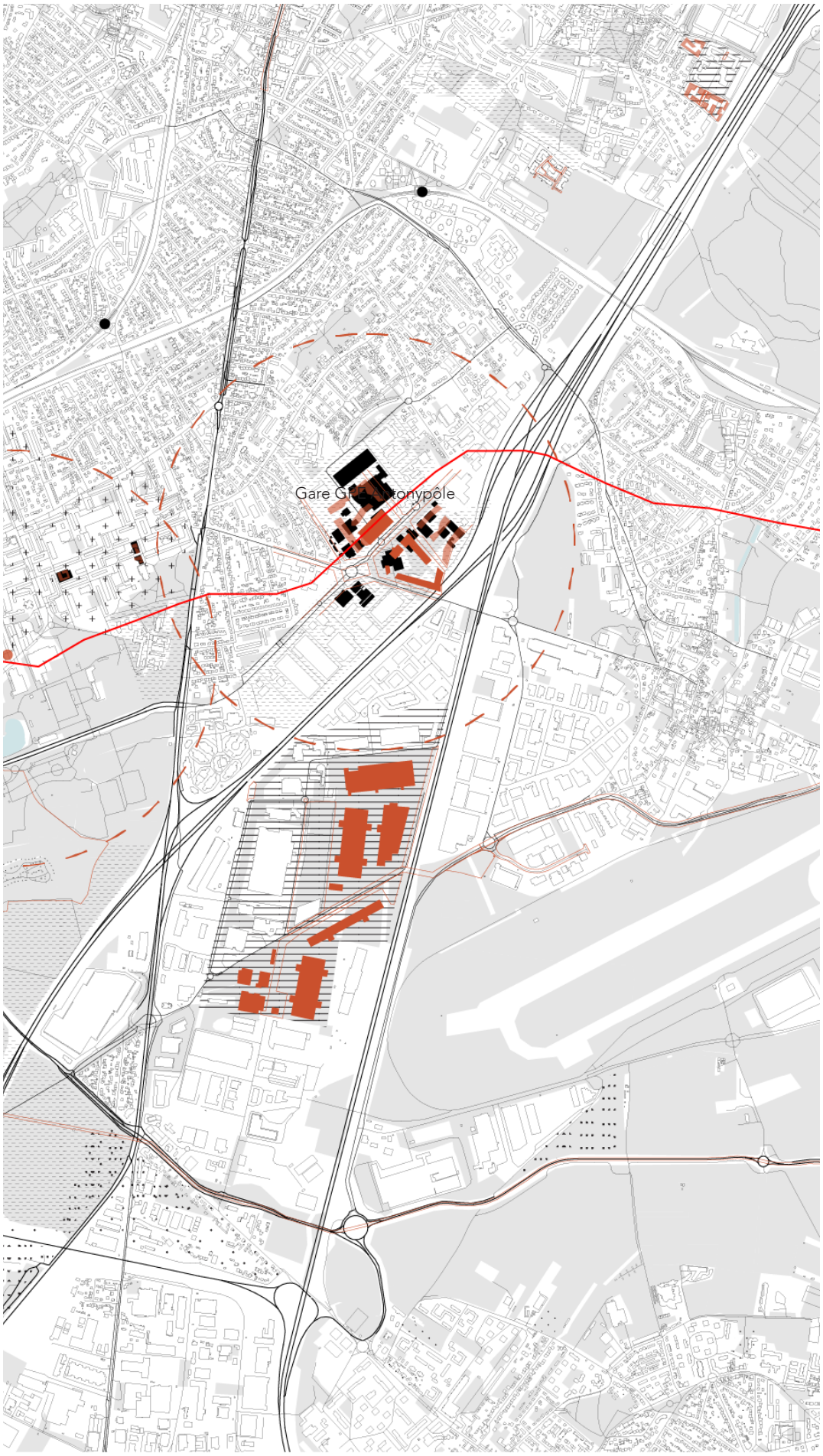
0 500 1000 m




**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Massy 2024

D'ici 2024, le quartier Atlantis continuera son développement avec la construction de logements, un axe sera construit vers l'ouest.
Quelques opérations ayant un impact moins fort se développeront à l'est et par endroit. On peut noter la construction de bâtiments d'activité proche du site de l'aéroport d'Orly.
Ainsi, les constructions toucheront peu les cœurs de villes.
On peut noter la construction d'un pôle tertiaire à Antony (tertiaire et commerces) et de quelques bâtiments de logements qui ont été décidés après l'annonce de l'implantation de la gare.




ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE
- FORÊT

TRANSPORTS
- GARE_GRAND PARIS EXPRESS
- PERIMETRE_800M_GARES_GPE_STAT_ASSOCIEES
- LIGNE_GRAND PARIS EXPRESS

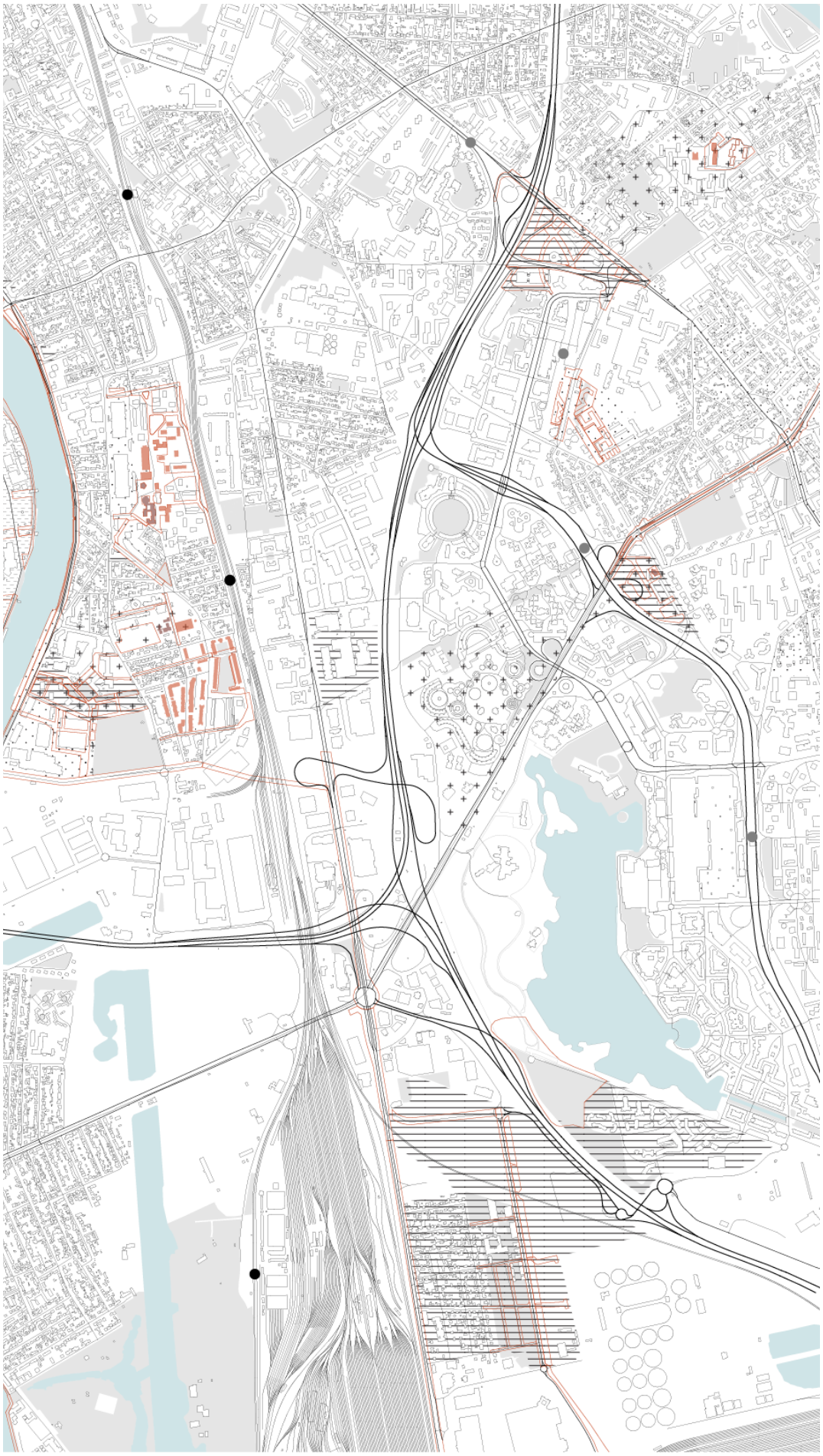
BATI_PROJET
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI_DEMOLI
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique

**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Vitry-sur-Seine 2018

Ce site présente un tissu varié : zone pavillonnaire, grands ensembles, zone industrielle et d'activité, ancien port, tissu d'ancien faubourg.
Le territoire de la ville de Vitry-sur-Seine est porteur de nombreux projets. Certains ont déjà été réalisés : secteur Coteaux à l'est, ZAC Concorde-Stalingrad au nord-est et ZAC Port à l'Anglais à côté du pont sur la Seine. Ils mêlent logements et secteurs d'activité (bureaux). Du côté Alfortville, de l'autre côté de la Seine à l'ouest, des logements sont en construction dans le tissu de grands ensembles. Quelques bâtiments sont en court de rénovation.
Les berges de la Seine seront réaménagées.




BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- CIMETIÈRE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS

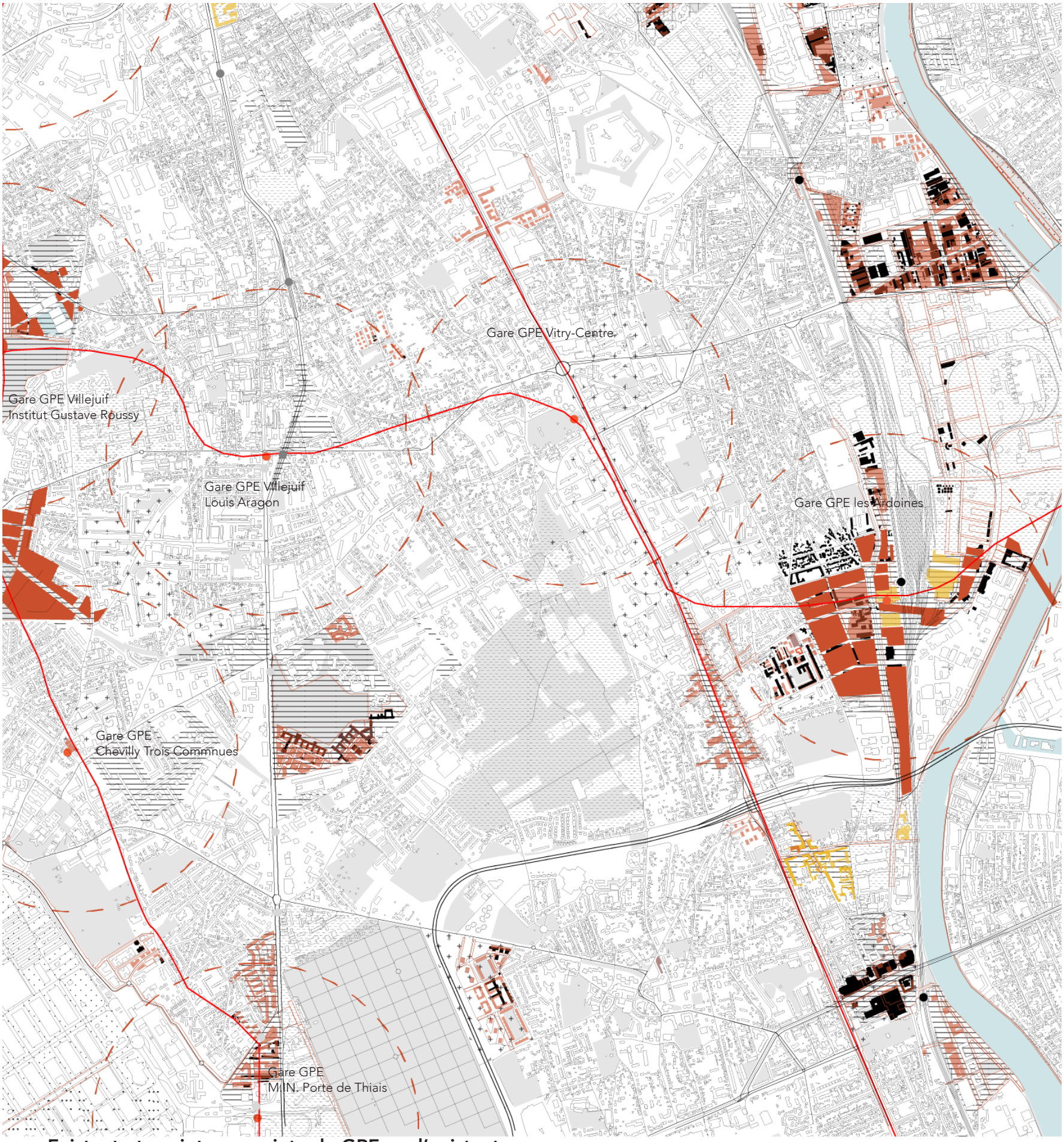
- METRO
- RER
- TRAM

BATI_PROJET

- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET

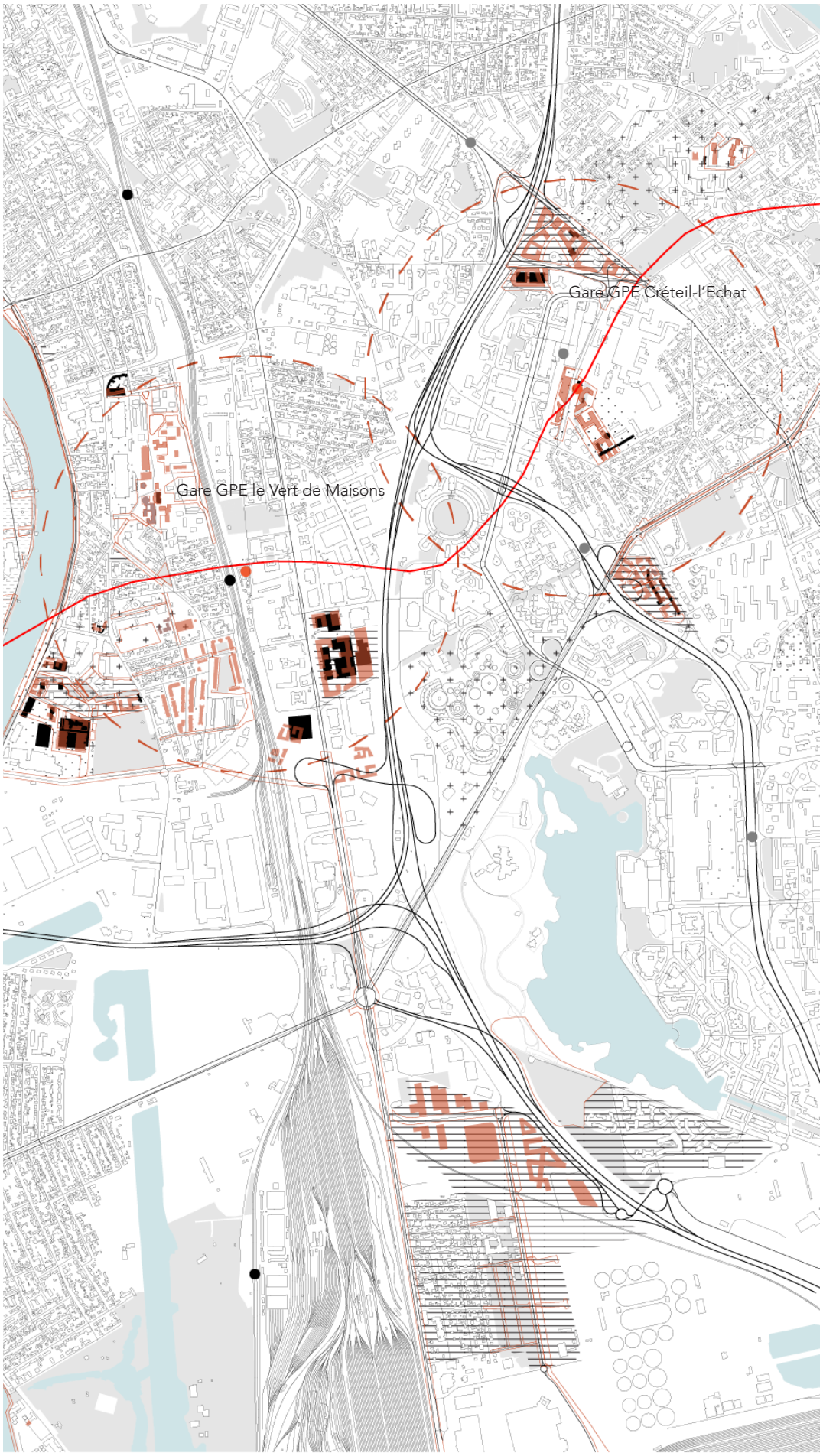
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- OAP-orientation d'aménagement et de programmation
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- Privée




**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Vitry-sur-Seine 2024

D'ici 2024, ce territoire va subir de grands bouleversements. Du point de vue de la mobilité, les villes vont voir arriver le tramway T9 (Paris Porte de Choisy - Aéroport d'Orly). ainsi que plusieurs gares du GPE sur deux lignes (prolongement de la ligne 14 et ligne 15 sud). Villejuif (à l'est) va recevoir deux pôles d'innovation en matière de santé avec le Campus Grand Parc. Vitry-sur-Seine continuera sa transformation avec plusieurs ZAC : gare des Ardoines (gare RER et GPE), Rouget de Lisle (au sud), gare de Vitry (gare RER), Docks du Port-à-l'Anglais (proche de la gare RER et de la Seine). Ainsi, le secteur industriel des Ardoines va gagné en petites entreprises et bureaux mais la ville va aussi être reliée à Alfortville par un nouveau pont sur la Seine qui manque cruellement de ce côté de la ville aujourd'hui car la zone industrielle coupe la ville du fleuve. La ville compte aussi un projet ANRU de renouvellement d'un quartier de logements (Balzac).




BÂTI

ELEMENTS_NATURELS

- ESPACE VERT
- ZONE SEMI-NATURELLE
- CIMETIÈRE
- PLAN EAU
- ZONE AGRICOLE

TRANSPORTS

- GARE_GRAND PARIS EXPRESS
- PERIMETRE_800M_GARES_GPE_STAT_ASSOCIEES
- LIGNE_GRAND PARIS EXPRESS
- ESPACE BATI_DEMOLI
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

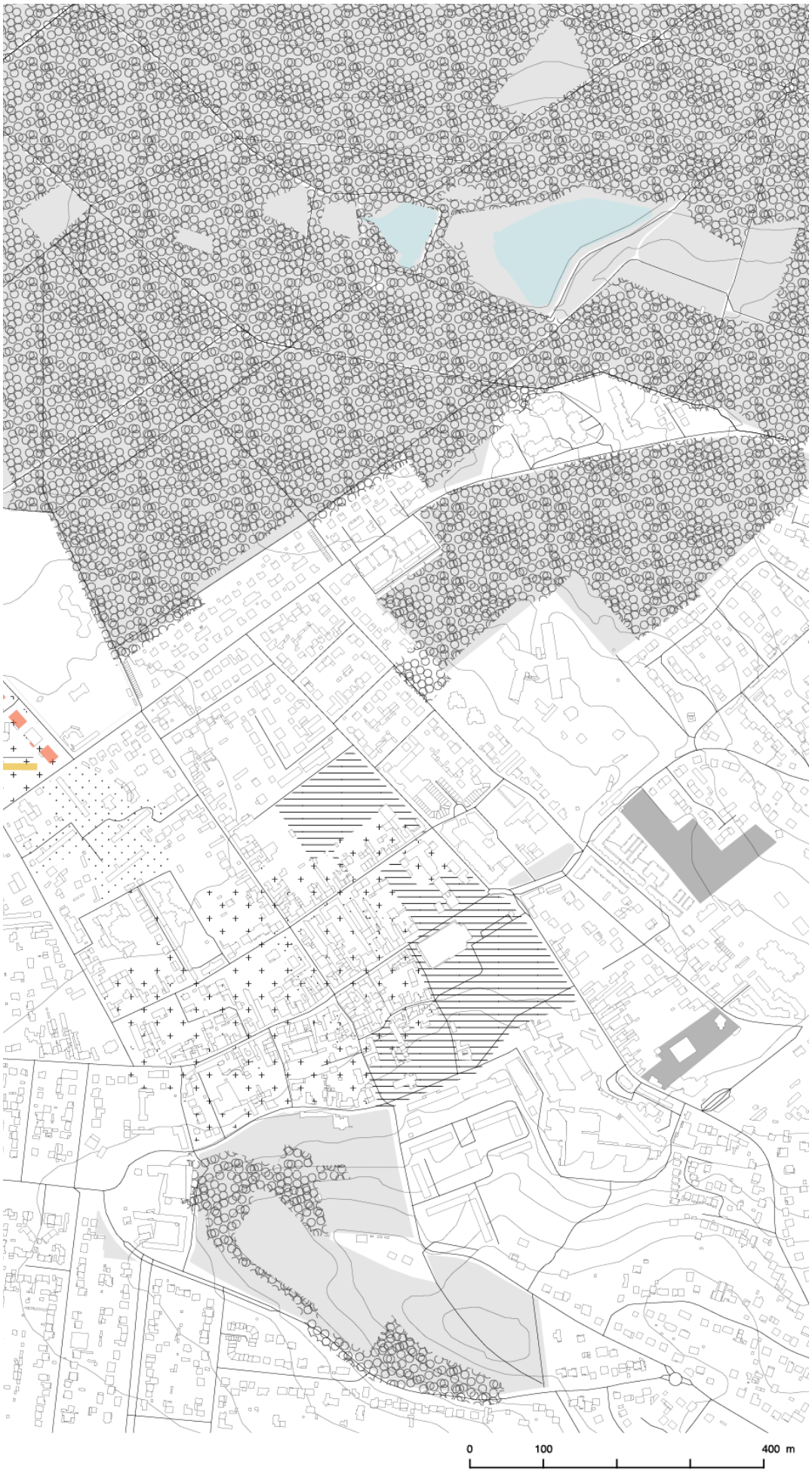
SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET

- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- OAP-orientation d'aménagement et de programmation
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- Privée

**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Clichy-sous-Bois / Montfermeil 2017

Les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil n'ont attendu ni l'arrivée du GPE ni celle du tramway. En effet, les travaux ont déjà commencé et sont déjà bien avancés. Ces villes ont subi d'importantes démolitions de grands ensembles ayant une mauvaise image durant les dernières années. Le temps est à la transformation de ces quartiers. Ainsi, les formes privilégiées sont des bâtiments de taille moyenne (de 4 à 5 étages) pour encourager la «résidentialisation» (source: ANRU). Certains grands ensembles ont aussi été rénovés. La partie visible est bien entendu la façade qui a subi des ravalements et des adjonctions de couleurs vives. Un grand nombre d'équipements ont déjà été construits : écoles, commissariat, médiathèque. Un espace culturel est en construction : l'atelier Médicis attendant la construction de la Villa Médicis devant recevoir des artistes en résidence. Le quartier est classé comme «prioritaire» par l'ANRU.

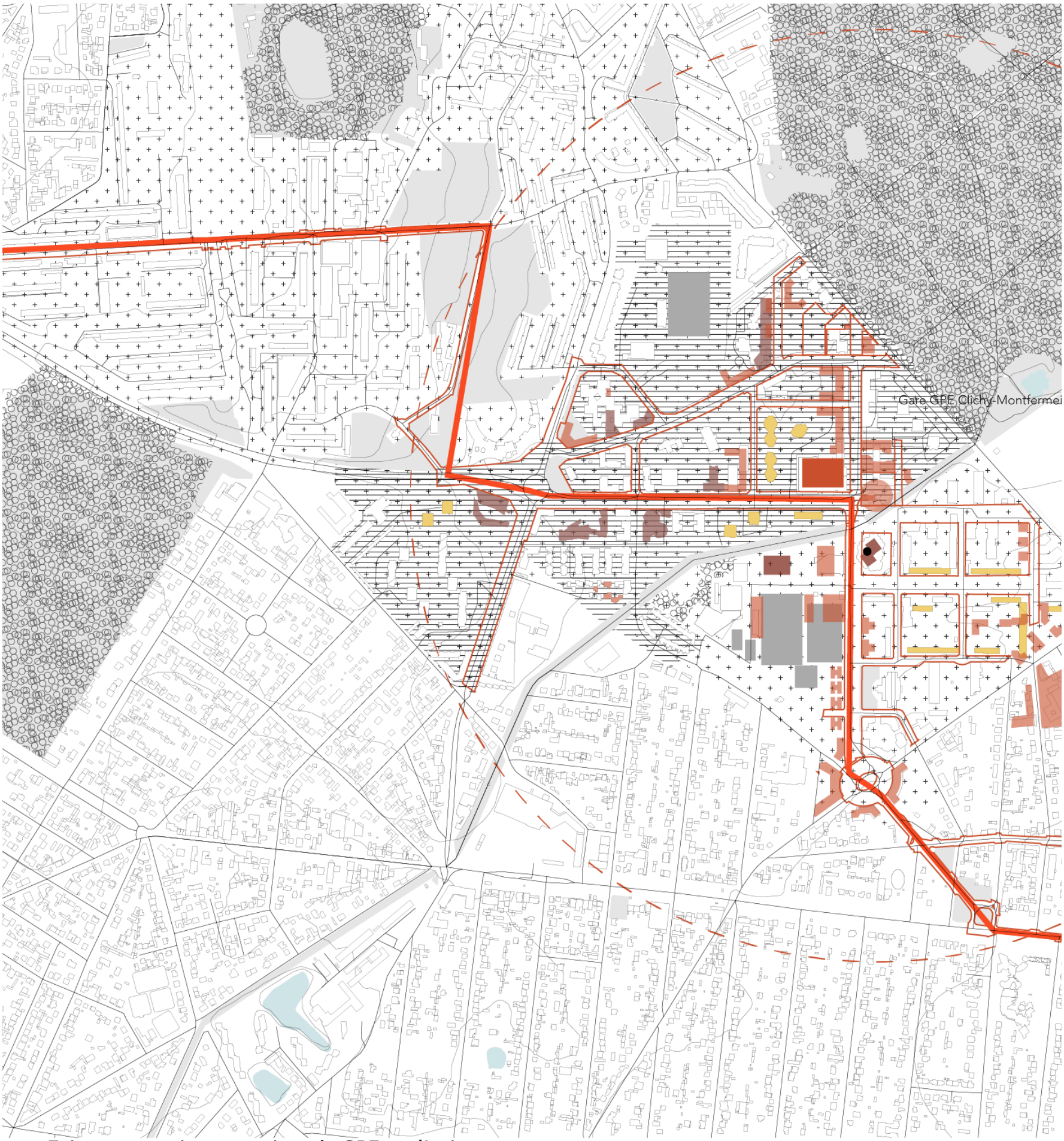



TRANSPORTS
- TRAMWAY EN CONSTRUCTION
- BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU

PROJETS
- ESPACE BATI_EN CONSTRUCTION_ATELIERS MEDICIS
- ESPACE BATI_LOGEMENT CONSTRUIT
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT LIVRÉ
- ESPACE BATI_DEMOLI AVANT 2017
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

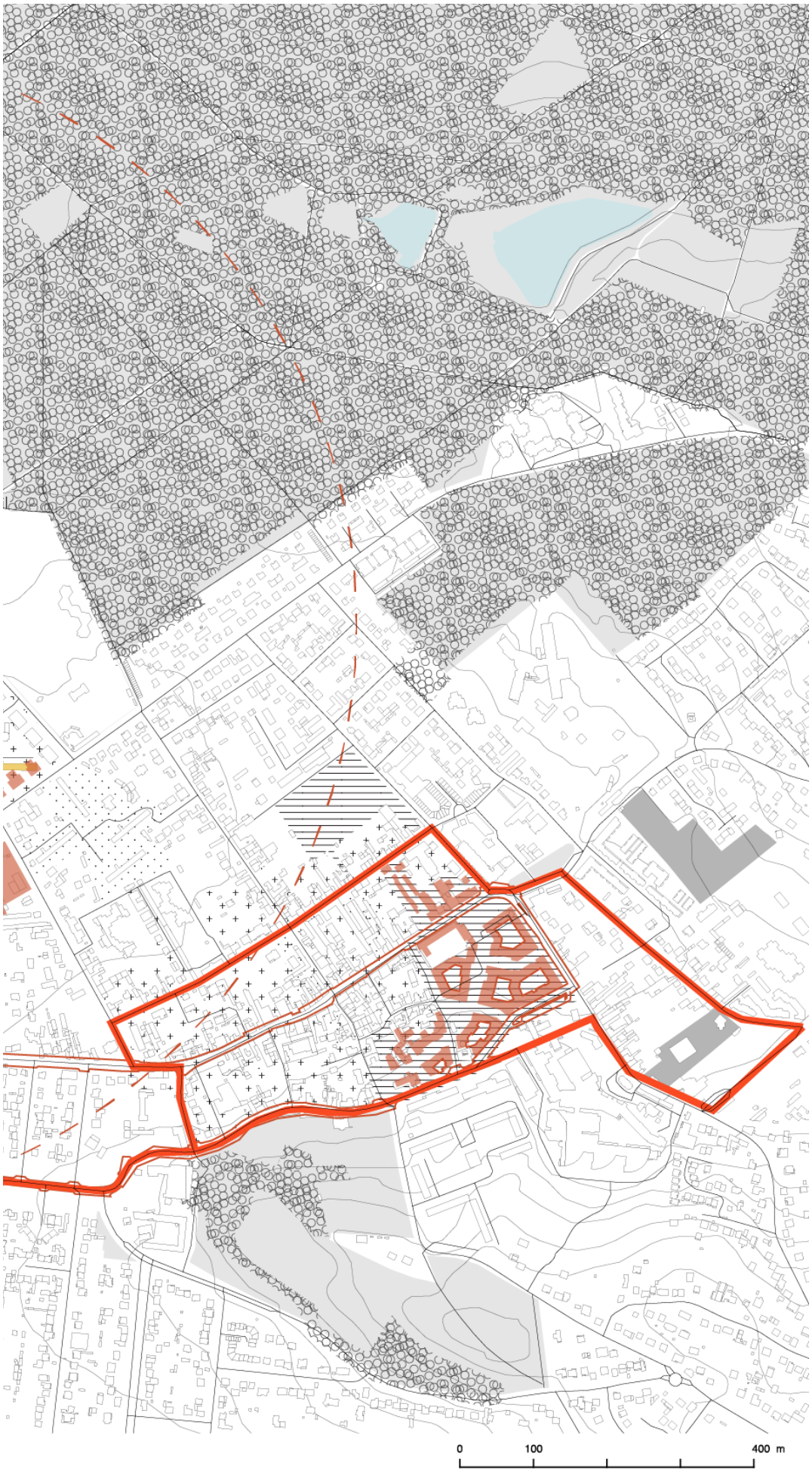
SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT
- PRU
- ZAC




**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

Clichy-sous-Bois / Montfermeil 2024

En 2024, les villes devraient recevoir leur gare GPE ainsi qu'une branche du tramway T4. Celui-ci les reliera à Livry-Gargan puis Aulnay-sous-Bois et Bondy. Ces derniers permettront ainsi de désenclaver les villes en permettant des déplacement plus rapides. La rénovation du quartier se poursuivra avec la construction de logements de taille moyenne ainsi que par la rénovation du centre du quartier avec les commerces de proximité.
Les villes verront également arriver la Villa Médicis (résidence d'artistes). La question se pose de la vocation de cet établissement à être métropolitain avant d'être local ; car s'il est pensé comme un moyen de désenclavement des villes par les maires, quel impact pourrait-il avoir sur les quartiers et leurs habitants ? Est-ce que cela n'encouragera pas plutôt la cohabitation de deux mondes qui ne se rencontrent

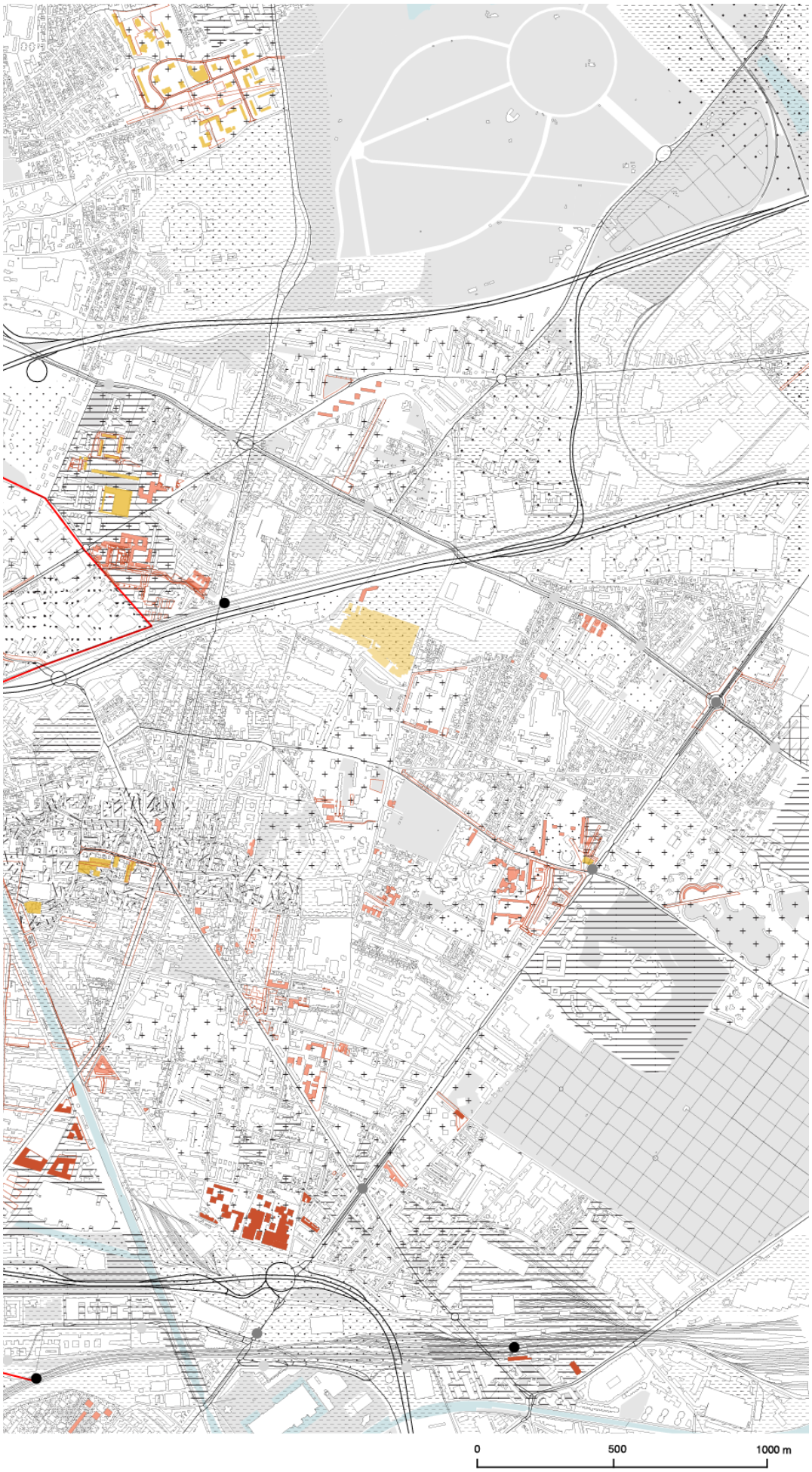



jamais ? Il pourra cependant participer au changement d'image, de réputation du lieu par la connaissance.
*« Après 2005, les maires Claude Dilain et Xavier Lemoine, s'engagent fortement pour le désenclavement de leurs villes et prennent le parti du développement culturel comme levier de cohésion sociale et territoriale. »* (source: ateliersmedicis.fr/)

**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

La Plaine Saint-Denis 2018

La plaine de Saint-Denis verra déjà arriver le prolongement du tramway T8 et de la ligne 14 du métro qui arrivera à proximité du carrefour Pleyel (ligne 13), à l'emplacement du hub du GPE. Les villes subissent déjà de grandes transformations dans les différents quartiers. Ils sont liés aux J.O., à la construction de bureaux, de logements et d'une nouvelle gare TGV. Deux îles apparaissent dans ce territoire déjà fragmenté: le campus universitaire au sud à Aubervilliers (Campus Condorcet) et la Cité du Cinéma (école et studio) de Luc Besson inaugurée en 2012.



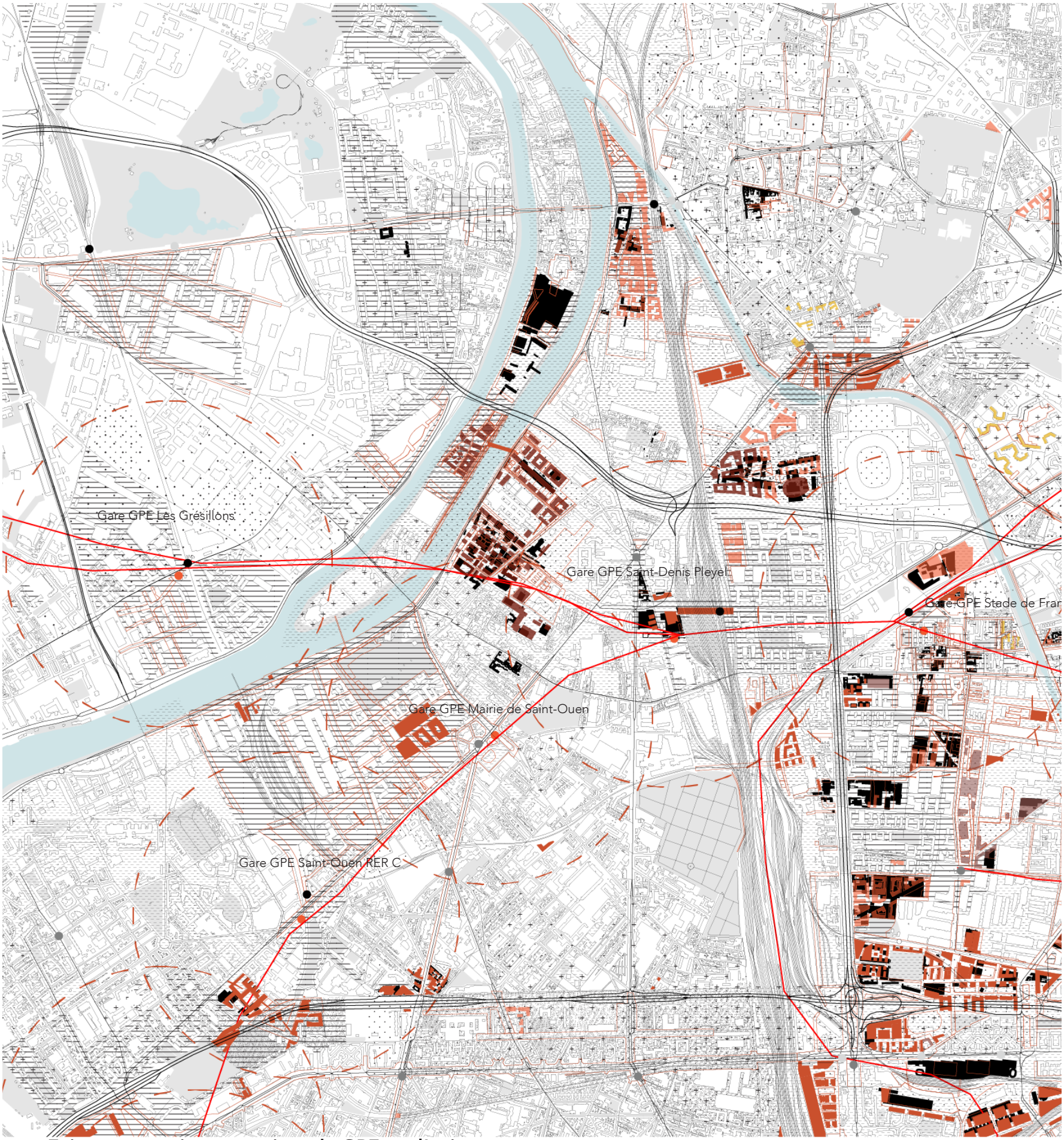

BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

TRANSPORTS
- METRO
- RER
- TRAM
- TRAMWAY et LIGNE 14_2018

BATI_PROJET
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

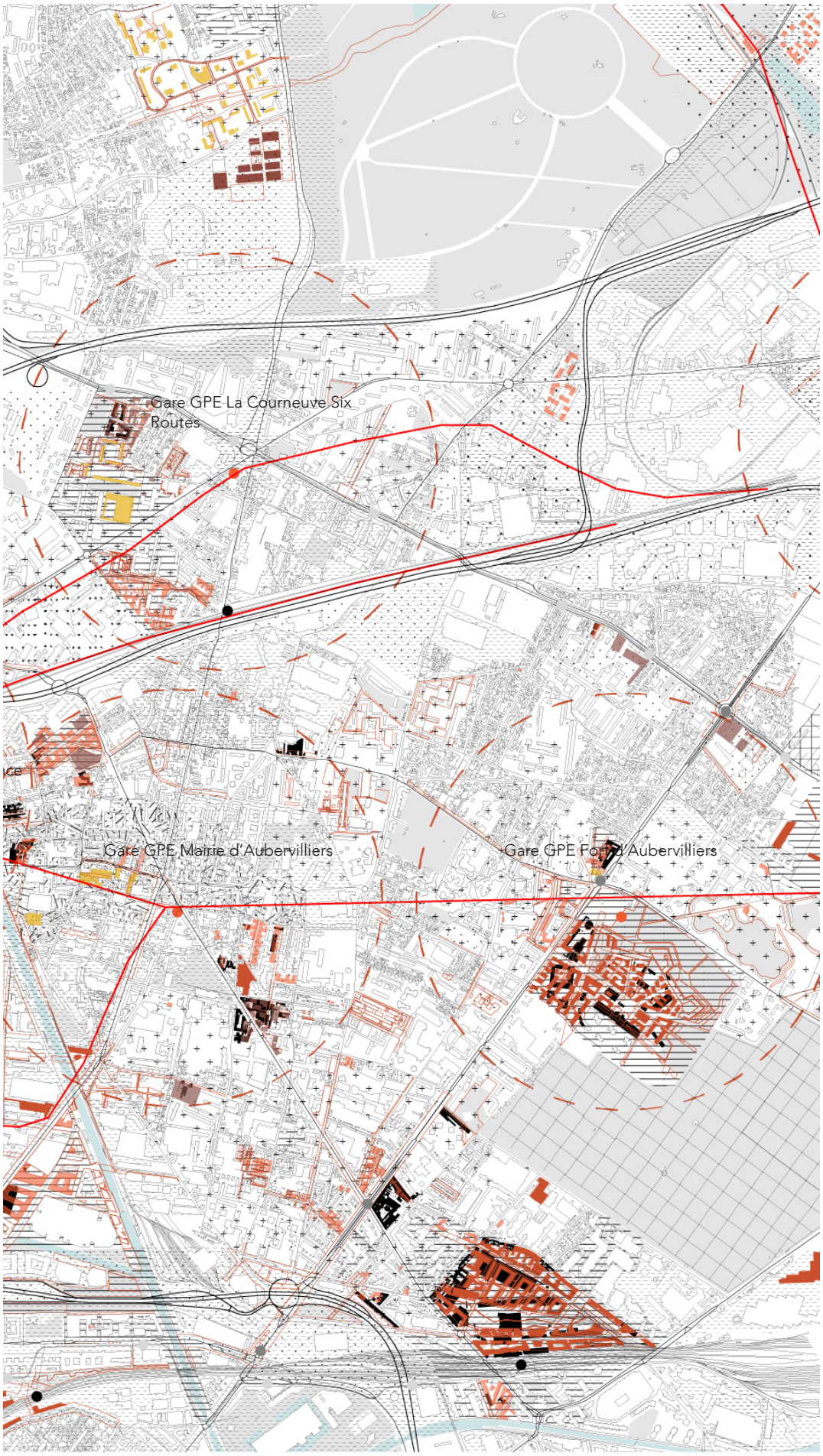
SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- GPRU-grand projet de renouvellement urbain
- OAP-orientation d'aménagement et de programmation
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique




**Existant et projet: empreinte du GPE sur l'existant**

La Plaine Saint-Denis 2024

Les constructions liées à l'arrivée des J.O. vont profondément modifier les villes. Le village olympique en face de l'Ile-Saint-Denis, proche de la Cité du Cinéma sera transformé en logements par la suite. Il sera lié à l'île par un nouveau pont. Un centre nautique sera construit près de la nouvelle gare GPE et du stade de France.
Le quartier proche de la Gare GPE gagnera en perméabilité par une passerelle eu-dessus des voies de chemin de fer.
En revanche, les zones plus distantes de la gare GPE hub de Saint-Denis comme la Courneuve à l'est ou les Grésillons du côté du port de Gennevilliers subiront des transformations moindre. Il est à noté que la porte de Paris, actuelle grande coupure dans la ville sera également modifiée.




BÂTI

ELEMENTS_NATURELS
- ESPACE VERT
- FORÊT
- CIMETIÈRE
- PLAN_EAU
- ZONE SEMI-NATURELLE

TRANSPORTS
- GARE_GRAND PARIS EXPRESS
- PERIMETRE_800M_GARES_GPE_STAT_ASSOCIEES
- LIGNE_GRAND PARIS EXPRESS
- METRO
- RER
- TRAM

ESPACE BATI
- ESPACE BATI_DEMOLI AVANT 2017
- JEUX OLYMPIQUES
- ESPACE BATI_LOGEMENT
- ESPACE BATI_ACTIVITE
- ESPACE BATI_EQUIPEMENT
- ESPACE PUBLIC OU PRIVÉ NON BATI
- ESPACE BATI_REQUALIFIÉ

SECTEUR_OPERATIONNEL_PROJET
- AUT-agriculture urbanisme et territoires
- GPRU-grand projet de renouvellement urbain
- OAP-orientation d'aménagement et de programmation
- PATT-projet d'aménagement et de développement durable
- PETUD-projet à l'étude
- PRU-projet de renouvellement urbain
- ZAC-zone d'aménagement concerté
- ZAE-zone d'activité économique

## *Conclusion*

*« La vie urbaine suppose rencontres, confrontations des différences, connaissance et reconnaissance réciproque (y compris dans l'affrontement idéologique et politique) des façons de vivre, des « patterns » qui coexistent dans la ville. »*

Henri Lefebvre, *Le Droit à la ville*

Le constat est le suivant : avec l'arrivée du Grand Paris Express ainsi que des différents projets qui lui sont liés comme les appels à projet « Inventons la Métropole du Grand Paris », « Réinventer Paris », « Réinventer la Seine », etc… et les autres types de transports développés (tramway, train, RER), la **métropole** parisienne va subir de grands bouleversements et son organisation va changer en profondeur.

Ainsi, on peut se demander quels seront ces changements ? Comment la métropole va-t-elle évoluer ? Quel sera l'impact sur les villes de périphérie plus que sur la ville capitale, même si ce projet porte son nom ? Car ce sont les communes de première et de deuxième couronne qui sont les premières concernées. Ce qu'il paraît intéressant d'étudier, c'est également l'évolution de la **vision** de la « banlieue » : Paris éminemment « dedans » va-t-elle réussir à s'ouvrir au « dehors » ?

Car si la métropole parisienne existe déjà, elle fait face à de grandes questions liées à la **stigmatisation** de ses « banlieues », **méconnues** ou difficiles d'**accès**, disposant d'un rayonnement souvent très **local**. Il faut toutefois insister sur le fait que la métropole existe déjà dans sa conception spatiale mais de façon fragmentée dans l'**imaginaire** des habitants et usagers : elle est faite de limites, de ruptures…

Ainsi, l'espace de la métropole est fait de coupures. Les **infrastructures** (autoroutes et voies de chemin de fer) ainsi que les **fleuves** et **canaux** forgent le territoire, le délimitent. La ville est ainsi faite de **fragments** qui forment l'**archipel** (Ungers, 1977). Ces éléments sont nécessaires afin d'innerver, de desservir et de structurer le **territoire**, ils sont toutefois nombreux et affluent de façon radiale vers la capitale. Ce sont des éléments coupant peu pensés pour être traversés. C'est pourquoi on peut saluer ici la construction en souterrain du nouveau métro car il n'induira pas une nouvelle coupure. Celle-ci sera peut-être imaginaire. En revanche, des tramways auraient également permis cela sans creuser le sol dans des zones inondables, avec une **vitesse** moindre somme toute.

Quelle sera la part des gares dans la métropole ? Les gares du GPE ont un statut différent, elles s'inspirent des gares allemandes et proposeront diverses fonctions (services, commerces…). Elles ont pour vocation de ne plus être des non-lieux.

Un autre aspect est celui **productif** de la métropole. Il est important de maintenir la production afin de ne pas repousser le **travail** artisanal et industriel encore plus loin, sur les terres agricoles. De plus, le parc de bâtiments de bureaux est déjà grand, un grand nombre est vide et non utilisé et la métropole en gagnera 20% avec les nouvelles constructions (source : SDP). Il n'est pas nécessaire d'en construire davantage. Car le **tertiaire** ne remplacera pas tout de suite et entièrement le travail manuel, artisanal et

complètement l'**industrie**. Il faut permettre aux citadins de choisir leur travail suivant leurs qualifications et ainsi, proche de chez eux. Car la métropole doit pourvoir à cette richesse (Asher, 1995).

Il est toutefois nécessaire de recycler et de rénover les zones d'activité de plus de quarante ans (Secchi et Vigano, 2011). Cela consiste aussi à les rendre **accessible** autrement qu'en voiture. Trop nombreuses sont celles, en effet, qui ont été construites de façon complément **déconnectée** du réseau de transport en commun sur des terrains libres éloignés.

Comment redonner aux lieux **un caractère**, un statut à travers l'architecture face à un urbanisme et une construction contemporaine homogène et **globale** ?
En donnant une qualité aux villes, qu'elles ne soient plus uniquement « **périphériques** ». Cela participerait à leur donner une **identité**. Un monument, une place, un lieu particulier amèneraient des échanges entre les villes et un **réseau** pourrait se développer en dehors de la liaison domicile-travail. Par conséquent, à la fois à la **grande échelle** de la métropole ou d'une partie de celle-ci lié à la **culture** et aux **loisirs** et en offrant également, à l'**échelle locale**, un **lieu de vie** pour les habitants.

Les villes souffrent d'un manque d'**autonomie**. La dépendance induite jusqu'alors par les **mobilités radiales** tendra à disparaître en donnant une autonomie propre aux villes de la périphérie (dont certaines à l'identité déjà forte) grâce au système de rocade du Grand Paris Express qui relient les villes entre elles. On peut ensuite se poser la question du dessin de cette rocade, pourquoi dessert-elle cette ville plutôt qu'une autre, etc. Il paraît cependant important de remarquer le changement de dessin et de statut car elle ne touche plus la ville capitale, elle vient s'imposer comme le nouveau « **ring** » de transport en commun en dehors de Paris, après la Petite Ceinture et le tramway T3 comme il existe déjà à Berlin par exemple.

Un autre aspect est celui de l'**échelle**. Il existe un contraste entre les villes, l'existant et les projets. L'échelle et les distances dépendent souvent du **degré d'urbanité** de chaque lieu, leurs densités sont très variables et ceci même entre les quartiers d'une même ville.

L'**arpentage** à pieds a permis de rendre compte de ces distances, de les appréhender. On se déplace facilement et agréablement dans les centres de Massy, Palaiseau, Vitry ou Saint-Denis. L'échelle est adaptée aux piétons et la **fréquence** d'événements est constante. En revanche, entre d'immenses îlots de zones pavillonnaires et des **îles** comme les campus universitaires fermés, les zones d'activité ou industrielles, il y a peu de différence que ce soit aux Ardoines, à Clichy-sous-Bois ou sur le plateau de Saclay. Ce sont des espaces dont la fréquence, le **rythme** changent peu : ils n'offrent pas de moment d'arrêt, de **point d'ancrage**. Leur monotonie induit ces grandes distances difficiles à **habiter** et des espaces peu **perméables**.

Finalement, les grands ensembles et logements collectifs permettent ces ponctuations avec ces hauteurs, ces ouvertures, ces espaces verts. Le regard est attiré, la **vue** s'ouvre puis se referme, on voit au loin, l'**horizon** et le paysage se dévoilent.

Une nécessité consiste néanmoins à conserver leur ouverture afin qu'ils puissent dialoguer avec la ville car ils sont aussi souvent fermés et entourés de **barrières**. Ces barrières qui **privatisent** les espaces extérieurs et interrompent cette perméabilité et les **échanges** qui auraient pu y prendre place.

Comment créer un espace public de l'urbanité ?

Permettre aux habitants et usagers d'**échanger**, de se **rencontrer**, redonner vie à l'espace public qui dans l'**histoire** de Paris et dans ses usages est déjà fort. Les terrasses de café sont un exemple, elles activent l'espace public de même que les commerces de proximité ou les écoles, les bibliothèques… Les centres culturels, quant à eux, attirent souvent un public plus large, qui se déplace, vient de plus loin et permet ces échanges. L'idée serait aussi d'introduire davantage les processus de **participation** afin de réintroduire les habitants dans les processus de décision à la petite échelle de leur quartier car ce sont des professionnels de leur espace.

Comment dessiner cet espace public, quel seraient ses caractéristiques ? Certains espaces seront toujours dédiés au **passage** mais d'autres permettront de s'arrêter, d'attendre, seront appropriables, **habitables**. Mais qu'est-ce que **l'attente** aujourd'hui dans une société hyper connectée avec des « hyper-lieux » ? Car **l'urbanité** comme définis par Lévy et Lussault dépend de la densité et de la diversité sociale, des différents registres du couple **densité-diversité**, mais aussi de la configuration de l'espace en question. On peut ici reprendre la définition de Vincent Kaufmann : «Une ville se caractérise par sa divisibilité et ses densités, qui sont la matérialisation des motilités passées des acteurs et qui définissent le potentiel d'accueil de la ville aux motilités présentes.» (Kaufmann, 2014)

Un espace fini, **délimité**. Cela permet de cadrer le regard, d'offrir des points de repères, de créer un espace dense et mixte de l'urbanité.

Quelles sont les caractéristiques du **lieu** ?
Il faut faire valoir ces villes et les affirmer en tant que tel. Comme Marc Augé (Augé, 1992) le définit en opposition au non-lieu, le lieu est un espace « **identitaire** » (dans lequel un certain nombre d'individus peuvent se reconnaître), « **relationnel** » (permet d'échanger et de lire la relation aux autres) et « **historique** » (ils présentent des traces et témoignent de l'histoire, histoire à laquelle certains individus de rattachent, signe d'une origine, d'une filiation). Il devient « **symbolique** ».

À mon sens, il ne suffira pas d'un « cinéma multiplexe » ou d'un centre commercial qui **activent l'espace public** comme un lieu de passage. C'est tout l'intérêt d'un centre commercial, que l'espace vivant se trouve à l'intérieur.

*Voici deux sites, le premier entre Vitry-sur-Seine et Alfortville le deuxième entre Gennevilliers, l'Ile-Saint-Denis et Saint-Denis qui pourraient être des sites potentiels de projet afin de travailler l'espace public en lien avec un équipement culturel.*

Ainsi, j'imagine un bâtiment qui pourrait prendre la forme et la fonction d'un espace **culturel** ou lié aux **loisirs** qui ait une volonté **locale**. Celui-ci pourrait accueillir les habitants, les enfants grâce à des ateliers et de la médiation culturelle et des espaces habitables.
Il devra aussi avoir une aspiration **globale** afin d'attirer d'autres habitants de la **métropole** et ainsi engendrer des **échanges** et des **rencontres**. Il pourrait ainsi fonctionner en **réseau** établissant un dialogue entre le cadre **social** et le paysage **urbain** et encourageant la décentralisation. Il prendrait en compte la ville et le territoire **existant** et ne se placerait en aucun cas en bâtiment icône sans relation au contexte.

Il pourrait ainsi intégrer la relation au paysage urbain par un travail sur **l'espace public** du quartier inscrit dans la métropole.

Reste à voir quelle forme il prendra et comment le projet pourra l'**influencer** car il est souvent le fruit une **construction** dans l'**imaginaire** et d'une **appropriation** lente.

*S'il faut préciser, l'architecte, pas plus que le sociologue, n'a les pouvoirs d'un thaumaturge. Ni l'un ni l'autre ne créent les rapports sociaux. Dans certaines conditions favorables, ils aident des tendances à se formuler (à prendre forme). Seule la vie sociale (la praxis) dans sa capacité globale, possède de tels pouvoirs.*

Lefebvre, *Le Droit à la ville*

Ainsi, reste à définir comment l'influencer.

## Littérature


ASCHER François, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Editions Odile Jacob, Paris, 1995
ASCHER François, *La République contre la ville*, Editions de l'Aube, Paris, 1998
AUGÉ Marc, *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Editions du Seuil, Paris, 1992
AURELI Pier Vittorio, *The possibility of an absolute architecture*, MIT Press, Cambridge (Mass.), 2011
DEBORD Guy, *La Société du Spectacle*, Gallimard, Paris, 1967
DREVON Guillaume, GWIAZDZINSKI Luc et KLEIN Olivier, *Chronotopies, Lecture et écriture des villes en mouvement*, Elya Editions, Grenoble, 2017
FLONNEAU M., GENESTE P., NIVET P., WILLAERT E., *Le grand dessein parisien de Georges Pompidou*, Archives Nationales, Somogy, Association Georges Pompidou, Paris, 2010
KAUFMANN Vincent, *Retour sur la ville,* PPUR, Lausanne, 2014
LEFEBVRE Henri, *Critique de la vie quotidienne*, Editions de l'Arche, Paris, 1947
LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, Editions Points, Paris, 1968
LEFEBVRE Henri, *Espace et politique*, Editions Points, Paris, 1972
LEFEBVRE Henri, *La production de l'espace*, Editions Points, Paris, 1974
LEVY Jacques et LUSSAULT Michel, *Dictionnaire de la géographie sous la dir.*, Belin, Paris, 2003
MANGIN David, *La ville franchisée formes et structures de la ville contemporaine*, Editions de la Villette, Paris, 2004
MONGIN Olivier, *La condition urbaine la ville à l'heure de la mondialisation*, Editions du Seuil, Paris, 2005
PEREC Georges, *Espèces d'espaces*, Galilée, Paris, 2000
SECCHI Bernardo et VIGANO Paola, *La ville poreuse un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MétisPress, 2011
SOCIETE DU GRAND PARIS et ARCHITECTES du GPE, *Grand Paris Express, Manifeste de la création*, Gallimard, Paris, 2017
UNGERS Oswald Mathias et KOOLHAAS Rem, *The City in the City*, 1977
*Petit Larousse*, Paris, 2005


## Articles


COOPERATIVE ACADIE, *Scénarisation dans le temps des effets territoriaux du Grand Paris Express*, Paris, 2017
BREVIGLIERI Marc, *Penser l'habiter, estimer l'habitabilité*, TRACÉS no 23, 29 novembre 2006
LAVADINHO Sonia, *Les hubs de vie*, Les Cahiers du développement urbain durable, UNIL, p. 93-124
DANIEL JANICOT, *Rapport d'état: La dimension culturelle du Grand Paris*, Paris, 2011
L'architecture d'aujourd'hui n°95 et 97, 1961

## Conférences et expositions

FISCHER Hervé, *Hervé Fischer et l'art sociologique*, Centre Pompidou, Paris, 15 juin au 11 septembre 2017
MIRALLE/ TAGLIBUE et BECKMAN N'THEPE et BORDAS + PEIRO, *Les Architectes du Grand Paris Express*, Maison de l'architecture, Paris, 5 septembre 2017
BAUDELAIRE Eric, *Après*, Centre Pompidou, Paris, 6 au 18 septembre 2017
CASTRO Roland et CANTAL-DUPART Michel, *Banlieues 89*, 1981-1991
LASTER Monte, *Banlieue is Beautiful*, Palais de Tokyo, Paris, 16 au 18 mai 2014
LEVY Jacques, *Quelle mobilité pour quelle urbanité?*, Conférence à l'UTLS, 2006
JR et LADJ, *Chroniques de Clichy-Montfermeil*, Fresque, Paris, Palais de Tokyo, 2 au 13 avril, Clichy-sous-Bois, à partir du 19 avril 2017
*Inventons la Métropole du Grand Paris*, Pavillon de l'Arsenal, Paris, du 30 novembre 2017 au 4 mars 2018

## Films

JR et LADJ, *Chroniques de Clichy-Montfermeil*, 2017
KASSOVITZ Mathieu, *La Haine*, 1995
KECHICHE Abdellatif, *L'esquive*, 2004

## Sites web

http://www.metropolitiques.eu/La-France-revee-des-promoteurs.html
http://www.laviedesidees.fr/Du-local-et-du-metropolitain-Paris.html
http://www.paysages-in-situ.net/regle
https://observatoiregrandparis.org/
https://www.apur.org/fr
http://www.ateliergrandparis.fr/grandparis/
http://www.wikipedia.fr
http://www.google.maps.fr

## Images

Gwendoline Ternet
Société du Grand Paris
RATP

## Données cartes

APUR
IGN
Relevé de terrain

# *LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS*

| Gare | Quartier à dominante | Tissu existant (parcellaire) | Infrastructure existante | Noeud au GPE | Projet et programme | Projet plus ancien remarquable | Echelle dans la métropole | CDT (Contrat de Développement Territorial) | Territoire GP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ligne 14 | | | | | | | | | |
| Saint-Denis Pleyel | Activité (tertiaire) | Tours grande hauteur | Ligne 13, RER D | Lignes 14, 15, 16,17 | Hub, quartier gare et JO village olympique | Landy | Métropolitaine (centralité forte) | Territoire de la Culture et de la Création | 6 Plaine Commune |
| Mairie de St-Ouen | Mixte logement + tertiaire | Mixte | Ligne 13 | | Ecoquartier Docks de Saint-Ouen | | Centralité locale | Territoire de la Culture et de la Création | 6 Plaine Commune |
| St-Ouen RER C | Mixte logement + tertiaire | Mixte | RER C | | Ecoquartier Docks de Saint-Ouen | | Centralité locale proche | Territoire de la Culture et de la Création | 6 Plaine Commune |
| Porte de Clichy | Logement | Tissu parisien dense | Ligne 13, RER C | | Ecoquartier Clichy-Batignolles | | Centralité locale proche | | |
| Pont Cardinet | Logement | Tissu parisien dense | Transilien L, Lignes 3, 13, RER C | | Ecoquartier Clichy-Batignolles | | Centralité locale | | |
| Maison Blanche Paris XIII° | Logement, mixte commerce | Tours grande hauteur | T3a, Ligne 7 | | Italie 13 et Ceinture Verte | Universités, commerces | Métropolitaine | | |
| Kremlin-Bicêtre Hôpital | Mixte logement + tertiaire | Mixte (pavillonnaire 9%) | Ligne 7, RER B | | CHU et rue Gabriel Péri | CHU | Intercommunale | Campus Science et Santé | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| Villejuif Institut G.Roussy | Logement mixte | Petite et moyenne échelle + bâtiments hauts (pavillonnaire 30%) | | Ligne 15 sud | Campus Grand Parc (Institut et quartier mixte alentour) | Institut Gustave Roussy | Métropolitaine | Campus Science et Santé | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| Chevilly « Trois Communes » | Logement | Tours grande hauteur | T7 | | Projets ANRU 2 | | Locale | Campus Science et Santé, Grand Orly | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| M.I.N. Porte de Thiais | Activité (marché international) | Petite et moyenne échelle + bâtiments hauts | T7 | | Cité Gastronomique, ZAC du Triangle des Meuniers, CC Belle Epine | M.I.N. | Métropolitaine B | Grand Orly | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| Pont de Rungis | Activité | Entrepôts | T7, RER C | | Agro-Quartier plaine de Montjean, Zones d'activité destinées à muter | | Métropolitaine B | Grand Orly | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| Aéroport d'Orly | Activité (aéroport) | | T7, Orlyval | Ligne 18 | Coeur d'Orly | | Métropolitaine B | Grand Orly | 12 Grand Orly Seine Bièvre |
| Ligne 15 est | | | | | | | | | |
| Saint-Denis Pleyel | | | Ligne 13, RER D | Lignes 14, 15, 16,17 | | | | | |
| Stade de France | Activité (tertiaire, grosses entreprises et historique industriel), équipements | Tours grande hauteur | RER B puis Tram'Y | | Campus Condorcet, Centre aquatique olympique, ZAC du Landy-Pleyel et de la Montjoie, PRU Cristino Garcia | Stade de France | Métropolitaine | Territoire de la Culture et de la Création | 6 Plaine Commune |
| Mairie D'Aubervilliers | Mixte, activité (tertiaire) | Mixte | Ligne 7, 12 (en 2019) | | PNRQAD (centre ancien dégradé), PRU quartier Nord, Villette Quarte Chemin et zones d'activité le long du Canal Saint-Denis | | Locale en expansion | Territoire de la Culture et de la Création | 6 Plaine Commune |
| Fort d'Aubervilliers | Logement | | Ligne 7 | | Renouvellement des Courtillières, La Maladrerie, Cité Emile Dubois, Ecoquartier Fort d'Aubervilliers et proche gare: Ilot des Marches du Fort et Quatre-Routes PDU | Grands ensembles 1970's, Fort | Locale | Territoire de la Culture et de la Création (ouest), La Fabrique du Grand Paris (est) | 6 Plaine Commune |
| Drancy-Bobigny | Logement mixte équipements | Mixte | T1 puis Tram Express Nord | | Renouvellement du Grand Quadrilatère et Cité Gaston Roulaud ANRU 2, Quartier mixte (logements étudiants Campus Paris 13, Camus des Métiers) | Hôpital Avicenne, Université Paris XIII, CC Avenir Parisien, Grands ensembles | Intercommunale | La Fabrique du Grand Paris | 8 Est-Ensemble |
| Bobigny P. Picasso | Mixte, centre administratif | Tours grande hauteur | T1, ligne 5 | | Renouvellement du centre-ville ANRU 2, ZAC Hôtel-de-ville et PRU Karl Marx, ZAC de l'ecocité du Canal de l'Ourcq, réaménagement du Parc départemental de la Bergère | Tribunal de Grande Instance, Préfecture Seine Saint-Denis, Parce de la Bergère | Métropolitaine | La Fabrique du Grand Paris | 8 Est-Ensemble |
| Pont de Bondy | Logement et zones d'activités (sectorisés) | Pavillonnaire et zones d'activité | T1 | | ZAC de l'ecocité du Canal de l'Ourcq, des Ruves de l'Ourcq, du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq | Echangeur routier, Grands ensembles | Locale | La Fabrique du Grand Paris | 8 Est-Ensemble |
| Bondy | Logement | Pavillonnaire et zones d'activité | T4, RER E | | | | Locale | La Fabrique du Grand Paris | 8 Est-Ensemble |
| Rosny Bois Perrier | Logement et centre commercial (sectorisés) | Mixte | RER E puis Ligne 11 | | Cluster de la Ville Durable, ZAC Coteaux-Beauclair, ZAC du Grand-Pré | Grands ensembles, Domus, Rosny 2 | Intercommunale | Paris Est - entre Marne et Bois | 9 Grand Paris Grand Est |
| Val de Fontenay | Mixte logement, activité (pôle tertiaire) | Tours grande hauteur (ouest) | RER A et E puis Ligne 1 et T4 | | Cluster de la Ville Durable, Renouvellment PRU Fontenay-sous-Bois, OAP (Grand Ensemble) | Campus Société Générale | Intercommunale | Paris Est - entre Marne et Bois | 10 Paris Est Marne et Bois |

| Densité population habitants/ hectare Paris 213, petite couronne 68 | Densité emploi (emploi/ hectare) Paris 159, Petite couronne 31 | Part des cadres dans la population active % Paris 43, Petite couronne 25 | Taux de chômage % | Part des ménages à bas revenus % | Végétation % bâti | Evolution population % Paris 5.9, Petite couronne 10.1 | Part des déplacements domicile travail effectué en TP % | Perméabilité piétonne aux abords de la gare | Lieux de culture |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | |
| 47 | 96 | 15 | 21 | 31,5 | 16 | 34,6 | 58 | Faible (voies ferrées) | Cité du cinéma |
| 110 | 77 | 16 | 17 | 30,7 | 14 | 21,9 | 58 | Moyen | |
| 113 | 126 | 17 | 15 | 28,3 | 18 | 18 | 58 | Moyen | |
| 255 | 98 | 35 | 13 | 22,9 | 14 | 8,1 | 63 | Moyen | |
| 332 | 130 | 48 | 11 | 17 | 10 | 7,6 | 61 | Moyen | |
| 266 | 76 | 31 | 13 | 23 | 26 | 7,4 | 65 | Bon | |
| 132 | 68 | 24 | 13 | 19,9 | 34 | 7,2 | 53 | Bon | |
| 66 | 25 | 22 | 13 | 18,1 | 45 | 11,9 | 46 | Faible (voies ferrées, A6, institut) | |
| 106 | 19 | 11 | 14 | 22,2 | 40 | 3,9 | 44 | Bon | |
| 9 | 25 | 17 | 11 | 14,6 | 24 | -7,9 | 32 | Faible (M.I.N.) | |
| 5 | 30 | 10 | 9 | 15,9 | 14 | -8,4 | 35 | Faible | |
| 0 | 57 | | | | 21 | | | Faible | |
| | | | | | | | | | |
| 51 | 102 | 12 | 24 | 37,6 | 17 | 97,1 | 58 | Moyen | |
| 109 | 48 | 9 | 23 | 39,8 | 18 | 22,8 | 57 | Bon | |
| 103 | 15 | 6 | 25 | 40,9 | 35 | 8,5 | 61 | Moyen | |
| 39 | 26 | 6 | 20 | 37,6 | 25 | 6,6 | 54 | Faible (voies ferrées et emprise activités) | |
| 121 | 89 | 8 | 18 | 38,6 | 32 | 9,6 | 55 | Bon | |
| 86 | 27 | 11 | 19 | 31,3 | 27 | 12,3 | 53 | Moyen (voie routière) | |
| 90 | 11 | 12 | 18 | 24,8 | 35 | 21,1 | 52 | Bon | |
| 63 | 29 | 15 | 13 | 19,9 | 29 | 6,3 | 50 | Faible (autoroute) | |
| 76 | 69 | 15 | 14 | 19,5 | 35 | 1,3 | 51 | Faible (voies ferrées et autoroute) | |

# *LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS*

| Gare | Quartier à dominante | Tissu existant (parcellaire) | Infrastructure existante | Noeud au GPE | Projet et programme | Projet plus ancien remarquable | Echelle dans la métropole | CDT (Contrat de Développement Territorial) | Territoire GP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nogent le Perreux | Logement | Mixte | RER E | | Cluster de la Ville Durable | | Locale en expansion | Paris Est - entre Marne et Bois | 10 Paris Est Marne et Bois |
| Champigny Centre | Logement | Pavillonnaire et zones d'activité | | Ligne 15 sud | | | Locale en expansion | Boucle de la Marne | 10 Paris Est Marne et Bois |
| Ligne 15 ouest | | | | | | | | | |
| Saint-Denis Pleyel | | | | | | | | | |
| Les Grésillons | Activité | Industriel en mutation | RER C | | 3 ZAC Quartier de Seine | ZAC Bords de Seine, PSA, ZI des Caboeufs | Locale | Boucle Nord des Hauts de Seine | 5 Boucle Nord de Seine |
| Les Agnettes | Logement, commerce, service | Grands ensembles discontinus | Ligne 13 | | Ecoquartier à l'étude, projets le long de « la Seine au Port" | | Locale forte | Boucle Nord des Hauts de Seine | 5 Boucle Nord de Seine |
| Bois-Colombes | Logement, commerce, service | Tissu pavillonnaire | Transilien J, puis T1 | | Carrefour des Quatre routes (prolongement T1, ecoquartier ZAC Pompidou le Mignon) | | Locale forte | Boucle Nord des Hauts de Seine | 5 Boucle Nord de Seine |
| Bécon-les-Bruyères | Mixte | Equipements, services, commerces, tertiaire | Transilien L | | ZAC des Bruyères | | Locale forte | Boucle Nord des Hauts de Seine | 5 Boucle Nord de Seine |
| La Défense | Tertiaire, logement | Tours tertiaires mixtes | RER A, Ligne 1, T2, transilien L et U, extension RER E | | | | Métropolitaine | Cluster de la Défense | 4 Paris Ouest la Défense |
| Nanterre La Folie | Tertiaire, logement | Grands ensembles discontinus | RER A | | Transformation ZA les Groues, le Faisceau, les Terrasses…, plan de renouveau de la Défense | ZA des Groues | Métropolitaine | Cluster de la Défense | 4 Paris Ouest la Défense |
| Nanterre La Boule | Logement, commerce, service | Résidentiel et tertiaire éparse | RER A (en marge) | | Ecoquartier Sainte-Geneviève, réaménagement de la place de la Boule | | Locale forte | Cluster de la Défense | 4 Paris Ouest la Défense |
| Rueil-Suresnes Mont Valérien | Logement, commerce, service | Tissu pavillonnaire | RER A (Rueil), T2 (Suresnes) | | Ecoquartier et ZAC du Mont-Valérien | Fort du Mont-Valérien | Locale | | 4 Paris Ouest la Défense |
| Saint-Cloud | Logement, commerce, service | Résidentiel et tertiaire éparse | Transilien L et U | | | Domaine du Parc de Saint-Cloud | Locale forte | | 4 Paris Ouest la Défense |
| Pont de Sèvres | Mixte | Equipements, services, commerces, tertiaire | Ligne 9, T2 | | ZAC Seguin- Rives de Seine, Grand projet culturel | Parc de Saint-Cloud, Parc de Brimborion | Métropolitaine | Grand paris Seine Ouest | 4 Paris Ouest la Défense |
| Ligne 15 sud | | | | | | | | | |
| Pont de Sèvres | | | | | | | | | |
| Issy RER | Mixte, activité | | RER C | | ZAC place Léon Blum, projet le long de la Seine | | Locale forte à proximité (prolongement depuis la gare) | Grand paris Seine Ouest | |
| Fort d'Issy Vanves Clamart | Logement | Pavillonnaire et collectif | | | Ecoquartier Fort d'Issy | | Locale ou inexistante | Grand paris Seine Ouest | |
| Châtillon Montrouge | Mixte | | Ligne 13 | | Pôle multimodal (L13 et tramway) | | Locale forte | Campus Science et Santé | |
| Bagneux M4 | Mixte | | Prolongement Ligne 4 | | ZAC ecoquartier Victor Hugo et Rue de Paris | | Locale ou inexistante | Campus Science et Santé | |
| Arcueil-Cachan | Mixte | Pavillonnaire mixte | RER B | | Requalification tissu existant | | Locale forte à proximité (prolongement depuis la gare) | Campus Science et Santé | |
| Villejuif Institut G.Roussy | | | | | | | | | |
| Villejuif Louis-Aragon | Logement | Pavillonnaire et collectif | Ligne 7, T7 | | Petits projets, connexion L7 | | Locale forte | Campus Science et Santé | |
| Vitry Centre | Logement | Pavillonnaire et collectif haut | RER C, T9 | | Requalification tissu existant | | Métropolitaine (nouvelle) | Grandes Ardoines | |
| Les Ardoines | Activité industrie | Activité et industrie | | | ZAC gare des Ardoines | | Locale ou inexistante | Grandes Ardoines | |
| Le Vert de Maisons | Mixte | | | | Requalification tissu existant | | Locale ou inexistante | Grandes Ardoines | |
| Créteil l'Echat | Activités économiques et commerciales, équipements hospitaliers | Hôpitaux, commerces | | | Petits projets | CHU Henri Mondor | Métropolitaine B | | |
| Saint-Maur Créteil | Logement | Pavillonnaire et collectif | | | Pôle multimodal (RER A) | | Locale forte | | |

| Densité population habitants/ hectare Paris 213, petite couronne 68 | Densité emploi (emploi/ hectare) Paris 159, Petite couronne 31 | Part des cadres dans la population active % Paris 43, Petite couronne 25 | Taux de chômage % | Part des ménages à bas revenus % | Végétation % bâti | Evolution population % Paris 5.9, Petite couronne 10.1 | Part des déplacements domicile travail effectué en TP % | Perméabilité piétonne aux abords de la gare | Lieux de culture |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 102 | 17 | 35 | 9 | 11,7 | 41 | 14,2 | 46 | Moyen (voie routière) | |
| 81 | 21 | 20 | 12 | 18,6 | 39 | 7,8 | 42 | Bon | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 8 | 31 | 17 | 17 | 34,5 | 20 | 9,4 | 47 | Bon malgré zones d'activité, projets de requalification | |
| 163 | 31 | 23 | 14 | 26,8 | 23 | 12,1 | 51 | Bon | |
| 171 | 26 | 40 | 9 | 12,7 | 28 | 11,7 | 51 | Bon malgré relief ou coupures urbaines | |
| 171 | 91 | 44 | 8 | 8,4 | 24 | 16,7 | 51 | Bon malgré relief ou coupures urbaines | |
| 194 | 484 | 37 | 11 | 16,4 | 19 | 17,1 | 51 | Faible (trame viaire peu lisible) | |
| 91 | 187 | 32 | 11 | 21,2 | 23 | | 54 | Bon malgré zones d'activité, projets de requalification | |
| 97 | 73 | 30 | 11 | 15,3 | 30 | | 42 | Bon | |
| 72 | 15 | 35 | 9 | 10,9 | 45 | 4,5 | 31 | Bon malgré zones d'activité, projets de requalification | |
| 29 | 23 | 51 | 7 | 9,9 | 45 | 3,5 | 39 | Bon malgré relief ou coupures urbaines | |
| 109 | 100 | 40 | 9 | 12 | 32 | 20,6 | 44 | Faible (Seine) | Seine Musicale, Cinémas, Projet artistique et culturel de la pointe amont de l'Ile Seguin |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 104 | 96 | 41 | 7,7 | 11,2 | 34 | 21,8 | 49 | Bon | |
| 123 | 14 | 38 | 8,1 | 10 | 37 | 6,4 | 43 | Bon | |
| 129 | 68 | 32 | 9,8 | 14,7 | 28 | 17,6 | 53 | Bon | |
| 96 | 30 | 20 | 13,2 | 18,8 | 34 | 0,6 | 50 | Bon | |
| 98 | 41 | 28 | 10,6 | 16,2 | 35 | 8,1 | 50 | Bon | |
| | | | | | | 11,9 | 46 | Bon | |
| 104 | 18 | 20 | 12,7 | 20,1 | 35 | 12,6 | 51 | | |
| 113 | 23 | 14 | 14,4 | 28,1 | 40 | 8,4 | 48 | Bon | |
| 37 | 26 | 11 | 17,3 | 30,9 | 22 | -6,8 | 45 | Faible (3 voies ferrées, zones d'activité) | |
| 56 | 24 | 12 | 15,2 | 25,9 | 30 | 1 | 50 | | |
| 101 | 59 | 21 | 11,1 | 14,7 | 38 | 6,1 | 49 | Faible (CHU, A86) | |
| 82 | 30 | 34 | 8,4 | 13,2 | 42 | 3 | 44 | Bon | |

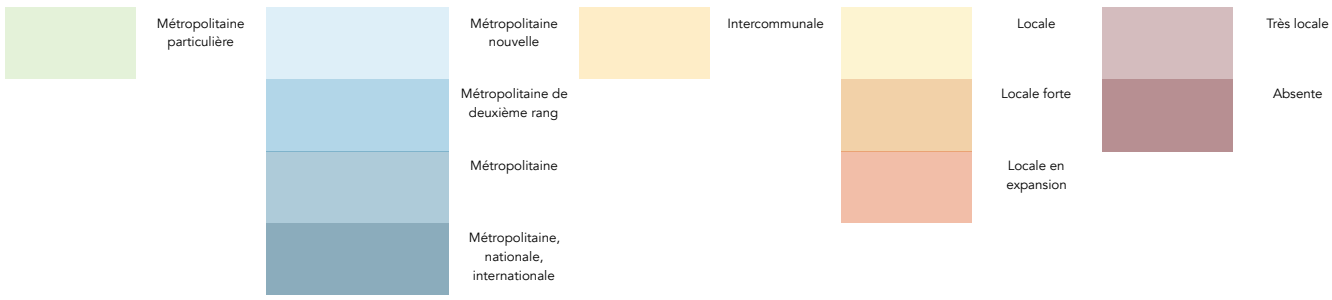
# *LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS*

| Gare | Quartier à dominante | Tissu existant (parcellaire) | Infrastructure existante | Noeud au GPE | Projet et programme | Projet plus ancien remarquable | Echelle dans la métropole | CDT (Contrat de Développement Territorial) | Territoire GP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Champigny centre | Logement | Pavillonnaire et collectif | | Ligne 15 est | Requalification tissu existant | | Locale forte à proximité (prolongement depuis la gare) | Boucle de la Marne | |
| Bry-Villiers Champigny | Commerce important | Centres commerciaux | | Transilien, RER E | ZAC Marne Europe (tertiaire, commerce, logement) | | Métropolitaine (nouvelle) | Boucle de la Marne | |
| Noisy-Champs | Mixte | Logement haut | RER A | | ZAC de la Haute Maison, Cité Descartes (lieu stratégique d'innovation sur la ville durable) | Cité Descartes | Métropolitaine (nouvelle) | Coeur Descartes | |
| Ligne 16 | | | | | | | | | |
| Saint-Denis Pleyel | | | | | | | | | |
| La Courneuve « Six Routes » | Mixte( logement, équipement, tertiaire, industriel) | Grands ensembles discontinus | T1 | Ligne 17 | Logement (prioritaire pour l'état), Renouvellement des 4000 et du carrefour ces 6 routes | | Locale forte à proximité (prolongement depuis la gare) | Territoire de la Culture et de la Création, Pôle métropolitain du Bourget | 6 Plaine Commune |
| Le Bourget RER | Mixte | Sectorisation forte du quartier (activité, pavillonnaire, collectif) | RER B, Tangentielle Nord | Ligne 17 | Logement (prioritaire pour l'état), Espaces publiques | | Locale forte à proximité (prolongement depuis la gare) | Pôle métropolitain du Bourget, Pôle d'excellence aéronautique | 7 Paris Terre d'Envol |
| Le Blanc-Mesnil | Mixte | Sectorisation forte du quartier (pavillonnaire, activité) | | | Espaces publiques | CC Parinor | Très locale | Pôle métropolitain du Bourget | 7 Paris Terre d'Envol |
| Aulnay | Mixte | Sectorisation forte du quartier (activité, pavillonnaire, collectif, grands ensembles) | | | Reconversion PSA, terre-plein central RN | CC Garonor | Intercommunale | Est Seine Saint-Denis | 7 Paris Terre d'Envol |
| Sevran-Beaudottes | Logement (individuel et collectif) | Grands ensembles, pavillonnaire, commerce | RER B | | Logement (prioritaire pour l'état), projet Terres d'Avenir, renouvellement des Beaudottes et Montceleux, CC | Hôpital Robert Ballanger | Intercommunale | Est Seine Saint-Denis | 7 Paris Terre d'Envol |
| Sevran-Livry | Logement | Pavillonnaire | RER B | | Projet Terres d'Avenir, ecoquartier terrains de la Marine (canal de l'Ourcq) | | Locale forte | Est Seine Saint-Denis | 9 Grand Paris Grand Est |
| Clichy-Montfermeil | Logement | Grands ensembles, pavillonnaire, parc | T4 (2018) | | Plus grand PRU de France, réhabilitation, construction et diversification logement, amélioration services, désenclavement (TC) | | Très locale | Est Seine Saint-Denis | 9 Grand Paris Grand Est |
| Chelles | Logement (individuel et collectif) | Pavillonnaire | RER E, Transilien p | | Logement (prioritaire pour l'état), ZAC ecoquartier Castermant, exploitation emprise voies ferrées marchandise | | Locale forte | Descartes Nord | 9 Grand Paris Grand Est |
| Noisy-Champs | | | | | | | | | |
| Ligne 17 | | | | | | | | | |
| Saint-Denis Pleyel | | | | | | | | | |
| La Courneuve « Six Routes » | | | | | | | | | |
| Le Bourget RER | | | | | | | | | |
| Le Bourget Aéroport | Aéroport, services, équipements, logement | | Bus | | JO (village des médias et salles de sport), modernisation aéroport, optimisation du foncier pour dév. activités | Aéroport, parc des expositions, Musée de l'Air et de l'espace | Métropolitaine, nationale, internationale | Pôle d'excellence aéronautique | 7 Paris Terre d'Envol |
| Triangle de Gonesse | Agricole | Agricole | Bus (très faible) | | ZAC Triangle de Gonesse (Europa City), bureaux, loisirs, activités, commerces | | Absente | Val de France-Gonesse-Bonneuil | 7 Paris Terre d'Envol |
| Parc des Expositions | Parc des expositions, Zone d'activité économique | | RER B, puis RER D (en extension depuis Villiers-le-Bel) et BHNS depuis Barreau de Gonesse | | Requalification et mutation ZAC Paris Nord 2 (bureaux et activités), extension PIEX, ZAC Aérolians (activités logistiques et high-tech, équipement culurel et sportif) | PIEX, Zone activité économique Paris Nord 2 | Métropolitaine, nationale, internationale | Coeur Economique Roissy Terres de France | 7 Paris Terre d'Envol |
| Aéroport CDG T2 | Aéroport | | RER B, TGV, Bus, puis CDG Express depuis Gare de l'Est | | | Aéroport | Métropolitaine, nationale, internationale | Coeur Economique Roissy Terres de France | 7 Paris Terre d'Envol |

| Densité population habitants/ hectare Paris 213, petite couronne 68 | Densité emploi (emploi/ hectare) Paris 159, Petite couronne 31 | Part des cadres dans la population active % Paris 43, Petite couronne 25 | Taux de chômage % | Part des ménages à bas revenus % | Végétation % bâti | Evolution population % Paris 5.9, Petite couronne 10.1 | Part des déplacements domicile travail effectué en TP % | Perméabilité piétonne aux abords de la gare | Lieux de culture |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 79 | 21 | 20 | 11,6 | 18,6 | 39 | 5,5 | 40 | Bon | |
| 39 | 20 | 18 | 9,9 | 20,6 | 46 | 3,2 | 42 | Faible (trame aviaire complète, A4, voies ferrées, zones d'activité) | |
| 66 | 24 | 16 | 12,2 | 25 | 52 | -1,1 | 56 | Bonne | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 98 | 28 | 6 | 24 | 46,3 | 27 | 5,4 | 60 | Bonne, nécessité de repenser les espaces publics | |
| 47 | 25 | 12 | 17 | 29,4 | 22 | 20,5 | 55 | Faible (voies ferrées, RN), nécessité de repenser les espaces publics | |
| 57 | 16 | 8 | 19 | 27 | 40 | 8,2 | 45 | Moyen (bonne autour de la gare puis tissu pavillonnaire donc trame aviaire incomplète), nécessité de repenser les espaces publics | |
| 28 | 22 | 6 | 21 | 43,2 | 36 | -8,4 | 46 | Faible (voies ferrées, RN), nécessité de repenser les espaces publics | |
| 76 | 19 | 5 | 22 | 40,5 | 40 | 8,3 | 54 | Bonne, nécessité de repenser les espaces publics | |
| 51 | 8 | 12 | 15 | 17,6 | 49 | 14,3 | 44 | Bonne | |
| 75 | 9 | 5 | 25 | 49,6 | 52 | 3,4 | 42 | nécessité de repenser les espaces publics | |
| 35 | 10 | 19 | 10 | 15,5 | 40 | 23,3 | 45 | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | |
| 29 | 9 | 8 | 17 | 31,7 | 27 | 21 | 40 | Bon malgré coupures urbaines RN | |
| 0 | 6 | | | | 63 | Nulle | 9 | Nulle (non urbain) | |
| 1 | 25 | | | | 32 | Nulle | 25 | Faible (nécessité de développement) | |
| 1 | 13 | | | | 6 | Nulle | 25 | Nulle (non urbain) | |

# *LES GARES DU GRAND PARIS EXPRESS*

| Gare | Quartier à dominante | Tissu existant (parcellaire) | Infrastructure existante | Noeud au GPE | Projet et programme | Projet plus ancien remarquable | Echelle dans la métropole | CDT (Contrat de Développement Territorial) | Territoire GP |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aéroport CDG T4 | Aéroport | | RER B, TGV, Bus | | Nouveau terminal | Secteur d'activité tertiaire Roissypôle Est | Métropolitaine, nationale, internationale | Coeur Economique Roissy Terres de France | 7 Paris Terre d'Envol |
| Le Mesnil-Amelot | Agricole, Activités industrielles, équipements | | Bus (très faible) | | Peu de projets: ZAC Chapelle de Guivry (logistique) | | Absente | | |
| Ligne 18 | | | | | | | | | |
| Versailles-Chantiers | Mixte (logement et équipements préfecture Versailles) | Activités et habitat avec logique sectorielle | Transilien N et U, RER C puis Tangentielle Sud (tram-train T12 Express jusqu'à Massy) et Tangentielle ouest jusqu'à Achères | | Activité | | Métropolitaine (château de Versailles) | Versailles Grand Parc/ St Quentin/ Velizy-Villacoublais | |
| Satory | Mixte, équipements militaires, forêt | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus | | Activité | Equipements militaires | Indéfini | Versailles Grand Parc/ St Quentin/ Velizy-Villacoublais | |
| Saint-Quentin Est | Activité, sport, innovation | Activités et habitat avec logique sectorielle | Bus vers RER C | | Activité | Technocentre Renault, Golf National | Indéfini | Versailles Grand Parc/ St Quentin/ Velizy-Villacoublais | |
| CEA Saint-Aubin | Activité, recherche, agricole | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus Express 96-01 | | Activité | CEA | Indéfini | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay | |
| Orsay-Gif | Activité, enseignement, agricole | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus Express 96-01 | | Campus universitaire, bureaux, activités, ZAC de Moulon | CentraleSupélec, campus universitaire d'Orsay | Indéfini | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay | |
| Palaiseau | Activité, enseignement, agricole | Prédominance activités et équipement sur le logement | Bus Express 96-01 | | Activité | Ecole Polytechnique, EDF, centres recherches et dév. | Indéfini | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay | |
| Massy-Palaiseau | Mixte | Activités et habitat avec logique sectorielle | RER B et C, TGV puis tram-train Massy-Evry et TCSP Massy-Les Ulis | | Quartier Atlantis (nouvellement réalisé), beaucoup de logement | | Métropolitaine (régionale et nationale) | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay | |
| Massy Opéra | Logement | Logement collectif et pavillonnaire | Bus vers RER B et C | | Logement, activité (nouveaux quartiers prioritaires NQP, NPNRU) | Opéra, cinéma, médiathèque | Métropolitaine | Paris Saclay Territoire Sud OIN Paris Saclay | |
| Anthonypôle | Mixte | Activités et habitat avec logique sectorielle | Bus vers RER B | | Logement, activité | Parc de haute technologie | Indéfini | | |
| Aéroport d'Orly | | | | | | | | | |




*Les données chiffrées ainsi que le rayonnement des gares et la perméabilité piétonne sont extraits des «Monographies des quartiers de gares» élaborées par l'APUR, la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) et la Société du Grand Paris (SGP) sur la base des données de l'INSEE et de l'APUR pour un rayon de 800 m autour de la gare soit environ 10 minutes à pieds. Les autres données découlent de l'arpentage et de l'étude des différents quartiers.*

| Densité population habitants/ hectare Paris 213, petite couronne 68 | Densité emploi (emploi/ hectare) Paris 159, Petite couronne 31 | Part des cadres dans la population active % Paris 43, Petite couronne 25 | Taux de chômage % | Part des ménages à bas revenus % | Végétation % bâti | Evolution population % Paris 5.9, Petite couronne 10.1 | Part des déplacements domicile travail effectué en TP % | Perméabilité piétonne aux abords de la gare | Lieux de culture |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 10 | | | | 18 | Nulle | 25 | Nulle (non urbain) | |
| 1 | 10 | | | | 53 | Nulle | 24 | Faible (nécessité de développement) | |
| | | | | | | | | | |
| 63 | 45 | 43 | 7 | 8,3 | 52 | 7,8 | 44 | Bon malgré coupures urbaines | |
| 4 | 7 | 18 | 7 | 2,5 | 62 | -6,6 | 20 | Difficile à évaluer (gare aujourd'hui occupée par les militaires) | |
| 21 | 53 | 36 | 7 | 8,9 | 45 | 9,2 | 24 | Bon malgré coupures urbaines | |
| 4 | 39 | 47 | 5 | 5,5 | 66 | 19,3 | 10 | Bon mais particulier (activité) | |
| 2 | 6 | 53 | 7 | 9,2 | 74 | 0,2 | 28 | Difficile à évaluer (pas encore construit) | |
| 4 | 5 | 46 | 7 | 4,5 | 73 | 11,9 | 29 | Difficile à évaluer (pas encore construit) | |
| 47 | 44 | 29 | 9 | 9,7 | 31 | 7,2 | 36 | Bon malgré coupures urbaines | |
| 87 | 19 | 20 | 13 | 18,7 | 48 | 0,4 | 44 | Bon malgré coupures urbaines A6 A10 | Opéra, cinéma, médiathèque Jean Cocteau |
| 32 | 41 | 35 | 8 | 10,2 | 39 | 1,4 | 41 | Bon malgré coupures urbaines | |
| | | | | | | | | | |