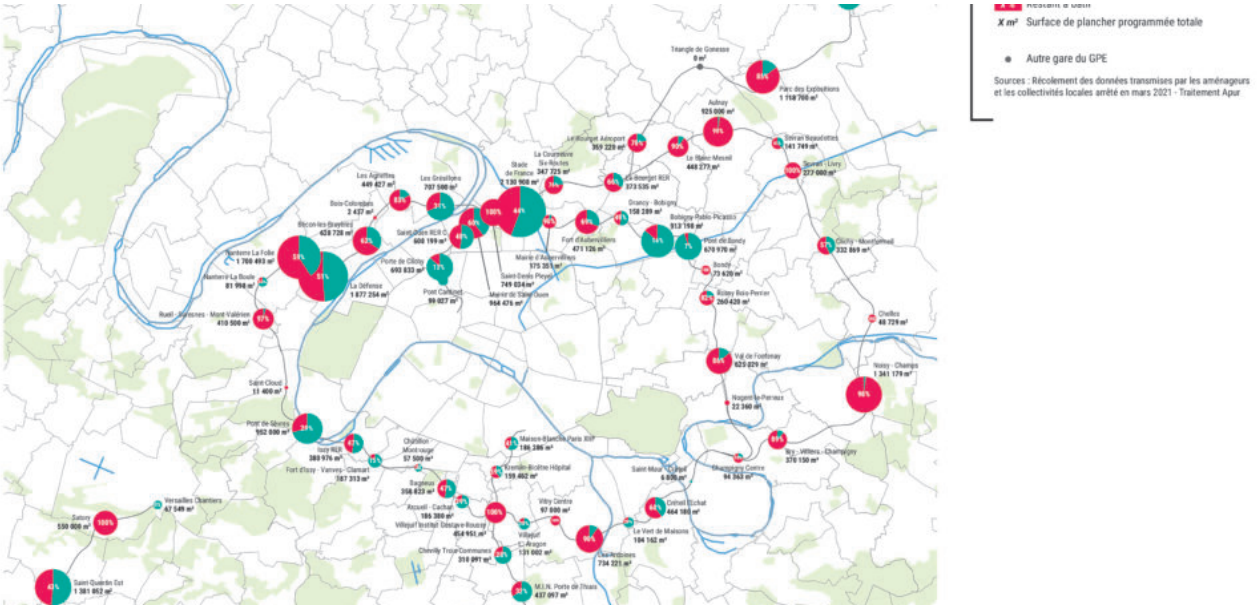
il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ




# L'atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) à l'heure des mutations du Grand Paris

Progetti di costruzione previsti nei quartieri delle 68 stazioni copyright Apur

**Les responsables de l'Atelier parisien d'urbanisme font le point sur le grand réseau d'infrastructures et les projets de transformation urbaine associés qui se dessinent autour de la capitale française**

*PARIS. Au moment où la création du Grand Paris Express donne un élan décisif à la métropole parisienne, l'APUR est un outil précieux pour tous les acteurs de ces territoires. Dominique Alba, directrice générale et Stéphanie Jankel, directrice d'études nous éclairent sur ces mutations et en particulier sur celles en cours autour des 68 nouvelles gares de ce nouveau réseau qui, avec ses 200 km de nouvelles lignes, ouvrira à l'horizon 2030 une desserte en rocade attendue depuis 40 ans.*

**Vous dirigez l'APUR depuis 2012. Quelles sont ses missions et leur évolution récente ?**



**Dominique Alba** : L'APUR est un lieu d'étude et de partage de connaissance qui documente, analyse et imagine les évolutions urbaines et sociétales de Paris et de la Métropole du Grand Paris. Nos travaux portent àla fois sur les bases de données, la cartographie, une connaissance prospective pour une ville durable et latransformation des territoires. L'APUR réunit aujourd'hui 29 partenaires, collectivités, syndicats techniques, établissements publics ; les deux plus récents étant l'Ademe, agence de la transition énergétique intéresséepar les travaux sur les déchets du BTP et sur l'énergie, et l'Établissement public d'aménagement de La Défense qui souhaite un accompagnement dans sa stratégie d'aménagement. Nos champs d'activités sont multithématiques et peuvent prendre diverses formes dont la création et l'animation d'observatoires comme celui des quartiers de gares créé en 2015 et l'observatoire de l'économie créé en 2020, suite à la crise COVID .

**Le 68 gares du Grand Paris Express ouvriront entre 2024 et 2030, quel sera l'impact de ce réseau?**



**Stéphanie Jankel** : Traduction physique du Grand Paris, ce réseau –essentiellement souterrain hormis l'émergence de la ligne 18 sur le plateau de Saclay– est une action structurante du Grand Paris. La diminution des temps de déplacement en instaurant des complémentarités avec ce qui existe, donne à tous les habitants une possibilité d'égalité d'accès aux services

**D.A.** : Le réseau du Grand Paris Express installe un réseau de réseau qui va articuler le système historique en radial par un système en rocade et faire bénéficier tous les métropolitains d'une

accessibilité de la demi-heure entre travail, domicile et offre culturelle, de santé et de services. Le plateau de Saclay sera à une demi-heure du centre de Paris mais, au-delà de ce gain de temps, l'accélération du télétravail permet d'envisager d'autres évolutions sur lesquelles des politiques publiques nouvelles vont pouvoir se développer. A titre d'exemple, la diminution de la pression sur les transports en communs ne fonctionnera que si ce télétravail est bien organisé avec la création d'espacesde travail proches des quartiers d'habitation et toute une réflexion sur des modes de vie adaptés à des rythmesmoins contraints que le traditionnel modèle « métro-boulot-dodo ».

**S.J.** : Un réseau de transports ne change cependant pas tout. Il doit être accompagné par des aménagements. Les nouvelles gares et l'aménagement de leurs quartiers génèrent un effet de masse propre à créer ter et diffuser les flux.

**Comment ces gares fédèrent-elles des quartier attractifs pour des entreprises et de nouveaux habitants. Qu'en est-il de la mixité sociale et de la réduction des inégalités ?**

**D.A.** : L'observatoire des quartiers de gare a été initié par l'APUR, la Société du Grand Paris et la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile de France pour améliorer la connaissance de ces quartiers.Prioritairement à destination des élus, il mesure les évolutions urbaines et sociales que ces quartiers sont appelés à connaître et les dynamiques de construction de logements, de développement économique et de transition énergétique. Pour étudier et comparer les mutations liées au projets urbains de ces 68 nouveaux quartiers de gare très différents par leur contexte et leur identité, nous avons adopté un périmètre compris dans un rayon de 800 mètres à partir de chaque gare, distance parcourable à pied. Les indicateurs retenus sont liés à la densité de ces quartiers, à l'évaluation de la centralité aux abords des futures stations, à leur ambiance urbaine et paysagère, à l'évolution démographique et sociale, à la mobilité, aux espaces publics et à la dynamique des projets urbains… Les 353 projets d'aménagements situés dans les 68 quartiers de gare représentent plus de 32 millions de m2 dont environ 20 restent à bâtir. Sur 12 000 hectares, 700 sont situés dans les périmètre de 800 mètres. 35 quartiers concernent des gares livrées à partir de 2025 et 33 quartiers celles qui le seront à l'horizon 2030. On constate que les quartiers de gare de l'Est de la Métropole se développent moins vite que ceux de la grande moitié Ouest, allant de la plaine Saint-Denis au plateau de Saclay en passant par La Défense, plus prisée par les acteurs de l'immobilier. Cette dynamique de construction anticipe les gainsd'accessibilité

liés à l'arrivée du métro dans la majorité des quartiers. Tous ces projets portés par des acteursdifférents ont en commun la place insuffisante des espaces publics et de la nature et la nécessité de renforcer les liens à tisser avec ce qui est déjà là et d'autres projets qui se développent autour. Des réflexions sont en cours avec les acteurs locaux pour améliorer la qualité des espaces public, la résorption de coupures urbaines et l'occupation des rez-de-chaussée afin de favoriser des parcours agréables tout en sécurisant des continuités cyclables et piétonnières.

**S. J.**: Le logement restant un sujet essentiel des politiques publiques, avec une programmation de 42 % des surfaces dédiés aux logements dont 30 % àvocation sociale, ces projets doivent aider à répondre à ce grand enjeu tout en améliorant la mixité des secteurs où ils se trouvent. Cette mixité fonctionnelle est pourtant parfois difficile à mettre en place. Les projets de la ligne 15 ouest ont une dominante d'activité , ceux de la ligne 15 Sud ont un peu plus d'habitat et sur la ligne 17 vers l'aéroport Charles de Gaulle, l' activité domine. 25 de ces quartiers permettront un accès à un grand nombre d'emplois par un trajet de 45 minutes en transports en commun et de grands pôles d'emplois comme ceux de La Défense ou Marne La Vallée deviendront plus accessibles à un plus grand nombre d'habitants.

**Les gares sont donc représentatives d'une diversité de contextes**…

**D.A.** : En complétant le réseau existant, le mouvement polycentrique qu'impulse cette rocade de 68 gares dynamise la métropole où de nouvelles centralités renforceront celles qui existent. Plusieurs gares sont dans des quartiers qui n'étaient pas desservis par des transports en commun lourds et structurant de type ferrés. Par son emplacement stratégique, à la jonction des deux communes et en correspondance facile avec le tram et différentes lignes de bus qui desservent la capitale, les universités et d'autres villes du Grand Paris, celle de Clichy-Montfermeil est l'une de celle qui suscite le plus d'espoirs. Le chantier de la gare de Bagneux et de ses abords est déjà bien avancé. Celui de la gare Champigny Centre trouve un espace très contraint au cœur de la ville. La gare de Vitry Centre, émerge dans un jardin au cœur d' un quartier déjà constitué alors qu'à Rueil Suresnes Mont Valérien, la nouvelle gare est au centre d'un projet urbain d' éco quartier. En correspondance avec de nombreuses lignes detransport, la ligne 16 et ses 10 gares relieront la plaine Saint-Denis aux frontières de la Seine-et-Marne pouraméliorer le quotidien des habitants de l'Est parisien et valoriser leur accessibilité à des bassins d'emplois trèsimportants.

**Le choc sanitaire lié à la COVID fait-il évoluer vos approches prospectives quand**

**beaucoup d'habitants souhaitent trouver plus d'espace en périphérie?**

**D.A.** : La politique de valorisation des métropole a permis un début de rééquilibrage territorial en France. Si la crise COVID a souligné une tendance apparue ces dernières années avec une diminution régulière de lapopulation des secteurs hyper denses ( – 0..5% chaque année Paris) aucune donnée n'est encore disponiblepour confirmer ce que la presse met en avant, à savoir un exode des parisiens et des bureaux qui se vident. Nous constatons par contre des attentes simples qui vont de pair avec le partage des espaces publics, unetendance à quitter Paris au deuxième enfant pour gagner en confort et une plus grande attention portée aux rythmes de vie. On trouve en Ile de France une grande diversité de typologies d'habitats qui répondent à autant de modes de vie et nous savons que certaines familles continuent à quitter la province au profit de la région parisienne attirés par l'offre propos d'emplois et d'équipements d'enseignement.

**Comment l'évolution de la production cartographique nourrit-elle vos réflexions avec l'arrivée massive de données et le développement du numérique et de l'intelligence artificielle?**

**D. A.** : La crise de la covid nous a conduit à nous pencher sur l'observation du taux d'usage des bâtimentsà partir d' informations comme la consommation d'eau potable, les espaces de bureau inoccupés ou les déchets en mesurant la part importante des restaurants dans les déchets ménagers. Nous prévoyons de construire un nouveau type d'observation fondé sur des analyses big data et de nouvelles bases de données. Quand la presse se nourrit d'une immédiateté qui est aussi celle des outils numériques, nous privilégions des observations sur le temps long qui est celui de la ville.

**S. J.** : Des aspects inchangés depuis 50 ans nous permettent d'inscrire les évolutions dans les temps long et court pour intégrer des retours d'expériences et analyser les chiffres à la lumière de ces évolutions.

*On remercie la Société du Grand Paris pour les images fournies à titre gracieux*

## Autore

### Christine Desmoulins

Giornalista e critica d'architettura francese, Christine Desmoulins collabora con numerose riviste di settore ed è autrice di svariate opere tematiche e monografiche per diverse case editrici. La

sua attività si estende alla curatela di importanti mostre, tra le quali spiccano: “Scénographies d’architectes” presso il Pavillon de l’Arsenal a Parigi; “Bernard Zehrfuss, la poétique de la structure” alla Cité de l’Architecture di Parigi; “Bernard Zehrfuss, la spirale du temps» al Musée Gallo-Romain di Lione; e «Versailles, Patrimoine et Création” nell'ambito della Biennale dell'architettura e del paesaggio. Tra le sue pubblicazioni più recenti si segnalano i volumi: “Un cap moderne: Eileen Gray, Le Corbusier, architectes en bord de mer” e “La Maison Louis Carré d'Alvar Aalto”, quest'ultimo realizzato con François Delebecque (editi da Les Grandes Personnes et Éditions du Patrimoine, 2022 e 2025).