



**HAL**  
open science

# LES LOGIQUES DE PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS LE CAS DE LA COURNEUVE SIX-ROUTES

Jeanne Dufranc, Pedro S Gomes

► **To cite this version:**

Jeanne Dufranc, Pedro S Gomes. LES LOGIQUES DE PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS LE CAS DE LA COURNEUVE SIX-ROUTES. [Rapport de recherche] Ecole d'Urbanisme de Paris. 2018. halshs-02363821

**HAL Id: halshs-02363821**

**<https://shs.hal.science/halshs-02363821v1>**

Submitted on 14 Nov 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**LES LOGIQUES DE PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC DU GRAND PARIS  
EXPRESS**

***LE CAS DE LA COURNEUVE SIX-ROUTES***

Jeanne Dufranc (Doctorante - Lab'urba)

Pedro Gomes (A.T.E.R. - Ecole d'Urbanisme de Paris - Lab'urba)

Avril 2018

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
<b>CHAPITRE 1 : LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ET LES ESPACES PUBLICS .....</b>	<b>7</b>
1. De la gare au pôle .....	7
2. Les comités de pôle .....	8
3. Évolution de la vision de la SGP.....	11
a. Les référentiels précédant l'Atelier des Places.....	11
b. La mise en place des comités de pôle et la création de l'UEPI.....	13
c. L'Atelier des Places.....	15
d. Conclusion de chapitre .....	18
<b>CHAPITRE 2. LES LOGIQUES DE PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC À LA COURNEUVE SIX-ROUTES .....</b>	<b>19</b>
1. Le contexte du quartier de gare « Six-Routes ».....	20
a. Construire une « nouvelle centralité » pour le quartier des Six-Routes .....	21
b. Une gare d'interconnexion au service du développement territorial local .....	22
c. Les Jeux Olympiques et les autres projets métropolitains : une accélération pour la mise en œuvre de la gare des Six-Routes. ....	22
d. Une « gare de nouvelle centralité » à l'intersection de projets urbains locaux .....	23
2. La Courneuve Six-Routes : projets de gare et de pôle, acteurs et processus .....	27
a. Le projet de la gare des Six-Routes .....	27
b. Le projet de pôle de La Courneuve Six-Routes .....	28
3. L'incidence du comité de pôle sur les logiques de production de l'espace public des différents acteurs .....	34
a. La SGP et le comité de pôle.....	34
b. Le Département et le comité de pôle .....	36
c. Plaine commune et le comité de Pole.....	41
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>46</b>
<b>RÉFÉRENCES .....</b>	<b>48</b>

## INTRODUCTION

L'espace public est devenu une catégorie d'action à part entière dans les politiques publiques depuis les années 1980 (Fleury, 2007 ; Gomes, 2017). Son ambition est de couper avec les approches sectorielles et fonctionnalistes de l'espace qui dominaient, promouvant des approches transversales du domaine public – induisant de la coordination entre différentes expertises. La quête de transversalité est un moyen pour répondre aux divers enjeux auxquels l'espace public tente répondre : paysagers, de cadre de vie, de partage des usages et de réinsertion de la place des piétons en ville. Pour autant, ces différents objectifs peuvent être contradictoires, mettant en évidence « l'ouverture » même du concept d'espace public (Gomes, 2017). Cette ouverture est tout autant applicable aux actes de légitimation et de délégitimation d'usages et usagers (Froment-Meurice, 2016).

Ces caractéristiques en tant que catégorie d'action nous ont semblées particulièrement intéressantes pour répondre à la commande du CGET, de la SGP et de l'ANRU, qui portait généralement sur l'appropriation de l'arrivée du réseau du Grand Paris Express (GPE) dans des quartiers appartenant à la géographie prioritaire de la politique de la ville. Le GPE est censé être à la fois un outil de rééquilibrage et d'affirmation de l'identité de la métropole parisienne, en améliorant l'accessibilité, voire en désenclavant les périphéries ; et jouer un rôle d'attraction de nouveaux publics, notamment entreprises et résidents. Dans ce contexte, l'espace public est un révélateur intéressant des éventuels arbitrages entre ces objectifs potentiellement difficiles à concilier.

Questionner les logiques de production permet de mettre en évidence les processus et les modalités qui entrent en jeu dans la conception et la gestion des espaces publics : les contextes socio-spatiaux, les politiques urbaines, les acteurs qui le définissent et mettent en œuvre. Cela permet aussi de relier ces aspects procéduraux à la substance des visions de l'espace public qu'ils portent, actent en mettent en œuvre.

Le contexte du Grand Paris, et dans une plus large mesure la métropolisation du territoire francilien qui induit des transformations politiques, sociales et urbaines, interroge la production des espaces publics – les objectifs, les processus et logiques de production ainsi que les conceptions des espaces publics. Comment les espaces publics se recomposent-ils dans ce contexte et avec la dynamique du Grand Paris ? Quels sont les objectifs qui guident leurs conceptions : intermodalité, qualité de services, gestion ? Qui en sont les acteurs et en quoi le contexte de la construction du GPE vient modifier les logiques de production ?

Créé en 2010, la SGP se concentre principalement sur la conception du réseau de transport collectif, infrastructure nouvelle constituée de quatre lignes de métro (15, 16, 17 et 18) et du prolongement de la ligne 14, située aux alentours de Paris. Son objectif principal est de mettre en œuvre les 68 gares du réseau GPE, grâce aux prérogatives que lui confère son statut, notamment être maître d'ouvrage pour les gares et leurs parvis. En tant que maître d'ouvrage, la SGP souhaite aller au-delà de la constitution d'un réseau de transport, en identifiant les gares comme de véritables « pôles de centralité » (site SGP). En témoignent les projets connexes qui comprennent logements, bureaux, commerces et équipements, qui permettraient au-delà d'un développement économique et résidentiel, « une intégration du transport dans la ville ».

Dans ce contexte, les espaces publics apparaissent comme un moyen pour créer une cohérence à l'échelle du réseau métropolitain et assurer son insertion urbaine. Alors que l'intermodalité est apparue comme un enjeu majeur, notamment à travers les recommandations en matière d'aménagements des espaces publics élaborées dans un schéma d'ensemble, désormais se développe une véritable « politique » d'espace public. Elle se traduit par une réflexion au-delà du seul parvis de gare et par l'élaboration d'un ensemble de principes-guide pour l'aménagement à destination des maîtres d'œuvre. Et au moment où les projets arrivent en phase de réalisation, l'articulation entre des principes à l'échelle métropolitaine et la conception des espaces publics des gares soulève plusieurs questions :

*Comment la conception des espaces publics pour 68 gares s'adapte-t-elle aux contextes et aux acteurs locaux ? Et, en quoi l'arrivée de la SGP transforme-t-elle les logiques de production de l'espace public existantes ?*

En élargissant la réflexion au-delà de ses périmètres de maîtrise d'ouvrage, notamment un rayon de référence 300 mètres autour de la gare, la SGP doit se confronter à des espaces et voiries appartenant à d'autres maîtres d'ouvrage. Et même si les projets de gares sont pris en considération dans les politiques urbaines (PLU, Schéma d'ensemble du Réseau de Transport Public du Grand Paris - SDRP, Contrats de Développement Territoriaux - CDT), cela présuppose une articulation entre ces acteurs, qui n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts et les mêmes logiques d'action concernant les espaces publics. Cet enjeu de coordination a induit de nouvelles formes de gouvernance au sein de la SGP, avec la création des comités de pôle et de l'Unité Espace Public Intermodalité (UEPI) rattaché au Directoire. Effectivement, ces instances, arrivées en 2016, sont conçues pour élargir la réflexion des espaces publics, créer une coordination entre les différents acteurs et une meilleure prise en compte des contextes et acteurs locaux.

Alors que les recherches se sont développées sur les espaces centraux de capitales ou de grandes villes, peu de travaux ont été effectués sur les espaces publics plus périphériques (Paddisson et Sharp, 2007). Or, l'ambition de l'UEPI apporte la catégorie de l'espace public sur la scène de l'aménagement des périphéries parisiennes. Ainsi, les questions soulevées par cette expertise sont également pertinentes pour le champ de recherches sur l'espace public.

*Cela pose un certain nombre de questions : en quoi le comité de pôle a-t-il permis de faire évoluer les projets de gare ? Comment s'effectue la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage et quelles conséquences cela a sur le projet de gare et les projets locaux attenants ?*

Comme tout maître d'ouvrage, la SGP doit piloter le projet de gare, donc tenir ses objectifs et ses délais. Cependant, l'ambition nouvelle portée sur les espaces publics implique un temps, éventuellement long, de coopération entre les acteurs pour construire une vision d'ensemble. Comment s'articulent ces deux enjeux dans un délai contraint (le calendrier étant d'autant plus contraint avec l'arrivée des Jeux Olympiques de 2024 sur une partie du réseau).

### ***Terrain d'analyse : La Courneuve Six-Routes***

L'expertise tentera de répondre à l'ensemble de ces questions à partir de la conception des espaces publics dans le quartier de gare La Courneuve Six-Routes. Outre sa pertinence pour répondre à la problématique énoncée, le choix de terrain est lié à d'autres travaux en cours, portés par les auteurs de l'expertise.

Tout d'abord, cette expertise a été nourrie par un projet de recherche en construction sur la production des espaces publics dans les territoires du Grand Paris, et plus particulièrement dans l'ancienne banlieue rouge. Il regroupe Antoine Fleury, chercheur au CNRS et Pedro Gomes, et dans une moindre mesure Jeanne Dufranc. Ce projet pose deux principaux constats de départ : la spécificité de Plaine Commune d'avoir la compétence espace public à l'échelle intercommunale depuis un certain nombre d'années ; et l'insuffisance de recherches sur l'articulation entre espace public et politiques publiques dans des projets urbains dans des contextes non centraux. A ce titre, la gare de La Courneuve Six-Routes était la seule de Plaine Commune dans les terrains proposés par l'expertise. Ce projet sera renforcé prochainement par un post-doctorat lancé par le Labex Dynamite intitulé : « explorer les espaces publics ordinaires du Grand Paris : usages et aménagements dans l'ancienne banlieue route ».

D'autre part, La Courneuve est le terrain du projet de thèse de Jeanne Dufranc, qui s'intéresse à la dé-construction de la catégorie des « jeunes » dans la gestion et la production des espaces publics sur des sites en renouvellement urbain. Un de ses terrains de recherche est la cité des 4 000 Nord à La Courneuve, située à proximité du projet de gare La Courneuve Six-Routes.

### ***Méthodologie :***

Comme mentionné précédemment, cette expertise est un premier moment exploratoire d'une réflexion plus large sur la production des espaces publics en banlieue rouge dans un contexte de métropolisation. Ainsi, ce qui est ici présenté n'est qu'un point d'étape dans notre réflexion, notamment sur les logiques de certains acteurs présents au comité de pôle. Effectivement, nous nous sommes également intéressés au projet de renouvellement urbain des 4 000 Nord, dans un objectif de comparaison des logiques de production des espaces public dans un contexte où il y a également un acteur extérieur : l'Agence National de Rénovation Urbaine (ANRU). Nous avons cherché à comprendre la façon dont le projet de gare et le travail du comité de pôle prenaient en compte les projets urbains de proximité et quels étaient les impacts sur les logiques de l'action publique à destination des quartiers populaires. Un élément de notre réflexion en cours est les discours contradictoires entre la création d'espaces publics « généreux en termes de surfaces » « adaptables » « ouverts à tous publics » et la nécessaire sécurisation des espaces publics des quartiers de gare évoqué dans l'ensemble des schémas et guides produits pour le réseau GPE et dans les discours des acteurs recueillis. La journée de la relève scientifique organisée le 28 juin au CGET sera l'occasion d'exposer et développer ces pistes de travail, qui ne sont pas présentes dans ce rapport.

L'essentiel de notre matériau repose sur des entretiens avec des acteurs publics. Au total, nous avons réalisé dix entretiens avec des personnes travaillant au Département de Seine-Saint-Denis et dans les services d'aménagement, de rénovation urbaine et services techniques de l'Etablissement Public Territorial (EPT) de Plaine Commune. Nous avons diversifié les profils

des acteurs rencontrés : chefs de projets et directeurs de services à différents niveaux hiérarchiques. Egalement, nous avons interrogé des personnes du comité de pôle de La Courneuve, des membres l'UEPI et des AMO. Puis, nous avons rencontré des personnes engagées dans l'« Atelier des places », une mission commanditée par l'UEPI.

Ce travail sera poursuivi par davantage d'entretiens, dans le but de renforcer son corpus empirique : en interrogeant d'autres acteurs des institutions déjà enquêtées, ainsi que de certaines organisations pour l'instant absentes de notre corpus : la Ville de La Courneuve et des acteurs locaux, ainsi que la Région et l'autorité organisatrice.

En complément des entretiens, nous avons effectué une analyse documentaire : des référentiels guidant la réflexion de la SGP sur les espaces publics autour des gares, des documents de planification pour comprendre l'insertion urbaine de la gare dans le contexte local et intercommunal et les politiques publiques existantes.

Pour terminer, nous souhaitons souligner, et remercier ici, Antoine Fleury pour sa collaboration à la réalisation des entretiens et pour avoir nourri notre réflexion pour cette expertise.

***Le plan se présente en deux parties :***

Le premier chapitre traite de l'évolution de la vision de la SGP concernant les espaces publics autour de la gare et de la coordination des différentes maîtrises d'ouvrage associées au projet à travers la création de l'UEPI et des comités de pôle (Chapitre 1).

Le deuxième chapitre s'intéresse plus spécifiquement au projet de gare et de pôle « La Courneuve Six-Routes » : à savoir comment s'est mis en œuvre le comité de pôle, quels sont les enjeux spécifiques de ce quartier/ et du projet. Dans une dernière partie, il sera question d'analyser les relations entre les différents acteurs présents dans le comité du pôle et de comprendre les effets que le GPE a pu induire sur leurs logiques de production des espaces publics (Chapitre 2).

# CHAPITRE 1 : LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS ET LES ESPACES PUBLICS

## 1. De la gare au pôle

La mission principale de la SGP est la mise en œuvre du GPE, soit 68 gares et toute l'infrastructure ferrée, et c'est pour y parvenir qu'elle s'est initialement organisée.

L'organigramme reproduit ci-dessous pointe l'existence de trois pôles, groupés sous un membre du Directoire : l'un voué plutôt au fonctionnement de l'organisation, l'autre aux rapports avec les institutions extérieures et, enfin, un dédié aux questions opérationnelles, de conceptualisation et mise en œuvre du réseau. C'est dans ce dernier que l'UEPI s'insère, directement rattachée au Directoire, indépendante des directions opérationnelles. Cette position dans l'organigramme suggère, que son rôle relève certes de l'opérationnel, mais est séparé du travail de mise en place du réseau, des gares, de leurs parvis et des projets connexes.

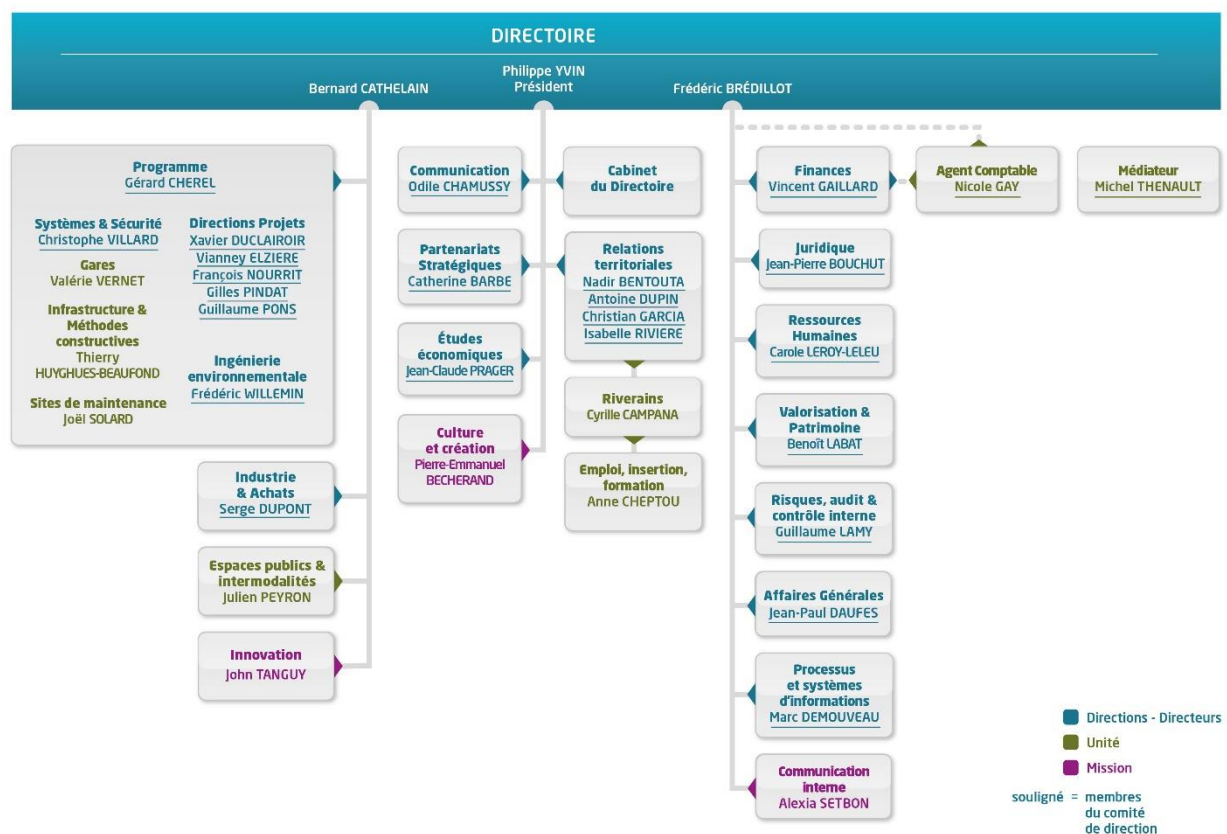


Fig. 1 : Organigramme de la Société du Grand Paris  
Source : site internet : <https://www.societedugrandparis.fr/>

Par son ampleur, le GPE est aussi appelé à jouer un rôle dans la structuration de la région francilienne – d'un point de vue territorial et identitaire. Le fait qu'on construise des « gares » et non des « stations de métro » symbolise l'ambition du projet. Le projet va au-delà des seules questions de mobilité, avec une réflexion sur des objets architecturaux plurifonctionnels qui marquent le paysage, certes, mais surtout des nœuds de centralités à créer ou à renforcer, autour desquels se grefferont des « programmes connexes » de logement, bureaux et équipements



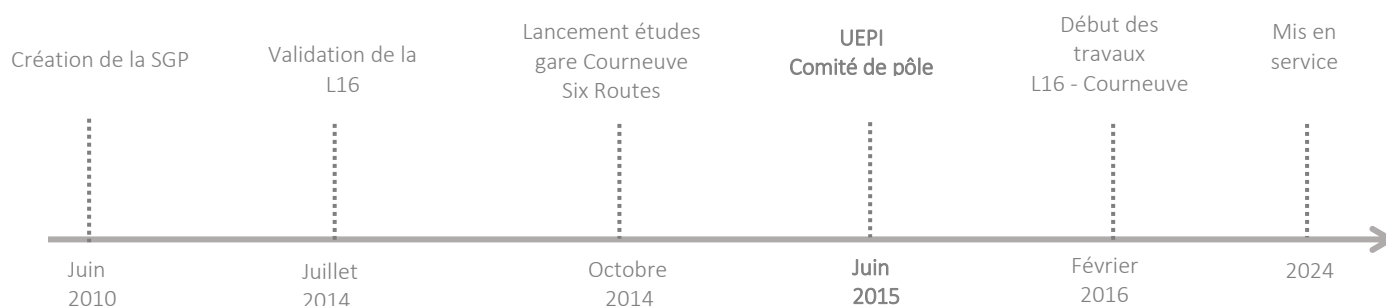
collectifs. La création de la Métropole du Grand Paris vient renforcer l'enjeu identitaire – l'identification de plusieurs sites autour des futures gares pour l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris en est un exemple. Comment faire en sorte que les gares du GPE donnent corps au territoire métropolitain ? La réponse à cet enjeu implique aujourd'hui une réflexion au-delà du seul parvis sous maîtrise d'ouvrage de la SGP, dans des voiries et espaces appartenant à des collectivités territoriales.

Par ailleurs, la création du GPE a des ambitions fortes dans l'encouragement de pratiques de mobilité moins dépendantes de la voiture. Conséquemment, outre ses impacts dans le réseau de mobilité métropolitain, l'organisation de l'intermodalité dans l'accès à la gare est un enjeu majeur – il est question de raisonner en termes de pôle d'intermodalité. Or, ceci est une compétence de l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités.

Enfin, l'arrivée des gares est potentiellement un levier de projets dans leurs environs, portés par les collectivités territoriales. La SGP a pour ambition d'accompagner et/ou encourager les collectivités à mener à bien ces projets en les insufflant le plus possible.

Institution *ad hoc* créée à but précis, dotée des seules emprises foncières nécessaires à la construction des gares et de leurs parvis, la SGP se voit intervenir dans des territoires où les domanialités publiques s'enchevêtrent et dans un secteur (l'espace public et l'intermodalité) où elle n'a pas de compétences formelles. Le besoin de coordination de ces acteurs est évident. Au cœur des dynamiques instituées est la possibilité, pas encore actée, que la SGP participe au financement des travaux dans un rayon d'environ 300 mètres autour des gares. Il est également envisagé de profiter de l'obligation de la SGP de remettre les emprises de chantier en état pour financer partiellement le réaménagement des espaces publics.

C'est face à ce contexte que, fin 2015, la SGP décide la création de comités de pôle pour chaque gare. Un même cahier des charges précède la création des comités : leur mission est l'organisation de l'intermodalité des futurs pôles d'échange. La convention est co-signée par la SGP et par IDF Mobilités, mais seule la première participe à son financement.



**Fig. 2 : Chronologie de la mise en œuvre de ligne 16 et mise en place de l'UEPI**  
*Source : site internet : <https://www.societedugrandparis.fr/>*

Les comités de pôle sont un outil classique de la mise en œuvre des réseaux du STIF/Île de France Mobilités. Comme les pôles du GPE, leurs mises en œuvre impliquent des aménagements portés par différents maîtres d'ouvrage (souvent des collectivités) avec un co-financement de l'autorité organisatrice. Ces comités de pôle (ou de ligne, dans le cas des bus) ont pour but d'organiser l'intermodalité (tout mode des voyageurs) dans un périmètre élargi autour de la gare et de discuter et harmoniser les projets en cours.

Pour les comités de pôle du GPE, la SGP finance les études nécessaires à la hauteur de 100.000 EUR. Chaque comité est piloté par une collectivité territoriale, qui est parmi les propriétaires de la voirie et du foncier autour des futures gares. Cette collectivité est maître d'ouvrage des études, commanditées à une maîtrise d'œuvre externe. Pour coordonner et dynamiser la mise en place de ces comités, l'UEPI est créée au sein de la SGP, assistée par une mission d'Assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO). Pour autant, l'UEPI ne pilote pas de comité de pôle et n'assume, en aucun cas, la maîtrise d'ouvrage des réalisations subséquentes.

Créée en 2016, l'UEPI est une unité rattachée au Directoire de la SGP. L'équipe est composée de 13 personnes (3 internes à la SGP, 10 assistants à la maîtrise d'ouvrage). Elle a trois missions principales : le suivi et l'animation des comités de pôle, l'accompagnement de l'Atelier des places (cf.infra) et la mise en place de dispositifs d'expérimentation et innovation technologique. L'AMO appuie l'UEPI dans ce travail et évalue les travaux des comités de pôle.

Chacun des membres de l'UEPI a à sa charge le suivi d'un nombre de comités de pôle et certaines démarches d'ensemble (tâches de direction, suivi de l'Atelier des places, etc.). L'équipe d'AMO est organisée en référents par ligne/morceaux de ligne, ainsi que sur des aspects thématiques. Ses interlocuteurs privilégiés sont les pilotes de chaque comité et l'UEPI.

Enfin, le rôle de l'UEPI implique également la coordination et des négociations en interne, avec la direction de projet, les chefs de secteur et l'Unité Gares.

La mission de l'UEPI est structurée en trois cycles et s'achèvera lors de la mise en service du réseau :

- Les comités de pôle (dont la durée est de 2 à 4 ans) qui portent des études préliminaires avec une enveloppe des 100.000 EUR, voire plus si des projets aux alentours sont portés par des collectivités.
- Phase de maîtrise d'œuvre (dont la durée est aussi de 2 à 4 ans - soit immédiatement pour les premières gares mises en service, soit plus tard pour les autres) où chaque maîtrise d'ouvrage désigne la maîtrise d'œuvre pour l'espace public (phases PRO et achat) pour les lots d'actions qui lui ont été attribuées par le comité de pôle.
- Phase de travaux (durée de 2 à 4 ans aussi) qui pose des enjeux de coordination, entre les différentes maîtrises d'ouvrage (éventuelles) ; et entre les chantiers du pôle et ceux de la gare.

La composition du comité de pôle est structurée par la convention élaborée par la SGP et co-signée par ÎDF Mobilités. Les acteurs impliqués sont notamment définis dès le départ : les services de l'Etat et de la Région, la SGP, les collectivités territoriales concernées, les exploitants des transports en commun et ÎDF Mobilités en tant qu'autorité organisatrice. La SGP fournit également une trame du cahier des charges pour l'étude de pôle à la collectivité maître d'ouvrage.

Les travaux du comité de pôle sont constitués de trois instances distinctes : des réunions de travail, des comités techniques et des comités de pilotage. L'ensemble du travail est développé dans une relation classique entre maîtrise d'ouvrage (collectivité territoriale) et maître d'œuvre (bureau d'études). Les comités de pilotage interviennent à la fin de chacune des phases de déroulement de l'étude, préalablement préparés au sein des comités techniques.

Le travail des comités de pôle est structuré en trois phases :

- Diagnostic, enjeux et pré-programme : à la fin de cette phase, les besoins d'espace pour les différents modes (stationnement vélo, dépose minute, poste à quai BUS, etc.) sont définis.
- Construction de scénarios contrastés d'aménagement des espaces publics, normalement deux. L'un d'entre eux est validé à la fin par un comité de pilotage. Il peut avoir un comité de pilotage intermédiaire pour acter le scénario plus tôt. À la fin de cette deuxième phase, un chiffrage sommaire, un premier dessin d'aménagement et une idée encore vague des sujets de gestion ultérieure sont établis.
- Définition d'un projet de pôle (ce terme est employé habituellement par le STIF) constitue un approfondissement du fonctionnement du scénario, des zooms sur certains secteurs, un chiffrage plus poussé ; associé à la définition des périmètres d'intervention des différents partenaires et les financements associés. Les projets de pôle menés par le STIF aboutissent normalement à des contrats de pôle stimulant les obligations des différents partenaires.

Ainsi, à la fin du comité (qui inclut, pour rappel, les équipes qui porteront les projets par la suite), un projet de pôle est validé. L'essentiel du parti d'aménagement est défini à ce stade – c'est bien plus qu'un ensemble de consignes ou principes à respecter par la suite.

La construction collective du projet de pôle est essentielle pour garantir la mise en œuvre d'un pôle d'échanges cohérent. Contrairement à d'autres services à la SGP, l'UEPI n'assume aucune maîtrise d'ouvrage ni d'œuvre, et ne produit pas de préconisations à faire respecter à d'autres services de la SGP ou à d'autres acteurs. Ainsi, sa mission consiste à faire dialoguer les acteurs et à négocier avec ses partenaires internes et externes. Puisqu'elle n'a ni la vocation ni les outils qui lui permettraient de contraindre les projets sous maîtrise d'ouvrage des collectivités, la construction d'un projet consensuel est fondamentale. La possibilité d'une participation au financement des projets par la SGP (qui n'est toujours pas actée - éventuellement menacée par les obligations d'économie récemment décrétées par le gouvernement) est particulièrement importante dans la dynamisation des travaux des comités.

Début 2018, tous les comités de pôle ont été lancés. Environ 10% sont en phase 3. Les questions de financement des aménagements n'ont pas encore été abordées.

### 3. Évolution de la vision de la SGP

Les comités de pôle reflètent un virage important dans la manière dont la SGP envisage sa mission et son rôle dans la production des espaces publics. Créés en 2016 à la demande du Directoire, ils matérialisent une décision d'intervenir au-delà du seul réseau de transport public et des parvis des gares, en acceptant le principe de co-financement dans un périmètre de 300 mètres autour des gares.

#### a. Les référentiels précédant l'Atelier des Places

Au sein de la SGP, l'Unité Gares a le rôle de définition des programmes de référence des gares et des outils de leur conception, ainsi que l'assistance aux chefs de secteur. Dans le cadre de cette mission, l'Unité a développé à partir de 2012, en collaboration avec ses partenaires et des mandataires extérieurs (Jacques Ferrier), un référentiel de conception des gares, qui contient également des préconisations pour les parvis. L'objectif du référentiel est de créer des espaces homogènes à travers la constitution de chartes et le choix de certains éléments à généraliser dans toutes les gares. Par extension, certains de ces choix concernent les parvis de gare. C'est dans ce cadre, par exemple, qu'il a été décidé que dans chaque parvis de gare un paulownia serait planté. La démarche, pilotée par une mission de conseil attribuée à Jacques Ferrier, a impliqué plusieurs prestataires pour le développement de mobiliers et de la signalétique.

C'est une période dans laquelle la contribution du réseau du GPE à une identité métropolitaine est interprétée de manière essentiellement formelle : la répétition de matériaux, équipements et signalétique dans l'ensemble des parvis seraient le marqueur identitaire majeur du caractère métropolitain du réseau.

Néanmoins, ce discours sur les parvis demeurerait peu développé (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018), consistant une extension des réflexions sur les bâtiments et programmes des gares. Dès la fin 2012, et avec plus de vigueur à partir de 2013, le groupe « Environnement des gares » du comité stratégique<sup>1</sup> s'empare de la question des espaces publics, dans le cadre d'une réflexion liée à celle sur l'insertion des gares dans les quartiers environnants (SGP, 2015b). Un ouvrage collectif, sous la direction de Bernard Landau, est publié en 2015 à ce sujet. Cette commande constitue une évolution considérable de la manière d'envisager les espaces publics autour des gares : non plus en tant qu'extension de la gare, un simple parvis, mais comme un outil fondamental de l'insertion urbaine des gares. La question de l'accessibilité à la gare, et spécialement celle des piétons et cyclistes, est le noyau de la façon d'envisager cette insertion locale des gares.

Le titre de l'ouvrage, « Les places du Grand Paris », illustre ce changement de référentiel :

*« 48 % des déplacements dans la métropole se font à pied. Ce sont principalement des piétons qui se rendent à la gare [...]. Les gares du Grand Paris vont multiplier ces flux [...]. L'aménagement des rues pour accéder à la gare est donc essentiel et conditionne le bon fonctionnement du réseau et la satisfaction de*

---

<sup>1</sup> Le comité stratégique réunit les élus des communes concernées par le Grand Paris Express et des acteurs socio-économiques franciliens. Ses 182 membres débattent et formulent des propositions sur le nouveau métro et les quartiers de gare.

*ses usagers. C'est pourquoi les recommandations prennent en considération le paysage des rues conduisant à la gare et identifient un certain nombre de repères pour les aménager pour les usages de demain qui sont en train de s'inventer : mobilités douces, mobilités partagées, informations foisonnantes.*

*Quant aux places des gares du Grand Paris, ne serait-ce que grâce aux flux de voyageurs considérables qui vont y transiter, elles vont devenir les premières places de la métropole. Il faut donc les traiter avec le souci d'en faire des lieux de rencontre, des lieux d'échanges, des lieux de vie qui doivent renforcer la polycentralité de la métropole par la qualité des aménagements. Bref il faut les humaniser... Faire des places devant les gares, faire de la place pour accéder aux gares, c'est le sujet de cette publication. » (SGP, 2015a)*

Ce passage montre bien que l'enjeu attribué aux espaces publics n'est plus celui de l'identification de la métropole à travers des éléments matériels circonscrits au seul parvis de la gare. Mais l'intermodalité se trouve imbriquée à une réflexion sur « les lieux de vie », au cœur desquels se trouve le piéton. Cette orientation est identifiable dans les six principes pour les places du Grand Paris énoncés dans le guide : accessibilité et confort, vitesse apaisée, informer et signaler, paysage et trame verte, mise en lumière et éclairage, et flexibilité des aménagements.

*« L'identité métropolitaine n'est pas faire la même chose partout. Le Grand Paris Express est un élément évident de cohérence et de structuration de la métropole... Le mimétisme serait aller trop loin. Je pense qu'on peut être plus subtil que ça... [Trouver] quelques éléments de traitement et de prise en considération des espaces publics... On doit pouvoir créer les dénominateurs communs qui identifient la Métropole du Grand Paris ou [davantage] les abords du Grand Paris Express, tout en respectant les spécificités locales... Elles s'imposeront à nous de toute manière – institutionnellement – les élus – mais aussi les sites (eau, plaine, plateau...), la tonalité, la luminosité, les perspectives, etc. sont très différentes d'un site à l'autre » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018).*

À ce changement de référentiel correspond un changement de méthode : il n'est plus question de chartes, ni de commandes de mobiliers et d'équipements, mais plutôt d'identifier des « repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express » (le sous-titre de l'ouvrage). L'ouvrage collectif mélange des contributions de portée conceptuelle et/ou de partage d'expériences, écrites par différents acteurs de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, avec des recommandations générales. Ainsi, l'ouvrage, plus que des préconisations, identifie des principes d'aménagement, d'organisation de l'intermodalité et de coordination entre les acteurs, les référant systématiquement à des pratiques et réalisations en France et à l'étranger. Et, les comités de pôle, qui venaient d'être mis en place pour le GPE, sont les dépositaires de ce travail d'articulation des enjeux d'intermodalité et d'espace public dans un périmètre élargi autour des gares.

Cette même connexion est patente dans la désignation de l'UEPI, créée dans la foulée, début 2016.

b. *La mise en place des comités de pôle et la création de l'UEPI*

Les comités de pôle sont alors les instances où les places du Grand Paris sont définies. L'UEPI, quant à elle, a la mission d'accompagner les comités de pôle dans cette définition et de faire en sorte qu'une cohérence d'ensemble soit atteinte.

Les objectifs de l'UEPI peuvent se résumer ainsi : insuffler les comités de pôle avec une logique « espace public », outre que la seule entrée intermodalité ; encourager des solutions qui concilient la spécificité des places du GPE avec leur insertion dans les quartiers environnants ; produire des consensus entre les différents maîtres d'ouvrage qui garantissent des espaces publics cohérents.

Comme dit précédemment, ÎDF Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité dans le territoire couvert par le réseau du GPE. Par conséquent, l'action de l'UEPI et des comités de pôle cherche à appliquer les principes des politiques régionales de transport et mobilité, dont le Plan de Déplacements Urbains (PDU). L'objectif n'est donc pas celui d'innover ou d'apporter des changements à la vision existante sur l'intermodalité. Les cahiers de charges pour les comités sont co-signés par ÎDF Mobilités, qui est ainsi en mesure d'exercer ses prérogatives.

Néanmoins, plusieurs des acteurs rencontrés ont exprimé des réserves quant à la qualité urbaine des pôles intermodaux produits sous la coordination d'ÎDF Mobilités, notamment par rapport aux espaces publics. Selon ces acteurs, les préoccupations centrales de l'autorité demeurent la gestion des flux et l'exploitation ultérieure des réseaux. Devant ce constat, le but de l'UEPI est de surpasser cette « *logique stricte de pôles d'intermodalité* », qui contribuerait à « *déshumaniser* » les espaces publics (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018), en apportant une touche supplémentaire aux prérogatives de l'autorité organisatrice. Il est notamment question d'ajouter des éléments de réflexion et d'intervention à l'équipement d'intermodalité – les espaces publics qui relient ces équipements entre eux et à la gare elle-même.

*« Le STIF [ancienne désignation d'Île de France Mobilités] n'avait pas jusqu'à présent de lignes de financement pour financer des parvis, des lignes de déplacement piéton, ni pour des reconfigurations façade à façade. Ils évoluent progressivement, et on a contribué à ça »* (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018).

La logique de l'UEPI est donc de prendre acte de l'importance majeure de l'accessibilité et de l'intermodalité, tout en cherchant à « *faire du plus qualitatif* » (Entretien n°2, SGP, 13/02/2017) à surpasser une vision exclusivement « intermodale » des espaces publics pour y créer des espaces publics à juste titre. Il est aussi question de chercher une « cohérence d'ensemble », expression qui remplace les visions initiales de l'identité métropolitaine, reproductible sur l'ensemble des territoires.

La première composante de la cohérence d'ensemble est la cohérence entre les espaces publics des différents maîtres d'ouvrage autour d'une gare :

*« [L'UEPI] essaye d'apporter de la cohérence d'ensemble [...], que ça fasse corps, pour que la notion de limites de maîtrise d'ouvrage ne soit pas perceptible pour l'utilisateur »* (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018)

« [L'UEPI mène une] réflexion à partir de l'idée de place, même si des axes routiers traversent [les espaces autour de la gare] : l'idée d'un grand espace public, lisible et relativement homogène » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018)

Plutôt qu'un renvoi vers une typologie d'espace figée, la notion de « place » est donc interprétée comme une manière de traiter les espaces publics qui serait homogène. Cette idée est davantage développée à travers la notion de « qualité de service ». Elle est à la fois une qualité de gestion des espaces publics (propreté, entretien), mais aussi de qualité de conception : l'orientation des cheminements, la qualité du paysage et son maintien dans le temps, la qualité du sol...

« Pas une approche cent pourcent pratique de logique de déplacements, mais une volonté de faire ville et pour ça, il y a les émotions, la perception, l'impression de sécurité... Une approche plutôt extensive des choses » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018)

Un autre chantier de réflexion important de l'UEPI est lié aux temporalités du projet. Les comités de pôle ont tous été lancés en même temps (2015/2016) et s'achèveront à peu près au même temps (horizon 2019/2020). Contrairement à la norme, cela produira des orientations d'aménagement et des cahiers des charges pour les maîtrises d'œuvre très en amont (parfois 10 à 12 ans avant) des appels d'offres et des travaux.

L'UEPI s'interroge ainsi sur la manière de prendre en compte les usages du futur dans le temps présent. La réponse est partiellement donnée par la recherche d'une mutabilité des espaces, en évitant des espaces excessivement étriés assignés à des usages spécifiques. Ainsi, le dimensionnement des espaces dans les comités de pôle ne se fait pas exclusivement à l'horizon de la mise en service de la gare, mais pour « quelque chose qu'on ne sait pas ce que sera » (Entretien n°2, SGP, 13/02/2017). Cette prémisse est, selon ce même acteur, difficile à prendre en charge par les bureaux d'études. L'Unité cherche à contribuer à ce questionnement en lançant des appels à projets innovants, portant alternativement sur les nouvelles mobilités et sur la conception des espaces publics.

Enfin, la question des temporalités est aussi envisagée dans la perspective d'un achèvement progressif des espaces publics et des « quartiers de gare ». L'enjeu est de faire en sorte que, dès la mise en service, il y ait une provision d'espace public de qualité « a minima », qui encourage l'usage du réseau dès le départ.

Or, ces intentions et questionnements demeurent relativement vagues, et potentiellement difficiles à approprier par la multitude d'acteurs engagés dans les études de pôle. Elles auraient aussi dû mal à orienter de manière précise le travail des maîtres d'œuvre qu'interviendront à la suite de ces études. C'est pourquoi l'UEPI a engagé la démarche de l'Atelier des Places, une troisième mission de conseil au sujet des espaces publics (après celles de Jacques Ferrier et de Bernard Landau).

c. *L'Atelier des Places*

L'Atelier des Places, dont le cahier des charges a été rédigé par l'AMO Ilex/TransAMO/SNC Lavalin, est la seule étude pour laquelle l'UEPI est maître d'ouvrage. Le cahier des charges se base sur les contributions de Jacques Ferrier et de Bernard Landau mentionnées précédemment.

La mission démarre à la même période de la tenue d'un séminaire qui a donné lieu à la publication « Prendre place : nouvelles gares d'Île-de-France, intermodalité et espace(s) public(s) à l'heure du Grand Paris Express ». Son objectif était de « *dégager un air du temps* » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018) reprenant les questions existantes et cherchant des références extérieures, plutôt que de produire des consignes précises.

L'Atelier des Places du Grand Paris est une démarche mandatée à un groupement pluridisciplinaire par la SGP et pilotée par les agences TVK et TN+. Il intègre neuf autres partenaires, incluant des acteurs de l'opérationnel et chercheurs. Son objectif est de fournir des éléments de réflexion et des lignes d'orientation pour le réaménagement des « espaces publics autour » des futures gares du GPE. Ses destinataires privilégiés sont les maîtres d'œuvre des espaces publics autour des gares.

Démarrée en juin 2017, la démarche durera deux ans et se structure en trois phases :

- Élaboration des premiers éléments de scénarisation
- Développement d'études de cas
- Élaboration d'un ensemble de principes-guide pour l'aménagement et la mise en œuvre des espaces publics, à décliner techniquement par la suite

Contrairement à la succession d'études précédentes, la démarche pilotée par TVK et TN+ a pour but une précision graduelle des consignes, jusqu'à leur déclinaison sur les territoires.

Le travail de l'Atelier doit aboutir à des documents facilement compréhensibles par l'ensemble des acteurs, diffusables et exportables. Compte-tenu de l'avancée des comités de pôle et des temporalités du travail de l'Atelier, ces rendus ont vocation à influencer le travail des maîtres d'œuvre, plutôt que celui des maîtres d'ouvrage.

La commande a, pour l'équipe, un objectif initial assez prescriptif, avec l'idée de s'adresser à des maîtres d'œuvre qui implique la prescription de bonnes pratiques. Cependant, la construction d'un référentiel commun pour l'ensemble des concepteurs aurait moins d'intérêt que la production d'une vision commune et le partage de méthodes d'appréhension de l'espace public pour l'équipe en charge de l'Atelier. Ainsi, le groupement retravaille la commande, pour insister sur la construction d'un vocabulaire commun mettant en avant un ensemble de valeurs de l'espace public. Cet exercice davantage théorique qu'un manuel de prescriptions techniques laisserait une marge d'autonomie considérable (et souhaitable) aux maîtrises d'œuvre intervenant par la suite.



Les travaux de l'Atelier se déroulent dans trois instances distinctes :

- 1- Le Comité stratégique du GPE, où les grands messages sont présentés devant les élus.
- 2- Le Comité des partenaires, réunissant différents acteurs métropolitains (RATP, APUR, IdF Mobilités, ARS, etc.). Lors de ces comités, le groupement présente des visuels, des idées, pour recueillir l'expression des partenaires.
- 3- Les panels des pilotes, qui articulent le travail de l'Atelier des Places et celui des différents comités de pôle. Ils prennent la forme de workshops, durant la phase II de l'Atelier (études de cas) où les experts du groupement présentent la vision développée pour l'atelier. L'objectif est qu'à travers ces rencontres qui portent plutôt sur des questions communes que sur les spécificités de chaque pôle, les pilotes des comités de pôle puissent devenir « *les ambassadeurs des grands principes* » (Entretien n°3, Atelier des Places, 23/02/2018) défendus par l'Atelier.

Ainsi, si les livrables de l'Atelier seront majoritairement à destination des maîtres d'œuvre, le processus de travail engage les pilotes des comités de pôle, ce qui rend possible la percolation des réflexions auprès des maîtres d'ouvrage.

Les recommandations de l'Atelier pour la conception des places du Grand Paris sont structurées par une méthode de scénarisation, marque de fabrique de l'agence TVK.

#### La méthode de scénarisation de TVK

*« S'inspirant des séries télévisées, la scénarisation propose de développer un projet urbain dans le temps, par périodes : les « saisons ». Cette méthode permet de fixer les fondamentaux d'un projet (ses enjeux, ses ambitions et son identité) tout en mettant progressivement en place ses états successifs. Comme des portions de vie, les « saisons » permettent une montée en puissance du projet. Le sens de cette démarche revient à ne pas attendre la phase finale pour offrir aux voyageurs et aux riverains des espaces publics qui fonctionnent et qui soient agréables : le projet existe et fonctionne avant d'arriver à son terme. Chaque « saison » est autonome mais vit en interaction avec les précédentes et les suivantes » (SGP, 2017)*

Si l'UEPI fait passer des appels à projets innovants dans le but de se projeter dans un avenir relativement incertain, l'Atelier des Places prône une méthode évolutive dans le temps, capable de garder de la souplesse et de l'adaptabilité aux aléas du développement du projet et des territoires.

*« Il s'agit d'esquisser des étapes de développement intermédiaires pour introduire de la souplesse à l'échelle de l'ensemble du projet pour prendre en compte des évolutions certaines mais dont personne ne connaît l'ampleur ni les effets. C'est cette souplesse qui permettra de faire évoluer les espaces sans avoir à les reprendre entièrement et, ainsi, limiter des investissements inutiles » (SGP, 2017)*

Dans ce cadre, la construction des nouvelles centralités engendrées par les gares du GPE est certaine, mais ses contours sont imprécis. Ainsi, la mission des comités de pôle (et de l'Atelier dans sa mission de conseil) est de définir les orientations et priorités dans la construction de ce cadre évolutif. Concernant les espaces publics, la question est de faire en sorte qu'ils s'adaptent

aux évolutions de nouvelles formes de mobilité, usages et services. Le processus proposé par l'Atelier repose sur les notions de flexibilité et d'anticipation, impliquant :

- une mobilisation progressive et parcimonieuse des emprises foncières disponibles, dans une démarche proche de l'expérimentation
- une compréhension des caractéristiques actuelles et passées des territoires
- l'utilisation du temps du chantier comme un moment de réflexion, d'expérimentation, de communication visant l'adhésion du public au projet, voire de la concertation, et de l'animation artistique et culturelle.

Le premier livrable de l'Atelier des Places, rendu à l'issue de la première phase de travail, est révélateur de la posture de l'équipe et du sens donné à la mission. Il est question de poser les jalons d'une conceptualisation commune des espaces publics (la méthode de scénarisation et un vocabulaire), une « Bible » pour une approche des Places du Grand Paris (des fondamentaux à rechercher dans tous les projets, ainsi que des « intrigues » - des éléments de problématisation dans la construction des différentes saisons de la production des espaces publics de chaque gare). Tous ces éléments sont systématiquement illustrés par des exemples tirés des futurs quartiers de gare ou par des références.

Les objectifs heuristiques et de construction d'une culture et méthode communes sont clairs dans ce document. Contrairement à une vision de l'identité métropolitaine appuyée sur une idée de longévité du réseau et de mise en place d'éléments communs, l'Atelier propose un discours où la différence est la principale caractéristique des espaces publics. Ceci implique également une déconstruction de l'idée de « place », pour une conception de l'espace intermodal où le piéton est la figure centrale et où une certaine idée de lenteur est à promouvoir et où le morcellement de l'espace par les équipements de mobilité est à éviter. Les discussions à ce sujet ne sont pas closes et les phases suivantes de l'Atelier permettront de les préciser. En même temps, les conceptions initiales de l'identité métropolitaine et le rapprochement des collectivités locales dans les comités de pôle aboutissent au maintien de la signalétique et les dispositifs numériques comme éléments communs à tous les parvis du réseau.

Le document précise encore la « mise en saisons » par rapport au réseau du GPE et son applicabilité à différentes « familles de gares ». Le livret est accompagné d'un Atlas cartographique, qui prend acte de la nécessité, citée précédemment, de connaître les caractéristiques actuelles et passées des territoires.

#### *d. Conclusion de chapitre*

Dans ce chapitre, nous avons d'abord montré la manière dont les espaces publics émergent tardivement comme un enjeu pour la SGP. Celle-ci se concentre initialement sur ses responsabilités de maître d'ouvrage. La nécessité d'organisation de l'intermodalité autour des gares et les enjeux liés à l'insertion du réseau dans les territoires posent simultanément des questions de coordination des acteurs (notamment des différentes maîtrises d'ouvrage) et de l'espace public. La création de l'UEPI vise répondre à ces besoins.

Nous avons aussi montré l'évolution de la vision de la SGP sur les espaces publics, passant de l'idée d'uniformisation d'éléments de design et d'équipements à la notion de « cohérence d'ensemble ». Celle-ci se définit par une qualité de service égale dans les espaces publics autour de toutes les gares, ainsi qu'une insertion harmonieuse dans les quartiers aux alentours. Malgré cette évolution, la tension entre prescriptions techniques précises et le développement d'une approche globale, d'ordre conceptuel et méthodologique, semble être toujours présente. Elle est, actuellement, surtout projetée envers le travail des maîtrises d'œuvre.

Enfin, dans ce chapitre nous avons vu que la construction de la logique de production des espaces publics du GPE par l'UEPI s'interroge autant, sinon plus, sur les temporalités que sur les caractéristiques à donner aux espaces. Les longs hiatus entre le travail des comités de pôle, les missions de maîtrise d'œuvre et la livraison des espaces interrogent la pertinence d'une prise de décision au temps présent, voire la capacité même à anticiper les enjeux de ce futur proche. L'approche du sujet concilie scénarisation, quête de mutabilité des aménagements, appel à l'innovation/prospective, ainsi qu'un espoir que les consensus construits dans les comités de pôle, par les acteurs de projet eux-mêmes, puissent survivre aux aléas du temps.

## **CHAPITRE 2. LES LOGIQUES DE PRODUCTION DE L'ESPACE PUBLIC À LA COURNEUVE SIX-ROUTES**

La gare de La Courneuve Six-Routes est notre point de départ pour interroger les logiques de production des espaces publics à l'échelle du GPE. Elle desservira les lignes 16 et 17 du réseau, qui relieront la gare de Saint-Denis Pleyel, à celle de Noisy-Champs à l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle. Elle sera située au niveau du carrefour départemental des Six-Routes, à l'est de la ville, dans un secteur proche de la cité des 4 000, du parc Georges-Valbon et du centre ville.

L'arrivée de la gare est identifiée dans les documents de planification de la commune comme une réelle opportunité de recomposition urbaine et un outil pour le développement territorial local et intercommunal. D'une part, car elle établirait une connexion avec un vaste réseau de transport, qui suppose l'arrivée de nouveau flux, d'activités et échanges, et d'autre part, car elle constituerait un moyen pour impulser localement une nouvelle « *identité urbaine* » au secteur et constituer « *une nouvelle centralité* » dans la commune (PLU, 2018).

Par ailleurs, Plaine Commune est depuis une vingtaine d'années dans une politique de « *reconquête* » de son territoire que le projet de territoire définit comme « *morcelé par les friches industrielles et les faces stériles des grandes infrastructures qui marquaient ses 48 kilomètres carrés bordant Paris, sans les desservir* » (Projet de territoire Plaine Commune, 2014). Ces reconfigurations se traduisent par l'arrivée de nombreux projets urbains d'envergure métropolitains (Campus Condorcet, Carrefour Pleyel, Le Bourget etc), de nouvelles entreprises et de nombreux sièges sociaux, dont certains sont développés au sein de La Courneuve (Centre des archives diplomatique du Ministère des affaires étrangères par exemple).

Dans ce chapitre, nous présenterons rapidement les enjeux du contexte local en spécifiant que La Courneuve est un site emblématique pour le GPE en vue des Jeux Olympiques de 2024 sur un site à proximité du parc Georges-Valbon et pour la multitude de projets urbains en cours (2.1).

Puis, il sera question de comprendre la mise en œuvre du dispositif « comité de pôle » de La Courneuve Six-Routes : de saisir l'évolution des enjeux identifiés pour les espaces publics du quartier de gare et les scénarios proposés, puis le déroulement du comité de pôle et ses acteurs (2.2).

La troisième sous-partie s'intéressera aux conséquences du comité de pôle sur les postures et les logiques des acteurs concernés par la production des espaces publics autour de la gare, à savoir le Département de Seine-Saint-Denis et Plaine Commune et proposer des pistes pour comprendre la manière dont l'exceptionnalité des avancées à La Courneuve confronte l'UEPI à des nouveaux enjeux et quelles en sont les conséquences (2.3).

## 1. Le contexte du quartier de gare « Six-Routes »

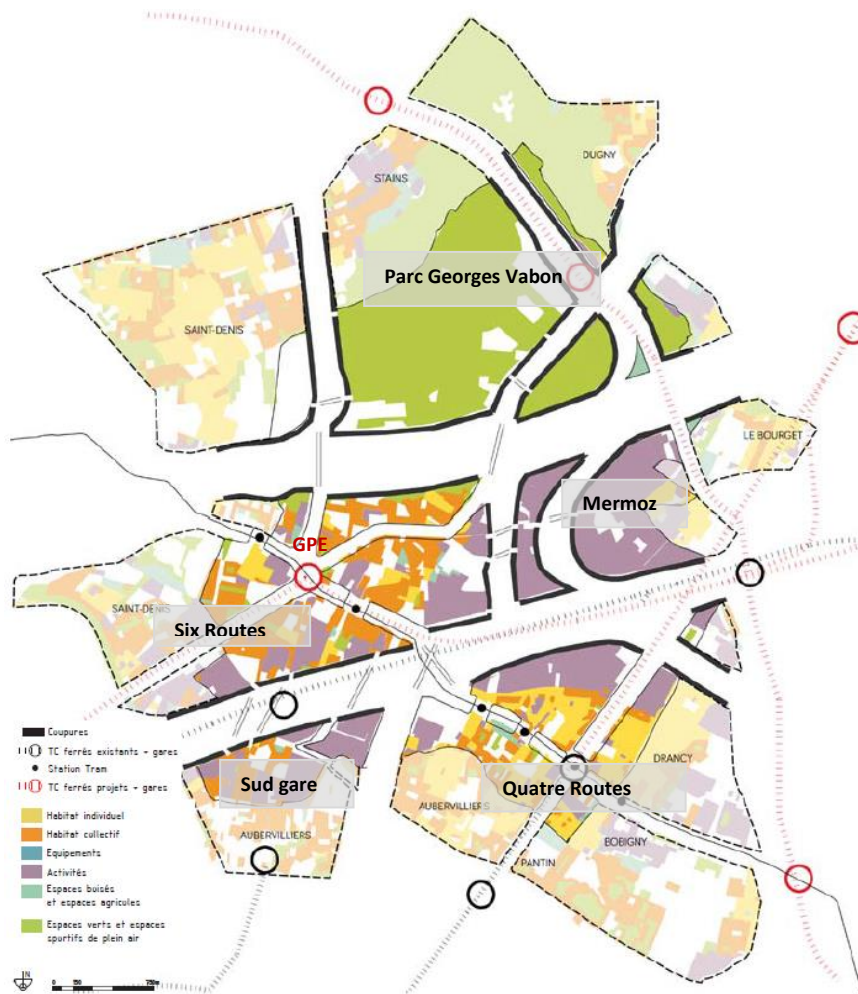


Fig 3 : Carte de localisation des quartiers de La Courneuve et de mode d'occupation des sols  
Source : Rapport de présentation du PLU, 2018

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) délimite cinq secteurs, ne correspondant pas à des limites administratives ou encore des délimitations de projets urbains comme c'était le cas dans le précédent PLU, mais à des secteurs définis en fonction d'un enjeu à prendre en compte pour le développement du territoire.

- Quatre-Routes (qui s'organise autour de la ligne 7 de Métro) : enjeu de maîtrise des mutations urbaines et sociales
- Six-Routes : enjeu de centralité
- Sud de la gare : enjeu de mixité d'usages
- Mermoz : enjeu de requalification et de clarification des usages
- Parc Georges-Valbou : enjeu de connexion au territoire

a. *Construire une « nouvelle centralité » pour le quartier des Six Routes*

Le diagnostic effectué sur le quartier des Six-Routes tire trois constats principaux. De manière succincte, c'est un territoire :

- fragmenté par les infrastructures de transports régionales (A1, A86, RER) et départementales et locales (carrefour des Six-Routes, N186, N301, RD30..) qui fractionnent l'espace urbain et rendent difficiles les parcours piétons et cyclables
- structuré par des emprises industrielles (à proximité notamment site industriel KDI et l'entreprise CARTONDUL)
- essentiellement résidentiel qui accueille une population populaire<sup>2</sup> avec la présence quartiers d'habitat social (8 600 logements sociaux) tels que la cité des 4000 au nord et zones de tissu pavillonnaire à proximité de la Mairie

La stratégie urbaine, pour les années à venir, mise en œuvre à l'échelle de la ville est de rééquilibrer le territoire autour de deux centres : le quartier des Quatre-Routes et celui des Six-Routes qui représentent les deux secteurs résidentiels de la ville (cf. *carte*).

Le rééquilibrage entre est et ouest s'effectue par une densification des projets urbains et des activités économiques autour du projet de gare La Courneuve Six-Routes qui est censé participer à la valorisation urbaine du quartier et s'articuler avec les projets immédiats (cf. partie suivant). L'objectif principal est de « *transformer un secteur aujourd'hui de transit en territoire de destination* » (PLU, 2018). Le PLU met en évidence notamment : « *une programmation de logements ambitieuse pour les années à venir et des secteurs de projets (KDI, Six Routes, Babcock) situés à proximité immédiate d'infrastructures de transport d'envergure métropolitaine qui devraient pouvoir permettre de répondre quantitativement aux besoins locaux et attirer de nouvelles populations sur la commune* » (PLU, 2018)

Précisément, avec l'ensemble des projets, la ville compte attirer de nouvelles populations (à hauteur de 6 000 personnes) alors que le quartier regroupe actuellement un peu plus de 27 000 habitants (Apur, 2015). Par ailleurs, les projets prévoient de développer des bureaux, des équipements et des commerces, afin de changer la destination du lieu qui actuellement uniquement résidentiel. Dans le cadre des projets de renouvellement urbain précédent les surfaces autorisées à la construction étaient destinées principalement à l'accueil de nouveaux services publics (55%) qui viennent de locaux industriels, et seulement 10 % pour les commerces et 4 % pour les bureaux (Apur, 2015). L'arrivée de la gare doit être un levier pour impulser ces transformations sociales et spatiales.

---

<sup>2</sup> Selon la monographie faite par l'Apur, 46 % de la population du quartier des six routes ont de faibles revenus (940 euros par unité de consommation et par mois). De l'ensemble du réseau GPE, l'étude souligne que La Courneuve Six Routes et Clichy-Montfermeil sont les deux quartiers où les ménages ont des revenus les plus faibles (Apur, 2017)

*b. Une gare d'interconnexion au service du développement territorial local*

La gare des Six-Routes est considérée comme une gare d'interconnexion, selon la typologie proposée par la DRIEA suite aux réflexions élaborées au sein d'un groupe de travail réunissant la SGP, STIF, RATP, SNCD, RFF, Conseil Régional (DRIEA, 2015). Cela s'explique en partie car ce territoire est bien desservi en transport en commun (cf. encadré). La future gare sera reliée aux transports en commun existants T1 et lignes de bus, ainsi qu'au RER B avec la réalisation de correspondances.

La Courneuve est bien desservie par les transports en commun :

- Le RER B, *station Aubervilliers-La Courneuve*, connecte le centre-ville de la commune à la Gare du Nord de Paris d'une part (correspondances Métro lignes 4 et 5 et RER lignes D et E) et à l'aéroport de Roissy- Charles De Gaulle d'autre part.
- La ligne 7 du métro, *station La Courneuve - Mairie d'Ivry*, détient son terminus dans le quartier des Quatre-Routes, *place du 8 mai 1945*, situé au Sud Est de la ville. C'est un pôle d'interconnexion entre plusieurs moyens de transport de la ville : bus, métro, tram.
- Le tramway T1, circule depuis les années 1990, fait la liaison Est Ouest de la première couronne. Il relie les villes de Saint Denis et de Noisy-le-Sec de l'EPT d'Est Ensemble. Il traverse toute la ville d'Est en Ouest et détient 7 stations sur la commune, permettant ainsi l'accès aux stations de la ligne 7 du métro et du RER B.
- 5 lignes de bus desservent le quartier de la future gare Six Routes reliant principalement les villes d'Aubervilliers, Stains et Paris, Porte des Lilas, Gonesse<sup>1</sup>

Plusieurs projets de prolongement d'envergure métropolitaine sont actuellement en cours d'études et/ou de réalisation dont les lignes 16 et 17. Il s'agit de :

- En 2019, du prolongement du T1 de Noisy-le-Sec aux Lilas/Montreuil, puis Val de Fontenay d'une part, et d'Asnières- Gennevilliers, puis jusqu'à la Défense d'autre part
- En 2023, du Tram Express Nord (mise en service partielle en 2017) entre Sartrouville et Noisy le Sec
- Du prolongement de la ligne 7 du métro entre les Quatre Routes et l'aéroport du Bourget, dont les dates ne sont pas encore connues.

*c. Les Jeux Olympiques et les autres projets métropolitains : une accélération pour la mise en œuvre de la gare des Six-Routes.*

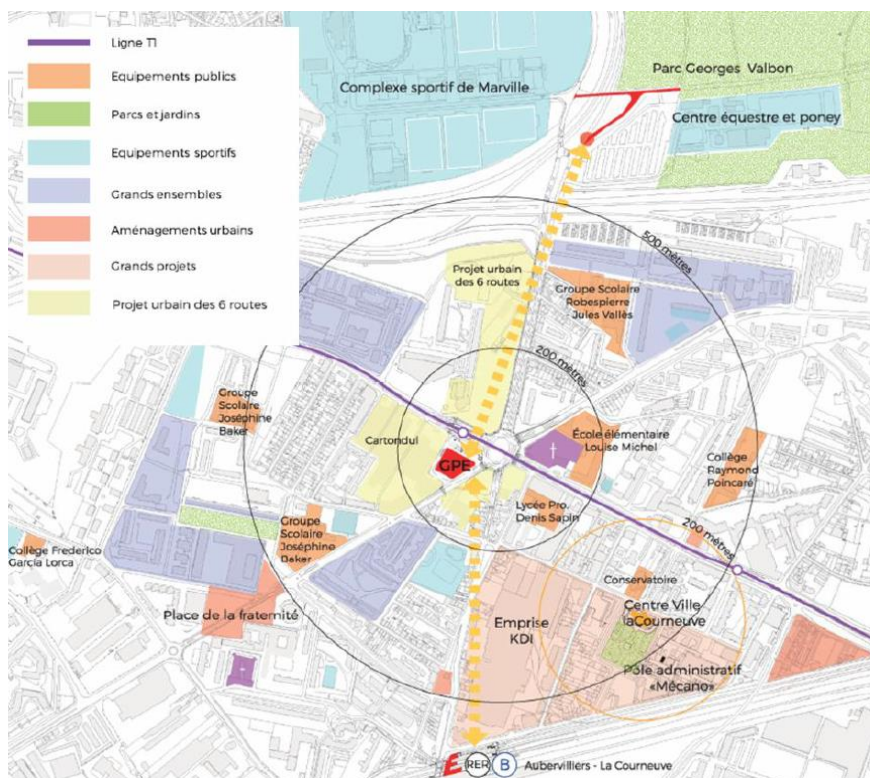
Par ailleurs, le réseau du GPE arrive dans un contexte de transformation de la ville, avec l'arrivée de grands projets métropolitains. On peut citer la reconversion de la friche industrielle Babcock située près de la station du RER B. Il s'agit d'un site retenu par l'appel à projets innovants « Inventons La Métropole du Grand Paris » remporté par la Compagnie de Phalsbourg. Il est identifié dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) comme un « lieu stratégique » du

Territoire de la Culture et de la Création, prévoyant la reconversion des friches industrielles en lieux d'activités culturelles et de développer une annexe de la Banque de France.

Et surtout, la ville est choisie pour accueillir la compétition de waterpolo pour les Jeux Olympiques en 2024 dans le Parc des Sports de Marville, situé à proximité de Georges-Valbon. Ce dernier appartient aux Départements de Seine-Saint-Denis et de Paris. Dès juin 2016, une convention de coopération est faite entre les deux afin « de créer à Marville un ensemble sports et loisirs à rayonnement métropolitain, comportant une offre de pratiques sportives et de loisirs diversifiée, améliorée et accessible au plus grand nombre de Parisiens et de Séquano-dionysiens. » (PLU, 2018) L'organisation de ce grand événement a des effets directs sur le calendrier et sur les réflexions du projet de gare et de son parvis, qui doit nécessairement prendre en compte les enjeux de restructuration du boulevard amenant au parc, la gestion des futurs flux de passagers, etc. Cela amène le Département93 à lancer une étude pour réfléchir à la définition des perspectives d'évolution des abords de l'ex-RN301 et la prise en compte de l'axe gare-parc.

*d. Une « nouvelle centralité » à l'intersection de projets urbains locaux*

La gare et le secteur du projet se situent à l'intersection de plusieurs projets urbains: le projet urbain des Six-Routes, le projet de renouvellement urbain de la cité des 4000 Ouest et Nord, le Parc Départemental Georges-Valbon ainsi que la restructuration du centre-ville.



**Fig 4 : Carte de localisation des projets en cours autour des Six-Routes**  
*Source : Monographie du quartier de gare Courneuve Six Routes, Apur, 2016*



Ces projets vont dans la continuité des transformations urbaines et sociales, notamment d'un point de vue résidentiel, menées depuis plusieurs années.

En effet, des études pour les Six-Routes sont menées depuis longtemps par Plaine Commune et La Courneuve. En 2012, une étude urbaine autour du carrefour avait été effectuée par le groupement Castro/Une Fabrique de La Ville dont un des objectifs était de se positionner en faveur de l'arrivée d'une gare du Grand Paris auprès des différents acteurs, que l'on retrouvera aussi dans le projet du comité de pôle, notamment l'EPT, Plaine Commune, La Ville de La Courneuve, le Département et la SGP. Ces études ont d'ailleurs permis d'entamer des réflexions et une coordination entre ces différents acteurs. L'étude a été reprise par TVK qui propose un programme majoritairement résidentiel, complété par des bureaux, groupe scolaire et réaménagement des espaces publics, notamment du Moulin Fayvon. Comme indiqué précédemment, TVK effectue une scénarisation du projet urbain en définissant quatre saisons, quatre temps qui s'articulent autour de la gare Six-Routes : « en attendant la gare » (Saison 1), « la gare du parc et des Jeux Olympiques » (Saison 2), « Intensifier le pôle gare » (Saison 3), « le devenir de Cartondul » - entreprise aux abords de la gare (Saison 4).

Puis, citons le projet de renouvellement urbain des 4 000 Nord et Ouest, qui a débuté dans les années 1980 et qui continue actuellement avec le PNRU. La démarche est donc ancienne. Les premières démolitions datent des années 1980 – La Courneuve étant une des premières villes françaises à démolir des logements sociaux. Au total, 6 000 logements seront concernés par ces opérations. Depuis, les logiques de l'action publique demeurent stables. Avec d'un côté, l'objectif du « désenclavement du quartier » par le développement économique et la résidentialisation avec la création de nouvelles voies et la requalification des espaces publics. D'un autre, l'objectif de « mixité sociale » par la démolition-reconstruction (avec une diversification des statuts de logements et de l'offre). L'idée principale est celle de reconstruire « *une identité urbaine nouvelle plus conforme à la conception de la ville traditionnelle* » (convention ANRU, 2006). L'image des 4 000 est plutôt négative, largement diffusée dans l'espace médiatique et politique. À ce titre, le maire de La Courneuve a déposé plainte auprès de la HALDE pour discrimination urbaine et sociale en 2009 (Hancock et al., 2016).

C'est dans ce contexte d'abondance de projets urbains locaux que le comité de pôle est mis en place.

	<b>Projet urbain des Six-routes</b>	<b>Renouvellement urbain des 4 000 Nord</b>
<b>Maitrise d'ouvrage</b>	Plaine Commune Direction de l'aménagement	Plaine Commune Direction de la Rénovation Urbaine
<b>Maitrise d'œuvre</b>	TVK architecte-urbaniste / OLM Paysagiste / Alto Ingénieurs environnement et une Fabrique de La Ville.	Atelier Ruelle
<b>Objectifs généraux du projet</b>	Lien entre les différents quartiers : 4 000 Nord/ Ouest, la gare des Six-Routes / centre ville	Désenclavement vers le parc Georges Valbon/ centre ville de La Courneuve/ GPE Mixité sociale par la restructuration de l'offre d'habitat (petit collectif d'immeubles ou maisons individuelles) + statut (locatif libre, ou accession sociale + privé) Dé-densification du quartier, prévoyant des relogements en dehors du site Réhabilitation des équipements publics de proximité
<b>Enjeux sur les espaces publics</b>	Transformer des espaces publics de « transit » Reconfiguration du carrefour et des voiries départementales/ création d'un mail paysager ; Création d'une place publique, lieu d'échanges entre les différents modes de transports ; Création d'une voirie secondaire.	Création de franchissement en direction du parc Requalification des espaces publics et réorientation des équipements sportifs Démolition du centre commercial actuel
<b>Programmation</b>	Habitat 780 logements dont 30% de logements sociaux  Equipements Commerces, des activités Square de proximité autour du Moulin Fayon Groupe scolaire	Habitat 15 logements neufs sur site 734 logements démolis 579 logements Résidentialisation  Equipements publics Groupe scolaire Robespierre/Jules Vallès Maison pour tous (aussi c'est là maison de projet) Démolition du centre commercial Verlaine- reconstitution de locaux commerciaux en RDC positionnés le long de la RD)
<b>Etapas</b>	Phase 1 : Etudes urbaines 2016 Phase 2 : Dossier ZAC 2017 Phase 3 : Approbation PLU 2018 Phase 4 : Livraison 2022	Phase 1 : 2012 -2017 Phase 2 d'études : 2017-2018 Phase 3 : 2018 - 2022
<b>Autres projets urbains structurants</b>	Babcock	

<i>pour le territoire</i>	ZAC de centre-ville : acquisition d'une emprise foncière de l'ancienne entreprise KDI (5 hectares). Création de 1000 logements Projet Cartondul
<i>Etudes urbaines</i>	Etude urbaine et paysagère du site Marville/ Georges Valbon piloté par le Département pour définir l'aménagement du mail piéton reliant la gare au site Marville pour les JO

## 2. La Courneuve Six-Routes : projets de gare et de pôle, acteurs et processus

La gare de La Courneuve Six-Routes est présentée comme un des projets de pôle les plus avancés avec « *une des évolutions les plus spectaculaires [...]. Tout le monde est étonné* » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018). Comme présenté dans la partie 1, le comité de pôle a pour but de poursuivre les réflexions le parvis de la gare et de l'élargir aux espaces publics et projets locaux attenants. Cela implique d'articuler les différents acteurs en charge de tous ces projets. Les systèmes d'action de la gare et du pôle sont autonomes, pourtant certains acteurs sont impliqués dans les deux.

### a. Le projet de la gare des Six-Routes

Maîtrise d'ouvrage	Société du Grand Paris
Maitres d'œuvre	Chartier Dalix (architecte)
BET	Egis (Egis rail, Egis bâtiment, Elioth, AcoustB), Tractebel (ingénierie), ON éclairagistes
Surface	2140 m <sup>2</sup> (gare et services gare), 163 m <sup>2</sup> (commerces)
Coût	55 M € HT
Phase	PRO-b, livraison 2024
Responsable projet	Sophie Deramond
Mission	Complète

Le projet de gare est conçu par le cabinet d'architecte Chartier Dalix. Le démarrage de la construction de la gare est prévu en août 2018 pour une livraison en 2024. Elle est implantée sur le carrefour des Six-Routes entre les rues Saint Denis et le Boulevard Pasteur, qui se situe sur l'emprise de l'ancien restaurant Quick démoli en avril 2017. Le projet prévoit de construire un hall d'entrée traversant, accessible au nord pour prendre le T1 et au sud pour faire le lien avec le centre ville. Des espaces commerciaux et des services de proximité d'environ 280 m<sup>2</sup> sont prévus au rez-de-chaussée, mais à l'intérieur de la gare, ce qui posera notamment des questions au sein du comité de pôle (cf. partie 2.3).

Les architectes en charge du projet de gare le décrivent un « lieu de vie » et un « lieu d'échanges » :

*« La gare est aussi conçue comme un espace traversant, un morceau de ville à travers lequel on pourra cheminer sans nécessairement prendre les transports. Ce n'est pas un cul de sac mais un endroit ouvert, conçu comme une halle ou un marché. Nous avons choisi de créer un espace public majestueux en optant pour une voûte ample de 6 mètres de hauteur, qui sera un signal urbain fort pour les habitants. La gare ne sera pas un simple terminal mais un lieu de vie avec des commerces et des services. »* (Site de la SGP, interview de Pascale Dalix et Frédéric Chartier, mis à jour le 24/03/2016)

Également, au-dessus de la gare, est prévu un projet connexe. Il s'agit d'un bâtiment comprenant 125 logements (de 7 000 à 10 000m<sup>2</sup> au total). Le promoteur Pichet a été désigné par la SGP pour la

construction du projet. Ce dernier sera accompagné de l'agence d'architectes Louis Paillard, des bureaux d'études Peutz et Incet, du paysagiste Land'Act ainsi que de deux plateformes de recherche Smiile et Genre & Ville (Site de la SGP « projet immobilier connexe gare Courneuve Six Routes, mise à jour 11/12/2017). « Ce programme est le quatrième projet immobilier en lien avec le nouveau métro que nous attribuons, après Bagneux, Créteil L'Échat et Issy-les-Moulineaux », a rappelé Philippe Yvin, président du Directoire de la Société du Grand Paris. « Tous démontrent le potentiel des gares du Grand Paris Express en matière d'aménagement, de construction de logements et d'attractivité économique et sociale. » (Moniteur, 2017). Le bâtiment de standing, d'une hauteur de 55 mètres, dénote avec le paysage urbain alentour, composé essentiellement de routes, d'entreprises et de logements sociaux, ce qui n'est pas sans poser de questions sur l'articulation avec le contexte local et les destinataires de projet connexe.

*b. Le projet de pôle de La Courneuve Six-Routes*



**Fig 4 : Photo de la gare Courneuve Six Routes**  
**Source : Prendre Place – Nouvelles gares d’Ile-de-France, intermodalité et espace(s) public(s)**  
**à l’heure du Grand Paris Express, conçu par Ilex dans le cadre de sa mission AMO dans**  
**UEPI**

Le comité de pôle est piloté par le Département de Seine-Saint-Denis et s'inscrit dans la continuité des échanges autour du projet de gare. Si la SGP finance les études, le choix du pilotage appartient aux acteurs locaux, il s'agit soit d'un département soit d'un EPT, soit d'une commune. Il dépend principalement de la situation urbaine dans laquelle la gare s'inscrit et de la maîtrise foncière. L'emplacement de la gare de La Courneuve sur un carrefour routier à l'intersection de trois routes départementales était donc déterminant. Chaque gouvernance des comités de pôle a fait l'objet d'une validation dans les instances territoriales de Plaine Commune et du CD93, diffusée dans un rapport du 27 janvier 2016. On peut souligner que La Courneuve Six-Routes fait exception, car c'est le seul comité de pôle où le CD93 est l'unique pilote. Il est souvent en co-pilotage avec un EPT, c'est le cas notamment de la gare de Bondy et du Fort d'Aubervilliers. En parallèle, Plaine Commune détient également un pilotage unique, au sein de la Direction des espaces publics et des déplacements des services techniques pour la gare de la Mairie d'Aubervilliers qui se situe entre un square et le bâtiment de la Mairie.

Initié en 2016, le comité de pôle de La Courneuve s'est construit pour donner une cohérence et avoir une réflexion collective dans les projets d'aménagements afin de ne pas construire trois projets différenciés : celui de la SGP, du Département et de L'EPT. L'enchevêtrement des projets et des domanialités pose la question de la coordination des acteurs et c'est à cette question que le comité de pôle souhaite répondre en envisageant une réflexion au-delà du parvis de gare.

*« On a pressenti qu'il allait falloir qu'on aménage en fonction de cette donnée gare et je pense qu'il y a une prise de conscience auprès de l'ensemble des acteurs qu'il fallait trouver une instance qui ne soit pas que l'instance de pilotage de la gare ». (Entretien n°10, Département, 10/01/2017)*

Le comité de pôle arrive donc pour définir un schéma d'aménagement à une échelle plus large que la gare et en lien avec les réflexions sur les espaces publics du secteur menées dans le cadre des projets urbains attenants. Il cherche à établir une vision d'ensemble sur les espaces publics en tentant d'articuler les objectifs et diagnostics des différents projets, les échelles d'intervention, les priorités de chacun des acteurs, le calendrier des réalisations de chacun des projets.

Initialement, le périmètre d'études était restreint au périmètre d'éventuel co-financement par la SGP, soit de 300 mètres aux alentours de la gare. Cependant, les réflexions sur les espaces publics du projet de pôle ont nécessité un élargissement du périmètre d'études à environ 1 Km. Le périmètre opérationnel quant à lui, celui du choix de la répartition des financements et MOA pour les potentiels actions d'aménagement à venir, reste fixé à 300 mètres.

#### ▪ *Avancement et étapes*

Actuellement, le projet de pôle en est à sa deuxième étape, celle de la constitution des scénarios. A l'heure de l'enquête, le choix entre deux scénarios est en cours de discussion, soit celui de la place ou celui du cours urbain réduit, avant la répartition des financements entre les différents maîtres

d'ouvrage. Mais déjà la première phase a changé complètement la destination du lieu actuel, proposant un schéma d'aménagement de « gare dense » avec la suppression du carrefour routier.

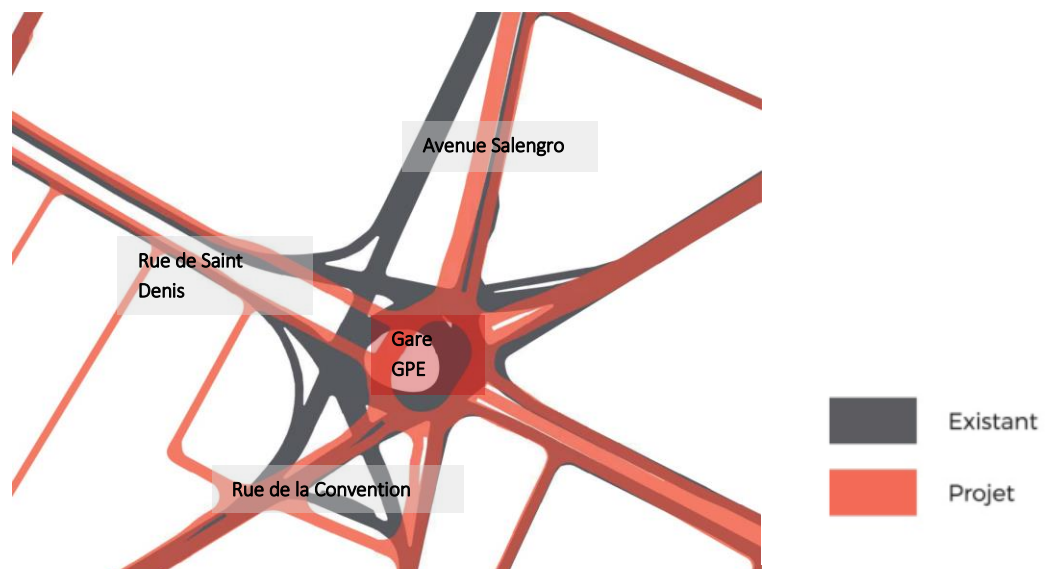
Etapes	Enjeux	Temporalité
<b>Phase 1 Comité de pôle</b>	Elaboration et validation d'un diagnostic partagé par l'ensemble des acteurs Piste de travail pour un schéma d'aménagement	Début 2016 jusqu'en fin 2017
<b>Phase 2 Projet de pôle</b>	Validation du scénario de la « gare dense » Elaboration de 2 scénarios d'aménagement <i>Scénario 1 : Cours urbain réduit</i> <i>Scénario 2 : Place</i> Première estimation financière selon le périmètre opérationnel (carrefour/ rue de l'union/ etc.) et les différents scénarios Finalisation d'un scénario de synthèse	En cours COPIL en mars 2018 pour validation des scénarios  Dans la lettre de cadrage de l'étude de pôle : Délai maximal de 8 mois à compter de la validation de la phase 1
<b>Phase 3 Projet de pôle</b>	Approfondir le scénario retenu Constitution d'un Avant-Projet (spécifique à La Courneuve) afin de prévoir l'arrivée des JO en 2024 : « <i>il fallait que l'on puisse arriver au stade AVP pour pouvoir développer ensuite la phase pro, pouvoir lancer l'enquête publique nécessaire et pouvoir réaliser pour être prêt pour les JO</i> » (Entretien n°10, Département) Plan de financement : répartition des financements et MOA pour les potentiels actions d'aménagement à venir	Dans la lettre de cadrage de l'étude de pôle : Délai maximal de 6 mois à compter de la validation de la phase 2
<b>Livraison de la gare en 2024</b>		

- La « gare dense » : passer d'une « logique circulatoire » à une « logique urbaine »

La future gare GPE s'insère sur le carrefour routier des Six-Routes situé au nord-est de la ville de La Courneuve. Il constitue un nœud routier structurant pour la ville qui permet l'articulation de 8 lignes de bus et la liaison avec les communes voisines. Actuellement, il n'existe aucune bande cyclable et le passage est plutôt long et délicat pour les piétons et cyclistes. Ce caractère routier prédomine dans la configuration des espaces publics de La Courneuve, et plus largement de Plaine Commune (Plaine Commune, 2015b).

*« Aujourd'hui on est comme ça et en fait la gare arrive là. Voilà on voit le giratoire actuel et le parvis vient et j'a plus d'espace. Donc en donnée d'entrée du projet de pôle les services de la DVD avaient déjà dessiné un*

*nouveau giratoire compacté [...]. Enfin on est vraiment dans un langage quasi-autoroutier. Donc déjà il y avait ce dessin-là qui était une donnée d'entrée de l'équipe de pôle. Mais assez vite on s'est rendu compte que simplement, en positionnant les postes à quai bus autour de la gare et du parvis, on ne produisait pas d'espace public et que de toute façon on ne garantissait même pas le minimum fonctionnel, c'est à dire « il faut que ce soit sécurisé pour les voyageurs qui descendent d'un bus et qui veulent rejoindre le métro ». Donc on ne répondait même pas à la demande la plus fonctionnelle parce qu'on déchargeait trop de voyageurs sur l'espace du bus pour une gare de faible dimension. » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017*



**Fig 5 : le projet de pôle initial de La Courneuve Six Routes**  
*Source : Département de Seine-Saint-Denis, Etude de pôle, groupement Vera Bröez / Verdi*

Les discussions issues de la première étape du comité de pôle ont permis de définir une nouvelle conception du schéma d'aménagement des espaces publics autour de la gare de La Courneuve Six-Routes, que les acteurs définissent comme un projet de « gare dense », en opposition à ce qu'ils dénomment « la gare diffuse ». L'idée est de compacter les besoins des différents modes (des postes à quai BUS, des stationnements vélo, dépose minute, etc.) autour de la gare afin de créer un véritable espace public où les personnes peuvent se croiser et se poser. Les acteurs affirment l'objectif de passer de la « logique circulatoire » à une « logique urbaine » pour ce projet de pôle. On retrouve ainsi les principes directeurs diffusés par l'UEPI d'« espace public plus large et plus qualitatif ». Alors que « la gare diffuse » serait plutôt dans une logique fonctionnelle de gestion des flux et différents modes de transports.

Pour ce faire, le scénario envisagé supprime une branche de la départementale RD30 afin de « une véritable zone de rencontre » à proximité de la gare et « un espace public qui permette au piéton de regagner



*vraiment de la place sur les autres systèmes de transports.* » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017). Cette nouvelle géométrie passe d'un carrefour à six voies d'un carrefour à quatre voies. Les conditions selon le comité de pôle pour envisager le scénario de « place » sont de réduire au maximum le trafic routier en modifiant le plan de circulation du carrefour. Pour cela, le projet de pôle prévoit de réduire les circulations à double sens et favoriser les modes doux, notamment en créant une piste cyclable, en aménageant une plateforme de véhicules partagées et des nouvelles rues aux alentours du futur parvis de gare.

Par ailleurs, le projet prévoit la définition d'un cours urbain végétalisé en continuité avec la rue en direction du Parc Georges-Valbon et sur l'avenue Pasteur. À proximité de la gare, le projet de pôle propose des espaces pour des activités temporaires, comme par exemple les activités artistiques et culturelles organisées par le Moulin Fayvon ou encore avec des activités programmés lors des événements de la ville, notamment les Jeux Olympiques de 2024 et des activités aux enjeux de plus locaux comme des cafés culturels, fleuristes...

- *Les différents acteurs et le rôle du comité de pôle de la Courneuve Six-Routes*

Le comité de pôle rassemble différents acteurs s'intéressant de près ou de loin à l'arrivée de la gare : les propriétaires du foncier, les maîtres d'ouvrage des différents projets attenants et les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour la réalisation des aménagements à définir, les opérateurs de transport ferroviaires et routiers ainsi que les financeurs potentiels.

<b>Structure</b>	<b>Rôle dans le comité de pôle</b>
<b><i>Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis</i></b>	Pilote de l'étude
<b><i>SGP/ UEPI</i></b>	Financier de l'étude de pôle
<b><i>Plaine Commune</i></b>	Décisionnaire en tant qu'Etablissement public et Collectivité Territoriale qui accueillent le projet
<b><i>La Ville de La Courneuve</i></b>	
<b><i>STIF</i></b>	Autorité organisatrice des transports en IDF
<b><i>RATP et TRANDEV</i></b>	Transporteurs bus
<b><i>VERA BROEZ</i></b>	Maîtrise d'œuvre du projet de pôle – bureau d'études

Le comité technique qui rassemble les entités :

<b>Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis</b>	Chef de projet à la DVD
<b>SGP/ UEPI</b>	Financier du pôle
<b>Plaine Commune</b>	Cheffe de projet urbain Six Routes et des membres des services techniques selon l'ordre du jour
<b>STIF</b>	Représentant de la Mission de coordination du Grand Paris
<b>RATP</b>	Directeur de projet ligne 15 et le responsable de développement territorial
<b>TRANSDEV</b>	Transporteur bus
<b>VERA BROEZ</b>	Maîtrise d'œuvre

Le comité de pilotage qui est l'instance de décision et de validation des étapes du projet de pôle. Les deux personnes décisionnaires dans le comité de pôle de La Courneuve sont le Maire de La Courneuve et le président du CD93.

■ *Acculturation et mise en commun*

En plus des comités techniques et de pilotage, qui sont des instances communes à toutes les gares du GPE, l'équipe des Six-Routes se réunit également sous forme d'ateliers de projet, afin de sortir des cadres formels proposés par l'organisation des comités de pôle. Ces réunions ont lieu durant chaque phase, de manière fréquente. Puisqu'avant le rendu de la phase 1 un atelier d'une demi-journée était programmé tous les 15 jours pendant 2 mois. Durant les comités techniques, le processus est formalisé et laissant peu de place aux discussions et éventuelles réflexions sur la conception des espaces publics. Effectivement, comme nous l'expliquent les acteurs entrevus, bien souvent la maîtrise d'œuvre présente l'avancé de son projet, pose des questions techniques aux gestionnaires, et puis un tour de table s'effectue pour validation des orientations. Le format des ateliers de projet souhaite dépasser ce cadre, pour engager des réflexions autour des enjeux des espaces publics. C'est dans ce cadre, que des acteurs d'associations locales interviennent. Cela été le cas des membres de l'association FACE implantée au Moulin Feyon<sup>3</sup> implantée dans le quartier des 4 000 Nord.

L'objectif est de travailler sur la définition d'une « *culture commune* » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017) et d'une acculturation autour des enjeux d'espaces publics. Pour cela, dès la constitution du comité de pôle, les acteurs autour de la table ont mis en commun leurs réflexions sur les projets en cours, donc essentiellement celui du parvis et le projet urbain des Six-Routes. Par exemple, le bureau d'études Véra Broez a repris l'ensemble des dessins et des plans de l'agence TVK qui s'occupe du projet urbain des Six-Routes. Cette acculturation passe aussi par une connaissance des priorités de chacun des acteurs, qui n'ont pas forcément les mêmes logiques et les mêmes priorités dans l'organisation du projet de pôle. S'entremêlent des logiques fonctionnelles sur l'organisation des modes de transport (postes de bus, etc.), des logiques politiques avec l'arrivée de nouveaux projets métropolitains, ainsi que des logiques urbaines et sociales sur la conception des espaces publics.

L'exemple exposé par le Département est intéressant à ce sujet et pose au même niveau de priorité la question de la place des chauffeurs de bus et celles de l'arrivée des Jeux Olympiques :

*« On met toutes les difficultés au même niveau, on aplanie tout, c'est à dire que voilà la question des 5000 spectateurs pôle Waterpolo ou la question du chauffeur de bus, c'est la même chose (...) qui est plutôt une méthode de la cohésion au sein des personnes qui sont autour de la table, qui permet à chacun d'avoir le sentiment d'avoir dit toutes ses préoccupations et ses priorités. C'est des moments, enfin moi je trouve ça*

---

<sup>3</sup> L'association FACE a été créé par Monte Laster, artiste plasticien qui mène de nombreux projets artistiques avec les habitants de La Courneuve depuis une trentaine d'années. Cette association est présente les actions de concertation menée par la ville et perçue comme une figure locale du secteur.

*cocasse, on est sur des échelles qui sont pas les mêmes, et puis la minute d'après y'a un autre acteur qui revient en nous disant que en 2030 tout le monde aura des voitures électriques et voilà. Donc on manie ces échelles de préoccupations qui sont toutes complètement légitimes » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017).*

### **3. L'incidence du comité de pôle sur les logiques de production de l'espace public des différents acteurs**

Dans le premier chapitre, nous avons vu la façon dont la mise en place des comités de pôle par la SGP, accompagnée de la création de l'UEPI, signifie une évolution importante dans sa logique de production des espaces publics. Dans cette partie, nous nous sommes intéressés à savoir ce que la mise en œuvre du comité de pôle et plus généralement l'arrivée d'un acteur extérieur tel que la SGP induit comme changements dans les manières de produire les espaces publics chez les acteurs plus locaux, notamment le Département93 et l'EPT de Plaine Commune.

#### *a. La SGP et le comité de pôle*

- *La gare contre le pôle ?*

L'UEPI a une mission dont les intérêts peuvent parfois se contredire. Sa raison d'être est la dynamisation d'une réflexion sur les espaces publics autour des gares, qui part de l'organisation de l'intermodalité pour arriver à des questionnements sur l'animation, la promotion de la rencontre et du vivre ensemble... Toutefois, l'Unité appartient à une organisation, la SGP, pour qui cette mission est secondaire. Son objectif majeur est de faire un nouveau réseau de transport en commun d'une ampleur inouïe, dans des délais très contraints – surtout dans certains sites, comme La Courneuve Six-Routes, fondamentaux pour le déroulement des Jeux Olympiques en 2024. Donc, faire sortir les gares et le réseau est la vocation première et prioritaire de la SGP.

Ces objectifs peuvent devenir contradictoires, notamment par la désynchronisation des deux démarches dont les systèmes d'action sont indépendants. Comme dit précédemment, l'UEPI et les comités de pôle sont mis en place à un moment où le projet de la gare est déjà bien avancé, en phase PRO. Les itérations entre les instances de la gare et celles du pôle sont, ainsi, très réduites, malgré l'important rôle de médiation de l'équipe d'AMO. Les acteurs en charge des gares et du réseau sont rarement présents aux comités de pôle et tendent à protéger leurs projets. Chaque changement impliquerait un surcoût et/ou des délais supplémentaires, d'autant plus que le comité de pôle ne peut pas faire des propositions concrètes en raison de leur état d'avancement. L'UEPI doit, ainsi, gérer les attentes au sein du comité de pôle, créées par sa propre action incitatrice, et par les délais d'exécution des gares qui empêchent toute remise en cause majeure.

À La Courneuve Six-Routes, la présentation du projet des maîtres d'œuvre a pu déclencher des vives discussions au sein du comité de pôle. Les premières décisions relatives au parvis ont engagé de manière réduite les acteurs des collectivités, d'où la remise en question de certaines options. La gare est jugée excessivement imperméable (les commerces ne sont accessibles que par l'intérieur de la

gare) et ses façades, ainsi que celles du programme connexe, vides et incapables de promouvoir une animation de l'espace public (locaux poubelles, accès parking, accès aux immeubles...). Ce choix est présenté comme non négociable (délais, surcoût) et justifié par les impératifs d'animation de la gare et de sécurité. Les propositions pour le parvis, quant à elles, étonnent par leur précision et autonomie par rapport à l'état des travaux du comité de pôle. D'autant plus que certains des choix semblent aller à l'encontre des principes soutenus et développés par le pôle. À ce sujet, l'UEPI avance que les propositions de la phase PRO-B ne seront pas nécessairement mises en œuvre telles quelles.

Absent des récits récoltés à propos de ce désaccord est la mobilisation explicite d'un référentiel commun aux espaces publics des gares du Grand Paris qui permettrait de guider la discussion. Tel qu'il est raconté pendant l'enquête, il semble être surtout un désaccord, de la part de certains acteurs, fondé sur une incompatibilité entre deux visions de l'espace public, la réponse étant que rien n'est acté pour l'instant.

- *S'adapter à une portée inattendue*

La Courneuve Six-Routes est fréquemment présenté comme un des pôles non seulement les plus avancés, mais aussi comme un qui connaît « *une des évolutions les plus spectaculaires [...]. Tout le monde est étonné* » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018). Ainsi, au fur et à mesure que le scénario place s'affirme au sein du comité de pôle, la question de son acceptabilité politique se pose : la suppression du giratoire et la réduction drastique des emprises viaires libèrent une vaste quantité d'espace.

Le cahier des charges passé à la maîtrise d'œuvre urbaine (qui prévoyait exceptionnellement un avant-projet, pour faire en sorte que les délais de mise en œuvre à temps des JO soient respectés) ne prévoyait pas un travail de programmation ni de développement des usages. Néanmoins, le comité anticipe des réactions négatives à la grande quantité d'espace sans but précis, notamment la possibilité de groupements d'usagers non souhaités. Cela risquerait de mettre en danger l'approbation du scénario et mène au passage d'un avenant au contrat à Vera Broez. « *Ce qu'on a pu faire à République, on ne peut pas faire ici, il n'y aurait personne. République, c'est un luxe inouï de pouvoir faire ça, parce qu'il y a tout le temps du monde. Là, il y a tout à créer* » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018). En même temps, le comité de pilotage d'approbation du scénario pour passage à la phase d'avant-projet est repoussé le temps de développer cet approfondissement : des propositions d'équipements possibles, de dessins du sol avec plusieurs emmarchements, un forum, qui créent une texture moins minérale, ainsi qu'une récolte de références du type d'ambiance/design souhaité. Cet avancement du scénario n'est pas très approfondi (ce n'est pas la vocation du comité de pôle), ce dernier est censé fournir des idées, une grammaire et des références et anticiper d'une certaine manière le rôle futur de l'Atelier des Places.

Le cas de La Courneuve Six-Routes suggère que la vocation des comités de pôle demeure restreinte par rapport à la conception des espaces publics. Ils ont pour objectif de proposer une organisation des équipements d'intermodalité et un nouveau partage des espaces, aboutissant à un schéma relativement général, mais pas nécessairement à développer une programmation plus détaillée par rapport aux questions des usages. Ainsi, l'exceptionnalité des avancées de ce projet de pôle semble vouloir pousser les limites de compétence du dispositif, notamment dans sa capacité à être force de

proposition sur les usages futurs. Tant la difficulté à négocier les désaccords sur le projet de gare et du parvis que le besoin de passer un avenant au contrat pour développer des idées de programmation et conception suggèrent que les usages sont une sorte d'angle mort des comités de pôle.

Certes, l'horizon lointain de la mise en œuvre des espaces publics peut justifier une parcimonie des projets de pôle. Mais ces deux petites controverses autour des usages, au seul périmètre du comité de pôle, interrogent sur l'éventualité d'autres conflits à la suite du comité de pôle. Si des consensus sont atteints au sein des comités, il n'est pas évident que ces choix soient consensuels en dehors – d'autant plus que la concertation n'intervient pas à ce stade du processus. La méthode de scénarisation de l'Atelier des Places pourra, éventuellement, accorder la souplesse nécessaire à absorber des conflits qui surviendraient dans le futur. Ce sont des interrogations que seul un accompagnement des processus dans un temps plus long pourrait éclairer.

#### *b. Le Département et le comité de pôle*

Nous l'avons vu, le Département pilote le comité de pôle de la gare de La Courneuve Six-Routes et son travail abouti à une réorganisation majeure de la trame viaire départementale. Il s'agit d'une nouveauté considérable dans la pratique du Département de la Seine-Saint-Denis. Considérant le caractère exploratoire et très ciblé de notre enquête, il n'est pas possible d'identifier des liens de causalité spécifiques émanant du comité de pôle qui expliqueraient ce changement dans les pratiques du Département. Il n'est pas, non plus, possible de déterminer sa portée et sa pérennité.

Cependant, le comité de pôle à La Courneuve a eu un effet catalyseur. Le dispositif mis en place par la SGP, d'autant plus qu'il est accompagné d'un financement de 100.000 EUR, vient renforcer une demande déjà existante au sein des services départementaux. Ceux-ci demandaient le développement d'études capables de répondre aux enjeux posés par l'emplacement des gares du GPE sur ou dans les environs des emprises de la voirie départementale.

Par ailleurs, il est également clair que ce changement des pratiques au sein du Département est lié aux dynamiques de métropolisation de la Région parisienne, dont les grands projets (le GPE et les JO, notamment) interrogent la vocation du patrimoine routier départemental. Le GPE participe, alors, activement à l'émergence de nouvelles manières de faire au Département.

Dans le reste de cette section, nous essayerons de qualifier ce changement et d'en apporter des éléments de compréhension.

#### ▪ *De la voirie à l'espace public*

La production et la gestion du patrimoine routier, compétence de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD), est traditionnellement menée en fonction de critères liés au trafic, à la circulation et à la qualité de l'exploitation. Cela n'implique pas, pour autant, que des changements ne soient pas à l'œuvre depuis plusieurs années. Il est notamment question d'une prise en compte croissante d'autres modes de déplacement, comme le tramway et d'autres transports en commun en site propre, et plus récemment le vélo et, en moindre mesure, le piéton. Si cette prise en compte a pu

avoir des impacts considérables dans les profils des routes, elle n'a pas pour autant changé la manière d'aborder la vocation primaire de ce patrimoine : les déplacements.

C'est cette approche qui est questionnée en profondeur par le comité de pôle :

*« Ce qui change complètement aujourd'hui et surtout pour la Direction de la Voirie, c'est que jusqu'ici quand même, [...] c'est que la donnée d'entrée pour toutes les interventions sur le domaine routier-départementale, c'était la circulation. C'est de se dire, on a un modèle de trafic qui est pourtant un modèle pas spécialement routier, qui a déjà intégré l'horizon 2030, une grande part de report modal, qui a intégré une part vélo importante et ambitieuse pour l'horizon 2030, mais qui restait jusqu'ici la donnée structurante, certes, on ne conçoit un projet de requalification routière qu'en dimensionnant à partir des trafics attendus. Ce qui pour beaucoup, bloque les projets et ne permet pas de parler d'espace public [...]. On était beaucoup dans ce registre-là, qui est induit par la donnée trafic comme donnée invariante, intouchable. Aujourd'hui, avec le Grand Paris, avec la nouvelle direction générale, et avec cette mutation qui est en cours au sein des services, ça n'est plus la seule donnée d'entrée. Et [...] sur les Six Routes, ce n'est plus la donnée structurante et au contraire on va à l'inverse de ce modèle-là et on fabrique de l'espace public, dont on sait que pour qu'il puisse exister comme il est destiné, on devra diminuer le trafic par deux. Donc on prend des dispositions pour diminuer les trafics en amont du projet. Ça c'est une révolution qui est en cours, qui n'est pas achevée [...]. C'est compliqué d'envisager que dans un horizon assez rapproché on ne permettra pas à tous les automobilistes de se déplacer de manière fluide sur tout le territoire. Et que quelque part on imposera certaines pratiques aux habitants de Seine St Denis. » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017)*

L'essentiel de la transformation serait une priorisation des objectifs en matière d'espace public, qui primeraient sur le dimensionnement de la voirie. Ainsi, le comité de pôle a pu passer d'un stade où la manutention du giratoire (quoique réduit) était une donnée d'entrée à un scénario dit de « place » où le giratoire donne lieu à un carrefour.

Cette position est globalement compatible avec les objectifs du comité de pôle et l'organisation de l'intermodalité est parfois utilisée pour justifier des réductions de l'emprise routière. Pourtant, espace public et intermodalité se heurtent sporadiquement, par exemple dans des discussions autour de la localisation des postes à quai de bus.

- *Une question de métiers ?*

Le pilotage du comité de pôle est attribué aux services de l'aménagement, traditionnellement des services d'étude et de réflexion stratégique. La maîtrise d'ouvrage des travaux futurs, quant à elle, sera la responsabilité de la DVD. La pilote du comité, une architecte-urbaniste, est initialement attachée aux services de l'aménagement et est missionnée, fin 2017, pour assurer la « maîtrise d'ouvrage stratégique » d'aménagements liés aux grands projets (GPE, JO). Elle est la première architecte à rejoindre la DVD.

Le rôle de l'incorporation de nouveaux métiers, et notamment d'architectes, dans les services de la voirie comme instrument d'introduction d'une culture d'espace public est une pratique commune dans plusieurs collectivités françaises, dont Lyon (Gomes, 2017) et Paris (Fleury, 2007), tant dans des

tâches de maîtrise d'ouvrage que dans la maîtrise d'œuvre en régie. En faisant référence au recrutement d'un Directeur Général Adjoint venu des services de la mobilité de la Ville de Paris, on fait mention, dans un entretien, à un « modèle parisien » qui serait en train de se diffuser au sein du Département.

L'hypothèse selon laquelle l'identité professionnelle de la pilote a pu jouer un rôle dans l'ambition inattendue du projet de pôle et que sa transition vers un rôle de maîtrise d'ouvrage des aménagements ait renforcé son élan mériterait d'être explorée, en la confrontant aux jeux d'acteurs, à la culture organisationnelle interne au Département et au renouvellement des générations d'ingénieurs (notamment ceux issus de l'Ecole d'ingénieurs de la Ville de Paris), par exemple. De manière analogue, le fait que l'étude de pôle soit attribuée à un cabinet d'architecture et urbanisme (une obligation présente dans le cahier des charges élaboré par le Département) constitue une piste à explorer en comparant avec d'autres pôles où elle ait été confiée à des bureaux d'études de transport.

Inversement, cette hypothèse qui attacherait autant d'importance au métier et au rôle de la pilote du comité de pôle peut impliquer que la « révolution » vécue à La Courneuve Six-Routes ait des impacts réduits dans l'ensemble des pratiques d'aménagement et gestion du patrimoine routier départemental.

- *L'impact des grands projets*

En même temps que cette évolution est mise en perspective au regard des changements plus lointains des pratiques d'aménagement des routes départementales (cf. *supra*), l'enquête révèle une perception d'un changement tout récent dans les logiques de production des espaces publics – des options politiques impensables il y a deux ans, par exemple. De l'extérieur, si les divergences entre les différents services du Département sont perceptibles, le portage politique fort et univoque l'est tout autant (Entretien n°10, Département, 10/01/2017)

Dans ce cadre, l'ampleur du changement des pratiques départementales ne pourrait pas être déliée de la forte pression – et de la nouveauté des enjeux – apportée par les grands projets qui impactent l'action du Département – les JO et le GPE.

Lorsque le comité de pôle est institué en 2016, le Département est loin d'être en position de passivité, éloigné des questionnements apportés par la convention SGP/IDF Mobilités. Le fait que plusieurs gares placent des sorties sur la voirie départementale avait déjà, naturellement, menée à des interrogations sur l'adaptation nécessaire à cette nouvelle donne. Dans le cas de La Courneuve Six-Routes, la confirmation progressive de la localisation de certains équipements à proximité de la gare (site Marville) vient confirmer la nécessité de cette réflexion, et surtout le besoin de la mener dans un périmètre bien au-delà de la seule emprise des bouches du nouveau métro.

Le travail de construction de la candidature aux JO avait engagé fortement élus et techniciens du Département et a pu avoir un rôle d'acculturation, notamment au niveau politique. Cela peut justifier la perception d'une plus grande adhésion des élus du Département aux nouvelles conceptions de la voirie départementale.

Ainsi, la mise en place du comité de pôle viendrait fournir l'opportunité, les moyens et le cadre qui permettent l'amorçage et le développement d'une réflexion d'ensemble sur le secteur, qui devenait inévitable. Cela semble confirmé par le lancement, fin 2017, d'une étude urbaine et paysagère sur un secteur allant des Six-Routes à Stains par les services départementaux de l'aménagement.

L'interaction entre les processus de candidature aux Jeux Olympiques et la manière dont le Département s'est organisé pour répondre aux défis posés par les nombreuses gares ayant impact sur son réseau de voirie sont des pistes de recherche intéressantes à creuser davantage.

- *Du silo au mode projet*

Un autre élément de compréhension de la nouvelle logique départementale de production des espaces publics est l'organisation du comité de pôle en mode projet. Face à des procédures ressenties comme excessivement sectorielles, en silo, le fonctionnement du comité s'affranchirait de ses limites, réussissant à mener une réflexion alliant les enjeux d'aménagement à ceux de la voirie et des déplacements. La donnée d'entrée du comité de pôle, conjuguée aux liaisons au site olympique de Marville, forcerait d'emblée à des questionnements sortant de la sphère stricte de l'exploitation de la voirie.

Aussi à ce sujet, les hypothèses sont plus nombreuses que les réponses. Le rôle de l'UEPI et de ses AMO a, à ce sujet, pu légitimer et encourager les intentions du pilote. Ce « rôle » de la SGP doit être aussi interprété comme des rapports de pouvoir et stratégies institutionnelles. Quel rôle joue la possibilité de co-financement par la SGP dans l'acceptabilité des propositions du comité de pôle (même si le surcoût de l'option place est « seulement » de 3 millions d'EUR) ? En quoi l'apparente évolution de la posture du Département relève-t-elle d'une quête de nouvelle légitimité dans une période où ses compétences en aménagement, voire son existence même sont incertaines ?

Par ailleurs, la multiplication des acteurs, des enjeux et des décisionnaires concernés par le comité de pôle a pu nuancer la puissance des dynamiques internes au Département dans le déroulement des études. Un système d'action plus complexe, pourtant plus autonome de chacune des institutions, permettrait ainsi que la logique du projet de pôle s'impose aux logiques propres de chaque acteur.

L'investigation de cette hypothèse est à mener, avec une compréhension plus poussée du rôle que les ateliers de travail vont jouer pendant la phase de diagnostic et dans les phases suivantes. Réunissant des acteurs de toutes les institutions représentées au comité de pôle, et même d'autres institutions, son rôle éventuel dans la création d'une idée commune et consensuelle du projet est une possibilité. Une possibilité que cette enquête ne permet pas de démontrer.

- *De la coopération pour aller au-delà des domanialités*

Enfin, le Département est une collectivité territoriale dont les compétences sont restreintes en matière d'espaces publics. Elles sont majoritairement liées à une domanialité précise – de la voirie et des espaces verts –, ayant un rôle structurant dans des territoires de grande échelle.



Par conséquent, l'affirmation d'une culture, voire d'une politique d'espace public, est d'emblée moins évidente. Traditionnellement, une des raisons d'être des politiques d'espace public est de rendre transversale une action publique sectorielle, dans une logique imbriquée aux politiques urbaines « majeures » (logement, développement économique, cohésion sociale, mobilité et environnement...).

Le comité de pôle et les nombreux projets urbains en cours d'élaboration par Plaine Commune rendent plus facile une coordination entre acteurs pour surpasser les limites qui découlent des domanialités restreintes. Il est notamment possible de solliciter d'autres secteurs d'intervention pour la production de l'espace public souhaité par le pilotage du comité.

En miroir de certaines discussions acharnées sur les propositions de la maîtrise d'œuvre du lot gare et parvis, dont les façades et équipements ne favoriseraient pas assez l'animation des espaces publics attenants, le Département va chercher des ententes avec l'EPT pour la provision d'aménités autour des espaces publics qui seront créés :

*« [...] Là on a un grand parvis face à cette opération de Plaine Commune, on a un grand parvis et nous on peut imaginer qu'il puisse s'y passer des choses s'il y'a un équipement culturel, s'il y'a une offre, ou s'il y a une très belle terrasse de café si elle est exposée plein sud... On peut avoir des idées mais on n'a aucun pouvoir de décision, on sait aussi, enfin ça c'est mon idée personnelle, on produit beaucoup de m<sup>2</sup> d'espace mais s'il n'est pas animé par ce qui se passe autour, ce n'est pas un espace public, c'est un espace vide, et aux 4000 nord des espaces vides y'en a plein, et qui pour autant sont pas des espaces publics. Alors il y en a qui ont pu le devenir à force d'interventions mais il y en a qui ne deviennent jamais des espaces publics. Et pour le devenir il y a bien la question de ce qui borde, ce qui attire, il y a la question de la forme du vide, là on est dans une forme de vide, un résidu de ce que sont tous les projets, un résidu de ce que sont tous les projets, du projet urbain, le résidu de la forme de la gare. Enfin on n'a pas d'abord organisé un vide puis généré du bâti autour, on a essayé avec le bâti qui était programmé de pouvoir donner dans ce vide là un maximum de part aux piétons et aux vélos. » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017)*

Inhérente à cette recherche de négociations est le constat que, pour le Département, l'adoption d'une logique « espace public » dans l'aménagement et gestion de son patrimoine routier implique nécessairement une coordination accrue avec les autres collectivités territoriales :

*« Donc je pense que dans cette phase-là, [...] on avait à mener aussi une bataille [...] sur la production de m<sup>2</sup> disponibles pour les piétons ou pour les vélos, on ne s'est pas attaché à qualifier l'espace public. Et je pense que c'est ce qu'on va devoir faire aujourd'hui et qu'on va devoir faire nécessairement dans une collaboration très étroite avec l'EPT. Donc c'est là, je pense, qu'on est dans un contexte très différent de Paris, on est nous un des acteurs, enfin là où je pense que pour la ville de Paris, les directions sont différents acteurs mais ça reste une entité unique, nous on est toujours, un département, une ville, un EPT, et qui doivent pouvoir avec des prérogatives de chacun et un périmètre d'intervention bien définis, et on doit pouvoir se coordonner pour réussir à produire de l'espace public mais on n'est pas les seuls décisionnaires » (Entretien n°10, Département, 10/01/2017)*

Pour le Département, le comité de pôle est une instance où l'ensemble de ces partenaires sont présents et dans une période relativement en amont des projets urbains, ce qui lui permet d'espérer de pouvoir peser dans les décisions futures.

*c. Plaine commune et le comité de Pôle*

Plaine Commune, dans son projet de territoire et dans le discours des acteurs entrevus, affiche l'idée que la mutation métropolitaine engagée par l'arrivée du GPE, représente une opportunité pour le territoire. Ce nouveau réseau, qui « *va de banlieues en banlieues* » (Projet de territoire, 2014) est l'occasion pour organiser un rééquilibrage des rapports entre centre et périphéries dans la définition des politiques publiques : dans les stratégies de développement territorial et dans la répartition des grands projets urbains. « *Pour une fois, c'est chez nous que ça se passe* » (Entretien n°3, Plaine Commune, 9/11/2017). Cette position fait écho à l'idéologie, développée dans leur CDT et dans leur projet de service, du « *droit à la centralité pour tous* » (Projet de territoire, 2014) qui suppose un égal traitement des territoires en termes de qualité de services, que ce soit pour les transports, les projets urbains et les espaces publics.

Pour autant, Plaine Commune s'est montrée plutôt réticente au premier projet de loi sur la Métropole du Grand Paris, comme le mentionne deux articles rédigés par le directeur de l'établissement territorial et des acteurs de la délégation à la stratégie territoriale (Braouezec, 2011 ; Chum, Gendron, Leguillon, 2013). Ils dénoncent une conception « *descendante* » de la gouvernance du Grand-Paris et mettent en évidence l'absence de coordination entre les échelles métropolitaines et locales dans la mise place de la stratégie politique de la Métropole. Cette mobilisation a été également le moyen d'opposer leur vision de développement territorial et de mettre en évidence l'histoire de la construction de Plaine Commune, à travers ce qu'ils appellent « *la coopérative des villes* » (Projet de territoire, 2014). En effet, Plaine Commune est une des premières intercommunalité de l'Île-de-France à s'engager dans des démarches de coopérations métropolitaines dans l'aménagement urbain à travers le projet du Stade de France de Saint-Denis. Cette volonté de se coordonner s'est construite pour avoir plus de poids face à des acteurs extérieurs, « *on montre qu'à l'échelle intercommunale on est plus forts pour discuter avec les partenaires, qu'ils soient d'ailleurs publics, institutionnels ou privés et puis que c'est efficient en termes d'affectation, de moyens et d'objectifs qu'on vise.* » (Entretien n°3, Plaine Commune, 9/11/2017)

Ce contexte général nous permet de mieux comprendre le positionnement des acteurs de Plaine Commune vis-à-vis de l'arrivée de la gare La Courneuve Six-Routes. D'un côté, le réseau du GPE est perçu comme une réelle opportunité et un outil pour le développement du territoire. Et à ce titre, la SGP est considérée avant tout comme un partenaire qui détient « *une force de frappe importantes* » (Entretien n°5, Plaine Commune, 12/12/2017) qui met en place des projets métropolitains et qui est dotée d'importants moyens financiers « *c'est eux qui nous financent les études de pôles et c'est la première fois que ça nous arrive.* » (Entretien n°5, Plaine Commune, 12/12/2017). Aussi, l'arrivée du réseau apparaît comme une opportunité pour changer de regard sur la place qu'occupe Plaine Commune dans la Métropole et servir ainsi de levier pour mener à bien leurs politiques d'attraction de nouvelles populations et d'activités :

*« C'est juste l'idée que derrière la gare du SGP il y a une connexion et tout à coup , j'ai envie de dire, qu'il y a un monde qui s'ouvre et donc ça, ça a des effets leviers sur beaucoup de choses, les effets leviers immédiats sur l'opération qui peut se développer autour, mais c'est aussi des effets leviers sur le fait qu'on regarde différemment le territoire. » (Entretien n°3, Plaine Commune, 9/11/2017)*

D'un autre côté, Plaine Commune est vigilante sur la définition des stratégies et des projets d'aménagements qui s'opèrent sur son territoire. Elle se définit comme « *garante des identités locales* » dans la construction des gares et dans les schémas des espaces publics. « *On doit rappeler qu'il y a un projet de territoire et qu'ils ont leurs propres logiques et que nous aussi* » (Entretien n°9, Plaine Commune, 20/03/2018). Les acteurs rappellent que l'enjeu est de montrer qu'ils ne sont pas des prestataires dans la construction du projet de gare mais bien des porteurs de projets en lien avec leur politique d'espace public. Cet enjeu de conciliation avec le contexte local est rappelé dans chaque entretien.

*« Il faut que l'on veille à ce que les choses ne nous échappent pas. Il faut que l'on soit présent. On a tendance à nous écarter du système, avec les contraintes de délais, les contraintes de budgets. » (Entretien n°5, Plaine Commune, 12/12/2017)*

- *La gare, une condition pour le projet urbain des Six-Routes*

Le projet urbain des Six-Routes existe car la gare arrive comme nous l'indique un acteur de Plaine Commune. L'arrivée a été un levier pour reprendre et réorienter la réflexion entamée en 2012 sur le carrefour. Effectivement, si les premières études faites par le groupement Atelier Castro/Denissof et la Fabrique d'une Ville ont permis de plaider en faveur de l'installation d'une gare du GPE, le projet urbain proposé ne prenait pas en compte cette donnée-là. Et contrairement à cela, les études urbaines de l'agence TVK sont construites en fonction de l'arrivée la gare. C'est la donnée d'entrée dans la construction des quatre saisons qui proposent une évolution du secteur à l'horizon de 10-15 ans. Alors que la saison 1 « en attendant la gare » développe des constructions plutôt tournées vers le parc Georges Valbon au Nord, la saison 2 « gare et JO », quant à elle, prévoit d'intensifier des constructions, logements et équipements autour de la gare pour aider à la construction du « *morceau de ville* ».

Par ailleurs, le temps et la conception projet urbain se trouve conditionné entre l'arrivée de la gare et l'étude du projet de pôle. Ils sont dans un entre deux où ils doivent attendre les décisions politiques du comité de pilotage qui validera les schémas d'aménagements pour le devenir des espaces publics du carrefour et gérer le calendrier contraint de l'arrivée de la gare et des JO qui conditionne le temps projet urbain.

*« Du coup, d'ici 2023, il faut réussir à enclencher pas tout car c'est très difficile à sortir tout d'ici l'arrivée de la gare, mais du coup une partie du projet, là où l'on maîtrise le foncier, là on sait. Et après, petit à petit, suivant l'avancement du département. Comment ils avancent sur leurs espaces publics. Nous, on est dépendant de ça. Tant, qu'il ne fait pas les travaux ici, nous on ne peut pas intervenir. On sait que l'on peut faire ça et ça. » (Entretien n°4, Plaine Commune, 4/12/2017)*

*« Donc là, le département doit faire des études de trafic pour vérifier ce qu'ils proposent fonctionne bien. Si cela fonctionne bien, on fait valider aux élus. J'ai envie de dire que tant que ce schéma n'est pas validé, on ne peut pas savoir, c'est hyper dépendant... Donc il y a ça, et nous, de notre côté, on est en train d'approuver le dossier de création de ZAC. »* (Entretien n°4, Plaine Commune, 4/12/2017)

- *« La gare ou pas la gare nous aurions fait la même chose, d'un point de vue qualitatif ».*

Comme énoncé précédemment, Plaine Commune se positionne dans ses interactions avec les acteurs du comité de pôle, comme garante du contexte local et des enjeux identifiés dans sa politique communautaire d'espace public. Ainsi, les discours portés par l'UEPI sur la conception d'espaces publics « *adaptables et modulables* » (Entretien n°1, SGP, 06/03/2018) font écho aux réflexions engagées par Plaine Commune, présentes notamment dans le schéma directeur des espaces publics et des déplacements. Ce dernier met en évidence le fait que les espaces publics ne doivent pas se limiter uniquement aux enjeux techniques et fonctionnels de gestion d'un réseau de transport.

*« De grands tracés urbains qui se caractérisent aujourd'hui surtout par une fonction de mobilités structurantes mais qui doivent devenir des espaces publics urbains à part entière, notamment par une attention accrue aux fonctions sociales et environnementales. »* (Plaine Commune, 2015b),

Plus généralement la politique d'espace public (cf encadré) de Plaine Commune repose en partie sur l'évolutivité des espaces publics en fonction des usages et sur leurs articulations entre la qualité de desserte et la multifonctionnalité des espaces publics. Ainsi, le comité de pôle apparaît un prétexte pour discuter avec les différents acteurs mais ne joue pas un rôle moteur dans leurs réflexions.

La compétence « Espace Public » est rassemblée au sein du Département des services techniques. Ces services construisent, gèrent et entretiennent les espaces publics. Depuis les années 2010, le service technique développe une approche plus « *globale* » et « *transversale* » dans leurs politiques d'espace public, avec un aspect cadre de vie et une vision évolutive des espaces publics qui seraient « *adaptables* » et « *ouvert à tous* » (entretien n°9, Plaine Commune, 20/03/2018). Cette politique communautaire est définie dans le guide de référence des espaces publics de Plaine Commune, qui date de 2012, qui vise à établir une cohérence entre les objectifs et les enjeux dans les projets d'espaces publics de Plaine Commune.

Par ailleurs, la collectivité regrette l'absence de mobilisation d'un référentiel commun aux espaces publics des gares du Grand Paris dans les discussions du projet de pôle, qui aurait pu nourrir leur réflexion et les guider à établir une cohérence des espaces publics.

***La politique communautaire d'espace public : une prédisposition au projet de pôle***

L'arrivée des comités de pôles ne change pas vraiment les manières de faire de Plaine Commune, qui avaient déjà mis en place des comités de pilotage et des comités techniques avec les différents acteurs du comité de pôle pour réfléchir sur le projet urbain de La Courneuve Six-Routes.

Cela s'explique car leur réflexion sur les espaces publics est menée à l'échelle intercommunale depuis un certain temps. En effet, l'impact des comités de pôle sur la production des espaces publics dépend également la gouvernance actuelle. Le fait d'avoir la compétence « Espace Public » à l'échelle intercommunale a permis la mutualisation des objectifs en termes de déplacement et des espaces publics et de construire une politique communautaire qui sort des enjeux locaux. Cependant lorsque sont apparus les comités de pôle, en 2016, beaucoup de communes n'étaient pas encore structurées en intercommunalité, ce qui peut poser problème en termes de réflexion sur les espaces publics et les déplacements à une échelle plus large.

*« Les enjeux communaux ont tendance à primer à défaut d'avoir une vision déjà construite en termes de bassin de déplacements. Ces conditions d'action sont fondamentales pour le passage à la phase opérationnelle. »*  
(Entretien n°1, SGP, 06/03/2018)

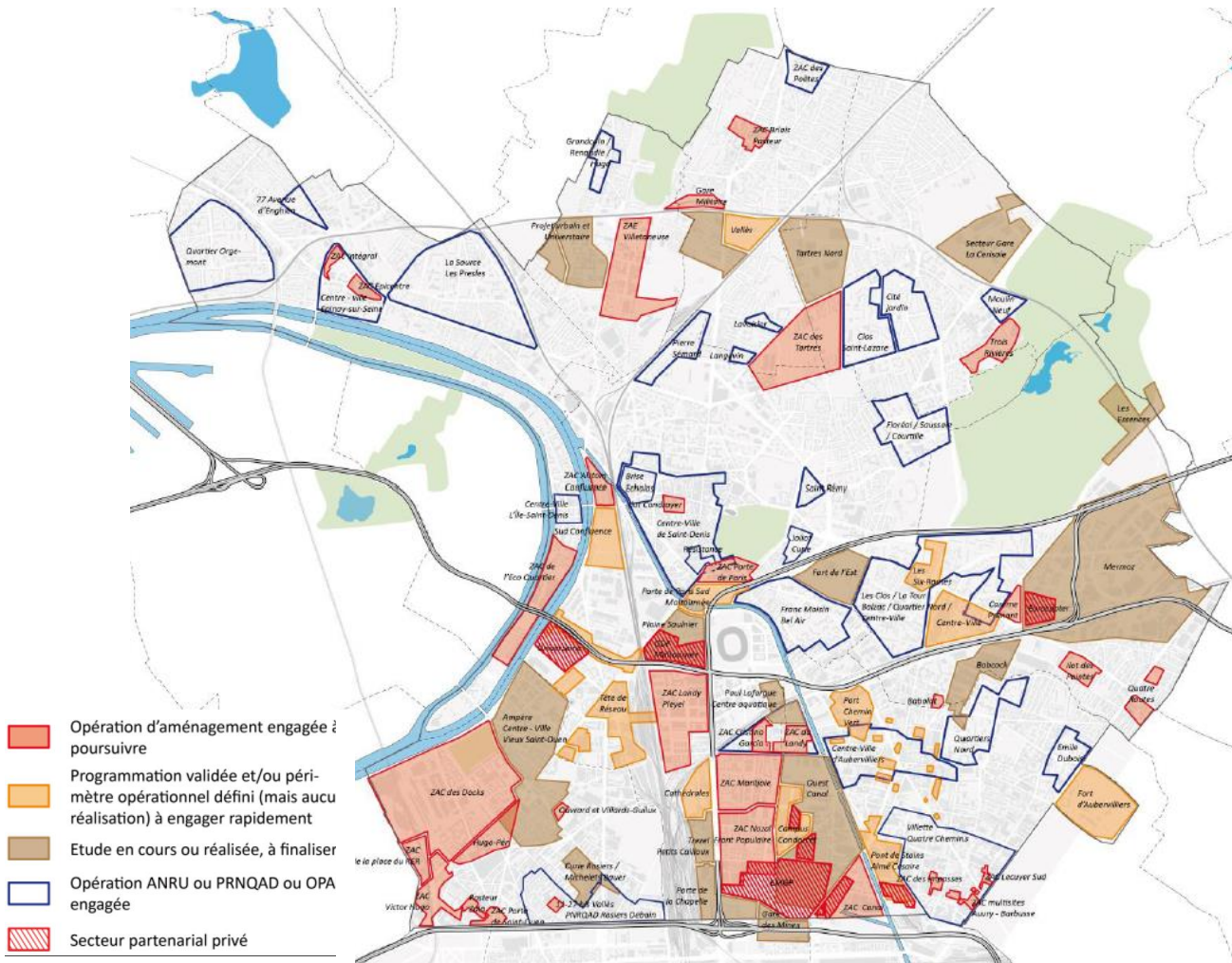
Quant à elle, Plaine Commune détient une longue histoire, avec la création de la coopération intercommunale « Plaine Renaissance » dès 1985. A ce titre, le projet de la couverture de l'autoroute A1 est un bon exemple pour illustrer l'enjeu de mutualisation des compétences pour les espaces publics, comme nous l'explique un acteur de Plaine Commune :

*« Par exemple la couverture de la A1, que ce ne soit pas juste une petite couverture inaccessible et qui allait absolument rien résoudre en termes de fracture urbaine mais de dire, attendez si nous on n'a pas un vrai projet d'espace public qui réconcilie les deux rives et qui permette à ce quartier de la Plaine Saint Denis de se sentir enfin unifié, votre stade vous pouvez repartir et puis aller ailleurs et c'est parce qu'ils avaient une vision et le portaient fortement... et ça a été le moteur de la volonté d'aller chercher d'autres territoires qui semblaient être un peu dans ces mêmes situations. »* (Entretien n°3, Plaine Commune, 9/11/2017)

- *Déséquilibre dans la géographie d'intervention sur les espaces publics ?*

Les projets de la Gare GPE interviennent sur les territoires de Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve, majoritairement situés au sud de l'EPT. Et lorsque l'on regarde les opérations d'aménagements qui sont en cours actuellement, on s'aperçoit qu'il existe un déséquilibre entre le sud de l'intercommunalité et le nord. Effectivement, les principales opérations, sous formes de ZAC ou autres, se localisent principalement à Aubervilliers, Saint Denis, Saint Ouen, et dans une moindre mesure à La Courneuve. Alors que les communes du nord et de l'ouest - comme Villetaneuse, Stains - sont principalement concernées par des projets de renouvellements urbains des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Les projets métropolitains, tels que la construction du réseau GPE ainsi que l'arrivée des JO, peuvent jouer un rôle dans l'accroissement de ce déséquilibre dans la géographie d'intervention de Plaine Commune. En effet, ces projets dits métropolitains apparaissent comme prioritaires pour les services de Plaine Commune, autant dans les services d'aménagement et les services techniques qui s'occupent des espaces publics : « *sur ces projets-là, on ne peut pas se louper* » (Entretien n°9, Plaine Commune, 20/03/2018).



**Fig 5 : Carte de localisation des projets d'aménagement à Plaine Commune**  
 Source : Schéma directeur des espaces publics et des déplacements de Plaine Commune

## CONCLUSION

Dans ce premier point d'étape de notre recherche en cours, nous nous sommes intéressés aux logiques de production de l'espace public des différents acteurs concernés par la gare de La Courneuve Six-Routes, ainsi que à l'éventuel impact de l'arrivée de celle-ci sur les manières de faire l'espace public préexistantes.

Dans l'ensemble des 68 gares du GPE, celle de La Courneuve émerge comme une exception. L'ambition du projet de pôle, qui reconfigure complètement les emprises viaires, notamment celles de la voirie départementale, est plus grande qu'ailleurs. Cette ambition représente un changement important pour les pratiques du Département, tandis que les logiques de production des espaces publics de Plaine Commune restent globalement inchangées. Ce sont plutôt les temporalités de son action qui sont influencées, la gare étant la raison d'être de son projet urbain des Six-Routes et le déclencheur de la mise en œuvre d'autres.

Les raisons pour cette exceptionnalité semblent relever davantage de la portée des enjeux qui pèsent sur ce territoire : de nombreux projets urbains et le site de Marville des JO de 2024. Le comité de pôle, s'il n'apparaît pas comme la cause de cette exceptionnalité, est, néanmoins, un dispositif efficace pour le déploiement de ces ambitions et la construction d'une vision partagée entre les différents acteurs.

Pourtant, si le comité de pôle de La Courneuve a pu construire un parti d'aménagement consensuel parmi ses membres, il n'est pas clair la portée d'une « cohérence d'ensemble » des espaces autour des 68 gares dans ce travail du comité. Les acteurs réitèrent systématiquement son importance en tant qu'objectif, mais elle demeure difficile à caractériser et à saisir. Lors de l'enquête, la justification des choix du projet de pôle ressortait davantage des spécificités du territoire que d'un cadre de référence commun. Pour l'instant, la « cohérence d'ensemble » relève plutôt d'une méthode.

Il est, éventuellement, trop tôt pour pouvoir le faire – les résultats de l'Atelier des Places apporteront sûrement des éléments à ce sujet. La capacité de ses propositions à garantir cette cohérence à travers des annexes aux cahiers des charges des marchés de maîtrise d'œuvre n'ira pas de soi.

Cependant, l'UEPI et son AMO, grâce à leur vision d'ensemble des études de pôle et l'accompagnement qu'ils font des comités, pourront être des véhicules suffisants pour garantir une certaine cohérence. Le caractère monographique de notre expertise ne nous permet pas d'apporter des éléments de réponse à ce sujet.

Par ailleurs, outre les méthodes et la substance de cette cohérence d'ensemble, une interrogation reste quant à sa faisabilité. Les avancées des travaux des différents comités de pôle se fondent sur l'anticipation (et une attente de la part des collectivités) d'un co-financement des aménagements par la SGP. Qu'en sera-t-il de cette cohérence d'ensemble, voire de la réalisation même de l'ensemble des aménagements prévus si les devoirs d'économie imposés au GPE impliquent un co-financement réduit de la part de la SGP, voire son absence ?

Dans l'introduction de ce rapport, nous avons mentionné l'importance, dans la commande, accordée à l'existence de quartiers inscrits dans la géographie de la gare dans les environs des gares sélectionnées. Notre corpus contient certains éléments sur le sujet, que nous n'avons pas exploités dans ce rapport et que feront l'objet d'une communication dans le cadre de *La Relève Scientifique* en juin 2018.

À l'état de notre analyse, il semblerait que c'est une question peu importante pour le travail des comités de pôle. Ceux-ci ont pour objet des *pôles*, donc une circonscription restreinte, construite à partir du susmentionné rayon de 300 mètres. Ils ont aussi une vocation centrale autour de l'organisation de l'intermodalité.

À La Courneuve, la proximité de quartiers prioritaires et d'une population précarisée est globalement absente des logiques d'action des acteurs – les acteurs intercommunaux de la Politique de la Ville sont absents du comité. C'est aux acteurs de l'EPT présents de faire le relais entre le comité de pôle et les acteurs de la Rénovation Urbaine. Celle-ci demeure la prérogative des collectivités territoriales.

Le comité de pôle, voire l'UEPI, pourrait néanmoins porter un parti-pris sur la manière de prendre en compte la spécificité de ces territoires et/ou de ces publics sur « les espaces publics du Grand Paris Express ». Malgré l'inclusion de la bienveillance dans les réflexions de l'Atelier des Places, cela ne semble pas être le cas. L'affirmation de la qualité de service égale dans tous les espaces publics autour des gares, ainsi que l'adoption de principes d'accessibilité universelle justifie que ces spécificités n'aient pas besoin d'être prises en compte.

Cette absence d'une logique propre aux contextes territoriaux précarisés, conjugué au rôle important donné aux collectivités territoriales et à leurs élus dans les comités de pôle, fait que ces derniers soient des instances où se reproduisent les modalités habituelles de prise en compte du caractère précaire des contextes territoriaux : enjeux sécuritaires, évitement de rassemblements de publics indésirables, notamment des jeunes...

Ces pistes de réflexion seront approfondies dans la suite de nos travaux de recherche.



## RÉFÉRENCES

Braouezec Patrick (2011), « De la gouvernance du Grand Paris », *Métropolitiques*.

URL : <https://www.metropolitiques.eu/De-la-gouvernance-du-Grand-Paris.html>

Chum Damaly, Gendron Maël, Leguillon Sophie (2013), « Grand Paris : pour une métropole vraiment métropolitaine », *Métropolitiques*.

URL : <https://www.metropolitiques.eu/Grand-Paris-pour-une-metropole.html>

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

Froment Meurice, Muriel (2016), *Produire et réguler les espaces publics contemporains : les politiques de gestion de l'indésirabilité à Paris*, Thèse de doctorat en Géographie, Université Paris-Est.

Gomes Pedro (2017), *la production de l'espace public à Lyon, Lisbonne et Louvain-la-Neuve : politiques, processus et prises en compte des usages*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et Urbanisme, Université Paris-Est.

Hancock Claire, Lelévrier Christine, Ripoll Fabrice, Weber Serge (2016), *Discriminations territoriales. Entre interpellation politique et sentiment d'injustice des habitants*, L'œil d'or, collection « critiques et cités, 272 pages.

Paddison Ronan et Sharp Joanne (2007), « Questioning the end of public space: Reclaiming control of local banal spaces », *Scottish Geographical Journal*, Vol 2, n° 123.

Perrineau Benoit (2012), Grand Paris : l'enjeu stratégique des gares, Dossier : Actes pratiques et ingénierie immobilière, revue trimestrielle lexisnexis

### Corpus documentaire

APUR, (2015), *Monographie du quartier de gare Courneuve Six Routes*, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris.

Département de Seine Saint Denis (2017), *Fiche du comité de pôle*, groupement Vera Bröez / Verdi, mise à jour le 06/03/2017

DRIEA, (2012), *Démarche gares : rapport des groupes de travail sur les gares du Grand Paris, Montages économiques et financiers des gares et lisibilité de l'offre de transport, Accessibilité, sécurité et sûreté des gares*

La Courneuve (2018), *Rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme*

Plaine Commune (2013), *Contrat de développement territorial « Territoire de la culture et de la création »*

Plaine Commune (2014), *Projet de Territoire : Plaine Commune 9 villes 1 projet commun*

Plaine Commune (2015a), *Schéma directeur des espaces publics et des déplacements Plaine Commune, Rapport final, Livret des cartes de synthèse*

Plaine Commune (2015b), *Schéma directeur des espaces publics et des déplacements Plaine Commune, Rapport de synthèse*

Région Ile-de-France (2014), *Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France*

SGP (2015a), *Les places du Grand Paris, Repères pour l'aménagement des espaces publics autour des gares du Grand Paris Express.*

SGP (2015b). *Comité stratégique - Rapport 2015*

SGP (2017), *Prendre Place – Nouvelles gares d'Ile-de-France, intermodalité et espace(s) public(s) à l'heure du Grand Paris Express*, conçu par Ilex dans le cadre de sa mission AMO dans l'UEPI

TVK – et son groupement (2017), *Atelier des Places du Grand Paris, Atlas cartographique, livrable n°1*, missionné par l'UEPI

### **Pages de sites internet**

Information concernant le projet immobilier connexe : La Courneuve « Six Routes », mise à jour le 11/12/2017

<https://www.societedugrandparis.fr/projet-immobilier-connexe-la-courneuve-six-routes-303>

Interview des architectes Pascale Dalix et Frédéric Chartier, *La future gare des Six Routes vue par ses architectes*, mis à jour le 24/03/2016

<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-future-gare-la-courneuve-six-routes-vue-par-ses-architectes-642>

Le Moniteur (2017), *Grand Paris Express : Le projet immobilier connexe à la gare de La Courneuve « Six Routes » sera piloté par Pichet*, publié le 18/07/2017 <https://www.lemoniteur.fr/article/grand-paris-express-le-projet-immobilier-connexe-a-la-gare-de-la-courneuve-six-routes-sera-pilote-pa-34691565>

### **Liste des entretiens effectués**

Entretien n°1, SGP, 06/03/2018

Entretien n°2, SGP, 13/02/2017

Entretien n°3, Plaine Commune, 9/11/2017

Entretien n°4, Plaine Commune, 4/12/2017

Entretien n°5, Plaine Commune, 12/12/2017

Entretien n°6, Atelier des Places, 23/02/2018

Entretien n°7, Plaine Commune, 08/03/2018

Entretien n°8, Plaine Commune, 20/02/2018

Entretien n°9, Plaine Commune, 20/03/2018

Entretien n°10, Département, 10/01/2017