

LES SYNTHÈSES DU LAB 2023



# VERS DES SOCLES ACTIFS DANS LES QUARTIERS DE GARE DU GRAND PARIS EXPRESS

Société du Grand Paris

CYCLE D'URBANISME (MASTER)

Hugo BARBOSA  
Emma KARA-TERKI  
Quentin LUCAS  
Amel ZIDNA



**SciencesPo**  
ÉCOLE URBAINE



## **PREFACE**

### **Partenaire : Société du Grand Paris - Fanny THUET**

Aux côtés des opérateurs, la SGP défend une démarche vertueuse du développement économique territorial, qu'il soit commercial, serviciel, entrepreneurial ou artisanal. Il s'agit, en particulier sur les rez-de-chaussée des projets immobiliers, de mettre en place une offre cohérente, mixte, locale, s'insérant dans des équilibres préexistants. 10% des socles actifs seront ouverts à des acteurs de l'Economie Sociale, Solidaire et Culturelle.

Par ailleurs, les commerces étant en perpétuelle mutation, la SGP souhaite instaurer une souplesse architecturale et une évolutivité des locaux commerciaux et de service, permettant de s'accorder aux besoins futurs des exploitants. Elle vise également à travailler les liens entre espaces publics et socles actifs, qui participeront directement de la vitalité des futurs quartiers de gare.

Le travail des étudiants consistait à décliner opérationnellement ces grandes orientations, à l'échelle des rez-de-chaussées des projets immobiliers de la SGP. Leur démarche, répliquable, croisait enjeux programmatiques, urbains et architecturaux des « socles actifs » sur les quartiers de gare du Grand Paris Express.

Les ateliers menés durant le projet collectif ont permis à la SGP de s'approprier les enjeux autour du mot-valise « socle actif », et de se questionner sur l'apport de ces socles dans un quartier de gare. Par ailleurs, le rendu des étudiants pourra alimenter le référentiel environnemental et sociétal de la SGP sur ses projets immobiliers.

### **Tuteur : Bruno YVIN**

La commande invite le groupe de projet collectif à se pencher sur la programmation des socles actifs en intégrant à la fois la perspective d'une propriété de ces espaces par la SGP et les orientations et ambitions énoncées quant à leur destination, notamment sur les volets commerciaux, serviciels, culturels et concernant l'ESS.

La réponse du groupe de travail s'est construite autour de plusieurs chapitres dont l'assemblage peut constituer une feuille de route méthodologique pour aborder cette question de la programmation dans le temps et au gré des moments décisifs de la montée en opérationnalité.

Une prise de recul théorique, alimentée par un benchmarking français et européen, a tout d'abord permis de consolider les bases de la réflexion et de prendre un recul nécessaire pour une notion dont la récurrence dans le domaine du projet urbain et de l'aménagement peut légitimer sa clarification sémantique. La question de la conception architecturale ainsi que celle relative aux enjeux en termes de montages juridiques a également été abordée.

La méthode a ensuite proposé d'explorer les traductions concrètes possibles des orientations portées par la SGP à l'échelle du réseau et des quartiers gares tout en proposant un travail de hiérarchisation et de qualification des contextes urbains et territoriaux. Un outil d'analyse multicritères, reposant sur la donnée et les territoires de projet abordés de manière quantitative et qualitative, a donc été élaboré pour concilier le déploiement des ambitions thématiques du partenaire et la nécessaire contextualisation de ces orientations en lien avec une vision dynamique de la transformation de ces quartiers de gare.

Les quartiers de gares retenus par le groupe et le partenaire ont fait l'objet d'un classement matriciel dynamique, qualifiant les contextes, l'ampleur et les orientations des dynamiques de transformations. Ce travail a ensuite fait l'objet d'un approfondissement des orientations programmatiques possibles au sein de deux quartiers de gare représentatifs de cette diversité de contextes.

## **LE PARTENAIRE**

La Société du Grand Paris (SGP) est une structure créée en 2010 chargée de réaliser l'infrastructure de transport du Grand Paris Express (GPE) ainsi que des projets urbains. Elle joue un rôle d'aménageur et de maîtrise d'ouvrage sur certains programmes du GPE. Aujourd'hui, la Société du Grand Paris développe 4 lignes de métros, actuellement en cours de réalisation, ainsi que 68 gares, dont 42 qui croisent des quartiers prioritaires de la ville (QPV).

Afin de garantir l'évolution urbaine des nouveaux quartiers de gare, la SGP a récemment obtenu le statut juridique de promoteur immobilier. L'objectif est de valoriser le développement urbain des parcelles acquises dans le cadre de la construction du GPE. Au total, la SGP est chargée de construire 120 projets immobiliers sur l'ensemble de ces fonciers. Parmi ces projets, 43 000 m<sup>2</sup> de socles actifs sont prévus pour lesquels la SGP souhaite rester la propriétaire. En effet, elle souhaite garder la main sur la programmation des projets portés et ainsi éviter l'effet rideaux fermés.

La SGP nous a donc sollicité afin de définir les exigences programmatiques des futurs socles actifs dans les quartiers de gare du GPE. Nous avons mis à profit nos formations diversifiées d'architectes, d'ingénieurs et de promoteurs pour répondre à cette demande. Les principaux aspects attendus portent sur :

- Les programmes envisagés par la SGP pour ses socles actifs ;
- Élaboration méthode de programmation qui soit répliquable à l'échelle du Grand Paris ;
- Des enjeux importants pour la SGP présenté à travers ses différents documents de référence : L'insertion urbaine de l'activité et du commerce dans les différents contextes et tissus urbains avec une attention architecturale, de nouvelles manières de programmer et les programmes innovants

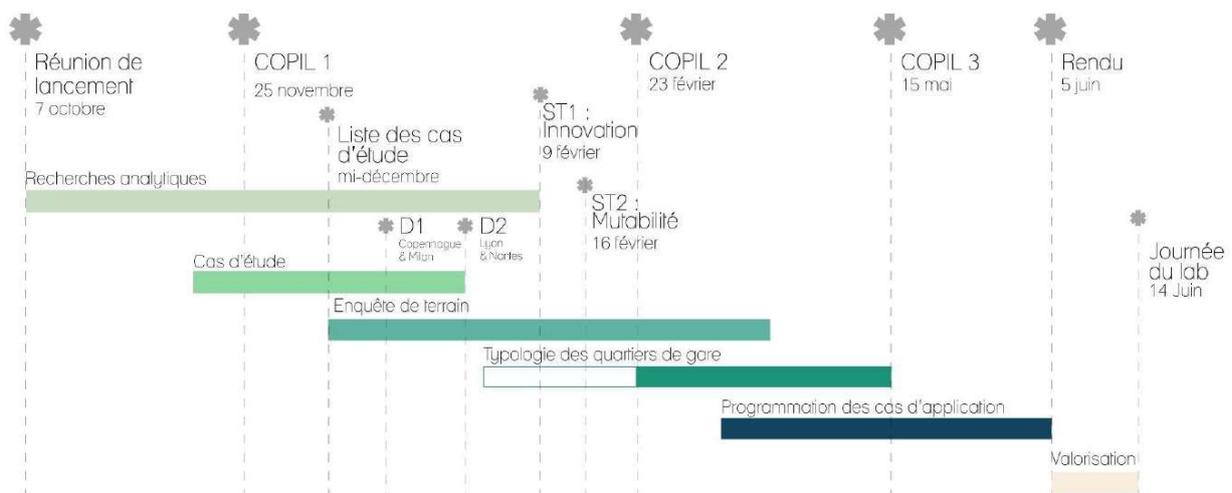
## METHODOLOGIE

Nous avons commencé notre travail de programmation des socles actifs à l'échelle du Grand Paris par une **première phase de recherches analytiques** visant à fournir une définition claire de ce nouveau concept. Nous avons donc retracé les origines, enjeux, notions relatives de production urbaine, d'immobilier commercial et tertiaire, de la diversité des profils des acteurs économiques des socles (ESS), mais aussi du rôle et de l'implication des acteurs de l'urbanisme s'emparant de ce sujet. Nous avons ensuite cherché à définir un « **socle actif idéal** » à travers une liste de cas d'études. Cette liste nous a permis de développer une grille d'analyse ainsi que des critères d'évaluation, qui nous ont, eux-mêmes, menés vers cinq thématiques de socles actifs idéaux en plus de leurs compléments. Ces cinq thématiques correspondent au socle : commercial, serviciel, culturel, productif et logistique. Elles sont confrontées aux différents sites à travers une étude de contextualisation afin de garantir le développement de la ville mixte.

Dans un deuxième temps, nous avons établi différents **profils de quartiers de gare**, en utilisant sur une liste de critères permettant de les caractériser. Cette approche nous a permis de sélectionner un échantillon de cas d'application. Cette diversité de territoires a été mise en avant à travers la donnée afin de constituer des types de profils de quartiers de gare. Complétée par une étude contextuelle, elle nous a permis d'appréhender les besoins à l'échelle du grand Paris.

Enfin, en croisant les différents contextes avec les données de la base permanente des équipements, nous sommes en mesure de définir des **orientations programmatiques** pour nos cas d'application. Ces orientations ont pu être développées jusqu'à une étape plus approfondie afin d'anticiper les éventuelles interactions entre les coques.

Planning non-exhaustif soulignant les grandes phases du projet :

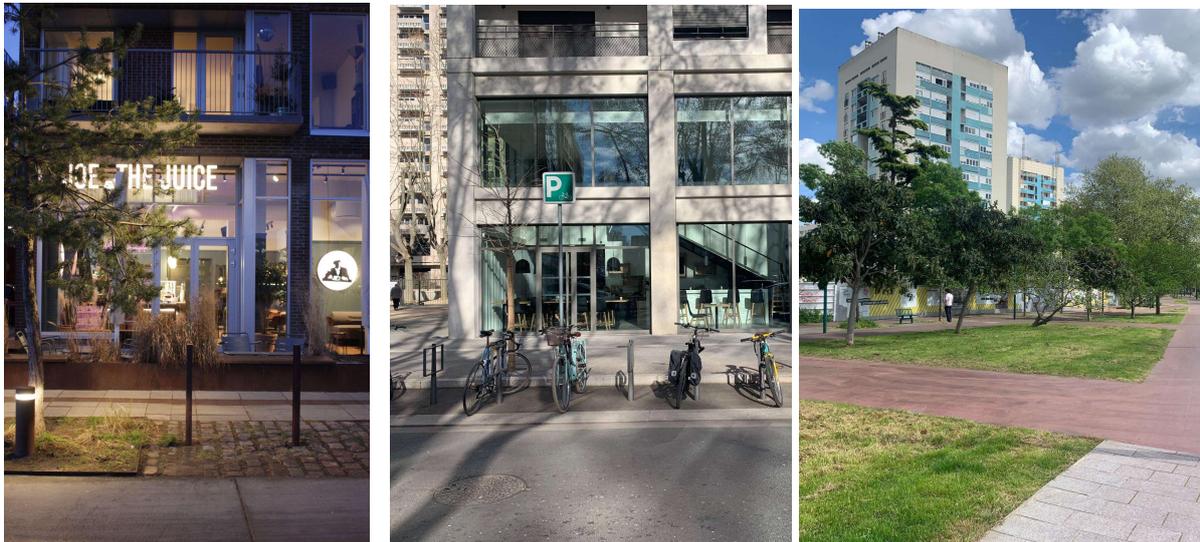


## TERRAINS ÉTUDIÉS

Le contexte de la commande de l'étude sur les socles actifs dans les quartiers de gare s'inscrit directement dans le projet de développement du Grand Paris par la construction du métro du Grand Paris Express (GPE). Toutefois, le sujet des rez-de-chaussée étant partagé par de nombreuses métropoles nous avons souhaité élargir le spectre de notre réflexion.

Dans un premier temps, la méthode que nous avons proposée a consisté à prendre du recul en allant chercher des expériences en Europe et dans d'autres métropoles françaises. Ainsi, nous avons pu prendre conscience de l'importance du lien entre les socles actifs et l'espace public à Copenhague. À Milan, nous avons pu comparer les effets relatifs provoqués par l'arrivée d'une nouvelle ligne de métro (M4) comparé à la forte transformation générée par le GPE. Ensuite, à Lyon nous sommes retournés aux origines du concept de Socle Actif formulé par l'AUC pour le projet du quartier de gare Lyon Part-Dieu. Enfin, à Nantes, nous avons pris connaissance de la stratégie d'aménagement et de gestion par une foncière unique des rez-de-chaussée sur les quartiers de Prairie-au-duc et République sur l'Île-de-Nantes. L'ensemble de ces terrains nous ont permis d'étoffer notre connaissance des rez-de-chaussée, à la fois en matière de conception architecturale mais aussi de montage immobilier.

Ensuite, la dernière phase de notre travail nous a permis d'ancrer l'ensemble des connaissances accumulées et d'appliquer la méthode de programmation définie sur différents territoires du Grands Paris. Nous avons ainsi sélectionné sept quartiers de gares suffisamment spécifiques et diversifiés afin d'exemplifier les enjeux que soulèvent les territoires variés dans lesquels la Société du Grand Paris sera amenée à réaliser ses projets immobiliers.



De gauche à droite : Quartier de NordHavn à Copenhague. Socle actif de hauteur réglementaire de 7m comprenant une mezzanine autorisée par la fiche de lot dans le quartier Lyon Part Dieu. Parcelle du projet immobilier de la SGP aux Agnettes.

Crédits : Quentin Lucas, Amel Zidna

## ENJEUX

La Société du Grand Paris nécessite, au regard du contexte inter-territorial des projets d'aménagement et immobiliers, un regard innovant sur la manière de programmer les socles et plus généralement les rez-de-chaussée des quartiers de gare du Grand Paris Express. En effet, en raison du nouveau statut et compétence acquis de maîtrise d'ouvrage en co-promotion pour des opérations immobilières au sein des différents territoires, la Société du Grand Paris souhaite s'appuyer sur des études approfondies quant à l'usage des socles. Il s'agit d'appréhender la manière de les programmer afin d'établir des prescriptions architecturales et programmatiques en amont des appels d'offres et des consultations.

Par ailleurs, l'enjeu de programmation à grande échelle, c'est-à-dire à l'échelle du Grand Paris est une ambition inédite et les difficultés d'envisager une méthode programmatique cohérente sur l'ensemble des projets semble d'autant plus complexe. En outre, la création d'une méthodologie de programmation répliquable à tous les quartiers de gare ne doit cependant pas encourager la prolifération d'une généricité établie à l'échelle de l'ensemble des quartiers de gare. C'est pour cela que notre travail s'inscrit également dans une prise en compte des différents contextes territoriaux, de leurs spécificités urbaines, des différents enjeux affiliés à des demandes, des besoins de la population présente et à venir.

La commande initiale rédigée par la Société du Grand Paris favorisait une entrée dans l'étude par le benchmark, par une analyse de deux ou trois projets immobiliers incluant des socles actifs et aux caractéristiques urbaines distinctes. Une programmation globale devait alors émerger de nos recherches de terrain contextualisées. Pourtant, nous avons opté pour une recherche théorique et une étude des différents enjeux émergents de la thématique rez-de-chaussée actif ou socle actif. En effet, l'inactivité des socles via un effet "rideau fermé" ou via un manque de porosité et d'animation avec l'espace public impliquent de repenser la façon de percevoir le rez-de-chaussée. L'interrogation quant au positionnement des acteurs dans la chaîne de production des socles, la question de l'insertion des structures sources d'animation des rez-de-chaussée (ESS), la notion d'appropriation de l'espace public par les usagers notamment dans la zone floue de "frontage", frontière entre la sphère privée et publique sont autant d'enjeux auxquels notre étude souhaite apporter des éléments de réponse.

Enfin, la rédaction d'un cahier des charges spécifique aux enjeux du "socle capable" était l'idée originelle. Cependant, notre ambition de proposer une méthode répliquable s'est confrontée à l'enjeu de territorialisation des besoins et des usages. En effet, notre objectif est double : proposer, à travers un travail de collecte et d'analyse de la donnée, une interprétation des différents profils de quartiers de gare qui semblent se dégager à travers notre étude. Puis, faire atterrir notre étude via l'insertion des socles au sein d'un paysage urbain spécifique et contextualisé. L'étude de terrain, la compréhension des politiques publiques et le croisement des enjeux territoriaux et de l'échelle globale nous ont permis d'émettre des orientations programmatiques justifiables à la lumière de la méthode programmatique proposée.

### **En quoi ce projet est lié aux problématiques de transition écologique ?**

En parallèle des enjeux programmatiques énoncés précédemment, le positionnement grandissant de la Société du Grand Paris au regard des problématiques de transition écologique est à souligner.

En effet, l'impact des opérations de la Société du Grand Paris sur les différents quartiers de gare avec plus de 1 000 000 m<sup>2</sup> d'opérations immobilières programmées, impliquant une émission de millions de tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> est évidemment un fort enjeu développé à travers le référentiel environnemental des quartiers de gare du Grand Paris Express. De plus, se pose la question du choix d'une programmation cohérente avec les usages du territoire (logistique, ESS, productif, culture, commerce (économie circulaire), services (liés aux mobilités douces par exemple) et compatibles avec les contraintes environnementales. Enfin, notre méthode programmatique développée tout au long de notre étude pourrait être intégrée au sein du référentiel environnemental et sociétal dans l'idée de compléter la partie programmation et insertion des activités des socles actifs.

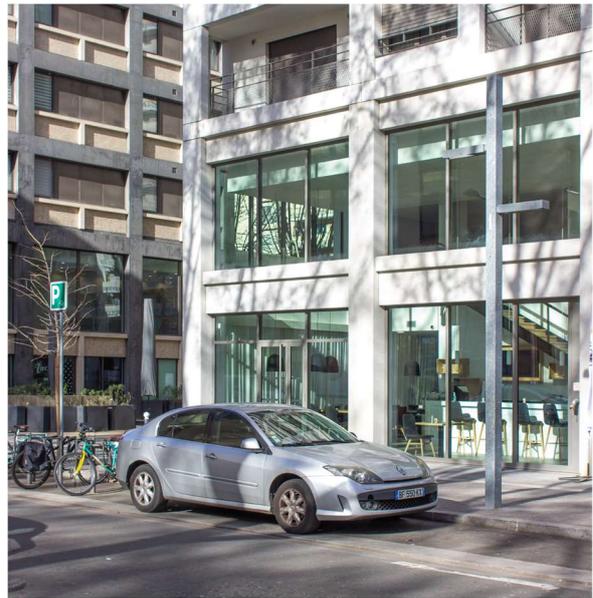
### **Des enjeux liés aux problématiques étudiées à l'École urbaine :**

De manière plus large, cette étude représente une identification d'enjeux contemporains et sociétaux tout aussi importants que ceux liés aux transitions écologiques. D'un point de vue social, l'arrivée des nouvelles gares du Grand Paris Express a nourri une multiplicité de développement d'opérations d'aménagement (ZAC) et d'opérations immobilières plus diffuses. Cela impose un questionnement plus profond sur les risques de la gentrification que l'apport de nouveaux équipements et la nouvelle attractivité des territoires peuvent engendrer. Enfin, le sujet de la programmation des socles actifs tend à replacer au cœur des débats certains enjeux démocratiques tels que redonner du sens aux mots « concertation » et « participation citoyenne » ou d'autres enjeux de mixité (programmatique, sociale et culturelle).

## RÉSULTATS PRINCIPAUX

### Les socles actifs c'est une histoire

La notion de « socle actif » connaît depuis peu un intérêt particulier auprès des acteurs de l'immobilier et de l'urbanisme à tel point que l'utilisation de ce terme n'interroge plus dans la profession. Pourtant, sa diffusion auprès du grand public n'est pas aussi évidente. Si une définition précise fait encore défaut pour délimiter plus précisément ses contours, c'est que le socle actif est avant tout un concept formulé et développé dans un contexte précis. À l'origine, l'idée est issue de l'agence d'urbanisme l'AUC dans le cadre du projet de redéveloppement du quartier de la gare Lyon Part Dieu. Qualifiés de « pièce maîtresse du projet urbain »<sup>[1]</sup> par la SPL Lyon Part Dieu, les socles actifs ont joué un rôle structurant dans l'amélioration de la qualité urbaine de ce secteur marqué par l'immobilier tertiaire tournant le dos à l'espace public. Le socle actif apparaît comme une nécessité dans un contexte de déambulation très contraint par les nombreuses trémies d'accès au sous-sol hérité de l'urbanisme de dalle.



C'est dans un contexte plus général de crise des rez-de-chaussée dans l'urbanisme contemporain que de nouvelles appellations sont apparues pour désigner ces espaces. Récemment, les expressions *rez-de-chaussée actif*, *animé*, *vivant* et *rez-de-ville* témoignent d'un besoin de renouveler la conception de ces espaces.

Chez Ariella Masbounji, les rez-de-chaussée animés, appellent à changer de paradigmes. À partir du constat de l'échec des rez-de-chaussée dans l'urbanisme contemporain, l'architecte met en avant les nouvelles synergies public-privé à inventer, des savoirs techniques à acquérir et à diffuser, et insiste sur l'acceptation d'une esthétique de l'animation, du temporaire, de l'appropriation comme désordre, ou ordre différent.

Chez David Mangin, le rez-de-ville amène à considérer le rez-de-chaussée et les espaces ouverts qui le bordent pour un urbanisme d'itinéraires et non de périmètres. Le « rez-de-ville » s'impose comme le renversement de la vision pour une ville « vue d'en bas ». Celle-ci doit, dès lors, partir des besoins et des usages observés pour ne pas concevoir des villes résultant de la simple addition des rez-de-chaussée d'immeubles.

Ces deux définitions cherchent à replacer les rez-de-chaussée au centre des réflexions urbaines.

## La caractérisation à travers des critères

La première phase de notre travail de recherches et les différents cas d'études rencontrés nous ont permis de constituer une liste de critères nécessitant une attention particulière afin d'assurer leur fonctionnement. Cette liste de critères traduit les qualités attendues pour le développement d'un socle actif idéal. Ensuite, le nécessaire ajustement de ces différents critères en fonction du programme et du contexte amène à considérer non pas le socle idéal comme unique, mais comme des déclinaisons thématiques du socle actif idéal. Ainsi, notre interprétation d'un socle actif idéal compte 10 critères qui se déclinent en fonction des 5 grandes thématiques de socles actifs : logistique, productif, commercial, serviciel ou culturel. Le lien à l'espace public est également considéré comme complément du socle.



### • Dimension

Chaque programme comporte des contraintes dimensionnelles intrinsèques sur lesquelles peut s'appuyer la structure du socle. En effet, même si dans les faits ces surfaces peuvent être plus grandes, il faut penser à l'intégration du socle dans le paysage relatif au quartier de gare.



### • Baux

Le lien juridique qui lie la Société du Grand Paris aux futurs occupants des socles actifs prend la forme d'un contrat de bail. Ces contrats revêtent une pluralité de formes, chaque thématique présentant ses propres particularités.

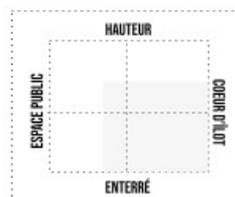
### • Mixité fonctionnelle

La multiplication des programmes permet de répondre à un maximum de besoins et d'aspirations. La mixité fonctionnelle crée un lieu d'interactions et d'échanges entre les différents profils de résidents, de travailleurs et de visiteurs.



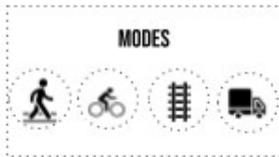
### • Relation visuelle à l'espace public

Pour qu'un socle soit actif, ce dernier doit présenter un certain degré de porosité entre le rez-de-chaussée et l'espace public. Selon les nuisances générées ou la forte dépendance aux flux d'usagers, le socle ne présente pas la même transparence en vitrine et la même facilité d'accès.



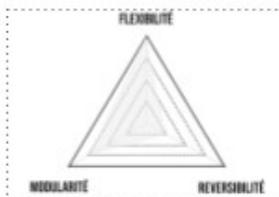
### • Insertion urbaine

L'insertion urbaine est un élément essentiel dans la conception du socle actif. Il est primordial de garantir une cohérence avec les formes urbaines environnantes afin de créer une harmonie visuelle et fonctionnelle. Le socle actif devra s'insérer correctement dans son environnement.



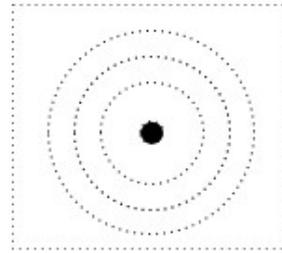
- Ambiance urbaine

L'ambiance urbaine permet de comprendre la relation entre les usagers et l'édifice. Pour évaluer l'intensité de l'ambiance urbaine, l'étude est portée sur les modes de déplacements attenants aux socles pratiqués, mais aussi à l'intensité des flux nécessaires au fonctionnement du socle. L'ambiance urbaine est également de l'ordre de la perception des usagers qui dépend fortement des échelles bâties, de la hauteur et de la distance des bâtiments environnants.



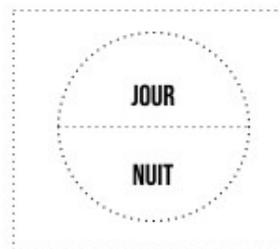
- Mutabilité

Dans son cahier des charges, la SGP indique vouloir concevoir des socles mutables, des socles qui regroupent un ensemble de critères : réversibilité, flexibilité, modularité. Concevoir un socle mutable permet d'anticiper les changements futurs et de s'adapter aux évolutions sociales, économiques et environnementales. (cf. Séance thématique n° 2)



- Diversité d'usagers

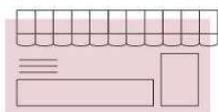
Le socle idéal doit être en mesure de s'adresser à un public varié. Un socle actif doit ainsi être un espace polyvalent et adaptatif, capable de répondre aux besoins spécifiques de chaque personne, favorisant l'inclusion sociale. L'échelle de rayonnement des socles est un élément important à anticiper pour savoir à quel public s'adressent les différents programmes. Différents profils d'usagers peuvent être identifiés : les actifs usagers de transit quotidien, les habitants susceptibles d'avoir un usage des socles inscrit dans la durée, les usagers de destination à l'échelle du Grand Paris.



- Chronotopie

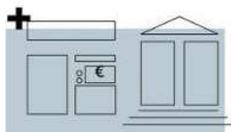
La chronotopie, ou l'intensification des usages, est un concept qui permet d'optimiser l'utilisation d'un même espace tout au long de la journée et de la nuit. En concevant un espace multifonctionnel et dynamique, le socle actif optimise ainsi les usages.

## Une déclinaison à travers des socles idéaux pour une meilleure compréhension des besoins



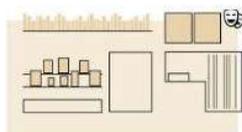
### LE SOCLE COMMERCIAL

- **Une diversité d'usagers** (emplacement pour la stabilité de son activité / correspondance des besoins à l'activité à travers la zone de rayonnement / enquête client) ; **Un enjeu d'attractivité** (flux / planification d'un circuit de vie / transparence de l'espace intérieur) ; **Une hybridation programmatique optimale** (Diversité de programmes / mutabilité à travers un sur-équipement)



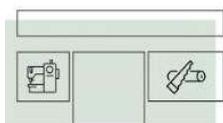
### LE SOCLE SERVICIEL

- **La facilité d'accès** (notion de transparence différenciée / pas toujours besoin d'un accès direct aux flux et à la rue) ; **un socle particulièrement propice à la mixité programmatique** (lié aux lieux de transit / mixité commerces & services publics) ; **des dimensions sans contraintes particulières et variables** (exception faite pour les crèches et les parkings)



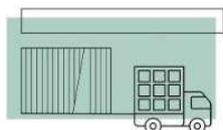
### LE SOCLE CULTUREL

- **Un programme d'intérêt général, rayonnant et inclusif** (une visibilité sur l'espace public à négocier / interaction avec l'espace public possible) ; **Des socles à usages mixtes** (compatibilité avec d'autres programmes / mutualisation des espaces au sein du socle / reconversion facilitée) ; **Une implantation complexe et une pérennisation des activités culturelles à anticiper** (Baux spécifiques / occupants ayant besoin d'accompagnements financiers)



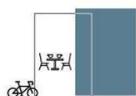
### LE SOCLE PRODUCTIF

- **Une insertion urbaine nécessitant une réflexion de l'espace public au cœur d'îlot** (besoin d'espaces importants / un accès ponctuel à l'espace public) ; **Des freins à la mixité programmatique** (des nuisances importantes / Stockage important) ; **Des usagers diversifiés** (TPE-PME & artisans / besoin d'espace fluctuant)



### LE SOCLE LOGISTIQUE

- **L'insertion urbaine, enjeu majeur** ; **Des rythmes de fonctionnement à anticiper** ; **Les perspectives de la transition écologique pour la logistique urbaine.**

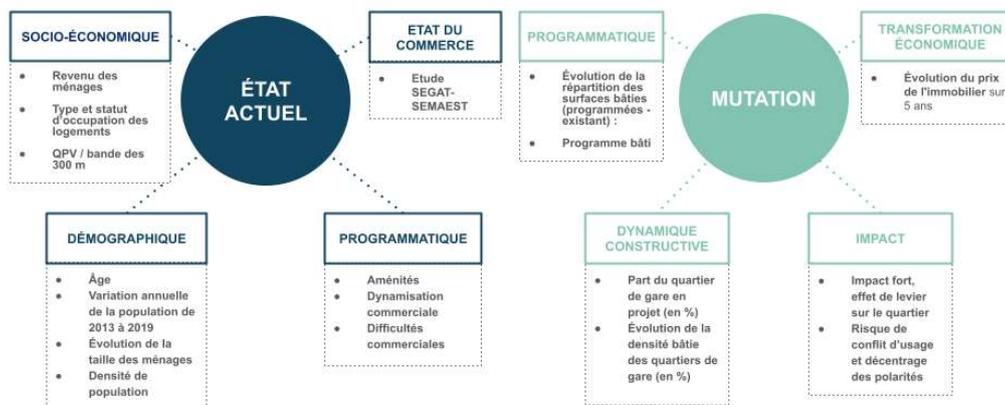


### LE COMPLÉMENT DU SOCLE

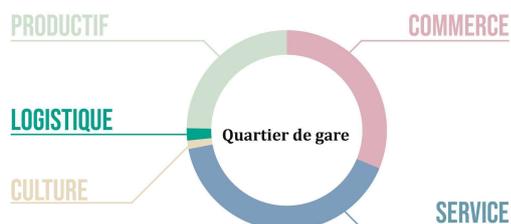
- **Relation à l'espace public** (frontage / occupation temporaire)

## Un besoin de contextualisation dans le cadre d'une programmation à l'échelle du Grand Paris

- Appréhender un grand nombre de contextes différents



Afin d'appréhender les différents quartiers de gares du Grand Paris Express, nous avons utilisé différentes **données** afin de décrire l'état actuel des quartiers de gare ainsi que les perspectives de mutation de ces territoires. Cette donnée nous a permis de définir des profils afin d'orienter la programmation (**Compenser / Conforter / Diversifier**). Cette étude objective a été complétée par une étude des politiques publiques ainsi qu'une visite de terrain.

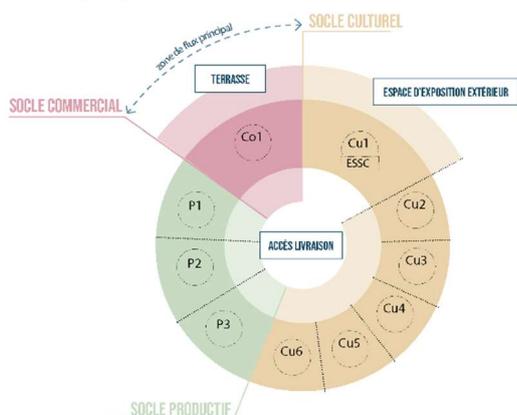


Le second outil que nous avons utilisé et la **base permanente des équipements**. En effet, son étude à l'échelle du quartier de gare et sa recomposition à travers les socles thématiques nous a permis d'analyser les types de socles existants.

Ces différents outils nous ont permis de mettre en avant les types de socles possibles au regard du site et donc de mettre en avant des **orientations contextualisées**.

- Orienter la programmation

*Programmation des cellules intégrant les interactions à l'espace public*



A partir de ces orientations, nous avons ensuite composé avec celles-ci afin d'**intégrer les besoins définis par nos critères**, tels que l'occupation temporaire de l'espace public, où encore les besoins en livraison des programmes.

Elle permet également de mieux **décomposer les coques** et donc de mettre en avant les **possibilités de mutation** de celles-ci (flexibilité, modularité, réversibilité).

Ces précisions permettent d'anticiper les besoins des futurs socles sans nécessairement les ancrer à la parcelle, et donc de répondre à la temporalité longue de leur programmation.

## ENSEIGNEMENTS

Nos recherches nous ont permis de dégager plusieurs enseignements. Tout d'abord, pour comprendre la réussite d'un socle actif, nous avons échangé avec chacun des acteurs de la chaîne de production du socle actif. L'un des premiers constats est qu'ils se sont tous investis du sujet et souhaitent à la fois se positionner de plus en plus tôt dans la chaîne de production et accompagner l'investissement des lieux sur le long-terme. Le socle actif, contrairement au rez-de-chaussée, nécessite une réflexion très amont pour garantir son rôle d'activateur de vitalité urbaine, assurer sa pérennité et anticiper sa mutabilité.

De plus, notre méthode de programmation développée dans le cadre de cette étude nous a permis de dégager des enjeux spécifiques liés au contexte de la commande. Tout d'abord, notre méthode s'inscrit dans une temporalité longue : celle de la construction du Grand Paris Express qui devrait être finalisée d'ici 2030. Les orientations programmatiques proposées doivent permettre d'évoluer dans le temps en anticipant des changements d'usages possibles. Ensuite, la programmation nous oblige à appréhender une grande échelle, celle de la métropole du grand Paris. La diversité des quartiers se doit d'être incluse dans nos orientations sans pour autant être systématique au regard de quelques paramètres. C'est donc un travail d'équilibre sur l'importance de la contextualisation dans un travail de programmation global qui doit s'inscrire dans un rééquilibrage territorial souhaité par le projet du Grand Paris Express. De plus, le travail de contextualisation englobe les nouveaux enjeux de la donnée à l'échelle du Grand Paris. En effet, celui-ci nous offre une première entrée en matière dans les sites avec l'étude de la base permanente des équipements (BPE). Ensuite, le travail à l'échelle des quartiers de gare de l'APUR redéfinit des limites territoriales puisqu'une gare impacte plusieurs parties de communes. Le croisement de données géoréférencées est donc un outil puissant pour orienter la programmation grâce au SIG.

Enfin, notre méthode souligne le besoin d'orientation programmatique pour les maîtrises d'ouvrage afin d'anticiper les besoins des socles à travers la pré-programmation. L'objectif n'est plus de fonctionner directement sous forme d'appel à projet urbain innovant de manière très libre, où encore de préciser la programmation comme dans les années 80 qui définit précisément quelle sera l'occupation. C'est donc une programmation plus adaptable à l'évolution des contextes et à la diversité des occupants.

Le Grand Paris Express témoigne du retour de logiques de planification s'appuyant sur les infrastructures de transport. Cette version plus aboutie du Transit Oriented Development s'annonce comme une réponse aux enjeux environnementaux que les villes doivent affronter de manière croissante. L'objectif de réduction des émissions carbone liées aux déplacements motorisés et la recherche d'une forme de compacité urbaine, récemment précisés par la loi ZAN, justifient ce chantier d'ampleur. Ainsi, l'expérience de planification à grande échelle mise en œuvre par la SGP ouvre la voie à des perspectives résolument novatrices pour la programmation urbaine. Si des chantiers d'une telle ampleur ont peu de chance de se représenter dans le Grand Paris, le développement des RER métropolitains à l'échelle nationale se présente comme le chantier à venir pour la SGP et pose la question de la réplique du modèle. Dans cet objectif, l'étude menée sur les socles actifs dans les quartiers de gare du Grand Paris cherche à matérialiser la théorie du socle actif au regard des différents contextes. La généralisation de cette démarche interroge le positionnement stratégique dans la création de ces nouveaux lieux de production urbaine. Et si, finalement, il ne serait pas le levier d'une appropriation du renouvellement urbain par ses habitants ?

## POUR EN SAVOIR PLUS

- AUC, *Autobiographie*, URL : [http://www.laucparis.com/LAUC\\_autobiographie.pdf](http://www.laucparis.com/LAUC_autobiographie.pdf)
- COPPOLINO Luisa, ESTRADA Clémence, MARIOTTE Clément, *Mutation dans les quartiers de gare du Grand Paris Express - 35 gares mises*, APUR, Société du Grand Paris, Novembre 2019
- FERRAND Rémi, MANGIN David, *Le droit au rez-de-ville* dans *Urbanisme*, n° 414, décembre 2019
- Laq. Book. *Urbanisme, espaces publics, architecture*. Version 2020. Pages 12-13. Disponible ici : <https://issuu.com/laq.eu/docs/laq-book-2020?fr=sMzQ3MjE3NTY0NDI>
- LDV Studio Urbain, *Le BRSA, une solution pour sauver les socles actifs*, *Demain La Ville*, 21 avril 2023, URL : <https://www.demainlaville.com/le-brsa-une-solution-pour-sauver-les-socles-actifs/>
- MASBOUNGI Ariella, *(Ré)inventer les rez-de-chaussée de la ville*, Editions Le Moniteur, 2013
- ROUX Jean-Michel, *Les rez-de-chaussée : une histoire littéraire*, in MASBOUNGI A. (dir), *(Ré)aménager les rez-de-chaussée de la ville*, 2013, Paris, Le Moniteur, pp.24-27
- SIM, David et Jan GEHL. *Soft city: building density for everyday life*. Washington Covelo London. Island Press. 2019. 235 p.

## **L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original**

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.