

**Comité de pilotage  
« Vitalisation des quartiers de  
gare du Grand Paris Express »  
du 17 mai 2021**

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

# Sommaire

<b>1</b>	<b>Enjeux et structuration de la démarche</b>	<b>3</b>
1.1	Des enjeux partagés	3
1.2	Un principe général d’adaptabilité de la démarche aux réalités locales	3
1.3	Un pilotage local des projets urbains dans un cadre opérationnel et partenarial choisi par les élus	3
1.4	Une animation de la démarche des quartiers de gare dans un objectif de cohésion	4
<b>2</b>	<b>Un cadre commun de l’ambition partagée d’aménagement des quartiers de gare et adapté en fonction des situations locales</b>	<b>4</b>
2.1	Des quartiers de gare favorisant le rééquilibrage territorial, la mixité fonctionnelle, la transition écologique et énergétique et l’accélération de la construction de logements	4
2.2	Des quartiers de gare au service de la mixité sociale et de la réduction des inégalités, mais aussi au service de la mixité fonctionnelle	5
2.3	Des quartiers de gare démonstrateurs d’innovation au service de la ville zéro carbone	5
2.4	Des quartiers de gare accessibles et des espaces publics exemplaires	6
2.5	Des quartiers de gare qui promeuvent des nouveaux modes de fabrication de la ville	6
<b>3</b>	<b>Des moyens et des outils au service des projets</b>	<b>6</b>
3.1	Un guichet unique Quartiers de gare de l’offre de service de l’État	6
3.2	Une mobilisation d’ingénierie, de moyens et des dispositifs spécifiques	6
3.3	Des modes de contractualisation adaptés à la spécificité des projets locaux	7

L'enjeu principal réside dans la capacité à fédérer dans un même élan l'ensemble des collectivités concernées par l'intégralité du réseau de transports ainsi créé tout en prenant en compte les spécificités de chaque site.

# 1 Enjeux et structuration de la démarche

## 1.1 Des enjeux partagés

Un aménagement des quartiers de gare à la hauteur de l'offre de mobilité apportée par le Grand Paris Express, équipement structurant à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et de la Région.

Un aménagement des quartiers de gare qui a vocation à répondre à cinq orientations stratégiques : le rééquilibrage territorial, la vitalité des quartiers de gare, la transition écologique, le renforcement de l'attractivité des territoires desservis et l'intégration dans un projet urbain.

Un aménagement des quartiers de gare également porté par le SDRIF et le projet de SCoT métropolitain, repris dans les documents d'urbanisme locaux, dont les dispositions relatives à ces quartiers vont être réinterrogées dans le cadre de la révision du SDRIF et de la poursuite de l'élaboration du SCoT.

Une démarche partenariale de projet qui pourrait être répliquée pour d'autres infrastructures structurantes à venir (prolongement de la ligne 11, Eole,...).

## 1.2 Un principe général d'adaptabilité de la démarche aux réalités locales

Un développement différencié et adapté tenant compte des différents horizons de mise en service du Grand Paris Express, des besoins des territoires desservis, de la situation des marchés locaux immobiliers et des enjeux d'un développement raisonné des communes desservies.

Le choix d'un périmètre du quartier de gare adapté au projet urbain de la ville, aux enjeux locaux et donnant accès aux aménités associées à l'infrastructure de transport (services publics et privés, équipements, activités économiques et logistiques, commerces, espaces publics et paysagers, etc ...).

Un effort de production de logements dans une logique d'équilibre territorial tenant compte de la situation des villes au regard de l'offre existante, des besoins du territoire, des enjeux de mixité sociale, de mixité fonctionnelle, de la complémentarité avec les quartiers environnants, des projections d'évolution des populations et des infrastructures.

## 1.3 Un pilotage local des projets urbains dans un cadre opérationnel et partenarial choisi par les élus

Un portage politique fort et une gouvernance choisie dans une logique d'ancrage territorial qui associe l'échelon local et celui des intercommunalités.

Une démarche régionale et métropolitaine en soutien du pilotage local et favorisant la capitalisation d'expériences et la constitution d'un centre de ressources au service des porteurs de projet.

Un projet urbain à une échelle adaptée pour chacune de ses dimensions et attentif au développement du tissu urbain environnant les quartiers de gare.

## 1.4 Une animation de la démarche des quartiers de gare dans un objectif de cohésion

Un comité « Vitalisation des quartiers de Gare » regroupant l'ensemble des partenaires à l'échelle régionale (l'État, ses établissements publics fonciers ou d'aménagement et ses agences, la Région Île-de-France, la Métropole du Grand Paris, l'Association des maires d'Île-de-France, la Banque des Territoires, la Société du Grand Paris, Île-de-France Mobilités, l'Atelier Parisien d'Urbanisme et l'Institut Paris Région). Il assure la coordination de la démarche et la mobilisation des dispositifs d'appui aux porteurs de projets. Les maires des communes et les présidents des intercommunalités, ou leurs représentants, en charge de projets « quartiers de gare » sont invités à participer à une conférence des villes quartiers de gare, à raison de deux réunions annuelles, afin notamment d'échanger sur les difficultés, réussites et besoins liés à la conduite opérationnelle des projets locaux.

Un « Atelier technique des quartiers de gare du Grand Paris Express », comprenant des représentants des partenaires du COPIL, constituant un pôle de ressources et un lieu de partage d'expériences et de conseils à la disposition des porteurs de projets, pouvant organiser des réunions sur des sujets thématiques sous forme de webinaires à destination de tous les porteurs de projets.

Avec les maires et les présidents des Établissements publics de coopération intercommunale, un format de gestion de chaque projet de gare adapté aux besoins locaux et à la complexité des projets portés : des instances partenariales de pilotage local existantes ou à créer, animées par les maires ou les présidents des intercommunalités compétentes et un pilotage des projets selon des modes de contractualisation adaptés en fonction des outils opérationnels mobilisés.

# 2 Un cadre commun de l'ambition partagée d'aménagement des quartiers de gare et adapté en fonction des situations locales

## 2.1 Des quartiers de gare favorisant le rééquilibrage territorial, la mixité fonctionnelle, la transition écologique et énergétique et l'accélération de la construction de logements

Soutenir et accélérer un rééquilibrage territorial de l'offre de logements en valorisant les potentiels et les atouts, notamment environnementaux, des quartiers de gare situés à l'Est de la métropole.

Permettre, en lien avec les maires concernés, la densification dans les quartiers de gare pour éviter l'artificialisation loin du réseau, et participer au rattrapage de la production de logements dans le cadre d'une démarche de projet :

- recherchant notamment le développement de l'attractivité résidentielle (innovations architecturales, réflexions sur la perception et l'acceptation sociale de la densité, une conciliation entre intensité d'usages et qualité architecturale et paysagère, création de repères urbains intégrés à leur environnement, qualité des espaces de nature, protection et valorisation de la biodiversité, nouvelles formes de mobilité et nouveaux usages des espaces urbains ...);
- et intégrant la recherche des conditions d'un modèle de financement soutenable de conception du projet urbain permettant aux élus locaux de disposer des ressources pour renforcer l'attractivité résidentielle en proposant une offre de service public et d'espaces publics adaptée à l'évolution démographique de la ville, tout en évitant de déséquilibrer les autres projets déjà lancés.

Concourir à l'atteinte des objectifs de rattrapage de l'offre sociale fixés par le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH) et le futur PMHH.

Encourager la promotion de nouveaux modèles de logements et d'habitat non standardisés (adaptables dans le temps pour répondre à l'évolution des besoins des ménages), et de montages innovants (Office Foncier Solidaire (OFS) / Bail Réel Solidaire (BRS)...) notamment dans le cadre des appels à projets (IMGP 3, 100 Quartiers Innovants et Écologiques, ...).

Mobiliser les capacités d'évolution des tissus urbains pour la production de logements.

Penser la réversibilité des bâtiments.

Encourager l'aménagement de rez-de-chaussée actifs le long des voies principales d'accès aux gares et des voies qui supportent les flux piétons et favoriser la diversité commerciale à l'image des Contrats de Revitalisation Commerciale (CRAC) ou sur le modèle de l'appel à projets « Centres-Villes Vivants » de la Métropole du Grand Paris.

## 2.2 Des quartiers de gare au service de la mixité sociale et de la réduction des inégalités, mais aussi au service de la mixité fonctionnelle

Porter, dans les projets, un objectif de production sociale adapté en fonction des situations et des besoins du territoire identifié.

Renforcer la mixité et la diversité de l'offre de logements, et encourager les solutions d'accèsion aidée pour prévenir une envolée des prix à proximité des gares et permettre ainsi à des ménages de se maintenir.

Développer une offre de logements facilitant les parcours résidentiels des ménages.

Offrir les conditions d'exercice d'activités diverses, de l'accueil d'espaces d'innovation, de tiers lieux, d'espaces collaboratifs.

Accompagner les mutations par la mise en œuvre d'une réhabilitation du bâti existant et une politique de la résorption de l'habitat ancien dégradé, de soutien aux commerces du quotidien, de mise en valeur du patrimoine, des équipements et des espaces publics.

Renforcer la mixité fonctionnelle au service de l'équipement, du logement et de l'emploi.

## 2.3 Des quartiers de gare démonstrateurs d'innovation au service de la ville zéro carbone

Faire des quartiers de gare des lieux exemplaires en matière d'environnement et de l'engagement vers une ville zéro carbone.

Intégrer les parcs et jardins comme composante des projets et renforcer la trame verte au sein du quartier.

Veiller à la continuité de la trame verte et bleue pour restaurer et développer la biodiversité, constituer un maillage de réservoirs et de corridors biologiques, en se référant au Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).

Concevoir la transformation des quartiers de gares en privilégiant la reconversion des constructions existantes, en réduisant les démolitions et en valorisant des matériaux issus de la déconstruction et des terres excavées, dans une logique d'économie circulaire.

Construire des bâtiments aux performances énergétiques, bioclimatiques et écologiques élevées, dans une logique de résilience et d'adaptation au changement climatique.

Favoriser la production et l'approvisionnement en énergie renouvelable et de récupération, l'utilisation de matériaux biosourcés et les constructions à énergie positive.

Porter une attention particulière aux actions de préservation de la ressource en eau.

Adapter les quartiers au changement climatique en réduisant l'effet îlot de chaleur urbain.

Renforcer la trame verte et la diffusion de la fraîcheur des espaces verts au sein du quartier par des plantations en pleine terre sur l'espace public.

Limiter la production de déchets et développer leur recyclage dans une logique d'économie circulaire.

## 2.4 Des quartiers de gare accessibles et des espaces publics exemplaires

Assurer la cohérence d'ensemble des circulations, des usages des voies, des stationnements et des réseaux cyclables.

Privilégier l'accès aux gares par les circulations douces prenant en compte celles existantes au-delà du quartier.

Diminuer la place de la voiture et optimiser les ouvrages dédiés au stationnement et de logistique urbaine.

Encourager la mutualisation des parkings entre immeubles de bureaux, logements et équipements.

Aménager des espaces publics qualitatifs par leur design, les matériaux, les perspectives, les ambiances, les éclairages nocturnes, sécurisant et favorisant les échanges, les liens sociaux et le vivre ensemble.

Réduire les coupures urbaines.

## 2.5 Des quartiers de gare qui promeuvent des nouveaux modes de fabrication de la ville

Favoriser la concertation locale et l'implication des services gestionnaires (services de la voirie, des espaces verts, de la propreté...) dès la conception des projets.

Conforter l'aménagement des quartiers de gare par l'expérimentation des usages en s'appuyant sur les nouveaux outils développés depuis 10 ans : appels à projets innovants, urbanisme temporaire, etc ...

Anticiper les temps de chantier du Grand Paris par des actions de mise en valeur des abords des sites de ces chantiers et y favoriser des usages temporaires.

# 3 Des moyens et des outils au service des projets

## 3.1 Un guichet unique Quartiers de gare de l'offre de service de l'État

Une offre de service de l'État comprenant les missions relatives au Nouveau Conseil aux Territoires, avec un Sous-Préfet référent, interlocuteur, pour chaque quartier de gare et pour un accompagnement dans toutes les étapes du projet d'aménagement, et une mobilisation des moyens techniques et administratifs pour assurer l'organisation de la démarche via l'animation du comité « Vitalisation des quartiers de gare » et de l'« Atelier technique des quartiers de gare du Grand Paris Express ».

Un soutien de la DSIL Relance et Classique pour le financement, par exemple, d'opérations de rénovation thermique, de transition énergétique, de développement des énergies renouvelables, de développement d'infrastructures en faveur de la mobilité ou de la construction de logements.

Recours aux dotations du plan de relance de l'économie en matière de recyclage et de traitement des friches (Fonds friches) et aux crédits du contrat de plan État-Région (CPER) 2021-2027.

Une possibilité d'aide à l'ingénierie de projet au moyen du FNADT (possibilité de financement de chargés de projets quartiers de gare, d'études stratégiques...).

## 3.2 Une mobilisation d'ingénierie, de moyens et des dispositifs spécifiques

Chacun des partenaires institutionnels pourra contribuer, en apportant son expertise et son ingénierie, à l'aménagement des quartiers de gare du Grand Paris Express notamment sur les champs de la connaissance et l'observation des territoires, de la planification et de l'aménagement opérationnel, des montages juridiques et financiers. Ces contributions seront capitalisées dans un centre de ressources.

Chacun des partenaires pourra s'appuyer, s'il le souhaite, sur les dispositifs qu'il met en place (APP 100 Quartiers Innovants et Écologiques, Contrats d'Aménagement Régionaux, AMI Friches, IMGP 3, Centres-villes Vivants, FIM, fonds des équipements structurants, etc ...) et contribuer, sous forme de soutiens en ingénierie ou à l'investissement, de financements (sous forme de prêts ou prises de participation), à l'aménagement des quartiers de gare du Grand Paris Express).

En complément de ses activités de conseil et d'appui en ingénierie, la Banque des territoires, en tant que tiers de confiance, pourra proposer des solutions de financement (prêts et investissements en fonds propres) dans le cadre du montage opérationnel des projets établis en concertation avec les acteurs publics et privés.

L'EPFIF, les Établissements Publics d'Aménagement, les Sociétés Publiques Locales ou les Sociétés d'Économie Mixte pourront être mobilisés dès lors que les collectivités et intercommunalités en exprimeront le besoin.

### 3.3 Des modes de contractualisation adaptés à la spécificité des projets locaux

Des modes de contractualisation à la carte en fonction des besoins des territoires (le diagnostic, la stratégie d'aménagement, le projet urbain et le plan d'actions pour l'aménagement du quartier de gare).

La mobilisation au niveau local pourra être formalisée plus précisément via des contrats spécifiques aux différents quartiers de gare ou être intégrée dans des contrats existants. En l'absence d'outil existant et adapté sur le territoire, les communes et intercommunalités pourront décider de mettre en place un projet partenarial d'aménagement (PPA), qui leur permettra d'associer tous les partenaires concernés par le projet urbain et de mieux structurer la gouvernance.

