



**HAL**  
open science

## “ Penser ” et “ concevoir ” à l’échelle du Grand Paris, Retours d’expérience à partir de l’Atelier des Places du Grand Paris

David Enon, Antoine Fleury, Soline Nivet, Géraldine Texier-Rideau

### ► To cite this version:

David Enon, Antoine Fleury, Soline Nivet, Géraldine Texier-Rideau. “ Penser ” et “ concevoir ” à l’échelle du Grand Paris, Retours d’expérience à partir de l’Atelier des Places du Grand Paris. 2019, 10.25580/igp.2019.0052 . hal-04757033

**HAL Id: hal-04757033**

**<https://hal.science/hal-04757033v1>**

Submitted on 28 Oct 2024

**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.



Séminaire

*Le Grand Paris contemporain*

Mardi 3 décembre 2019, 9h00-17h

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-Belleville

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=915>

## « Penser » et « concevoir » à l'échelle du Grand Paris, Retours d'expérience à partir de l'Atelier des Places du Grand Paris

par David Enon, Antoine Fleury, Soline Nivet et Géraldine Texier-Rideau

### Résumé

Cette intervention sous forme de récit d'expérience se fera à plusieurs voix.

Celles d'une équipe d'architectes, d'architectes-chercheurs et de chercheurs qui ont travaillé ensemble entre 2017 et 2019 à la réalisation d'une vaste étude pré-opérationnelle sur les espaces publics des gares du Grand Paris Express, commanditée par la Société du Grand Paris et Ile-de-France Mobilité.

Ayant participé pour certains à la consultation internationale sur le *Grand Pari de l'Agglomération parisienne* en 2008 dans le Groupe Descartes puis à l'*Atelier International du grand Paris* à partir de 2012 dans le groupement TVK, un premier récit en arrière sur ces deux moments successifs esquissera la généalogie de l'approche d'aujourd'hui : tant dans son organisation pratique (composition et fonctionnement de l'équipe) que dans son ancrage conceptuel et méthodologique.

Le récit de l'élaboration du *Guide pour la conception des espaces publics du Grand Paris Express* (à paraître en novembre 2019) élaboré par l'équipe permettra ensuite d'évoquer tant la configuration d'acteurs dans laquelle il s'insère (commanditaires, partenaires, destinataires) que les thématiques qu'il soulève.

Que signifie vouloir penser et concevoir des espaces publics à l'échelle du Grand Paris ?

Dans un contexte de gouvernance métropolitaine complexe et encore en devenir, il s'agit de faire de la multiplicité des échelles et des temporalités un levier pour le projet et une occasion pour questionner les modes de son énonciation et de sa représentation.

Dans quelle mesure ce travail permet-il d'envisager aujourd'hui le chemin parcouru depuis la consultation de 2008 ? Comment sa méthode s'est-elle nourrie de ces expériences successives et de quelle manière ce travail peut-il être regardé comme un de leurs « effets » ? La question restera à discuter avec la salle.

Consultez l'article en ligne

<https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=932>

DOI

10.25580/IGP.2019.0052

Depuis la consultation internationale de 2008, de nombreuses consultations et études ont été menées à l'échelle du Grand Paris, en parallèle de la mise en place de politiques métropolitaines, et jusqu'à la création de la Métropole du Grand Paris en 2016. Au cœur des politiques et des recherches, on trouve les transports, le foncier, le logement. Et, plus timidement peut-être, les espaces publics alors qu'ils posent aussi des questions relatives à la construction d'une politique métropolitaine.

Comment penser et concevoir « à l'échelle du Grand Paris », au-delà de la diversité des situations urbaines et dans un contexte de gouvernance métropolitaine fragmentée et encore en devenir ? Cette question constitue l'un des fils directeurs de notre présentation, issue d'une expérience commune de plus de deux ans au sein de l'Atelier des places, un groupement pluridisciplinaire piloté par l'agence TVK et mandaté par la Société du Grand Paris (SGP) en 2017 pour construire un guide des espaces publics qui entoureront les futures gares du Grand Paris Express (GPE) <sup>[1]</sup>.

Ce faisant, nous souhaitons engager une réflexion plus large sur les liens entre les premières expériences de construction métropolitaine (consultation de 2008 puis Atelier international du Grand Paris) et cet Atelier des places (sa philosophie, sa méthode, les principes d'aménagement qu'il a proposés, etc.). Quatre questions nous semblent particulièrement intéressantes à examiner : celles des échelles, du temps, du récit (mots et représentations) et du modèle même de la consultation (car depuis la consultation internationale de 2008 on observe la diffusion d'un modèle où sont mises en avant des démarches innovantes, partenariales, multidisciplinaires...).

Cette présentation sous forme de récit d'expérience s'appuie donc sur la participation de certains d'entre nous à la consultation de 2008 puis à l'Atelier International du Grand Paris (AIGP), elle développe ensuite notre travail récent, pour que nous puissions ensuite réfléchir ensemble à la mise en perspective de ces questionnements (échelles, temps, récits) d'une expérience à l'autre.

## La consultation de 2008 et le groupe Descartes

La Consultation internationale pour l'avenir du Paris métropolitain fait partie des annonces faites par Nicolas Sarkozy en 2007, évoquant « huit à dix agences d'architectes choisies pour moitié parmi des agences françaises et pour l'autre moitié parmi des agences étrangères, en incluant de jeunes agences » qui puissent « travailler sur le Grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans ».

En pôle-position, les architectes sont implicitement chargés de propulser des questions obscures (sur la gouvernance ou les transports) sur le terrain du visible : en même temps que la consultation, est aussi annoncée l'exposition qui en dévoilera, l'année suivante, ses « résultats » au grand public.

Deux d'entre nous, Pierre Alain Trévelo et Soline Nivet – alors jeunes enseignants associés et membre de l'OCS (Observatoire de la Condition Suburbaine), équipe de recherche de l'école d'architecture de Marne la Vallée – font partie de l'équipe « groupe Descartes » constituée autour des architectes Yves Lion et David Mangin. Le montage de l'appel d'offre exige des équipes « pluridisciplinaires », qu'elles fassent appel tant à des architectes qu'à des unités de recherche reconnues, appartenant à des universités, des écoles, des organismes publics ou privés. Le groupe Descartes se rapproche alors par l'intermédiaire de Jean-Marc Offner des chercheurs du LATT (Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés), qui proposent à leur tour de contacter aussi Météo France et le LEESU (Laboratoire Eau, Environnement et Systèmes Urbains) <sup>[2]</sup>.

L'exigence d'interdisciplinarité implique de faire collaborer des modes de fonctionnement très opposés dans leur rapport à la connaissance et à l'action et les sept mois de la consultation menée tambour battant s'accommodent mal du calendrier d'une recherche « classique ». Il s'agit donc pour les chercheurs de réengager et de partager les résultats de travaux antérieurs (ce qui fut le cas du LATT ou du Leesu) ; de tester des outils spécifiques (Météo France) ; ou simplement d'accompagner l'équipe dans la maïeutique de sa proposition (OCS).

« Ce qui serait extraordinaire, se serait d'améliorer l'ordinaire » : la posture mise en avant par le groupe Descartes sera ensuite volontairement pragmatique [ Voir Fig. 1 ] . Gouvernance, transports, habitat, climat sont saisis comme quatre priorités pour lesquelles l'équipe avance une centaine de mesures à prendre « immédiatement ou très vite », illustrées par des ébauches de projets situés.

La question des échelles est essentiellement abordée sous l'angle de la gouvernance, et Jean Marc Offner (qui est alors en train d'écrire *Paris métropole hors les murs – Aménager et gouverner un Grand Paris avec Frédéric Gilli*), avance alors la notion de « local métropolitain » pour invoquer les interactions entre transport et aménagement.

La question du temps n'est pas vraiment traitée. Cet évitement de la question du temps long, de l'incertitude, ou du phasage est lié bien entendu à la nature et au calendrier de la consultation, qui incitent alors l'équipe à diffuser très vite beaucoup d'images, et de slogans « définitifs ».

La question du récit est alors celle qui pose le plus de difficultés à cette équipe d'architectes urbanistes aguerris au projet urbain « à la française » et mis ici en situation d'inconfort : l'échelle du territoire métropolitain et le temps long de sa transformation incitent à renouveler les modes d'énonciation et de représentation mais la pression à « produire vite » les pousse à reconduire des modes de représentation déjà bien maîtrisés et donc peu remis en question.

## L'Atelier International du Grand Paris de 2012, et l'équipe TVK

L'atelier international du Grand Paris constitue ensuite pour Pierre Alain Trévelo et Soline Nivet – au sein du groupement TVK <sup>[3]</sup> – un prolongement à l'expérience de 2008 entre 2012 et 2016. Le groupement choisit alors de se focaliser sur la question du temps et des méthodes de projet. Avec la coopérative Acadie, il imagine une scénarisation, méthode alternative à la planification traditionnelle, en réaction à ses outils principaux : le grand plan (le SDRIF et tous les schémas directeurs antérieurs) et l'objectif chiffré (notamment l'objectif du SDRIF de construire 70000 nouveaux logements par an). Ces outils semblent alors inopérants. En réaction à cette logique de projets qui fonctionne à partir d'un objectif lointain et essaye de le décomposer dans le temps sous la forme d'un rétroplanning, ils proposent de partir du présent et d'agir de manière progressive, d'adopter une démarche plus ouverte et moins figée, en s'inspirant des méthodes des scénaristes des séries télévisées américaines de l'école d'Hollywood.

Les documents présentés lors des séminaires de l'AIGP sont en rapport avec cette culture audiovisuelle et montrent une métropole déjà en train de se transformer très largement [ Voir Fig. 2 ] . La scénarisation permet aussi de questionner les échelles de réflexion, autorise à incarner la métropole par ses sous-ensembles territoriaux appelés « des héros très discrets », sites variés voire archétypiques, parmi ceux qui sont déjà dynamiques à l'époque. Cela relativise le rôle du grand plan global, pour donner de l'importance à des fragments et à des territoires étudiés non pas sous l'angle des formes de leur tissu, mais sous l'angle des conditions intermédiaires et métropolitaines qui les caractérisent : les habitants y vivent entre plusieurs modes, entre plusieurs types de densité, entre plusieurs échelles également, entre la ville dense et la nature, etc. Un récit prospectif est énoncé en plusieurs « saisons », articulant des échelles très locales à des échelles beaucoup plus globales. Il illustre les effets d'entraînement et les logiques d'axes.

Cette méthode de la scénarisation impulsée dans le cadre de l'AIGP est prolongée et déclinée sur les projets urbains de l'agence TVK. En 2016, lorsqu'elle participe à

la consultation de l'Atelier des places du Grand Paris, elle propose de l'appliquer à la conception des espaces publics.

## L'Atelier des places de 2017 à 2020

Venons-en maintenant à notre récente expérience commune au sein de l'atelier des places, en commençant par quelques mots sur la commande et le contexte dans lequel nous avons travaillé puis le récit de l'élaboration du guide en évoquant plus particulièrement le groupement, sa méthode et les thématiques traitées.

### *La commande et son contexte*

Le Grand Paris Express (GPE) est souvent présenté comme un projet d'infrastructure de transport et comme un projet d'aménagement urbain. Mais les espaces publics en sont aussi un maillon essentiel. Au sein de la SGP, c'est l'Unité Espaces publics et intermodalité (UEPI), créée en 2016, qui est en charge de cette question.

Les objectifs définis initialement par l'UEPI sont les suivants :

- offrir un niveau équivalent de qualité de service autour de toutes les gares ;
- permettre « l'émergence d'un « fil rouge » identitaire, à la fois visuel et fonctionnel » (extrait du cahier des charges) ;
- s'assurer de la cohérence des espaces publics autour d'une même gare, malgré l'éclatement de la maîtrise d'ouvrage ;
- combiner qualité de gestion et qualité de conception.

Pour les mettre en œuvre, des « comités de pôle » regroupant l'ensemble des partenaires ont été mis en place à partir de 2015, en lien avec Île-de-France Mobilités. Pour chacune des gares, ils doivent définir un programme d'intervention sur les espaces publics situés dans un périmètre de 300 mètres.

L'atelier des places, pour lequel l'appel d'offre a été lancé en 2017, constitue un outil plus original. Il s'agit de définir la philosophie de conception des futurs projets d'espaces publics autour des 68 gares. Sa principale mission est de définir des principes d'aménagement sous forme d'un « livrable didactique et pédagogique » à destination des futurs maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre. Le cahier des charges insiste d'emblée sur la démarche partenariale à mettre en place, ainsi que sur la composition pluridisciplinaire du futur groupement.

### *L'Atelier des places : le groupement et sa méthode*

Les consultations précédentes ont certainement imprégné cette commande qui fait appel à une équipe pluridisciplinaire. Du côté de la maîtrise d'œuvre, l'expérience du Grand Paris et de l'AIGP a déjà habitué TVK à un travail collectif à partir de compétences variées.

Dans notre proposition, des experts thématiques sur la mobilité, l'environnement, l'éclairage sont associés à une équipe de pilotage plus resserrée autour des concepteurs (TVK, TN+, Ville Ouverte, Soline Nivet). Enfin, l'équipe intègre des chercheurs (Antoine Fleury, Géraldine Texier-Rideau, Étienne Balan). Le fonctionnement de l'atelier confrontera cette équipe à plusieurs cercles d'interlocuteurs : celui des représentants des collectivités territoriales ; celui des partenaires et institutions ; et celui des élus qui suivent le travail de la SGP.

Dès l'étape de la consultation, l'équipe suggère que la cohérence des 68 espaces publics de gares n'est pas à chercher dans la forme ou dans le dessin mais plutôt dans une méthode commune. Le Grand Paris Express installe sur les territoires des temporalités de transformation très différentes. En reprenant la démarche de la scénarisation, elle propose de faire du temps une ressource et une matière du projet d'espace public : l'espace public va devoir accompagner, s'adapter à des temporalités et des calendriers changeants ; il va évoluer, changer de nature, d'usage, de fonctionnement. Il s'agit d'intégrer cela dans le processus même du projet.

### *Les grandes thématiques soulevées*

Dans la première phase de cette étude, la métaphore de la série télévisée et de la scénarisation permet d'adopter la posture que certains d'entre nous imploraient en 2008, pendant la première consultation : apporter des questions et pas seulement des dessins, des solutions ou des préconisations.

Dès le premier livrable, nous opérons un déplacement de la question telle qu'elle nous a été posée. En faisant la distinction entre ce que nous appelons les « fondamentaux » et les « intrigues » de notre travail :

- Les « fondamentaux » posent une méthode de projet, rappellent notre attention aux situations locales, la prise en compte des échelles intermédiaires, la question de l'architecture du sol, et une forme d'éthique de la représentation. Ils garantissent la stabilité de notre proposition et ne changeront pas.
- Les « intrigues » désignent les questions qui doivent rester ouvertes : posées par les chercheurs et maintenues à l'état de question ou de variable, et qui peuvent toucher autant l'histoire, la gouvernance, les dynamiques de mobilité, les évolutions des paramètres du climat ou du confort des usagers. Jamais ces intrigues ne pourront être réductibles à des solutions définitives et répliquables.

Nous souhaitons travailler à partir de questions, et cette distinction et association entre fondamentaux et intrigues construit la collaboration entre les architectes et les chercheurs, permettant d'avancer tous ensemble.

## De l'atelier au guide

L'aboutissement de ce travail de deux ans et demi est un guide de conception [ Voir Fig. 3 ], proposant 40 principes répondant à trois grandes ambitions (continuité, évolutivité, disponibilité) mais aussi une mise en récit graphique, une introduction (posant les bases de la démarche), un vocabulaire (réparti entre les différentes parties), des situations (qui par l'allusion ou la citation, incitent à décentrer les points de vue), des ouvertures... L'idée n'est pas ici d'en rendre compte de manière exhaustive mais plutôt de montrer comment nous avons proposé de travailler « à l'échelle du Grand Paris ». Et ce faisant, comment nous avons traité des échelles, des mots et des modes d'énonciation, des modes de représentation.

## Echelles

Dans une métropole fragmentée, marquée par une gouvernance complexe, nous considérons que la multiplicité des échelles doit être prise en compte et qu'elle doit devenir un levier pour les projets d'espaces publics.

D'abord en termes de conception.

A l'échelle métropolitaine, ce n'est pas le revêtement ou le mobilier urbain qui font l'unité des espaces publics autour des 68 gares. Ce qui doit les réunir, c'est leur qualité d'usage (continuité du sol, abris généreux, soin apporté à l'entretien...), mais aussi leur hospitalité pour toutes et tous (assises nombreuses, points d'eau...), leur capacité à accueillir le vivant. Ces principes ne sont pas contradictoires avec la prise en compte des enjeux locaux, bien au contraire. Ce sont des principes construits pour guider l'action dans des situations très diverses, qui permettent de prendre en compte l'existant et peuvent se traduire localement par des formes différentes.

Nous insistons aussi sur les échelles intermédiaires. Il s'agit de prendre en compte dans les projets d'espaces publics les territoires qui englobent ces quartiers de gare, par exemple en ménageant des vues sur le grand paysage, en les connectant aux grands itinéraires piétons ou cyclables. C'est une condition *sine qua non* pour la réussite des projets. Mais ce que l'on espère aussi, c'est que ce guide impulse le changement à d'autres échelles.

Les échelles sont aussi un levier en termes de conduite de projet.

Ainsi le guide propose-t-il comme premier principe de « Travailler avec les parties prenantes ». Cette démarche partenariale s'impose dans un cadre de gouvernance complexe, mais elle est aussi un levier pour avancer, en prenant en compte les politiques ou projets déjà engagés, ainsi que les savoir-faire accumulés à différentes échelles. En même temps, elle permet de favoriser la prise de conscience de certains enjeux, la diffusion de nouveaux savoir-faire et donc de construire une « culture commune » entre tous les échelons de gouvernement.

## Mots

Construire une culture commune autour des espaces publics du Grand Paris et la mettre en partage impose de revenir au sens des mots en évacuant les néologismes. Au cours de l'atelier, nous avons construit un glossaire puis un lexique et *in fine* un vocabulaire partageable, intégré au guide. Ce travail nous a permis de faire équipe tout en tenant le plus possible à distance la prescription hâtive à laquelle les commanditaires tendaient d'abord à circonscrire la réflexion, de mesurer à chaque étape la marge de manœuvre dont nous disposions pour faire évoluer la « doctrine » en place. Nous avons ainsi déconstruit les discours ou injonctions émanant des différents acteurs, questionné les mots employés avant de les faire évoluer, pour en faire des leviers d'action et des véhicules de notre vision de la fabrique des espaces publics.

Dans ce travail, nous affirmons qu'il est impossible d'englober tous les espaces publics sous le seul vocable de « place ». Surinvestie symboliquement, la place en tant qu'espace public ne suffit pas à répondre aux enjeux de l'espace public contemporain, complexe et fragmenté. Nous expliquons donc qu'il s'agira de prendre et faire « de la » place, plus que faire « des » places. D'une manière plus globale, nous rappelons le sens de l'espace public et la diversité de ses incarnations spatiales, la place des usages, le rôle du piéton et la nécessaire pensée transcalaire pour envisager la reliance et non l'accumulation, la flexibilité et la chronotopie, l'impermanence, soit un ensemble de nouveaux mots qui ont porté les trois ambitions clés du guide : la continuité, l'évolutivité et la disponibilité.

Par le renouvellement des modes d'énonciation, il nous apparaît ensuite possible de construire de nouveaux récits, ou peut-être de mieux incarner celui que le groupe Descartes avait envisagé dix ans auparavant, l'envie d'« améliorer l'ordinaire ». Pour ouvrir le regard sur les espaces publics, nous n'hésitons pas à jouer avec les mots, à nous en affranchir pour construire nos propres slogans. Dans le guide, nous associons des vocables renvoyant à des fonctionnalités techniques de l'intermodalité aux qualités de l'espace public, pour décentrer à nouveau le regard : « la gare routière est une place », « le giratoire est un square », « le franchissement est un belvédère » invitent à penser l'espace public, au-delà de l'efficacité, comme généreux, polyvalent, mais surtout pourvoyeur d'imaginaire.

Si la consultation de 2008 a marqué un tournant dans la nécessaire construction d'un récit métropolitain, elle n'avait pas fait émerger la nécessité d'être au plus près des espaces et des usagers. Au « grand récit » impossible à écrire, nous opposons ainsi une approche par le micro ou l'inter qui met en lien, par le temps long qui ne fige pas mais qui permet de penser avec souplesse les évolutions futures.

## Représentations

De la même manière, les modes de représentation convoqués pendant l'atelier et dans l'ouvrage participent d'une recherche de renouvellement de la réflexion métropolitaine initiée avec les consultations de 2008 et 2012, et d'une tentative d'échapper à la vision figée, globalisante et réductrice du grand plan.

– Une série de dessins, de la main de l'architecte et dessinateur Martin Etienne, installent la transformation d'un espace public fictif dans un spectre temporel plus large, allant de l'arrivée du RER dans les années 1970 à un futur plus lointain [ Voir Fig. 4 ]. Cette narration progressive conforte l'idée d'un processus de projet, qui va bien au-delà de la livraison, intègre le temps du chantier et les transformations du quotidien.

– Par la constitution d'un cabinet de curiosités visuel – peintures, photographies, extraits de films, images d'archives, collages – nous faisons glisser l'approche du sujet d'un point de vue initialement fonctionnaliste à une perception plus sensible [ Voir Fig. 5 ].

– Une série de dyptiques photographiques commandés au photographe Sylvain Duffard représente l'état des sites concernés par l'arrivée du Grand Paris Express entre 2017 et 2018. Ces images rendent compte de la diversité, de la richesse et de la complexité des contextes à prendre en compte, qui ne peuvent justifier une approche globalisante et unitaire ou une tabula rasa.

– Un atlas cartographique retrace les différents types de sous-ensembles traversés par le métro – sous l'angle géologique, pédologique, démographique, paysager, du réseau de transport, etc. – et leurs articulations [ Voir Fig. 6 ]. Il diffracte la vision en plan de la métropole, épaississant le schéma du réseau de transport de nouvelles couches de perception.

– Enfin, pour l'illustration des principes de conception, la réalisation de maquettes d'espaces publics [ Voir Fig. 7 ], comme des plateaux de jeu reconfigurables et rechargeables à l'envi, conserve un niveau d'abstraction suffisant pour ouvrir le champ du projet ultérieur. Elles délivrent un message implicite, sous la forme d'une impression, d'une ambiance, là où des documents de projet ou des photos de réalisations auraient prescrit des formes ou des solutions prêtes à l'emploi.

## Ouverture : de la consultation de 2008 au guide de 2019 : quels liens ?

Ce guide est désormais appelé à circuler, des comités de pôles jusqu'aux services techniques des villes, des maîtrises d'ouvrage qui établiront les programmes de ces espaces publics aux maîtres d'œuvre qui en concevront les projets. S'il comporte une dimension prescriptive (les subventions de la SGP et d'Île-de-France

Mobilités sont conditionnées au respect des principes qu'il énonce), il ne s'immisce pas pour autant dans la grammaire formelle ou technique des futurs projets : car il ne fait « que » proposer une approche, des ambitions et des principes.

Cette restriction, qui constitue au fond sa plus grande ambition, permet peut-être de mesurer aujourd'hui le chemin parcouru depuis la consultation de 2008. Sa méthode s'est en effet nourrie d'expériences successives qui, depuis une décennie, ont permis l'acculturation mutuelle des milieux professionnels avec ceux de la recherche.

Elle s'est aussi enrichie du temps long accordé pour cette étude – qui contrairement à la consultation de 2008 – a permis de construire tant une culture d'équipe qu'un réel échange partenarial avec les commanditaires qui se sont à mesure ralliés à notre démarche.

A partir d'une commande sur le sol (des espaces publics), nous avons finalement ouvert tous ensemble une réflexion sur le temps qui nous a permis de mettre cette demande à distance, d'en reformuler les attendus, d'en déduire un questionnement ouvert. Bref, d'en faire un objet commun à la recherche et au projet.

## Notes et références

- [1] TVK, TN+, Nivet Soline, Ville Ouverte, Fleury Antoine, Texier-Rideau Géraldine, Ballan Étienne, OR, RR&A, Franck Boutté Consultants, Yes We Camp, Transamo, *Places du Grand Paris, Principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express*, Paris, Société du Grand Paris / Île-de-France Mobilités, 2019. L'ouvrage est téléchargeable gratuitement à l'adresse suivante :

<https://admin-mediatheque.societedugrandparis.fr/publicMedia?t=pmBFCG41G6>

- [2] Composition complète du Groupe Descartes :

Architectes-Urbanistes : Ateliers Lion Associés Architectes-Urbanistes (mandataire commun), François Leclercq, David Mangin, Pierre Alain Trévelo et Antoine Viger-Kolher, Éric Lapierre, Marc Mimram

Paysagiste : Alfred Peter

Laboratoires de recherche : LATTs – Ecole Nationale des Ponts & Chaussées / Jean-Marc Offner ; CEREV/LEESU – Ecole Nationale des Ponts & Chaussées / Bruno Tassin ; Météo France / Valéry Masson et Grégoire Pigeon ; OCS – Ecole d'architecture de la Ville et des Territoires, Marne-la-Vallée / Soline Nivet.

- [3] Composition complète du Groupement TVK : TVK – Ggau – Acadie – Franck Boutté Consultants – BBS – Sébastien Marot – Michel Schupisser – Soline Nivet – Simon Grand – Joachim Lepastier – Jordi Julià – Ville ouverte – Pierre Musso



Figure 1:

« Ce qui serait extraordinaire serait d'améliorer l'ordinaire, la vie des gens dans la région parisienne ».

Rapport final du Groupe Descartes, Consultation Internationale le Grand Pari de l'Agglomération Parisienne, 2008



Figure 2:

« Transitions, les conditions intermédiaires dans le Grand Paris, une série en 4 saisons », Rapport final, TVK, Güller et Güller, Acadie, Atelier International du Grand Paris, 2013



Figure 3:

Le guide Places du Grand Paris – principes de conception pour les espaces publics du Grand Paris Express, publié en novembre 2019

SGP, IdFM, groupement TVK

Crédit photographique : Julien Lelièvre – Travaux Pratiques





Figure 4:

La « narration » dessinée par Martin Etienne dans le guide

SGP, IdFM, groupement TVK

Crédit photographique : Julien Lelièvre – Travaux Pratiques

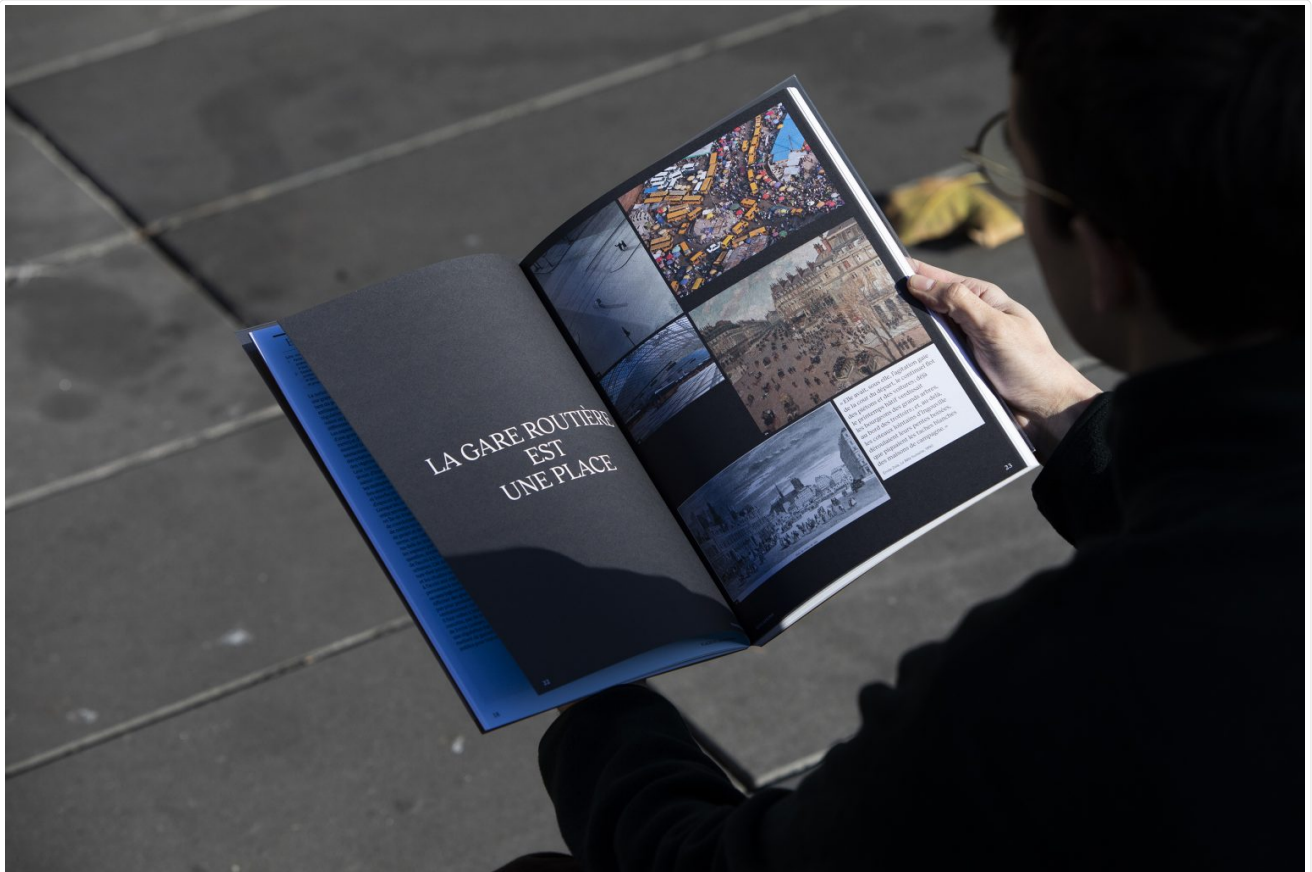


Figure 5:  
« La gare routière est une place », une des situations combinant slogan et images collectées

SGP, IdFM, groupement TVK

Crédit photographique : Julien Lelièvre – Travaux Pratiques

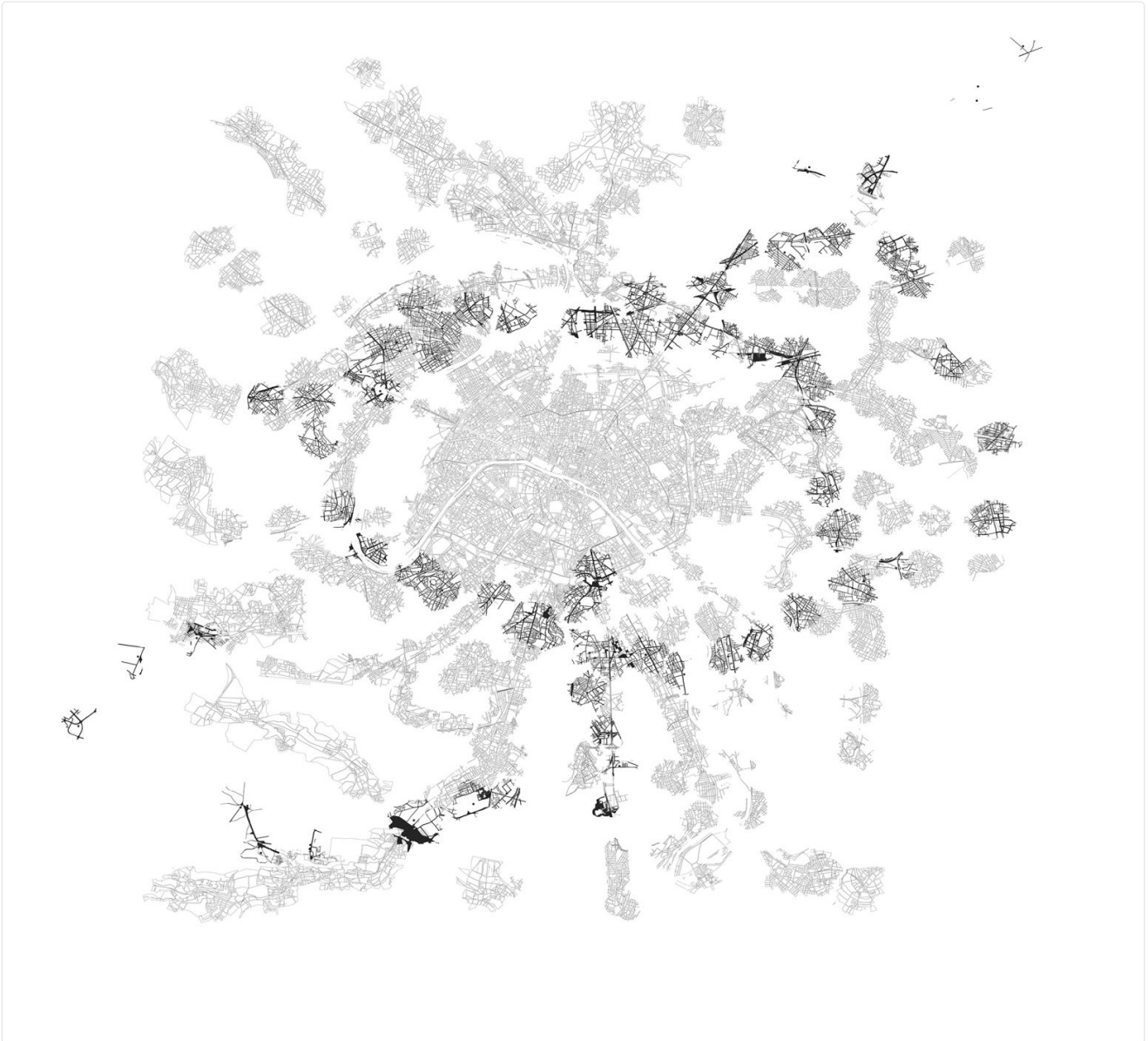


Figure 6:

Carte produite par l'équipe et publiée dans l'ouverture « La marche, mode de déplacement n°1 ». Source : Places du Grand Paris, 2019

Crédit : TVK - TN+



Figure 7:  
Une des quatre maquettes réalisées pour l'illustration des principes  
Crédit : TVK - TN+ - photographie Julien Lelièvre