



Delft University of Technology

Grand Paris Express. Accessibilità o espulsione?

Arpa Fernández, Javier

Publication date
2025

Document Version
Final published version

Published in
Domus: architettura arredamento arte

Citation (APA)

Arpa Fernández, J. (2025). Grand Paris Express. Accessibilità o espulsione? *Domus: architettura arredamento arte*, (1099), 34.

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable).
Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights.
We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

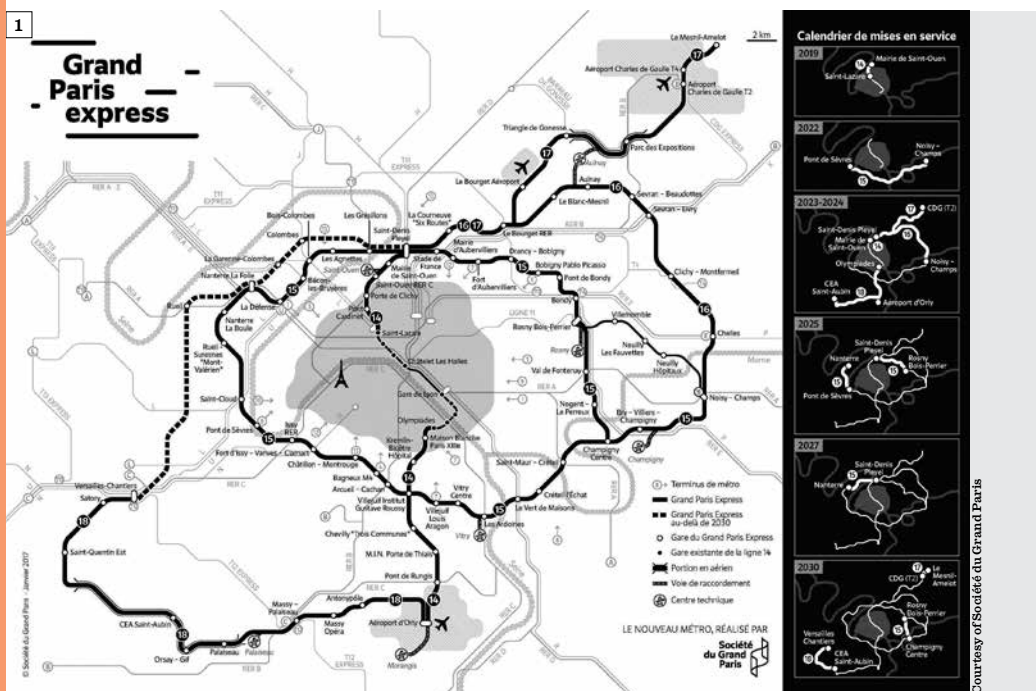
Green Open Access added to TU Delft Institutional Repository

'You share, we take care!' - Taverne project

<https://www.openaccess.nl/en/you-share-we-take-care>

Otherwise as indicated in the copyright section: the publisher is the copyright holder of this work and the author uses the Dutch legislation to make this work public.

Grand Paris Express.
Accessibilità o espulsione?
The Grand Paris Express.
Accessibility or displacement?



1 Mappa del Grand Paris Express (GPE) che mira a ristrutturare l'area metropolitana di Parigi con 200 km di linee sotterranee e 68 stazioni. 2 Stazione di Villejuif-Gustave Roussy, progetto di Dominique Perrault Architecture, 2025.

1 Map of the Grand Paris Express (GPE) which aims to restructure the Paris metropolitan area with 200 km of subway lines and 68 stations. **2** Villejuif-Gustave Roussy Station, designed by Dominique Perrault Architecture, 2025.



Il Grand Paris Express (GPE), il più grande progetto infrastrutturale d'Europa, mira a ristrutturare l'area metropolitana di Parigi con oltre 200 km di linee sotterranee e 68 stazioni. Progettato per migliorare i collegamenti e catalizzare il rinnovamento urbano, è il simbolo di un monumentale passo in avanti verso una città meglio integrata. Tuttavia, dietro le sue eleganti stazioni c'è una storia di espulsioni, gentrificazione e comunità distrutte.

Il GPE, nato per integrare le *banlieue* a lungo trascurate, rischia effetti indesiderati come l'incremento dei valori immobiliari che espelle i residenti. Pur rimanendo la mobilità un tema centrale, l'infrastruttura da sola non è in grado di rimediare alle disuguaglianze. Il progetto, privilegiando l'accessibilità, rischia di trascurare problemi sistemici come la precarietà del lavoro, l'inadeguatezza dei servizi pubblici e la ca-

renza di alloggi a prezzi accessibili. Se non li si affronta, il GPER rischia di deludere la promessa di una "rivoluzione del territorio".

Il suo sviluppo orientato al mercato non tiene conto dei residenti, inasprendo le disuguaglianze. In zone come Saint-Denis, invece di trarre beneficio dal miglioramento dei collegamenti, l'aumento degli affitti rischia di distruggere il tessuto sociale.

Nonostante queste preoccupazioni, il GPE offre motivi di ottimismo. Il miglioramento dei collegamenti favorirà l'integrazione delle zone marginalizzate, dando accesso a posti di lavoro, istruzione e salute. Alcune aree limitrofe alle stazioni mostrano già segni di rigenerazione urbana, che uniscono spazi residenziali, commerciali e comunitari. Alcune iniziative sperimentano perfino le stazioni come centri di servizi pubblici e attività culturali. Il GPE, però, solleva anche problemi relativi alle rigidità

The Grand Paris Express (GPE), Europe's largest infrastructure project, aims to reshape the Paris metropolitan area with over 200 kilometres of subway lines and 68 stations. Designed to improve connectivity and catalyse urban renewal, it symbolises a monumental step towards a more integrated city. However, beneath its sleek stations lies a narrative of displacement, gentrification and fractured communities. Conceived to integrate long-neglected *banlieues* into the metropolis, the GPE risks unintended consequences, such as rising property values that displace residents.

While mobility remains central, infrastructure alone cannot resolve entrenched inequalities. By emphasising accessibility, the project risks sidelining systemic challenges such as precarious employment, inadequate public services and affordable housing shortages. Without addressing these deeper issues, the GPE may fall short of its promise to deliver a true “territorial revolution”.

Market-driven development, a hallmark of the project, often bypasses long-term residents, exacerbating inequities. In areas such as Saint-Denis, instead of benefiting from improved connectivity, escalating rents threaten to unravel the social fabric. Despite these concerns, the GPE offers reasons for optimism. Improved connectivity could better integrate marginalised areas, providing access to jobs, education and health care. Areas near new stations are already showing signs of urban revitalisation, blending residential, commercial and community spaces. Some initiatives even explore the potential for stations to serve as hubs for public services or cultural activities, further enhancing their role in the urban landscape. But the GPE also raises broader questions about the rigidity of traditional infrastructure. Large-scale utilities such as water, energy and mobility, often unchanged for decades, struggle to adapt to dynamic urban needs. Alternatives rooted in “lighter” urbanisation – flexible, modular and adaptive infrastructure – offer valuable lessons. Could stations evolve alongside neighbourhoods or act as ecological sanctuaries? Can infrastructure not just connect but also transform? By rethinking monumental infrastructures, cities can embrace approaches that prioritise inclusivity and adaptability. For Paris, reimagining infrastructure as a tool for transformation could elevate the Grand Paris Express beyond a transit network. Its success should not be measured solely by its scale but by its capacity to advance social justice.

delle infrastrutture tradizionali. Servizi di grande scala come acque, energia e mobilità, spesso inalterati da decenni, stentano ad adeguarsi al dinamismo delle esigenze urbane. Le alternative basate su un'urbanizzazione "più leggera" – infrastrutture versatili, modulari e adattabili – offrono spunti validi. Le stazioni potrebbero evolversi con il quartiere o fungere da oasi ecologiche? Le infrastrutture possono non solo collegare, ma anche trasformare?

Ripensando le infrastrutture, le città possono adottare strategie che privilegino l'inclusività e l'adattabilità.

Per quanto riguarda Parigi, reimmaginarle come strumenti di trasformazione può elevare il Grand Paris Express a più che una rete di trasporti.

Il suo successo non andrebbe misurato solo sulle dimensioni, ma sulla capacità di far progredire la giustizia sociale.