ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS (AIGP)

Contrat de Développement Territorial

CŒUR ECONOMIQUE ROISSY TERRES DE FRANCE

Avis de l'Atelier International du Grand Paris

8 juillet 2013

ATELIER INTERNATIONAL DU GRAND PARIS
GROUPEMENT D'INTÉRÊT PUBLIC
Palais de Tokyo
13 avenue du Président Wilson
75116 Paris

L'Atelier international du Grand Paris

L'Atelier International du Grand Paris (AIGP) a été créé en février 2010 pour donner suite à la consultation internationale lancée en 2008 sur « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » auprès de dix équipes pluridisciplinaires d'architectes et urbanistes. Il s'appuie aujourd'hui sur un Conseil scientifique renouvelé en 2012 suite à l'organisation d'une nouvelle consultation internationale. Il compte désormais quinze équipes pluridisciplinaires dont les mandataires sont, comme initialement, des architectes-urbanistes.

L'AIGP est un lieu de production, d'idées et de projets sur le Grand Paris, un catalyseur dans le jeu d'acteurs sur le Grand Paris, et un lieu de diffusion et de débats publics. Ses travaux ont contribué de manière déterminante à aboutir en 2011 à une synthèse sur les transports publics dans le Grand Paris.

La gouvernance de ce Groupement d'Intérêt Public associe depuis juin 2011 à parité l'Etat (Ministère de la Culture et de la communication, Ministère de l'Égalité des territoires et du logement, Préfecture de Paris et d'Ile-de-France) et des collectivités territoriales (Ville de Paris, Région Île-de-France, syndicat Paris Métropole et Association des maires d'Île-de-France), ainsi que des personnalités qualifiées. Pierre Mansat, adjoint au Maire de Paris chargé de Paris Métropole et des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, préside depuis cette date le conseil d'administration de l'AIGP. Son directeur général est Bertrand Lemoine, architecte et ingénieur, directeur de recherche au CNRS. L'AIGP est installé sur le site du Palais de Tokyo à Paris.

Le Conseil scientifique de l'AIGP est chargé d'une double mission :

- **une mission de conseil permanent et de production d'avis** sur les grands thèmes métropolitains.

- **une mission d'étude spécifique, sur deux thématiques**.

➢ **« Habiter le Grand Paris »** répond aux ambitions affichées d'augmenter très significativement le volume de logements neufs dans la métropole parisienne, de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand Paris et de faire du logement un outil essentiel du développement urbain et de l'égalité des territoires.

➢ **« Systèmes métropolitains »** interroge la métropole à l'aune de ses différentes échelles, de la ville-monde à la structuration des bassins de vie et des pôles de centralité, des flux et des réseaux, pour dessiner une physiologie, un caractère, un récit propre au Grand Paris.

Avertissement

Cet avis de l'Atelier International du Grand Paris sur le contrat de développement territorial du « Cœur économique Roissy Terres de France » s'appuie notamment sur les réflexions, positions et opinions des équipes constitutives de son Conseil scientifique émises à l'occasion de cet avis.

Cet avis rassemble, avec contrastes mais aussi complémentarités, les propositions et réflexions des différentes équipes du Conseil scientifique

Une attention particulière a par ailleurs été portée au fait que les équipes du Conseil scientifique de l'AIGP ayant participé de près ou de loin à l'élaboration du CDT faisant l'objet du présent Avis ne soient pas impliquées dans la formulation de cet Avis.

Cet avis a été approuvé par le Conseil d'administration de l'AIGP.

Ce document comprend deux chapitres : Le premier s'attache à rappeler les positions théoriques et méthodologiques du Conseil scientifique de l'AIGP sur les CDT ; le deuxième est consacré à des observations particulières sur le CDT du Cœur économique Roissy Terres de France.

Sommaire

Introduction

- Le Grand Paris en mouvement, rappel de l'histoire récente
- L'AIGP acte 2, nouvel élan, nouvelle mobilisation

Chapitre 1 - L'avis de l'AIGP sur les CDT- *La méthode retenue*

1. L'implication du Conseil d'administration de l'AIGP
2. L'implication du Conseil scientifique
3. Les orientations qui en ont résulté

1. Les CDT, des projets de territoire partagés

1.1. L'évolution des CDT depuis 2010
1.2. Le développement économique
1.3. Les objectifs de création de logement et la TOL
1.4. L'évolution des transports et les effets attendus
1.5. Des dynamiques et jeux d'acteurs qui s'intensifient
1.6. Des collectivités locales qui dialoguent
1.7. Des opérateurs associés
1.8. Les habitants
1.9. Une plateforme d'échanges et de débats avec l'AIGP

2. Les périmètres des CDT

2.1. Les périmètres des CDT ne constituent pas un découpage satisfaisant de la métropole
2.2. Des périmètres qui résultent en partie de logiques techniques et programmatiques

3. Le défi des CDT pour demain
Solidarité, « horizontalité » et interdépendance

3.1. Renforcer l'autonomie des territoires (horizontalité, bassins de vie, proximité)
3.2. Développer des polarités en réseau, assurer l'articulation des pôles

4. Vers une nécessaire « chorégraphie » pour le Grand Paris
Définir des priorités, scénariser, accompagner

4.1. Différencier les temporalités, définir des priorités
4.2. Un outil malléable, évolutif – Imaginer différents scénarios possibles
4.3. Pour un plan guide des transformations urbaines

Chapitre 2. Observations particulières sur le CDT du Cœur économique Roissy Terres de France

1. Des constats positifs
2. Des préconisations

Introduction

Le Grand Paris en mouvement
Rappel de l'histoire récente

En quelques dates, il est important de rappeler certaines des avancées les plus significatives du dossier du Grand Paris ces dernières années.

- Après la Conférence métropolitaine réunie pour la première fois en 2006, le syndicat mixte d'étude Paris Métropole est créé en 2009. Il compte aujourd'hui 203 membres.

- En 2008 également, le Ministère de la Culture lance une consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » ; 10 équipes pluridisciplinaires sous la houlette d'architectes urbanistes apportent leur vision de l'évolution du Grand Paris. Une exposition qui fait date s'ensuit en 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine.

- En février 2010, l'Atelier international du Grand Paris est créé afin que les travaux des 10 équipes puissent être poursuivis et valorisés.

- La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris créé notamment la Société du Grand Paris et définit les Contrats de développement territorial (CDT).

- Un grand débat public est organisé à l'automne 2010 sur les deux propositions de transports publics. L'AIGP montre la voie d'une synthèse possible. Un accord intervient le 27 janvier 2011 entre l'État et la Région Ile-de-France.

- Le nouveau projet de schéma directeur de la région Ile-de-France est arrêté par le conseil régional le 25 octobre 2012.

L'AIGP acte 2
Nouvel élan, nouvelle mobilisation

- Depuis juin 2011, la gouvernance de l'AIGP associe à parité l'État (Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Ministère de la Culture et de la locales (Région Ile-de-France, Ville de Paris, syndicat Paris Métropole, l'Association des maires d'Ile-de-France)).

- Son Conseil scientifique a été renouvelé en 2012. Il est composé de 15 équipes d'experts retenues aux termes d'un appel d'offre international et dont les mandataires sont architectes-urbanistes.

- Le Conseil scientifique se réunit tous les mois avec des séminaires sur des sujets particuliers comme les quartiers de gares avec la SGP, la DRIEA et le STIF, la gouvernance et les pôles de centralité avec Paris Métropole, la mise en œuvre du SDRIF et les avis sur les Contrats de développement territorial avec la Région Île-de-France et la DRIEA.

- Trente lettres de commandes ont été passées aux équipes du Conseil scientifique autour de deux grands sujets :
  - « Habiter le Grand Paris » répond aux ambitions affichées d'augmenter très significativement la production de logements neufs dans la métropole parisienne (jusqu'à 70 000 par an), de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand Paris, de faire du logement un outil essentiel du développement urbain, notamment au regard du développement des réseaux de transport public et d'anticiper sur les évolutions sociodémographiques et des modes de vie à venir. Cette série d'études sera a été livrée en mars 2013.

  - « Systèmes métropolitains » interroge la métropole à l'aune de ses différentes échelles, de la ville-monde à la structuration des bassins de vie et des pôles de centralité, pour dessiner une physiologie, un caractère, un récit propre au Grand Paris. Ces études contribueront à éclairer comment les projets engagés et à venir participent de l'identité de ce territoire en articulant hier, aujourd'hui et demain. Cette série d'études sera livrée en juin 2013.

Chapitre 1 - L'avis de l'AIGP sur les CDT
La méthode retenue

Le décret d'application du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris, précise dans son article 11 que l'Atelier international du Grand Paris est saisi pour avis sur le projet de contrat.

Cet avis est préalable au lancement de l'enquête publique. Le défaut d'avis dans un délai de deux mois à compter de la réception du projet de contrat vaut avis favorable.

L'AIGP a été saisi le 13 mai 2013 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Ile-de-France sur le contrat de développement territorial du Cœur économique Roissy Terres de France. .

1. L'implication du Conseil d'administration de l'AIGP

Lors de sa séance du 21 décembre 2012, le Conseil d'administration de l'AIGP a décidé de voter sur les avis de l'AIGP qui lui seront proposés par le Directeur général, à partir des travaux et expertises du Conseil scientifique.

Il est souligné que le Conseil régional, comme Paris Métropole et l'association des Maires d'Ile-de-France, membres du Conseil d'administration de l'AIGP, auront également à émettre un avis.

2. L'implication du Conseil scientifique

L'AIGP se mobilise sur la production de l'avis sur les CDT de la façon suivante :

- Le Directeur général a participé, à l'invitation du Préfet de région, à la plupart des réunions de comité de pilotage CDT.

- L'AIGP a assuré une veille active sur l'ensemble des démarches CDT (appréciation des échelles territoriales en question et de leurs emboitements, enjeux métropolitains, enjeux liés à la mobilité, au logement, au développement économique, à la Culture, etc.).

- Des échanges de vues ont lieu avec Paris Métropole et l'Association des Maires d'Ile-de-France sur la méthodologie adoptée par chaque institution pour produire son avis.

- Les 3 et 12 décembre, le Directeur général de l'AIGP a invité les équipes volontaires du Conseil scientifique à s'associer à un groupe de travail dont l'objectif était de travailler à une méthodologie pour la rédaction des avis.

- Les documents relatifs aux CDT sont transmis aux membres du conseil scientifique.

- Un séminaire du Conseil scientifique s'est tenu le 18 janvier 2013 sur la mise en œuvre du SDRIF et son articulation avec d'autres outils infra-métropolitains comme les CDT.

- Une réunion spécifique avec toutes les équipes du Conseil scientifique s'est tenue le 19 janvier pour recueillir les positions respectives de chaque équipe sur les CDT d'une part et sur les avis à émettre d'autre part.

- Chaque équipe du Conseil Scientifique est sollicitée pour produire note synthétisant sa contribution.

3. Les orientations qui en ont résulté

Les travaux menés avec le Conseil scientifique de l'AIGP sur les avis relatifs aux CDT font ressortir les orientations suivantes.

Le Conseil scientifique souhaite accompagner la dynamique des CDT y compris dans ses évolutions attendues et, à cette occasion, faire passer des messages sur la dynamique métropolitaine.

Tout en reconnaissant unanimement l'effet mobilisateur des CDT, certaines équipes, vues les évolutions successives des objectifs et attendus de ces CDT ont toutefois souligné tout l'intérêt qu'il y aurait à procéder à cette étape à un cadrage ou un recadrage de la démarche CDT.

Il est proposé d'articuler chaque avis autour de deux parties complémentaires :

- un « socle commun » qui présente à la fois des sujets métropolitains sur lesquels l'AIGP souhaite interpeller les décideurs et acteurs, et des éclairages par rapport à leurs réflexions en cours sur des problématiques particulières communes à l'ensemble des CDT.
- des « observations particulières » sur chacun des CDT, au regard de leurs objectifs respectifs, en particulier sur les trois composantes fondamentales des CDT (développement économique, logement, transports) mais aussi sur d'autres aspects.

Dans un souci de déontologie, les équipes du Conseil scientifique ayant contribué aux réflexions préalables à l'élaboration du CDT pour lequel l'avis est donné ne se sont pas prononcées sur les observations particulières.

Le socle commun ainsi défini est appelé à évoluer, pour être adapté :

- le contexte politique est en évolution quant aux orientations et au calendrier des actions sur le Grand Paris, et en particulier sur le rôle appelé à jouer par les CDT ;
- la signature de nouveaux CDT permettra de mieux appréhender les enjeux des CDT les uns par rapport aux autres et ce dans une perspective métropolitaine.

1. Les CDT, des projets de territoire partagés et contractualisés

1.1. Le CDT, un dispositif qui évolue

La loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris a créé un outil majeur pour le développement de la métropole francilienne : le Contrat de Développement Territorial. Selon la loi, il est l'instrument par lequel le Grand Paris pourra décliner ses objectifs. Conclus entre l'État et les collectivités locales, en particulier les communes, les CDT s'articulent autour du futur réseau de transport Grand Paris Express, avec pour objectif de développer de nouvelles centralités, de participer à améliorer l'offre de logements en Ile-de-France et de tirer vers le haut les dynamiques économiques de ces territoires.

- **D'une logique programmatique** …

Lors de la naissance des CDT en 2010, la logique d'exception et le registre de l'aménagement urbain prévalaient. Sur le plan géopolitique, il s'agissait de faire fructifier les convergences établies avec les élus locaux, en contournant les collectivités de rang intermédiaire (départements et région). Sur le plan opérationnel, le CDT avait pour objectif premier la contribution des territoires traversés par le GPE à la réalisation de l'infrastructure du métro automatique. Concomitamment à la construction de 70 000 logements par an, l'enjeu des CDT était principalement centré sur la maîtrise des opérations d'aménagement autour des futures gares, avec un objectif financier clairement énoncé par la loi : la moitié des excédents dégagés par ces opérations d'aménagement devait revenir aux deux établissements en charge de la réalisation et de la gestion de cette infrastructure : le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP).

Cette double finalité politique et opérationnelle dévolue aux CDT induisait une forte logique de ciblage territorial à deux échelles : celle du périmètre concerné par chaque CDT – un rayon de l'ordre de 500 m autour des gares – et celle du nombre de CDT potentiels, implicitement limité à la dizaine de pôles principaux de la rocade (clusters et interconnexions). Ainsi positionné, le CDT pouvait s'apparenter à un ensemble de projets d'infrastructures et d'opérations d'aménagement de grande ampleur tout en soulignant par ailleurs les principes généraux d'élaboration de projets de territoire équilibrés, fonctionnels et respectueux de l'environnement.

- **… à un processus global d'élaboration d'accords**

Avec la signature du protocole d'accord entre l'État et la Région en janvier 2011, la fonction allouée au CDT évolue. Sur le plan politique, une logique partenariale vient remplacer le régime d'exception précédemment établi. Le pilotage étatique glisse du niveau gouvernemental à celui de l'État local (Préfet de région) ; le Conseil régional et les Conseils généraux sont invités autour de table. Le nombre de CDT se multiplie.

Simultanément, la finalité opérationnelle évolue. Très vite, la perspective d'un financement de l'infrastructure de transports par des opérations d'aménagement sur des territoires dont la valeur reste à produire, s'avère insuffisante. Par contrecoup, l'intérêt de l'État pour les territoires concernés se déplace : le réseau de transports doit devenir un levier d'intensification urbaine et un support privilégié pour la réduction du déficit de logements de la région capitale.
Le périmètre de chaque CDT va alors s'élargir dans une logique d'intercommunalité.

Dans ce contexte, le SDRIF a été dernièrement révisé puis approuvé ; il prend en compte et confirme l'intérêt des démarches infrarégionales telles les CDT.

- **L'élargissement et la multiplication des CDT**

Il en résulte un nombre de CDT multiplié, couvrant une large partie de la zone agglomérée de la métropole. A ce jour 21 CDT sont en cours d'élaboration ou déjà finalisés. Ils doivent être signés au plus tard fin décembre 2013, après enquête publique. Certains CDT, comme Achères ou Sénart, ne sont pas traversés par le métro automatique du Grand Paris Express (GPE) mais ils abritent des équipements structurants pour la métropole (Port d'Achères, Gare TGV Sénart).

1.2. Le développement économique

- **Le Grand Paris : à l'origine un projet économique de clusters**

Le projet du Grand Paris, tel qu'il avait été lancé en 2008, était avant tout un projet économique : assurer une forte croissance au Grand Paris, perçu comme une locomotive pour le reste du pays (le Grand Paris représentant plus de 30% du PIB français). A partir de sa lettre de mission, le secrétaire d'État au développement de la région capitale s'est inspiré de la vision multipolaire du territoire francilien, développée par la DATAR (Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale) et les différents Schémas directeurs de la région Ile-de-France (SDRIF), pour imaginer un certain nombre de clusters économiques autour de Paris.

- **Les CDT, catalyseurs de projets économiques**

Outils de mise en œuvre de ces directives, les CDT permettent, sur les territoires concernés, de fédérer de nombreux acteurs locaux sur des objectifs ambitieux de développement économique et social et de contractualiser avec l'État les besoins financiers pour le montage de projets.
Ils doivent permettre de canaliser des moyens financiers sur des projets développant une masse critique et de dépasser par leur portée l'addition d'une multitude de projets locaux.

Les CDT fixent des objectifs en termes de développement économique, et plus particulièrement d'emplois. Les collectivités, toutes soucieuses de développer l'offre d'emplois et de résorber le chômage par la diversification et le renforcement du tissu économique se sont engagées dans deux directions, celle qui permet de répondre aux besoins existants et celle qui permet de renforcer la spécialisation économique de leurs territoires considérée comme gage de compétitivité et de visibilité économique. Ces objectifs ont suscité des questionnements de la part du Conseil Scientifique de l'AIGP. De même les notions de spécialisation, d'identité ou de vocation économique, proposées dans la plupart des CDT interrogent sur les arbitrages qui devraient en résulter pour leur validation et leur mise en œuvre au plan métropolitain.

➔ **Définir un équilibre emploi/habitat et affirmer des quartiers de mixité**

Les objectifs des CDT en termes d'emplois doivent être pensés en prenant en compte les objectifs de logements, avec la nécessité d'articuler la localisation des pôles emploi et les programmes de logement de toute nature, appelés à voir le jour. L'affirmation de vocation ou spécialisation économique doit donner lieu à une vraie mixité d'activités, de logement et d'emploi, avec des quartiers mixtes, complets, animés, métissés et adaptables.

➔ **Préciser l'équilibre entre industrie et tertiaire**

Il est important de préciser les types d'emplois attendus (industriel/ tertiaire) dans chaque CDT. La question du maintien d'emplois industriels s'avère fondamentale pour le développement de l'emploi tertiaire dans la région Ile-de-France.

➔ **Prendre garde au risque de ségrégation par l'emploi**

Il est important de souligner que les programmes fédérant les CDT n'appellent pas tous la même typologie d'emplois : ainsi la recherche à Saclay (qui ne fera que renforcer la ségrégation élitiste du sud–ouest), le Dôme et Europa City au nord–est (qui risquent de ne produire que des emplois de basse qualification et renforcer ainsi la disqualification actuelle). Le risque est encore plus grand pour le CDT Confluence avec l'arrivée du canal Seine Europe. En revanche le CDT Campus Science et Santé est a priori plus équilibré, avec la prise en compte de tous les métiers médicaux.

➔ **Affirmer la spécificité de la vision économique de chaque CDT et l'appréhender à l'échelle métropolitaine**

Alors que la spécificité économique des territoires n'est étudiée qu'à leurs niveaux respectifs, il s'agirait de mettre au clair la spécificité des CDT et leur positionnement actuel sur la question économique à un niveau national, régional et par rapport aux autres CDT. L'idée est de pouvoir comprendre la spécificité des territoires et leur résonnance entre eux.

➔ **Mettre en place un tableau de bord économique métropolitain qui permette une veille sur les nécessaires rééquilibrages à opérer à l'échelle du Grand Paris**

L'enjeu est de créer un tableau de bord économique métropolitain qui permette d'accompagner dans le temps les évolutions économiques des territoires, de veiller à ce que les écarts sociaux et économiques actuels du Grand Paris, en particulier entre l'est et l'ouest, ne soient pas renforcés et de faire des arbitrages.

1.3. Les objectifs de création de logements et la TOL

L'article 1 de la loi relative au Grand Paris a défini un objectif ambitieux de production de 70 000 logements par an. La répartition de ces futurs logements à l'échelle de l'ensemble du Grand Paris et l'évolution des densités respectives des territoires CDT est susceptible de modifier la géographie et les grands équilibres socio-économiques de la métropole.

L'article 23 de cette même loi définit la Territorialisation de l'Offre Logements répondant à cet objectif (la TOL), c'est-à-dire la répartition géographique du nombre de logements à

construire. La prise en compte d'une modulation fine des densités notamment autour des gares est nécessaire pour répondre à ces objectifs.

Les Contrats de Développement Territorial sont au service de cette TOL. Chacun de ces contrats affiche clairement des objectifs chiffrés en termes de logement. La négociation des CDT se fait alors en fonction du nombre de logements que les territoires acceptent de construire en accompagnement des projets de développement économique.

Cette approche très quantitative, a pour corollaire une nécessaire approche qualitative sur la nature de ces futurs logements et leur adéquation à la demande locale. De même la prise en compte des parcours résidentiels possibles à venir pour la population est un enjeu inhérent à chaque CDT.

➔ Veiller à ce que la densification recherchée contribue à améliorer la qualité des territoires urbains concernés

Il s'agit de profiter de l'opportunité de nouveaux pôles urbains, notamment autour et dans l'aire d'influence des gares, pour qualifier ou requalifier certains quartiers.

➔ Densifier là où c'est pertinent autour des gares du Grand Paris

La densification doit être regardée au cas par cas dans un objectif général de développer la ville sur la ville et de tirer parti de la capacité d'attraction des gares anciennes et nouvelles.

➔ Identifier le « foncier invisible » dans la réflexion sur les CDT

Le manque d'outils de gestion du foncier a été souligné à plusieurs reprises. S'intéresser au « foncier invisible » revient à penser le devenir des infrastructures, des délaissés urbains, des zones inondables, des zones commerciales, de certains tissus pavillonnaires, etc. comme autant de possibilités de densification et de construction de logements.

➔ Un PLH régional pour lier politique foncière et ambitions quantitatives ?

Beaucoup de communes de deuxième couronne ne possèdent pas de Programme Local de l'Habitat, or les orientations de logements données par la Territorialisation de l'Offre de Logement ne peuvent véritablement s'appliquer sans PLH. Une politique foncière volontariste associée à un projet spatial et programmatique de territoire et gérée par un acteur légitime et reconnu est un enjeu central.

➔ Mieux préciser les conditions de mise en œuvre de la TOL dans les CDT

La question de savoir si le CDT est un outil suffisant pour assurer la création des 70 000 logements par an se pose. Anticiper la localisation de la production des logements au sein des CDT semble incontournable. L'observation et l'évaluation de la réalisation des objectifs sont centrales.

➔ Être qualitatif et innovant sur le mode de conception et de construction des logements

Penser dès aujourd'hui la mise en valeur de nouvelles techniques de montages, et de modes de construction, des typologies évolutives, des formes urbaines et bâties adaptées aux exigences environnementales mutualisées avec les quartiers existants.

➔ Mettre en avant la transformation des quartiers d'habitat social

La transformation des grands quartiers d'habitat social n'est pas mise en avant comme une priorité dans les CDT. C'est souvent là qu'on peut trouver des territoires pertinents de projets, des lieux en devenir et à forts potentiels urbains qui ne demandent qu'à être révélés.

➔ Garder une vision globale et métropolitaine de l'évolution du logement dans le Grand Paris

Il s'agit de veiller à ce que la création et la répartition de nouveaux logements sur les territoires de CDT contribuent à remédier aux déséquilibres socio-économiques de la métropole.

1.4. L'évolution des transports et les effets attendus

Les CDT sont intrinsèquement liés aux transports. Ils ont été conçus au départ autour du futur réseau Grand Paris Express et s'articulent, pour la plupart, autour de son tracé.
Compte tenu des incertitudes financières et temporelles qui ont été mises en exergue, l'AIGP souligne que l'effet de levier attendu autour des gares est probablement à beaucoup d'endroits surestimé et sur-anticipé. Le modèle compact n'est pas en phase avec le développement réel de la métropole. La réflexion stratégique sur l'armature métropolitaine ne peut se réduire au Grand Métro automatique.

Le nouveau SDRIF marque d'importants progrès, avec l'introduction au chapitre des projets de transport des multiples solutions de déplacement proposées par l'AIGP pour améliorer la vie des franciliens : projets de tram-trains, aménagement de TCSP (Transports en Commun en Site Propre) structurants sur les boulevards et avenues de surface, apaisement de la première couronne autoroutière, introduction sur le réseau magistral de bus et de co-voiturage…

➔ En attendant le GPE… Proposer une nouvelle hiérarchie des réseaux et des objectifs de développement sur des sites qui peuvent bénéficier à plus court terme d'accessibilités améliorées

Les propositions concernant les transports dans les CDT visent l'optimisation des réseaux existants, à travers une nouvelle hiérarchie de ceux-ci, afin de répondre aux attentes et aux besoins à court terme des habitants des territoires concernés. Les projets de CDT doivent énoncer des propositions de construction de logements rapidement et indépendamment du calendrier de réalisation du réseau de transport.

➔ **Prendre en compte les micro-mobilités …**

Les CDT doivent prendre en compte les micro-mobilités, les modes de déplacement doux qui permettent d'améliorer les trajets quotidiens, dans chaque territoire. Les CDT doivent prévoir ces micro-mobilités conjointement aux grands réseaux métropolitains (transports en commun et infrastructures routières) existants et en projet.

➔ **… à l'échelle de sous-bassins identifiés**

L'un des enjeux pourrait être de développer des lignes de transport en commun internes, rapides et structurantes, de type Bus à Haut Niveau de Service, à l'intérieur des sous-bassins de vie identifiés, voire au delà, et se connecter au réseau lourd, régional, amélioré et complété.

➔ **Penser le transport en surface, franchissements et détournements**

Le transport ferroviaire souterrain sera rapide, mais, en surface, le système viaire continuera à subir les difficultés de trafic et de repérage si rien n'est fait. Il est donc indispensable que les CDT soient irrigués et charpentés par des lignes de développements structurées autour des voies de circulation pour assurer le repérage et l'adressage du territoire. Les CDT doivent pouvoir se doter de plans de déplacement intégrant la programmation et la faisabilité de franchissements, ponts, passages souterrain, voies de détournement pour les poids-lourds, la récupération du foncier nécessaire à l'ajout d'une voie de desserte...

1.5. Des dynamiques et jeux d'acteurs qui s'intensifient

Introduits depuis trois ans, les CDT représentent un outil prometteur de transformation de l'agglomération parisienne. À défaut d'une vision claire et partagée, évoquer le *Grand Paris* implique aujourd'hui d'élargir le champ de la réflexion, de penser et agir autrement sur et en dehors des territoires de CDT dans l'ensemble de la métropole. La dynamique engagée ne demande qu'à être amplifiée.
Les contrats passés entre l'État et les collectivités impliquent des concertations, des débats et des négociations qui permettent, potentiellement, de convoquer de nombreux acteurs autour de la table.

Les CDT doivent ainsi être une occasion de dialoguer avec des acteurs rarement sollicités, des universités aux grands opérateurs publics et privés, des habitants aux groupements de collectivités, des artistes aux porteurs de projets de tous ordres.

1.6. Des collectivités locales qui dialoguent

Les Contrats de Développement Territorial permettent de fédérer les collectivités locales sur des objectifs ambitieux de développement économique et social.

- **Le CDT, à la base d'une dynamique interterritoriale**

Les CDT ont permis de réactiver et approfondir le dialogue entre les collectivités locales et l'État. La loi du Grand Paris a incité la création de nouvelles communautés d'agglomération

ou leur élargissement et à développer une réflexion partagée, ciblée sur des territoires de projets.

Les intercommunalités sont ainsi devenues un cadre adapté pour mettre en œuvre des dynamiques de projet, sur des territoires encore insuffisamment explorés ou encore « mouvants » confrontés à des besoins qui ne cessent d'évoluer. Dans certains cas, les CDT ont permis aux intercommunalités de prendre conscience de l'intérêt de s'impliquer dans un projet de territoire commun. Les CDT sont ainsi à l'origine, dans la plupart des cas, d'une véritable dynamique territoriale.

- **On peut distinguer trois types de CDT**

Certains, engagés dès 2010 sont déjà validés depuis fin 2012 ou sont en cours de validation. Ils s'appuient sur le périmètre des intercommunalités existantes (GPSO, Campus Sciences et Santé, Sénart, Plaine Commune). D'autres plus récents, recherchant plus de lisibilité et de cohérences, s'établissent sur des périmètres qui ne recoupent pas le périmètre des intercommunalités et englobent parfois des communes voisines aux intercommunalités (par exemple Val de France Gonesse Bonneuil, Roissy Terre de France, Est Seine Saint-Denis). D'autres enfin s'engagent depuis peu à la faveur des opportunités du débat public sur les transports et l'augmentation du nombre de stations du métro automatique.

➔ La généralisation des démarches CDT pourrait être bénéfique étant donné l'élan d'initiatives intercommunales qu'ils ont impulsé…

Aujourd'hui, vingt deux Contrats de Développement Territorial sont en cours d'élaboration. Portés par les collectivités locales, ces CDT ont contribué à une mise en mouvement interterritoriale mais partielle d'acteurs voulant se doter d'un projet et d'intentions communes, d'un récit territorial.
Demain, avec l'éventualité d'une généralisation des CDT, en tant que méthode de contractualisation, se dessine la possibilité d'une autre conception de l'aménagement que celle qui a présidé au choix d'un nombre restreint de pôles (« Clusters »), et donc de la concentration des efforts sur des territoires à développer prioritairement.

➔ … La priorisation des projets devient alors nécessaire.

La généralisation des démarches CDT impose la prise en compte d'une priorisation de certains projets. En tout cas, cette généralisation réclamerait une vision plus "horizontale" et solidaire de la Métropole de telle sorte que l'ensemble des territoires puissent simultanément être mis en mouvement. L'objectif serait de réfléchir à une solidarité à deux échelles : l'une locale et collégiale, liée à la proximité entre des CDT contigus, et l'autre à l'échelle de l'agglomération francilienne, à caractère compensatoire, plus politique et régalienne.

1.7. Des opérateurs associés

Aujourd'hui, les CDT sont donc reconnus comme un contrat fédérateur qui encourage la création de nouvelles solidarités intercommunales. On assiste également à l'implication dans la conception des CDT de grands opérateurs publics et privés comme notamment l'Agence Régionale de Santé (ARS), Aéroport de Paris (ADP), des universités, des chambres de commerces.

➔ Encourager d'autres acteurs publics et privés à s'impliquer dans l'élaboration et la négociation des CDT

Fruit d'une double négociation, verticale (Collectivités/ État) et horizontale (entre les intercommunalités), les CDT ne seront efficaces que s'ils sont mis en œuvre avec les forces vives des territoires.
Les grandes entreprises, les universités, les centres commerciaux d'importance majeure, les institutions culturelles notamment, sont autant d'acteurs qui façonnent les territoires et qui pourraient trouver une réelle place dans l'élaboration et l'application des CDT.
La forme des débats appelés à se nouer autour de ces contrats est déterminante pour la mise en œuvre des CDT.

1.8 Des habitants

- **Les CDT, un outil potentiellement démocratique**

Les CDT seront, au plus tard le 31 décembre 2013, soumis à enquête publique avant signature. Mais ils n'ont pas donné lieu à un véritable débat démocratique, intégrant les habitants des territoires concernés.

➔ Pour un véritable débat démocratique

Le temps long du contrat (15 ans) permet d'envisager la mise en place d'un processus voire d'un outil démocratique, qui puisse, sous l'influence et l'expression des habitants et des entreprises, faire évoluer les CDT tout au long de leur réalisation. Cela implique d'anticiper très concrètement et dès à présent sur les moyens à développer pour accompagner cette mise en mouvement de l'ensemble des CDT.

➔ Éviter la dérive technocratique grâce à un outil malléable, que s'approprient les habitants

Les CDT doivent à tout prix éviter la dérive technocratique à laquelle les documents d'urbanisme ne parviennent pas toujours à échapper. Élaborés en lien avec les usagers du territoire, ils doivent s'attacher à refléter la réalité de la pratique de ce dernier. Émergeant d'une approche concertée des acteurs, le CDT doit ainsi permettre de fédérer et d'enrichir différentes initiatives du territoire autour d'un projet stratégique cohérent.

➔ Susciter l'adhésion des habitants autour d'une représentation partagée du Grand Paris

Il s'agirait de construire une représentation partageable du Grand Paris et des initiatives locales qui le construisent, afin de susciter l'adhésion des habitants et de les fédérer autour d'une identité unique.

1.9 Une plate-forme d'échanges et de débats avec l'AIGP

Malgré l'aspect perfectible des outils et l'immense travail restant à fournir concernant la gouvernance de la métropole parisienne, le rôle de l'AIGP est désormais de favoriser et d'inciter au passage à l'acte de développement et d'aménagement.
L'AIGP a la possibilité de proposer des éléments de méthode pour rendre l'outil CDT le plus efficient possible. L'AIGP peut apporter un éclairage complémentaire au CDT et contribuer notamment à son intégration et son ouverture sur la métropole. Des rencontres avec les maîtrises d'ouvrages des CDT paraissent être un bon moyen de créer un dialogue fécond entre l'AIGP et les acteurs des territoires.

➔ Instaurer des rencontres AIGP / maîtrise d'ouvrage des CDT

L'AIGP pourrait proposer des avis CDT à travers une méthode qui ne soit pas uniquement « écrite », par exemple rencontrer les porteurs de projet et les chargés de mission à la Préfecture de Région par sous-groupes de 3 à 5 experts du Conseil scientifique (non concernés par les études préliminaires in situ) 15 jours après la réception des dossiers soumis à avis, en allant sur les territoires concernés.

2. Les périmètres des CDT

Les CDT représentent une formidable avancée dans le dialogue entre les acteurs locaux. Ils proviennent d'une volonté locale qu'aucun autre document sectoriel n'a réussi à enclencher jusqu'à présent. Cependant ils sont construits en fonction de périmètres essentiellement politiques et il semble opportun d'évaluer et de questionner ces périmètres.

2.1. Les périmètrages des CDT ne s'accordent pas à la logique spatiale et territoriale de la métropole.

On constate que toute tentative de découper le Grand Paris en sous-ensembles disjoints et contigus autour de nouveaux pôles est vouée à l'échec car elle ne rendrait pas compte de la complexité inhérente de la Métropole, qui ne peut être réduite à une collection d'aires urbaines bien délimitées. Cette notion de périmètre « institué », se rajoutant aux intercommunalités et aux départements ajoute de la confusion en complexifiant encore plus le découpage administratif en Île-de-France.

De plus, la sectorisation de l'Île-de-France s'accroit encore avec les "chaînons intermédiaires" entre SDRIF (document général de macro planification régionale - *descendant*) et CDT (contrats entre des acteurs locaux soutenus par l'État- *ascendants*) existants ou à venir qui assureraient un "emboîtement d'échelle" idéal. Les dispositifs sont nombreux : SDT (Schéma de Développement Territorial), inter-SCOT, super SDT, TIM (Territoire d'Intérêt Métropolitain), GP3 (Grand Projet 3 du contrat de plan État/Région)…

2.2. Des périmètres qui résultent en partie de logiques d'opportunités, techniques et programmatiques

Les périmètres des CDT découlent d'une logique technique et programmatique constituée sur la base d'opportunités pour la plupart liées à l'arrivée des gares du Grand Paris Express et à des accords politiques. Ils ne s'appuient pas sur la réalité géographique, spatiale et fonctionnelle des territoires, ni sur leur poétique. Les fleuves, les rivières, les espaces ouverts ou les infrastructures, sont encore appréhendés comme des limites et non comme des occasions de « faire lien ».

➔ Dépasser les périmètres politiques en prenant en compte les sous-bassins de vie et d'emploi

La superposition de la carte des CDT avec celle des sous-bassins de vie et d'emploi résultant des travaux et recherches sur « Habiter le Grand Paris » menés par le Conseil Scientifique de l'AIGP, montre que les périmètres ne coïncident pas toujours. Or, dans l'optique d'une construction métropolitaine, il est important de prendre en compte ces territoires vécus plutôt que des périmètres politiques.

➔ Identifier et développer des Lignes d'Intérêt Métropolitain …

Il serait opportun de sortir des limites fixées par les CDT pour appréhender des lignes de développements potentiels, de circulation, de repérage, d'adressage et de connaissance du territoire que génèrent les grandes voiries et autoroutes urbaines.

Ces lignes agrégatives du développement seraient les zones où la densité et la mixité urbaine devraient être encouragées. Ici, La métropole n'a pas pour forme une texture urbaine en nappe, soutenue par une grille de rues ; elle se constitue en lignes, elle est « poly-linéaire ». L'objectif devient alors de relier en viabilisant un réseau métropolitain auto, vélo, piéton, bus, tramway…Il s'agit le plus souvent d'embryons de "faisceaux de mobilités" qui associent plusieurs infrastructures et des modes divers (des plus rapides aux plus doux), support idéal d'intensification urbaine. Il peut s'agir de faisceau en radial mais aussi de plus en plus de faisceaux concentriques ; la dynamique horizontale de l'agglomération évoquée plus haut, y trouverait son support idoine.

➔ … et mettre en place des périmètres de projets de développement de territoire solidaire ?

Les CDT pourraient être complétés par des projets de développement de territoire solidaire. Ces périmètres intègreraient à la fois des territoires de première et de deuxième couronne le long des axes de transport lourd. Ils garantiraient les équilibres de la métropole solidaire : équilibres entre emplois tertiaires et industriels, entre logements et emplois, équilibre entre le cœur d'agglo et le reste de l'ile de France, équilibre pour rompre avec la ségrégation socio-spatiale.

➔ Dépasser le périmètre du CDT : le rôle des SDT

On peut penser qu'à terme nombre de CDT pourraient voir leur périmètre s'élargir soit en raison de l'effet d'entrainement des projets du CDT qui associerait de facto d'autres territoires, soit en raison du développement de nouvelles coopérations inter-territoriales fondées sur la valorisation de complémentarités. Les SDT peuvent jouer un rôle de « vigie » quant aux objectifs programmatiques déclinés à l'intérieur de chaque CDT. Mais pour jouer ce rôle, il convient de leur conférer une véritable ambition.

➔ Quatre Schémas de Développement Territorial (SDT) pour le Grand Paris auxquels les CDT pourraient s'intégrer ?

Il serait possible de structurer le dispositif par la mise en place de quatre Schémas de Développement Territorial correspondant à des entités géographiques pertinentes et regroupant plusieurs CDT, par exemple : au nord, la Plaine de France de Paris à Roissy / à l'est, les territoires entre Marne et Seine / au sud, le Plateau de Saclay, d'Orly à Saint-Quentin / à l'ouest, la Vallée de la Seine aval de La Défense à Mantes. Ces quatre ensembles seraient administrés par quatre comités stratégiques forts.
Mais la question peut se poser de la taille pertinente de ces macro-territoires et du risque potentiel qu'il pourrait y avoir à diluer les ambitions.

3. Le défi des CDT pour demain
Solidarité, « horizontalité » et interdépendance

La logique multipolaire, qui vise à renforcer l'autonomie des territoires vis-à-vis de Paris, risque de produire une juxtaposition de zones d' « entre-soi ». Penser la solidarité isolément dans chaque CDT ne résoudra pas les déséquilibres métropolitains soulignés par l'AIGP depuis la consultation internationale de 2008. L'enjeu du rééquilibrage reste une problématique prégnante, et risque de s'amplifier du fait de la distribution des projets métropolitains à venir. Les programmes à haute valeur ajoutée demeurent principalement à l'ouest et au sud de Paris.

C'est à l'échelle métropolitaine que les solidarités peuvent et doivent se manifester. Le volontarisme régional est indispensable pour assurer la péréquation des moyens et la territorialisation équitable des emplois et des équipements. Sinon, les CDT ne feront que renforcer les polarisations ségrégatives en cours.

La solidarité, au sein des CDT et entre eux, doit rester le leitmotiv principal. Il faut leur permettre une meilleure coordination et mutualiser leurs moyens. L'équilibre d'une métropole repose sur l'autonomie et la dépendance relatives des territoires qui la composent. La petite taille, l'homogénéité socio-économique et la cristallisation politique originelle en sont les principaux responsables ; il faut les dépasser dans des logiques de SDT.

Il faut aussi s'appuyer sur l'identité voire le génie des lieux, sur leur image, sur leur histoire, sur la valeur patrimoniale des territoires sur lesquels on construit la ville.

3.1. Renforcer l'autonomie des territoires (horizontalité, bassins de vie, proximité)

L'autonomie relative des territoires, en l'occurrence des sous-bassins de vie, leur permet, à l'instar des grandes villes de province, d'avoir une identité, une dynamique propre et ouverte, un projet de développement, des infrastructures de transports desservant bien le sous bassin d'emploi, des centralités attractives qui font la qualité de vie des métropoles régionales. C'est bien la question d'une métropole multipolaire qui doit se poser et de la capacité de chaque territoire à créer de la ville et à organiser ses centralités.

Cependant, le passage d'une forte dépendance à Paris (structure radioconcentrique) à une structure multipolaire faite d'ensembles relativement autonomes reste à inventer.

- **Des sous-bassins de vie se dessinent**

A la fin des années 1980, un relatif relâchement des emplois sur l'ensemble de l'agglomération, au bénéfice notamment de la deuxième couronne a été constaté. Les conséquences se font sentir une décennie plus tard. En effet, une analyse multi-critères comprenant les déplacements domicile-travail met en évidence des sous-bassins de vie, des territoires contigus, relativement autonomes et complémentaires. Suivant leur proximité à la Ville-Capitale et le développement historique, des territoires se sont constitués et ont construit leur identité en fonction de leur relative autonomie par rapport à Paris comme récemment Plaine Commune, mais aussi Evry, Versailles…

- **Les CDT, révélateurs d'une tendance à l' « horizontalité »**

Si on regarde les CDT, non pas comme des périmètres, mais uniquement à travers leur contenu, ce qui apparait est un ensemble de projets ponctuels. Ils dessinent une carte du Grand Paris en pointillés, ponctuée par une série d'intentions, d'action-projets derrière lesquelles on pourra lire des acteurs, des ressources mobilisables, des attentes. Cette carte révèle une tendance à l'horizontalité sans centralités marquées autre que celle de Paris. La ville capitale occupe de fait une présence relativement moindre dans la logique de l'ensemble.

- **L'apparition de relations latérales**

Par opposition à la verticalité caractérisée par la dépendance à Paris, l'horizontalité serait une manière d'inciter les territoires à tisser des relations «latérales» suffisamment solides pour échapper à l'aimant parisien. Une trop forte concentration de CDT en première couronne risquerait de freiner le développement de ces relations latérales. A moins que les logiques de projets territoriaux, portées par les SDT, permettent d'autres modes d'articulations horizontales. Ces relations pourraient se baser sur des données géographiques et historiques, identitaires et/ou réinventées. C'est la dynamique qu'on peut observer à travers les CDT.

➔ Des identités locales fortes et à conforter en recherchant dans le même temps l'affirmation d'une identité métropolitaine

Le territoire de la future métropole parisienne devrait voir s'affirmer des réalités plus distinctes. Ces lieux d'identités fortes seraient capables de réunir et de rassembler de véritables communautés d'appartenance. La valorisation du patrimoine, matériel et immatériel, de chaque territoire, constitue évidemment un atout essentiel pour conforter ces identités locales.

➔ La culture comme facteur de lien social et d'identité partagée

Il faut notamment s'appuyer sur les équipements culturels, sportifs et de loisirs qu'ils soient d'un rayonnement local ou métropolitain.
Les multiples acteurs de la culture (artistes, écrivains, musiciens, cinéastes, monde du spectacle…) pourraient être mobilisés et participer à ce renforcement d'une identité partagée.

➔ Proximité et vie quotidienne : renforcer les centralités existantes

Le renforcement des sous-bassins et des centralités secondaires devrait entraîner de nouvelles formes de proximité et de mixité pour améliorer la vie quotidienne. Il est important de créer des adresses au cœur des sous-bassins : équipements, commerces, services de proximité, lieux de rencontres emblématiques et de proximité.

Pour renforcer ces centralités existantes, les CDT doivent-ils uniquement s'appuyer sur de grands projets emblématiques comme c'est le cas actuellement ? Ces centralités pourraient également émerger de « petits projets » dans une logique ascendante. L'enjeu est bien d'affirmer une métropole multipolaire avec un « droit à la centralité » pour chacun.

➔ **Consolider les armatures territoriales**

Un morceau de vie durable est surtout composé d'un tissu urbain qui relie, qui anime et qui irrigue la vie quotidienne. Un projet territorial nécessite en premier lieu une armature - de transport, d'espaces ouverts, d'infrastructures, l'aménagement de cheminements et la priorité aux circulations actives, en veillant simultanément à la cohérence environnementale et non comme un volet à part, avec la valorisation des corridors de biodiversité, la gestion de l'eau, des déchets, de l'agriculture, de l'énergie…

➔ **Penser un métabolisme (énergie, environnement, gestion des risques…) interne au sous-bassin de vie**

Les CDT interpellent une échelle territoriale cohérente avec une réflexion "métabolique". Tout schéma ou contrat de développement devrait avoir, par exemple, comme préalable la mise en place de boucles de recyclage. Tous les déchets de la ville, pas uniquement les déchets ménagers mais aussi ceux du bâtiment, des industries, de l'agriculture, etc. devraient être identifiés et requalifiés si possible à l'intérieur même du sous-bassin.

Les questions énergétiques et environnementales se cantonnent à une étude d'impact règlementaire nécessaire mais pas suffisante. La scénarisation de réflexions prospective à ce sujet devrait également être un élément fort de chaque CDT.

L'ensemble des variables (démographie, croissance, coût des énergies, agriculture, risques climatiques, endettement, fiscalité, infrastructures,…) devrait faire l'objet d'une réflexion systémique à l'échelle du territoire de chaque CDT.

➔ **Réfléchir à des systèmes de mobilité cohérents à l'échelle des sous-bassins de vie**

Il faut rassembler les forces d'un territoire mais aussi limiter les déplacements à l'intérieur d'un sous-bassin. De ce fait, il ne faut pas considérer le réseau de transport seulement à une grande échelle par la mise en place de connexions efficaces entre les territoires mais aussi penser les transports internes aux bassins de vie.

3.2. Développer des polarités en réseaux, assurer l'articulation des pôles

- **Le danger d'une trop grande autonomie des CDT**

La recherche d'autonomie dans les CDT ne doit pas aboutir à une juxtaposition de projets locaux qui pourrait créer des situations d'entre soi, d'enclaves, d'homogénéité socio-économique. Le modèle multipolaire et la spécialisation des territoires doivent impérativement être pensés dans une mise en système à l'échelle métropolitaine, à une mise en réseau de pôles plutôt qu'à une polarisation territoriale. Jusqu'à quel point faut-il poursuivre la spécialisation dans chacun des CDT ?

- **Les avantages d'une interdépendance**

L'interdépendance des territoires constitue l'avantage métropolitain : l'accès aux emplois, aux lieux de consommation, de loisir, de culture, aux espaces centraux qu'offre une métropole de dix millions d'habitants.

- **Paris reste la spécificité du Grand Paris**

Le Grand Paris a une spécificité, c'est Paris, hyper-développé, hyper-visible, souvent au détriment des autres communes.
Aucun CDT ne chevauche, n'enjambe le périphérique. Ils ne traitent que de manière marginale les relations entre le Paris historique et la banlieue. Cette absence est liée au dessin des périmètres des CDT qui ne dépassent jamais le périphérique.

➔ Identifier et organiser entre elles les différentes fonctions métropolitaines

Il s'agirait d'identifier les principales fonctions métropolitaines et leurs géographies respectives pour ensuite organiser les systèmes fonctionnels les plus efficaces possible. Cette approche *descendante* doit être complétée par une approche qui part du local et cherche à organiser les interdépendances entre les différentes fonctions métropolitaines.

➔ Les CDT, constellations dans le ciel métropolitain

Aujourd'hui, on constate une organisation territoriale en réseaux, basée sur les échanges et les flux qui vont bien au-delà des déplacements domicile-travail. Il s'agit des flux financiers, des déplacements pour les loisirs, les activités et les pratiques culturelles, des échanges universitaires, des liens entre emplois industriels et tertiaires, des flux de marchandises….

Chaque CDT doit construire sa propre constellation au sein et en dehors de la Métropole et apporter sa contribution au « ciel métropolitain » et s'efforcer de favoriser des complémentarités plutôt que des concurrences.

➔ Créer des articulations spatiales entre les CDT et Paris

Créer des articulations entre les CDT et Paris avec des espaces charnières (quartiers ou arrondissements) parait indispensable. Certaines de ces articulations existent déjà : par exemple au Nord-Est avec La Villette ou les Batignolles ; au Sud avec le boulevard des Maréchaux et avec le projet de Ministère de la Défense ; et au Nord-Ouest avec La Défense.

Ne pourrait-on également proposer un CDT parisien à part entière ou bien imaginer que le Boulevard Périphérique devienne un CDT à part entière ? Cette approche pourrait contribuer à trouver des solutions face à la grande scission historique que représente le Boulevard Périphérique dans le Grand Paris.

Il est aussi possible d'imaginer que tous les CDT aient un volet spécifique traitant de leurs relations avec Paris.

4. Vers une nécessaire « chorégraphie » pour le Grand Paris

Définir des priorités, scénariser, accompagner

La recherche d'un modèle idéal, qui assure une relative autonomie des territoires et leur interdépendance, ne doit pas faire oublier les notions de temps, de sélection et de faisabilité, qui sont une partie fondamentale de l'élaboration du projet. L'AIGP invite à ne pas traiter les objectifs stratégiques uniquement de manière statique mais aussi à tenir compte des processus qui peuvent amener à leur réalisation : des processus qui se déroulent dans le temps et selon des séquences qu'il s'agit d'organiser.

4.1. Différencier les temporalités, définir des priorités

- **Le projet métropolitain : une conciliation de temporalités différentes**

Les Contrats de Développement Territorial sont établis pour une durée de quinze ans qui correspond à une temporalité opérationnelle : c'est plus ou moins le temps nécessaire pour qu'un projet urbain se mette en marche et soit réalisé. Un temps trop long du point de vue de l'habitant et de ses préoccupations quotidiennes et trop court par rapport à la temporalité d'une construction métropolitaine. La réalisation des infrastructures de transport public du Grand Paris, le RGPE et toute la réorganisation du maillage de transport qu'il induit s'échelonne sur un temps plus long, au moins une trentaine d'années. Les enjeux globaux du changement climatique auxquels doit faire face la métropole sont à penser sur le très long terme et nous portent à l'horizon 2100.

- **Penser à la fois l'urgence sans pour autant oublier le long terme**

L'AIGP tient à rappeler que tout l'enjeu du projet métropolitain est de réussir à concilier ces différentes temporalités. Quinze ans, est-ce la bonne échelle de temps pour les CDT et si oui, comment les articuler avec d'autres outils qui permettraient de prendre en compte le plus long terme ?

➔ Introduire la notion d'urgence…

La prise en compte des questions de faisabilité économique du Grand Paris Express (GPE) fait apparaître un nécessaire phasage dans le temps de la réalisation des différentes lignes du RGPE. Cependant certaines urgences (construction de logements, amélioration des mobilités et accès à l'emploi notamment) ne peuvent attendre les arbitrages politiques liés au transport. Les projets urbains contractualisés dans les CDT doivent aussi prendre en compte le court terme et produire un espace vivable avant l'arrivée du GPE.

➔ … pour mieux impliquer les habitants

Pour rendre les documents CDT intelligibles pour les habitants, il faudrait introduire cette notion d'urgence. Quelles actions urgentes et prioritaires pour impulser une transformation

visible et donner ainsi un signal aux habitants de la transformation en cours ? Aujourd'hui, les habitants de la Métropole n'ont aucune visibilité sur ce qui a été pris en compte concernant leurs préoccupations quotidiennes, sur ce qui va changer à brève échéance. Il est nécessaire de redonner du sens, du concret qui leur permette de déchiffrer les CDT.

Il convient enfin bien sûr de prendre en compte l'urgence pour les habitants en termes de construction de logement et de développement de l'emploi à la fois industriels et tertiaires mais dans une vision vigilante de solidarité et d'équilibre à l'échelle de l'agglomération.

➔ Examiner la faisabilité des différents projets et établir une hiérarchie prioritaire

Ce point devra être pris en compte dans le cadre des évaluations périodiques des CDT.

4.2 Un outil malléable, évolutif – Imaginer différents scénarios possibles

- **Le débat démocratique doit pouvoir faire évoluer le CDT dans le temps**

Signé pour quinze ans par les communes concernées, l'État et à leur demande, la Région et les départements, le Contrat de Développement Territorial doit néanmoins conserver une certaine souplesse d'évolution. Il donne l'ambition du territoire, définit des actions, mais le nécessaire débat démocratique qui naîtra autour de ces projets amènera à en repréciser les contours. Le CDT doit alors être un document appropriable dont chaque territoire peut orienter la vocation.

➔ Prendre garde aux objectifs figés, il faut pouvoir s'adapter aux fluctuations

Il faut s'interroger sur la pertinence sur la durée de ces objectifs arrêtés (logement, emploi et transports) : ils s'appuient sur un marché fluctuant dont l'évolution est difficilement estimable à long terme.

On peut se féliciter à ce titre que, au terme de la loi, certains objectifs puissent être réévalués tous les trois ans et que de nombreux indicateurs de suivi accompagnent le CDT.

➔ Réaliser des scénarios pour se préparer aux éventualités

Il y a plusieurs parcours hypothétiques qui devraient être examinés à travers des scenarios qui mettraient en relation différentes possibilités. Par exemple : et si le CDT ne se réalise pas… ? Et s'il se réalise seulement en partie… ? Et si les clusters économiques sont plus fragiles qu'imaginés… ? Et si les gares ne se réalisent pas ? Etc.

4.3 Pour un « plan guide », une chorégraphie du Grand Paris

L'AIGP porte une vision de l'urbanisme et de l'aménagement qui s'attache moins aux institutions qu'aux dynamiques, qui cherche davantage à catalyser les transformations urbaines plutôt qu'à produire des périmètres.

Les CDT sont avant un tout un outil permettant d'accompagner les transformations urbaines par le biais d'une contractualisation. Tout leur enjeu réside dans la capacité collective de l'action publique à peser sur les transformations urbaines en cours, à anticiper les effets de l'arrivée du métro, du port ou de la gare TGV, tout en maîtrisant les interactions entre les dynamiques des différents territoires.

➔ Réfléchir à un « plan guide » des mutations urbaines du Grand Paris ?

Ainsi, il manque au Grand Paris peut-être moins une vision territoriale globale et clarifiée qu'un «plan-guide» (priorités, moyens…) de sa mutation dans les vingt ans qui viennent, au travers de la consolidation des CDT. Il manque un instrument qui puisse « mettre en processus » et permettre une évaluation sur la durée de l'ensemble des transformations métropolitaines. L'AIGP pourrait contribuer à mettre en œuvre des décisions en ce sens.

➔ Concevoir une chorégraphie des initiatives locales ?

Il s'agirait de décrire une « chorégraphie », un scénario progressif du développement, des initiatives locales permettant d'introduire une temporalité, des priorités à court, moyen et long terme, qui contribuerait notamment à la mise en œuvre de la vision-programmation posée par le SDRIF.

Cependant la définition des priorités et donc des arbitrages ne peut qu'émaner d'une parole politique claire et unifiée. L'AIGP pourra apporter conseils, éclairages et méthodes en vue de cette priorisation.

Chapitre 2 - Observations particulières sur le contrat de développement territorial du Cœur économique Roissy Terres de France

Ces observations sont à lire en complément et associées aux éléments de méthode et de portée générale formulés ci-dessus. Ces observations sont le support de questionnements et de recommandations qui visent à conforter, enrichir et poursuivre les réflexions engagées.

1. Introduction

Le territoire du CDT regroupe les Communautés d'agglomération de Roissy Porte et de Terres de France. Seules les communes de Goussainville, Le Thillay, Roissy en France, Vaudherland (CARPF) d'une part et Tremblay-en-France et Villepinte (CATF) d'autre part sont signataires de ce CDT. Situé au contact de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et à proximité de celui du Bourget, le territoire du CDT bénéficie d'un positionnement métropolitain et économique stratégique. Le Grand Roissy déclaré territoire d'intérêt métropolitain par le SDRIF pour le développement du Grand Paris est aujourd'hui entré dans une phase active d'un développement coordonné et partagé entre les collectivités territoriales concernées. Malgré les fortes nuisances et les coupures urbaines liées aux infrastructures de transport (160000 habitants résident en zone C du PEB), une image et une gouvernance encore incertaines, le CDT témoigne d'une vision de projet global qui s'affirme avec le « cluster des échanges internationaux » en faveur du développement des activités liées à la plateforme aéroportuaire de l'aéroport Paris Charles de Gaulle. Doté d'atouts considérables avec un hub passagers et marchandises de 1er rang, un important réseau d'infrastructures routières et ferroviaires en direction notamment de l'Europe du Nord-Est, une plateforme logistique de dimension européenne, un parc international des expositions, le CDT traduit une volonté forte de la part des acteurs locaux de surmonter les faiblesses du territoire encore prégnantes et de le doter d'une attractivité nouvelle, profitable à ses habitants, aux entreprises et à l'activité aéroportuaire de la métropole.

2. Des constats positifs

- **Un projet de territoire inclus dans le Grand Roissy**

La stratégie de développement portée par le CDT s'affirme dans la métropole et souligne l'intérêt d'inscrire le territoire dans la démarche Grand Roissy. A cet effet, le CDT s'appuie sur les objectifs et axes fédérateurs qui résultent de l'« Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy » collaborée en 2012 par l'Etat et les collectivités locales. Cette étude propose plusieurs dispositifs à mettre en place.
L'Association des collectivités du Grand Roissy créée en 2011 regroupe les acteurs du territoire. Son ambition est de se saisir de ces nouveaux dispositifs, de les définir et de les mettre en œuvre dans l'objectif d'un développement territorial performant, durable, équilibré, maitrisé.

Cette nouvelle ambition visant à valoriser la situation géographique du Grand Roissy à l'échelle métropolitaine constitue un cadre et une première étape essentielle, que franchit le CDT, pour élaborer son projet de territoire.

- **Des projets de transport en commun structurants et diversifiés**

Le Territoire du CDT bénéficiera à terme d'un bon niveau de desserte en transports en commun. Trois niveaux s'articulent : l'accessibilité à la plateforme aéroportuaire, les déplacements métropolitains et au sein du Grand Roissy ainsi que les déplacements plus locaux permettant d'irriguer les territoires internes au CDT.

A l'échelle métropolitaine, la réalisation du BHNS entre les RER B et D, du barreau de Gonesse, la modernisation du réseau existant et la création de nouvelles lignes de transports de surface constituent des mesures essentielles pour répondre à l'objectif d'amélioration de l'accessibilité du territoire de manière progressive à partir de 2014.

L'arrivée de trois gares du Nouveau Grand Paris Express soient « Triangle de Gonesse » à horizon 2025, « PIEX » et « Terminal 2 », à horizon 2027 voire d'une troisième gare à « Roissy Pôle », ainsi qu'à terme la réalisation du CDG express confortera la métropolisation du territoire.

La création d'une Agence de Mobilité du Grand Roissy et la mise en place d'une autorité organisatrice des transports de second rang, qui parait tout à fait positive, s'accompagne sur le territoire du CDT de mesures d'information et d'antennes lisibles en lien avec la mise en place d'outils numérique.

- **Une desserte viaire de plus en plus contrainte mais maitrisable.**

Le constat d'un réseau localement saturé amène le territoire à reconsidérer le fonctionnement viaire de manière hiérarchisée et à s'appuyer sur les perspectives de report modal en faveur des transports en commun.

Cette posture visant à améliorer simultanément les réseaux viaire et de transports en commun est de nature à permettre la poursuite du développement économique lié à l'attractivité croissante du Grand Roissy.

- **Une stratégie économique affirmée et développée en cohérence avec les territoires voisins limitrophes du CDT**

Le projet de territoire porté par le contrat s'appuie sur une stratégie économique très développée qui s'inscrit dans l'espace économique du territoire Roissy-Le Bourget. Le contact avec ces pôles d'envergure est mis en avant par le CDT et permet de définir des objectifs de développement économique ambitieux et cohérents avec les territoires voisins. Un cadre d'actions cohérentes est affirmé en partenariat avec les CDT limitrophes, Val de France-Gonesse-Bonneuil en France et Est Seine Saint Denis, dans lequel s'inscrivent notamment les projets de transport, de continuité écologique et paysagère ou de mise en réseau des services liés au tourisme d'affaire.

L'optimisation du développement économique actuel amène le territoire à s'orienter vers des filières diversifiées et complémentaires, majoritairement liées au pôle du Grand Roissy, à son influence et à son attractivité. L'accent est également mis sur la nécessité d'une offre de

formation renforcée et adaptée. De nombreuses actions visant à répondre à ces besoins et notamment à consolider l'offre de pré-qualification et à développer l'enseignement supérieur sont prévues et apparaissent essentielles pour le projet de territoire et le Nord-Est francilien.

- **La valorisation du patrimoine naturel**

Le CDT met en avant les atouts écologiques et paysagers du territoire en soulignant l'intérêt de la vallée du Sausset, du vallon du Vaudherland mis en relation avec les grands espaces naturels qui structurent le nord-est de l'Ile-de-France, ou des grands paysages. De nombreux projets de préservation et de valorisation de l'environnement naturel du territoire qui permettent d'envisager le développement de nouveaux usages et de qualifier l'environnement économique, sont listés dans le contrat.

- **La contribution à l'effort de production de logements en Ile-de-France**

Comme le prévoit la TOL, le contrat fixe un objectif de production de 950 logements par an, sur une durée de 16 ans organisé en deux phases temporelles, ce qui constitue un objectif ambitieux au regard des contraintes imposées par le PEB. Le CDT exprime l'objectif de développer une offre résidentielle diversifiée et de qualité afin de pallier le solde migratoire négatif. Le rééquilibrage de l'offre de logements ainsi que la poursuite de la rénovation du parc dégradé et de l'habitat indigne notamment à Goussainville, Tremblay-en-France et Villepinte prévus d'être programmés dans des Plans Stratégiques Locaux constituent des objectifs majeurs à concrétiser.

- **Un phasage des projets dans le temps**

Le CDT exprime une prise en compte du caractère évolutif de ce document et de la nécessité d'élaborer un programme priorisé permettant l'émergence d'une véritable dynamique pour le territoire. Associant directement l'EPA Plaine de France comme vigie et observateur des changements sur le territoire, le CDT souligne sa volonté de s'inscrire dans une stratégie de long terme. L'élaboration d'une programmation – même indicative - des actions du CDT et d'un tableau prévisionnel de réalisation des projets engagés, illustre ce point fort du document.

3. Des recommandations et des questionnements

L'articulation du CDT avec les territoires métropolitains conditionne sa cohérence interne. Les recommandations et les questionnements suivants résultent de cette situation particulière du territoire caractérisée par l'indissociation et l'imbrication des échelles locales et métropolitaines.

➔ Compter sur une vision élargie de l'impact du territoire

La réflexion conduite dans le cadre du CDT s'ancre dans les perspectives de développement du Grand Roissy, prend la mesure des enjeux de compétitivité internationaux pour les entreprises mais semble minimiser son rôle métropolitain et national. Le Grand Roissy a une portée beaucoup plus large et son ambition ne peut se limiter au développement de son propre territoire. Au delà des enjeux du réseau métropolitain de transport, une mise en

perspective et un positionnement particulier de sa dimension spécifique économique, fonctionnelle et spatiale est nécessaire face aux autres grands pôles de développement régional, comme la Défense, Saclay, Marne la Vallée. En effet, sa fonction aéroportuaire de niveau international confère au Grand Roissy et, dans ce cadre, au territoire restreint du CDT, un poids métropolitain de premier rang. Son rayonnement et la référence métropolitaine et nationale mériteraient d'être qualifiés de manière plus explicite.

➔ Prendre conscience du rôle moteur du CERTF pour le Grand Roissy

Le CDT CERTF est moteur pour les autres CDT au regard de sa vocation spécifique. Il fait office de référence pour les autres CDT du territoire du Grand Roissy. Le pôle métropolitain que constitue le CERTF dans son ensemble est appelé à s'amplifier et s'ouvrir. Il doit contribuer à diffuser son dynamisme économique et culturel en direction des territoires nord franciliens. Dans ce but, il s'agirait de renforcer la coordination entre les CDT. Le travail en commun avec les autres territoires qui en résultera, nécessitera d'avoir un nouveau regard sur les périmètres de CDT établis.

La création d'un cadre de réflexion d'ensemble sur le grand territoire, tel qu'un schéma de développement territorial, qui inclurait également les CDT de Val de France-Gonesse–Bonneuil en France, le Bourget, Territoire de la Culture et de la Création, et Est Ensemble, semble légitime pour positionner le nord est francilien dans une dynamique de projets coordonnés. Ce cadre de réflexion permettrait la réalisation d'un diagnostic et fixerait les principes et les grands équilibres. Il veillerait à distinguer la spécificité de chacun des territoires (territoires de 1ère couronne, intermédiaires, à composantes plus mixte, périurbains) sans empêcher l'affirmation d'une identité propre à chaque localité et à l'expression de son récit.
Cette réflexion pourrait également avoir lieu dans le cadre de l'élaboration du SCOT ou lors de futures étapes d'évolution des CDT. A court terme et dans le cadre du CDT actuel, Cœur Roissy Portes de France s'efforce sur certains thèmes à considérer ses territoires environnants, mais cette intention reste trop limitée. Le CDT néglige par trop les articulations avec les territoires voisins non seulement au plan institutionnel (et ce malgré le Grand Roissy) mais aussi au plan opérationnel. Des sujets difficiles, comme l'avenir du site PSA d'Aulnay-Sous-Bois ou le lancement des opérations liées au Triangle de Gonesse près du Bourget ou encore la réalisation du gigantesque complexe d'Europa City, ne sont pas pris en compte alors qu'ils devraient figurer en tant qu'éléments structurants et influents de la stratégie de CERTF; comme si la dynamique propre du CERTF devait prendre le pas sur tout son environnement. En particulier, la question de la centralité que prétend régler Europa City n'est pas vraiment traitée dans les schémas spatiaux esquissés.

➔Considérer le bassin de vie dans sa globalité

Ce territoire s'insère en large part dans la zone intense composée d'Aulnay-Sevran-Villepinte- Tremblay. Cette zone s'articule avec Roissy, tout comme Garges–les- Gonesse, Gonesse, Sarcelles et Villiers le Bel, et même Bobigny-Dugny-le Bourget et une partie de Plaine Commune. On notera aussi la dissymétrie enregistrée entre les bassins d'emploi et de main d'œuvre. Le fait que Sevran et surtout Aulnay-sous-Bois ne soient pas concernés par les efforts de planification et de gouvernance entrepris nuit beaucoup à une amélioration durable du fonctionnement de cette partie du territoire. On le retrouve d'ailleurs à propos des considérations sur la pertinence des réseaux de transports dans cette zone et à la surreprésentation des déplacements en véhicule individuel sur Roissy. La probable reconversion des usines PSA à Aulnay-Sous-Bois va vraisemblablement encore accroître

ces dysfonctionnements. L'évolution souhaitée des périmètres des intercommunalités en cours de réflexion dans ce secteur va permettre d'améliorer la situation vers davantage de cohérence.

➔ Spatialiser un projet de territoire en adéquation avec la stratégie métropolitaine du Grand Roissy

Le projet de territoire du CERTF se positionne en cohérence avec le développement en cours et futur du Grand Roissy. Cependant cet objectif, rappelé en introduction du CDT, mériterait d'être plus explicitement décliné dans la présentation du projet de CDT CERTF, afin de concorder avec les objectifs élargis de la future Charte du Grand Roissy. Sept dispositifs issus de « l'étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy » sont proposés pour amorcer le projet stratégique à l'échelle du Grand Roissy.

Si l'échelle d'action de ces dispositifs correspond à terme au territoire du Grand Roissy, il est évident qu'un travail préalable doit être mené à l'échelle locale pour préparer la mutualisation des données et la mise en œuvre des dispositifs. Le CDT CERTF aurait avantage à mieux considérer chacun des sept dispositifs et à décliner des actions spécifiques dans le programme du CDT pour les dispositifs applicables immédiatement. Les dispositifs de contractualisation pour l'équilibre emploi-habitat, le dispositif permettant de promouvoir la marque « aménagement durable du Grand Roissy », la mise en réseau des équipements et services sur le territoire ainsi que le projet de schéma dynamique d'aménagement du Grand Roissy mériteraient notamment d'être explicités à l'échelle du CERTF.

➔ Elaborer des documents adaptés aux enjeux : recommandations pour le SCOT

L'Association des collectivités du Grand Roissy prévoit, comme prochaine étape pour conforter son statut dans la métropole, d'élaborer un SCOT. Plusieurs questions se posent quant à la démarche à suivre pour produire ce dispositif. Le SCOT doit pouvoir traduire d'une vision prospective, globale et permettre la déclinaison de ses prescriptions en tenant compte de la diversité des territoires.

Il devra également permettre une certaine souplesse et adaptabilité aux développements futurs. Cependant, le cadre normatif prévu par le SCOT permettra de stopper les développements au fil de l'eau, non maîtrisés et de veiller au développement équilibré des territoires du Grand Roissy. Cet objectif offre l'opportunité de fixer un cadre fédérateur pour garantir la préservation de l'environnement, la vocation des secteurs de projets, et la définition des grands invariants structurants et qualitatifs du territoire.

Dans ce cadre, le périmètre du futur SCOT révèlera de fait l'intérêt d'appréhender les équilibres entre la zone centrale et sud relativement dense et le nord plus suburbain et agricole dont le développement de l'habitat, par densification ou extension maitrisée, impliquera la réalisation d'équipements publics.

Le SCOT devrait ainsi se démarquer des autres documents stratégiques par son changement d'échelle et anticiper sur la définition des futurs projets d'aménagement. Dans ce cadre, le SCOT pourrait permettre de considérer les différentes échelles territoriales et temporelles interagissant de manière itérative au sein du Grand Roissy. Sans se substituer

aux PLU, le SCOT a, plus généralement, vocation à préfigurer le cadre général de programmation et d'aménagement sur les territoires et notamment sur les sites stratégiques les plus attractifs et les plus vulnérables.
Dans le cadre de cette préfiguration, il pourrait être prévu un phasage de mise en œuvre des objectifs définis au travers du SCOT qui tienne compte du renforcement progressif de la desserte en transport en commun (TCSP, nouvelles gares RER et GPE). L'affirmation de ce phasage au niveau du SCOT pourrait permettre par exemple d'argumenter plus fermement en faveur de la réalisation de la ligne 17 avant 2030. Cette posture qui implique une spatialisation et une planification relativement précise de l'espace et de son développement, s'appuierait naturellement sur le socle d'appropriation collective que constitue « l'étude d'orientations et le schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy ».

Le SCOT devrait également permettre de revisiter et éviter une juxtaposition de l'ensemble des dispositifs à différents niveaux, complexifiant l'inscription et l'instruction des projets sur le plan réglementaire (CDT, les différents SCOT en vigueur, les PLU, les schémas sectoriels, les PLH, PDU, PDUI). S'agissant de la phase de diagnostic préalable à l'élaboration du SCOT, les acteurs devront veiller à trouver un cadre propice pour articuler les études menées par l'EPA Plaine de France avec les commissions d'études mises en place par l'Association des collectivités du Grand Roissy.

➔ Mettre en valeur les spécificités du territoire pour qualifier le développement économique

- **Adopter une démarche de planification**

La phase d'élaboration du projet spatial du Grand Roissy et en particulier le centre économique de CERTF devra permettre de localiser les emprises foncières permettant de préserver des possibilités d'un développement économique maitrisé et sélectif afin de préserver le territoire de toute forme de convoitises incontrôlées. Ce développement économique devrait notamment s'appuyer sur les capacités du territoire à promouvoir le développement d'une économie adossée sur l'économie de la connaissance, afin de conforter la vocation métropolitaine du territoire et sa compétitivité internationale.

- **Développer des démarches de coopération de développement économique et de valorisation spatiale et environnementale avec la plateforme aéroportuaire**

La consolidation des liens économiques avec FEDEX, CAREX, Aéroport de Paris est un enjeu capital pour le territoire du CDT et plus globalement pour le Grand Roissy.
Cet objectif évoqué dans le CDT est central et devrait donner lieu plus concrètement, notamment avec Aéroport de Paris, à des coopérations spécifiques dans plusieurs domaines pour articuler les enjeux de développement dans et hors de la plateforme : la planification du développement des filières économiques, l'amélioration des liaisons et de leurs lisibilités, la qualité environnementale et paysagère.
Cette coopération active serait bénéfique pour le territoire de CERTF dans son ensemble et spécifiquement pour la plateforme dont l'isolement et l'image encore trop peu attractive pénalisent l'ensemble du territoire.

- **Le poids économique de l'agriculture**

Les espaces agricoles sont présentés comme des espaces ouverts à préserver. Les objectifs du CDT liés à l'agriculture prennent insuffisamment en compte la valeur économique de l'activité agricole. Le patrimoine agricole constitue une richesse environnementale qu'il s'agit de protéger, cependant, le rôle de l'économie agricole mériterait d'être repositionné au coté des autres activités du territoire. Le SCOT pourra en traduire cette cohérence et offrir un cadre spatialisé, quantifié et planifié du développement urbain et agricole. A court terme, afin de permettre la poursuite du développement économique et du logement, un plan de développement de l'activité agricole coordonné au développement urbain pourrait être mis en place à l'échelle du CERTF.

➔ Diminuer l'usage de la voiture

Le CDT souligne l'importance du report modal en faveur de l'utilisation des transports en commun et du développement de mobilités alternatives à l'occasion de la réalisation des nouvelles opérations d'activités économiques et d'équipements. La modification du PLU de Roissy en France est mentionnée dans ce sens. Au delà de ces dispositions, il conviendrait de modifier également les normes de stationnement pour les zones urbaines d'habitat des PLU du secteur en développant également des modes de déplacement alternatifs à la voiture dans les quartiers d'habitat existants et futurs. Il s'agirait alors de réduire les normes de stationnement à 1 ou 2 places de stationnement par logement (selon les situations) afin de préserver l'environnement mais aussi de favoriser la faisabilité et le financement des opérations de logement.

➔ Prolonger l'approche sectorielle par une approche projet intégré

Le CDT est fondé sur un diagnostic précis des grandes thématiques fonctionnelles du territoire : l'économie, les transports, le logement, le paysage, l'environnement. L'étape suivante devra s'attacher à rendre lisible leur articulation.

Le territoire doit pouvoir se structurer et se développer dans la durée, à des échelles multiples, de proximité et transversales mais sans se situer dans l'attente des grands projets. Cette démarche de transversalité doit être à présent amplifiée pour définir plus concrètement et dans une démarche itérative, la place des éléments structurants, stratégiques et invariants du territoire et leurs retombées effectives en matière d'organisation spatiale et programmatique.

Une cartographie plus fine des différents projets, des structures paysagères, de leurs relations, pourrait venir enrichir la stratégie développée dans le CDT et traduire l'ancrage territorial sous une forme cohérente et plus lisible. Le projet territoire spatialisé devra donc construire de la compréhension en s'appuyant sur les enjeux à différentes échelles de temps et d'espace, et sur l'identité géographique, historique et culturelle du territoire.

➔ Prendre en compte l'impact des nouveaux TC et relier les échelles de mobilité

Alors que les bénéfices attendus de l'arrivée de nouveaux transports en commun sont clairement exprimés par le CDT, l'impact de ces nouveaux flux quotidiens ou intermittents

sur le fonctionnement interne du territoire, les dynamiques engendrées et sur les projets reste encore à préciser.

L'arrivée du Grand Paris Express, le barreau de Gonesse ou le CoMet seront des réalisations qui viendront améliorer l'accessibilité du territoire et la mobilité des habitants à l'échelle du Nord-Est francilien et de la métropole. Ces projets d'envergure, associés chacun à des projets urbains structurants, sont primordiaux dans le projet de territoire. A ce titre, il conviendrait de faire figurer, au titre des projets structurants du corridor aéroportuaire, les futures liaisons du boulevard des échanges et du Bourget – aéroport Paris Charles de Gaulle, cette dernière passant par le cœur du Triangle de Gonesse comme l'indiquent les axes fédérateurs de l'« étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy ».
Cependant, les évolutions induites par l'arrivée de ces nouveaux transports redessinent les besoins en termes de micro-mobilités et de liaison avec ce futur réseau. Dans un territoire très morcelé par les infrastructures routières et ferroviaires, la prise en compte des échelles de mobilité plus fines et de leur maillage gagnerait à être enrichie.

De plus une liaison directe et rapide avec Paris centre, comme c'est le cas dans toutes les métropoles européennes, de Londres à Moscou reste prégnante et pourrait figurer au titre des objectifs à atteindre.

➔Maîtriser les équilibres en matière de logement d'abord à court terme puis à plus long terme

- **Un bassin d'habitat à une échelle de CDT pertinente**

Le CDT fixe un objectif de production de logements conforme à la TOL, dans un contexte particulièrement contraint par l'exposition au bruit. Les 950 logements par an apparaissent réalisables, en intégrant certains projets des communes de Louvres et de Puiseux. Ce dépassement du périmètre du CDT illustre l'intérêt qu'aurait ce dernier à prendre en compte ces communes et vraisemblablement d'autres comme Fosses dans l'ensemble de son projet de territoire.

- **Un Plan Local de l'Habitat Intercommunal établi dans un premier temps à l'échelle la CATF et la CARPF**

Si la question du logement reste très sensible du fait de la contrainte du PEB, le parc de logements existants et futurs, les lieux de vie, d'habitat et de travail, mais aussi le cadre environnemental constituent un socle commun à partir duquel les équilibres et la valorisation du territoire sont recherchés. Ces objectifs communs de qualité de l'habitat pourraient être concrétisés dans un PLH intercommunal qui prendrait la pleine mesure des problématiques que connait actuellement le territoire du CERTF. L'approche du CERTF sur la question du logement apparait trop sectorisée et dissociée de la vision globale du Grand Roissy. Définir des politiques communes entre les deux communautés d'agglomérations, intégrant les communes situées aujourd'hui en dehors du CDT permettrait de consolider les orientations du grand territoire.

Par exemple, la question du logement social pour les étudiants pourraient utilement trouver sa place dans ces politiques commune : les objectifs fixés dans le cadre de la production de logements de type logements pour étudiants ou jeunes salariés, financés par les organismes de logement social, semblent insuffisamment développés compte tenu des besoins liés à

l'amélioration de la formation, notamment technologique, sur le territoire. Le logement étudiant doit être plus largement considéré dans le logement social car il pourra contribuer à fixer à plus long terme sur le territoire une population jeune et active.

La démarche de mutualisation des politiques communales pourrait également s'étendre à d'autres domaines tels que l'aménagement dans le cadre d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal prenant en compte la CATF et la CARPF.

- **La convention d'équilibre habitat/activité**

La convention d'équilibre habitat/activité préconisée par « l'étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy » vise à une amélioration de la corrélation entre dynamique économique, emploi et cadre de vie, ainsi qu'à un rééquilibrage entre le logement et l'emploi sur le territoire.

Cet objectif, essentiel à l'échelle du Grand Roissy, préconise l'élaborer une convention cadre d'équilibre habitat-activité dont l'enjeu serait de « créer [selon l'étude] une offre de logements et de services adéquate, qualitativement et quantitativement, en parallèle de la montée en gamme du développement économique du Grand Roissy ». Dans ce but, il conviendrait de mobiliser les acteurs publics et privés pour contribuer à ce projet de convention. Le CDT aurait avantage à souligner la pertinence d'un tel outil à son échelle qui pourrait garantir une certaine maitrise et une cohérence entre les objectifs de production de logements et ceux concernant les d'activités, en prenant en compte les dynamiques propres à son territoire.

➔ Développer une approche qualitative et innovante de l'habitat

En matière de logement, le contrat avance des objectifs quantitatifs notables, notamment au vu des nuisances sonores qui contraignent le développement du logement sur le territoire. Si cette approche quantitative est bien développée dans le CDT, la question de la qualité de l'habitat est moins perceptible dans les actions envisagées.

Les contraintes imposées par le PEB et les infrastructures routières et ferroviaires pourraient constituer des sources potentielles d'expérimentation pour ce territoire singulier de la métropole. Une innovation de l'habitat ancien associée aux programmations de logements neufs, pourrait offrir l'opportunité de recherches-actions en faveur d'une mutualisation des réseaux d'énergies renouvelables et en matière d'isolation thermique et acoustique ou de conception urbaine.

Cette orientation serait de nature à nourrir une réflexion dans les domaines scientifiques, architecturaux et techniques, et à transposer une nouvelle spécificité française dans d'autres territoires métropolitains et notamment aéroportuaires.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT du Cœur économique Roissy Terres de France doit ainsi contribuer à affirmer le rôle et le positionnement du grand Roissy au plan métropolitain.

Afin de poursuivre dans cette dynamique, de contribuer à la mise en œuvre des objectifs proposés et de favoriser une éventuelle évolution ultérieure du contrat, les équipes de l'AIGP restent, dans une optique de collaboration, à la disposition des acteurs locaux qui portent des projets de CDT.