

**SYNDICAT PARIS METROPOLE**



**AVIS DE PARIS METROPOLE**  
**SUR LE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (CDT)**  
**« COEUR ECONOMIQUE ROISSY TERRES DE FRANCE »**

\*\*\*

**Préambule**

La Loi du 3 juin 2010 dispose en son article 21 que Paris Métropole est « consulté préalablement à la signature du contrat (de développement territorial) ». L'Atelier international du Grand Paris et l'Association des Maires d'Ile-de-France sont eux aussi consultés dans les mêmes conditions sur les projets de CDT. Une concertation a lieu entre ces trois acteurs, en lien avec la Préfecture de Région.

Pour Paris Métropole, la production de ces avis est une démarche importante qui présente néanmoins certaines limites. Les avis doivent en effet être donnés au cas par cas, CDT par CDT, or la plus-value du syndicat se fonde surtout sur la problématique de « ce qui fait métropole », sur la mise en perspective des CDT, dans leur relation et leur combinaison.

A ce stade, la vue d'ensemble des CDT, tant statique que dynamique, ne peut encore exister. Chaque territoire selon son histoire, sa géographie, les relations entre les communes en son sein, est aujourd'hui à un degré plus ou moins avancé de son projet. C'est la dynamique enclenchée qui importe, et en particulier, pour les territoires concernés, la valorisation locale et métropolitaine des effets structurants attendus du réseau « Nouveau Grand Paris », colonne vertébrale indispensable au développement durable de la région capitale.

C'est pourquoi, en parallèle à la production de ces avis, Paris Métropole mobilise ses élus dans des initiatives de discussion, de partage, et de travail en commun, sur les thématiques transverses à tous les projets de territoire, impliquant les collectivités signataires de CDT, comme celles qui ne le sont pas. Ainsi, la construction métropolitaine avance en lien avec ces projets, dans une dynamique de coopération, d'échanges, de questionnement et d'enrichissement mutuels.

Paris Métropole s'appuie sur la « grille de lecture » des contrats telle qu'elle a été votée à l'unanimité lors du Comité syndical du 5 juillet 2012. Le contenu de chaque projet doit être mis en regard de cette grille de principes. A grands traits les principaux axes qui constituent le fondement de cette approche sont les suivants :

. *Les CDT en eux-mêmes* : un CDT métropolitain est porteur de l'identité du territoire et répond aux objectifs du développement durable, il fait l'objet d'une élaboration démocratique, ce contrat permet un développement territorial pertinent et contribue à une métropole équilibrée.

. *Les CDT entre eux* : le CDT métropolitain inscrit ses objectifs en synergie et en solidarité avec les autres CDT. Il identifie et recherche les complémentarités avec eux.

. *Les CDT et leurs articulations avec les territoires « hors CDT »* : le CDT métropolitain veille à ce que son rayonnement soit bénéfique aux territoires voisins, notamment il pense l'ouverture et la connexion avec son environnement proche, le cas échéant le contrat dessine l'extension future de son périmètre.

Ainsi, la dynamique des CDT doit permettre de conforter deux objectifs indissociables : d'une part le développement de chacun des territoires en contrat et d'autre part la construction d'une métropole équilibrée et durable, par la mise en cohérence et la complémentarité.

Pour formuler ses avis, Paris Métropole se fonde également sur quelques principes retenus dans la délibération adoptée par le Comité syndical du 8 février 2013 : résolu à adopter une approche pragmatique et utile, respectueuse des différences qui traduisent les équilibres, les évolutions et les identités des parties prenantes des CDT, les élus de Paris Métropole souhaitent faire de chaque avis particulier une occasion de partager interrogations et préconisations, aidant à aller dans le sens d'une métropole solidaire et attractive.

L'avis de Paris Métropole vise, dans un premier mouvement, à restituer et valoriser pour chaque CDT les éléments qui sont pertinents au regard de la construction du Grand Paris ; dans un deuxième temps il s'agit de relever les dimensions particulières qui méritent d'être interrogées et approfondies ; enfin, dans une troisième partie, Paris Métropole souhaite attirer l'attention sur des points de vigilance essentiels qui s'adressent à l'ensemble des acteurs des CDT et proposer des préconisations, notamment de méthode, contribuant à dépasser les limites inhérentes à tout projet pris séparément.

Au fur et à mesure de la saisine de Paris Métropole sur les projets, ces éléments d'analyse se cumuleront et en capitalisant les expériences de ses membres, le syndicat pourra affiner interpellations et propositions, au service d'une dynamique vertueuse pour l'ensemble de la métropole. Il s'agira en effet de tirer des enseignements des projets de CDT, pour les territoires directement concernés, mais aussi pour l'ensemble des territoires, au moment où des nouvelles formes de contractualisation sont appelées à voir le jour, et où l'intercommunalité va structurer l'évolution de la métropole capitale.

Ainsi, l'expérience cumulée des CDT, et des SDT (Schémas de développement territorial) sera mise à profit par le syndicat pour travailler sur l'évolution ou la création des intercommunalités, sur les formes et périmètres de contractualisation pertinents à différentes échelles, ainsi que sur les voies et moyens pour agir de façon partenariale au bénéfice des habitants et des territoires.

\*\*

\*\* \* \*\*

## **FOCUS SUR LE CDT « COEUR ECONOMIQUE ROISSY TERRES DE FRANCE » (CERTF)**

### Un CDT sur un territoire dont les équipements et l'aménagement déterminent le rayonnement international de la métropole

Le Grand Paris vise, selon la loi du 3 juin 2010, à positionner l'agglomération parisienne comme grande métropole du XXI<sup>ème</sup> siècle, d'envergure européenne et mondiale. L'aéroport Roissy Charles de Gaulle<sup>1</sup> et les autres grands équipements inclus dans le périmètre du CDT –par exemple le parc des expositions de Villepinte, Paris Nord 2- constituent à cet égard des facteurs de développement déterminants.

Le CDT CERTF et la démarche du Grand Roissy ont vocation à permettre à ces territoires de relever ce défi tout en améliorant les conditions de vie et d'emploi des habitants.

Le CDT CERTF regroupe 108 000 habitants et 6 communes (Goussainville, Roissy-en-France, Le Thillay, Vaudherland, Tremblay-en-France et Villepinte) et 2 Communautés d'agglomération (Roissy Porte de France et Terres de France).

---

<sup>1</sup> Il est, en 2010, le 7<sup>ème</sup> mondial et le 2<sup>ème</sup> européen pour les passagers, et le 6<sup>ème</sup> mondial et le 1<sup>er</sup> européen pour le fret *source Conseil international des aéroports*

Il s'inscrit dans la dynamique du Grand Roissy qui vise à créer un cadre de cohérence pour le développement durable de l'ensemble de la zone et réunit 30 collectivités représentant 600 000 habitants. Quatre propositions sont issues de ses travaux :

- Faire évoluer le modèle de développement vers une mobilité durable
- Assurer une plus grande sélectivité du développement économique
- Rééquilibrer le rapport habitat/emploi
- Rompre avec le modèle d'aménagement extensif

Le CERTF se propose de constituer un « cluster des échanges internationaux », intermédiaire entre la vision d'ensemble du Grand Roissy et les territoires d'intervention de chaque intercommunalité. Il rassemble des collectivités marquées par une spécificité : la plateforme aéroportuaire est sur leur territoire ou elles en sont très proches.

## **1. Éléments métropolitains du CDT**

Trois axes sont privilégiés : le développement économique et l'emploi, les infrastructures et réseaux, et le cadre de vie des habitants.

### **1.1. Conforter le développement économique et réaliser les potentiels de création d'emplois**

Concentration et concurrence caractérisent le paysage aéroportuaire, dont les enjeux sont liés au fait que 35% du commerce mondial -en valeur- s'effectue par le transport aérien.

L'amélioration de la performance et de la compétitivité du pôle aéroportuaire est recherchée en développant l'offre et la qualité de services pour les passagers, les usagers et le fret (marchandises à haute valeur ajoutée), en lien étroit avec les opérateurs présents (FEDEX, CAREX et ADP<sup>2</sup>), et en développant les maillages et inter-modalités (ex : air/fer).

Est également prise en compte la nécessité d'opérer une mutation en passant d'une plateforme purement aéroportuaire à un pôle de développement plus intégré, dans lequel des fonctions nouvelles, connexes, se développent. En proximité des aéroports s'implantent en effet des espaces de rencontres professionnelles et des entreprises technologiques qui cherchent à valoriser les capacités d'interaction offertes. Une meilleure coopération entre les entreprises installées sur le site ou utilisatrices de la plateforme peut ainsi favoriser le développement territorial et l'accueil d'activités innovantes.

Témoignent de ces évolutions, sur la zone aéroportuaire, les projets de Carrefour international de l'innovation technologique et de Centre de l'innovation ou, de façon plus large, les nouveaux modèles que sont Hubstart et Aérotropolis (promotion du site, marketing international, services, interactions, etc.). L'aéroport tend à devenir une ville à part entière et un espace de développement économique accueillant toutes les fonctions et un large panel d'activités d'excellence.

Pour favoriser le tourisme, le CDT propose de créer un « hub mondial » dédié à l'événementiel, avec modernisation et extension du parc de Villepinte lui permettant de se hisser dans le top 5 des parcs mondiaux.

Le territoire est marqué par un fort potentiel d'emploi et des perspectives d'insertion professionnelle pour les personnes peu qualifiées (48% des emplois occupés par des salariés de niveau inférieur au baccalauréat) mais

---

<sup>2</sup> Ainsi une convention de mise en œuvre du CDT sera conclue entre les signataires du CDT et ADP

ce potentiel profite peu aux populations riveraines (seuls 48% des actifs résidents du Grand Roissy travaillent sur ce même territoire).

L'offre de formation est importante et en phase, globalement, avec les besoins du territoire, cependant elle apparaît mal connue par les acteurs locaux.

Il est donc prévu de développer les offres et, plus encore, l'accessibilité des formations initiale, supérieure et professionnelle continue, et de faciliter l'accès à l'emploi des résidents. La mise en réseau des acteurs économiques et d'acteurs de l'emploi, et leur contribution à l'information et à l'orientation des jeunes sont également proposés.

Le CDT prévoit la création de 40 à 65 000 emplois sur 20 ans et entend faciliter l'accès à l'emploi pour ses populations.

## **1.2. Renforcer les infrastructures ainsi que leur capacité à favoriser les échanges de proximité**

Malgré une forte densité en infrastructures de transport, les difficultés demeurent : saturation routière, voies quasi limitées à une ouverture vers le sud de l'aéroport, part très faible des transports en commun, par ailleurs inadaptés aux horaires de travail décalés et aux salons.

Il est donc proposé de renforcer l'accessibilité du pôle aéroportuaire, à la fois aux échelles métropolitaine et locale.

La connexion à la région métropolitaine sera fortement accrue, avec notamment :

- mise en service de la ligne 17 du métro du Grand Paris d'ici 2027 et de ses trois gares (Parc des Expositions, terminaux 2 et 4 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle), perspective du projet CDG Express à l'horizon 2023,
- réalisation de la connexion ferrée entre le RER D et le RER B d'ici 2020, le « Barreau de Gonesse » tant attendu.

Le réseau du Nouveau Grand Paris va permettre d'accroître très nettement les dessertes et le nombre des gares sur la zone.

Au sein même du périmètre du CDT l'articulation avec les réseaux métropolitains et les lignes locales de bus, elles-mêmes rationalisées, est inscrite dans un processus d'amélioration. Le plan de déplacement inter-entreprises est également renforcé.

La création d'un « Corridor métropolitain », espace continu et identifiable à l'échelle du territoire, doublé d'une ligne de bus, permet à la fois de relier les principaux sites économiques et de favoriser les échanges entre les diverses catégories d'usagers.

Les maillages, notamment Est/Ouest, sont renforcés et le bouclage nord-est de la francilienne est assuré, facilitant notamment l'ouverture du territoire vers le nord.

Le numérique est l'objet d'une forte attention : Très Haut Débit, gestion des informations mobilité-tourisme, « gares du futur », Centre International de l'innovation, télé centres et *co-working*, etc.

Le CDT porte un objectif de la part des transports en commun sur le territoire de 40% à l'horizon 2030.

### **1.3. Répondre aux besoins de logement et prendre en compte la préservation des espaces naturels**

Pour ce qui concerne l'habitat, l'offre résidentielle est insuffisante et trop peu diversifiée. Le décrochage entre la croissance de l'activité et celle de la population et des logements est réel, ce qui menace l'attractivité du territoire.

Il est proposé de développer l'offre du territoire et d'explorer toutes les solutions pour atteindre l'objectif de construction de 950 logements par an, dont 25% de logements sociaux – à mettre en regard de l'objectif de 30 % stipulé par le SDRIF. L'engagement des communes du CERTF est de 490 logements/an à horizon 2018. Les limites propres au territoire du CDT –la faible quantité de surfaces constructibles- conduit à rechercher en proximité des capacités nouvelles de logement qui, si les transports sont mis en place, répondent aux besoins du territoire : c'est le cas avec le projet d'éco-quartier Louvres-Puiseux, qui apportera sur la période du CDT 220 logements par an.

Un Corridor métropolitain constituera un espace vert et de biodiversité.

Il est également prévu d'améliorer le cadre de vie au travers du renforcement de l'offre culturelle et de la préservation et la valorisation des espaces naturels.

## **2. Points de vigilance pour le CDT : veiller au développement durable dans toutes ses composantes**

L'objectif de préservation des terres agricoles et de revalorisation de la biodiversité, affiché par l'ensemble des parties mais faisant l'objet de controverses, justifie une attention particulière.

La diversité des territoires touchés par l'activité et les perspectives de la zone aéroportuaire s'appuient sur une série de projets, d'outils et de mobilisations territoriales pour l'aménagement et le développement (les CDT, le Grand Roissy, l'EPA Plaine de France, etc.) qui doivent se renforcer les uns les autres. Ces projets pourront contribuer à inciter les collectivités locales à coordonner leurs interventions en termes de valorisation territoriale et de soutien aux entreprises. L'ampleur de la mobilisation des communes au sein du Grand Roissy constitue à cet égard un élément très favorable.

Il convient de porter une attention particulière à éviter les risques de concurrence entre les programmes tertiaires ou d'activités économiques, et de veiller à ce que les projets portés par le CDT ne soient pas source de déstabilisation pour le tissu déjà existant. L'objectif en la matière est en effet la création d'emplois nouveaux et durables, et non le transfert.

Les dispositifs d'appui à l'innovation et de développement des fonctions et des services d'appui économiques (les 2 centres pour l'innovation, ainsi que Hubstart et Aérotopolis) ont également vocation à poursuivre leurs échanges.

La recherche d'articulations et complémentarités dans le fonctionnement de l'ensemble du système aéroportuaire métropolitain (Roissy/Le Bourget/ Orly) a heureusement été initiée, elle suppose une attention persistante, à la fois pour accroître son efficacité et pour que les habitants et collectivités qui sont riverains soient encore mieux pris en compte.

Les éléments de l'équation économique et sociale de la zone aéroportuaire sont susceptibles d'évolutions fortes et peu prévisibles (quels seront véritablement les rythmes futurs d'évolution du trafic aérien ?). La capacité d'adaptation et d'animation du dispositif de suivi sera donc essentielle.

S'il existe une offre de formation significative, il faudra veiller durablement à la rendre plus accessible, notamment aux personnes peu formées. Mieux connue elle pourrait s'adapter plus rapidement, tenir compte des évolutions constantes des besoins. Les potentiels de création d'emplois à horizon 20 ans (40 à 65 000 sur le CDT et 120 à 130 000 sur le Grand Roissy), et les modifications qualitatives attendues d'une diversification des activités économiques invitent à traiter l'écart croissant entre les qualifications actuelles des actifs et l'offre d'emplois à venir.

La coordination et la visibilité des ressources pré-existantes constituent également un axe de progrès dans le domaine des mobilités, notamment de l'offre de transport de proximité.

L'association des acteurs économiques et sociaux au processus, et, en premier lieu, des PME et de leurs réseaux, constitue un facteur positif. Des projets tels que PLATO, qui organise le partage d'expérience entre les cadres de grandes entreprises et les PME d'un même territoire, sont exemplaires de ce qui peut être fait dans ce domaine.

Le territoire du CDT est pertinent parce qu'il réunit des collectivités qui partagent une situation commune de proximité à un équipement majeur. Il reste encore largement à construire du point de vue de son appropriation par les habitants.

Le rayonnement international des infrastructures de ce territoire leur confère une importance métropolitaine, nationale et européenne. Une réussite durable suppose une prise en compte accrue des réseaux d'échange, en proximité, à la fois dans le périmètre du CDT, dans celui du Grand Roissy, et entre ces territoires et le reste de la métropole. Les progrès nécessaires en matière de formation et d'accès à l'emploi constituent également un facteur de réussite durable, et une exigence pour ce territoire où beaucoup de jeunes n'ont aucune perspective d'insertion.

Sur l'ensemble de ces questions, le rôle du dispositif de suivi apparaît crucial, pour réunir de manière pérenne les conditions d'un développement durable du territoire.

**Au regard des points mentionnés ci-dessus,  
Paris Métropole émet un avis favorable au CDT « Cœur Economique Roissy Terres de France ».**

\*\*



Au-delà de l'avis présent, Paris Métropole souhaite soumettre à l'ensemble des acteurs impliqués dans les CDT, des principes généraux à l'application desquels travailler ensemble.

### ***Faire du temps un atout***

Deux dimensions sont importantes :

- Les CDT sont conclus pour des périodes longues (15 années). C'est la période nécessaire pour engager des aménagements structurants pour les acteurs publics disposant d'une ingénierie adéquate. Il serait logique, si, comme chacun le souhaite, la première génération de CDT porte ses fruits, qu'un autre CDT succède au premier, car le rythme des villes est bien celui-ci : une génération et plus. Le CDT a l'avantage d'inscrire l'action publique et privée dans le temps long.
- La priorité doit être donnée aux dynamiques en œuvre, elles doivent être respectées. Cependant aucun des territoires ne saurait réussir seul dans une métropole qui verrait certains de ses lieux décliner. Être solidaire et attractif, c'est une complémentarité. Pour assurer la dynamique de chacun et de tous, il convient de prévoir un point d'étape qui, dans les 3 ans, éclaire de manière exhaustive sur les rythmes tenus, et les objectifs de chacun des territoires en CDT (emplois, logements, démographie, immobilier, transports, etc) ainsi que de ceux qui ne sont pas en CDT. Ce bilan, reposant sur les indicateurs qui auront pu être mis en place au fur et à mesure, visera à s'assurer que chaque territoire trouve sa place et sa part dans la construction de la métropole. Il s'agit d'une étape indispensable, qu'il convient de programmer maintenant. Il est nécessaire aussi de faire le point régulièrement sur les compatibilités entre le calendrier de réalisation du NGP et des CDT. Les CDT sont appelés à évoluer, il faut donc se donner, à un niveau agrégé, une méthode qui autorise l'ajustement voire la correction des trajectoires. Le partage de l'information et du savoir-faire entre les services de l'Etat et l'ensemble des territoires est souhaitable, et l'idée d'une ingénierie en « coopérative », d'un diagnostic réellement partagé, doit être approfondie. Dans cette optique il pourrait être utile de mettre en place un observatoire des CDT.

### ***Affirmer la production de logements comme un élément de dynamique essentiel***

Paris Métropole rappelle que l'objectif de 70 000 logements est une impérieuse nécessité afin que se (re)construisent à la fois la qualité de vie des habitants et l'attractivité de la région capitale. Il ne peut y avoir de développement économique viable sans la progression forte et constante de l'offre de logements.

Cet objectif – fondamental - est inscrit dans la loi relative au Grand Paris. Aussi est-il important que dans les CDT les objectifs de logements, sous toutes leurs formes mais dessinant une mixité révisée et ajustée à chaque territoire, soient valorisés en tant que tels, et pour difficiles qu'ils soient à tenir, ne soient pas vécus comme une contingence ou une contrainte mais comme une chance dans la durée, l'indication claire et univoque de la volonté de tous de construire une métropole attractive et solidaire.

### ***Consolider une vue d'ensemble des projets menés à l'échelle métropolitaine***

Chaque CDT a sa cohérence interne. Pour autant, seule une vision d'ensemble, à l'échelle métropolitaine, permettra de s'interroger efficacement sur les moyens d'arriver à une métropole à la fois attractive, et équilibrée. La cohérence atteinte à l'échelle d'un CDT doit être recherchée et extrapolée, à terme, à l'ensemble de la métropole. En ce sens, un tableau de bord doit être mis en place. Sur cette base, des échanges pourront être menés :

- sur la cohérence d'ensemble et la faisabilité des programmations immobilières à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain,
- sur la cohérence des calendriers à cette même échelle,
- sur la faisabilité des projections d'investissements eu égard aux dynamiques de marché et aux capacités de production réelles des acteurs publics et privés...

Ce même regard d'ensemble devra être porté, en ce qui concerne le nombre d'équipements publics, sportifs, culturels projetés, les actions de formation à l'échelle métropolitaine (dynamiques universitaires, d'apprentissage, etc.) et leur mise en cohérence.

Une telle vision globale interroge naturellement le lien et l'articulation entre les CDT et l'ensemble des dispositifs de contractualisation existants (entre les territoires et l'Europe, l'Etat, la Région, les Départements).

Elle pose également en creux la question du ciblage des investissements sur les territoires en dynamique de CDT, et des moyens alloués aux autres territoires pour répondre aux besoins de leur population.

Le « tour de table » au sein des CDT invite à des modes de travail innovants pouvant être mis en place sur l'ensemble des territoires, de façon à répondre plus efficacement à ces besoins.

L'Etat, en tant que signataire et co-constructeur de chacun des CDT, et la Région, *via* la compatibilité assurée du SDRIF et des CDT, peuvent, chacun sur leur registre et selon leur logique propres, être à même de donner une première vue d'ensemble des CDT, et donc de réduire les risques globaux de compétition, de redondance ou d'incohérence entre les contrats.

L'élargissement des périmètres de travail devrait pouvoir être envisagé, à terme, en visant autant que possible à ce que des collectivités participant des mêmes bassins de vie et bassins d'emploi partagent des objectifs communs se concrétisant en CDT - sans dépasser une taille qui rendrait ces tours de table trop difficiles à piloter.

Dans le même temps, il faut s'attacher à assurer la cohérence et la complémentarité des CDT à partir des territoires, de manière ascendante. Cette construction d'une ambition partagée émanant des collectivités est indispensable pour compléter une vision « par le haut », indispensable elle aussi. Paris Métropole se propose d'être ce lieu de mutualisation favorisant, à l'horizon de 12, 24, 36 mois, la mise en synergie des CDT au service des habitants et des territoires.

Paris Métropole entend également se rapprocher de l'ensemble des collectivités travaillant à des CDT, afin d'aller vers la mise en place d'un « prologue métropolitain » intégré à terme à chacun des contrats. Cette intégration d'un préambule, inciterait chaque porteur à rechercher, territoire par territoire, domaine par domaine, cette cohérence, afin d'éviter le risque de concurrence entre territoires ou de fragilisation à l'échelle du Grand Paris Métropole, et d'affirmer au contraire l'attachement à la recherche des meilleures complémentarités.

Enfin, il convient de souligner la valeur de la dynamique enclenchée par le travail multi-acteurs autour des CDT, la connaissance mutuelle qu'il favorise, l'intelligence territoriale collective qu'il mobilise. A cet égard, la production

des CDT constitue un des laboratoires d'expérimentation des pratiques du Grand Paris Métropole en construction. L'expérience acquise et partagée par les élus dans ce processus sera très utile pour la montée en puissance des intercommunalités, dans l'esprit des « coopératives de villes » que porte notre syndicat.