

**Contrat de Développement Territorial
BOUCLES DE LA MARNE**

**Avis de l'Atelier
International
du Grand Paris**

21 février 2014

**ATELIER
INTERNATIONAL
DU GRAND
PARIS**
Palais de Tokyo
13 avenue du Président Wilson
75116 Paris

GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC

L'Atelier international du Grand Paris

L'Atelier International du Grand Paris (AIGP) est 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, d'urbanistes et de chercheurs. Il s'appuie aujourd'hui sur un Conseil scientifique de quinze équipes renouvelé en 2012 suite à l'organisation d'une nouvelle consultation internationale. Les mandataires de chaque équipe sont architectes-urbanistes.

L'AIGP est un lieu de production d'idées et de projets, un catalyseur dans le jeu d'acteurs, un lieu de diffusion et de débats publics. Ses travaux ont notamment contribué 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'État par le Ministère de la Culture et de la communication, le Ministère de l'Égalité des territoires et du logement et la Préfecture de Paris et d'Ile-de-France, et les collectivités territoriales de la Ville de Paris, de la Région Île-de-France, du syndicat Paris Métropole et de l'Association des maires d'Île-de-France. Elle associe également 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, en assure la présidence.

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. Et une mission d'étude spécifique, sur deux thématiques : « Habiter le Grand Paris » et « Systèmes métropolitains ».

Avertissement

Cet avis de l'Atelier International du Grand Paris sur le Contrat de développement territorial des Boucles de la Marne s'appuie notamment sur les réflexions, positions et opinions émises par les équipes constitutives de son Conseil scientifique.

Cet avis rassemble, avec contrastes et complémentarités, les propositions et réflexions de différentes équipes du Conseil scientifique.

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

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 sur les CDT ; le deuxième est consacré aux observations particulières sur le CDT des Boucles de la Marne

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 des Boucles de la Marne

1. Introduction

2. Les potentialités et les points de vigilances particuliers

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 crée notamment la Société du Grand Paris et définit les Contrats de développement territorial (CDT).
- A l'automne 2010 un grand débat public est organisé 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 6 mars 2013, le Nouveau Grand Paris présenté par le Premier Ministre, définit un projet d'aménagement à l'échelle de la région francilienne. Il a pour vocation d'améliorer le cadre de vie des habitants, de corriger les inégalités territoriales et de construire une ville durable. Il prévoit notamment la modernisation et le développement des transports en Ile-de-France.
- Depuis le 10 avril 2013, le projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles est en cours de discussion au parlement. Il prévoit notamment la création de la métropole du Grand Paris.
- Le 18 octobre 2013, le nouveau projet de schéma directeur de la Région Ile-de-France, arrêté le 25 octobre 2012 est adopté par le Conseil régional.
- Le 27 janvier 2014, la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles instaurant notamment la Métropole du Grand Paris est promulguée.

• **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 constituées d'experts. Ces équipes dont les mandataires sont architectes-urbanistes ont été retenues aux termes d'un appel d'offre international.
- Le Conseil scientifique se réunit tous les mois dans le cadre de séminaires pour apporter des réflexions et propositions 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 la manière dont les projets engagés et à venir participent de l'identité de la métropole. Cette série d'études a été livrée en septembre 2013.
- La loi d'affirmation des métropoles et de modernisation de l'action publique (MAPAM) et la loi ALUR offrent un nouveau contexte dans lequel va désormais évoluer l'Atelier International du Grand Paris. L'Atelier se verra confié un rôle d'appui à l'élaboration du projet métropolitain, selon des formes à déterminer, avec les agences d'urbanisme (IAU et APUR) et l'AFTRP.

Le Conseil d'administration de l'AIGP a, le 20 décembre 2013, défini quatre grands principes pouvant guider l'action future de l'AIGP.

 - Poursuivre une vision de la métropole articulée aux différentes échelles :

Les réflexions d'ores et déjà engagées par les équipes du Conseil Scientifique soulignent la nécessité de maintenir une attention particulière aux liens et relations entre la zone dense et le reste de la région Ile-de-France ; à l'interface urbain – rural ; à la très grande échelle (Grand Bassin Parisien, Axe-Seine) ; à l'insertion du Grand Paris dans les réseaux des métropoles mondiales.
 - Poursuivre le travail de proximité avec les élus et les acteurs de terrain :

Les études « Habiter le Grand Paris » et « Systèmes métropolitains » produites par les équipes sont d'une grande richesse. Le travail de l'Atelier devra de plus en plus se tourner vers la diffusion, mais aussi sur le dialogue et le partage des propositions émises et leur confrontation aux différentes situations vécues par les territoires. Aussi, cette double vocation de réflexion et d'expérimentation de l'AIGP accordera une plus large place au travail de terrain (notamment sous forme d'ateliers, d'éditions de guides de bonnes pratiques, etc.), en lien avec les élus locaux et les habitants.

- Développer la valorisation et le partage des travaux et des matériaux déjà existants :

Les études ont donné lieu à un foisonnement de productions important. La valorisation, la diffusion et le partage des propositions seront privilégiés. Les supports et matériaux, seront portés à la connaissance des élus et acteurs, en premier lieu, et du grand public de façon plus générale, dans l'optique d'une construction participative de la métropole et d'une mise en débat de l'identité métropolitaine.

- Se préparer au rôle et aux missions que pourrait lui conférer la loi MAPAM :

La mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris pourra s'appuyer notamment sur l'AIGP pour la préparation du diagnostic général, social, économique et environnemental du territoire métropolitain. En effet, l'originalité de l'Atelier, liée à la fois à sa gouvernance partagée entre État et collectivités, et à son Conseil scientifique de réputation internationale, constitue également un atout. En ce sens, l'atelier est à capacité à devenir une véritable plateforme d'expérimentations, d'échanges et d'animation de l'ensemble des acteurs concernés par la construction métropolitaine y compris les partenaires socio-économiques.

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 23 décembre 2013 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Ile-de-France pour émettre un avis sur le contrat de développement territorial des Boucles de la Marne

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 2013 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, notamment avec le calendrier de la loi sur la création de la Métropole du Grand Paris. Dans ce contexte les modalités de mise en œuvre des CT est appelé à être précisé ;
- la signature des 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. Conclues 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 le 18 octobre 2013 ; il prend en compte et confirme l'intérêt des démarches infrarégionales des CDT.

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

Il en résulte un nombre de CDT multiplié, couvrant une large partie de la zone agglomérée métropolitaine. Ils ne se réduisent plus aux seuls territoires traversés par le GPE, mais s'étendent à ceux qui abritent des équipements structurants pour la métropole, tel Achères et son port, Sénart et sa gare TVG.

A ce jour 22 CDT sont en phases distinctes d'aboutissement. Certains sont en cours d'étude ou d'élaboration, d'autres sont déjà finalisés. Ainsi, le 28 octobre dernier, le premier CDT VSB Campus Sciences et Santé a été signé après enquête publique. La loi qui prévoyait une signature avec enquête publique au plus tard au 31 décembre 2013, est prévue d'être aménagée avec la fixation du délai maximal au 31 décembre 2014.

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 résonance 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 NGPE... 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 ou en cours d'étude, 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 régaliennne.

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 périmétrages 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'accroît encore avec les "chaînon 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)... . Cette complexité trouvera matière à être évaluée dans le cadre de la mise en œuvre de la loi sur la Métropole du Grand Paris.

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'agglomération et le reste de l'île 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'entraînement 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 apparaît 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 réglementaire 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) paraît 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 préciser 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 scénarios 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 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 des Boucles de la Marne

1- Introduction

Le contrat de développement territorial des Boucles de la Marne s'inscrit - avec les CDT Cœur Descartes, Descartes Nord, Paris Est entre Marne et Bois - dans le Schéma de développement territorial (SDT) de l'Est parisien en cours d'élaboration.

Avec 135 600 habitants, et 36 700 emplois, le territoire Boucle de la Marne qui regroupe les communes de Champigny-sur-Marne, Villiers-sur-Marne, Brie-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne, présente entre 1999 et 2008 un solde migratoire négatif (-0,80 %) inférieur à celui de la petite couronne (- 0,17) et à celui de l'île de France (- 0,21). Il présente également un taux d'emploi préoccupant (0,54) si on le compare aux territoires mitoyens.

Situé entre Marne et Plateaux, au carrefour de trois départements franciliens (Seine-Saint Denis, Seine-et-Marne, Val-de-Marne) et établi sur quatre communes appartenant à des systèmes de gouvernance diverses (ACTEP, la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée, la CA du Haut Val -de-Marne), le projet « Boucles de la Marne » témoigne d'une logique territoriale qui dépasse le cadre administratif du CDT, du fait des flux habitat-emploi mais aussi de la proximité de Paris et des pôles attracteurs de première couronne. Les défis sont donc importants en matière de développement économique, de politique d'emploi et de croissance démographique.

A moins de 10 km de Paris, au contact de la Ville nouvelle de Marne-la-Vallée et notamment du pôle Descartes, le territoire est appelé à renforcer son intégration métropolitaine, grâce au développement progressif des infrastructures de transport en commun et au potentiel de projets urbains conséquent.

Le territoire des Boucles de la Marne porte ainsi l'ambition d'un repositionnement au sein de la Métropole du Grand Paris et d'une lisibilité nouvelle qui pourront être soutenus grâce aux atouts dont il dispose : son contact à la Marne, sa géographie, la proximité du pôle Descartes, ses relations physiques plus directes avec les universités de Marne la Vallée et de Créteil.

2- Les potentialités et les points de vigilances particuliers

• Le CDT et son insertion métropolitaine

Les dynamiques de projet poursuivies par les collectivités dans le cadre de l'élaboration des CDT constituent un avantage important qui permettra au territoire de s'affirmer de manière plus évidente dans la phase de préfiguration de la Métropole du Grand Paris (MGP). Cependant la population du territoire des Boucles de la Marne (135 600 habitants) est inférieure au seuil des 300 000 habitants inscrit dans la loi de la MGP. Il y aura donc lieu de questionner la pertinence du périmètre des Boucles de la Marne au sein de la métropole.

Si l'on élargit le territoire à l'échelle de l'Est francilien, Créteil et Noisy-le-Grand s'affirment assez nettement en tant que pôles d'emplois, avec des taux d'emplois respectifs de 0,9 et 0,8. Entre ces 2 pôles, prennent place les « communes interstitielles » qui pour la plupart, sont regroupées au sein de l'ACTEP. Pour les communes du CDT des Boucles de la Marne qui en font partie, le taux d'emploi et le rapport emplois/résidents restent faibles. De plus, au regard des autres CDT, ces communes affichent une situation des plus faibles (si ce n'est la plus faible) en matière de création d'emploi et de croissance démographique.

Il en est de même pour les autres CDT inscrits dans le Schéma de développement territorial, même si « Cœur Descartes » témoigne d'un dynamisme supérieur en matière d'emploi (taux d'emploi de 0,8).

Ceci étant, si l'objectif pour nombre de territoires franciliens et en particulier pour le CDT des Boucles de la Marne est d'atteindre un taux d'emploi de 1 d'ici 2030, il n'en reste pas moins que cette ambition n'est pas suffisante pour réduire les déplacements pendulaires, ni les déséquilibres locaux en terme d'emploi et d'habitat.

Dans ce cadre, le SDT pourrait apparaître comme un périmètre plus pertinent en tant regroupant les trois autres CDT dans un même processus de développement et de projet. Le SDT représente en effet un large bassin vie de près de 500 000 habitants et 160 000 emplois rayonnant autour du cluster Descartes Ville durable, lui même s'affirmant de manière lisible comme un pôle scientifique et technique de premier plan. Même si l'on peut considérer que les clusters « constituent davantage un outil de gouvernance qu'une politique économique »¹. La Cité Descartes s'impose avantageusement comme un « centre stratégique de la région capitale et un pôle tertiaire majeur entièrement dédié à la conception et la réalisation de la ville durable du futur » (...) avec la « vocation de permettre le développement de l'économie durable et les technologies vertes ». Du fait des logiques territoriales et de gouvernance qui seront rendues possibles à plus grande échelle, le Territoire des Boucles de la Marne pourrait développer son attractivité et sa visibilité économique dans des directions complémentaires à la filière éco-industrielle en redéployant l'INA sur son territoire, mais aussi en cherchant à attirer des entreprises relevant d'autres secteurs d'activités. Quel que soit le devenir de ces orientations, l'esthétique, la qualité urbaine et du cadre de vie, le développement des aménités de proximité seront, de fait, des conditions et des arguments de développement territorial incontournables.

Par ailleurs, l'objectif présenté dans le CDT de planifier la réalisation d'un « équipement métropolitain », dont il s'avère que la vocation n'est aujourd'hui pas définissable, doit être réexaminé plus précisément à l'échelle métropolitaine. Tous les CDT ne pourront bénéficier d'un équipement d'une telle dimension. En revanche une politique culturelle diversifiée, d'accueil de projets créatifs, inattendus et innovants, qui serait encouragée au fil de la transformation et du développement territorial pourrait bien avoir, dans tous les cas, des retombées plus puissantes voire plus structurantes en terme d'attractivité sociale et économique.

- **Des orientations stratégiques, immédiates ou conservatoires à mettre en place en anticipant la mise en œuvre effective de la MGP.**
 - **Le contraste des situations en matière de logement pourrait conduire à définir des orientations plus volontaristes à l'échelle du territoire.**

Trois situations principales peuvent être relevées :

- Une densité bâtie et d'occupation relativement plus dense à l'ouest, au contact du centre de l'agglomération parisienne, plus distendue à l'est et au sud est, en direction des plaines agricoles et des espaces forestiers seine-et-marnais. Dans ce cadre, avec 75 000 habitants, Champigny totalise plus de la moitié du poids démographique des 4 communes du CDT.
- Un marché du logement différencié avec des prix de vente témoignant d'une attractivité modérée à Bry-sur-Marne et plus faible à Villiers-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

¹ Nicolas Rio, « Le mythe des « clusters » du Grand Paris. La spécialisation comme régulation métropolitaine », *Métropolitiques*, 10 février 2014. URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-mythe-des-clusters-du-Grand.html>

- Un pourcentage de logements sociaux de 27 % à l'échelle du CDT, avec des situations très distinctes particulièrement entre Champigny et Bry :

Champigny prévoit la construction de 428 logements par an dont les démolitions/reconstructions du parc existant notamment dans le PRU, et dont 40 % de logements sociaux PLUS/PLAI et 10 % de PLS. La commune atteint déjà 39,2 % de logements sociaux.

Bry sur Marne possède pour sa part un taux de logement social de 14,81 % soit nettement inférieur au minimum légal. Les objectifs quantitatifs de la commune ne sont pas connus à ce stade et seront précisés plus tard dans le cadre de son PLH à venir.

- Ces situations illustrent les limites d'une approche communale en matière de politique du logement. Dans un contexte de crise du logement accrue, la détermination d'une programmation du logement planifiée à l'échelle du CDT (et à l'avenir de la métropole) s'impose, d'une part, pour définir des mesures qui permettent de fluidifier les passerelles entre les différents segments du parc de logement pour ouvrir la possibilité à de nouveaux ménages de se loger dans le parc locatif social existant ; d'autre part pour rééquilibrer l'offre de logement en proposant des typologies favorisant davantage de mixité sociale.

- Les PLH arrivent prochainement à terme (Chennevières 2015, Champigny 2017, Villiers 2019) cependant une amorce de rééquilibrage reste possible dans le cadre des opérations de logement à produire d'ici là.

- A moyen terme, le CDT devra prendre en compte le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) qui fixe « les objectifs globaux et, dans le respect des orientations du schéma directeur de la région d'Île-de-France, leurs déclinaisons territoriales au niveau de chaque établissement public de coopération intercommunale, en matière de construction et de rénovation de logements, de construction et d'amélioration des structures d'hébergement, de développement équilibré du parc de logements sociaux, de rénovation thermique des logements, d'actions en faveur des populations défavorisées, de rénovation urbaine, de requalification des quartiers anciens dégradés et de lutte contre l'habitat indigne ».

- Sans attendre le CRHH et d'autres dispositions réglementaires, les collectivités, pourraient dès à présent, énoncer des objectifs plus ambitieux que ceux du CDT, de manière à engager le rééquilibrage du parc de logement et à en augmenter l'offre. Dans ce cadre, la réalisation de programmes de logements intermédiaires très qualitatifs et bien intégrés dans le territoire, permettraient d'anticiper sur les dispositions futures (desserte, SRH...) et de développer l'attractivité du territoire. L'utilisation d'une formule déjà employée par nombre de collectivités franciliennes, qui consiste à dissocier le foncier du bâti avec un dispositif sécurisé et anti-spéculatif, pourrait s'avérer opportune. Les opérations de l'ex-VDO pourraient bénéficier de ce montage en profitant des conditions de transfert du foncier public de l'Etat avantageuses.

- S'agissant des projets ANRU, très contraints en raison de la complexité des situations sociales et des contextes urbains, les collectivités pourraient adopter avec l'Etat, à titre expérimental, des formules qui permettent d'ouvrir les projets ANRU sur la ville, en recherchant des équilibres opérationnels et en matière d'habitat sur des sites multiples dans le cadre d'une même opération d'aménagement. Ce type de procédure permettrait d'injecter dans ces quartiers difficiles, davantage de « renouvellement », de désenclavement et donc plus de qualité urbaine et architecturale. Les opérations ANRU arrivant à échéance, cette disposition pourrait concerner le quartier du « Bois l'Abbé » en attente de son élection au PNRU2.

➤ **Des perspectives de développement économique ambitieuses à positionner dans les tendances métropolitaines**

Les ambitions du CDT au regard des programmations de développement économique doivent être examinées au regard de plusieurs questions :

- La capacité du territoire à programmer des activités tertiaires.

La présence d'une ou plusieurs gares du Grand Paris Express dans un même territoire n'est pas un facteur suffisant pour déclencher de facto le développement d'un centre urbain à dominante tertiaire. Toutes les gares du Grand Paris ne pourront prétendre au développement de pôles urbains métropolitains. Il en est de même, à un autre niveau, autour des SMR et SMI.

- L'affirmation d'un principe de mixité fonctionnelle ou urbaine

Le projet urbain qui sera réalisé sur les emprises de l'ex. VDO qui s'articulera autour de la gare GPE de Bry/Villiers/Champigny et autour des gares du futur TCSP, doit trouver son équilibre dans le cadre d'une mixité urbaine plus affirmée. L'habitat doit ici, occuper une place majoritaire, structurante, identitaire et extrêmement qualitative, en s'organisant autour de la coulée verte et du TCSP, afin d'atteindre des objectifs qui satisfassent à la fois la croissance démographique et la fluidité dans le parc de logement existant.

Le programme autour des emprises de l'ex.VDO et de la ZAC des Fontaines Giroux prévoient de manière très précise : 157 000 m2 de tertiaire, 105 000 m2 d'activités de production et 65 000 m2 de commerce. Le CDT ne permet pas de comprendre les analyses qui auraient justifié cette programmation ni pour tertiaire, ni pour les activités technologiques et de production, ni pour le commerce.

Des études prospectives pourraient être approfondies, en amont des bilans programmatiques, avec la production de scénarios aux programmations différenciées, pouvant évoluer avec le marché, tout en maintenant des objectifs très sélectifs en matière de développement de manière à ne pas « brader » la qualité du site et ne pas risquer des développements au coup par coup.

➤ **Définir une stratégie foncière concomitamment à la définition du projet de territoire**

- Le tissu pavillonnaire n'est considéré que sous l'angle de sa préservation. Des études urbaines prospectives à l'échelle des îlots mais aussi des expérimentations grandeur nature pourraient amener à imaginer des formes de densification possible, en lien notamment avec l'opération PNRU2 du Bois l'Abbé, mais aussi sur d'autres secteurs pavillonnaires.

- Le foncier de l'Etat est certes une aubaine dont il s'agira de tirer le meilleur avantage. Cependant, contrairement à ce que laisse entendre le CDT, la stratégie foncière ne peut à elle seule conditionner la qualité et la mixité urbaine. Le principe de décote du foncier de l'Etat est un atout pour le lancement des opérations de logement social mais ne dispense pas le territoire d'une vision globale, à la fois urbaine et sociale, en amont de la définition des programmations.

- La stratégie foncière pourra également s'attacher à mobiliser les centres commerciaux pour valoriser leur foncier, leur bâti et leurs nappes de parking. Cette posture selon la localisation des centres commerciaux et leurs dessertes, vise à densifier les emprises commerciales et à les réinsérer dans la trame urbaine en y construisant notamment des logements.

- Le renforcement des liaisons transversales entre la Marne et le Plateau, mais aussi de nouveaux franchissements qui permettraient de relier les deux berges de la Marne, sont de

nature à améliorer l'attractivité et la fluidité du territoire. Une stratégie de réserve foncière de court et long terme pourrait garantir cet objectif de développement des coulées vertes, de préservation ou de révélation des paysages. A cet effet, une étude précise de la géographie et des itinéraires paysagers doit être engagée en amont de la définition du développement opérationnel. Le découpage en séquences autour et le long de l'ex-Voie de Desserte Orientale devrait s'accompagner également d'une relation plus large au paysage et à la géographie, en prévoyant des relations au sud, en direction du Parc du Château d'Ormesson et de la forêt domaniale de Notre Dame, et au nord de l'A4, en direction du Parc des Coudrais. Ces approches impliquent une coordination entre les territoires de projet dépassant les limites du CDT.

- **L'adaptation du réseau viaire et l'aménagement du pont de Nogent**

A défaut de pouvoir réaliser la bretelle d'accès entre l'A4 Est et l'A86 nord, les travaux prévus à court terme amélioreront la fluidité du trafic pour l'ensemble des territoires de l'Est parisien et notamment en direction de la province. Cependant le CDT devrait rappeler avec plus de conviction l'importance de cette bretelle d'impact régional et indispensable pour tout l'Est Parisien.

Cette préoccupation de longue date pourrait s'articuler au projet plus global de la transformation de l'Autoroute A4 appréhendé dans une fiche action spécifique du CDT.

- **Une approche de l'habitat à intégrer de manière plus innovante**

Le CDT pourrait développer des perspectives d'actions complémentaires, en faveur de l'adaptation de la production du logement aux nouveaux modes d'habiter (co-résidence, mutualisation, flexibilité, réversibilité...). Cette ambition pourra donner lieu à des chartes qualitatives pour le logement et des accords avec les investisseurs et promoteurs de logement publics et privés.

Le territoire devra s'attacher à étudier plus précisément le potentiel d'utilisation des ENR et leur utilisation à l'échelle des bâtiments et du territoire.

Par ailleurs, en plus des plans d'action pour favoriser la transition énergétique dans le parc ancien et dans les nouvelles opérations, les conditions d'une mutualisation programmée des ENR entre les opérations d'aménagement et les quartiers existants, seront explorées.

L'implication du territoire dans une démarche de Territoire à Energie Positive (TEPOS) sera recherchée. Elle permettra d'aborder la question de l'énergie dans une approche plus globale du développement (économique, formes habitables du logement et de la ville, sociale, environnement) en tendant en premier lieu à réduire les besoins en matière d'énergie.

- **Représenter le projet et l'action territoriale en croisant les approches sectorielles**

L'approche par thèmes et par fonctionnalités n'est pas suffisante pour comprendre le projet de territoire et pour en saisir la stratégie dans sa globalité. Enoncer des intentions de développement de qualité de vie, d'attractivité, de multipolarité, de mixité, de performance énergétique, de mise en relation, d'aménagement d'espace publics etc, de manière segmentée et systématique ne suffit pas (ou plus). Ces préoccupations sont bien évidemment essentielles quand il s'agit d'approfondir la faisabilité et les aspects techniques des aménagements. Cependant le CDT constitue d'abord un projet de territoire. Dans cette phase amont, les objectifs affichés manquent manifestement de traduction et de

représentation spatialisées. Par exemple, prévoir des promenades culturelles et touristiques nécessite de les représenter et de les contextualiser : de quelle manière s'associent-elles au projet d'ensemble, comment le nourrissent-elles, comment se conjuguent-elles avec les liaisons paysagères, comment prennent-elles en compte la géographie du territoire et ses contrastes, comment s'articulent-elles avec les lieux de la transformation urbaine ou comment les inspirent-elles ? Autre exemple, établir une fiche d'action spécifique (N°1) pour le schéma directeur de la VDO, avec ses actions par séquence, dissociée de la fiche décrivant la valorisation du paysage et des espaces naturels sur les emprises de la VDO (N°49), peut laisser supposer (même si ce n'est sûrement pas le cas) un manque de cohérence dans l'approche territoriale, spatiale mais surtout opérationnelle.

Le projet autour de l'ex-VDO avec de premières hypothèses d'urbanisation sont évoquées au schéma directeur de l'Ile de France depuis une trentaine d'années. Le déclin progressif de l'activité agricole est manifeste mais témoigne d'une histoire toujours présente. Cette trace aujourd'hui quasi inerte, subsiste de manière ténue mais vivante dans la mémoire de la ville. Le projet de territoire doit pouvoir intégrer cette dimension, tel un symbole de la ville contemporaine en mutation, en proposant de nouvelles formes urbaines, l'intégration d'espaces permettant le maintien d'une agriculture de proximité mais aussi des usages informels ou éphémères.

Dans un cadre politique et institutionnel, où la compétition entre les territoires prévaut encore, la représentation du projet des Boucles de la Marne, ne peut se limiter à l'énoncé textuel de projets partiels et juxtaposés. Associée au texte, la représentation du territoire devient force d'attractivité. La représentation peut être cartographique (le CDT en est exsangue) ou /et utiliser des supports interactifs. Elle permet l'expression spatiale de la ville du futur et véhicule le récit territorial dans toutes ses dimensions. Elle permet également de communiquer et d'expliquer les enjeux particuliers des mutations urbaines, de monter des évolutions du territoire, sa différence, son identité, son positionnement, son ouverture sur les territoires voisins. Il ne s'agit pas de « vendre » le projet ou de le transformer en produit publicitaire mais d'en expliquer le mode de fabrique, ses fondements et ses invariants, son caractère évolutif et la transformation progressive de ses espaces de vie. La représentation permet d'échanger sur les options territoriales qui sont prises, de les soumettre aux avis extérieurs, de concerter, de les faire vivre par anticipation, et finalement, au fil des réalisations concrètes de donner envie d'adhérer au projet et à la ville, d'y vivre et d'y travailler. Ce processus de « représentation de l'action territoriale » s'adresse à tous, et notamment aux futurs investisseurs du développement économique, culturel voire institutionnel comme aux futurs habitants.

L'approche spatiale introductive réalisée en 2012 par EPAMARNE avec l'agence Dialogue Urbain doit être approfondie de manière à renforcer l'ambition du projet global de l'ex-VDO en proposant des formes urbaines plus contemporaines et plus ouvertes sur la métropole. Le site de l'ex-VDO doit pouvoir s'affirmer comme une figure urbaine identitaire et non pas comme une juxtaposition de segments urbains.

Une consultation de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaire, intégrant ces propositions de représentation active du projet pourrait s'avérer opportune et innovant pour cet espace stratégique de l'Est parisien.

- **Approfondir la place du fret dans le projet d'ensemble**

Le CDT propose la réalisation d'un « Hôtel logistique urbain sur le secteur en développement de Bry-Villiers-Champigny qui permettra la valorisation de la ligne ferroviaire pour la création d'un service de fret urbain et la création d'un équipement logistique sur le terrain de « l'entre-deux ferroviaire ».

En complément du fret ferroviaire, les futurs pôles de service du territoire et la phase chantier du GPE pourrait générer la possibilité du développement de la navigation fret (VNF) depuis le site de Bonneuil sur Marne. Cette hypothèse pourrait également permettre d'approfondir des solutions pour l'aménagement des berges de la Marne en résolvant les conflits d'usage entre le fret et les usages récréatifs ou touristiques.

- **Préciser les modalités de pilotage, de coordination et de concertation**

Mis à part les concertations relevant du dispositif règlementaire préalablement à la création des ZAC, ou pour le projet EcoCentre, ou pour le TCSP Altival organisée par le STIF ou encore les groupes de travail par thématiques regroupant les administrations pour l'élaboration des schémas de services et équipements, le CDT des Boucles de la Marne ne mentionne aucune mesure de concertation avec la population pour son suivi et son évaluation.

Le CDT devrait mettre en place de nouvelles formes de concertation dès les phases amont et tout au long de la transformation du territoire dans le cadre d'ateliers productifs associant les acteurs politiques, institutionnels mais aussi les associations d'habitants qui peuvent contribuer à la fabrique et à l'ajustement des projets

En plus des thématiques relatives au partenariat opérationnel, au marketing territorial, aux stratégies foncières pouvant relever également des thématiques de suivi du CDT, le CDT aurait avantage à introduire dans un planning commenté, la coordination, la concertation sous toutes ses formes ainsi que le pilotage nécessaires à la conduite du projet global et des projets opérationnels envisagés.

L'affirmation de la place de ce projet dans la métropole du Grand Paris, la représentation spatialisée de ses ambitions et de ses transformations progressives est déterminante pour sa compréhension, son acceptabilité et son appropriation par la population et l'ensemble des acteurs concernés. En plus des entreprises, des acteurs politiques et institutionnels, les associations locales et les habitants ont capacité à constituer des acteurs de premier plan, comme c'est le cas dans de nombreux projets en Île-de-France ou ailleurs. Les habitants peuvent s'impliquer, influencer et interagir de manière très constructive en faveur des transformations à venir dans le territoire du CDT et dans le Grand Paris.

Dans le cadre des actions futures, différents modes de concertation, de participation seraient à définir, à expérimenter et à mettre en œuvre dans le prolongement de cette première étape de l'élaboration du contrat de développement territorial.

Accessoirement, mais non de moindre importance, cette concertation aurait pour effet, pour les phases opérationnelles de limiter les risques de recours devant les tribunaux.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT des Boucles de la Marne doit permettre au territoire d'affirmer son rôle et son positionnement 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.