

**Contrat de Développement Territorial**

**PARIS-SACLAY TERRITOIRE SUD**

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

29 Novembre 2013

**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 de Paris-Saclay Territoire Sud 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 de Paris-Saclay Territoire Sud.

# 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 de Paris-Saclay Territoire Sud

1. Introductions
2. Les potentialités du projet
3. Les points de vigilance

# 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.

## • **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.

## **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 30 septembre 2013 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Île-de-France sur le contrat de développement territorial de « Paris Saclay Territoire Sud ».

#### **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'Île-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 CDT 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. Conclu 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, a été aménagée, compte tenu du calendrier électoral, avec la fixation au 31 décembre 2014 du délai maximal.

## 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)...

### 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 intégreraient 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 repréciser les contours. Le CDT doit alors être un document appropriable dont chaque territoire peut orienter la vocation.

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

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

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

### → Réaliser des scénarios pour se préparer aux éventualités

Il y a plusieurs parcours hypothétiques qui devraient être examinés à travers des 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 de Paris-Saclay Territoire sud

**Avertissement :** Le territoire de Paris-Saclay territoire sud, occupe une position très particulière au sein du Grand Paris. La place exceptionnelle que lui confère l'État dans la stratégie d'aménagement du territoire national et les moyens mis à la disposition de son développement, doivent conduire à relativiser les remarques formulées dans cet avis par l'AIGP. Ce CDT est certes lié à la déclinaison du cadre législatif en vigueur. Cependant les conditions de définition et de mise en œuvre du projet de territoire ne peuvent se limiter à l'expression du CDT.

Les choix économiques, spatiaux et sociaux opérés et restant à opérer impactent non seulement le territoire faisant l'objet du CDT, mais l'ensemble de la métropole et sans doute au-delà. Le champ des débats se situe donc à un autre niveau que celui d'un CDT. Ils méritent sans doute des développements se situant dans un cadre régional, voire national ; l'AIGP aura vocation à y participer. L'avis qui suit concernant de CDT est donc forcément partiel et ponctuel.

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

### 1. Introduction

Paris-Saclay Territoire Sud constitue l'un des territoires les plus stratégiques du développement de la métropole régionale. Caractérisé depuis des décennies par un dynamisme territorial continu, ce territoire concentre aujourd'hui 105 163 habitants et 60 500 emplois. Il regroupe 7 communes de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay. Quatre communes de la CAPS ne sont pas intégrées au périmètre du contrat de développement territorial.

Le territoire de Paris Saclay, constitue la première étape d'un processus engagé et appelé à s'amplifier dans le cadre du schéma de développement territorial (SDT) approuvé par le Conseil d'administration de l'Etablissement public Paris-Saclay le 13 janvier 2012. Il englobe



49 communes formant six intercommunalités et associe des communes isolées. Le SDT représente ainsi 657 000 habitants et 372 000 emplois. Il fixe pour l'ensemble de ce grand territoire des ambitions d'équilibre en termes de logement, de desserte, d'environnement et de développement économique et scientifique. Etabli sur deux départements, l'Essonne et les Yvelines, le SDT présente des enjeux territoriaux qui impliquent de dépasser ses propres limites et les limites administratives. Il s'agit, pour renforcer son identité territoriale de s'appuyer sur les atouts exceptionnels que lui confèrent son environnement agricole, ses entreprises et ses établissements de recherche mais aussi sa géographie physique, paysagère et également humaine dont la diversité s'affirme notamment autour des bourgs et des pôles urbains existants. Le SDT constitue le cadre de référence de l'ensemble des CDT qui en feront la déclinaison opérationnelle.

Le CDT « Paris-Saclay Territoire Sud » présente un territoire déjà doté d'une visibilité et d'une masse critique significative de par le nombre d'activités scientifiques et industrielles qu'il accueille. Son ambition et ses capacités à renforcer son positionnement en tant que pôle d'innovation et d'excellence mondiale conduisent les acteurs du territoire à s'engager auprès des acteurs économiques, scientifiques et académiques. Le CDT prévoit d'ici 2030 la réalisation de 2400 logements supplémentaires par an et de 650 000 m<sup>2</sup> d'activités économiques soit 20 à 25 000 emplois. Le décloisonnement à l'œuvre, des acteurs tant publics que privés, permet de valoriser les moyens publics mis à la dispositions de ce projet prioritaire et de portée nationale.

La réalisation de projets de desserte en transport en commun maillant le réseau lourd au réseau local permet de rompre l'isolement du territoire, de concevoir un développement qualitatif équilibré et d'accueillir de nouveaux quartiers urbains.

Le contrat de développement territorial met ainsi en perspective le devenir d'un territoire porteur d'un projet à la fois métropolitain et local. Son défi est pluriel : conduire son développement en complémentarité avec les autres sites universitaires et pôles de recherches franciliens mais également rechercher les conditions de son articulation avec les espaces agricoles, assurer son ouverture sur les villes existantes et les pôles urbains du sud francilien et concevoir les futurs développements urbains sous une forme durable et adaptable pour le bien être des habitants comme des entreprises.

## 2. Les potentialités du projet de territoire

- **Un territoire projeté dans une vision métropolitaine stratégique et opérationnelle**

A l'initiative des partenaires locaux, une série d'engagements contractuels révèle l'ancienneté du projet de territoire. Depuis 20 ans, à l'occasion du SDRIF de 1994 et de son projet de révision de 2008 approuvé en 2013, des CPER successifs depuis 2000, des diagnostics territoriaux des services de l'Etat, la création de l'OIN, la loi du Grand Paris et la création de l'EPPS, le territoire s'est doté progressivement de perspectives de développement. Ces avancées ont permis d'aboutir en 2009 à la définition d'une stratégie spatialisée pour le développement du cluster scientifique, économique et technologique ainsi que pour ses composantes territoriales et urbaines et ce, à l'échelle du périmètre de compétence de l'EPPS. Cette stratégie est menée par une équipe pluridisciplinaire : celles de Michel Desvignes mandataire, de Floris Alkemade, et de Xavier de Geyteer, auxquels s'ajoutent des consultants et des bureaux d'études. Ce projet d'envergure exceptionnelle par sa taille pose les bases de son développement en considérant, à l'échelle du SDT, le paysage, la mobilité, l'environnement comme fondateurs de son identité et de son organisation spatiale.

Vu au travers du filtre du SDT, le CDT Paris Saclay Territoire Sud s'affirme en tant que pôle d'excellence industrielle et de recherche. Il témoigne de l'importance à s'ouvrir aux territoires voisins y compris Paris et à se positionner en complémentarité et non en compétition avec eux. Depuis l'amorce du projet, cette posture implique de développer des partenariats complexes entre les différents acteurs du cône sud de l'innovation qui inclut : le plateau de Saclay, la Vallée scientifique de la Bièvre, les sites de Charles-Foix à Ivry-sur-Seine, d'Henri-Mondor à Créteil et de Campus Sciences et Santé du Kremlin-Bicêtre/Villejuif. Il englobe également Évry et Corbeil au sud avec qui les coopérations scientifiques sont engagées. Ces partenariats conditionnent la réussite du projet, sa reconnaissance et son acceptabilité par tous, y compris par tous les autres territoires ou pôles « d'excellence » de la métropole.

Ce CDT permet de rassembler les collectivités autour d'un projet qui s'avérait au départ complexe à définir du fait des clivages et des spécificités du territoire. Les communes du CDT, toutes membres de la CAPS s'engagent à présent au-delà des mutualisations de moyens, à répondre aux besoins des habitants tout en valorisant les atouts du territoire.

Ce projet doit naturellement faire face à de multiples évolutions. Il s'agit, dans le cadre de la définition des actions opérationnelles, liées ou non au CDT, de préciser le projet et la stratégie spatiale et de l'adapter aux évolutions sans en perdre les invariants identitaires. Ces invariants à la fois spatiaux et fonctionnels contribuent à maintenir l'unité et lisibilité du projet dans la durée, comme par exemple : l'archipel des pôles denses nouveaux ou à intensifier (La Bonde, Courtabœuf, Sud du plateau, La Minière, Sartory), la mixité urbaine et fonctionnelle comme règle prioritaire, la lisière en tant qu'espace fonctionnel écologique, le renforcement des espaces boisés permettant de relier vallée et plateau, ainsi que les eaux pluviales et de ruissellements qui valorisent l'espace mais aussi le système des parcs et les paysages intermédiaires (parcs/agriculture) comme des éléments intégrateurs du campus scientifique, des activités économiques et des futures centralités urbaines.

- **Une complémentarité territoriale avec les territoires voisins**

Situé à un peu moins d'une vingtaine de kilomètres de Paris, le territoire présente une accessibilité limitée par la faiblesse de son réseau de transport. La nécessité d'un maillage renforcé de la voirie et des transports en communs est une évidence à l'échelle locale comme à l'échelle du bassin de vie et de la métropole.

Le CDT adosse son développement aux infrastructures de déplacement qui renforce son positionnement dans la métropole et qui permet la mise en réseaux des pôles locaux : l'arrivée de la ligne 18 du GPE, la requalification du RER B sud, le pôle gare du Guichet, les systèmes de transports collectifs en site propre : de Massy/ Courtabœuf/ Les Ulis - de la nord-sud N118 Les Ulis/ Courtabœuf/ plateau/ Vélizy/ Pont de Sèvres - de celle de Massy/ Saclay/ Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ces projets d'infrastructures permettent d'envisager la mise en relation concrète du territoire avec les autres pôles de Versailles, d'Orly et de Massy, aussi bien qu'avec le futur pôle VSB Sciences et Santé en cours de développement.

- **Des modes de déplacements articulés**

Le CDT engage le territoire dans des développements qui permettent d'établir des relations fluides entre les différents pôles de l'archipel urbain ainsi qu'entre le plateau et la vallée.

Avec la programmation des projets de réaménagement aux limites ou aux points de ruptures spatiales formés par les éléments naturels (espaces boisés, plaine agricole, vallée..), ou fonctionnels (carrefours, infrastructures) du territoire, le CDT donne au territoire les moyens de réussir son intégration : carrefour du Christ de Saclay et réalisation d'un pôle

d'échange intermodal, réaménagements lourds ou ponctuels des RD128, RD36 et réaménagement du rond-point de Saint-Aubin avec la requalification de la RD 306.

L'invention de transports collectifs innovants pour les liaisons plateau-vallée ou encore l'organisation de systèmes permettant le covoiturage ou l'auto-partage contribueront à qualifier et intensifier les relations entre des polarités locales. Le maillage entre les infrastructures structurantes du territoire (Ligne 18, le RER B, le réseau TCSP, le renforcement et l'aménagement du réseau viaire ), les liaisons douces et les futures formes de stationnement proposées, permettent au projet de se positionner à toutes les échelles territoriales et d'offrir un niveau de service satisfaisant pour l'attractivité des futurs projets économiques et urbains. Dans ce cadre, les dessertes des secteurs universitaires et notamment celle de l'école Polytechnique pourront être affinées de manière à desservir le cœur même de leurs emprises, afin d'améliorer leur insertion et leur ouverture sur la ville.

La logistique urbaine articulée à la logistique lourde est prise en compte très en amont, dans la conception des quartiers et des gares. Elle contribuera à offrir des services de livraison de proximité en utilisant des modes de transports légers et respectueux de l'environnement.

Le territoire pourra tirer profit de ce maillage des différents modes de déplacement à différentes échelles et vitesses de mobilités pour construire sa cohérence et développer de nouvelles pratiques sociales et urbaines.

- **Le logement, des objectifs temporels ambitieux**

Les objectifs de la TOL déterminent par l'arrêté du 26 mars 2012, une production annuelle de 5 051 logements dans le bassin de vie, à l'intérieur duquel est compris le périmètre du CDT. Ils se traduiraient par une TOL à l'échelle du territoire de 2400 logements par an dont 400 logements étudiants. Il est prévu 30 % de logement social.

La quantité prévisionnelle de logements de l'ensemble des projets du CDT se traduit par une programmation dans les ZAC du sud du plateau (Moulon et Polytechnique) et dans la vallée (l'écoquartier Camille Claudel à Palaiseau et l'écoquartier des Ulis).

Le CDT, par cette construction soutenue et concentrée de logements, vise à répondre, à un rythme soutenu, aux objectifs de production de logement de la métropole.

L'intégration de la commune des Ulis au sein de la CAPS à l'occasion du CDT permet de renforcer et d'agir plus activement en faveur du développement des relations entre les Ulis et les espaces environnants en proposant pour les espaces publics des aménagements qualitatifs (ring, coulée verte, boulevard urbain, circulations douces et maillées). Concrétiser cet objectif d'offre de logements et d'équilibre social et urbain implique le déplacement du centre commercial dans des conditions compatibles avec la faisabilité du projet.

### **3. Les points de vigilance**

- **Préciser les différentes échelles d'intégration de l'agriculture dans le projet**

Le CDT confirme la place de l'agriculture dans le territoire de Paris Saclay en tant qu'activité productive de premier plan. Ressource économique, environnementale et également paysagère, l'agriculture est appréhendée de manière à articuler projet urbain et pérennisation des activités agricoles. L'adaptation aux défis de demain est soulignée dans le CDT, s'agissant des enjeux alimentaires de la métropole, des filières courtes, et des formes d'agriculture diversifiée comme le maraîchage à promouvoir. Il serait utile à ce stade de préciser, à l'échelle du CDT ou plus largement, la nature du ou des modèles économiques d'agriculture à mettre en place (en lien avec les agriculteurs et l'INRA et Agro-Paris Tech...).

Le dimensionnement foncier de ces activités agricoles permettrait de mieux anticiper les liens et les formes urbaines à imaginer à leur contact.

Au delà des fermes à vocation touristique et pédagogique, il serait souhaitable de préciser très en amont comment intégrer la dimension sociale (santé et pédagogie, liens entre producteurs et consommateurs), de préciser la forme urbaine et d'habitat dans le traitement des franges mais également des « paysages intermédiaires ». Cela permettrait d'échapper au risque de banalisation spatiale qu'impliquent souvent les urgences opérationnelles.

De plus, des simulations spatiales seraient intéressantes à présenter et pourraient utilement démontrer les limites ou au contraire les innovations possibles, pour le territoire de Saclay et également pour (avec ?) les autres territoires franciliens confrontés aux mêmes problématiques.

- **Faire des objectifs de la TOL un vecteur de mixité sociale pour le territoire.**

La commune des Ulis concentre une part importante de logements sociaux (47.7%). Avec une production de 2000 logements, il est prévu que l'écoquartier des Ulis satisfasse 20 % de la production de logements entre 2014 et 2024.

Cette programmation est quantitativement relativement importante comparée aux prévisions des opérations d'aménagement de la frange sud du Plateau (7500 logements). Les prévisions de logement de l'écoquartier qui permettront de diversifier l'offre sur les Ulis pourraient s'accompagner d'un bilan plus global sur les équilibres à atteindre sur l'ensemble de la commune en considérant notamment l'opération ANRU.

Le pourcentage de 20 % de logements sociaux dont au moins 5 % de PLAI (prévus par le PLH) prévu à l'échelle du CDT, soit 30 % de logement sociaux pour les opérations programmées, pourrait faire l'objet d'une déclinaison prévisionnelle à l'échelle du CDT et du bassin de vie par rapport auquel la TOL est définie. De plus, cela permettrait de relativiser le fort pourcentage de logement social des Ulis qui fausse quelque peu les équilibres globaux sur le territoire du CDT.

Le processus de déclinaison du logement social permettrait également, par voie de conséquence, d'adapter la programmation du logement privé et notamment celle des logements abordables, tant pour les jeunes que pour les populations intermédiaires ou les étudiants. La possibilité d'offrir aux étudiants un accès au logement social ordinaire permettrait de les sédentariser dans le territoire.

En complément de l'approche comptable, à l'échelle du CDT ou du bassin de vie, la programmation des logements pourrait s'accompagner d'objectifs qualitatifs et intégrer la promotion de logements expérimentaux et évolutifs adaptés à des besoins et des modes de vie divers (par exemple co-résidence, hôtels métropoles mixtes, cohabitation (mentionnés dans les travaux du conseil scientifique de l'AIGP).

Par ailleurs, les ambitions du cluster, ne peuvent se concilier avec l'existence de situations urbaines et sociales dégradées. Une mobilisation de l'EPPS (qui est peut-être déjà en action sur ces questions ?) sur ces quartiers permettrait à la fois de valoriser l'image du développement territorial dans son ensemble, et d'assurer une plus forte attractivité de la zone de Courtabœuf, dont les enjeux économiques sont particulièrement ciblés.

- **Aménager les pôles d'échange en simplifiant leur intégration et en anticipant le développement urbain.**

Plusieurs pôles d'échange sont prévus, pour renforcer l'accessibilité au territoire notamment le christ de Saclay, la RD 128/ RN 118 et l'échangeur de Corbeville, la RD 36, l'accès au parc de Courtabœuf, le pôle gare du Guichet, etc.. . Leur fonctionnalité au regard des flux à absorber et de l'intermodalité future implique des études lourdes sur le plan technique comme sur le plan financier.

Certains carrefours à bretelles présentent déjà des configurations très complexes. Envisager leur remodelage à court terme serait vraisemblablement très coûteux. Cependant, dans les cas où cela s'avère possible, il est préconisé d'apporter une attention particulière aux délaisés que certains aménagements présentés dans le CDT laissent entrevoir. C'est le cas, notamment au droit des ronds points, des points d'intermodalité fonctionnelle, des nappes de parkings, des trémies.

Une anticipation de leur transformation à terme voire une adaptation des tracés en cours de définition pourrait être utile afin de rendre ces ouvrages plus simples, en prévoyant des carrefours à feu, en facilitant les traversées piétonnes et cyclistes. Ces dispositions permettrait ainsi le repérage des lieux desservis et une morphologie plus urbaine des espaces aménagés. Ces transformations pourraient permettre également d'augmenter l'assiette du foncier constructible là où cela pourrait s'avérer opportun.

- **Rendre la présence des filières universitaires de sciences humaines utile à la recherche de formes urbaines adaptées et intégratrices.**

L'acceptabilité du développement du territoire de Pais Saclay constitue l'une des conditions majeure de sa réussite. La relation du territoire Sud Saclay avec les pôles universitaires voisins (dont Evry, Paris, Marne-la-Vallée...) est soulignée dans le CDT. Le renforcement de la relation entre la recherche scientifique et de la recherche en sciences humaines (comme le territoire l'ambitionne) pourrait être de nature à promouvoir de nouvelles formes de participation, de collaboration ou de recherche-action pour la recherche de formes urbaines adaptées à la ville contemporaine, aux nouveaux usages intégrateurs des réalités sociales.

Une telle approche pourrait dépasser l'enjeu du territoire de Paris-Saclay et intéresser plus largement les autres territoires en mutation.

- **Une plateforme de service et de projets collectifs à coupler à l'IPHE**

Le CDT souligne l'importance de créer une plateforme au service de projets collectifs « Learning center » réunissant les projets d'entreprises, étudiants chercheurs, designers, de création artistique...pour constituer une vitrine et un lieu d'expérimentation de nouvelles pratiques culturelles et de production.

Par ailleurs, le CDT propose la programmation d'un projet immobilier dédié aux start-up, l'« Incubateur Pépinière Hôtel d'Entreprise (IPHE) ».

Il pourrait être intéressant de regrouper ces deux concepts au sein d'un même projet qui serait alors « composite ». Cette proposition pourrait rejoindre celle formulée par l'équipe DPA, Dominique Perrault de l'AIGP qui préconise d'expérimenter sur le territoire de Saclay – Orsay – Courtabœuf un système constellé de type « méta villages », mettant en tension les activités, les repères, lieux de vie et équipements déjà existants et ceux qui seront réalisés.

L'hôtel métropole préconisé par cette équipe prend ici une place opportune. Ce projet pourrait s'incarner sous la forme d'un llot composite « Learning Center » couplé à l'IPHE,



conçu dans le cadre d'un partenariat public-privé, s'organisant sur la future trame du quartier.

- **Des innovations dans le domaine de l'énergie à mutualiser**

Dans le CDT, la réduction des consommations d'énergie, la rénovation thermique du parc existant vise l'établissement d'un cadre de production et de gestion faisant appel à des partenariats publics privés innovants. De plus, comme le CDT le formule, l'utilisation des énergies renouvelable alliée à une gestion intelligente de l'énergie permettant d'optimiser les ressources et l'offre en fonction des besoins réels constitue une avancée technologique qui place le territoire en position exemplaire dans la métropole.

L'objectif d'étendre cette ambition aux quartiers existants notamment ceux de la vallée en recherchant la mutualisation des ressources et offres énergétiques entre les aménagements futurs et la ville existante pourrait être renforcé. Son extrapolation à l'échelle du SDT pourrait être envisagée.

- **Préciser la prise en compte du risque résultant de la présence du CEA**

Afin de ne pas entraver le développement du territoire, le CDT doit prendre en compte l'ensemble des risques inhérents à la présence des réacteurs expérimentaux du CEA : risques sanitaires de pollution de l'air et des sols et risque stratégique vis-à-vis de l'établissement des logements et activités. Il pourrait être opportun de préciser les mesures d'information qui seront prises en direction de la population future appelée à s'installer à proximité et dans un rayon de 2,5 km autour du CEA.

- **S'assurer de la possibilité de réaliser les équipements culturels dès les premières phases opérationnelles du projet**

Au delà de la maison d'initiation et de sensibilisation aux sciences, du conservatoire départemental déplacé d'Orsay sur le plateau, ainsi que de la création d'un espace culturel des arts et spectacles vivants, le CDT affiche l'objectif de diversifier les équipements culturels en rapport plus étroit avec les spécificités du territoire et en s'ouvrant sur les territoires voisins. Le lieu d'exposition scientifique, les « FabLabs » ainsi que les fermes à vocation plus culturelle pour certaines d'entre elles (Granges, Commanderie et Moulon) pourront y contribuer.

La recherche du financement de ces équipements, pourrait-être affichée dans le CDT comme une condition permettant de rendre le territoire attractif dès les premières opérations de développement et d'aménagement. Cela pourrait renforcer la mobilisation des collectivités et des organismes publics et/ou privés.

- **Adopter une représentation cartographique exprimant les lignes de forces du projet de territoire**

Pour des besoins de clarté liés à la nature contractuelle du CDT, le projet de territoire décline les actions de manière très sectorisée. Sans douter de l'existence de documents graphiques performants réalisés par l'EPPS, la présentation qui en est faite dans le CDT ne permet pas de comprendre l'interaction des différents thèmes traités. Le territoire aurait avantage à donner une vision spatialisée de son développement. La représentation spatialisée des différents projets montrant les différentes phases de mise en œuvre pourrait permettre de mieux comprendre l'articulation entre les différentes actions : insertion dans le grand

paysage, aménagement urbain, équipements, maillage des transports, circulations douces, et continuités des coulées vertes, porosité du territoire et liens nord sud.

Plus qu'un plan guide par secteur, ce document offrirait une vision lisible préfigurant le territoire en mouvement et en mutation. Conçue de manière dynamique et interactive, cette carte pourrait également constituer un des outils d'évaluation et de suivi du CDT et faciliter la compréhension de l'évolution progressive du territoire dans son ensemble.

- **Evaluer l'évolution du CDT en considérant un territoire d'impact à la bonne échelle**

Comme pour tous les CDT, l'impact du territoire de Paris Saclay au sein de la métropole conduit à considérer un territoire non totalement calqué sur les périmètres institutionnels.

Le travail de recherche mené par l'équipe de Christian Devillers de l'AIGP peut à ce niveau, apporter des éléments de compréhension sur le fonctionnement du territoire à une échelle plus large. L'approche consistant à appréhender les flux domicile travail permet de révéler les unités territoriales ou les bassins correspondant à des bassins de vie et d'échanges intenses. Ainsi, la zone intense *d'Anthony/ Massy/ Les Ulis* (regroupant neuf communes : Anthony, Chilly-Mazarin, Longjumeau, Massy, Palaiseau, Villebon-sur-Yvette Orsay, Les Ulis, et Gif-sur-Yvette) est identifiée. Elle comprend 244 000 habitants. Elle inclut le CDT de Paris Saclay Territoire Sud et également deux autres CDT, Grand Orly et Vallée scientifique de la Bièvre Sciences et Santé, ainsi qu'un sous bassin de vie de 14 communes situées principalement dans la partie sud de cette zone intense. Cette échelle peut apparaître comme pertinente pour concevoir l'organisation du développement territorial selon ses différentes échelles : l'échelle métropolitaine, l'échelle du bassin et l'échelle locale, cette dernière pouvant s'apparenter à celle des différents secteurs du CDT.

Ces travaux mettent également en évidence les centres de sociabilité de cette zone intense - activité sportive, religieuse ou culturelle- qui concernent deux centralités, Massy et Antony. En revanche, aucune centralité -restauration, spectacle, santé, achat, visite- n'émerge réellement, ces destinations étant réparties de manière relativement homogène sur la zone intense.

Les développements prévus dans le cadre du projet Paris Saclay influenceront sur les relations entre les zones d'attractivité de la zone intense. De plus, la zone intense va probablement se subdiviser en bassins de vie de proximité plus localisés, mais on peut penser qu'elle se redéploiera également. C'est la raison pour laquelle il sera important d'évaluer les échanges induits par ces développements bien au-delà du périmètre du CDT. Adossés aux moyens en déplacements structurants qui seront mis en place, la programmation en terme d'équipement, d'offre de logement, mais également des besoins en rabattement et micro-déplacements, pourrait être amenée à évoluer afin de répondre aux futurs usages du territoire à l'échelle locale comme à l'échelle élargie.

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

La coordination et le pilotage de ce CDT sont de fait importants vu le nombre de partenaires majeurs impliqués, l'ampleur, la diversité et l'échelle de temps des projets.

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 acteurs de la recherche et des entreprises, les associations locales, les habitants ont capacité à constituer des acteurs de premier plan, comme c'est le cas dans de nombreux projets en France ou ailleurs. Ils pourraient 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.

Différents modes de concertation, de participation seraient à définir, à expérimenter et à mettre en œuvre dans le prolongement de cette première étape d'élaboration du contrat de développement territorial qui constitue déjà de très solides bases pour les actions futures.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT de Paris-Saclay Territoire Sud 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.