

Contrat de Développement Territorial

**LE POLE METROPOLITAIN DU BOURGET
POLE D'EXCELLENCE AERONAUTIQUE**

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

13 septembre 2013

L'Atelier international du Grand Paris

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

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

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

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

- **une mission de conseil permanent et de production d'avis** sur les grands thèmes métropolitains.
- **une mission d'étude spécifique, sur deux thématiques.**
 - **« Habiter le Grand Paris »** répond aux ambitions affichées d'augmenter très significativement le volume de logements neufs dans la métropole parisienne, de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand Paris et de faire du logement un outil essentiel du développement urbain et de l'égalité des territoires.
 - **« Systèmes métropolitains »** interroge la métropole à l'aune de ses différentes échelles, de la ville-monde à la structuration des bassins de vie et des pôles de centralité, des flux et des réseaux, pour dessiner une physiologie, un caractère, un récit propre au Grand Paris.

Avertissement

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

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

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

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

Ce document comprend deux chapitres : Le premier s'attache à rappeler les positions théoriques et méthodologiques du Conseil scientifique de l'AIGP sur les CDT ; le deuxième est consacré à des observations particulières sur le CDT du « Pôle métropolitain du Bourget ».

Sommaire

Introduction

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

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

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

1. Les CDT, des projets de territoire partagés

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

2. Les périmètres des CDT

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

3. Le défi des CDT pour demain

Solidarité, « horizontalité » et interdépendance

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

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

Définir des priorités, scénariser, accompagner

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

Chapitre 2. Observations particulières sur le CDT du « Pôle métropolitain du Bourget »

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).
- Un grand débat public est organisé à l'automne 2010 sur les deux propositions de transports publics. L'AIGP montre la voie d'une synthèse possible. Un accord intervient le 27 janvier 2011 entre l'État et la Région Ile-de-France.
- Le nouveau projet de schéma directeur de la région Ile-de-France est arrêté par le conseil régional le 25 octobre 2012.

● L'AIGP acte 2

Nouvel élan, nouvelle mobilisation

- Depuis juin 2011, la gouvernance de l'AIGP associe à parité l'État (Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Ministère de la Culture et de la locales (Région Ile-de-France, Ville de Paris, syndicat Paris Métropole, l'Association des maires d'Ile-de-France)).
- Son Conseil scientifique a été renouvelé en 2012. Il est composé de 15 équipes d'experts retenues aux termes d'un appel d'offre international et dont les mandataires sont architectes-urbanistes.
- Le Conseil scientifique se réunit tous les mois avec des séminaires sur des sujets particuliers comme les quartiers de gares avec la SGP, la DRIEA et le STIF, la gouvernance et les pôles de centralité avec Paris Métropole, la mise en œuvre du SDRIF et les avis sur les Contrats de développement territorial avec la Région Île-de-France et la DRIEA.
- Trente lettres de commandes ont été passées aux équipes du Conseil scientifique autour de deux grands sujets :
 - « Habiter le Grand Paris » répond aux ambitions affichées d'augmenter très significativement la production de logements neufs dans la métropole parisienne (jusqu'à 70 000 par an), de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand

Paris, de faire du logement un outil essentiel du développement urbain, notamment au regard du développement des réseaux de transport public et d'anticiper sur les évolutions sociodémographiques et des modes de vie à venir. Cette série d'études sera a été livrée en mars 2013.

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

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

La méthode retenue

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

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

L'AIGP a été saisi le 16 juillet 2013 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Ile-de-France sur le contrat de développement territorial du « Pôle métropolitain du Bourget ».

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

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

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

2. L'implication du Conseil scientifique

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

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

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

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

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

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

- Un séminaire du Conseil scientifique s'est tenu le 18 janvier 2013 sur la mise en œuvre du SDRIF et son articulation avec d'autres outils infra-métropolitains comme les CDT.
- Une réunion spécifique avec toutes les équipes du Conseil scientifique s'est tenue le 19 janvier pour recueillir les positions respectives de chaque équipe sur les CDT d'une part et sur les avis à émettre d'autre part.
- Chaque équipe du Conseil Scientifique est sollicitée pour produire note synthétisant sa contribution.

3. Les orientations qui en ont résulté

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.1. Le CDT, un dispositif qui évolue

La loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris a créé un outil majeur pour le développement de la métropole francilienne : le Contrat de Développement Territorial. Selon la loi, il est l'instrument par lequel le Grand Paris pourra décliner ses objectifs. 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 ; il prend en compte et confirme l'intérêt des démarches infrarégionales telles les CDT.

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

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

1.2. Le développement économique

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

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

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

Outils de mise en œuvre de ces directives, les CDT permettent, sur les territoires concernés, de fédérer de nombreux acteurs locaux sur des objectifs ambitieux de développement économique et social et de contractualiser avec l'État les besoins financiers pour le montage de projets.

Ils doivent permettre de canaliser des moyens financiers sur des projets développant une masse critique et de dépasser par leur portée l'addition d'une multitude de projets locaux.

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

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

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

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

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

→ Prendre garde au risque de ségrégation par l'emploi

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

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

Alors que la spécificité économique des territoires n'est étudiée qu'à leurs niveaux respectifs, il s'agirait de mettre au clair la spécificité des CDT et leur positionnement actuel sur la question économique à un niveau national, régional et par rapport aux autres CDT. L'idée est de pouvoir comprendre la spécificité des territoires et leur 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 GPE... Proposer une nouvelle hiérarchie des réseaux et des objectifs de développement sur des sites qui peuvent bénéficier à plus court terme d'accessibilités améliorées

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

→ Prendre en compte les micro-mobilités ...

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

→ ... à l'échelle de sous-bassins identifiés

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

→ Penser le transport en surface, franchissements et détournements

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

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

Introduits depuis trois ans, les CDT représentent un outil prometteur de transformation de l'agglomération parisienne. À défaut d'une vision claire et partagée, évoquer le *Grand Paris* implique aujourd'hui d'élargir le champ de la réflexion, de penser et agir autrement sur et en dehors des territoires de CDT dans l'ensemble de la métropole. La dynamique engagée ne demande qu'à être amplifiée.

Les contrats passés entre l'État et les collectivités impliquent des concertations, des débats et des négociations qui permettent, potentiellement, de convoquer de nombreux acteurs autour de la table.

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

1.6. Des collectivités locales qui dialoguent

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

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

Les CDT ont permis de réactiver et approfondir le dialogue entre les collectivités locales et l'État. La loi du Grand Paris a incité la création de nouvelles communautés d'agglomération ou leur élargissement et à développer une réflexion partagée, ciblée sur des territoires de projets.

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

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

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

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

Aujourd'hui, vingt deux Contrats de Développement Territorial sont en cours d'élaboration. Portés par les collectivités locales, ces CDT ont contribué à une mise en mouvement interterritoriale mais partielle d'acteurs voulant se doter d'un projet et d'intentions communes, d'un récit territorial.

Demain, avec l'éventualité d'une généralisation des CDT, en tant que méthode de contractualisation, se dessine la possibilité d'une autre conception de l'aménagement que celle qui a présidé au choix d'un nombre restreint de pôles (« Clusters »), et donc de la concentration des efforts sur des territoires à développer prioritairement.

→ **... La priorisation des projets devient alors nécessaire.**

La généralisation des démarches CDT impose la prise en compte d'une priorisation de certains projets. En tout cas, cette généralisation réclamerait une vision plus "horizontale" et solidaire de la Métropole de telle sorte que l'ensemble des territoires puissent simultanément être mis en mouvement. L'objectif serait de réfléchir à une solidarité à deux échelles : l'une

locale et collégiale, liée à la proximité entre des CDT contigus, et l'autre à l'échelle de l'agglomération francilienne, à caractère compensatoire, plus politique et 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 du « Pôle métropolitain du Bourget »

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

Le « pôle métropolitain du Bourget » constitue l'un des territoires franciliens repérables, au Nord de la première couronne parisienne et en limite Sud du Grand Roissy. Sa forme urbaine héritée de l'ère industrielle, l'imbrication étroite entre les quartiers d'habitation et les entreprises, les premiers germes de rénovation en font la marque d'un territoire en profonde mutation. Le territoire du Bourget s'impose aujourd'hui comme une transition urbaine et un pôle économique en devenir aux portes de la ville dense du Grand Paris.

A proximité du hub international de Paris CDG, le pôle du Bourget dispose d'infrastructures et d'équipements de rangs national et international ainsi que d'atouts de développement considérables réunissant, en son sein, le premier aéroport d'affaire en Europe, le Salon International de l'Air et de l'Espace, le troisième Parc des Expositions francilien, le Musée de l'Air et de l'Espace et le Parc de la Courneuve.

Des événements récents et majeurs témoignent de l'attractivité potentielle du pôle aéronautique du Bourget. L'ouverture par Eurocopter d'une nouvelle usine de fabrication de pales d'hélicoptères à Dugny en 2014 et les investissements immobiliers programmés par Aéroport de Paris, notamment, constituent les prémices d'un essor prometteur et d'un engagement des acteurs du territoire dans une stratégie de développement ambitieuse et volontariste.

Les difficultés à surmonter sont nombreuses : espace cisailé par des infrastructures lourdes, friches, pollution, plan d'exposition au bruit, attractivité économique et urbaine encore incertaine, besoins de logements, d'emplois, de formations. Mais le Contrat de développement territorial du « Pôle métropolitain du Bourget », porté par les six communes du Bourget, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, La Courneuve et Bonneuil-en-France, aux confins des deux départements de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise offre des perspectives de projets ambitieux et l'assurance d'une dynamique de développement harmonieux, concerté et fondé sur ses particularités multiples.

2. Les potentialités du projet de territoire

- **Le Bourget : un pôle métropolitain inscrit dans le projet de SDRIF « Ile de France 2030 »**

Le projet de Schéma de Développement Régional de l'Île de France identifie le secteur du Bourget comme une « polarité à faire monter en puissance » du fait de sa situation stratégique entre la Plaine-Saint-Denis et le secteur du Grand Roissy et le développement des industries de hautes technologies, aéronautiques, spatiales et de services. Ce positionnement est motivé par le fort potentiel de redynamisation et de densification urbaine du pôle se déclinant autour des sites suivants : l'entrée de l'aéroport du Bourget, le musée de l'Air et de l'Espace, le centre urbain du Bourget en tant que pôle d'échanges et la façade ouest de l'aéroport s'ouvrant sur Dugny et Bonneuil-en-France. Les recommandations du SDRIF, portant en particulier sur la restructuration du parc des expositions du Bourget, en relation avec le SIAE, et le renforcement la plateforme aéroportuaire, déjà identifiées dans le CDT comme des axes moteurs du développement métropolitain sont fondamentales sur les plans économique et fonctionnel. Le projet de territoire du Bourget prolonge cette préoccupation en énonçant des objectifs de lisibilité et de positionnement territorial concrets.

- **Des diagnostics, analyses et études de projets préalables au projet d'agglomération**

A l'initiative des partenaires locaux, plusieurs séries d'études ont été menées sur le territoire afin d'établir un diagnostic fin et complet mettant en relief les enjeux actuels et à venir. Les six communes du CDT ont mandaté l'APUR qui a fait appel à une maîtrise d'œuvre urbaine constituée d'architectes-urbanistes et d'experts en 2010: Atelier Christian de Portzmparc – ACADIE - Pena et Pena – Coteba, Arep ville – Coteba et Atelier Castro Denissof Casi-BERIM – Mangradore. L'objectif de cette démarche était d'expertiser les dysfonctionnements et de construire une stratégie de développement territorial afin de proposer des solutions pour les transports et les déplacements mais aussi d'élaborer des zooms sur le territoire en proposant des logiques de projets articulés entre eux et spatialisés. Les différentes propositions ont permis d'établir un « Schéma de référence pour le développement pôle métropolitain du Bourget ».

D'autres études sectorielles, à différentes échelles spatiales, réalisées par les institutions présentes sur le territoire, notamment la DRIEA, l'IAU, le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, le STIF, la SGP et l'EPA Plaine de France, viennent compléter le diagnostic sur le réseau routier et autoroutier, les transports collectifs ou encore l'emploi et la formation.

Cette phase d'études multiples réalisées entre 2010 et 2013 révèle l'intérêt que l'agglomération porte à la structuration et à l'amélioration du fonctionnement de son territoire. Elle constitue une base favorable à l'engagement et à la poursuite du CDT.

- **De nombreux partenaires engagés dans le projet de territoire**

Le CDT repose sur de multiples partenariats établis notamment avec des partenaires publics et privés tels que Aéroport de Paris (ADP), VIPARIS, le Musée de l'Air et de l'Espace, le Salon international de aéronautique, le Groupement des entreprises Française Aéronautiques et Spatiales (GIFAS), le pôle de compétitivité ASTECH ou encore la Chambre de commerce et de l'industrie. L'implication de tous ces partenaires aux côtés des acteurs dans l'élaboration du CDT traduit l'ambition commune pour une reconnaissance du pôle métropolitain du Bourget comme catalyseur de synergies centrées sur les filières de l'aéronautique et de l'aéroportuaire. Ce partenariat est appelé à se développer dans le cadre de la mise en œuvre du CDT en s'appuyant sur les outils d'ingénierie de l'aménagement, en particulier de l'EPA Plaine de France et la SPL le Bourget récemment constituée, afin d'offrir

à l'ensemble des partenaires du projet territorial les possibilités à court et moyen terme d'un développement opérationnel des orientations qu'ils ambitionnent.

- **Un pôle singulier s'affirmant sur l'axe Paris - Plaine Commune - Roissy**

Le pôle du Bourget, à équidistance de Paris et de Roissy, et au contact de la Plaine-Saint-Denis, bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, de « carrefour » à l'échelle du Nord-Est francilien et à l'articulation de territoires dynamiques. Le développement des grandes infrastructures de transport aérien, ferré et routier permet de renforcer. En tant qu'hub d'échange et pôle de développement économique de rayonnement régional, national et international, le territoire du Bourget aura matière à s'intégrer dans une stratégie plus large à l'échelle du Nord-Est francilien.

- **De nombreux transports en commun en projet qui accompagnent l'effet de polarisation du Bourget**

Le territoire du Bourget est actuellement doté d'un réseau de transports en commun appelé à se renforcer. Ce réseau contribuera à structurer le développement, diffuser les flux internes et améliorer sa relation avec les autres pôles métropolitains.

- **Maillage des transports en commun existants et le GPE**

S'agissant du réseau ferré, les quatre gares du RER B, la ligne 7 du métro et le tramway T1 à La Courneuve, vont être complétées par les lignes 15, 16 et 17 du GPE. Ainsi, cinq gares du GPE sont attendues sur le territoire : Le Blanc-Mesnil, La Courneuve « Six Routes » et la grande gare le Bourget RER sur la ligne 16 prévues pour 2023, ainsi que les gares du Bourget Aéroport (ligne 17) et de Drancy-Bobigny (ligne 15) prévues pour 2025. L'infrastructure du GPE permettra d'établir la mise en réseau du territoire avec les autres pôles affirmés de Roissy, Orly et La Défense aussi bien qu'avec les futurs pôles identifiés, en cours de développement, tels Noisy-Champs, Pleyel et le Triangle de Gonesse.

- **Favoriser le maillage local de surface**

Des transports plus légers tels que le BHNS Le Bourget-Villepinte ou encore le TCSP Le Bourget-Sarcelles permettent de compléter le maillage du territoire et d'améliorer les déplacements locaux.

Cette hiérarchie des déplacements contribue au double objectif du territoire : le positionnement métropolitain et l'amélioration des modes de déplacement à différentes échelles et vitesses de mobilité internes au territoire dont le territoire pourra tirer profit pour construire sa cohérence et le développement de nouvelles pratiques urbaines.

- **L'affirmation de la marque « le Bourget » prend appui sur l'histoire urbaine et industrielle du territoire.**

Les infrastructures et les activités liées à l'aéronautique sont implantées sur le territoire depuis le début du XX^{ème} siècle, tels que le Musée de l'Air et de l'Espace (MAE), le Salon International de l'Air et de l'Espace du Bourget (SIAE) et l'aéroport d'affaire, historiquement premier aéroport civil parisien créé en 1919. De grands groupes industriels, tels que Air France Industries ou encore Dassault Falcon Service, se sont ancrées au contact de l'aéroport, faisant de l'aérospatial un marqueur du territoire. Le CDT s'appuie sur cette composante spécifique de son histoire pour exprimer son projet de territoire.

A l'instar des autres pôles franciliens comme la Défense, Roissy, Paris Saclay, Descartes, qui cherchent à conforter et renforcer leur positionnement sur la place internationale, le territoire du Bourget ambitionne à présent la création d'une marque « le Bourget » en s'appuyant sur l'aviation d'affaire, les grands groupes industriels implantés sur l'aéroport, le SIAE et le Parc des Expositions (PEX). L'instauration de cette marque apportera au territoire une plus grande visibilité et compétitivité internationales. De plus, bénéficiant de véritables atouts urbains, culturels et environnementaux, cette excellence industrielle sera portée par une requalification urbaine en profondeur.

C'est dans cette relation étroite entre performances économiques et urbaines que le territoire pourra renforcer sa spécificité, son identité et devenir ainsi un lieu de destination particulier. Le projet Aigle porté par le pôle de compétitivité AStech, l'arrivée d'EADS et d'Eurocopter constituent l'amorce du développement de l'industrie et des applications de la recherche sur les matériaux, l'énergie et les nouvelles technologies appliquées à la maintenance aéronautique. Ces implantations pourront ainsi trouver dans l'agglomération de nouveaux champs ouverts à l'expérimentation urbaine et tout autant d'excellence. Dans une dynamique à poursuivre portée par la gouvernance du territoire, les projets de transformation urbaine, environnementale (Ecopôle), de formation et de développements culturels (MAE) pourront permettre ainsi de favoriser une relation participative entre le monde de l'industrie, la recherche appliquée, la ville et la population du territoire.

- **Une situation particulière pour La Courneuve et Bonneuil-en-France**

L'intégration des deux communes de Bonneuil-en-France et La Courneuve au projet de CDT du Bourget permet de développer et de renforcer des dynamiques Nord/Sud avec les territoires des CDT Val-de-France-Gonesse-Bonneuil-en-France et Territoire de la Culture et de la Création. Ces deux villes établissent également le lien territorial entre les deux départements concernés par le CDT, la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise et contribuent à équilibrer le territoire autour de son centre de gravité du pôle-gare du Bourget.

3. Les points de vigilance

→ Combiner les échelles de positionnement territorial du Bourget.

- **Conforter sa vocation économique métropolitaine et internationale dans le cadre de la stratégie territoriale du Grand Roissy**

Le territoire du Bourget constitue un pôle de développement qui trouve sa place dans l'organisation polycentrique de la métropole. Par l'envergure des équipements et de ses activités implantés autour de la plateforme aéroportuaire – le SIAE, l'aéroport d'affaire, le PEX, les activités industrielles et de recherche appliquée - il est de fait doté, d'une responsabilité singulière aux plans métropolitain et international.

L'aéroport du Bourget produit une dynamique de développement qui bénéficie largement à l'agglomération locale en termes d'emploi et de lisibilité économique centrée sur la spécialisation aéronautique et les technologies associées.

Le renforcement de ce cluster économique particulier portera à la fois sur le cœur même du cluster, localisé sur la façade ouest de l'aéroport Bourget et également sur un territoire élargi, au-delà de la plateforme et du territoire du CDT. Les entreprises, les activités de formation et les laboratoires de recherche appliquée pourront trouver au sein de ce cluster les conditions d'implantation qui, selon les sites, leur seront les plus adaptées (coût, qualité d'espace, accessibilité, proximités).

Dans cette logique et cette dynamique, fondée sur les critères de localisation des activités, la stratégie de développement économique et urbain proposée dans le CDT aurait avantage,

pour renforcer cet objectif de spécialisation de type cluster, à s'ouvrir (même si cela peut sembler paradoxal avec l'idée de cluster) au-delà de ses limites fonctionnelles et administratives.

Le projet de territoire propose bien de mettre en avant les enjeux communs qu'il partage avec les CDT limitrophes en matière de culture, mobilités, paysage, activités. Aussi, le projet mentionne ainsi les complémentarités à développer en matière d'activités liées à l'aéroportuaire (emploi, formation, tourisme d'affaire...) dans le cadre de la démarche du « Grand Roissy ».

Cependant ces ambitions restent imprécises et ne sont pas encore clairement traduites en termes d'objectifs de partenariat ou de gouvernance de développement économique élargis aux territoires voisins. Les relations entre le Bourget et d'une part l'espace économique spécifique du Grand Roissy et d'autre part le territoire de Plaine Commune, pourraient être définies de manière plus explicite dans le cadre de la définition d'une stratégie de développement planifié et maîtrisé à l'échelle du grand cadran Nord-Est francilien.

Comme le souligne l'« Étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy » de juillet 2012, « *le projet du Bourget s'articule autour de la structuration d'un pôle métropolitain à partir des fonctions urbaines mixtes (immobilier tertiaire, grands équipements, logements...) et d'un pôle aéronautique et industriel en accroche sur l'aéroport du Bourget et la plateforme de Roissy* ».

Dans ce contexte, il semble important de dépasser les logiques de concurrence territoriale (question qui concerne aussi les autres territoires du fuseau Nord-Sud) et de promouvoir une différenciation des activités du territoire « Roissy-le Bourget ». La mise en place d'une stratégie d'ensemble partagée et spatialisée, nécessite de prendre en compte la diversité des activités et des situations urbaines en présence notamment celles des autres pôles de développement tels que la plateforme de l'aéroport de Roissy CDG et les secteurs économiques situés à son contact (notamment Paris Nord 2, le parc international des expositions de Villepinte et le Triangle de Gonesse).

En définitive, l'espace du pôle métropolitain du Bourget constitue moins une limite ou une « porte d'entrée » autonome de la métropole francilienne qu'une entité territoriale remarquable formant un pôle intégré au fuseau Nord-Sud de l'Île de France, axe « historique » de développement entre Paris et Roissy-CDG.

Le territoire du Bourget a au sein du grand territoire stratégique métropolitain et international « Roissy-le Bourget » des spécificités urbaines et d'usages à mettre en relief : ville constituée, mixité, densité, intensité des flux et des échanges, identité historique affirmée.

- **Renforcer l'identité du territoire et mettre en avant la mixité des fonctions urbaines dans un contexte territorial ouvert et élargi**

L'étude de 2010 pour l'élaboration du schéma de référence du territoire du Bourget permet de révéler le potentiel exceptionnel du territoire, de définir une stratégie générale et de décliner plusieurs axes d'intervention nécessaire portant sur l'environnement, les transports et la mobilité, la structure urbaine et la requalification des espaces. En effet, une approche limitée à la définition d'un plan directeur par site de projet ne permettra pas d'assurer une cohérence territoriale et spatiale d'ensemble.

Confronté à des projets en phase opérationnelle et des perspectives d'aménagement à court terme, le CDT gagnerait à considérer et à consolider plus concrètement les orientations formulées dans cette étude. Cela lui permettrait de se doter d'une stratégie globale de mise en œuvre des développements à venir, visible (notamment pour les investisseurs potentiels) et planifiée à court et long terme. A cet effet, un plan-guide définissant les éléments structurant du territoire et adaptable dans le temps, pourrait être réalisé.

➔ Musée ou Cité de l'Air et de l'Espace ?

Le Musée de l'Air et de l'Espace constitue un élément très attractif du territoire, il est le premier musée européen de ce type par sa fréquentation et l'importance de ses collections.

Sa dimension culturelle le place à un niveau métropolitain et son ancrage local est également important à développer. Au-delà des équipements de proximité répartis dans les communes du territoire, l'attractivité culturelle centrée autour de l'aéroport s'affirme déjà, notamment par la présence et le succès de la galerie Gagosian.

Le musée constitue le catalyseur d'un projet qui pourrait s'avérer plus ambitieux en associant à grande échelle, le développement culturel, scientifique et technique au développement urbain.

Cette enveloppe nouvelle pourrait qualifier l'identité du pôle du Bourget, la renforcer et porter les fondements mêmes de la transformation du territoire. Plus qu'un grand ou nouveau musée, il s'agirait de créer une Cité de l'Air de l'Espace (concept également mentionné dans le projet de SDRIF) dont la visibilité et la vocation seraient affirmées depuis les gares (transport original dédié), les grandes voies urbaines et depuis l'aéroport.

Véritable vitrine ouverte sur le monde de l'aéronautique, en lien avec le cluster (présentation des nouvelles technologies, formations associées, forums ...), son impact serait également mesurable au niveau local, sur les plans social et économique, et constituerait une

Cette ambition nécessite un portage par tous les acteurs du territoire et une implication concrète du ministère de la Défense.

➔ Prendre en compte les continuités écologiques et de la trame hydraulique aux différentes échelles du territoire

• La continuité des espaces paysagers et naturels

Ce site constitue un important atout paysager intégrant le parc départemental Georges Valbon. L'implication des communes signataires du CDT, aux côtés du Conseil Général de Seine-Saint-Denis, dans la création d'un « chemin des parcs » qui reliera les espaces verts de la région, appuiera les objectifs du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE). Ce schéma qui définit une trame verte de liaison, associant les parcs départementaux Georges Valbon à La Courneuve et du Sausset à Aulnay-sous-Bois et Villepinte, ainsi que le parc municipal Jacques Duclos au Blanc-Mesnil, dimensionne l'intégration des espaces paysagers du territoire à une échelle élargie en s'appuyant notamment sur le réseau hydraulique (cf. ci-dessous).

Des synergies pourraient être recherchées avec les actions proposées dans les CDT Est Seine Saint Denis, Territoire de la Culture et de la Création, et Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France, relatives aux parcours et maillages des parcs. Un travail sur les continuités écologiques mais aussi les différentes formes d'usage envisageables (sport, culture, loisirs, liaisons pédestres...) pourrait être mené en collaboration avec les territoires limitrophes. Dans ce cadre une ouverture plus significative pourrait être recherchée en direction des espaces ouverts et de la trame hydraulique du Val d'Oise et de la Seine Saint-Denis (le bassin du Croult et du Petit Rosne, les espaces ouverts des parcs existants et futurs) et s'affirmer dans les projets urbains et opérations d'aménagement à venir.

• La continuité des espaces verts liés au réseau hydrographique

La Morée est un des rares cours d'eau qui traverse le territoire du CDT mais il est actuellement enfoui sur une grande partie de son parcours. Le CDT note l'intérêt de ce cours d'eau qu'il s'agit de valoriser par la création de l'écopôle de la Morée (station d'épuration SIAAP, Syctom) sur lequel la Morée retrouve son caractère aérien.

Cependant, il est à noter que la Morée, se jetant dans la Vielle Mer, constitue une continuité hydraulique d'ampleur dépassant le périmètre du CDT, de Villepinte jusqu'à la Seine, au niveau de Saint Denis. Le bassin versant hydrographique qui lui correspond est celui de la Morée-Sausset.

Une continuité écologique et paysagère pourrait s'appuyer sur ce réseau qui permettrait d'appréhender dans une même entité géographique et spatiale les territoires irrigués par le Sausset (Tremblay) et plus à l'ouest le Croult et le Petit Rosne (Val de France Gonesse).

Cette cohérence pourrait être étudiée, sous un angle plus paysager et urbain, au sein du SDAGE du bassin Seine Normandie et en particulier du SAGE (Schéma d'aménagement et de gestion des eaux) du Croult-Enghien-Vielle Mer, mis en place depuis 2009 notamment sur les sous-bassins du Croult, du Petit-Rosne et de la Morée.

En effet, comme le soulignent les syndicats d'aménagement hydrographiques de la région (SIAH, SIARE et le CG93, gestionnaires du SAGE), ce bassin constitue fonctionnellement et géographiquement un périmètre d'aménagement cohérent.

La trame hydraulique prévue par le SRCE intègre la Morée dans le sens où celle-ci pourrait être révélée en continuité sur l'ensemble de son tracé. Le projet de territoire pourrait ainsi être à l'initiative de propositions visant à rouvrir la Morée à de nouveaux usages, non uniquement centrés sur l'Écopôle. A l'interface entre les communes de Bonneuil-en-France, Dugny et le Blanc-Mesnil, ainsi qu'entre les départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, la Morée constitue une ligne d'articulation naturelle. Sa valorisation au sein des projets d'aménagement prévus pour les secteurs d'entrée et de façade ouest de l'aéroport, bénéficierait au projet de territoire dans son ensemble.

→ Renforcer le maillage du territoire et traiter les dysfonctionnements routiers

- **Exploiter le potentiel urbain autour de chacune des gares du GPE et RER**

Au-delà de la grande gare du Bourget, les autres secteurs de gares du GPE (Le Blanc Mesnil, le Bourget aéroport, le Bourget RER) se prêtent également à des réflexions sur la mise en place de plateformes multimodales, en permettant l'interconnexion des différents modes de déplacements.

Ces secteurs de gares, porteurs de projets d'aménagement tirant avantage du fort potentiel d'intensification urbaine révélé par le réseau de transport pourront également être étudiés.

- **Concrétiser le prolongement de la ligne 7**

Le projet de SDRIF prévoit, dans sa seconde phase, un prolongement de la ligne 7 du métro depuis la station « La Courneuve – 8 mai 1975 » jusqu'à la gare du Bourget RER. Cette extension est fondamentale car elle permettrait une meilleure accessibilité du territoire en transports en commun depuis Paris intramuros et la première couronne, sans rupture de charge. L'arrivée du métro à la grande gare du Bourget est à soutenir. Elle compléterait et renforcerait son statut de pôle d'échange métropolitain.

- **La grande gare du Bourget**

Les quatre modes de transports présents à terme au Bourget permettront d'articuler les différentes échelles de déplacement et d'intégrer le territoire dans les dimensions à la fois locales et métropolitaines.

Cependant, à ce jour, quatre opérateurs correspondant chacun à un moyen de transports (métro, RER, GPE, Tangentielle nord) s'additionnent au sein du pôle du Bourget. Une politique de maîtrise d'ouvrage et de gestion segmentée comporte le risque d'aboutir à une juxtaposition de gares cloisonnées.

La conception du hub multimodal pourrait ainsi être appréhendée, de manière à simplifier, redimensionner et concentrer les échanges entre les différentes lignes de transport intégrant la ligne du M7 à titre conservatoire.

- **Déplacements structurants et circulations douces**

L'étude de 2010 préconise une organisation nouvelle des déplacements en renforçant le maillage viaire. Ces recommandations portent notamment sur les liaisons Est-Ouest par la gare du Bourget et le carrefour Lindbergh, le traitement des coupures au travers du faisceau ferré et l'organisation de la circulation des poids lourds. Selon l'étude d'AREP Ville – COTEBA « la ville à pieds », de nouveaux itinéraires piétons sont proposés pour drainer les flux vers les deux gares du GPE (Bourget RER et Aéroport), mais aussi pour assurer une meilleure accessibilité au Parc de la Courneuve, selon l'étude de Roland Castro. Ainsi, afin de garantir l'objectif d'efficacité des déplacements futurs et la qualité des usages, les études futures pourront prendre en compte de manière simultanée toutes les échelles de mobilité.

- **Désengorgement de la RN2 /RN17**

La RN2/RN17 supporte 15% de transit pur (poids lourds), 75% de trafic de circulation à l'intérieur du territoire élargi et 10 % de trafic lié aux besoins internes locaux.

L'enjeu est donc de réduire prioritairement le trafic de transit des poids lourds en examinant les solutions qui permettraient de dévier les flux correspondant vers le réseau autoroutier (A1/A 86) et de contourner les centres villes. Les études de circulation liées au développement du territoire Roissy-le Bourget devraient pouvoir intégrer cet objectif, d'autant que la tendance à l'augmentation de la circulation des PL dans la région (+ 40% d'ici 20 ans) risque d'accroître le dysfonctionnement de ce secteur.

Transformer la RN2 en avenue apaisée et structurante constitue un objectif central pour la réussite du développement des territoires concernés (le Bourget, le Blanc Mesnil, La Courneuve) et nécessite une clarification des positions de l'Etat et des départements quant à la vocation capacitaire et la gestion de leur réseau respectif.

- **Transformation en boulevard urbain de la RN2 et traitement des façades**

La restructuration du réseau viaire et des déplacements dans son ensemble et notamment de la RN2 est une des conditions de la requalification des façades et des îlots qui bordent la RN2.

Comme le prévoit le PDU de la Région Ile de France, ainsi que l'étude de 2010, une requalification et un plan de contournement de la RN2 en boulevard urbain permettront de doter le secteur d'une nouvelle attractivité économique et urbaine.

Dans ce cadre deux points sont à considérer plus particulièrement :

- La requalification de la façade du Blanc-Mesnil, en menant des opérations de renouvellement urbain dans la profondeur des îlots afin d'irriguer en profondeur le tissu urbain et de diffuser la centralité, et également en mettant le patrimoine historique en relief.
- La façade de l'aéroport, en considérant que le site de l'aéroport constitue un paysage singulier du secteur. L'objectif de valorisation des emprises d'ADP le long de la RN2 devra s'accompagner d'un projet urbain qui dialogue de manière ouverte, sans clôture, avec l'espace public de la RN2, en marquant l'entrée de l'aéroport et en prenant en compte le projet de développement du MAE.

A ce titre, les propositions de maillage, d'ouverture, de trame urbaine et de mixité fonctionnelle présentées par les équipes de Christian de Portzamparc et de Roland Castro dans l'étude de 2010, constituent une base à conforter dans le futur plan-guide.

- **L'intégration de l'autoroute dans la ville**

Le territoire est marqué par un grand faisceau de voies ferrées et de nombreuses infrastructures routières qui fragmentent la trame urbaine mais qui permettent également de « donner à voir » le territoire. Le réseau de déplacement du territoire du Bourget, déjà dense, est appelé à se développer de manière conséquente. Une plus grande articulation entre l'autoroute et les espaces de projet permettront une identification plus complète du pôle du Bourget, en offrant des vues et des repères depuis et vers les autoroutes et les transports en communs.

Par ailleurs, la mobilité, comme élément caractéristique du projet territoire, pourrait amener à imaginer de nouvelles expérimentations sur les concepts de multimodalité et à réfléchir à des associations d'usages de la route et des transports en commun. Cette approche pourrait bénéficier pleinement au territoire d'autant que les transports en commun ne suffiront pas, à eux seul, par le report modal, à absorber les développements des territoires.

Les études en cours sur le réseau autoroutier et départemental autour de l'A1 pourraient intégrer une évolution du fonctionnement du réseau autoroutier en imaginant : une réduction de la vitesse, l'intégration de voies dédiées aux lignes de bus, traitement des délaissés et des diffuseurs, de nouveaux franchissements... Sans imaginer une transformation radicale, du type de l'expressway Cheonggyecheon à Séoul, un partage des usages sur les autoroutes A1, A 86 et A104 au niveau d'Aulnay, et un contact plus poreux avec la ville traversée pourraient être imaginés. L'autoroute urbaine est un concept à approfondir, pour les territoires intenses, subissant très traversés viaires qui les segmentent. Ici, ce territoire qui représente l'amorce de la zone dense et mixte parisienne pourrait se prêter de manière exemplaire à des recherches actions.

→ Etablir des relations avec les sites mitoyens au Nord

Les opérations de renouvellement et la redynamisation des zones d'activités du territoire du CDT (la Molette, Mermoz, le Râteau ...) peuvent apporter une véritable mixité urbaine à ces différents quartiers avec l'apport d'habitat et la mise en place d'hôtels d'activités (services et activités), comme le préconise le plan de référence de 2010 mentionné ci-dessus. Un nouvel équilibre économique et urbain pourrait être appréhendé, à la fois sur les sites de renouvellement du territoire du Bourget, sur les sites mitoyens de Garonor et, plus au nord, sur le site de PSA, voire PN2

La réorganisation du développement économique à cette échelle permettrait de limiter le trafic de poids lourds sur la voirie urbaine interne en localisant les activités aux alentours de l'échangeur A1-A3.

S'agissant de la logistique urbaine de redistribution, qui constitue une activité à conforter au sein des secteurs centraux de la métropole, un examen approfondi des besoins paraît opportun afin de réorganiser les flux de distribution au sein de ce territoire élargi.

Le CDT prévoit d'étudier l'opportunité de créer une connexion fret entre la gare de triage de Drancy et les zones d'activité de Mermoz et Garonor, la zone fret de Blanc Mesnil et les ZA d'Aulnay. Cette étude pourrait également intégrer les possibilités de raccordement du site de logistique urbaine et de fret (eau et fer) développé à Bobigny au sein du CDT Est Ensemble.

De plus, la proximité avec le Triangle de Gonesse, très influent pour le Bourget et le Grand Roissy, est également à considérer et à intégrer dans le CDT. Son aménagement, engagé par le lancement de la concertation, ainsi que la programmation en cours du projet Europa City, conduisent à considérer la mise en synergie des programmes et aménagements à venir avec le Bourget, en termes de transport (GPE, TCSP le Bourget-Gare du Triangle), développement économique (tertiaire et technologique, services), de loisirs et de sports, de culture et d'environnement (parc, continuité écologique). L'ampleur du développement qui constituera un quartier d'affaires de rang international et qui accueillera Europa City, pourra atteindre au total 1,5 millions de m² regroupant autour du pôle d'échange GPE/RER, et des autres transports en commun, dont 1 million m² d'activités de recherche appliquée, de centres d'innovation, d'activités tertiaires, hôtelières et de loisirs ainsi que des activités agricoles, des équipements d'enseignement, de formation, d'équipement culturels et sportifs. Ces projets pourront générer en tout la création de 52 000 emplois directs. Le développement du Bourget devra nécessairement en tenir compte notamment en terme de programmation économique et culturelle mais également en terme de fonctionnement avec la prise en compte de l'organisation des flux de déplacements tous modes confondus.

→ Faire des objectif de logement un vecteur de mixité et d'intensité urbaine

Les objectifs de la TOL pour le territoire déterminent la construction de 15 300 logements sur 15 ans, intégrant 3 800 logements dans le diffus, 7 100 dans les prévisions des PLH des communes et 4 400 logements sur les secteurs de projets dont 1 000 logements effectivement quantifiés dans le secteur de la Molette.

Cette ambition doit à présent être déclinée plus précisément dans chacun des secteurs par typologie d'habitat et densité. Comme le CDT l'affirme, la typologie de ces nouveaux logements sera déclinée selon la diversité des tissus urbains présents sur le territoire : secteurs pavillonnaires, grands ensembles, petits collectifs. Cependant cette programmation, qui dans le CDT fait appel à des plans directeurs sectorisés, devrait être examinée dans le cadre du projet d'ensemble et du plan guide préconisé ci-avant, de manière spatialisée et programmatique, à l'échelle du territoire du CDT. De plus, cette production de logements pourrait utilement contribuer aux objectifs d'équilibres globaux habitat/emploi à l'échelle du Grand Roissy, en compensant les situations d'autres CDT, où les programmes résidentiels sont plus restreints, voire impossibles, en raison du PEB.

En complément, la mutation progressive de certaines zones d'activités, tels que le secteur Mermoz ou celui du Râteau, pourrait offrir la possibilité d'insuffler un concept de mixité urbaine entre activité et habitat selon des formes et des densités qu'il faudrait dès à présent préciser et programmer afin d'anticiper les opérations à venir et les conditions de la maîtrise foncière.

→ Préciser la stratégie d'action foncière

Exceptées quelques emprises foncières d'un seul tenant aux abords de l'aéroport, l'espace urbain reste morcelé et caractérisé globalement par un parcellaire dense, de petite taille, souvent pollué et donc difficilement mobilisable. Un diagnostic foncier et immobilier approfondi, la création d'un observatoire du foncier et la mise en place d'un partenariat avec l'EPFIF pourraient être des mesures à inscrire dans le Plan stratégique foncier envisagé dans le CDT, afin d'agir en amont des mutations et échapper ainsi aux projets ponctuels incontrôlés. Cette mesure permettrait la mise en œuvre d'objectifs de renouvellement urbain prioritaires et de plus grande ampleur au sein du CDT.

→ Prendre en compte les nuisances dans l'implantation des logements

Le territoire compte deux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en cours de finalisation, l'un produit par l'Etat et l'autre par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, ainsi qu'un Plan de Gêne Sonore lié à l'activité de l'aéroport du Bourget, approuvé le 28 décembre 2011. Ce dernier impacte globalement peu le territoire du CDT (très faiblement les communes situées dans sa partie nord). Cependant, 40% du territoire est impacté par le bruit au sens des arrêtés préfectoraux, à savoir le bruit résultant des infrastructures ferroviaires et des voiries locales les plus circulées.

Une synthèse des diagnostics et des préconisations de ces PPBE pourrait être proposées et abondées en considérant l'ensemble des risques et des impacts sur l'environnement existants dans le territoire.

Il s'agirait, dans ce cadre, de prendre également en compte les sources de nuisances issues des zones industrielles et d'activités, et de localiser les secteurs de moindre nuisance, favorables à l'intensification de la vie urbaine et à l'implantation de nouveaux logements. A l'inverse, cela permettrait de déterminer les zones d'implantation des activités là où les nuisances auront le moins d'impact sur la population.

→ Confirmer la pleine intégration de la Courneuve dans le CDT

Au vu des objectifs et actions qui définissent les CDT du Territoire de la Création et du Bourget, il semblerait opportun que la Courneuve se tourne préférentiellement vers le CDT du Bourget.

Les sites des Essences et l'Aire des Vents permettent d'envisager une liaison de grande qualité et une lisibilité urbaine affirmée entre le cœur du territoire du Bourget, Dugny et le parc Georges Valbon. Dotés d'un potentiel environnemental et urbain remarquable, ces sites forment une transition qui contribue à l'intégration et l'ouverture du parc sur la ville. Des projets de logements ambitieux et structurants autour du parc conforteraient ces liens, tout en permettant de renforcer le développement du pôle d'échange du Bourget qui serait alors positionné de manière plus équilibrée, au centre géographique du projet de territoire.

→ Préciser les modalités de pilotage, coordination et concertation

La coordination et le pilotage de ce CDT apparaissent absolument fondamentaux vu le nombre de partenaires majeurs impliqués et la diversité et l'ampleur des projets.

Le CDT relève d'un projet sur le temps long avec des chantiers de dimension considérable (15 ans) et de nécessaires ajustements à prévoir notamment avec les évolutions progressives attendues en termes d'infrastructures (GPE, aéroport, TLN...) et au plan urbain.

Dans ce cadre, il conviendra de faire en sorte que le CDT se traduise dans des formes exprimant la diversité des enjeux sociaux, économiques, culturels. 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. Les associations locales et les habitants peuvent constituer des acteurs de premier plan pouvant 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, expérimenter et mettre en œuvre dans le prolongement de cette première étape d'élaboration du contrat de développement territorial qui constitue déjà de solides bases l'action future.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT du « Pôle métropolitain du Bourget » 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.