

Contrat de Développement Territorial

# LES GRANDES ARDOINES

## Avis de l'Atelier International du Grand Paris

Juillet 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'Île-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 des Grandes Ardoines 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 des Grandes Ardoines.

# Sommaire

## Introduction

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

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

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

### 1. Les CDT, des projets de territoire partagés

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

### 2. Les périmètres des CDT

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

### 3. Le défi des CDT pour demain

#### *Solidarité, « horizontalité » et interdépendance*

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

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

#### *Définir des priorités, scénariser, accompagner*

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

## Chapitre 2. Observations particulières sur le CDT des Grandes Ardoines

1. Des constats positifs
2. Des préconisations

# Introduction

## ● Le Grand Paris en mouvement

### Rappel de l'histoire récente

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

- Après la Conférence métropolitaine réunie pour la première fois en 2006, le syndicat mixte d'étude Paris Métropole est créé en 2009. Il compte aujourd'hui 203 membres.
- En 2008 également, le Ministère de la Culture lance une consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » ; 10 équipes pluridisciplinaires sous la houlette d'architectes urbanistes apportent leur vision de l'évolution du Grand Paris. Une exposition qui fait date s'ensuit en 2009 à la Cité de l'architecture et du patrimoine.
- En février 2010, l'Atelier international du Grand Paris est créé afin que les travaux des 10 équipes puissent être poursuivis et valorisés.
- La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris créé notamment la Société du Grand Paris et définit les Contrats de développement territorial (CDT).
- Un grand débat public est organisé à l'automne 2010 sur les deux propositions de transports publics. L'AIGP montre la voie d'une synthèse possible. Un accord intervient le 27 janvier 2011 entre l'État et la Région Ile-de-France.
- Le nouveau projet de schéma directeur de la région Ile-de-France est arrêté par le conseil régional le 25 octobre 2012.

## ● L'AIGP acte 2

### Nouvel élan, nouvelle mobilisation

- Depuis juin 2011, la gouvernance de l'AIGP associe à parité l'État (Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Ministère de la Culture et de la locales (Région Ile-de-France, Ville de Paris, syndicat Paris Métropole, l'Association des maires d'Ile-de-France)).
- Son Conseil scientifique a été renouvelé en 2012. Il est composé de 15 équipes d'experts retenues aux termes d'un appel d'offre international et dont les mandataires sont architectes-urbanistes.
- Le Conseil scientifique se réunit tous les mois avec des séminaires sur des sujets particuliers comme les quartiers de gares avec la SGP, la DRIEA et le STIF, la gouvernance et les pôles de centralité avec Paris Métropole, la mise en œuvre du SDRIF et les avis sur les Contrats de développement territorial avec la Région Île-de-France et la DRIEA.

- Trente lettres de commandes ont été passées aux équipes du Conseil scientifique autour de deux grands sujets :
  - « Habiter le Grand Paris » répond aux ambitions affichées d'augmenter très significativement la production de logements neufs dans la métropole parisienne (jusqu'à 70 000 par an), de rééquilibrer habitat et emplois sur le territoire du Grand Paris, de faire du logement un outil essentiel du développement urbain, notamment au regard du développement des réseaux de transport public et d'anticiper sur les évolutions sociodémographiques et des modes de vie à venir. Cette série d'études sera a été livrée en mars 2013.
  - « Systèmes métropolitains » interroge la métropole à l'aune de ses différentes échelles, de la ville-monde à la structuration des bassins de vie et des pôles de centralité, pour dessiner une physiologie, un caractère, un récit propre au Grand Paris. Ces études contribueront à éclairer comment les projets engagés et à venir participent de l'identité de ce territoire en articulant hier, aujourd'hui et demain. Cette série d'études sera livrée en juin 2013.

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

### ***La méthode retenue***

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

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

L'AIGP a été saisi le 24 mai 2013 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Île-de-France sur le contrat de développement territorial des Grandes Ardoines.

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

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

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

#### **2. L'implication du Conseil scientifique**

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

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

- L'AIGP a assuré une veille active sur l'ensemble des démarches CDT (appréciation des échelles territoriales en question et de leurs emboitements, enjeux métropolitains, enjeux liés à la mobilité, au logement, au développement économique, à la Culture, etc.).
- Des échanges de vues ont lieu avec Paris Métropole et l'Association des Maires d'Ile-de-France sur la méthodologie adoptée par chaque institution pour produire son avis.
- Les 3 et 12 décembre, le Directeur général de l'AIGP a invité les équipes volontaires du Conseil scientifique à s'associer à un groupe de travail dont l'objectif était de travailler à une méthodologie pour la rédaction des avis.
- Les documents relatifs aux CDT sont transmis aux membres du conseil scientifique.
- Un séminaire du Conseil scientifique s'est tenu le 18 janvier 2013 sur la mise en œuvre du SDRIF et son articulation avec d'autres outils infra-métropolitains comme les CDT.
- Une réunion spécifique avec toutes les équipes du Conseil scientifique s'est tenue le 19 janvier 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 intègreraient à la fois des territoires de première et de deuxième couronne le long des axes de transport lourd. Ils garantiraient les équilibres de la métropole solidaire : équilibres entre emplois tertiaires et industriels, entre logements et emplois, équilibre entre le cœur d'agglomération et le reste de l'île de France, équilibre pour rompre avec la ségrégation socio-spatiale.

#### → Dépasser le périmètre du CDT : le rôle des SDT

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

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

Il serait possible de structurer le dispositif par la mise en place de quatre Schémas de Développement Territorial correspondant à des entités géographiques pertinentes et regroupant plusieurs CDT, par exemple : au nord, la Plaine de France de Paris à Roissy / à l'est, les territoires entre Marne et Seine / au sud, le Plateau de Saclay, d'Orly à Saint-Quentin / à l'ouest, la Vallée de la Seine aval de La Défense à Mantes. Ces quatre ensembles seraient administrés par quatre comités stratégiques forts.

Mais la question peut se poser de la taille pertinente de ces macro-territoires et du risque potentiel qu'il pourrait y avoir à diluer les ambitions.

### 3. Le défi des CDT pour demain

#### ***Solidarité, « horizontalité » et interdépendance***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **L'apparition de relations latérales**

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

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

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

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

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

**→ Proximité et vie quotidienne : renforcer les centralités existantes**

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

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

### → Consolider les armatures territoriales

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

### → Penser un métabolisme (énergie, environnement, gestion des risques...) interne au sous-bassin de vie

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

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

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

### → Réfléchir à des systèmes de mobilité cohérents à l'échelle des sous-bassins de vie

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

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

### • Le danger d'une trop grande autonomie des CDT

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

### • Les avantages d'une interdépendance

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

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

Le Grand Paris a une spécificité, c'est Paris, hyper-développé, hyper-visible, souvent au détriment des autres communes.

Aucun CDT ne chevauche, n'enjambe le périphérique. Ils ne traitent que de manière marginale les relations entre le Paris historique et la banlieue. Cette absence est liée au dessin des périmètres des CDT qui ne dépassent jamais le périphérique.

**→ Identifier et organiser entre elles les différentes fonctions métropolitaines**

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

**→ Les CDT, constellations dans le ciel métropolitain**

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

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

**→ Créer des articulations spatiales entre les CDT et Paris**

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

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

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

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

### *Définir des priorités, scénariser, accompagner*

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

#### 4.1. Différencier les temporalités, définir des priorités

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

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

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

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

#### → Introduire la notion d'urgence...

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

#### → ... pour mieux impliquer les habitants

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

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

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

→ **Examiner la faisabilité des différents projets et établir une hiérarchie prioritaire**

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

## 4.2 Un outil malléable, évolutif – Imaginer différents scénarios possibles

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

Signé pour quinze ans par les communes concernées, l'État et à leur demande, la Région et les départements, le Contrat de Développement Territorial doit néanmoins conserver une certaine souplesse d'évolution. Il donne l'ambition du territoire, définit des actions, mais le nécessaire débat démocratique qui naîtra autour de ces projets amènera à en 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 des Grandes Ardoines

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

## 1. Introduction

Le CDT des Grandes Ardoines s'inscrit dans le périmètre de l'Opération d'Intérêt National Orly Rungis – Seine Amont, créée en 2007. Le projet de territoire associe la communauté d'agglomération Seine Amont (regroupant Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine et Vitry-sur-Seine) et celle de Plaine Centrale du Val-de-Marne (rassemblant Alfortville, Créteil et Limeil-Brevannes). Seules les trois communes de Vitry-sur-Seine, d'Alfortville et de Choisy-le-Roi se sont réunies pour mettre en œuvre ce contrat de développement territorial.

Le territoire des Grandes Ardoines est aujourd'hui un pôle productif important de la région francilienne, marqué notamment par la présence d'industries stratégiques pour la métropole mais qui contraignent le développement urbain du territoire. Son inscription dans le Cône Sud de l'Innovation ainsi que l'arrivée future du Grand Paris Express sur le territoire (trois gares de la ligne 15 prévues) lui donnent une dimension métropolitaine nouvelle, qui valorise son caractère économique à la fois productif, industriel et innovant.

Traversé et structuré par la Seine, le territoire du CDT est en mutation. Il porte des enjeux de reconversion, à la fois urbains et économiques, majeurs pour son développement et pour celui du Grand Paris. Le projet de territoire porté par le CDT traduit une volonté forte de la part des acteurs locaux de le reconvertir, de le doter d'une attractivité nouvelle grâce à des projets structurants, et de l'intégrer aux dynamiques métropolitaines.

## 2. Des constats positifs

- **De nombreux acteurs et partenaires engagés**

Le CDT est le fruit de multiples concertations notamment avec des partenaires publics et privés tels la SNCF, RFF, EDF, Ports de Paris, la Caisse des dépôts et consignation, Sanofi, Air liquide, Delek ... L'implication de tous ces partenaires au côté des acteurs du CDT et avec l'appui de l'EPA ORSA a contribué à conférer à ce CDT toute l'ambition qui le caractérise. Leur engagement sur la durée, autour du CDT, donnera lieu à de nombreuses conventions qui permettront progressivement de préciser certains objectifs du CDT et de favoriser leur traduction opérationnelle.

- **L'ambition d'un projet « complet » pour un territoire et ses habitants**

Le projet de CDT des Grandes Ardoines a pour objectif d'offrir à ses habitants et salariés l'ensemble des fonctions qui « font » ville et de conforter le rôle de ce territoire au plan métropolitain. C'est un projet ambitieux fondé sur des études territoriales engagées de longue date. De nombreux leviers de transformation sont identifiés avec la recherche d'un développement équilibré entre emploi et habitat à la croisée de dynamiques urbaines, économiques et de déplacement. Les enjeux de développement durable y sont très présents. On peut dire que les potentialités de ce territoire et ses opportunités de projets

sont exceptionnelles. Les nombreuses ZAC en cours et les projets de rénovation urbaine ont cet objectif commun de favoriser le renouvellement urbain avec le développement de nouveaux quartiers mixtes et denses. Ces quartiers constitueront autant de nouvelles polarités qui, articulés aux tissus existants, conforteront la structuration et l'armature du territoire. Ces ZAC misent sur un cadre de vie attractif pour tous et de nouvelles solidarités. Enfin, ce projet de CDT accorde une grande place à la Culture dans ses dimensions historiques et patrimoniales, culturelles et artistiques avec notamment des projets d'envergure comme la réhabilitation de halles et usines en équipements culturels.

- **Une stratégie économique inscrite à l'échelle du Cône de l'innovation**

Le projet de territoire porté par le CDT s'appuie sur une stratégie économique très développée qui s'inscrit dans le Cône sud de l'innovation, espace moteur pour le développement scientifique, universitaire et industriel du Grand Paris.

A proximité directe de la Vallée Scientifique de la Bièvre, le territoire des Grandes Ardoines, souligne son rôle charnière d'interface, en misant sur le croisement de plusieurs filières économiques innovantes (notamment les biotechnologies et les éco-activités), plutôt que sur la spécialisation. La recherche de synergies et de complémentarités avec les autres acteurs du sud francilien (pôles de Créteil, d'Ivry-sur-Seine ou de Villejuif) est une volonté forte, qui s'inscrit dans cet objectif, plus large, de s'affirmer comme un territoire clé du Cône sud de l'innovation.

Le positionnement stratégique proposé dépasse les frontières du CDT, tout en s'appuyant sur le tissu économique existant et riche de sa diversité. Plusieurs actions du CDT répondent à cette volonté d'ancrer le développement économique dans le territoire, afin d'en faire bénéficier directement les habitants. A ce titre, une attention spécifique est portée sur les volets concernant l'accès à l'emploi et la formation des populations, lesquels sont considérés comme essentiels pour mener à bien le projet de territoire.

- **La Seine et ses berges, considérées comme « haut lieu » du territoire**

Le territoire du CDT est traversé par la Seine qui structure son développement et marque son paysage. La relation entre la ville et le fleuve, contrainte par la présence d'activités industrielles et d'infrastructures lourdes sur la plaine alluviale, est au cœur du projet de territoire porté par le CDT avec des enjeux culturels et identitaires forts. La Seine est considérée comme un haut lieu du territoire des Grandes Ardoines, à la fois vecteur de renouvellement urbain, de qualité et de mixité d'usage. Elle crée un sentiment d'appartenance locale et métropolitaine et offre une identité commune pour ses riverains. Sa présence est également source d'innovations liées à la gestion des risques dans les projets d'aménagements.

Le CDT se saisit de cet enjeu de réinscription de la Seine au sein des Grandes Ardoines qui apparait essentiel pour le développement et la valorisation du territoire. Ainsi, les différents projets liés à l'aménagement des berges de la Seine (ZAC du Port, parc des berges aux Ardoines) et au franchissement prévu constituent des leviers déterminants pour la mise en œuvre du projet de territoire des Grandes Ardoines.

Le CDT, qui s'inscrit dans le territoire de la Seine Amont, intègre les éléments naturels remarquables dans les trames verte et bleue, reliées à la vallée de la Seine (le lac de Créteil, la forêt de Meudon, le Bois de Vincennes, ou encore le parc des Lilas).

- **Une réflexion très développée sur la mobilité qui intègre les courtes distances et les réseaux locaux**

Le CDT est directement lié à l'arrivée de trois gares de la ligne 15 du Grand Paris Express sur le territoire d'ici 2020 : Vitry Centre, Gare Ardoines et Le Vert de Maisons. Les enjeux forts d'insertion urbaine et d'accessibilité du territoire sont soulignés pour le développement de ces gares. Ces éléments essentiels du CDT sont définis comme de nouveaux points d'interconnexion, et donc de nouvelles centralités urbaines, à la croisée de réseaux de transport locaux et métropolitains. Conscient que cette nouvelle infrastructure ne représente pas une solution complète aux problématiques de déplacements, le CDT affirme sa volonté d'intégrer dans ses actions l'ensemble des échelles. Les objectifs en termes de mobilité répondent à une logique de liaison, de maillage et d'intermodalité. Ils se traduisent par une gamme d'actions élargie et diversifiée: Grand Paris Express, réseaux RER D et C, réseau viaire, tramway, TCSP (TZen 5, TVM notamment) et circulations douces (réseaux cyclables et piétons).

La prise en compte des micro-mobilités et des mobilités douces, conjointement à celle des réseaux métropolitains en s'appuyant sur les nouveaux nœuds de transports, pourra permettre une amélioration des trajets quotidiens sur un territoire aujourd'hui très fragmenté. Des actions concernant les circulations piétonnes et cyclables, viennent enrichir l'ambition du document et témoignent d'une réflexion multi scalaire et durable.

- **L'intégration et la valorisation de « fonctions métropolitaines » de services**

Le territoire des Grandes Ardoines est marqué par la présence de grands secteurs industriels et de filières stratégiques innovantes avec des grands groupes, des centres de recherche mondiaux et un important tissu de PME-PMI. Certaines activités comme les activités de production d'électricité et d'eau potable ou encore de logistique (fluviale et ferroviaire), relèvent de fonctions métropolitaines majeures. Les nuisances ou contraintes souvent liées à ces activités constituent bien sûr un défi majeur à relever pour la mise en œuvre du projet de CDT. On peut dire que la conciliation entre ces activités et le développement urbain souhaité est un enjeu central.

L'ambition du CDT est de concilier le maintien du tissu industriel et productif, sa valorisation et son intégration dans la nouvelle organisation urbaine du projet de territoire. Il s'agit bien de faire de cette spécificité économique une plus-value vectrice d'innovation, notamment en matière d'intégration urbaine et de formes architecturales. Les actions de modernisation des grands services industriels témoignent de la place majeure accordée à cet enjeu au sein du projet. La reconfiguration des sites industriels et productifs est essentielle à la dynamique économique recherchée pour les Grandes Ardoines et au-delà au développement du projet « complet » porté par le territoire.

- **Le défi des mutations du foncier et de ses évolutions au service du projet de CDT**

De nombreuses libérations d'emprises foncières sont programmées sur le territoire à la suite du reformatage de sites industriels et productifs (EDF, RFF et Delek notamment). Ce potentiel foncier constitue une réelle opportunité pour le développement urbain et économique dont le CDT a su se saisir. Les opérations de reconversion des tissus industriels s'intègrent pleinement dans la démarche de recyclage urbain, tout en s'attachant à développer une mixité des fonctions urbaines.

La reconfiguration de ces espaces rend nécessaire la prise en charge de cette problématique par un organisme dédié. La présence et l'implication de l'EPA ORSA dans le portage des projets est un atout et un gage de réussite pour la mise en œuvre des projets et leur traduction opérationnelle y compris en termes financiers. Par ailleurs, la création d'un observatoire du foncier mutable est à juste titre envisagée afin de coordonner les différentes opérations à l'échelle du territoire et d'anticiper les transformations des zones concernées.

- **Un engagement très fort en matière de logement**

Le CDT répond aux objectifs fixés par la TOL avec l'engagement de construire 1390 logements par an. Cette ambition s'inscrit dans l'effort de construction fourni par le territoire, dû au dynamisme démographique caractérisant les Grandes Ardoines depuis les années 90. Dans un contexte contraignant et fragmenté par les infrastructures de transport et les activités industrielles, l'ambition du CDT en matière de logement s'accompagne d'une mutation d'importants potentiels fonciers et d'une valorisation qualitative des berges de la Seine. De plus, le document s'attache à promouvoir une offre résidentielle attractive et diversifiée, en mêlant des projets de construction neuve, de renouvellement urbain et en maintenant la production importante de logement social sur le territoire (objectif de 40% d'habitat social). Les nombreux projets de ZAC et ceux de renouvellement urbain de grands ensembles et de centre-ville viennent illustrer cette ambition d'une offre diversifiée, accessible et de qualité.

- **Un parti pris ambitieux de qualité et d'innovation urbaine**

Le souci d'une qualité architecturale et urbaine exemplaire à l'échelle de l'ensemble du territoire et au bénéfice de la population résidente et de ses actifs constitue un axe fort de ce CDT. Ainsi les objectifs suivants sont-ils mis en avant : faire en sorte que des traits d'union forts s'établissent entre les nouveaux quartiers et les quartiers existants, faire « une ville à échelle humaine, faite d'îlots de taille raisonnable qu'on peut parcourir aisément, où la densité bâtie donne un sentiment d'urbanité » ; assurer l'intégration urbaine des gares ; rechercher l'insertion urbaine des infrastructures routières ; accorder la plus grande attention aux espaces publics tels les places, placettes, squares, cheminements ... ; considérer comme prioritaire et crucial tout ce qui concerne les franchissements (RER, voies ferrées, Seine ...) vecteur de désenclavement ; réintroduire la nature en ville ; s'ouvrir sur la Seine ; améliorer le parc social ; moderniser les équipements de proximité ; faire en sorte que les contraintes donnent lieu à des expérimentations par exemple en terme de gestion des risques naturels comme les inondations.

Compte tenu des difficultés inhérentes à ce territoire et à ses diverses emprises notamment industrielles, ferroviaires et routières cette attention accordée à la qualité urbaine pour tous est ambitieuse et se justifie pleinement.

- **Une prise en compte des différentes temporalités**

Le CDT affirme son caractère évolutif et la nécessité d'un programme séquencé distinguant le court, le moyen et le long terme et permettant l'émergence d'une véritable dynamique pour le territoire. La concordance et la cohérence entre les calendriers des projets de transport et ceux d'aménagements urbains est une priorité exprimée par le document. L'élaboration d'une programmation – même indicative – des actions du CDT et d'un calendrier de

réalisation des projets engagés, vient illustrer ce point fort du contrat et cette volonté de concilier les différentes temporalités.

### 3. Des recommandations et des questionnements

#### → Elargir et enrichir la réflexion en prenant en compte un territoire plus large que celui du CDT

La zone concernée par le CDT appartient à un territoire dynamique, pleinement intégré dans le Grand Paris. Identifié dans le SDRIF en tant que Territoire d'Intérêt Métropolitain, bénéficiant d'une proximité relative avec Paris et d'un fort potentiel foncier pour le développement urbain et économique. Cette situation va favoriser des transformations en profondeur du secteur au cours des 30 prochaines années. A ce titre, les objectifs établis en termes de transversalités territoriales et d'aménagement paraissent trop exclusivement concentrés sur le périmètre du CDT et devraient pouvoir tirer davantage parti des nouvelles opportunités de déplacements.

Le CDT veille de manière légitime et opportune à assurer et préserver la formation et l'accès à l'emploi sur son territoire pour ses habitants. Le territoire des Grandes Ardoines répond à une dynamique locale forte et à des enjeux partagés par les trois communes signataires : arrivée du Grand Paris Express, mise en valeur de la Seine, renforcement de liens est-ouest. Mais le périmètre du CDT, ne concernant que 3 communes s'inscrit dans une réalité territoriale vécue beaucoup plus large, à la fois géographique, spatiale et fonctionnelle.

Le projet justifierait d'une prise en compte plus importante des structures intercommunales existantes et des projets envisagés sur le long terme adossés aux futures lignes de transports. Les effets positifs de ces projets renforceront les relations habitats-emplois à l'échelle du cadran sud-est francilien. Le développement des activités économiques et culturelles, l'apport de nouveaux logements au sein des Grandes Ardoines sont de nature à bénéficier largement aux territoires voisins du CDT confirmant ainsi son rôle de territoire d'intérêt métropolitain. Réciproquement, cette notion de bassin élargie pourra également faciliter l'accessibilité des habitants des Grandes Ardoines à d'autres bassins d'emploi et de vie de la métropole, ce qui leurs permettra notamment de bénéficier d'une plus large diversité d'offre de logements, de services, de formations et d'emplois.

A la lumière des études et recherches menées par l'AIGP (équipe les Urbanistes associés) il y aurait donc lieu de considérer que le territoire des Grandes Ardoines présente un très fort potentiel de coopération hors CDT, mettant en relation directe les territoires présentant des polarités interdépendantes telle qu'Ivry-sur-Seine, Créteil, Orly et mettant en évidence la zone intense d'autonomie relative de Créteil (comprenant également Vitry –sur-Seine, Alfortville, Ivry-sur-Seine-, Champigny-sur-Marne, Maisons Alfort et Saint-Maur-des-Fossés). Ces recherches montrent avec intérêt la pertinence des bassins de vie sur l'ensemble de la métropole et significativement sur les territoires concernés et voisins du CDT. Ces derniers forment ensemble un territoire d'autonomie forte et d'interdépendances locales en matière de relations fonctionnelles et d'habitat- emplois.

#### → Rechercher une continuité le long de la Seine au-delà des Grandes Ardoines

Les aménagements prévus au contact de la Seine - ses berges, les nouveaux franchissements ferrés et routiers, l'évolution de ses activités portuaires, de logistiques, et

les parcs, les aménagements paysagers - pourraient être pensés dans le souci d'une même qualité de traitement sur les deux rives et tout le long du fleuve, à l'instar des aménagements réalisés entre Ivry-sur-Seine et Paris.

### → Prolonger les réflexions Nord/Sud

Sur un axe Nord-Sud, de nombreuses infrastructures traversant le territoire du CDT, telles que notamment la RD 5, les lignes de RER C et D et les futures lignes (TZen 5 et tramway Paris-Orly), constituent un accès à l'aéroport d'Orly ainsi qu'une entrée même de Paris. Ces perspectives justifient de considérer un périmètre d'étude plus large, ne serait-ce qu'en termes prospectifs et par rapport à des enjeux à l'échelle du Grand Paris.

Vers Paris, dépasser le périmètre du CDT en intégrant Ivry sur Seine, permettrait de mener des réflexions stratégiques à grande échelle sur un territoire continu entre Paris et la première couronne, structurant pour la métropole. L'affirmation d'une forme de « continuité territoriale » fondée sur des exigences de qualité et de lisibilité urbaine pourrait ainsi s'affirmer du 13<sup>ème</sup> arrondissement de Paris avec les quartiers de l'opération Paris-Rive-Gauche se prolongeant sur Ivry-sur-Seine et rejoignant les Grandes Ardoines. La constitution de la communauté d'agglomération Seine-Amont comprenant les villes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi préfigure bien la possibilité d'élargissement des réflexions.

Au Sud, des liens existent entre le territoire du CDT des Grandes Ardoines et celui du Grand Orly par l'appartenance de la ville de Choisy-le-Roi à ces deux projets de territoire. L'EPA ORSA veille à coordonner ces deux dynamiques que viendront conforter l'arrivée de la future gare TGV, dont la localisation dans le périmètre du Grand Orly est en cours de réflexion. Les incidences de cette future gare sur le territoire des Grandes Ardoines mériteraient d'être anticipées afin d'en tirer le meilleur parti.

### → Conforter des continuités territoriales est-ouest

Sur un axe Est-Ouest, dépasser le périmètre du CDT pour considérer les territoires de la Vallée scientifique de la Bièvre avec Villejuif à l'Ouest et des territoires autour de Créteil à l'Est permettrait de diversifier et de consolider les synergies et complémentarités recherchées entre les territoires.

En effet, le CDT s'appuie fortement sur les différents équipements de santé, de formation et de loisirs de ces deux villes extérieures au périmètre du CDT. L'arrivée de la ligne 15 du NGPE ne pourra que consolider les liens entre ces deux pôles. Il s'agirait à ce niveau d'explorer plus avant les possibilités de développement autour des gares de RER de Maison Alfort-Alfortville et Pompadour et de manière plus précise voire pré-opérationnelle autour de la gare GPE le Vert de Maisons.

Ces futures polarités autour des gares et des opérations de transformation urbaine positionnent les Grandes Ardoines comme un maillon contributif du Grand Paris, entre La Défense et Marne la Vallée. Les évolutions en faveur de l'intégration de l'autoroute A86 et de ses abords y contribueront également.

### → Développer des réflexions sur la qualification et l'intégration urbaine de l'A86.

L'A86 constitue à la fois une fracture, une rupture, dans le tissu urbain du territoire des Grandes Ardoines et une « voie urbaine » potentielle unique pour favoriser des mobilités transversales Est-Ouest. C'est une armature en « anneau », susceptible d'aménagements y

compris sur la voirie même, et qui pourraient constituer un boulevard métropolitain d'un nouveau type, une sorte de « ligne de vie » du Grand Paris.

Les enjeux en termes d'accessibilité, de dessertes, d'évolution de zones logistiques, et d'expérimentation de quartiers commerciaux sont importants. L'évolution d'échangeurs comme celui au niveau de Choisy-le-Roi qui marque l'entrée de la ville est à ce titre stratégique pour le développement du territoire en tant que trait d'union entre Vitry-sur-Seine et Choisy-le-Roi.

Le CDT mentionne le lancement d'une réflexion sur la qualification de l'A 86 ; Il s'agirait de considérer que celle-ci est tout à fait stratégique, indispensable et prioritaire au vue des potentialités qu'elle offre à l'échelle du CDT et du Grand Paris

### → Favoriser la prise en compte de toutes les échelles de projet et s'efforcer de les conjuguer

La stratégie proposée pour ce territoire des Grandes Ardoines requiert la plus grande cohérence possible entre les projets et au prisme de différentes échelles territoriales (projet ANRU, ZAC, CDT, autres dynamiques intercommunales, OIN OSRSA, cône de l'innovation, Grand Paris).

A ce titre le « plan guide » de la partie centrale des Ardoines, en tant que document de référence, évolutif, contribuera très utilement à cette nécessaire recherche d'une cohérence d'ensemble.

Il va de soi que l'échelle du CDT ne se limite pas à celle des projets de renouvellement urbain. Les deux ZAC principales vont être amenées à concentrer les moyens et l'attention des acteurs du territoire. Or, il conviendra de bien veiller à ce que le développement de ces zones se conjugue et s'articule avec celui des projets ANRU et des autres projets de réhabilitation et d'aménagement. L'intégration au tissu urbain, de tous les nouveaux projets d'amélioration du parc existant, et des projets ANRU relève d'un enjeu majeur notamment en termes de typologie des logements à programmer et de fluidité entre les différents segments du parc de logement. Ceci est particulièrement important pour les territoires enclavés entre la Seine et les voies ferrées dont les conditions d'insertion et « d'accroche » territoriales sont cruciales.

### → Bien prendre la mesure du rôle stratégique futur de la gare des Ardoines et de son quartier

La gare des Ardoines, futur pôle majeur d'interconnexion métropolitain (RER C, GPE, arrivée du TZEN 5) et son quartier, qui font l'objet d'une ZAC, revêtent des enjeux particulièrement stratégiques pour l'ensemble du territoire du CDT. Le Plan Guide des Ardoines, destiné à évoluer au fur et à mesure de l'avancée des réflexions avec les grands partenaires, constitue un outil particulièrement utile et adapté.

La partie centrale des Grandes Ardoines concernée, de part et d'autres des faisceaux ferrés connaîtra des mutations progressives très importantes avec la reconfiguration, la délocalisation ou la fermeture de nombreuses activités actuelles, la libération d'emprises foncières importantes et la réalisation d'îlots nouveaux mixtes, denses et à valeur d'exemple.

Si la mise en place de la gare d'interconnexion entre le GPE et le RER C se fera à horizon 2020, les projets urbains de ce secteur, nombreux, diversifiés et ambitieux, justifient d'une mise en œuvre dès que possible. Il s'agit d'enclencher sans attendre une dynamique de transformation, un effet d'entraînement sur nombre d'actions supports de développement comme la transformation des Halles en équipements culturels, la liaison entre la RD 5 et la RD 6 qui passe par la gare des Ardoines, constituera un franchissement stratégique de la Seine et des voies ferrées (RER C et D) et permettra le désenclavement du secteur Sud d'Alfortville.

### → Face aux enjeux de mutations du territoire et du foncier, anticiper et conduire des réflexions prospectives de moyen et long terme

Liées à la libération des emprises diverses et l'arrivée du GPE, les enjeux fonciers sont majeurs que ce soit en termes de dépollution, de logistique et d'aménagement, sur le plan social et économique et par rapport au risque de possibles spéculations. Les évolutions attendues présentent de nombreuses inconnues d'ordres technique, financière ou opérationnelle (au niveau des grandes emprises industrielles, de la politique énergétique, d'ingénierie complexe ou encore d'infrastructures de transport) et d'ordres économique et sociale (une attractivité nouvelle en balance avec des phénomènes de départ ou de relocalisation). Le calendrier imparti pour la mise en œuvre du CDT doit pour cela veiller à bien intégrer ces enjeux.

Au-delà des grands projets qui font notamment l'objet de ZAC, ou de projets à plus long terme, certains territoires, caractérisés par exemple par leur tissu pavillonnaire, les délaisés d'infrastructure, pourrait justifier aussi de transformations à anticiper, liées l'évolution des modes de vie, à l'obsolescence de certaines typologies d'habitat et à la requalification ou l'optimisation des ressources du territoire. Ces transformations potentiellement importantes interviendraient sur du foncier aujourd'hui qualifié « d'invisible » mais valorisable. Elles pourraient conduire à améliorer l'habitat existant et à densifier ou intensifier des quartiers ; elles pourraient être anticipées par des études sur ces thématiques.

### → Conduire des expérimentations pour faire de ce territoire un lieu exemplaire d'innovation

En matière de logement, le CDT avance des objectifs quantitatifs notables et correspondants à la TOL, dans un contexte assez rare puisqu'il bénéficie de réelles opportunités foncières. Cependant, le CDT doit composer avec son contexte particulier contraint par des coupures urbaines liées aux voies ferrées et par la présence de zones inondables. Ces contraintes pourraient être transformées en source potentielle d'expérimentation et d'innovation, pour ce territoire singulier de la métropole. Ce principe d'innovation en matière d'habitat, avec des solutions nouvelles en zone inondable ou aux abords des infrastructures par exemple, mérite d'être développé. Il aurait valeur d'expérimentation transposable à l'échelle métropolitaine du Grand Paris. Il s'agirait de l'encourager.

Concernant plus particulièrement le risque inondation, la stratégie doit relever de deux échelles : à grande échelle pour maintenir le territoire en fonctionnement pendant une crue majeure, anticiper la crue et faciliter la décrue ; à l'échelle urbaine, pour inventer des solutions concrètes et garantes d'urbanité, notamment par la programmation des rez-de-chaussée.

## → Etre particulièrement vigilant au pilotage, à la coordination et la 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 d'ampleur considérable (30 ans) et de nécessaires ajustements et évolutions à prévoir.

Le rôle de l'EPA ORSA, dont le champ est plus large puisque s'attachant à construire l'avenir d'un grand territoire du sud-est de Paris et qui dispose d'une capacité d'expertise exceptionnelle, est un atout de poids dans l'accompagnement de la mise en œuvre du CDT. L'EPA a capacité à œuvrer pour la coordination de tous les acteurs publics concernés, le portage des projets et l'évaluation progressive des objectifs, des programmes et des actions proposées dans et au delà de son propre périmètre à une échelle territoriale qui pourrait s'avérer plus pertinente et stratégique pour le Grand Paris,

Il conviendra par ailleurs de faire en sorte que le CDT, dont la qualité peut être largement soulignée, soit rendu le plus accessible possible par les habitants et les acteurs locaux. La restitution de ce projet auprès des habitants sous des formes qu'il conviendrait de définir apparaît déterminant pour la réussite du projet du Grand Paris.

Ainsi différents modes de concertation, de participation, d'implication des habitants et des usagers seraient à définir, à expérimenter sous forme d'ateliers participatifs et à mettre en œuvre sur la durée, étape par étape. Les acteurs culturels en présence devraient pouvoir y contribuer utilement.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT des Grandes Ardoines 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.