

Contrat de Développement Territorial

Grand Paris Seine Ouest

Avis de l'Atelier International du Grand Paris

Février 2013

**ATELIER
INTERNATIONAL
DU GRAND
PARIS**

Palais de Tokyo
13 avenue du Président Wilson
75116 Paris

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.

Ces travaux donneront lieu à des publications, colloques et expositions d'ici l'été et à l'automne 2013.

Pour plus de détails, voir www.ateliergrandparis.com

Avertissement

Cet avis de l'Atelier International du Grand Paris sur le contrat de développement territorial du Grand Paris Seine Ouest a été produit par l'équipe de l'Atelier International du Grand Paris (AIGP). Il s'appuie sur les réflexions, positions et opinions des équipes constitutives de son Conseil scientifique émises à l'occasion de cet avis.

Point n'est besoin de souligner que dégager un consensus entre les quinze équipes conduites par les architectes-urbanistes du Conseil scientifique compte tenu de leurs sensibilités, de leurs parcours et de leurs convictions respectives n'aurait pas été pertinent et qu'au contraire cet avis est riche de la pluralité des propositions et réflexions qui y figurent.

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 l'Avis.

Cet avis a été approuvé par le Conseil d'administration de l'AIGP le 18 février 2013.

Ce document comprend sept chapitres. Le dernier est consacré à des observations particulières sur le CDT Grand Paris Seine Ouest. Le reste du document rassemble une série d'observations de caractère plus général, méthodologique et théorique sur la démarche CDT. La lecture de cette partie est essentielle pour comprendre l'avis spécifique.

Sommaire

Introduction

Au sujet du Grand Paris

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

1. De l'avis de l'AIGP sur les Contrats de développement territorial (CDT)

De la méthode retenue

- 1.1. De l'implication du Conseil d'administration de l'AIGP
- 1.2. De l'implication du Conseil scientifique
- 1.3. Des orientations qui en ont résulté

2. Les trois « fondamentaux » des CDT

Comment l'histoire éclaire le présent

- 2.1. De l'évolution des CDT depuis 2010
- 2.2. Le développement économique
- 2.3. Les objectifs de création de logement et la TOL
- 2.4. L'évolution des transports et les effets attendus

3. Les CDT d'aujourd'hui,

Dynamiques et jeux d'acteurs

- 3.1. Des élus qui dialoguent
- 3.2. Des opérateurs associés
- 3.3. Des habitants
- 3.4. Une plate-forme d'échanges et de débats à laquelle l'AIGP pourrait contribuer pleinement

4. De la limite des périmètres des CDT

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

5. Le défi des CDT pour demain

Solidarité, « horizontalité » et interdépendance

- 5.1. Renforcer l'autonomie des territoires (Horizontalité, bassins de vie, proximité)
- 5.2 Développer des polarités en réseau, assurer l'articulation des pôles

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

Définir des priorités, scénariser, accompagner

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

7. Observations particulières sur le CDT Grand Paris Seine Ouest

- 7.1 Des constats positifs
- 7.2 Des préconisations

Introduction

Au sujet du Grand Paris

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 communication, Préfet de Paris et de la région Ile de France) et les collectivités 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 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.

1. De l'avis de l'AIGP sur les CDT

De 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 2 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 20 décembre 2012 par le Préfet de Paris, Préfet de l'Ile-de-France sur le contrat Grand Paris Seine Ouest.

1.1. De 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.

1.2. De l'implication du Conseil scientifique

L'AIGP s'est mobilisé sur la production de l'avis sur le CDT Grand Paris Seine Ouest 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 eu 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 de cet avis.
- Les deux projets de CDT ayant été réceptionnés le 20 décembre, ces documents ont été transmis aux membres du conseil scientifique le 21 décembre par internet.
- 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 l'avis à émettre d'autre part.
- Chaque équipe a adressé à l'AIGP dans les jours qui ont suivi une note synthétisant sa contribution.

1.3. Des 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, vu 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 sur 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 prononcé sur les observations particulières.

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

- les équipes du Conseil scientifique sont en plein travail sur les commandes qui leur ont été passées et leurs réflexions évolueront conjointement ;
- 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.

2. Les « fondamentaux » des CDT

Comment l'histoire éclaire le présent

2.1 De l'évolution des CDT depuis 2010

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. L'enjeu principal était 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 se définissait comme un ensemble d'opérations d'aménagement et de projets d'infrastructures.

- **... 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 change. 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.

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**

En parallèle, le nombre de CDT s'est multiplié, couvrant une large partie de la zone agglomérée de la métropole. A ce jour 21 CDT sont en cours d'élaboration. Ils doivent être signés au plus tard fin décembre 2013, après enquête publique. Certains CDT, comme Achères ou Sénart, ne seront 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).

2.2. 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. 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 pour 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 ne produira que des emplois de basse qualification et renforcera 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

Il s'agirait de mettre au clair la spécificité des CDT en ajoutant, dans leur introduction, 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 résonnance 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.

2.3. 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 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, des cimetières, 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 formes de montages, de nouvelles techniques et modes de construction, des typologies évolutives.

→ **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.

2.4. 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 avec la publication du rapport Auzannet, l'AIGP souligne que l'effet de levier attendu autour des gares est probablement 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 que le GPE de ces accessibilités améliorées

Les propositions concernant les transports dans les CDT s'articulent autour de l'idée d'optimiser les réseaux existants, à travers une nouvelle hiérarchie de ceux-ci, afin de répondre aux attentes et aux besoins immédiats des habitants des territoires concernés. Les projets de CDT doivent avancer des propositions en matière de construction de logements dès à présent même si le calendrier de réalisation du réseau de transport n'est pas arrêté.

→ 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 penser 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, branchés sur un réseau lourd, régional, amélioré et complété.

→ Penser le transport en surface, franchissements et détournements

Le transport souterrain sera rapide, mais, en surface, le système viaire est partout coupé, mal commode, voire impraticable. Il n'est pas possible d'envisager les CDT sans charpenter les lignes de développements, de circulation, de repérage, d'adresses et de connaissance du territoire que sont les grandes voiries. Par endroit, un CDT pourrait programmer un franchissement, un pont, un passage souterrain, une voie de détournement de poids-lourds, la récupération d'une bande le long d'une zone logistique....

3. Les CDT d'aujourd'hui,

Dynamiques et jeux d'acteurs

Introduits depuis seulement deux ans, les CDT représentent un outil prometteur de transformation de l'agglomération parisienne. Leur principal mérite est le dépassement rapide et puissant des modes de pensée et de faire la métropole. À défaut d'une vision claire et partagée, évoquer le *Grand Paris* signifie aujourd'hui élargir le champ de la réflexion, penser et faire autrement. C'est déjà beaucoup, et la dynamique ne demande qu'à être amplifiée. Parfois les dynamiques peuvent précéder les structures, surtout quand elles permettent de dépasser des pratiques figées de l'aménagement et du projet urbain.

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

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

3.1. Des élus qui dialoguent

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

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

Il est indéniable que les CDT ont permis d'instaurer un dialogue entre les élus, les collectivités territoriales et l'État. Si certaines intercommunalités préexistaient, c'est la loi du Grand Paris qui en a incité d'autres à se créer et à démarrer une réflexion partagée.

Les intercommunalités sont devenues un moyen de mettre en œuvre des dynamiques de projet, car elles organisent des territoires mouvants à même de s'adapter à des besoins sans cesse différents. On remarque que dans certains cas les CDT et les intercommunalités ont suscité des prises de conscience collectives, des projets communs et une véritable dynamique territoriale.

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

Certains sont depuis longtemps déjà labellisés sous des noms divers (intercommunalités). D'autres sont apparus plus récemment et recherchent plus de visibilité et de cohérence (Confluence ou Sénart), d'autres enfin commencent à exister à la faveur des opportunités du débat public sur les transports et la multiplication des 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 et un Contrats de Développement Territorial sont en cours d'élaboration. Portés par les élus, ces CDT ont contribué à une mise en mouvement interterritoriale mais partielle d'acteurs voulant se doter d'un discours et 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 de la concentration des efforts sur ces 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. C'est l'idée 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, à caractère compensatoire, plus politique et régaliennne.

3.2. Des opérateurs associés

Aujourd'hui, les CDT sont donc reconnus comme un contrat fédérateur des élus qui encouragent la création de nouvelles solidarités intercommunales. On assiste également à l'implication dans la conception des CDT de grands opérateurs publics et privés comme l'Agence Régionale de Santé (ARS), Aéroport de Paris (ADP), des universités, des chambres de commerces, etc.

→ 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 (communes/ 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 pourraient trouver une réelle place dans l'élaboration et l'application des CDT.

La façon dont les débats vont se nouer autour de ces contrats est déterminante pour leur mise en œuvre future.

3.3 Des habitants

- Les CDT, un outil potentiellement démocratique

Les CDT seront, à partir de la fin mars 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 une évolution vers un outil démocratique, capable d'évoluer par l'influence du local, ce qui implique d'anticiper dès maintenant sur les moyens de cette mise en mouvement pour 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.

3.4 Une plate-forme d'échanges et de débats à laquelle l'AIGP pourrait contribuer pleinement

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 pousser à l'action. L'AIGP peut se positionner sur la question de la méthode à employer pour rendre l'outil CDT le plus efficient possible.

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 ». Rencontrer les porteurs de projet et les chargés de mission à la Préfecture de Région par sous-groupes de 3 à 5 experts du comité scientifique (non concernés par les études préliminaires) 15 jours après la réception des dossiers soumis à avis, en allant sur les territoires concernés.

4. De la limite des périmètres des CDT

Si les CDT représentent une formidable avancée dans le dialogue d'acteurs locaux, ils sont construits en fonction de périmètres politiques. Ils proviennent d'une volonté locale qu'aucun autre document sectoriel n'a réussi à enclencher jusqu'à présent. Il nous semble opportun de questionner la pertinence de ces périmètres.

4.1. Les périmètres des CDT ne constituent pas un découpage satisfaisant 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. De plus, la plupart des périmètres de CDT ne coïncident pas avec les instances administratives existantes (intercommunalités, départements), ce qui ajoute à la confusion générale en complexifiant encore plus le découpage administratif en Île-de-France.

De plus, la sectorisation de l'Île-de-France se poursuit avec la recherche d'un "chaînon intermédiaire" entre SDRIF (document général de macro planification régionale - *top-down*) et CDT (contrats entre des acteurs locaux soutenus par l'État- *bottom-up*) qui assurerait un "emboîtement d'échelle" idéal. Les prétendants sont dès lors nombreux : SDT (Schéma de Développement Territorial) SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), inter-SCOT, super SDT, TIM (Territoire d'Intérêt Métropolitain), GP3 (Grand Projet 3 du contrat de plan État/Région)...

4.2. Des périmètres qui résultent en partie de logiques techniques et programmatiques

Les périmètres des CDT découlent d'une logique technique et programmatique, constitués 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 des territoires et ne tiennent pas compte de la poétique des lieux. Cela est très clair quand on voit que la Seine, pour certains d'entre eux, constitue encore une limite au lieu de « faire lien ».

→ Dépasser les périmètres politiques en prenant en compte les sous-bassins de vie et d'emploi

Quand on superpose la carte des CDT avec celle des sous-bassins de vie et d'emploi, on remarque 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 est possible de sortir des limites fixées par les CDT en pensant des lignes de développements, de circulation, de repérage, d'adresses et de connaissance du territoire que sont les grandes voiries et autoroutes urbaines.

Ces lignes agrégatives du développement seraient les zones où la densité et la mixité urbaine sont encouragées. Ici, La métropole n'a pas pour forme une texture urbaine en nappe, avec grille de rues, elle se constitue en lignes, elle est « poly-linéaire ». Il faut 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 y trouve 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 de reste de l'île de France, équilibre entre l'est et l'ouest.

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

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, du même registre que celle des inter-SCOT.

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.

→ Quatre Schémas de Développement Territorial (SDT) pour le Grand Paris ?

Il serait possible de structurer le dispositif par la mise en place de quatre Schémas de Développement Territorial correspondant à des entités géographiques et regroupant plusieurs CDT : 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. Cette approche renvoie par ailleurs pour partie et sur le dessin à celle des faisceaux du SDRIF.

5. 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 mis en exergue par l'AIGP depuis la consultation internationale de 2008. L'enjeu du rééquilibrage reste une problématique prégnante, et risque de s'aggraver 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.

5.1. 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, 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. En fonction de leur proximité à la Ville-Capitale et du 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 Paris mais avec une présence relativement moindre de la ville capitale 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 *bottom-up*. 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, la valorisation des corridors de biodiversité, la gestion de l'eau, des déchets, de l'agriculture, de l'énergie...

→ **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.

→ **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.

5.2. 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 de dialogue 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 *top down* 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.

6. 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 faut organiser.

6.1. 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.

6.2 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 si 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.

6.3 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 cartes.

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 » 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 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.

7. Observations particulières sur le CDT Grand Paris Seine Ouest (GPSO)

Ces observations sont à lire en complément aux observations générales formulées ci-dessus. Elles doivent être lues dans ce sens et non comme un texte autonome.

A l'ouest de Paris et à proximité directe de territoires stratégiques du Grand Paris (La Défense, Saclay, Campus Sciences et Santé), le territoire de Grand Paris Seine Ouest, traversé par la Seine, s'appuie sur une dynamique de développement déjà forte.

Le Contrat de Développement Territorial de GPSO, engagé par une seule et même intercommunalité bénéficie d'un portage politique important susceptible d'accélérer la réalisation effective des objectifs proposés.

Dans le cadre du projet du Grand Paris, le CDT a pour ambition de renforcer le rôle de pôle métropolitain de ce territoire, en structurant sa stratégie de développement autour de trois grandes thématiques : la ville numérique, la ville créative, la ville durable.

Le CDT décline sa stratégie territoriale et ses objectifs en 43 fiches actions. Néanmoins, la difficulté d'appréhender un projet de territoire cohérent conduirait à suggérer la poursuite d'études spatialisées au sein du territoire concerné, en prenant en compte une géographie élargie.

A l'avenir, dans le but d'enrichir le travail réalisé, envisager des articulations à l'échelle de l'ensemble du territoire, notamment entre les centralités nouvelles et existantes, pourrait permettre de renforcer le projet global et lui offrir plus de cohérence.

Ces observations sont, plutôt qu'un jugement arrêté sur le travail établi, le support d'interpellations et de questionnements qui encouragent à poursuivre et à enrichir les réflexions engagées.

7.1. Des constats positifs

- **La recherche d'une ambition économique métropolitaine**

Le CDT de GPSO s'appuie sur une dynamique existante basée sur l'innovation technologique et numérique. L'ambition économique du CDT est forte et vise à ancrer la position de leader de l'économie numérique du territoire de GPSO à l'échelle du Grand Paris. Cela se traduit par un soutien aux filières créatrices de valeur (nouvelles technologies de l'information et de la communication, médias) qui s'illustre notamment par la mise en synergie des acteurs économiques du territoire et par le développement de services innovants aux entreprises.

- **Une volonté d'innovation au plan numérique**

La promotion de l'innovation numérique dans l'ensemble des services aux habitants est un objectif transversal. Le projet de mise en place d'une agence numérique communautaire est innovant et susceptible de faire école ailleurs dans le Grand Paris, voire à terme à l'échelle de l'ensemble de la Métropole.

- **L'affirmation d'une dynamique de « cluster » culturel**

Une dynamique de cluster culturel est impulsée par le CDT, avec des projets à forte valeur ajoutée, notamment l'île Seguin et « la vallée de la culture ». La prise en compte d'enjeux culturels forts est à souligner. Ces enjeux identitaires seraient à resituer à l'échelle du Grand Paris de telles sortes qu'ils contribuent pleinement à l'affirmation de l'image et de l'identité globale de la métropole.

- **Le souhait d'impulser des collaborations avec les autres pôles d'innovation et culturels du Grand Paris**

Le CDT exprime clairement la volonté d'impulser des collaborations avec les autres pôles d'innovation et de culture du Grand Paris. La concrétisation de cet objectif et la recherche d'interdépendances entre ces pôles sont des points essentiels, à encourager.

(Cf. chapitre 5.2 « Développer des polarités en réseaux, assurer l'articulation des pôles »)

- **Un effort de construction notable**

L'effort de construction affiché pour conforter la part du logement social et pour garantir le rattrapage de certaines communes vis-à-vis de la loi SRU est réel, mais il semble nécessaire de s'interroger également sur l'intégration des quartiers d'habitat social existants aux dynamiques de développement en projet sur le territoire du CDT.

- **La recherche de polarités urbaines attractives autour des gares du Grand Paris Express**

La prise en compte de l'arrivée du nouveau réseau de transport métropolitain et l'évolution des futurs quartiers de gare en des polarités majeures du territoire est mise en avant dans le document. De plus, le souhait exprimé de faire des trois futures gares du Grand Paris Express des lieux d'expérimentation et d'innovation, notamment sur le plan numérique est un objectif à encourager. Ces quartiers devront être exemplaires en termes de qualité urbaine.

- **Le souhait exprimé de réaliser des infrastructures de transport nouvelles et complémentaires au réseau du GPE, un impératif majeur**

La mise en cohérence des différentes infrastructures en projet (TCSP Val de Seine, prolongement de la ligne 12 du métro), afin de garantir un maillage efficace des mobilités est un impératif majeur, pris en compte par le CDT.

7.2. Interpellations et questionnements

➔ Renforcer la diversité du tissu économique

Face à la spécialisation dans l'innovation technologique et numérique, doit également être soulignée l'importance de la diversification du tissu économique et le maintien d'activités non tertiaires sur le territoire. Cela pourrait permettre d'équilibrer l'offre d'emploi et la mixité sociale, notamment au regard du projet de la Défense et de Seine Arche. (Cf. chapitre 2.2 « Le développement économique »)

➔ Diversifier les objectifs de logement

Une meilleure intégration des quartiers d'habitat social aux dynamiques de développement à l'œuvre et en projet sur le territoire du CDT devra faire l'objet d'actions spécifiques. Il en va de la correction des inégalités territoriales au sein du CDT et à l'échelle du Grand Paris. Il conviendra aussi de veiller à la réalisation des objectifs qualitatifs et de favoriser les parcours résidentiels des habitants du territoire. (Cf. chapitre 2.3 « Les objectifs de création de logement et la TOL »)

➔ Révéler le foncier invisible

Face aux objectifs ambitieux de la TOL, il pourrait être pertinent de s'intéresser aux possibilités liées à des opportunités foncières méconnues. Des études sur les possibilités de densification de zones pavillonnaires, notamment au sud et à l'ouest du CDT (Meudon,

Sèvres), ou de certaines zones d'activité pourraient être menées. De plus, il est possible de révéler du foncier « invisible », le long d'axes de transport, sur les parkings de certains centres commerciaux, dans certaines zones inondables, en bord de Seine... (Cf. chapitre 2.3 « Les objectifs de création de logement et la TOL »)

→ Anticiper l'arrivée du Grand Paris Express

L'apport réel, à terme, de l'arrivée du Grand Paris Express (flux, activités, services, nouveaux logements) justifierait d'études fines, prospectives et d'un suivi attentif de l'évolution socio-économique du territoire. La temporalité précédant l'arrivée du nouveau réseau de transport devrait également être questionnée, notamment en matière de projets de construction de logements. (Cf. chapitre 2.4 « L'évolution des transports et les effets attendus »)

→ Approfondir la prise en compte de la multimodalité

Les réflexions sur la modalité et la prise en compte de toutes les échelles de mobilité, de la très grande vitesse jusqu'à celle, essentielle du piéton, mériteraient d'être enrichies, notamment dans ce territoire très morcelé par les infrastructures routières, ferroviaires et hydrographiques.

→ Identifier et mettre en œuvre des « franchissements prioritaires »

Le territoire de GPSO se caractérise par la présence d'axes structurants qui lui offrent une connexion au reste de l'agglomération mais qui fragmentent également le territoire. Des études sur ces grandes coupures infrastructurelles pourraient permettre de révéler des potentialités de requalification et d'intégration urbaine et paysagère.

L'AIGP souligne la pertinence des projets ponctuels de valorisation des berges de Seine engagés (ZAC Seguin, ZAC des bords de Seine). Il serait néanmoins intéressant d'élargir la réflexion à d'autres coupures du territoire (le Boulevard Périphérique, la N118). De plus, il pourrait être pertinent d'ouvrir une réflexion sur les cimetières, notamment le nouveau cimetière de Boulogne présentant, pour certains, un potentiel d'évolution vers des espaces plus ouverts sur la ville. (Cf. chapitre 2.4 « L'évolution des transports et les effets attendus »)

→ Prendre en compte le grand paysage

Si l'importance de la préservation de la richesse environnementale est bien mentionnée dans le CDT, le « paysage » mériterait d'être affirmé comme élément structurant et faisant lien. La prise en compte des réalités géographiques (la Seine, les coteaux, les forêts) dans le CDT justifierait des études complémentaires afin d'enrichir l'objectif affiché de devenir un poumon vert du Grand Paris.

→ Développer la relation à Paris

La mitoyenneté de GPSO avec Paris et son ancrage évident à la capitale justifieraient d'une réflexion spécifique voire, à terme, pourrait faire l'objet d'un volet du CDT. Une réflexion plus large pourrait aussi être engagée sur les points d'ancrage du territoire, notamment au niveau des portes de Paris (porte de Saint Cloud, porte de Sèvres, porte de la Plaine, porte de Vanves). (Cf. chapitre 5.2 « Développer des polarités en réseaux, assurer l'articulation des pôles »)

→ Penser les relations avec les territoires voisins

À proximité directe de territoires stratégiques du Grand Paris (La Défense, Saclay, Campus Sciences et Santé) GPSO est un territoire structurant de la première couronne parisienne. Dans une vision élargie du CDT, les relations existantes et à développer avec les territoires voisins (notamment les CDT Versailles-Saint Quentin en Yvelines ou Campus Sciences et Santé) devraient faire l'objet à l'avenir de réflexions concertées et d'actions complémentaires. Cela favoriserait la diffusion de la dynamique enclenchée par le CDT, dans

un objectif de complémentarité avec les territoires voisins. (Cf. chapitre 4 « De la limite des périmètres des CDT »)

➔ **Promouvoir un outil démocratique**

Le CDT de GPSO est porté et soutenu politiquement par une seule et même communauté d'agglomération. La dynamique entre élus locaux est forte, mais l'appropriation par les habitants eux-mêmes de ce projet revêt également une importance capitale. Il apparaît nécessaire de veiller à faire en sorte que l'outil CDT constitue bien un outil démocratique et que l'ensemble du projet soit bien partagé avec les habitants. (Cf. chapitre 3.3 « Des habitants »)

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT de Grand Paris Seine Ouest 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.