

Contrat de Développement Territorial

BOUCLE NORD DES HAUTS-DE-SEINE

Avis de l'Atelier International du Grand Paris

8 Août 2013

L'Atelier international du Grand Paris

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

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

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

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

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

Avertissement

Cet avis de l'Atelier International du Grand Paris sur le contrat de développement territorial de la Boucle Nord des Hauts-de-Seine 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 Boucle Nord des Hauts-de-Seine.

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 Boucle Nord des Hauts-de-Seine

1. Des constats positifs
2. Des recommandations et des questionnements

Introduction

- **Le Grand Paris en mouvement**
Rappel de l'histoire récente

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

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

- **L'AIGP acte 2**
Nouvel élan, nouvelle mobilisation

- Depuis juin 2011, la gouvernance de l'AIGP associe à parité l'État (Ministère de l'Égalité des Territoires et du Logement, Ministère de la Culture et de la Cohésion des territoires) 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 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 Boucles Nord des Hauts-de-Seine.

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 repreciser 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.

Pendant 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 Boucle Nord des Hauts-de-Seine

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 territoire du CDT regroupe les villes d'Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Colombes et Gennevilliers. Ces communes isolées dans le sens où elles ne constituent pas un EPCI sont réunies dans la boucle de la Seine situées au Nord des Hauts-de-Seine. Elles soutiennent ensemble un projet de territoire fédérateur, témoignant d'une dynamique intercommunale nouvelle.

À proximité de Paris, le site est très attractif aussi bien en terme de logements que d'activités. L'arrivée de quatre gares du GPE (Bécon-les-Bruyères, Bois-Colombes, les Agnettes, les Grésillons) place ce territoire, fort de son identité marquée par son passé industrielle et la présence de la Seine, au cœur de nouvelles dynamiques économiques industrielles et tertiaires. Cette situation offre aux habitants la possibilité d'accéder à des parcours résidentiels et professionnels variés.

De plus, proche de pôles métropolitains d'envergure, Pleyel à l'Est et La Défense au Sud, et bientôt connectée avec le Bourget et Roissy avec la future ligne 15, le site bénéficie d'une situation stratégique à l'échelle du Grand Paris. La présence du port de Gennevilliers ainsi que l'inscription du territoire dans le projet plus large de l'Axe Seine, font de la Boucle Nord une porte d'entrée de la métropole.

2. Des constats positifs

- **Un CDT vecteur d'une dynamique intercommunale nouvelle**

L'élaboration du CDT a permis aux communes signataires de s'engager dans un processus de discussion et de coopération pour un projet de territoire partagé. S'appuyant sur une implication forte des élus locaux, le CDT a directement permis d'impulser une dynamique intercommunale nouvelle sur un territoire qui partage des enjeux majeurs pour son développement à l'heure du Grand Paris. Cette démarche est un premier pas en avant important à souligner et est, malgré le retrait de la commune Villeneuve-la-Garenne du projet de CDT, le point de départ d'une action collective et durable sur le territoire de la Boucle Nord.

- **Un plan d'actions différencié : entre la stratégie et le projet**

Le projet de territoire porté par le CDT se traduit de manière plus opérationnelle par des fiches actions qui mêlent stratégie, projet et observatoire/suivi. Cette approche stratégique permet la définition d'actions transversales qui viennent supporter le projet de territoire et qui se déclinent, plus localement, en projets urbains. L'élaboration de plans guide, partagés entre les acteurs à l'échelle du territoire, autour d'axes majeurs identifiés comme structurants

pour le projet global est une démarche qui apparaît très intéressante. Elle permet de dépasser les limites institutionnelles et propose une vision élargie pouvant garantir une réelle cohérence entre les projets urbains.

- **Le port de Gennevilliers, équipement métropolitain**

Le CDT s'appuie sur le port de Gennevilliers, aujourd'hui premier port fluvial français, et véritable équipement métropolitain caractéristique de l'identité de la Boucle Nord. La stratégie proposée par le document vise à conforter le rôle de plateforme portuaire à l'échelle du Grand Paris et de penser son développement en complémentarité avec le futur port Seine Métropole à Confluence. Équipement structurant, générateur d'emplois mais aussi contraignant pour le développement du territoire, le port de Gennevilliers tient une place centrale dans le projet du CDT. Il est à la fois métropolitain, en tant que porte d'entrée et d'approvisionnement à l'échelle du Grand Paris et dans le même temps, il concentre des enjeux d'insertion urbaine, paysagère et environnementale à une échelle plus locale. Il est nécessaire de penser ce vaste espace portuaire, aujourd'hui autonome, comme un site dont le destin est totalement lié à celui de la ville. Cette réflexion essentielle est bien mise en avant dans le projet du CDT.

- **La Seine comme élément intégré et valorisé**

Le territoire du CDT est réuni par la Seine qui a structuré son développement, notamment économique, et marque son paysage et son identité. La relation entre la ville et le fleuve, contrainte par la présence d'activités industrielles, portuaires et d'infrastructures lourdes sur la plaine alluviale, est au cœur du projet de territoire porté par le CDT. La Seine est considérée comme un élément majeur du territoire et sa valorisation, sous toutes ses formes, est une action stratégique du document : le fleuve porte pour le territoire des enjeux urbains, économiques (notamment liés au port de Gennevilliers), paysagers, écologiques, de loisirs ou de transports, que le CDT s'attache à mettre en avant. Sa présence est également source d'innovations liées à la gestion des risques d'inondation dans les projets d'aménagements.

Le CDT se saisit de cet enjeu d'une meilleure inscription de la Seine au sein de la Boucle Nord qui apparaît essentiel pour le développement et la valorisation du territoire. Il donne lieu ainsi à l'élaboration d'un projet commun autour de la Seine, première fiche action du CDT.

Ce projet stratégique est lié également aux réflexions conduites dans le cadre de l'entente Arc en Seine, démarche nouvelle et concertée sur la valorisation de la Seine.

- **Une stratégie économique qui s'appuie sur une dynamique existante**

Le tissu économique du territoire, marqué par sa diversité et son caractère industriel est identifié comme un atout pour le projet porté par le CDT. Ce dernier propose une stratégie ambitieuse sur le plan économique avec le souhait de s'inscrire comme un carrefour d'entreprises innovantes. La signature économique du territoire mêlant innovation et industrie, s'appuie sur une dynamique déjà existante et propre à la Boucle Nord. Le maintien des activités industrielles est une des volontés marquantes que le CDT met en avant. Tout l'enjeu, souligné dans le CDT, est d'ancrer cette dynamique sur le territoire et d'en faire profiter les habitants, en rapprochant bassin d'emploi et bassin d'habitat.

Les filières porteuses rappelées dans le CDT (énergie et éco-activité, chimie et santé, électronique, informatique et mécanique, logistique) viendront compléter le rôle majeur

d'interface que peut jouer le territoire à l'échelle du Grand Paris, mêlant industries et innovations.

Ce choix et cet affichage sont présentés comme des enjeux pour penser des complémentarités avec les territoires voisins (Plaine Commune, La Défense).

La prise en compte de cet atout métropolitain et sa valorisation dans le projet de territoire est soulignée dans le document où s'exprime le souhait d'instaurer une plus grande complémentarité entre le port et l'ensemble de la Boucle Nord et renforcer son rôle de pôle d'emplois pour les habitants.

- **Une réflexion élargie sur la mobilité et ses différentes échelles**

Le CDT est directement lié à l'arrivée de quatre gares du Grand Paris Express sur le territoire d'ici 2030 : Les Grésillons, Bois-Colombes, les Agnettes, Bécon-les-Bruyères. Conscient que cette nouvelle infrastructure ne représente pas une solution complète aux problématiques de déplacements, le CDT affirme une volonté d'intégrer dans les 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, tramway T1, prolongement de lignes de métro, lignes de bus, schéma directeur des modes doux. La prise en compte des mobilités de proximité, conjointement à celle des réseaux métropolitains, en s'appuyant sur les nouveaux nœuds de transports, pourra permettre une amélioration des trajets quotidiens sur le territoire. Des actions stratégiques concernant les circulations piétonnes et cyclables et les opportunités de desserte complémentaire, viennent enrichir l'ambition du CDT et témoignent d'une réflexion multi scalaire et durable.

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

Le CDT s'engage à répondre aux objectifs fixés par la TOL avec la promesse de construire 1860 logements par an d'ici 2017. Les signataires s'engagent 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. Les nombreux plans-guide et projets de construction neuve et de renouvellement urbain de grands ensembles ou de centre-ville viennent illustrer cette ambition d'une offre diversifiée, accessible et de qualité. Les nombreux projets ANRU, notamment ceux entre l'A86 et le tramway (les Agnettes, les Courtilles) sont ainsi intégrés au projet de CDT et viennent nourrir les objectifs en matière de rénovation urbaine et de logements.

La question du logement est abordée au regard des objectifs de la TOL mais également sur un plan qualitatif impliquant une vision globale de l'habitat, du cadre de vie et plus largement du développement urbain. De plus la volonté affichée de développer prioritairement la production de logements autour de grands axes de transport en commun apparaît comme l'une des orientations essentielles du projet de territoire porté par le CDT.

3. Des recommandations et des questionnements

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

Le périmètre du CDT appartient à un territoire dynamique qui fait face à des enjeux métropolitains importants. Le CDT souligne la nécessité de veiller à assurer et préserver la formation et l'accès à l'emploi sur son territoire pour ses habitants.

Il est à noter que son potentiel de développement urbain et sa proximité avec Paris, vont induire des transformations en profondeur au cours des prochaines. De plus le fonctionnement des bassins d'habitats et d'emplois identifiés dans le cadran ouest francilien (cf. Etude AIGP / Urbanistes associés) montre un clivage apparent entre le sud et le nord de Boucle Nord et amène à considérer l'intérêt que ce territoire de CDT aurait à s'ouvrir et coopérer avec les territoires voisins. En effet les différents enjeux territoriaux s'inscrivent dans une réalité à la fois géographique, spatiale et fonctionnelle qui positionne le CDT en relation directe avec La Défense, Plaine commune, et le sud du Val d'Oise. Le territoire de Boucle Nord des Hauts-de-Seine présente ainsi un très fort potentiel d'échanges et d'ouverture profitable pour ses habitants et ses entreprises.

De plus, le projet justifierait d'une prise en compte plus importante de la future mise en œuvre des nouvelles lignes de transports. Elles faciliteront en effet à terme l'accessibilité à d'autres bassins d'emploi et de vie, permettant notamment aux habitants de bénéficier d'une plus large diversité d'offre de services, de formations et d'emplois et aux habitants des autres bassins de vie, de bénéficier des développements à venir au sein de Boucle Nord. Des réflexions prospectives mériteraient d'être développées dans ce sens.

→ Rechercher une continuité le long de la Seine au-delà du CDT

Le CDT met en avant comme action stratégique l'élaboration d'un schéma partagé de valorisation de la Seine. Le fleuve est considéré comme un haut lieu du territoire à promouvoir comme tel.

Cet objectif de valorisation devrait à terme se traduire par des aménagements concrets et innovants pour permettre de retisser concrètement le lien entre le fleuve et la ville. L'entente Arc en Seine est une démarche qui contribue à cet objectif et qui s'intègre dans un projet beaucoup plus large de valorisation de la Seine dans le Grand Paris. La Seine tout en marquant l'identité du territoire de Boucle Nord ne saurait être perçue comme une limite mais bien comme un élément du grand paysage avec ses deux rives, son amont et son aval.

Ce segment particulier de la Seine du Territoire de Boucle Nord doit être pris en compte à une échelle élargie. Il mériterait dès ce stade d'être étudié finement en vue de son intégration aux logiques de projets urbains et paysagers qui s'articulent au sein de l'entente Arc en Seine.

Le CDT comme les futurs projets de l'entente Arc en Seine auraient avantage à tirer profit des réflexions engagées pour l'élaboration de l'atlas des paysages des Hauts-de-Seine, voire à suggérer des orientations pour cet atlas, en préconisant la prise en compte des vues et des repères importants à préserver dans le cadre des opérations futures d'aménagement et notamment celle du port de Gennevilliers.

Les ponts routiers ou ferroviaires, offrent des points de vue importants. Cette particularité du territoire pourrait être avantageusement mise à profit dans le cadre des projets d'insertion de l'A 86. Un effet vitrine de l'A 86 en direction des territoires traversés pourrait également être recherché.

→ Avoir une vision du développement du port de Gennevilliers à l'échelle du Grand Paris

Aujourd'hui premier port fluvial français bénéficiant d'une desserte exceptionnelle et porte d'entrée métropolitaine, le port de Gennevilliers fait figure d'atout exceptionnel pour le territoire de la Boucle Nord. Le CDT met en avant cet équipement métropolitain et souligne l'enjeu de son insertion urbaine, environnementale et paysagère.

Pour renforcer la portée métropolitaine du port de Gennevilliers, il apparaît néanmoins primordial de poursuivre, conforter voire engager des réflexions complémentaires en lien avec le projet de Port Seine Métropole (Achères) situé à la confluence de la Seine et de l'Oise et, plus largement, en lien avec la démarche Axe Seine. Les collaborations, les complémentarités entre ce futur équipement et le port de Gennevilliers et leurs possibles impacts sur le territoire devraient être précisées pour permettre au port tout en étant plus compétitif d'être davantage intégré au réseau des plateformes multimodales à l'échelle du Grand Paris et au-delà de l'axe Seine.

Le port de Gennevilliers et les différents services qu'il offre (logistique, stockage) ne peut que penser son développement à une échelle élargie, celle du Grand Paris et celle plus vaste proposé par HAROPA ou la démarche Axe Seine qui renvoie à l'enjeu du positionnement international du Grand Paris au plan économique et en termes d'attractivité par rapport à son débouché maritime.

→ Bien prendre la mesure de l'arrivée du Grand Paris Express

Le territoire de la Boucle Nord est amené à accueillir quatre gares du Grand Paris Express d'ici 2030. Cette nouvelle infrastructure majeure de transport à l'échelle métropolitaine est accompagnée dans le projet de CDT par plusieurs objectifs en matière de mobilité de proximité. Ces actions à l'échelle locale sont essentielles pour assurer une efficacité et une cohérence dans le système de transport sur le territoire. L'arrivée du nouveau réseau va notamment permettre au territoire d'être connectée plus facilement à des nouveaux pôles d'emplois et de vie (le Bourget, Roissy, la Défense) et va impacter les flux actuellement à l'œuvre sur la Boucle Nord.

L'apport réel, à terme, du Grand Paris Express (flux, activités, services, nouveaux logements) justifierait alors de la conduite d'études fines, prospectives et d'un suivi attentif de l'évolution socioéconomique du territoire. La temporalité précédant l'arrivée du nouveau réseau de transport devrait également être questionnée, notamment pour ce qui concerne l'échelonnement dans le temps des projets de construction de logements et d'équipements.

→ Veiller à conserver une offre diversifiée en termes de logement

La proximité du territoire du CDT avec Paris lui procure une forte attractivité qui se caractérise notamment par l'arrivée de nouvelles populations. De nombreux jeunes ménages décident de s'installer sur le territoire, poussés par la hausse des prix de l'immobilier de Paris intramuros ou des communes voisines. Face à ces dynamiques, afin de contrebalancer le déséquilibre actuel en termes de logement social (notamment entre les communes d'Asnières-sur-Seine et de Bois-Colombes) et de favoriser la cohésion de ce territoire de Boucle Nord, l'offre de logements sociaux liée aux nouvelles constructions devra être réfléchi de façon à être répartie sur les différentes communes du CDT. Celle-ci devra tenir compte des évolutions attendues sur les territoires mitoyens, proches ou à l'avenir rendus plus accessibles, avec les futures infrastructures de transport. Par ailleurs les objectifs de la TOL devront pouvoir être atteints plus activement. La possibilité d'établir une convention

d'équilibre habitat – activité au profit des équilibres internes au territoire pourrait s'avérer opportune. Les développements économiques et urbains prévus au niveau du port de Gennevilliers et dans son prolongement généreront une nouvelle attractivité qui pourra permettre le développement de l'offre de logements en accession et le rééquilibrage social et urbain attendu.

→ Veiller au maintien, pour tous les projets, des ambitions affichées en matière de qualité urbaine

Le CDT affiche des objectifs ambitieux en termes de qualité architecturale et urbaine qui prennent en compte l'histoire sociale, industrielle et culturelle d'un territoire marqué par la présence du port.

Cependant, plusieurs points nécessitent d'être soulignés qui permettraient de contribuer à la cohérence globale du projet ainsi qu'à sa traduction opérationnelle progressive. Le territoire présente un tissu urbain hétérogène qui offre en effet de fortes potentialités de développement et de qualité urbaine dont il faut bien prendre la mesure.

- **L'insertion du port de Gennevilliers dans la ville**

Concernant l'insertion de la Seine et du Port de Gennevilliers considérés de fait comme des atouts du territoire, il s'avérerait opportun de pousser la réflexion sur l'ouverture du Port sur la ville de manière plus concrète. Aujourd'hui tourné principalement vers la Seine, le Port ne peut que s'ouvrir vers la ville et établir plus encore un dialogue avec celle-ci de telle sorte qu'il y trouve plus encore sa place en s'insérant dans la trame urbaine du territoire et en recherchant une mixité et une interpénétration des fonctions urbaines et portuaires .

- **L'A86 et son intégration urbaine**

Le territoire est traversé par l'A86, élément à la fois structurant mais également contraignant pour le développement de la Boucle Nord. Cette autoroute, qui génère nuisances et coupures urbaines, est facteur d'enclavement et de ruptures territoriales. Son insertion constitue un véritable enjeu pour toutes les communes du Grand Paris qu'elle traverse. Elle est susceptible d'aménagements y compris sur la voirie même, et pourraient constituer à termes un boulevard métropolitain d'un nouveau type, une sorte de « ligne de vie » du Grand Paris. Au niveau de Boucle Nord, l'A 86 constitue une rupture dans le tissu urbain, le long de laquelle sont concentrés les grands ensembles et zones ANRU de ce territoire (Petit Colombes, les Bouviers, Fossés Saint-Jean notamment). Une réflexion sur l'intégration urbaine de l'A 86 pourrait être engagée localement.

- **L'intensification des quartiers d'habitats pavillonnaires et collectifs**

Enfin, deux typologies résidentielles peuvent retenir particulièrement l'attention par rapport à leur potentiel de mutation : le tissu pavillonnaire (particulièrement présent à Colombes et Bois Colombes) et les zones de rénovation urbaine (majoritairement situées à Gennevilliers). Ces espaces et leurs tissus bâtis présentent des opportunités d'évolution morphologique et d'intensification voire de densification à même de contribuer à améliorer conjointement qualité de vie et qualité urbaine. Dans une logique d'ouverture et de désenclavement, les opérations ANRU pourraient bénéficier du potentiel de développement et d'aménagement urbain des quartiers environnants.

→ 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. De plus, contraint par des coupures urbaines liées aux voies ferrées et par la présence de zones inondables, le CDT doit composer avec un contexte particulier. Ces contraintes pourraient être affirmées comme source potentielle d'expérimentation et d'innovation, pour ce territoire singulier de la métropole. Le 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 exemplaire à l'échelle métropolitaine du Grand Paris. Cette dimension qualitative, innovante et expérimentale du CDT est à 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 à prévoir notamment avec les évolutions progressives attendues en termes d'infrastructures (port, TGV, GPE ...) et au plan urbain.

Il conviendra par ailleurs de faire en sorte que le CDT soit rendu le plus intelligible possible pour être compris par les habitants et les acteurs locaux. Le fait de resituer aux yeux des habitants ce projet dans le cadre du projet du Grand Paris, apparaît absolument nécessaire.

Différents modes de concertation, de participation, d'implication des habitants et des usagers seraient à définir, expérimenter et mettre en œuvre sur la durée, selon des séquences, étape par étape.

Témoin d'une richesse et d'une véritable dynamique locale, le CDT de Boucle Nord des Hauts-de-Seine 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.