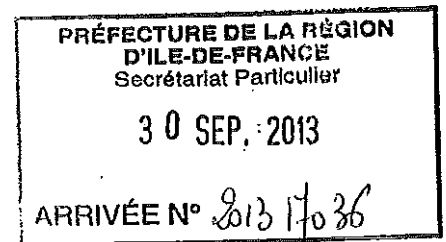


PARIS MÉTROPOLE

Le Président

Réf : EL/MDH/PM/2013/54

DESTINATAIRES	AT	COPIE
CABINET		
SP		
Dir cab		
Chef Cab		
Chef service SA		
BAR		
BAP		
Protocole/Accueil		
SUSACED		
COM		
SGAR		
Préfet SGAR		
Adj SGAR		
Chef cab PSGAR		
Chargés de mission		
DSA		
Plateforme RH		
DRDFE		
DRRT		
PSG PARIS IDF		
SERVICES DÉCONCENTRÉS		
DRIEA		
DRIEE		
DIRECCTE		
DRIHL		
DRJSCS		
DRAC		
DRIAAF		



Paris, 24 septembre 2013

Monsieur le Préfet,

Suite à votre saisine du 14 juin 2013, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis que Paris Métropole formule sur le Contrat de Développement Territorial « Le Bourget ».

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Philippe Laurent

Philippe LAURENT
Maire de Sceaux

Monsieur Jean DAUBIGNY
Préfet de la Région d'Île-de-France
Préfet de Paris
Préfecture de Paris et d'Île-de-France
5, rue Leblanc
75015 PARIS

AVIS DE PARIS METROPOLE

~~SUR LE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (CDT)~~

LE POLE METROPOLITAIN DU BOURGET – POLE D'EXCELLENCE AERONAUTIQUE

VALIDE PAR LE BUREAU DU 24 SEPTEMBRE 2013

*** **

Préambule

La Loi du 3 juin 2010 dispose en son article 21 que Paris Métropole est « consulté préalablement à la signature du contrat (de développement territorial) ». L'Atelier international du Grand Paris et l'Association des Maires d'Ile-de-France sont eux aussi consultés dans les mêmes conditions sur les projets de CDT. Une concertation a lieu entre ces trois acteurs, en lien avec la Préfecture de Région.

Pour Paris Métropole, la production de ces avis est une démarche importante qui présente néanmoins certaines limites. Les avis doivent en effet être donnés au cas par cas, CDT par CDT, or la plus-value du syndicat se fonde surtout sur la problématique de « ce qui fait métropole », sur la mise en perspective des CDT, dans leur relation et leur combinaison.

A ce stade, la vue d'ensemble des CDT, tant statique que dynamique, ne peut encore exister. Chaque territoire selon son histoire, sa géographie, les relations entre les communes en son sein, est aujourd'hui à un degré plus ou moins avancé de son projet. C'est la dynamique enclenchée qui importe, et en particulier, pour les territoires concernés, la valorisation locale et métropolitaine des effets structurants attendus du réseau « Nouveau Grand Paris », colonne vertébrale indispensable au développement durable de la région capitale.

C'est pourquoi, en parallèle à la production de ces avis, Paris Métropole mobilise ses élus dans des initiatives de discussion, de partage, et de travail en commun, sur les thématiques transverses à tous les projets de territoire, impliquant les collectivités signataires de CDT, comme celles qui ne le sont pas. Ainsi, la construction métropolitaine avance en lien avec ces projets, dans une dynamique de coopération, d'échanges, de questionnement et d'enrichissement mutuels.

Paris Métropole s'appuie sur la « grille de lecture » des contrats telle qu'elle a été votée à l'unanimité lors du Comité syndical du 5 juillet 2012. Le contenu de chaque projet doit être mis en regard de cette grille de principes. A grands traits les principaux axes qui constituent le fondement de cette approche sont les suivants :

- . *Les CDT en eux-mêmes* : un CDT métropolitain est porteur de l'identité du territoire et répond aux objectifs du développement durable, il fait l'objet d'une élaboration démocratique, ce contrat permet un développement territorial pertinent et contribue à une métropole équilibrée.
- . *Les CDT entre eux* : le CDT métropolitain inscrit ses objectifs en synergie et en solidarité avec les autres CDT. Il identifie et recherche les complémentarités avec eux.
- . *Les CDT et leurs articulations avec les territoires « hors CDT »* : le CDT métropolitain veille à ce que son rayonnement soit bénéfique aux territoires voisins, notamment il pense l'ouverture et la connexion avec son environnement proche, le cas échéant le contrat dessine l'extension future de son périmètre.

Ainsi, la dynamique des CDT doit permettre de conforter deux objectifs indissociables : d'une part le développement de chacun des territoires en contrat et d'autre part la construction d'une métropole équilibrée et durable, par la mise en cohérence et la complémentarité.

Pour formuler ses avis, Paris Métropole se fonde également sur quelques principes retenus dans la délibération adoptée par le Comité syndical du 8 février 2013 : résolu à adopter une approche pragmatique et utile,

respectueuse des différences qui traduisent les équilibres, les évolutions et les identités des parties prenantes des CDT, les élus de Paris Métropole souhaitent faire de chaque avis particulier une occasion de partager interrogations et préconisations, aidant à aller dans le sens d'une métropole solidaire et attractive.

L'avis de Paris Métropole vise, dans un premier mouvement, à restituer et valoriser pour chaque CDT les éléments qui sont pertinents au regard de la construction du Grand Paris ; dans un deuxième temps il s'agit de relever les dimensions particulières qui méritent d'être interrogées et approfondies ; enfin, dans une troisième partie, Paris Métropole souhaite attirer l'attention sur des points de vigilance essentiels qui s'adressent à l'ensemble des acteurs des CDT et proposer des préconisations, notamment de méthode, contribuant à dépasser les limites inhérentes à tout projet pris séparément.

Au fur et à mesure de la saisine de Paris Métropole sur les projets, ces éléments d'analyse se cumuleront et en capitalisant les expériences de ses membres, le syndicat pourra affiner interpellations et propositions, au service d'une dynamique vertueuse pour l'ensemble de la métropole. Il s'agira en effet de tirer des enseignements des projets de CDT, pour les territoires directement concernés, mais aussi pour l'ensemble des territoires, au moment où des nouvelles formes de contractualisation sont appelées à voir le jour, et l'intercommunalité appelée à structurer l'évolution de la métropole capitale. Tel est le sens de la résolution adoptée par le syndicat le 11 juillet 2013.

Ainsi, l'expérience cumulée des CDT, et des SDT (Schémas de développement territorial) sera mise à profit par le syndicat pour travailler sur l'évolution ou la création des intercommunalités, sur les formes et périmètres de contractualisation pertinents à différentes échelles, ainsi que sur les voies et moyens pour agir de façon partenariale au bénéfice des habitants et des territoires.

**

** * **

FOCUS SUR LE CDT DU « POLE METROPOLITAIN DU BOURGET – POLE D'EXCELLENCE AERONAUTIQUE »

Le contrat de développement territorial du « Pôle métropolitain du Bourget, Pôle d'excellence aéronautique » est signé entre l'Etat et les collectivités suivantes : les six villes du Bourget, Drancy, Dugny, Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France et de la Courneuve, les deux communautés d'agglomération de l'Aéroport du Bourget et de Plaine commune et le conseil général du Val d'Oise. Ensemble, les six villes signataires totalisent plus 180 000 habitants.

Dans le courant de l'année 2006 les villes du Bourget et de Drancy créent une communauté de communes, en 2009 la ville de Dugny rejoint cette communauté, celle-ci se transforme au 1^{er} janvier 2010 en communauté d'agglomération : la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget. Cette communauté, qui regroupe un peu moins de 92 000 habitants, est au cœur du territoire concerné par le CDT.

L'engagement des collectivités dans le projet de CDT s'effectue de manière concomitante aux réflexions sur l'intercommunalité. Le projet du Grand Paris a servi de révélateur et d'accélérateur pour mettre en mouvement une réorganisation du territoire, dont la première traduction est la constitution d'une Société Publique Locale associant 4 collectivités au cœur de la mise en œuvre conjointe du projet de CDT.

Le CDT qui sera soumis à enquête publique dessine les perspectives de développement du territoire telles que les élus des six villes, des deux communautés d'agglomération et du conseil général du Val d'Oise les dessinent. Ce contrat comporte 32 projets, il couvre une période de 15 ans (2014- 2028).

PARIS MÉTROPOLE

Le CDT « Pôle métropolitain du Bourget – Pôle d'excellence aéronautique » présente des lignes de force intrinsèques et des enseignements utiles pour l'ensemble des acteurs de la métropole. Ces apports relèvent autant des actions détaillées dans le contrat que des méthodes employées pour son élaboration et de celles envisagées pour inscrire et piloter le CDT dans les années à venir.

I - Eléments métropolitains du CDT

Conforter la vocation de territoire d'articulation de la métropole tout en intégrant les équipements et infrastructures métropolitains dans la vie locale

Le territoire du CDT du « Pôle métropolitain du Bourget – Pôle d'excellence aéronautique » se situe à l'articulation de plusieurs territoires stratégiques du Grand Paris, qui, eux aussi, portent des CDT.

Signe de cette position centrale, de ce rôle de « plaque tournante » du Nord parisien, le territoire du CDT compte deux villes qui sont, chacune, membre d'un CDT voisin, ainsi Bonneuil-en-France fait aussi partie du CDT de « Val de France – Gonesse » et La Courneuve, de son côté, est partie prenante au CDT du « Territoire de la Culture et de la Création ». Au surplus La Courneuve est membre de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, qui, en conséquence, est signataire du CDT du Bourget. Enfin le conseil général du Val d'Oise, directement impliqué via Bonneuil-en-France et pour certaines actions du CDT qui relèvent de ses compétences, donne, lui aussi, à ce CDT une ouverture plus large que les seules communes directement impliquées. Bien que non signataire à ce jour, le conseil général de Seine-St-Denis a participé à l'élaboration du CDT, étant concerné par de nombreux projets et partenaire potentiel de ceux-ci.

Le « Pôle métropolitain du Bourget » concentre un ensemble d'infrastructures et d'équipements majeurs pour le fonctionnement de la métropole : l'aéroport d'affaires du Bourget, le parc d'exposition du Bourget, les autoroutes A1, A 3, A 86 et aussi l'ancienne route nationale 2, la gare de triage ferroviaire de Drancy/le Bourget, etc.

Cette densité particulière d'infrastructures traduit bien le rôle de pivot du développement du Nord de Paris qui échoit au territoire du pôle. Mais ces infrastructures et le développement passé de zones industrielles ont fabriqué un urbanisme fragmenté, générant des enclaves et des secteurs de « fin de ville ». Le CDT vise à assumer la vocation pivot (l'expression de « rotule » est utilisée dans le document) mise au service de la métropole et, concomitamment, à assurer un développement résidentiel assurant un cadre de vie de qualité aux habitants. Pour ce faire les lieux de coupures (des infrastructures et des grands équipements) doivent être requalifiés pour participer aux continuités internes aux territoires, transformés par l'intensification urbaine en lieux d'attractivité et de mixité fonctionnelle.

Pour atteindre ces objectifs (désenclavement et intégration), le CDT s'appuie sur la pleine valorisation des cinq gares du Grand Paris Express : Le Bourget RER (en interconnexion), le Bourget aéroport, Blanc-Mesnil, Drancy-Bobigny et La Courneuve-Six Routes. Par ailleurs il faut aussi ajouter d'autres opérations incluses dans le Nouveau Grand Paris, notamment la gare de la tangentielle Nord à Dugny-la Courneuve. Une gare porte un enjeu spécifique : la gare du Bourget-RER. Elle doit devenir une centralité majeure en s'appuyant sur un « hub » de transports en devenir : RER B, arrivée de la tangentielle Nord (avec réaménagement de la gare routière), connexion des futures lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (horizon 2025), mise en service d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS Le Bourget-Villepinte-Roissy), passage en TCSP de la ligne de bus Sarcelles-Le Bourget (préconisation du STIF) et une future connexion à la ligne 7 du métro (inscrit à la seconde phase du SDRIF, à l'étude). Cette nouvelle gare, repositionnée au droit de l'ex-RN2, sera un pôle multimodal de rang métropolitain. Elle est un levier déterminant pour une régénération urbaine en profondeur.

Par ailleurs, les collectivités du pôle métropolitain du Bourget demandent la création d'une gare de la ligne 15 du Grand Paris Express en centre-ville de Drancy, en effet la ville (5^{ème} ville du département, 67 000 habitants) est la seule à ne pas avoir desserte structurante au centre.

L'ex RN2 est une voie historique et l'épine dorsale du territoire (desserte de Paris, de l'aéroport du Bourget et des grands équipements métropolitains, maillage avec les voies départementales transversales). Cette voie a

vocation à porter l'image et le rayonnement du pôle métropolitain. A l'heure actuelle elle accueille un trafic routier important, notamment de transit et en particulier de poids lourds (de l'ordre de 1 500 PL/jour). Aussi elle génère beaucoup de nuisances et ne donne pas une image valorisante. Le CDT prévoit la transformation de l'ex-RN2 pour son intégration douce dans la ville, elle desservira les deux centralités majeures en construction : la Grande Gare du Bourget et l'entrée Sud-Est de l'aéroport (cf ci-dessous).

De manière plus générale, la restructuration du maillage viaire fait partie des objectifs du CDT afin de désenclaver certains quartiers et d'assurer le rôle d'attraction/diffusion des gares. Dans ce cadre le projet de desserte du site d'Eurocopter via la RD84a permettra de désengorger le centre de Dugny, de faciliter les liaisons entre la Seine-Saint-Denis et le Val d'Oise, et de soutenir le projet urbain de la façade ouest de l'aéroport. Les accès à la RD170 et à l'A1, ainsi qu'à la future avenue du Parisis seront alors améliorés.

Les signataires du contrat s'accordent sur l'objectif de production de 1 020 logements par an (objectif TOL) sur le territoire du CDT (hors La Courneuve dont les objectifs sont intégrés à ceux du « Territoire de la culture et de la création), soit 15 300 logements sur la période. Ce total est atteint en cumulant les PLH en cours (5 900 logements), un potentiel des secteurs de projet du CDT (4 400 logements), l'évolution tendancielle constatée dans le diffus (3 800 logements – sur 10 ans) et une politique volontariste de création de logements sur l'ensemble du territoire au terme des PLH (1 200 logements). Ces objectifs de construction sont ambitieux. Pour les atteindre le CDT prévoit de mettre en place une stratégie foncière. Celle-ci devra notamment prendre en compte de nombreuses approches correspondant à la grande diversité des tissus urbains des six villes du territoire. La construction de logements doit concerner en priorité les centres ville, les abords des gares et le long des voies reliant les gares (aménagement, densification, mutation d'une partie du tissu pavillonnaire, rehaussement d'immeubles...). Le territoire comptant 35% de logements sociaux, il s'agit de conserver cette proportion qui traduit un équilibre entre logement social et logement privé en recherchant la mixité sociale à l'échelle de chaque quartier et la possibilité de développer des parcours résidentiels. Dans cet esprit le CDT souligne la nécessité de mettre la « Ville calme » (quartiers de pavillons et cités jardins aux qualités environnementales intrinsèques) et la « Ville intense » au service l'une de l'autre. La cohérence du projet global est restituée dans un « schéma de référence pour le développement du Pôle métropolitain du Bourget ».

Un développement économique intégré porté par l'excellence aéronautique/aéroportuaire

La seconde dimension métropolitaine du territoire est aéroportuaire et aéronautique. Un objectif central du CDT est d'affirmer l'excellence aéronautique et technologique du Pôle métropolitain du Bourget.

Le CDT porte la volonté de constituer un *cluster* de l'aéronautique et de l'aéroportuaire reconnu au niveau métropolitain mais aussi à l'international. L'aéroport du Bourget est le premier aéroport européen pour l'aviation d'affaires (je essentiellement l'aviation d'entreprise). Le site de l'aéroport accueille plus de 70 entreprises (Cessa, Air France Industries, Dassault-Falcon services, Embraer, ...) soit 8 000 emplois directs et indirects, dont 3 000 directement en lien avec l'aéronautique. La signature économique du CDT vise à coupler le développement de l'aviation d'affaires et l'émergence d'un pôle technologique aéronautique pour constituer un « cœur de cluster » autour de la plateforme aéroportuaire. Ce pôle d'excellence doit se diffuser en priorité au sein des zones à vocation économiques existantes du territoire et au-delà. Le cluster s'organisera en « U » sur et autour de la plateforme aéroportuaire : à l'Ouest, autour du nouvel établissement d'Eurocopter, l'accueil des activités aéronautiques, à l'Est les opérateurs commerciaux et de services liés à l'aviation d'affaires, au Sud -la vitrine du cluster- les fonctions événementielles et culturelles. Le cluster doit s'incarner sur un triptyque industrie de pointe / recherche et développement / enseignement et formation professionnelle. Le projet Aigle (porté par le pôle de compétitivité Astech) vise à fédérer les collaborations en matière de R&T (recherche et technologie) et R&D, en particulier entre les grands groupes et les PME-PMI. Ce pôle comprendra notamment une plateforme technologique orientée vers les besoins déjà identifiés de la filière aéronautique mais ouverte aussi aux pistes qui seront portées par le projet d'« Usine du futur » pour l'aéronautique que dessine le Conseil pour la recherche aéronautique et civile (CORAC). Le projet Aigle prévoit aussi la réalisation d'une plateforme « ressources humaines » permettant aux entreprises du territoire de mettre en place une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et aux salariés de réussir leur recrutement, leur évolution professionnelle et leur reconversion. Le projet d'Académie Le Bourget pour l'Aéronautique (ALBA) s'inscrit dans cette dynamique sur les volets

PARIS MÉTROPOLÉ

« formation continue » et « mise à niveau des compétences ». Les formations, notamment initiales et professionnalisantes, seront orientées en priorité vers les besoins de la population du territoire. Le CDT prévoit aussi la mise en place d'une maison de l'emploi sur l'ensemble du pôle et l'intégration de clauses d'insertion dans les marchés relatifs aux projets du CDT.

De manière générale le CDT a l'objectif majeur de rassembler et de fédérer les acteurs de la formation dans les domaines de l'aéronautique et de l'aéroportuaire (des lycées professionnels aux laboratoires des universités – Université Paris 13-, en passant par les organismes de formation professionnelle – l'AFORP, l'INCM, ...-) en lien avec les démarches engagées dans le cadre du Grand Roissy.

Le CDT prévoit la création d'une organisation à même d'assurer la mise en mouvement des acteurs présents au sein du cluster, de représenter le territoire et ses acteurs dans les circuits et groupes professionnels aux niveaux métropolitain, national et international et, enfin, de donner de la visibilité au cluster. La cohérence de ces différentes actions pourra se construire, dans le cadre d'une politique de marque autour du nom « Le Bourget ».

Par ailleurs le territoire du Bourget dispose d'une capacité d'accueil événementiel très importante : Parc des Expositions (3ème parc francilien), l'Aire des Vents (25 hectares), Musée de l'Air et de l'Espace (MAE) et Parc départemental Georges Valbon. Ces sites sont regroupés au sud de l'aéroport. L'ouverture de la gare de la Tangentielle-Nord à « Dugny-La Courneuve » et celle de la gare du GPE du Bourget-Aéroport vont améliorer fortement l'accessibilité de ces sites. Aussi le CDT compte redynamiser l'offre événementielle et culturelle du territoire en mettant en synergie ces équipements, tant les bâtiments que les services et les contenus proposés. Le CDT se propose de constituer une instance de coordination composée des collectivités, des propriétaires des sites et des acteurs. Il vise notamment à anticiper l'accueil de futurs grands événements internationaux et de développer l'activité événementielle au service de l'excellence aéronautique. La refondation du projet scientifique et culturel du MAE est aussi un objectif du CDT, ce musée est un équipement emblématique du territoire, son rayonnement est international, il doit être « relancé » sur un projet nouveau (extension des surfaces d'exposition) permettant son ouverture au monde industriel, au public scientifique et au grand public. L'entrée Sud-Est de l'aéroport constitue le lieu de concordance des grands équipements de l'activité événementielle. Ces activités doivent s'ancrer dans le territoire, s'y intégrer, s'y diffuser. La réalisation de ces ambitions passe par la diversification des fonctions du pôle aéroportuaire (densification et requalification urbaine du secteur), le réaménagement urbain complet de part et d'autre du carrefour Lindbergh jusqu'à l'esplanade du MAE et la future gare du Bourget-Aéroport (ligne 17 du GPE). Ce secteur a vocation à devenir une centralité majeure du pôle métropolitain.

Si le « cœur de cluster » a une vocation aéronautique et aéroportuaire très affirmée, le territoire du Pôle métropolitain du Bourget veut conserver une diversité des secteurs d'activités, il s'agit de rechercher la mixité des activités économiques. Cette diversité, déjà présente dans les zones d'activités économiques (ZAE) devra être préservée en dépit de la nécessaire recomposition des activités et du renouvellement urbain (intégration des zones d'activités dans le tissu urbain, traitement des franges des ZAE, ...). Par ailleurs autour des gares une offre tertiaire sera développée et le déploiement du très haut débit est souhaité pour l'ensemble du territoire (action sous pilotage des conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise).

Outre les secteurs aéronautique/aéroportuaire et événement/culture, le CDT met en avant deux autres points forts du territoire qu'il souhaite conforter et valoriser : les éco-activités (recyclage sur les ZAE de Mermoz et La Molette, projet d'écopôle au Blanc-Mesnil avec les infrastructures du SIAAP et du SYCTOM, mise en avant de l'excellente desserte routière du territoire), et les activités logistiques (14,5% des emplois du territoire). Ces deux secteurs d'activités pourraient s'appuyer, pour leur développement, sur la gare ferroviaire de triage.

Au final, le CDT vise un équilibre de développement entre l'habitat et l'emploi. L'indice de concentration de l'emploi (nombre d'emplois offerts sur un territoire / nombre d'habitants du territoire ayant un emploi) est de 0,61 sur le pôle métropolitain (hors la Courneuve) contre 1,05 en moyenne régionale. Le CDT vise, dans un premier temps, le ratio de 0,87 (moyenne départementale) à l'échelle du pôle. Atteindre cet objectif implique la création progressive de 24 000 emplois. A terme, l'indice de concentration de l'emploi recherché est de 1, soit 27 200 emplois supplémentaires.

II – Points de vigilance pour le CDT

La position stratégique du territoire du « Pôle métropolitain du Bourget », pivot du Nord parisien, amène à interroger la manière dont le CDT envisage les collaborations, les coopérations et les interfaces avec les territoires voisins. De fait, le CDT mentionne à de nombreuses reprises la nécessité de ces rapprochements et des synergies à mettre en place. Parmi celles qui sont les plus évidentes, il faut sans doute retenir l'intérêt de se rapprocher du CDT de Roissy pour les activités aéroportuaires et aéronautiques, du CDT du Territoire de la culture et de la création pour les activités culturelles et pour la « régénération » des zones d'activités de la Courneuve, etc.

Par ailleurs deux territoires de projets d'envergure exceptionnelle sont en émergence dans l'environnement immédiat du pôle du Bourget : le triangle de Gonesse (CDT de « Val de France – Gonesse », projet Europa-City) et le site de PSA à Aulnay qui cherche sa reconversion (CDT en projet de l'Est de la Seine-Saint-Denis). Il serait judicieux, à moyen terme, que l'ensemble des ambitions de ces territoires soient confrontées et harmonisées, afin d'identifier et de mener à bien les possibles convergences et complémentarités entre les projets de développement.

A un niveau plus large de réflexion, il faut articuler les échelles. Globalement, le projet du « Pôle métropolitain du Bourget » doit s'inscrire dans les dynamiques de l'ensemble de la Plaine de France (axe historique Paris – Roissy et axe Plaine commune / Est Ensemble). Le comité de pilotage et le groupe de suivi opérationnel du CDT permettent d'atteindre en partie cette vision ouverte. Elle devra être recherchée afin de produire une stratégie d'ensemble partagée entre l'ensemble des territoires du Nord parisien. Par ailleurs, les activités d'éco-construction, comme celles du secteur aéronautique ou les activités logistiques sont réparties sur l'ensemble de la métropole et, parfois, regroupées de manière significative sur quelques pôles (souvent repris comme des axes de développement privilégiés dans les CDT), la mise en réseau de ces pôles permettrait de mettre en évidence, au niveau métropolitain, les complémentarités qu'ils portent. Alors qu'un nombre important de CDT stratégiques sont en voie de finalisation, la cohérence d'ensemble des projets de territoire doit être construite progressivement.

La nécessité de construire la « ville-aéroportuaire », de travailler à l'intégration des aéroports en milieu urbanisé, oblige à penser une gouvernance aéroportuaire, qui a sans doute vocation à être portée, par une structure pluri-communale. Cette question est à mettre en commun avec les territoires d'Orly et de Roissy. S'agissant de l'activité aéroportuaire, ces territoires métropolitains ont aussi à partager des réflexions sur la manière d'anticiper la redistribution des trafics entre les plateformes aéroportuaires à l'horizon 2030-2050 et sur la mise en synergie/partage de ces trafics avec le rail.

Le CDT du « Pôle métropolitain du Bourget » a su mobiliser les grands acteurs de son territoire : Aéroports de Paris, VIPARIS, le Musée de l'Air et de l'Espace, le groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), le pôle de compétitivité Astech et la chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis. Aujourd'hui, le « cœur » opérationnel du CDT est constitué de l'association d'une communauté d'agglomération, regroupant trois villes, et de la ville du Blanc-Mesnil. Ces collectivités sont réunies dans l'actionnariat de la société publique locale (SPL) « Le Bourget – Grand Paris » en charge, pour l'heure, de conduire et de coordonner les études et les projets liés au CDT. L'importance des projets qui sont portés par le CDT conduit à s'interroger sur la « surface » nécessaire à constituer à moyen terme (en moyens humains comme financiers) et sur le développement de cette première structuration pour mener à bien leur réalisation. Nonobstant le point sur l'appartenance de la commune de Bonneuil-en-France à la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget ou à celle de Val-de-France, la question de l'intercommunalité « pertinente » (par sa taille et par ses compétences) reste posée.

Les objectifs de logements sont très ambitieux, leur réalisation est directement et largement conditionnée par :

PARIS MÉTROPOLÉ

- la réalisation du potentiel estimé de logements dans les secteurs de projet du CDT, ce qui suppose le renforcement de l'attractivité du territoire, donc, notamment, la mise en service des grands équipements ferrés de transports publics (tangentielle et GPE) et la mobilisation des moyens financiers et d'ingénierie au niveau requis,
- l'absence de contraintes à la construction de logements supplémentaires à proximité du réseau ferré existant, et notamment, de la gare de triage de Drancy/Le Bourget.

De même la densification visée le long des axes routiers structurants (ex-RN2 et réseau départemental), dans les centres ville et aux abords des gares, ne pourra être atteinte que si l'attractivité de ces environnements est rétablie notamment par une « pacification » de ces axes routiers. En complément, les études en cours sur les usages de voirie et l'élaboration d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) permettront la mise en place d'un plan d'actions d'ensemble afin de renforcer la qualité urbaine résidentielle. Par ailleurs, un plan d'exposition au bruit (PEB) lié à l'activité de l'Aéroport du Bourget est en cours d'élaboration, les résultats de ce plan pourraient, eux aussi, influencer sur la capacité de certains territoires à l'intérieur (ou à l'extérieur) du CDT à atteindre leurs objectifs de construction de logements.

Le désenclavement de Dugny qui, au delà de la décongestion de la circulation routière de la ville, est utile au niveau métropolitain (accès au site d'Eurocopter et au cluster technologique, valorisation de la gare de la tangentielle Nord, accessibilité au Parc Georges Valbon, fluidité des circulations de la grande gare du Bourget vers le Val d'Oise, etc), est en partie conditionné par sa compatibilité avec les enjeux environnementaux portés par le site Natura 2000. Les études à mener permettront de clarifier les potentiels réels de développement urbain dans le respect des enjeux environnementaux en gardant à l'esprit que ceux-ci sont partie intégrante du CDT (trames vertes et bleues et qu'un espace de nature n'est pas substituable à un autre..

La volonté du CDT de concilier la réalisation des mutations foncières et le maintien de l'activité industrielle et logistique dans la zone dense, est commune à plusieurs territoires métropolitains, en particulier les « Grandes Ardoines » et le « Territoire de la culture et de la Création ». Ces deux CDT mettent en avant cette problématique et leur ambition est de mettre en place de nouvelles pratiques pour accompagner les entreprises dans leur relocalisation et insérer ces activités économiques dans la ville. Aussi, en dehors du processus d'adoption du CDT lui-même, il serait intéressant que les différents territoires concernés puissent échanger sur les expériences des uns et des autres en la matière. L'ingénierie complexe et stratégique nécessaire pour requalifier les emprises foncières, construire des voiries pacifiées et maintenir les activités industrielles et logistiques en cœur d'agglomération mérite d'être approfondie, partagée et valorisée.

Le document final du CDT gagnerait à restituer plus visiblement la manière dont la société civile (les citoyens, les entreprises, les associations) a concrètement été associée à la définition des projets qui le constituent, voire à la stratégie du CDT lui-même. Une place particulière pourrait être faite aux consultations qui seront lancées notamment dans le cadre des procédures de validation des opérations urbaines, traduction naturelle de certains projets du CDT.

Au regard des points mentionnés ci-dessus

Paris Métropole émet un avis favorable sur le CDT du « Pôle métropolitain du Bourget – Pôle d'excellence aéronautique »

Au-delà de l'avis présent, Paris Métropole souhaite soumettre à l'ensemble des acteurs impliqués dans les CDT, des principes généraux à l'application desquels travailler ensemble.

Faire du temps un atout

Deux dimensions sont importantes :

- Les CDT sont conclus pour des périodes longues (15 années). C'est la période nécessaire pour engager des aménagements structurants pour les acteurs publics disposant d'une ingénierie adéquate. Il serait logique, si, comme chacun le souhaite, la première génération de CDT porte ses fruits, qu'un autre CDT succède au premier, car le rythme des villes est bien celui-ci : une génération et plus. Le CDT a l'avantage d'inscrire l'action publique et privée dans le temps long.
- La priorité doit être donnée aux dynamiques en œuvre, elles doivent être respectées. Cependant aucun des territoires ne saurait réussir seul dans une métropole qui verrait certains de ses lieux décliner. Être solidaire et attractif, c'est une complémentarité. Pour assurer la dynamique de chacun et de tous, il convient de prévoir un point d'étape qui, dans les 3 ans, éclaire de manière exhaustive sur les rythmes tenus, et les objectifs de chacun des territoires en CDT (emplois, logements, démographie, immobilier, transports, etc) ainsi que de ceux qui ne sont pas en CDT. Ce bilan, reposant sur les indicateurs qui auront pu être mis en place au fur et à mesure, visera à s'assurer que chaque territoire trouve sa place et sa part dans la construction de la métropole. Il s'agit d'une étape indispensable, qu'il convient de programmer maintenant. Il est nécessaire aussi de faire le point régulièrement sur les compatibilités entre le calendrier de réalisation du NGP et des CDT. Les CDT sont appelés à évoluer, il faut donc se donner, à un niveau agrégé, une méthode qui autorise l'ajustement voire la correction des trajectoires. Le partage de l'information et du savoir-faire entre les services de l'Etat et l'ensemble des territoires est souhaitable, et l'idée d'une ingénierie en « coopérative », d'un diagnostic réellement partagé, doit être approfondie. Dans cette optique il pourrait être utile de mettre en place un observatoire des CDT.

Affirmer la production de logements comme un élément de dynamique essentiel

Paris Métropole rappelle que l'objectif de 70 000 logements est une impérieuse nécessité afin que se (re)construisent à la fois la qualité de vie des habitants et l'attractivité de la région capitale. Il ne peut y avoir de développement économique viable sans la progression forte et constante de l'offre de logements.

Cet objectif – fondamental - est inscrit dans la loi relative au Grand Paris. Aussi est-il important que dans les CDT les objectifs de logements, sous toutes leurs formes mais dessinant une mixité révisée et ajustée à chaque territoire, soient valorisés en tant que tels, et pour difficiles qu'ils soient à tenir, ne soient pas vécus comme une contingence ou une contrainte mais comme une chance dans la durée, l'indication claire et univoque de la volonté de tous de construire une métropole attractive et solidaire.

Consolider une vue d'ensemble des projets menés à l'échelle métropolitaine

Chaque CDT a sa cohérence interne. Pour autant, seule une vision d'ensemble, à l'échelle métropolitaine, permettra de s'interroger efficacement sur les moyens d'arriver à une métropole à la fois attractive, et équilibrée. La cohérence atteinte à l'échelle d'un CDT doit être recherchée et extrapolée, à terme, à l'ensemble de la métropole. En ce sens, un tableau de bord doit être mis en place. Sur cette base, des échanges pourront être menés :

- sur la cohérence d'ensemble et la faisabilité des programmations immobilières à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain,
- sur la cohérence des calendriers à cette même échelle,
- sur la faisabilité des projections d'investissements eu égard aux dynamiques de marché et aux capacités de production réelles des acteurs publics et privés...

PARIS MÉTROPOLE

Ce même regard d'ensemble devra être porté, en ce qui concerne le nombre d'équipements publics, sportifs, culturels projetés, les actions de formation à l'échelle métropolitaine (dynamiques universitaires, d'apprentissage, etc.) et leur mise en cohérence.

Une telle vision globale interroge naturellement le lien et l'articulation entre les CDT et l'ensemble des dispositifs de contractualisation existants (entre les territoires et l'Europe, l'Etat, la Région, les Départements).

Elle pose également en creux la question du ciblage des investissements sur les territoires en dynamique de CDT, et des moyens alloués aux autres territoires pour répondre aux besoins de leur population.

Le « tour de table » au sein des CDT invite à des modes de travail innovants pouvant être mis en place sur l'ensemble des territoires, de façon à répondre plus efficacement à ces besoins.

L'Etat, en tant que signataire et co-constructeur de chacun des CDT, et la Région, *via* la compatibilité assurée du SDRIF et des CDT, peuvent, chacun sur leur registre et selon leur logique propres, être à même de donner une première vue d'ensemble des CDT, et donc de réduire les risques globaux de compétition, de redondance ou d'incohérence entre les contrats.

L'élargissement des périmètres de travail devrait pouvoir être envisagé, à terme, en visant autant que possible à ce que des collectivités participant des mêmes bassins de vie et bassins d'emploi partagent des objectifs communs se concrétisant en CDT - sans dépasser une taille qui rendrait ces tours de table trop difficiles à piloter.

Dans le même temps, il faut s'attacher à assurer la cohérence et la complémentarité des CDT à partir des territoires, de manière ascendante. Cette construction d'une ambition partagée émanant des collectivités est indispensable pour compléter une vision « par le haut », indispensable elle aussi. Paris Métropole se propose d'être ce lieu de mutualisation favorisant, à l'horizon de 12, 24, 36 mois, la mise en synergie des CDT au service des habitants et des territoires.

Paris Métropole entend également se rapprocher de l'ensemble des collectivités travaillant à des CDT, afin d'aller vers la mise en place d'un « prologue métropolitain » intégré à terme à chacun des contrats. Cette intégration d'un préambule, inciterait chaque porteur à rechercher, territoire par territoire, domaine par domaine, cette cohérence, afin d'éviter le risque de concurrence ou de fragilisation à l'échelle de la Métropole, et d'affirmer au contraire l'attachement à la recherche des meilleures complémentarités.

Enfin, il convient de souligner la valeur de la dynamique enclenchée par le travail multi-acteurs autour des CDT, la connaissance mutuelle qu'il favorise, l'intelligence territoriale collective qu'il mobilise. A cet égard, la production des CDT constitue un des laboratoires d'expérimentation des pratiques de la Métropole en construction. L'expérience acquise et partagée par les élus dans ce processus sera très utile pour la montée en puissance des intercommunalités, dans l'esprit des « coopératives de villes » que porte notre syndicat.
