



# CDT Grand Paris Est NOISY - CHAMPS

## Territoire de la transition énergétique

-

Prise en compte de l'avis des PPA

# S o m m a i r e

1.	Prise en compte de l'avis du Conseil Régional d'Ile-de-France	3
2.	Prise en compte de l'avis du Conseil général de Seine-et-Marne	4
3.	Prise en compte de l'avis du Conseil général de Seine-Saint-Denis	9
4.	Prise en compte de l'avis de l'Atelier International du Grand Paris	10
5.	Prise en compte de l'avis de Paris Métropole	14

Le présent document vise à apporter des compléments au projet de Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs, en réponse aux avis rendus par les personnes publiques associées. Il identifie des modifications possibles à apporter au contenu du CDT à l'issue de l'enquête publique.

## 1. Prise en compte de l'avis du Conseil Régional d'Ile-de-France

Le Conseil Régional d'Ile-de-France a émis un avis favorable.

Le Conseil Régional d'Ile-de-France a formulé quelques recommandations :

- Mener une réflexion à l'échelle du périmètre du SDT Descartes, pour tirer profit de l'effet du pôle de la Ville Durable, étant donné que les enjeux de développement de la Cité Descartes dépassent largement le périmètre du CDT et s'inscrivent à l'échelle de l'est parisien.

La Cité Descartes conçoit son propre développement comme une contribution majeure et spécifique aux dynamiques générales que connaissent l'est de l'Ile-de-France et la métropole. Les effets de son développement se diffusent en effet à une échelle dépassant celle du CDT. Le pôle de la Ville Durable constitue un facteur de rayonnement pour l'ensemble du SDT Descartes.

- Préciser les liens et les synergies existants et potentiels entre les CDT regroupés au sein du périmètre du projet de schéma de développement territorial.

Ces liens et synergies sont évoqués p.10 et 11 du CDT.

Le projet de CDT pourrait être éventuellement complété par l'ajout d'un paragraphe dans le Titre IV du CDT sur l'articulation des stratégies et des projets entre les CDT faisant partie du SDT Descartes (CDT Descartes Nord, CDT Paris Est entre Marne et Bois, CDT Boucles de la Marne).

- Garantir les principes de mixité sociale et fonctionnelle au sein des projets urbains figurant dans le programme d'actions.

La mixité sociale et fonctionnelle est un principe inscrit dans la description, les objectifs, et la programmation des neuf projets urbains de la partie 5 (Territoire d'accueil de nouvelles populations) du titre III.

Les porteurs de projet devront veiller à l'application des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle formulés dans le CDT lors de la mise en œuvre des différents projets.

- Se référer à la ligne 15 du réseau du Grand Paris Express dans la globalité de ses 75 kilomètres et non comme un tronçon limité au linéaire Pont-de-Sèvres / Noisy-Champs.

Les signataires du CDT proposent de rajouter en partie 3 du titre I, page 41 :

« La ligne 15 du réseau du Grand Paris Express constitue une rocade de 75 km. Cette rocade est composée de la section Noisy-Champs / Villejuif IGR / Pont de Sèvres / La Défense / Saint-Denis Pleyel de la Ligne Rouge, et de la section Saint-Denis Pleyel / Rosny Bois-Perrier / Champigny Centre de la Ligne Orange. La ligne 15, dont Noisy-Champs est le terminus, traverse ainsi directement les trois départements de proche couronne, et assure des déplacements de banlieue à banlieue efficaces, sans avoir à transiter par le centre de Paris.

La mise en service du premier tronçon, de Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, est prévue en 2020. »

- Valoriser le partenariat avec la Région, sur le plan financier et en matière de soutien à l'ingénierie, actuellement mis en œuvre mais également potentiel en apportant plus de détails aux fiches action d'ingénierie et financier avec la Région.

Les signataires du CDT proposent d'intégrer systématiquement la région Ile-de-France dans les rubriques pilotage et bilan financier dès qu'elle est concernée.

- Mettre à jour les orientations du CDT au regard du projet de SRCE en intégrant les deux continuités écologiques identifiées spécifiquement sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) dans le SDRIF, et en intégrant l'analyse des impacts induits par la réalisation du réseau du Grand Paris Express sur la gestion des déchets, et sur le drainage des sites dans les secteurs Natura 2000.

Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont naturellement intégré les orientations du SRCE en matière de continuités écologiques.

La valorisation de la trame verte et bleue du territoire est largement reprise dans le projet de CDT. Le dispositif Natura 2000 et le réseau départemental de trames vertes et bleues ont été pris en compte notamment dans l'évaluation environnementale et les fiches-projets concernées.

## 2. Prise en compte de l'avis du Conseil général de Seine-et-Marne

Le Conseil général de Seine-et-Marne a émis un avis favorable, assorti de plusieurs remarques :

- La nécessité d'analyser les enjeux sur un périmètre plus vaste afin de mieux prendre en compte, dans sa dynamique, les territoires seine-et-marnais extérieurs qui seront incontestablement impactés par l'arrivée d'une nouvelle gare à Noisy-Champs.
- En matière de transport, le Conseil général souhaiterait que la question de l'intermodalité soit plus développée. En effet, c'est une condition indispensable pour pouvoir accueillir dans

des dispositions satisfaisantes les futurs usagers du réseau du Grand Paris, notamment ceux provenant des bassins de vie voisins situés à l'est de l'A4

- Concernant le volet routier, le Département attire l'attention sur le projet de requalification de la RD 199. Le profil autoroutier actuel de cette voie n'est absolument pas adapté à son environnement et à la fonction d'écoulement du trafic interne à la ville nouvelle qu'elle exerce. De plus, elle constitue une coupure urbaine tout à fait dommageable et offre un potentiel de reconquête d'espaces à urbaniser. Aussi le Département est-il tout à fait favorable à sa requalification en boulevard urbain. Néanmoins le choix du nombre de voies du nouveau boulevard (2 fois 1 voie ou bien 2 fois 2 voies) doit tenir compte de sa fonction structurante pour les déplacements au sein de la ville nouvelle et du trafic qu'il supporte (20 000 à 25 000 véhicules/jour actuellement).
- Enfin, le Département souhaiterait être associé aux actions du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs liées à la transition énergétique, conformément aux orientations du Projet départemental de territoire et des actions qui en découlent.

Dans le détail (Titre I – 3 -Trois polarités urbaines majeures pour affirmer la vocation de porte et de centralité de l'Est métropolitain), il conviendrait de souligner le caractère indispensable des équipements d'intermodalité : gares routières, équipements vélo, parcs relais dimensionnés avec des espaces de covoiturage. Il s'agit d'accueillir dans de bonnes conditions, sur cette gare, les usagers provenant de l'Est du Département.

L'interconnexion avec la gare routière est déjà évoquée dans l'un des points de la p.44.

Les signataires du CDT proposent de compléter ces points en ajoutant :

« -Assurer une intermodalité et un rabattement efficaces à travers l'aménagement d'équipements dédiés aux modes actifs, des parcs relais, ainsi que des espaces de covoiturage à destination notamment des usagers provenant de l'est du département. »

Dans le programme d'actions, des compléments pourraient être apportés sur :

## 1. Le volet transport

### · *Projet 1 : projet urbain du pôle gare*

De manière générale, ce projet urbain doit s'articuler avec l'aménagement du pôle gare qui s'inscrit dans le défi 2, action 2.5 du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France : « Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité ». Les aménagements envisagés doivent répondre au standard de qualité requis par le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France.

**Le Département sollicite expressément l'inscription des réserves foncières nécessaires pour accueillir les équipements d'intermodalité dans le programme de ce projet** (cf. avis du Conseil général du 18 octobre 2013 relatif au projet de tronçon « Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs » du réseau de transport public du Grand Paris). **Cela concerne notamment la gare routière et le parc relais dimensionnés, au terme de la mise en service de l'ensemble des lignes du Nouveau Grand Paris (NGP).**

Les signataires du CDT proposent d'ajouter dans le programme du projet 1 le point suivant p.79 :

« - Des équipements d'intermodalité, en particulier la gare routière et le parc relais, dont le dimensionnement et le fonctionnement sont adaptés à la fréquentation de la gare suite à la mise en service de l'ensemble des lignes du Grand Paris Express. »

Et d'ajouter à la fin du programme :

« - Aussi, les différentes collectivités en charge du projet s'accordent à constituer les réserves foncières nécessaires à l'accueil des équipements d'intermodalité. »

· *Projet 2 : la gare Grand Paris Noisy - Champs*

Dans le volet « objectifs qualitatifs et quantitatifs du projet », il conviendrait d'ajouter que la qualité des correspondances doit être garantie afin de faciliter les flux des usagers et d'optimiser le temps de correspondance entre la ligne rouge (15 et 16), la ligne orange (11) et le RER A.

Les signataires du CDT proposent d'ajouter :

« La qualité des correspondances entre ces différentes lignes desservant la gare de Noisy-Champs doit permettre d'optimiser les temps de correspondance et les circulations dans la gare. »

· *Projet 3 : projet urbain de la RD 199*

La conception de ce projet urbain doit s'accompagner d'une réflexion sur les déplacements.

La RD 199 est un des secteurs opérationnels prioritaires pour la mise en œuvre du CDT. Ce secteur fera l'objet d'une étude spécifique identifiée dans les parties 3, 5 et 7 du Titre III du CDT. Une réflexion sur les déplacements à une échelle adéquate s'inscrira naturellement dans le cadre du projet n°30.

· *Projet 30 : Axe Pambrun – Cossonneau/RD 199*

Il conviendrait de s'interroger sur l'opportunité d'un Transport en Commun en Site Propre sur la RD 199 (côté Champs sur-Marne) et la mise en place d'une nouvelle liaison en transport sur cet axe, en partenariat avec le Syndicat des Transports Ile-de-France (STIF). Si son utilité est avérée par les études conduites par le STIF, cette liaison pourrait être envisagée après 2025, en lien avec une densification de ce secteur et avec des financements qui seront à rechercher, y compris auprès des acteurs locaux.

Les signataires du CDT proposent d'ajouter en fin du 1<sup>er</sup> paragraphe de la description du projet et contribution du projet au CDT le texte suivant : « Suite à l'intensification urbaine de l'axe, l'opportunité de la mise en place d'un Transport en Commun sur la RD199 après 2025 pourrait faire l'objet d'études de faisabilité, en partenariat avec les collectivités et sous réserve de l'accord préalable du STIF. »

· *Projet 33 : Etude globale sur le stationnement/rabattement autour de la gare*

**L'étude du stationnement/rabattement sur la gare ainsi qu'à ses abords doit intégrer les orientations et prescriptions du défi 5 du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, actions 5.2 « mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » et 5.3 « encadrer le développement du stationnement privé ».** Toutefois, dans la mesure où ce pôle majeur de correspondance du nouveau Grand Paris est le premier que les usagers venant de l'A4, en provenance de l'est de l'Ile-de-France vont trouver, **il convient de s'assurer d'une réserve de capacité suffisante pour ce parc relais particulier, afin de ne pas augmenter le stationnement en surface dans le quartier.**

Par ailleurs, il conviendrait en parallèle de développer une offre de transport de rabattement efficace et des liaisons douces de qualité afin de favoriser le report modal et dissuader les habitants proches de la future gare de venir en voiture.

Concernant le montage opérationnel, (p. 242), il semblerait pertinent d'optimiser les terrassements et les ouvrages de génie civil qui seront mis en œuvre pour la réalisation de ces parcs relais.

Les signataires du CDT proposent de rajouter dans la description du projet et contribution du projet au CDT les mentions suivantes (en noir dans le paragraphe) :

Avec l'arrivée du Grand Paris Express, et la densification urbaine qui s'accroît autour des futures gares du métro automatique, la question du stationnement et du rabattement autour de la gare Noisy-Champs est un enjeu majeur. Cette problématique doit tenir compte des orientations et prescriptions du défi 5 du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France, actions 5.2 « mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable » et 5.3 « encadrer le développement du stationnement privé ». Il s'agit de garantir une bonne accessibilité et répondre au problème de la saturation de l'offre de stationnement sur voirie, tout en essayant de limiter le trafic automobile pour répondre à des objectifs de développement durable.

Cependant, il est important de prévoir un dimensionnement du parc relais adapté aux importants flux d'automobilistes provenant de l'A4 et se rabattant sur la gare afin de garantir l'accessibilité de la gare aux usagers de l'est de l'Ile-de-France.

Une offre de transports de rabattement et des liaisons douces de qualité contribueront également au report modal.

L'étude du stationnement et du rabattement autour de la gare du Grand Paris Noisy-Champs est donc essentielle pour garantir l'attractivité de la gare du Grand Paris, la mobilité des usagers, ainsi que le respect des principes de développement durable.

· *Projet 34 : refonte du réseau de bus en amont de la mise en service de la gare Grand Paris Express*

Il conviendrait d'intégrer à la réflexion de la refonte du réseau de bus, la restructuration des lignes interurbaines.

Les signataires du CDT proposent d'ajouter dans la description du projet et contribution du projet au CDT p. 244 :

« La réflexion de la refonte du réseau de bus s'accompagnera d'une restructuration des lignes interurbaines. »

## 2. Le volet routier

Le Département attire l'attention sur les projets 16 et 30 - requalification de la RD 199. Le profil autoroutier actuel de cette voie n'est absolument pas adapté à son environnement et à la fonction d'écoulement du trafic interne à la ville nouvelle qu'elle exerce. De plus, elle constitue une coupure urbaine tout à fait dommageable et offre un potentiel de reconquête d'espaces à urbaniser. Aussi le Département est tout à fait favorable à sa requalification en boulevard urbain. Néanmoins le choix du nombre de voies du nouveau boulevard (2 fois 1 voie ou bien 2 fois 2 voies) doit tenir compte de sa fonction structurante pour les déplacements au sein de la ville nouvelle et du trafic qu'il supporte (20 000 à 25 000 véhicules/jour actuellement).

Cf. réponse sur le projet 3.

La RD 199 est un des secteurs opérationnels prioritaires pour la mise en œuvre du CDT. Ce secteur fera l'objet d'une étude spécifique identifiée dans les parties 3, 5 et 7 du Titre III du CDT. Une réflexion sur les déplacements à une échelle adéquate s'inscrira naturellement dans le cadre du projet n°30.

Les signataires proposent d'ajouter à la suite de 1<sup>er</sup> paragraphe de la description du projet et contribution du projet au CDT p.225 :

« L'aménagement de la RD199 en boulevard urbain tiendra néanmoins compte dans sa trame viaire de l'important support que représente cet axe pour les flux de déplacement au sein de la ville nouvelle. »

## 3. Le volet « transition énergétique »

Le Département souhaiterait être associé aux actions du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs liées à la transition énergétique, conformément aux orientations du Projet départemental de territoire et des actions qui en découlent.

Les orientations du Projet départemental de territoire traitent notamment de mobilité, d'accessibilité, d'économie en zoomant sur la filière de l'éco-construction, et d'aménagement du territoire (secteurs urbains, secteurs ruraux, zones agricoles, zones naturelles, zones d'activités économiques...).

Les signataires du CDT accueillent favorablement ce souhait de partenariat et proposent de systématiquement mentionner le Conseil général de Seine-et-Marne dans les fiches ayant trait à la transition énergétique, principalement les fiches 26, 27, et 28.

### 3. Prise en compte de l'avis du Conseil général de Seine-Saint-Denis

---

Le Conseil général de Seine-Saint-Denis a émis un avis favorable, assorti de plusieurs remarques :

- La recherche de synergies et de complémentarités à l'échelle du Grand Est parisien (cf. projet de schéma de développement territorial du cluster de la ville durable), en particulier avec les projets de CDT les plus proches dont « Paris-Est entre Marne et Bois », afin de mettre en valeur toute la participation de ce territoire au système métropolitain.

Cf. réponse faite au Conseil régional d'Ile-de-France.

- La prise en compte du dispositif Natura 2000 dans l'élaboration des projets limitrophes du Parc de la Haute-Ile et de ce dernier en tant que réservoir de biodiversité à relier au réseau de trames vertes et bleues départementales.

Cf. réponse faite au Conseil régional d'Ile-de-France.

- La mesure des conséquences des projets d'aménagement envisagés sur le réseau routier départemental, en particulier sur l'ex-RN370.

Les signataires proposent d'ajouter au Titre II, dans les objectifs liés aux transports et déplacements p.59, après la phrase « ... pour mieux répondre aux besoins et aux usages » :

« Les conséquences des projets d'aménagement seront appréhendées dans le cadre des programmes qui s'engageront. Une étude est notamment envisagée prochainement sur les besoins autour de l'axe ex-RN 370. »

## 4. Prise en compte de l'avis de l'Atelier International du Grand Paris

L'avis favorable de l'AIGP a souligné certains points de vigilance pour la mise en œuvre du CDT Grand Paris Est :

### ***Insertion métropolitaine***

Le périmètre tant du SDT que du CDT Noisy-Champs appelle quelques questionnements : le projet de territoire est lié au projet du réseau du GPE. Il n'englobe pas l'agglomération du Val Maubuée dans sa totalité. Pourtant ces communes hors CDT ne sont pas plus éloignées du réseau du GPE que d'autres communes comprises dans le SDT et autres CDT futurs de l'Est Parisien. Les communes de Noisiel, Torcy, Lognes et Emerainville sont en dehors du périmètre alors que le SCOT du Val Maubuée inclut le secteur de la Cité Descartes. La relation entre les communes du Val Maubuée en plus de la dimension environnementale s'établit de fait et dans la pratique sur les fonctions culturelles, économiques et sociales en veillant également aux équilibres en matière de logement au travers du PLH.

Il serait nécessaire que le CDT motive ce périmètre restreint ou la mise à l'écart d'un pan important du territoire de la communauté d'agglomération alors que des intérêts étroits existent en matière de développement économique, parcours résidentiels, politique culturelle et formation.

Le périmètre du CDT résulte de l'initiative et du choix, en lien avec l'Etat, des collectivités signataires, en l'occurrence les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne, et la communauté d'agglomération du Val Maubuée. Ce périmètre correspond à la volonté des collectivités de proposer un projet cohérent autour de la grande gare de Noisy-Champs.

Le SDT (Schéma de Développement Territorial) Descartes, aujourd'hui en cours d'élaboration, constitue un cadre global d'orientations qui vise à mettre en cohérence les 4 CDT de l'Est Parisien. Il répond en partie à ce besoin d'une vision plus large, tout comme le SCOT du Val Maubuée. Le CDT ne constitue en rien une mise à l'écart des communes du Val Maubuée puisqu'elles sont représentées par la communauté d'agglomération du Val Maubuée.

### ***La gare Noisy-Champs, comme marqueur du projet de territoire***

La gare de Noisy-Champs (ainsi que chacune des autres gares du SDT) peut devenir un centre d'activité à part entière. Qualifiée également de gare emblématique par la SGP, cette gare mériterait d'être pensée avec ambition, s'agissant de sa programmation et sa conception architecturale. Elle aurait matière à traduire en elle-même les enjeux du cluster et les spécialisations territoriales autour de la construction et de la ville durable. Pour cela des moyens exceptionnels pourraient être mis à la disposition du territoire pour concevoir une gare reflétant son caractère composite dans les domaines de la science, des nouvelles technologies, de l'expérimentation, de la formation universitaire, et également composite sur le plan social et urbain.

La gare pourrait être ainsi considérée comme un marqueur du développement du pôle Descartes et de Noisy-le-Grand et devenir un lieu de destination attractif à l'attention des différents publics (habitants, entreprises, chercheurs, universitaires, étudiants) en offrant des services spécialisés, des espaces de rencontre et d'exposition en rapport avec les activités de recherche et de développement traitant de la ville durable. Ces activités pourraient jouxter les services commerciaux de proximité.

Le CDT aurait avantage à approfondir cet aspect. A cet égard, les exemples développés par l'AIGP dans les rapports de plusieurs équipes de l'AIGP, par exemple les « Grandes machines urbaines » de l'équipe SEURA ou encore les propositions relatives aux quartiers de gares du GPE de l'équipe MVRDV ... pourraient inspirer le projet à venir.

La gare est au cœur du projet et jouera un rôle de marqueur du développement du territoire.

### ***Nécessité d'un projet de territoire et urbain global***

Les deux communes ont mené des études visant à définir des orientations d'organisation et de développement urbain, Ateliers Lion à Champs-sur-Marne et Christian Devillers à Noisy-le-Grand. Cette démarche spécifique aux deux communes mais dissociées devra évoluer sous la forme d'un plan de référence de développement commun permettant de concevoir ensuite un projet urbain de grande échelle cohérent et intégré.

Pour des besoins de clarté liés à la nature contractuelle du CDT, le projet de territoire décline en effet les actions de manière très sectorisée. La présentation qui en est faite dans le CDT ne permet pas de comprendre l'interaction des différents thèmes traités.

Le plan d'ensemble qui est ici préconisé ne serait pas qu'un simple « recollement » des deux études existantes, ni un schéma technique. Il pourra préciser les grands invariants à la fois urbains, fonctionnels, paysagers et programmatiques de manière à ce que la déclinaison du CDT en projets puisse évoluer et conserver tout sa cohérence dans la durée.

En fait, le territoire aurait avantage à donner une vision spatialisée de son développement afin de développer son attractivité et de rassurer très en amont les investisseurs futurs. Cette représentation pourra également montrer les différentes phases de mise en oeuvre et l'articulation entre les différentes actions : insertion dans le grand paysage, aménagement urbain, équipements, maillage des transports, transformations des axes routiers, circulations douces, et continuités des coulées vertes, porosité du territoire et liens nord-sud et est-ouest.

Plus qu'un plan guide par secteur, ce document offrirait une vision lisible préfigurant le territoire en mouvement et en mutation. Conçue de manière dynamique et interactive, cette carte pourrait également constituer un des outils d'évaluation et de suivi du CDT et faciliter la compréhension de l'évolution progressive du territoire dans son ensemble.

Les signataires du CDT relèvent que les titres 1 et 2 traitent du territoire du CDT dans sa globalité, et non des deux communes de manière distincte.

Les objectifs et priorités par domaines sont notamment déterminés à l'échelle du CDT. Aussi, de nombreuses fiches d'action sont pilotées conjointement par les deux communes.

### ***L'autoroute A4, apaisée et intégrée***

Le CDT mentionne le traitement des délaissés de l'A4, le traitement des nuisances phoniques qu'elle occasionne et la réalisation d'accès supplémentaires permettant de mieux desservir les futurs projets qui pourront la longer et donner à voir l'épaisseur du territoire.

L'objectif déjà abondamment illustré concernant la transformation de l'autoroute A4 en boulevard urbain ou avenue métropolitaine pourrait inspirer plus avant le CDT. Ce dernier constitue en effet la première occasion concrète pour imaginer le long terme. L'apaisement de l'A4 commence à faire l'objet d'un projet régional de grande envergure, comme d'autres autoroutes de la métropole. Les opérations ou aménagements proposées dans le CDT pourraient prendre en compte et s'inscrire dans cette vision à plus long terme.

Les travaux produits en 2008 dans le cadre de la consultation sur le Grand Pari(s) par le groupe Descartes (Y.Lion, F.Leclercq, D.Mangin) puis ceux présentés dans le cadre de l'AIGP en 2013 par exemple par le groupement F.Leclercq, Atelier Lion et Marc Mimram, montrent avec grande ambition et réalisme ce que cette mutation autoroutière pourrait impliquer : reconquête urbaine progressive entre le péage de Courtevroult et Paris.

Réduction de la vitesse, transformation en boulevard urbain, végétalisation, construction des abords, mise en valeur du paysage, multimodalité et maillage entre transports de surface bus à haut débit, modes doux et ferré.

La question de la transformation de l'A4 ne saurait être appréhendée à l'échelle du seul CDT Noisy-Champs.

### ***Le logement, des objectifs temporels ambitieux***

Les objectifs de la TOL déterminent par l'arrêté du 26 mars 2012 une production annuelle de 900 logements à l'échelle du territoire, avec une programmation de 30% de logement social.

La déclinaison du logement social pourrait être déclinée plus précisément de manière à mesurer les effets induits sur l'équilibre des quartiers. De plus une programmation plus fine des opérations de logements abordables, tant pour les jeunes que pour les populations intermédiaires ou les étudiants pourrait être proposée afin de renforcer l'attractivité du territoire en direction des jeunes entreprises et des chercheurs. La possibilité d'offrir aux étudiants un accès au logement social ordinaire permettrait aussi de sédentariser cette population dans le territoire.

En complément, à l'échelle du CDT ou du bassin de vie, et pour renouer avec l'innovation, marque de fabrique de la ville nouvelle, la programmation des logements pourrait s'accompagner d'objectifs qualitatifs en intégrant la possibilité de promouvoir des logements expérimentaux et évolutifs adaptés à des besoins et des modes de vie divers (par exemple CoRésidence, hôtels métropoles mixtes, cohabitation, mentionnés dans les travaux du conseil scientifique de l'AIGP).

En l'état actuel de définition des opérations d'aménagement de ce CDT, il n'est pas possible de détailler davantage les objectifs en matière de logements. Les études urbaines ultérieures permettront de préciser les programmations de logements secteur par secteur, dans le cadre de la mise en œuvre du CDT.

Les signataires proposent d'ajouter le point suivant dans le titre 2 - 1. Logements : accroître le niveau de production et diversifier l'habitat disponible (p.54)

#### **« Promouvoir des logements adaptés et évolutifs**

La programmation des logements pourra s'accompagner d'objectifs qualitatifs en intégrant la possibilité de promouvoir des logements évolutifs adaptés aux besoins et à des modes de vie divers. »

### ***Préciser les modalités de pilotage, de coordination, et de concertation***

En plus des thématiques relatives au partenariat opérationnel, au marketing territorial, aux stratégies foncières prévues d'être développées dans le cadre du suivi du CDT, le CDT pourrait davantage traduire et concrétiser dans un planning commenté la coordination et le pilotage nécessaires des projets envisagés.

L'affirmation de la place de ce projet dans la métropole du Grand Paris, la représentation spatialisée de ses ambitions et de ses transformations progressives est déterminante pour sa compréhension,

son acceptabilité et son appropriation par la population et l'ensemble des acteurs concernés. En plus des acteurs de la recherche et des entreprises, les associations locales voire les habitants ont capacité à constituer des acteurs de premier plan, comme c'est le cas dans de nombreux projets en France ou ailleurs. Ils pourraient s'impliquer, influencer et interagir de manière très constructive en faveur des transformations à venir dans le territoire du CDT et dans le Grand Paris.

Dans le cadre des actions futures, différents modes de concertation, de participation seraient à définir, à expérimenter et à mettre en œuvre dans le prolongement de cette première étape de l'élaboration du contrat de développement territorial.

Le suivi de l'avancement opérationnel des projets s'appuiera sur les outils de suivi des maîtres d'ouvrage des projets et sur une vision globale du portefeuille de projets et du planning de réalisation de chaque action tels qu'inscrits dans le Titre 4 du CDT.

En termes de concertation, les projets qui seront mis en œuvre dans le cadre du CDT seront élaborés en co-construction avec les usagers.

### ***Commentaire particulier***

Alors que le territoire centre ses performances sur le développement durable et l'efficacité énergétique des bâtiments, il est regrettable qu'aucune description et photo de bâtiment reproduites dans le CDT ne mentionnent explicitement le nom des architectes et des BET correspondants. Ce document communiqué sur différents supports ne peut risquer de s'exposer à d'éventuels recours à ce sujet.

Dans la mesure du possible, les signataires du CDT rajoutent le nom des architectes et des BET correspondants aux descriptions et photos des bâtiments figurant dans le CDT.

## 5. Prise en compte de l'avis de Paris Métropole

Paris Métropole émet un avis favorable sur le CDT.

Paris Métropole soulève quelques points de vigilance sur le CDT :

### **Mise en place d'une stratégie collective de promotion et d'animation économique**

Au sujet de la coopération territoriale dans le champ de la promotion et de l'animation économique, le CDT affirme que le territoire doit se doter progressivement d'une stratégie plus collective dont le CDT constitue une première étape, et que cette stratégie collective pourrait s'incarner dans une animation et une promotion économique coordonnées.

Il est sans doute possible d'ajouter que, compte tenu des enjeux, de l'importance des pôles économiques et de l'intensité de la desserte existante et à venir dont ils bénéficient, **la seconde étape devra consister en un approfondissement du travail en commun des acteurs économiques et des signataires du CDT mais aussi un élargissement des démarches et des actions aux territoires voisins.** Parmi ceux-ci, ceux qui sont engagés dans le SDT semblent être des partenaires naturels. Les communes membres de la communauté d'agglomération du Val Maubuée et celles qui font partie du territoire de la Vile nouvelle de Marne la Vallée pourraient être associées (sous des formes à définir) aux réflexions qui accompagneront la seconde étape du CDT.

La partie « Accompagner les moteurs économiques par des actions d'animation et de promotion coordonnées » du titre I p.26-27 propose d'approfondir ce travail en commun des acteurs du territoire, aussi bien les collectivités que les acteurs économiques.

### **Mise en réseau avec d'autres pôles métropolitains**

Selon une perspective plus large, il faut articuler les échelles. Globalement, le projet du « Grand Paris Est – Noisy-Champs » doit s'inscrire dans les dynamiques de l'ensemble « Est parisien ». **Notamment, la mise en réseau des pôles d'éco-construction de la métropole permettrait de mettre en évidence, au niveau métropolitain, les complémentarités qu'ils portent. Dans cette optique, en particulier, les territoires de la Confluence et de Sénart pourraient être consultés pour explorer les voies d'une collaboration avec celui de « Noisy-Champs ».**

Aussi, dans le même esprit que le rapprochement du CDT de « Noisy Champs » avec celui de GPSO pour partager les réflexions sur le développement des smart grids, **il serait intéressant de mettre en commun notamment avec le CDT de Plaine Commune les constats et les actions sur la réduction des « déplacements contraints » et sur les dispositifs visant à favoriser l'embauche des habitants.**

Les signataires du CDT proposent d'ajouter ces complémentarités potentielles p.11 :

« - **Les territoires de la Confluence et de Sénart**, qui développent la filière des éco-activités, et avec qui il serait intéressant d'établir des collaborations.

- **Plaine Commune**, qui a conduit des études sur la réduction des « déplacements contraints » et mis en place des dispositifs visant à favoriser l'embauche des habitants. Sur ces thématiques, il serait intéressant de rapprocher les CDT de Noisy-Champs et Plaine Commune afin de partager les constats et les actions mises en œuvre. »

### ***Gare de Noisy-Champs : voirie / stationnement***

Un double risque de saturation de l'environnement immédiat de la **gare (voirie/stationnement)** et de la gare elle-même doit être anticipé et écarté par les mesures appropriées. Le CDT a engagé, en partenariat avec la Société du Grand Paris, une étude globale sur la trame viaire desservant la gare, sur le stationnement et sur le rabattement autour de la gare. **Les résultats de cette étude sont essentiels pour crédibiliser une part des hypothèses de développement des quartiers autour de la gare et d'accroissement du bien-être des habitants.**

Cf. réponse faite au CG77

### ***Densification de l'A4***

Les problématiques de densification, d'optimisation des moyens de déplacements en Ile-de-France ont conduit les collectivités, l'Etat et le STIF à entamer une réflexion sur le devenir de cette infrastructure et de ses franges (sur tout ou partie des tronçons de l'**A4** : introduire des modes de transports en commun innovants ?, transformer en boulevard urbain ?, inciter au rabattement sur les gares du RER ?, etc.). **Les résultats de cette démarche peuvent induire des décisions qui autoriseront ou limiteront certains développements prévus par le CDT.**

Cette remarque concerne le projet n° 31, p. 231.

Les signataires du CDT proposent d'ajouter le commentaire suivant dans la description du projet et contribution du projet au CDT :

« Ces deux principes sont conditionnés aux résultats de la démarche engagée par l'Etat et le STIF. »

### ***Création d'un planning afin de coordonner et piloter les projets***

D'une manière générale, le CDT pourrait davantage traduire et concrétiser dans un planning commenté la coordination et le pilotage des projets envisagés, en particulier de nombreuses études en cours, or les conclusions des unes conditionnent ou qualifient les conclusions des autres et, au final, les projets à envisager pour transformer le territoire.

Le suivi de l'avancement opérationnel des projets s'appuiera sur les outils de suivi des maîtres d'ouvrage des projets et sur une vision globale du portefeuille de projets et du planning de réalisation de chaque action tels qu'inscrits dans le Titre 4 du CDT.

### ***Mettre en avant la participation de la société civile à la définition des projets et de la stratégie***

Le document final du CDT gagnerait vraisemblablement 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.

Les signataires du CDT indiquent qu'un colloque citoyen s'est tenu le 9 décembre 2013 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture à Champs-sur-Marne.

Ils rappellent également que l'enquête publique sur le projet de CDT a lieu au printemps 2014.