

ACCORD CADRE CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DE L'EST SEINE-SAINT-DENIS



(source : carte de Cassini)



PREAMBULE

Pour préparer l'élaboration d'un contrat de développement territorial, l'Etat, les communes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil réunies en communauté d'agglomération, la commune de Sevrans incluse dans la communauté d'agglomération Terres-de-France, ainsi que les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Livry-Gargan, s'accordent sur des principes fondamentaux pour la transformation du territoire de « l'Est de la Seine-Saint-Denis ». Les partenaires formalisent ces principes par le présent accord-cadre.



(source : LIN « Atlas des territoires » 2012)

Cet accord-cadre s'inscrit dans le projet du Grand Paris qui vise à renforcer le dynamisme de la région capitale et son attrait à l'échelle mondiale, grâce à la définition et à la mise en œuvre d'une stratégie urbaine, économique, culturelle et sociale d'intérêt national.

Le projet prévoit une démarche exemplaire de développement durable, à la hauteur des enjeux du XXIème siècle. Les initiatives innovantes pour favoriser les énergies renouvelables, économiser les ressources naturelles, préserver la biodiversité, faciliter l'accès à un logement, l'accès à l'emploi et à la formation et améliorer la cohésion sociale sont autant de facteurs qui participent au rayonnement international de la métropole de demain.

Le Grand Paris s'engage sur des projets de transformation d'envergure, qui s'intégreront à la complexité des contextes existants. Il tirera parti des atouts actuels des territoires, de leur géographie et leur histoire, de leur potentiel humain. Le Grand Paris table sur la mise en réseau d'un tissu d'acteurs et de ressources locales pour mobiliser les capacités d'innover.

LE GRAND PARIS : POUR UNE METROPOLE MULTIPOLAIRE ET SOLIDAIRE

Le Grand Paris est un changement d'échelle. Pour une nouvelle stratégie de développement, il serait illusoire de se satisfaire de la logique radiale qui a dominé jusqu'à présent l'extension de l'urbanisation et des réseaux. Le modèle associé à cette logique radiale, fondé sur la relation entre une ville-centre et des secteurs dits « périphériques » correspond mal à la réalité. Il correspond encore moins aux ambitions de la région capitale.

La métropole parisienne est clairement multipolaire. Si cette caractéristique est avérée du point de vue des modes de vie, elle demande à être mieux prise en compte dans les politiques de planification.

Le projet du Grand Paris repose ainsi sur deux piliers :

- l'émergence de pôles urbains dotés d'une taille critique et d'une identité qui leur est propre.

Pour conforter la place de la métropole dans le réseau des villes-monde, le Grand Paris s'appuie sur une dizaine de territoires qui seront autant de moteurs du dynamisme francilien. Leur développement sera conçu comme des éco-systèmes locaux qui, à la manière de « clusters », mettront en réseau les différents acteurs, créant par là-même les conditions favorables à l'innovation. Ces grands pôles urbains associeront le logement, les services et l'activité économique, dans un souci d'exemplarité urbaine, paysagère et écologique.

- la création d'un dispositif régional de transport collectif.

Un métro automatique performant desservira les territoires de développement. Il répondra à une logique concentrique. Il sera rapide et connecté au réseau radial existant.

Cette stratégie vise l'excellence de la région capitale, tout en réduisant les déséquilibres économiques, sociaux et environnementaux qui marquent actuellement la métropole.

Métro automatique et projets de territoires construiront le nouveau système urbain du Grand Paris.

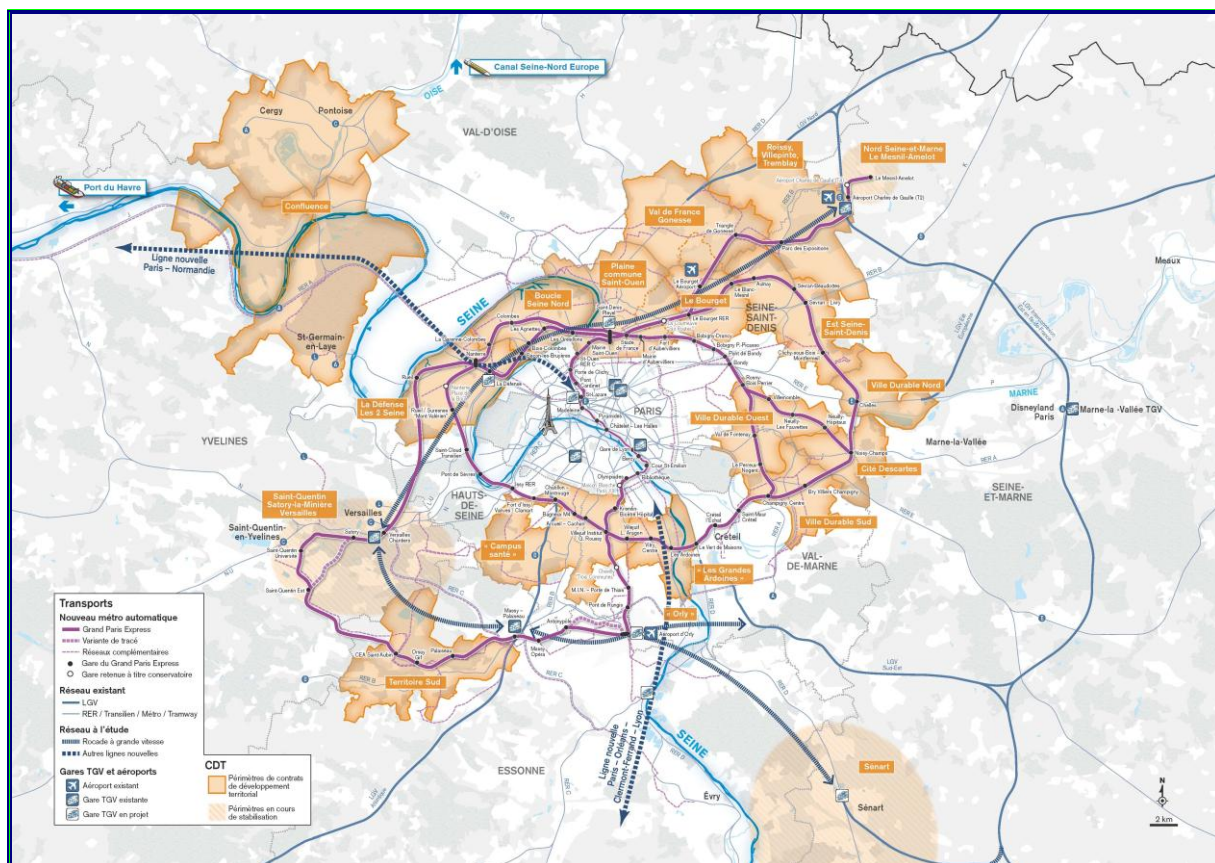
LE CDT : UN OUTIL DU GRAND PARIS

Le processus de développement de la région capitale est déterminé par la loi du 3 juin 2010. Elle « promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois » et « s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat ». La loi met en place deux outils, opérationnels et juridiques.

Etablissement public d'Etat à caractère industriel et commercial, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage chargé de concevoir le schéma d'ensemble et les infrastructures du réseau de transport du grand Paris. La SGP assure la réalisation des lignes, la construction et l'aménagement des gares.

Le Contrat de développement territorial (CDT) est l'instrument d'une action locale coordonnée. Regroupant l'Etat, les communes et les EPCI concernés, il définit, pour un

territoire donné, des objectifs en matière d'urbanisme, de logement, de transport, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des paysages et des ressources naturelles et vise en conséquence à améliorer significativement la qualité de vie des habitants. En particulier, les actions du CDT participeront à l'effort de construction nécessaire pour réaliser, en respect de la loi du 3 juin 2010, 70 000 nouveaux logements chaque année en Ile-de-France, selon une déclinaison établie par secteur.



Le CDT définit également les moyens de mise en œuvre de l'ensemble de ces objectifs.

LES TRANSPORTS : UNE ARMATURE POUR LE GRAND PARIS

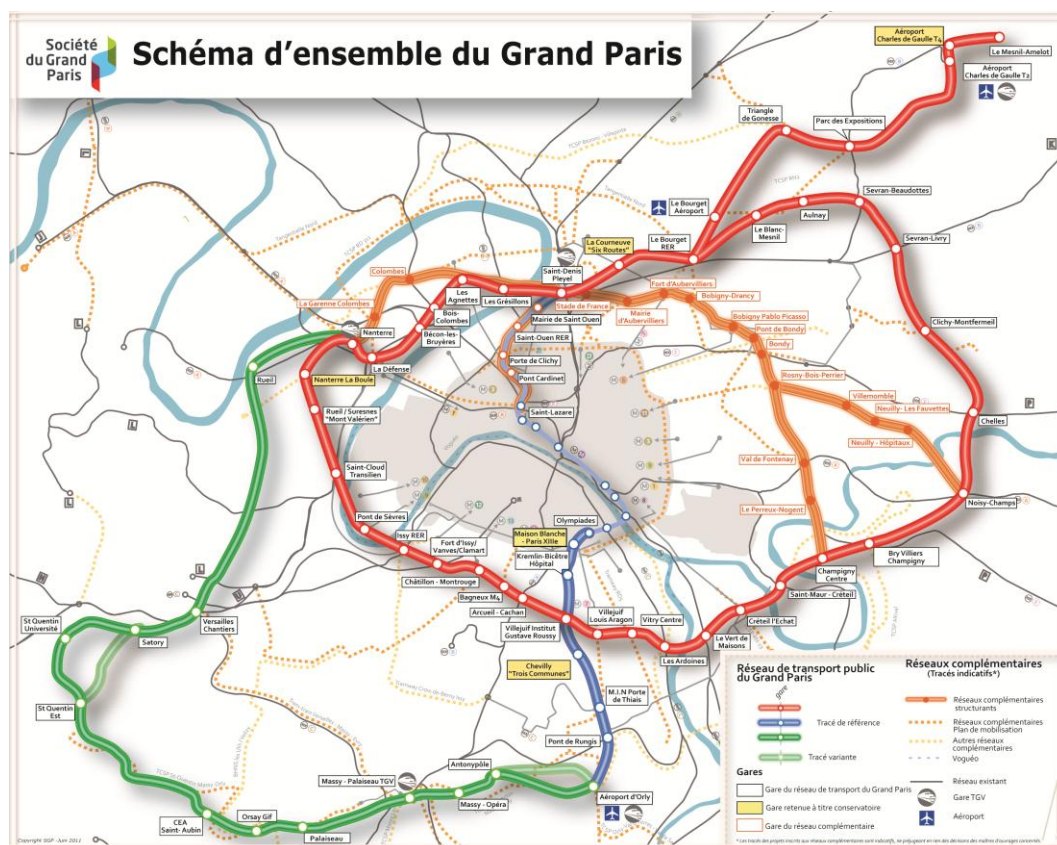
L'Etat et la région Ile-de-France se sont accordés pour mettre en œuvre un vaste plan en faveur des transports, grâce à la réalisation d'un nouveau réseau de métro automatique reliant les principaux points de la métropole. Les partenaires ont arrêté le programme de ce réseau à la suite d'une procédure de débat public qui s'est déroulée de septembre 2010 à janvier 2011.

Le Conseil d'Etat a approuvé par décret du 24 août 2010 le schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris.

Le métro qui sera mis en œuvre par la SGP comprend 175 Km, répartis en trois lignes nouvelles :

- une « ligne rouge » de 95 km reliant Le Bourget, Chelles, Villejuif, La Défense, Gonesse, Roissy, Le Mesnil-Amélot et comprenant 40 gares ;

- une « ligne bleue » de 30 km entre Orly et Saint-Denis/Pleyel, comprenant 12 gares nouvelles ;
- une « ligne verte » de 50 km reliant Orly, Versailles, Nanterre et comprenant 13 gares.



(source : SGP)

Le STIF assurera la réalisation d'un réseau complémentaire. Porté à plus de 200 km de voies nouvelles pour un total de 72 gares, le projet global prend le nom de « Grand Paris express » (GPE).

LE CDT « EST SEINE-SAINT-DENIS ».

Les communes d'Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil seront desservies par la ligne rouge. En partenariat avec l'Etat, elles souhaitent élaborer un projet partagé ambitieux qui sera formalisé par la signature du CDT « Est Seine-Saint-Denis ».

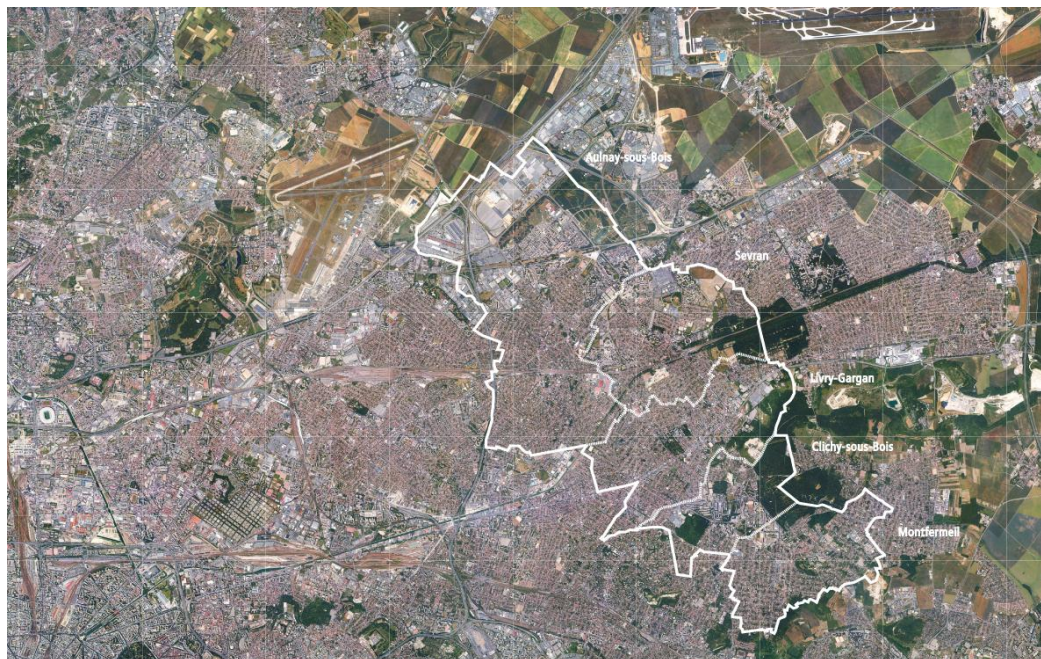
Les cinq communes ont décidé en 2011 de se regrouper au sein de l'association « Paris porte nord est » (PPNE) afin de promouvoir et d'accompagner le projet du Grand Paris. La création et l'action de l'association donnent une valeur institutionnelle à cette démarche partenariale. Dans le même esprit, et en considération des enjeux de coordination avec les projets portés par les CDT alentours, Le Bourget, Roissy-Tremblay-Villepinte, Val de France-Gonesse et avec le territoire du Grand Roissy, l'association PPNE a décidé d'adhérer à l'association du Grand-Roissy.

Y siègent le maire d'Aulnay-sous-Bois au titre de représentant de sa commune et le maire de Montfermeil en tant que représentant de PPNE.

En respect du délai fixé par la loi, le projet de CDT sera soumis à enquête publique au plus tard 18 mois après l'approbation du schéma de transport par le Conseil d'Etat, soit avant le 24 février 2013.

Les premières intentions sont définies depuis 2010 dans deux documents établis par l'équipe LIN lors d'une étude réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de la Mission région capitale (MRC), en collaboration avec les communes : « l'atlas des territoires » et « la stratégie de transformation » ont scellé les volontés collectives, approuvées par les cinq conseils municipaux.

La formalisation en février 2012 d'un premier schéma global d'aménagement permet aux partenaires de franchir une nouvelle étape qu'ils ont décidé d'acter par le présent accord-cadre. L'accord expose, en amont de la signature effective du contrat, la stratégie du projet de territoire, identifie les programmes structurants, indique la méthode et précise le planning.



(source : LIN « Atlas des territoires » 2012)

[Première étape du CDT, l'accord-cadre donne la feuille de route pour rédiger le document final.](#)

1. PROJET STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Les signataires de l'accord-cadre s'entendent sur un principe de développement qui mobilisera plusieurs décideurs et maîtres d'ouvrage. Le projet présenté dans ce chapitre est donc une stratégie d'action. Des études complémentaires en valideront la faisabilité technique. La constitution des partenariats sera un objet du CDT lui-même.

1. Pour un pôle de l'excellence urbaine

Une communauté de projet

Abritant 230 000 habitants, le territoire de l'« Est Seine-Saint-Denis se situe au cœur de trois secteurs stratégiques : Paris, Roissy, Marne-la-Vallée. Proche du corridor aéroportuaire de Roissy et du Bourget, il s'accroche à un axe économique majeur, appelé à se développer dans les prochaines années. Il bénéficie également de la qualité des espaces verts et naturels du département de la Seine-Saint-Denis.

Le territoire concentre cependant les difficultés sociale et économiques : un revenu par ménage inférieur de 35% au revenu moyen francilien, un taux de logement social supérieur de 40% à la moyenne francilienne, un taux de chômage plus de deux fois supérieur à la moyenne francilienne.

Le périmètre pluri-communal couvert par le CDT permet de privilégier une démarche de projet, affranchie des limites administratives.

L'objectif est de construire à cette échelle un programme d'actions qui concilie le court terme avec le long terme. L'approche choisie met en évidence l'ensemble des atouts et des ressources à mobiliser. Elle permet d'intégrer des secteurs parfois enclavés aux logiques métropolitaines qui sont à l'oeuvre dans le projet du Grand Paris.

Logique métropolitaine et développement économique

Desservi prochainement par quatre gares nouvelles de la ligne rouge (boucle Grand Est) du métro automatique du GPE, (gares d'Aulnay, Sevrans-Beaumont, Sevrans-Livry et Clichy-Montfermeil), le territoire des cinq communes entre dans une nouvelle réalité géographique grâce au raccourcissement des temps de parcours vers les autres grands pôles. Il est donc amené inéluctablement à muter. Cette mutation doit être accompagnée et guidée par les pouvoirs publics.

L'Etat et les collectivités territoriales, grâce à l'instrument qu'est le CDT, affirment leur volonté partagée d'amplifier et de maîtriser cette transformation pour améliorer le cadre de vie dans les quartiers existants et réaliser de nouveaux aménagements dans les meilleures conditions.

Le métro automatique et les proximités qu'il offre seront un levier pour révéler les potentiels de l'« Est Seine-Saint-Denis » et enclencher un processus de développement.

Le futur système de transport va réintégrer pleinement le territoire à la métropole et va faciliter l'accès à l'emploi et à la formation disponibles dans les pôles les plus actifs. En symétrie, le territoire se dotera d'un attrait nouveau pour les entreprises qui souhaiteront travailler en réseau, notamment avec les pôles de Roissy, du Bourget et de Marne-la-Vallée. Il bénéficiera donc de retombées économiques, mises à profit pour résorber les déséquilibres urbains, sociaux et culturels. Les cinq villes doivent construire une cohérence territoriale à part entière, lieu de rencontres, lieu de vie, de diversité de fonction et de mixité sociale.

Des atouts culturels et paysagers

Le tissu urbain et social est complexe. Il requiert une transformation en finesse plus qu'un grand projet emblématique. L'« Est Seine-Saint-Denis » n'est pas identifié comme un « cluster », les attentes sont donc nécessairement différentes. Cependant, l'histoire urbaine et humaine du site est forte. Des dispositifs de valorisations croisées sont donc possibles, conditions nécessaires pour construire un pôle métropolitain dont le rôle sera reconnu. Des filières nouvelles de développement peuvent émerger autour de la culture, des industries de l'environnement et des loisirs, en valorisant les sites remarquables et en les inscrivant complètement dans la vie urbaine.

Les savoirs sont présents, ainsi que les habitudes de collaboration. L'environnement, la culture, la diversité et la jeunesse de la population, la trace d'une économie industrielle et la variété des formes bâties ont la capacité de générer une signature identifiable à l'échelle régionale pour un CDT de « l'excellence urbaine ». Associer vie culturelle et jardins, sport et nature, habitat, activités économiques et environnement, réseaux et agriculture locale sont autant de renforcements mutuels qui donnent une couleur à un territoire et en transforment l'image.



(source : LIN « Atlas des territoires » 2012)

Il conviendra dans le même ordre d'idée d'élargir la politique de logement à la notion d'habitat, qui met en relation la question résidentielle avec l'emploi, les services, le développement économique, les déplacements, l'écologie et les conditions mêmes de la vie en ville.

Un pôle urbain de qualité

En ce sens, il est nécessaire d'élaborer des formes urbaines qui répondent aux besoins tant qualitatifs que quantitatifs des habitants actuels et futurs du territoire, en recherchant une mixité sociale et une diversité fonctionnelle au sein de chaque quartier. Augmenter l'offre d'accession à la propriété dans des quartiers où domine le logement social, ou inversement celle du logement locatif social dans des zones principalement occupées par des propriétaires, est un moyen de parvenir à cet objectif.

Cette recherche de mixité doit en particulier présider à la poursuite de la rénovation urbaine des quartiers prioritaires d'intervention qui sont inscrits dans le programme de l'ANRU et dans les quartiers susceptibles de faire l'objet d'un nouveau Plan national de rénovation urbaine (dit « acte 2 de la rénovation urbaine »).

La déclinaison des objectifs de la loi du 3 juin 2010 conduit à construire 1565 logements par an sur le territoire. L'objectif pourra être atteint grâce à l'ensemble des projets de développement et de rénovation urbains en cours ou à lancer dans les communes concernées. Cette politique doit être corrélée à la localisation des gares et au désenclavement permis par les dispositifs de rabattement, au développement économique ainsi qu'au développement des équipements et des services publics, tant grâce à la mise aux normes des équipements déjà existants que grâce à de nouvelles constructions. Elle prendra également en compte les réalités foncières. En répondant à leurs besoins, ce type d'équilibre constitue un attrait pour l'ensemble des habitants.

C'est dans ce contexte et pour rechercher une telle harmonie que les signataires de l'accord-cadre s'accordent sur l'importance de la mise en oeuvre d'un dispositif d'aide aux communes qui s'engagent à participer à l'effort régional de construction de logements en Ile-de-France.

1-2 La stratégie de transformation physique du territoire

Pour le compte des partenaires du CDT, le groupement LIN/Desvignes/EGIS a réalisé une première phase d'étude. Le schéma de territoire qui en découle couvre la surface des cinq communes en portant une attention constante à leurs atouts et leurs ressources existants.

Il traite de tous les champs de l'urbain, présentés sous forme de quatre thèmes :

- les pôles intenses,
- la ville légère,
- l'arc paysager,
- la mobilité graduée.



(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



1-2-1 Les pôles intenses * : requalifier la ville

** Concept défini par LIN lors de la consultation pour un Grand Paris.*

Les « pôles intenses » regroupent, à proportion variable, tout ou partie des caractéristiques suivantes :

- Densité de construction ou de population,
- Institutions de représentation,
- Nœuds de déplacements et croisement des flux,
- Activités commerciales et économiques riches en emplois.



Montfermeil, centre ancien



Glichy-sous-Bois, Les Marronniers



Livry-Gargan, nationale 3



Aulnay-sous-Bois, Rose des vents



(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)

Le projet privilégie dans ce chapitre :

- L'aménagement des abords des gares,
- L'amélioration des centres-villes, lieux identitaires des communes et de leurs institutions,
- La rénovation urbaine.

Chacune de ces centralités, qu'elle soit existante ou à venir, doit gagner en lisibilité et en urbanité. Le projet consiste à y développer de manière préférentielle et en portant attention aux configurations spécifiques, les nouveaux logements, les commerces et activités économiques, les équipements et à y favoriser une densité maîtrisée alliant diversité fonctionnelle, mixité sociale et qualité de desserte. Ces centralités devront être reliées entre elles et ouvertes vers leurs abords immédiats.

Les centres-villes verront leur fonction de représentation et d'identification communale renforcées. Les gares seront au cœur de nouveaux pôles de vie.

Les quartiers qui bénéficient d'un programme de renouvellement urbain soutenu par l'ANRU viseront également à la mixité fonctionnelle et sociale. En analysant les expériences des opérations récentes, le CDT formulera des propositions spatiales et méthodologiques pour un « acte 2 de la rénovation urbaine ».

Chacun de ces lieux fera l'objet d'une réflexion spécifique sur les liens entre les espaces construits et les espaces plantés.

1-2-2 La ville légère * : un espace à faire vivre

**Concept défini par LIN lors de la consultation pour un Grand Paris.*

Nous adopterons le terme de « ville légère » pour désigner des quartiers peu denses, secteurs monofonctionnels souvent en retrait de la vie urbaine. La ville légère est le pendant des pôles intenses. Elle couvre la majorité de la surface des cinq villes.

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



Livry-Gargan

Le projet privilégie dans ce chapitre :

- Les secteurs pavillonnaires,
- Les zones d'activités offrant peu d'emplois à l'hectare,
- Les quartiers dont les espaces publics sont peu définis et peu fréquentés.



Livry-Gargan

Le terme de « ville légère » s'oppose à la connotation péjorative perçue parfois dans la désignation de ces territoires. Il leur rend une valeur et les définit du même coup comme des lieux de projet dont il faut conforter le sens dans la ville contemporaine. Les programmes doivent y développer davantage de mixité et d'aménités grâce à des modes d'actions nouveaux, à l'image des expositions internationales d'architecture (IBA - Internationale Bauausstellung) qui ont fait école en Allemagne. Des expérimentations seront menées dans des sites pilotes sur des thèmes variés, tels que les micro-espaces publics, les pôles de services ou de commerces, les parkings collectifs, les jardins partagés et l'agriculture urbaine, les ateliers collectifs et la production locale d'énergie. Agir sur la ville légère comprend également un caractère préventif.



Livry-Gargan



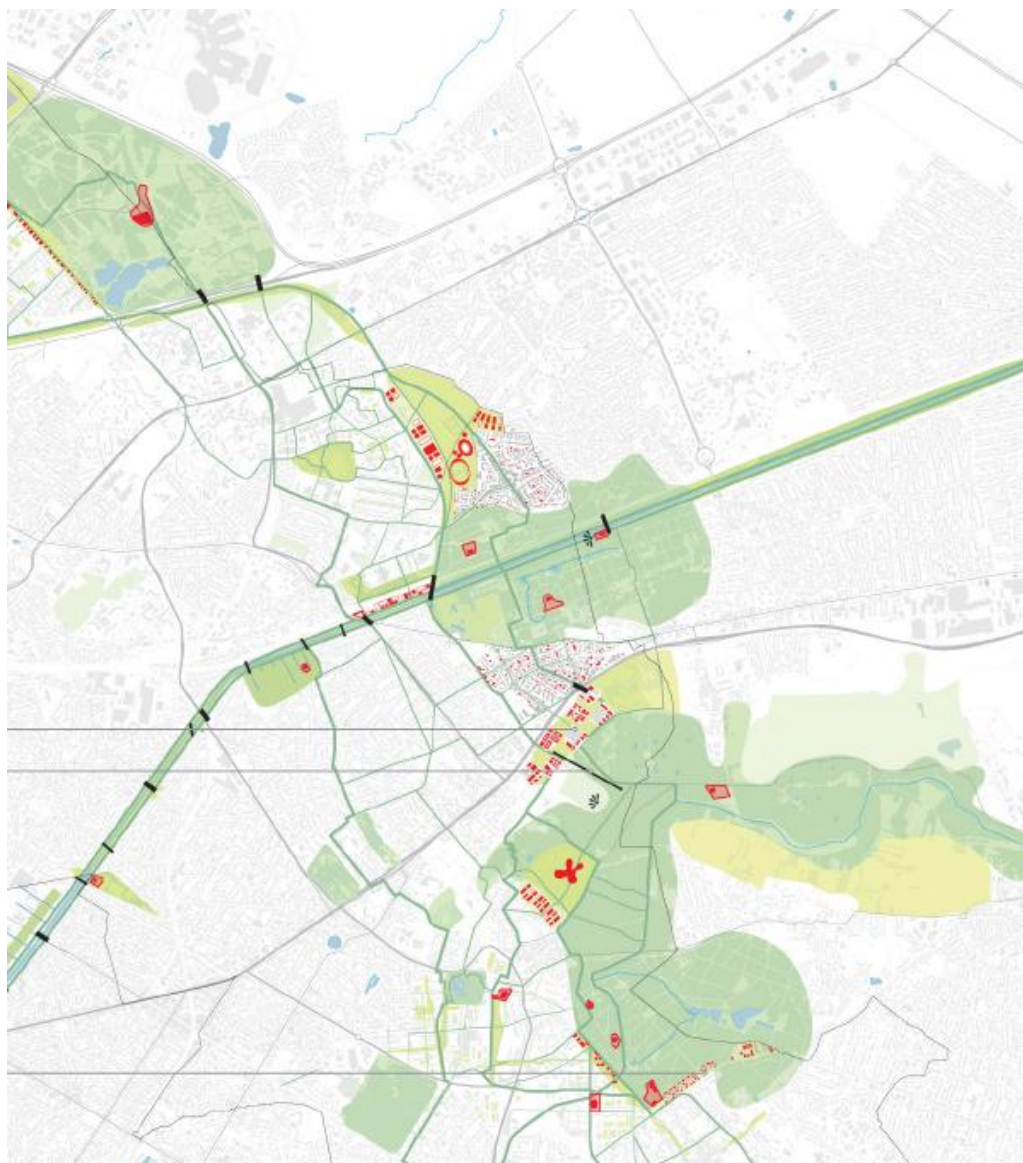
Sevran

Des investissements aujourd'hui limités permettent aux tissus monofonctionnels et particulièrement à certains secteurs pavillonnaires de ne pas entrer dans une spirale de dégradation (fragilisation sociale, vieillissement et isolement, précarité énergétique) et permettent ainsi d'éviter des investissements lourds à l'avenir.

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)

1-2-3 L'arc paysager et le canal de l'Ourcq : une destination métropolitaine ».

Le territoire du CDT se caractérise par la force de ses paysages. Ils constituent une valeur de l'« Est Seine-Saint-Denis » et peuvent, en bénéficiant des nouveaux accès permis par le métro automatique, entrer pleinement dans le patrimoine récréatif et culturel de la région Ile-de-France. Les partenaires identifient en particulier le parc départemental du Sausset, le parc Ballanger, le terrain de Montceaux, le parc forestier de la Poudrerie, les berges du canal de l'Ourcq, le bois de Bernouille et le coteau de l'Aulnoye, la Forêt régionale de Bondy, le parc de la Fosse Maussoin, le parc Jean-Pierre Jousseume et le Parc arboretum de Montfermeil.



(source : LIN « Stratégie de transformation» 2012)

Connecter ces espaces en une « chaîne des parcs » renforcera la continuité écologique et paysagère du département. L'arc paysager ainsi créé sera lisible, accessible et ouvert vers la ville. Il rendra aux forêts et aux parcs une place centrale, à la mesure de leur potentiel, et renforcera la cohésion et la lisibilité du territoire. La mise en valeur du relief et des différentes perspectives du paysage participera également à accroître

l'attrait de ces sites. Un tel projet n'a de sens que dans la recherche d'équilibre entre la fréquentation du public et une gestion écologique à fort potentiel de biodiversité.

La fabrique de l'armature de l'arc paysager s'appuiera sur les travaux du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et sur le principe d'évaluation des incidences en site Natura 2000. Elle passera par une reconquête végétale de tous les grands espaces mutables. Sur les terrains agricoles de Montceuleux, les lisières de parcs et forêts et tous les grands espaces urbains ouverts (terrains de sport, parkings, parcelles libres à bâtir, abords des infrastructures de transport, délaissés urbains...), on privilégiera un paysage naturaliste (prairies, grandes pelouses, boisement forestiers et zones humides). Appuyés sur le maillage existant, cheminements piétons, franchissements et pistes cyclables donneront réalité à l'arc paysager, devenu ouvert aux pratiques de loisir. L'arc paysager sera élargi à l'est et à l'ouest pour imbriquer ville et parcs. Il abritera également des programmes bâtis, comme le pôle de la gare de Sevan-Livry, dans l'épaisseur de ses franges pour former des quartiers denses en rives de parcs.

Le canal de l'Ourcq est également un élément déterminant du paysage. Connecté au centre de Paris en passant par le parc de la Villette, la Cité des sciences et de l'industrie, le Centre national de la danse, les moulins de Pantin, et au vivier agricole de la Seine-et-Marne, il est symbolique du Grand Paris. Son rôle est structurant pour intégrer l'eau dans la ville tout en préservant des espaces favorables à la biodiversité.

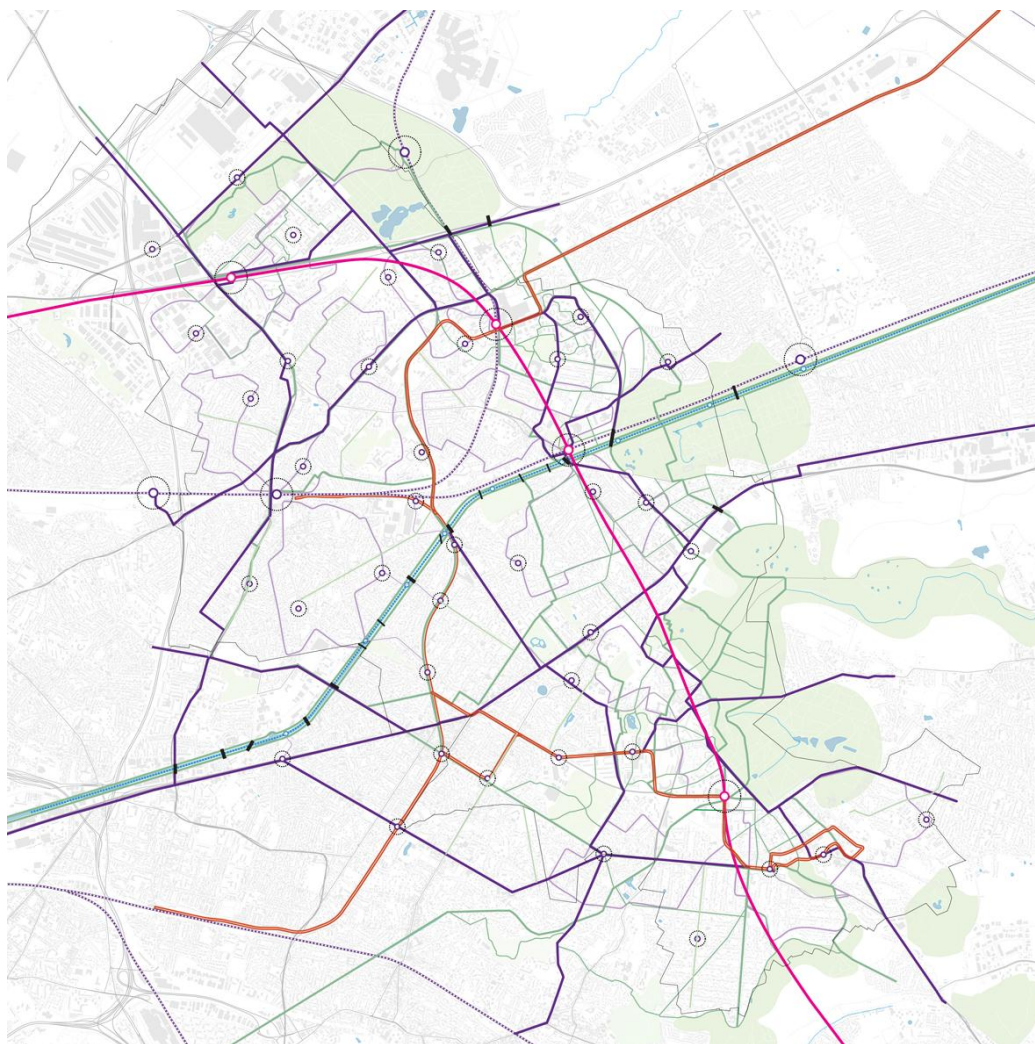


(source : ville de Sevan 2011)

Le canal de l'Ourcq constitue une armature métropolitaine à revaloriser. A travers les sites Ideal Standard, Kodak et Westinghouse, s'y greffe la mémoire industrielle du territoire.

1-2-4 La mobilité graduée : créer une chaîne continue de déplacements

Le métro automatique GPE désenclavera en partie le territoire du CDT et l'intégrera dans une logique métropolitaine en reliant des zones d'habitation denses aux grands pôles d'emplois environnants que sont Paris, Roissy et Marne-la-Vallée ainsi qu'aux lieux de formation. Dans cette optique, les gares auront un effet levier pour le territoire. Les quatre gares du Grand Paris Express prévues sur ce territoire (la gare d'Aulnay près du carrefour de l'Europe, les gares de Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry connectées aux gares actuelles du RER B et la gare de Clichy-Montfermeil implantée sur le plateau) deviendront des noeuds d'échanges importants.



(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)

Cependant, le GPE ne répondra pas à lui seul à tous les besoins de déplacement. Un maillage secondaire efficace doit offrir des rabattements vers les gares et permettre des déplacements plus locaux.

Il convient donc de concevoir un projet de déplacements multimodal cohérent qui favorisera le report modal. Pour désenclaver le territoire, il est nécessaire d'appréhender trois échelles :

L'échelle métropolitaine, grâce à des dispositifs de rabattement vers les gares du métro automatique, à une offre de stationnement adaptée et grâce à une connexion multimodale efficace,

L'échelle du territoire du CDT,

- grâce au débranchement du tramway T4 en direction de Clichy et Montfermeil,
- grâce à l'étude d'une nouvelle ligne de transport collectif lourd reliant la gare d'Aulnay au Beau Sevran et susceptible d'être prolongée en direction d'Aulnay nord ou de Villepinte,
- grâce à la réorganisation du réseau de bus intégrant des lignes nouvelles,
- grâce à l'amélioration du maillage viable et en particulier des franchissements,

L'échelle de la ville, grâce à l'élaboration de dispositifs innovants de micro-mobilité et au développement de cheminements cyclables et piétonniers sûrs et agréables.

La politique de déplacements inscrite dans le CDT sera un moteur de développement durable, d'économies d'énergie et de limitation de la pollution, en particulier celle des gaz à effet de serre. Créer un maillage efficace et développer de nouvelles pratiques contribueront à améliorer la qualité de l'air. Cette politique multimodale de déplacements assurera une continuité de service, depuis les quartiers pavillonnaires aux grands pôles métropolitains. Elle donnera accès à tous aux secteurs d'emploi et de formation dans de meilleures conditions.

1-3 La stratégie de développement territorial

En harmonie avec la stratégie de transformation, des actions conjuguées et croisées permettront de faire vivre le nouveau territoire. Les grandes orientations qui suivent construiront une nouvelle urbanité et feront de l'« Est Seine-Saint-denis » un territoire de destination métropolitaine.

1-3-1 Assurer le développement économique du territoire et l'accès à l'emploi et à la formation

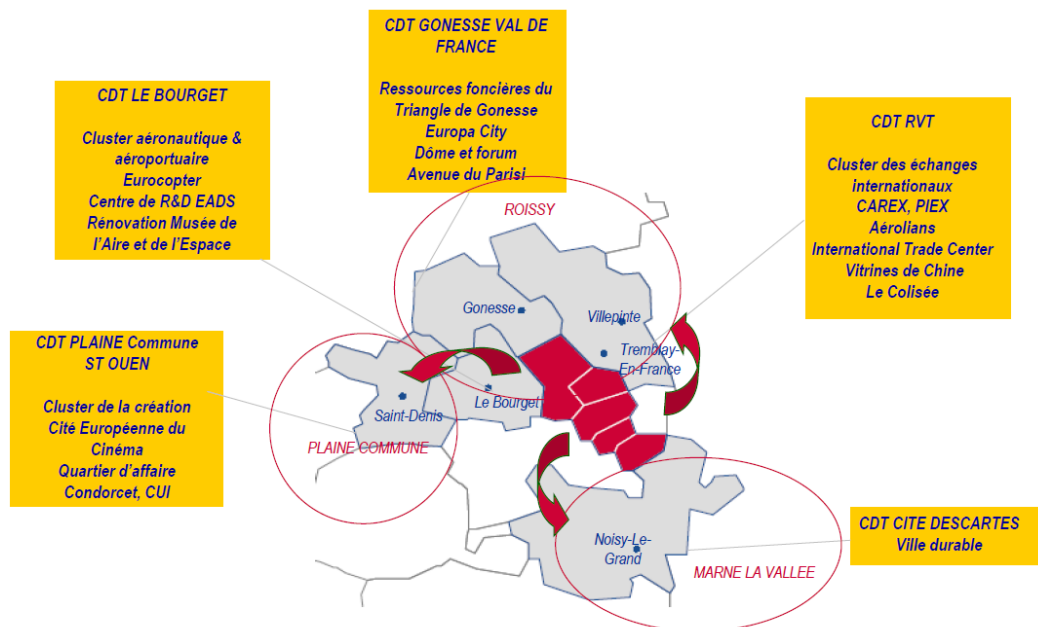
Le métro automatique reliera les cinq communes au reste de la métropole et, en particulier, aux pôles économiques de Roissy, du Bourget et de Marne-la-Vallée. Les enjeux de cette liaison sont de deux ordres :

- favoriser l'accès à l'emploi et à la formation pour les habitants,
- favoriser la création d'activités au sein des cinq communes.

Le lien avec les grands pôles économiques doit favoriser un accroissement de l'activité sur place afin de développer l'activité et l'emploi au sein de l'« Est Seine-Saint-Denis » et de construire une vie urbaine complexe, avec un haut niveau de mixité de fonctions.

Le développement économique local doit également conforter deux objectifs affirmés par les études urbaines :

- renforcer les centralités,
- orienter l'évolution en cours du pavillonnaire, en créant des mini-centralités d'activités ou de services.



(source : BPI 2012)

Le territoire comprend une vie culturelle, existante comme en projet, dont la visibilité est aujourd'hui en deçà de sa valeur. Cette vie culturelle mérite d'être développée et révélée, pour son intérêt intrinsèque et pour le potentiel économique qu'elle représente.

Dynamiser le développement économique sur le territoire de ce CDT et faciliter l'accès et le maintien à l'emploi sont bien une priorité. La stratégie consiste à s'appuyer sur les pôles du Grand Roissy et de Marne-la-Vallée, sur les savoir-faire spécifiques existants et de monter en puissance afin de viser une forme d'excellence urbaine. La création de nouvelles filières notamment dans le domaine de l'écoconstruction, des loisirs, et de la culture constitue à ce titre un levier. Le développement de nouvelles filières de construction et de rénovation du bâti doit être lié au nécessaire programme de résorption de la précarité énergétique. Améliorer la connectivité grâce à une desserte par le haut débit de tout le territoire est également un moyen de l'ancrer dans le dynamisme de la métropole.

L'arrivée de populations nouvelles est l'occasion de développer l'économie résidentielle. Un programme d'action spécifique est à concevoir, en faveur du commerce de proximité et de l'économie de services.

La mutation des zones d'activités permettra de les adapter aux exigences actuelles, d'améliorer la qualité urbaine et de valoriser le tissu artisanal qui fonctionne aujourd'hui sur le territoire.

	Atouts	Opportunités	Développements	Conditions
Croissant économique	Capacité de mutation	La proximité de pôles économiques et métropolitains majeurs	Maintenance Éco construction Logistique urbaine Parcs PME PMI	Offre foncière Formation Vitrine de l'éco construction
Réseau de parc	L'émergence d'une excellence culturelle	L'économie de la culture, de la connaissance et des loisirs	'Green Park' Immobilier économique dans les espaces résidentiels	Destin métropolitain Evénements Centralités
Espaces résidentiels	Les savoir faire en termes de mutation urbaine Vers un nouveau modèle urbain?	L'innovation urbaine, sociale, sociétale; le besoin de nature en ville; la pluri (multi?) culturalité	Rénovation thermique Fabrique de la ville Forum des cultures	Diversification de la population et du logement pour améliorer les services

(source : BPI 2012)

Afin de réduire les inégalités sociales et de fluidifier l'accès à l'emploi, l'ensemble de la chaîne de l'éducation, de la scolarité à la formation professionnelle, sera un axe majeur de la stratégie territoriale.

1-3-2 Réaliser un approvisionnement énergétique économe

Les besoins induits par les projets de développement pourront rendre nécessaires l'extension ou la modernisation du réseau de distribution d'électricité.

Le CDT inclura une réflexion spécifique sur les énergies renouvelables contribuant aux engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique.

Toutes les réflexions concernant l'approvisionnement énergétiques doivent s'ancrer à la réalité du territoire. A ce titre, la question de la prévention et de la résorption de la précarité énergétique sera centrale.

1-3-3 Encourager la culture, la création, le sport et les loisirs

Du festival Aulnay All Blues au défilé des cultures de Montfermeil, en passant par les associations locales, le territoire bénéficie d'un terreau que la démarche « Grand Paris » peut développer. La culture est un des leviers de valorisation.

Des mémoires territoriales diverses à valoriser

A l'orée de la Plaine-de-France, traversé par des axes historiques, lieu de constructions et de reconstructions, le territoire des cinq communes possède un patrimoine architectural diffus de toutes les époques, que sa relative rareté doit inciter à prendre en compte dans les opérations d'aménagement et de densification.

Les acteurs ont engagé un diagnostic patrimonial du territoire qui sera pris en compte dans les documents et les opérations d'urbanisme. Ce travail s'appuie sur les inventaires patrimoniaux (et notamment ceux réalisés par le service des patrimoines du conseil général de Seine-Saint-Denis), sur les éléments remarquables d'ores et déjà identifiés et inscrits dans les plans locaux d'urbanisme, sur les données patrimoniales

détenues par la DRAC Île-de-France (Conservation régionale des monuments historiques et service territorial de l'architecture et du patrimoine).

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



Route de Paris
Aulnay-sous-Bois



Sous-bois



Rive du Canal



Vieux Pays



Poudrerie
Sevran



Freinville - Westinghouse



Usine Kodak



Place



Gare de Gargan
Livry-Gargan



Place de la Fontaine



Carrières



Les Bosquets



Fosse Mousson
Oichy-sous-bois



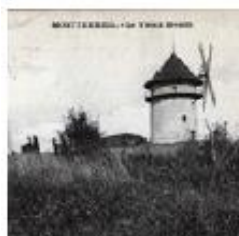
Notre-Dame des Anges



Allée de la chapelle



Chemin du temple



Le Vieux Moulin
Montfermeil



Etang des 7 îles



Falaises du Sampin



La Grande Rue

Les collectivités et la DRAC établiront conjointement, le plus en amont possible, une méthode de travail pour anticiper et maîtriser les contraintes liées à l'archéologie préventive.

Dans le cadre d'actions d'éducation artistique et culturelle conduites en partenariat avec les établissements scolaires, des projets visant la connaissance et la valorisation des patrimoines du territoire pourront être engagées, par exemple au sein d'un contrat local d'éducation artistique (CLEA).

Un réseau de lieux artistiques et sportifs innovants construiront une nouvelle identité au territoire

Les signataires conviennent de poursuivre les études et les réflexions nécessaires à la création ou à la rénovation d'équipements artistiques et culturels de rang métropolitain.

a) Le Centre de création vocale et scénique d'Aulnay-sous-Bois

La ville d'Aulnay et l'État souhaitent conjointement favoriser le développement et l'évolution du centre d'éveil artistique (CREA), implanté depuis plus de 20 ans sur ce territoire afin d'en faire le premier Centre de création vocale et scénique (CCVS) en France et en Europe. La Ville souhaite installer le CCVS dans un nouveau lieu aménagé dans *la ferme du Vieux Pays*.



La Ferme du vieux pays



Ce projet a obtenu le label « Grand Paris ».

b) Le festival des jardins de Sevrans

Les études urbaines ont montré toute la richesse et la qualité de la trame verte sur le territoire. Plusieurs villes, dont Sevrans, conduisent avec la population des actions de jardins partagés et de jardins ouvriers. L'État et les collectivités conviennent de travailler ensemble à la conception



d'un festival des jardins, articulé aux grands rendez-vous nationaux autour du végétal et permettant de valoriser le territoire par le biais de ses espaces verts, comme ses jardins remarquables, ses jardins partagés ou encore le canal de l'Ourcq, première liaison douce entre le territoire et la capitale.



(source : ville de Sevrans 2011)

c) Le projet Terre de foot à Sevrans

Terre de foot est un projet de pôle social et éducatif porté par le district 93 de la Fédération française de football. Il comprend :

- Un centre d'études et de recherche,
- Un laboratoire régional d'analyse et d'initiatives sociales et citoyennes par le sport,
- Un institut de formation.

Terre de foot a obtenu le label « Grand Paris ».

d) Le Théâtre de la Poudrerie à Sevrans

Site classé, le parc de la Poudrerie, est un joyau dont les multiples qualités écologiques pourraient s'enrichir d'un lieu artistique et culturel reconnu. La Ville de Sevrans porte le projet d'un lieu théâtral sur le site articulé avec un projet artistique très ouvert sur le territoire. Une étude de définition et de faisabilité devrait permettre de mieux cerner les contours du projet et notamment son coût, tant en investissement qu'en fonctionnement.



(source : ville de Sevrans 2011)

L'État et les collectivités conviennent de travailler ensemble à la conception d'un festival des jardins, articulé aux grands rendez-vous nationaux autour des jardins et au futur conservatoire du végétal

e) Sport et santé à Livry-Gargan

L'objectif est de réaliser un équipement de dimension métropolitaine dédié au sport et à la santé sur le site du Belvédère. Implanté au cœur de l'arc paysager, sur une position dominante, cet équipement bénéficiera d'une vue imprenable sur l'est parisien et la Plaine de France. Il constituera un repère actif du territoire, à l'interface entre la forêt et la ville, à la lisière des communes de Livry-Gargan et de Clichy-sous-Bois. Le

programme repose sur un concept inédit, pôle d'excellence dédié au sport, à la santé et au bien-être, à haute valeur environnementale, autour de trois entités :

- Un pôle médical dédié à la santé par le sport et proposant du « sport sur ordonnance » et des évaluations de forme ;
- Un pôle de loisirs offrant une palette d'activités sportives associées à des prestations annexes, comme de la restauration et de l'hôtellerie dans un contexte de club privé ;
- Un pôle de résidence et d'entraînement dédié à une discipline sportive de haut niveau.

L'offre de service et de soins visera tous les publics, dans la perspective de prévenir et de réduire les facteurs de risque grâce à l'activité physique et sportive.

La venue d'une fédération sportive et de sa plateforme technique est par ailleurs à l'étude et contribuera à rééquilibrer les pôles d'excellence entre l'est et l'ouest parisien.

Une telle réalisation permettra de :

- renforcer l'attrait du territoire, la qualité urbaine, les liens entre les secteurs du sport, de la santé et la vie locale ;
- participer au développement de l'enjeu sport-santé pour chacun ;
- requalifier un site à forte potentialité ;
- générer de nouveaux emplois et de favoriser le développement économique du territoire.

f) la Tour Médicis à Clichy-Montfermeil



Les collectivités territoriales et l'État ont décidé d'installer un équipement artistique et culturel de rang international s'inscrivant pleinement dans le Grand Paris. Il se situera à proximité immédiate de la gare de Clichy-Montfermeil.

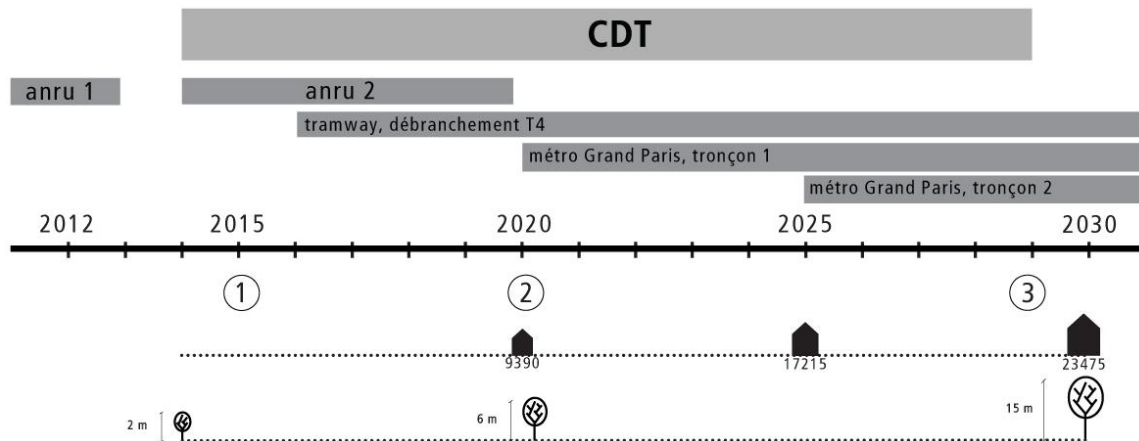
L'État a acquis la tour Utrillo pour y créer la « Tour Médicis » organisée autour de trois axes :

(source : DRAC 2011)

- la création, par des résidences d'artistes internationaux de toutes les disciplines artistiques qui développeront des projets sur le territoire ;
- la transmission, via une ou plusieurs classes préparatoires aux enseignements supérieurs artistiques et des collaborations avec l'École de la deuxième chance en Seine-Saint-Denis ;
- une programmation artistique et culturelle, largement ouverte aux expressions du monde entier et à toutes les cultures du monde.

1-4 Un projet en trois temps

La démarche est un processus progressif plus qu'un projet figé. Elle consiste à réaliser un aller-retour entre la transformation progressive de l'image du territoire et celle de sa réalité physique, entre les actions de préfiguration et le changement en profondeur.



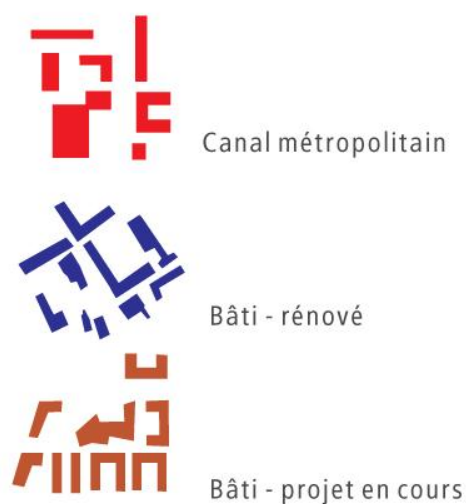
Le projet comprend trois phases :

- Le temps 1, préalable à l'arrivée du métro, est celui des premières transformations. Elles reposent très largement sur l'amplification et la mise en cohérence des projets déjà engagés. Ces transformations préfigurent le développement à venir.
- Le temps 2, est celui de l'arrivée du métro et d'un développement ambitieux mais ciblé : les réalisations installent l'image d'un territoire de destination. Le développement autour des gares est le principal signal de cette transformation. Il est accompagné par des projets pilotes dans la ville diffuse et par la programmation du canal comme élément métropolitain emblématique.
- Le temps 3, à plus long terme, est celui d'un nouveau territoire, d'une urbanité du dense et du léger, de l'utopie d'un nouveau rapport à une nature productive et sauvage au sein de la métropole.

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



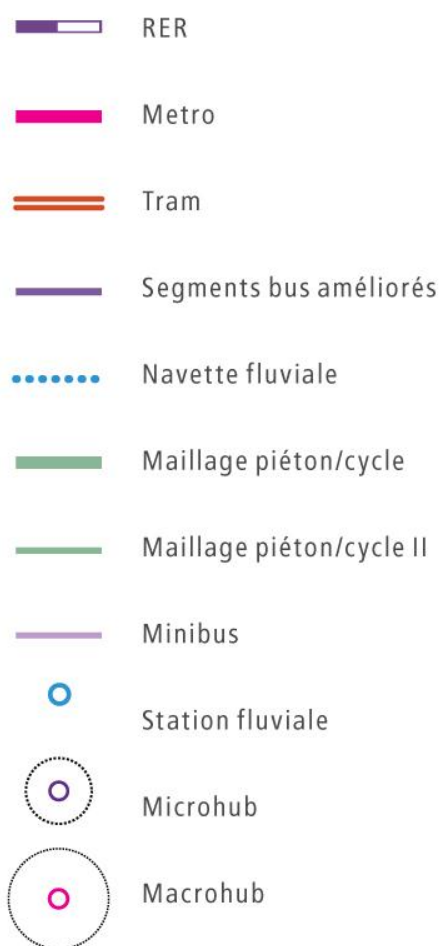
Pôle intense



Ville Légère



Mobilité Graduée



Arc Paysager



1-4-1 Temps 1 – les premières transformations

Le premier temps est antérieur à l'arrivée du métro. Il marque le démarrage de la stratégie de transformation. A cet horizon, le projet de territoire vise autant à résoudre des situations d'urgences (désenclavement, insalubrité...), qu'à préparer les projets de demain.

L'accent sera porté sur la constitution de l'arc paysager, qui ancre les cinq communes dans une dimension territoriale. Des chemins et franchissements joindront les grands parcs existants (franchissement du canal à Sevrans, franchissement de la RN2 à Aulnay...). Ce premier réseau de chemins reliera les programmes culturels, économiques et sportifs réalisés ou en cours. Entre les parcs existants, des « parcs pionniers » seront ouverts à la pratique sportive et de loisirs (terrains Montceaux, site du Belvédère...). Ces parcs pionniers, moyennant des aménagements légers du type « pré-verdissement », permettront de tester des pratiques et de construire une nouvelle vision de la géographie. Sur l'analyse des nouveaux usages ainsi installés, reposera la conception ultérieure des projets définitifs. Les pistes cyclables de l'arc paysager permettront de relier les gares existantes et les pôles significatifs du territoire.



(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)

Le réseau de transport public améliorera progressivement le lien entre les pôles des gares existantes et les micro-centralités du territoire. Les gares du RER B seront accessibles grâce à des services de mobilité partagée innovants. Au-delà de simples

outils de la mobilité, ces services agrégeront progressivement une vie de quartier améliorée.

Le tram T4 desservira Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Une navette pourra relier le plateau de Clichy-Montfermeil à la gare de Sevrans en empruntant, par exemple, la voie Lucie-Aubrac.

Avant l'arrivée du métro, les premières démarches d'intensification urbaine concerneront les pôles déjà bien desservis en transport en commun comme les centres-villes d'Aulnay et de Sevrans, le centre commercial Beau-Sevrans et ses abords. Les actions portant sur le bas de Clichy-sous-Bois ainsi que sur le centre-ville de Montfermeil seront corrélées à la réalisation du débranchement du T4.

Le long du Canal de l'Ourcq, de nouveaux programmes pourront s'implanter. De la simple guinguette au conservatoire du végétal en passant par les usines Idéal Standard, le canal accueille une programmation métropolitaine pérenne qui donne à voir le territoire. Des événements éphémères rythmeront également l'intégration progressive du canal à la ville (festival des cultures, festival des jardins...). Un système de bateaux-navettes complètera de manière ludique le réseau de transport en commun.

1-4-2 Temps 2: un développement ciblé

Le deuxième temps sera consécutif à l'arrivée du métro. Celui-ci ne répondant pas seul aux enjeux de desserte locale, un complément du travail sur la mobilité sera essentiel. Mieux connecté, le territoire se développera de manière ambitieuse et ciblée. Les quatre gares et leur centralité associée, répondront aux enjeux de déplacements de l'échelle régionale. Combinées à d'autres modes de transport, elles desserviront les pôles métropolitains et les milieux diffus. Elles seront les nouvelles portes d'entrées du territoire, à l'interface des différents tissus qui le composent : quartiers denses, centre-ville anciens, milieux pavillonnaire, forêts, parcs, zones d'activités. L'intensification du territoire concernera des secteurs spécifiques, lieux emblématiques denses, innovants en matière de diversité programmatique.

À Aulnay, les projets de développement se concentreront sur les quartiers existants : Rose des vents, Etangs, Merisiers, Cité de l'Europe, Mitry-Princet, Balagny, le Vieux pays et les pôles économiques (les Mardelles, la fosse de la Barbière, PSA...). A Sevrans, on privilégiera les terrains de la Marine et leurs abords, les rives de la coulée verte de Montceaux, la zone d'activité au sud de Beau Sevrans. Le centre commercial lui-même accueillera de nouveaux programmes.

À Livry, la RN3 formera une centralité linéaire, reliant les trois pôles de la ville.

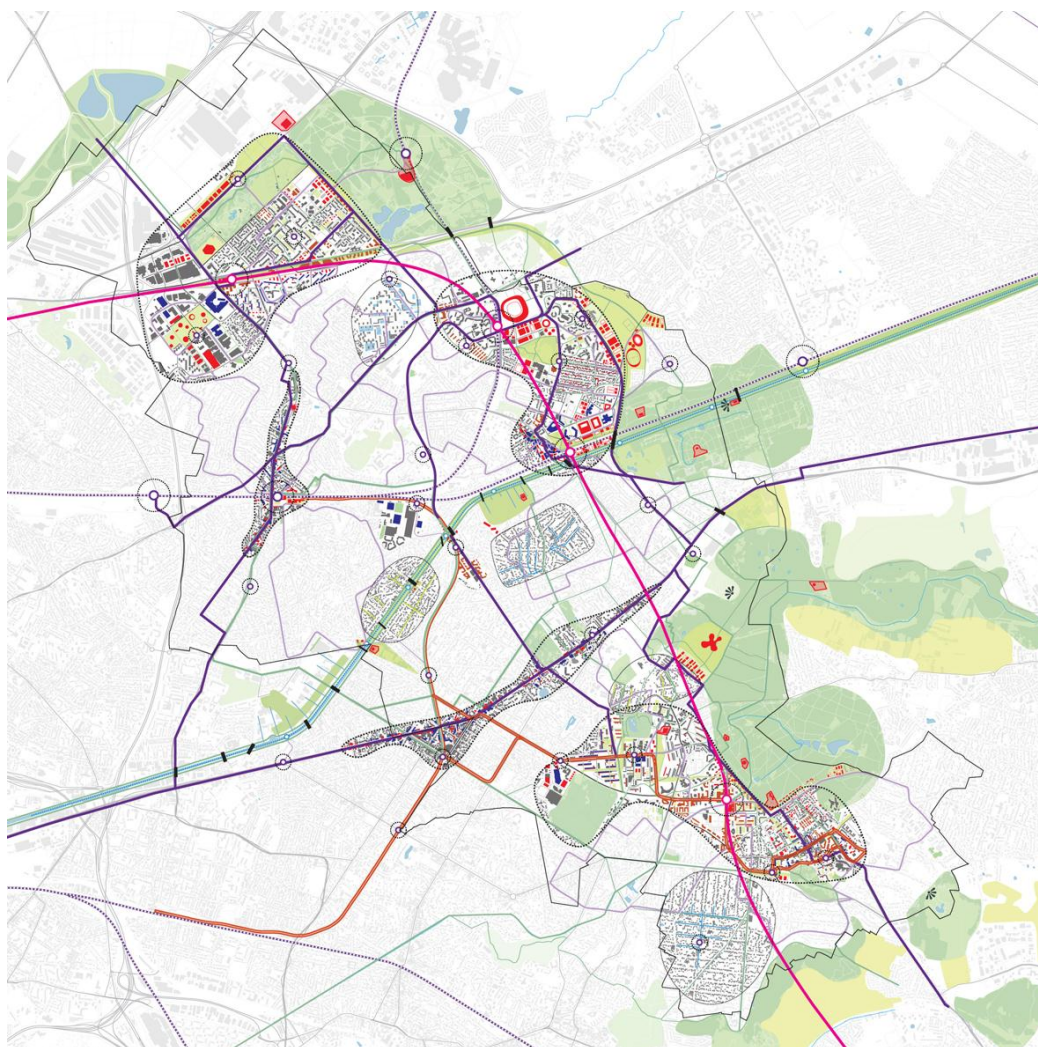
À Clichy le centre historique autour du parc de la mairie et le quartier du Chêne Pointu formeront un ensemble cohérent ouvert vers les pelouses de la mairie.

À Montfermeil, le centre-ville s'étendra vers la Forêt de Bondy. Avec la nouvelle gare, le plateau de Clichy-Montfermeil sera la centralité commune des deux villes ouvert vers la forêt, dont la lisière accueillera de nouveaux programmes.

Les pôles intenses seront liés à l'arc paysager. Ce dernier, axe structurant nord/sud, s'élargira d'est en ouest. Les quartiers de rives profiteront des qualités paysagères et de loisirs des parcs.

Ces quartiers seront les lieux d'une nouvelle urbanité, mêlant densité et qualité paysagère.

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



Afin d'assurer le maillage viable de l'ensemble du territoire les axes structurants (RN370, RD44, RD 115) seront élargis sur certains segments stratégiques (notamment entre les pôles gares) et accueilleront différents modes de mobilité.

Dans les milieux diffus, les premières expérimentations (mini IBA) seront autant d'événements métropolitains parallèles à l'arrivée du Metro.

1-4-3 Temps 3 – le nouveau territoire

Le troisième temps du projet est à ce stade prospectif. Il représente une vision d'optimisme pour le territoire. L'action au long terme se fonde sur l'hypothèse d'un changement de dimension du territoire de l'« Est Seine-Saint-Denis ».

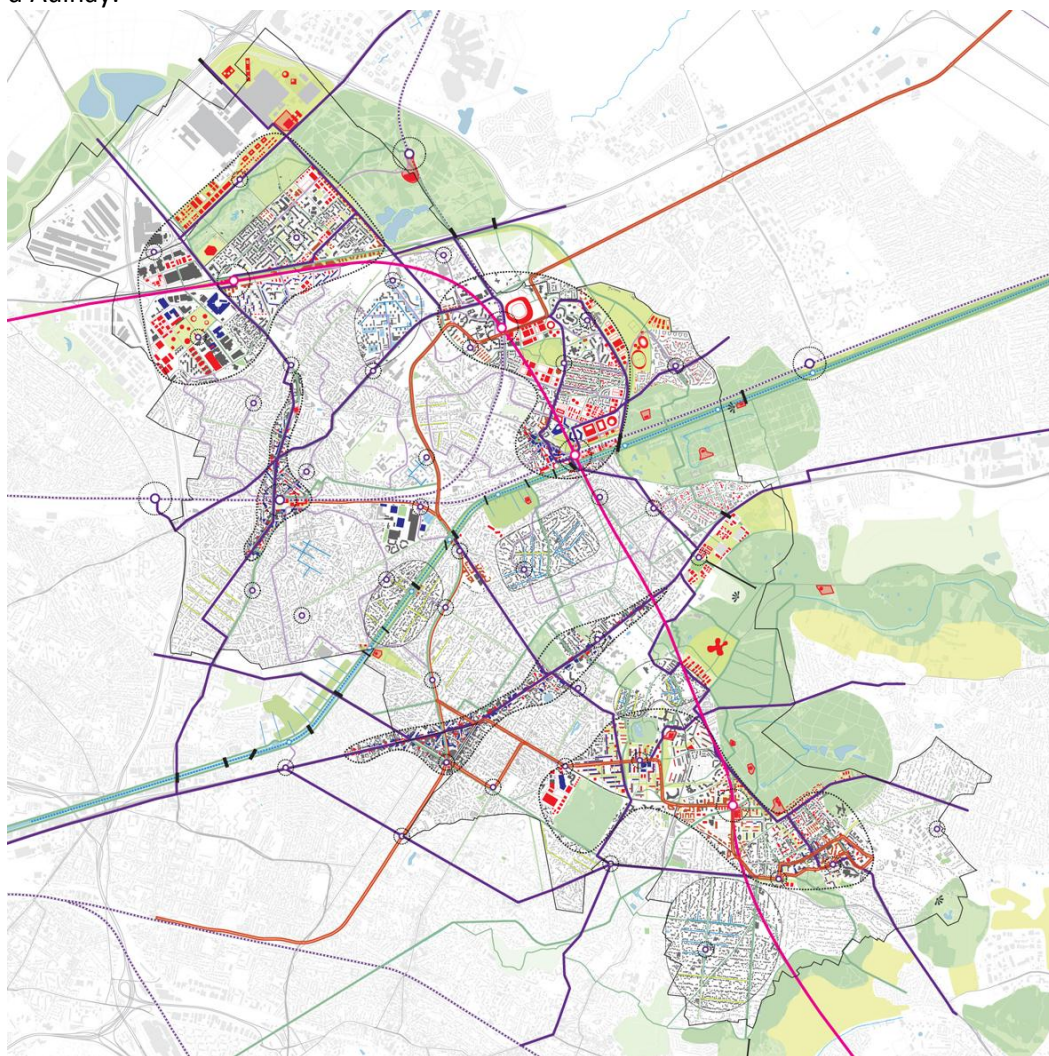
L'arc paysager formera un segment du réseau de la chaîne des parcs d'Ile-de-France, bordé d'activités de rayonnement métropolitain. Il rejoindra les paysages de la vallée de la Marne au sud et la coulée verte du triangle de Gonesse au nord. Associé à la dimension métropolitaine du canal de l'Ourcq, il sera l'emblème du développement du territoire, attracteur touristique et économique.

De nouveaux quartiers liés à l'arc paysager verront le jour. A Montfermeil, les îlots bâtis en lisière de la forêt de Bondy instaureront une nouvelle relation à la nature. A Livry, le site du Belvédère, poche dans la forêt, accueillera une nouvelle offre

d'équipements liée à la pratique sportive et à la santé. Le quartier d'activités de la Hochaille accueillera de nouvelles fonctions urbaines et la haute qualité paysagère indispensable à la liaison entre la forêt de Bondy et le parc de la Poudrerie. A la coulée verte de Montceaux traversant Sevran se grefferont de nouvelles activités économiques et de nouveaux logements. Les parcs Ballanger et du Sausset, délimités par des façades urbaines et ouverts vers la Rose des vents, formeront le pôle vert d'Aulnay.

Les micro-centralités du territoire seront bien connectées au réseau macro. Un nouveau service de transport en commun sur la RN3 permettra de desservir le nouveau quartier de la Hochailles.

Un nouveau transport collectif lourd, voire un débranchement du T4 sur la RN370 à Sevran desservira les Beaudottes, Beau-Sevrans, et, au-delà, Villepinte ou le nord d'Aulnay.



Suivant les retours d'expériences des mini IBA sur les sites pilotes, les initiatives privées et les projets publics innovants se multiplieront dans la ville légère. La transformation, dans le temps, des milieux diffus feront émerger des nouvelles pratiques urbaines, offrant d'autres qualités de vie que les grandes polarités voisines.

2. FEUILLE DE ROUTE POUR L'ELABORATION DU CDT

2-1 Le pilotage

Le « Comité de pilotage territorial » approuve chacune des grandes étapes du CDT. Il en approuvera également la rédaction finale.

Sa composition est susceptible d'évoluer au cours des études et en fonction des sujets traités. Elle sera définitivement fixée par un arrêté préfectoral.

Le « Comité technique territorial » comprend un représentant technique de chacune des institutions représentées dans le Comité de pilotage territorial, dont il prépare les décisions.



Le Comité technique territorial est complété par des groupes de travail thématiques (culture, développement...) et géographiques (territoire de chaque ville).

2-2 Le programme d'études


Les signataires s'accordent sur un programme d'études techniques qui permettent d'élaborer le contenu du contrat.

2-2-1 Etude urbaine et paysagères



Schéma directeur de secteur

-  Orientations urbaines
-  Etudes coordinations/orientations gares

Zooms

-  Etudes de faisabilité
-  Etudes de capacités (prévues au CCTP)
-  Etudes projets pilotes
-  Etude enjeux de densification

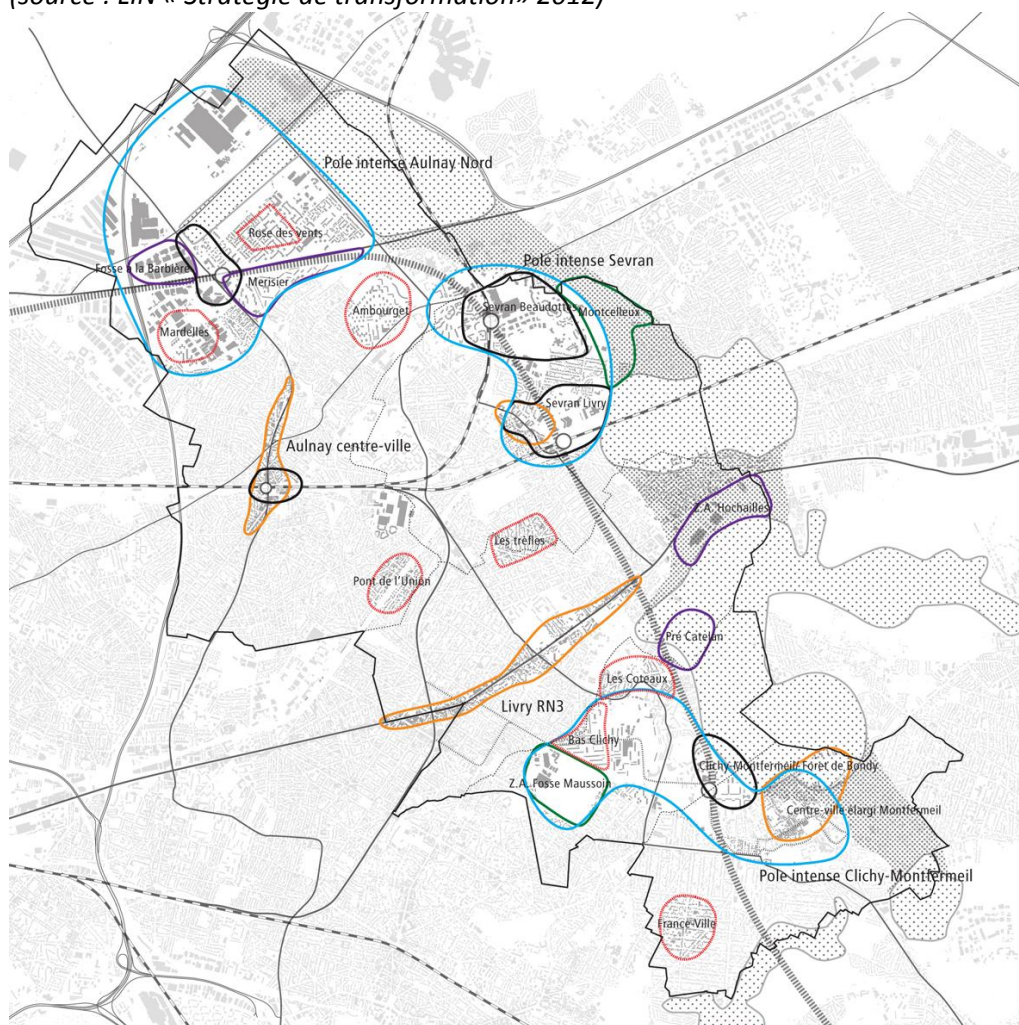
Stratégie générale

-  Continuités arc paysager
-  Parcs existants

Réalisées par le groupement LIN/Devignes/EGIS, elles ont permis de définir la stratégie de transformation du territoire inscrite dans le présent accord-cadre.

Les signataires s'accordent sur des périmètres d'approfondissement des études qui, combinés à la stratégie globale du territoire décrite et aux projets déjà engagés, permettront de construire la stratégie opérationnelle du CDT.

(source : LIN « Stratégie de transformation » 2012)



Ces approfondissements devront, pour chaque ville, traiter des questions suivantes.

Secteur d'Aulnay-sous-Bois

La SGP et la ville élaborent avec l'Etat un projet urbain autour de la future gare, en cohérence avec les secteurs d'habitat collectif et d'activités économiques.



Les études d'approfondissement conduites par le groupement LIN/Michel Desvignes/EGIS permettront :

- D'assurer la cohérence entre les études de la SGP et l'évolution du territoire,
- De préparer l'évolution des secteurs d'activités en proposant une composition urbaine de grande qualité, en favorisant des entreprises créatrices d'emploi, en diversifiant autant que possible les fonctions,
- De ménager des continuités vers le nord, au-delà de l'A3,
- De hiérarchiser le réseau viable et, en particulier, d'améliorer la porosité de la RN2,
- D'améliorer la relation des parcs Ballanger et du Sausset avec la ville, afin qu'ils deviennent des vraies centralités,
- De renforcer le pôle urbain aux abords de l'actuelle gare du RER B,
- De requalifier les grands ensembles situés au sud de la RN 2,
- De désenclaver le secteur du Gros Saule en assurant une continuité avec la RN2 et en cohérence avec le projet Mitry-Princet,
- De poursuivre la rénovation urbaine et de proposer des nouvelles démarches, en prévision d'un acte 2, au-delà des actions projets engagés.
- De proposer un dispositif expérimental sur un site pilote, en complément du projet innovant de développement urbain et de traitement de l'habitat dégradé sur Mitry-Princet.

Secteur de Sevrans

La SGP et la ville élaborent avec l'Etat des projets urbains autour des futures gares de Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry.



Les études d'approfondissement conduites par le groupement LIN/Michel Desvignes/EGIS devront permettre :

- D'assurer la cohérence entre les études de la SGP et l'évolution du territoire,
- D'intégrer, en collaboration avec la SGP, le secteur de la gare de Sevrans-Livry au tissu du centre-ville et de l'ouvrir vers le parc de la Poudrerie et son futur théâtre,
- D'harmoniser, en collaboration avec la SGP, la transformation du centre commercial du Beau-Sevrans avec la création de la Maison de l'image et du signe et de la réhabilitation du cinéma afin de créer un vrai pôle urbain commercial et culturel autour de la gare,

- D'harmoniser l'aménagement du Beau-Sevrans avec les projets de renouvellement urbain des Beaudottes et de Pont-Blanc,
- De proposer des nouvelles démarches de rénovation urbaine, en prévision d'un acte 2 de la rénovation urbaine,
- De développer sur le terrain Montceuleux un concept de « parc habité », autour d'une coulée verte qui intégrera le projet Terre de foot, porté par le District de la Seine Saint Denis de football,
- De renforcer le caractère emblématique et structurant du canal de l'Ourcq, en lien avec le futur conservatoire du végétal, et avec les secteurs urbains limitrophes (nord et sud),
- De mettre en valeur le passé industriel (Ideal Standard, Westinghouse, Kodak...),
- D'engager une réflexion sur les secteurs sud de la ville.

Secteur de Livry-Gargan

La ville de Livry sera desservie par les gares de Sevrans-Livry et de Clichy-Montfermeil, qui se situent en dehors de son territoire.



Les études d'approfondissement conduites par le groupement LIN/Desvignes/EGIS devront permettre :

- De renforcer le caractère central de la RN3, en ordonnant ses franges (pôle intense RN3-Livry),
- D'améliorer le secteur abords de la zone commerciale associée à la RN3 et d'y ménager une continuité verte, entre la forêt de Bondy et le parc de la Poudrerie,
- D'assurer le rôle d'interface du pôle « sport et santé » entre la ville et la forêt de Bondy.

Secteur de Clichy-sous-Bois et Montfermeil

La SGP et les villes assurent avec l'Etat et la direction de projet du PRU les études d'insertion de la future gare de Clichy-Montfermeil dans le cœur du PRU. Elle s'inscrira dans une centralité urbaine nouvelle alliant commerces, logements, culture, sport et nature. Elle s'inscrira également dans un dispositif intermodal : tramway T4, bus,

vélos, piétons. Les questions liées au stationnement de report devront également trouver une réponse adéquate.



Les études d'approfondissement conduites par le groupement LIN/Michel Desvignes/EGIS devront permettre :

- D'expertiser les projets d'aménagement du PRU et du Chêne Pointu au regard des enjeux du Grand Paris,
- De réaménager le secteur du centre-ville de Clichy-sous-Bois,
- De proposer des nouvelles démarches de rénovation urbaine, en prévision d'un éventuel acte 2 de la rénovation urbaine,
- D'étudier l'intensification du centre-ville de Montfermeil,
- D'intensifier les abords de la forêt de Bondy,
- De réaménager la zone d'activité de la Fosse Maussouin,
- De proposer un dispositif expérimental dans les secteurs pavillonnaires de République (Clichy) et de Franceville (Montfermeil).

2-2-2 Etude de développement

L'objectif est d'établir un bilan de la situation du territoire, de ses dynamiques, de ses difficultés, de ses potentiels ainsi que de son inscription dans la métropole parisienne. Sur la base de ce diagnostic, la démarche permettra de définir des orientations stratégiques pour développer le territoire. Ces orientations seront ensuite déclinées en un programme de développement opérationnel, notamment en matière économique.

- Le diagnostic du territoire est fondé sur une analyse factuelle et statistique ainsi que sur une analyse de la parole des acteurs. Les moteurs structurels mais aussi les moteurs de demain en train d'émerger sur le territoire devront être identifiés pour en constituer le panel. En particulier dans les champs de l'économie et de la culture.
- Le diagnostic explicite la manière dont ce territoire participe au fonctionnement de la métropole, aujourd'hui et demain avec l'arrivée de GPE et les projets économiques et culturels qui peuvent s'appuyer sur l'extraordinaire outil qu'est le métro automatique. Sur cette base les grandes orientations stratégiques du développement du territoire de l'Etat et les collectivités seront proposées et priorisées : accès aux pôles d'emploi d'aujourd'hui et de demain, formation, développement d'une économie de proximité, développement d'une offre métropolitaine propre.

Ce diagnostic est aujourd'hui terminé. Il doit être suivi par des orientations à décliner sous la forme d'un plan d'action précis et opérationnel, dont la dimension économique sera prioritaire.

2-2-3 Etudes de déplacement

L'objectif est de créer un dispositif de transport multimodal cohérent, limitant l'usage de la voiture particulière. Ce dispositif devra satisfaire différentes échelles de déplacements et répondre aux besoins actuels ainsi qu'aux besoins futurs liés au programme d'action du CDT.

Ces études seront une synthèse des propositions métropolitaines élaborées par la DRIEA, des propositions départementales élaborées par le conseil général, et des propositions du groupement LIN/Desvignes/Egis. Outre les prestations en cours de la DRIEA et du Conseil général, elles reposent sur une nouvelle prestation du groupement. L'ensemble de ces études permettra de valider, compléter ou d'amender le schéma de principe déterminé par LIN, en analysant les impacts réciproques entre la stratégie de transformation du territoire et les projets de transport.

2-2-3 Etudes d'environnement

Elles seront réalisées par le bureau d'études ANTEA, sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine-de-France. Le prestataire proposera, en collaboration avec le groupement LIN/Desvignes/EGIS chargé de la conception urbaine et paysagère du CDT de l'est Seine-Saint-Denis, un projet de développement durable du territoire. Elles formuleront des propositions pour la performance énergétique des constructions et la lutte contre la précarité énergétique.

Sur la base de l'état initial établi par la SGP et du projet de territoire, ANTEA réalisera également le dossier d'évaluation environnementale stratégique du CDT en préalable de l'enquête publique.

2-2-4 Etudes d'équipements

L'objectif est d'analyser les besoins en équipements de proximité (équipements scolaires, crèches, équipements sportifs...) du territoire dans sa configuration actuelle et dans sa configuration future, afin de déterminer les conditions d'un développement cohérent, assurant les besoins générés par les logements et les activités programmés par le CDT. Elles analyseront également les actions nécessaires au rattrapage des manques actuels.

2-2-5 Etudes foncières

L'objectif est d'élaborer une stratégie qui assure l'assise des projets à développer, sur des terrains libres ou sur une politique de mutation, en complément des périmètres de vieille actuels de l'EPFIF.

2-2-6 Etudes numériques

La CDC conduit des études concernant le Grand Paris et le numérique. Ces études concerneront également « Est Seine-Saint-Denis ».

Elles permettront de définir les besoins (infrastructures, services, usages), de prévoir la stratégie à mener pour que le numérique soit un levier du succès du Grand Paris, de déterminer les acteurs et d'identifier les possibilités d'investissement.

Elle identifiera les actions qui peuvent être menée pour réduire la fracture numérique et faire bénéficier le territoire des réseaux et équipements qui favoriseront son intégration dans la dynamique économique métropolitaine.

2-3 Le plan de financement des études

Les partenaires prévoient une dépense d'environ 1 800 K€ pour les études. Une partie significative est déjà engagée :

<i>Etude</i>	<i>Estimation</i>	<i>Maître d'ouvrage</i>	<i>DRIEA</i>	<i>DIRECCTE</i>	<i>SGP</i>	<i>EPA</i>	<i>CDC</i>	<i>Communes</i>
Etude urbaine	871 K€	AFTRP	323 K€	-	120 K€	-	255 K€	173 K€
Développement	125 K€	EPA	-	50 K€	-	75 K€	-	-
Etude environnement	120 K€	EPA	-	-	-	120 K€	-	-
Total	1116 K€	-	323 K€	50 K€	120 K€	195 K€	255 K€	173 K€
<i>Dont financement origine Etat</i>			688K€					

2-4 Le planning d'élaboration du CDT

	Acte	Date
Etudes techniques	Etudes	1er sept 2011 au 30 août 2012
Pilotage	Copil lancement CDT	08-févr-11
	Copil logement	15-juin-11
	Copil études	08-févr-12
	Copil études	juil-12
	Copil approbation études	sept-12
	Copil approbation CDT	oct-12
Procédures	Bilan débat public	31 janv. 2011 au 31 mars 2011
	Acte SGP	26-mai-11
	Décret Conseil d'Etat	24-août-11
	Avis des PPA sur CDT	nov 2012 à jan 2013
	Enquête Publique	févr 2013 à mars 2013
	Avis Com. Enq.	avr-13
	Délibération des Communes	mai-13
	Signature CDT	mai-13