

GRAND PARIS

HISTOIRE, ENJEUX, PROJETS

2000-2021

DÉCEMBRE 2021

apur



L'INSTITUT
PARIS
REGION



GRAND PARIS

HISTOIRE, ENJEUX, PROJETS

2000-2021

ÉDITO



© Ville de Fontenay-sous-Bois

par **Jean-Philippe Gautrais**,
Président du Forum métropolitain du Grand Paris

Les élus du Forum métropolitain du Grand Paris ont pris conscience, dès 2020, que les élections locales successives (municipales et régionales/départementales) et l'approche du terme du mandat législatif allaient engendrer le report, à l'après 2022, de toute avancée structurelle sur l'évolution institutionnelle de la région Île-de-France.

Pour permettre d'éclairer le débat sur cette question qui ne manquera pas de ressurgir et de s'imposer au prochain gouvernement, les élus ont également souhaité entamer un travail d'analyse rétrospective de vingt ans de construction métropolitaine. Cette étude factuelle et objective est aujourd'hui présentée dans cet ouvrage qui a vocation à donner à chacune et chacun, élu, décideur public, chercheur, acteur du Grand Paris à quelque titre que ce soit, les éléments utiles et nécessaires à la compréhension d'une architecture territoriale complexe et unanimement considérée comme inaboutie. Elle montre également les projets structurants nés de ces vingt ans dont la mise en œuvre est active et qui forgeront l'avenir de notre région capitale.

Ce document ne prend pas partie. Certains pourront regretter que l'analyse soit descriptive et non critique. L'objectif est de permettre à chacune et chacun d'en tirer

les conclusions qu'elle/il souhaite, de se forger sa propre opinion sur les évolutions nécessaires et de nourrir le débat sur la base de données qui constituent une culture commune, disponible et compréhensible.

Aujourd'hui fin 2021, alors que nous validons tous ensemble le contenu de cette étude réalisée en collaboration avec nos agences d'urbanisme partenaires l'Atelier parisien d'urbanisme et l'Institut Paris Region, nous comprenons en même temps que ce sera la dernière production de notre syndicat mixte dont nous décidons la dissolution, pour beaucoup à contrecœur.

Cette dernière parution revêt donc un caractère tout particulier et son contenu, résonnant un peu comme un héritage, ne pouvait pas être mieux approprié pour marquer la fin de douze ans de recherche de cohésion, de coopération, de débat et de travail commun entre tous les élus de tous bords pour faire avancer la construction métropolitaine du Grand Paris.

Ce travail conclut plus d'une décennie de productions et d'actions de haute qualité qui marquent et influencent profondément le Grand Paris. Espérons alors qu'il permettra une dernière fois d'éclairer les décisions à venir dans l'intérêt général.

Étude réalisée par :

Émilie MOREAU, Corentin ORTAIS (Atelier parisien d'urbanisme),

Léo FAUCONNET (L'Institut Paris Region),

Sara HELMI (Forum métropolitain du Grand Paris).

Avec le concours de :

Jean-François ARENES, Christiane BLANCOT, Pauline CHAZAL, Christine DELAHAYE, Tristan LAITHIER, Frédérique LATOURNERIE, Anaïs LO PINTO, Clément MARIOTTE, Vincent NOUAILHAT, Patricia PELLOUX, Ludovic PEPION, Olivier RICHARD, Anne SERVAIS (Atelier parisien d'urbanisme).

Valentin SAUQUES, Sylvie CASTANO, Manon COURRÈGELONGUE, Isabelle ZUGETTA (L'Institut Paris Region).

Sous la direction de :

Dominique ALBA (Atelier parisien d'urbanisme),

Fouad AWADA (L'Institut Paris Region),

Sylvain COGNET (Forum métropolitain du Grand Paris).

Mise en page : **Jean-Christophe BONIJOL (Atelier parisien d'urbanisme).**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
1. Chronologie de la construction métropolitaine	8
2. Chronologie des travaux d'études menés par les agences	16
3. Le Schéma institutionnel actuel du Grand Paris	22
4. Le Grand Paris des projets	50
5. Les dynamiques du Grand Paris - Sélection de chiffres-clés	70
CONCLUSION.....	87
GLOSSAIRE.....	88



INTRODUCTION

En novembre 2011, il y a toute juste 10 ans à Sceaux, Paris Métropole lançait un appel à contributions auprès de ses membres pour nourrir la réflexion sur la construction institutionnelle du Grand Paris. Cet important travail a donné lieu à un livre vert, paru en mai 2012 et intitulé « Livre (ou)vert. Pour une métropole durable : quelle gouvernance ? ».

La dynamique métropolitaine s'était engagée bien avant cette date, avec plusieurs actions fondatrices, dont la relance des relations entre Paris et les communes voisines dès 2001, suivie de la mise en œuvre de coopérations à différentes échelles (Conférence métropolitaine à partir de 2006, puis Paris Métropole en 2009) et de la mise à l'agenda politique du Grand Paris par l'État dès 2007.

Ce fut ensuite une évolution législative, avec l'adoption des lois Maptam et NOTRe qui ont abouti à la création de la Métropole du Grand Paris en janvier 2016. Cette importante réforme, qui représente un jalon institutionnel décisif, demeure inachevée aux yeux d'un grand nombre d'élus et d'acteurs. Alors que le Président de la République Emmanuel Macron n'aura finalement pas engagé de réforme du Grand Paris au cours de son quinquennat, et que des discussions s'engageront dans les prochains mois en prévision des futures échéances électorales présidentielles et législatives, il a paru utile de dresser le portrait de ces 20 années pour éclairer la situation actuelle du Grand Paris. Quelles évolutions dans le Grand Paris ces deux dernières décennies ? Quels acteurs impliqués ? Quelle organisation institutionnelle ? Quelle dynamique de projets ? Quels enjeux aujourd'hui ?

Le document vise à apporter des éléments de réponse à ces questionnements, dans un format volontairement synthétique, pédagogique et illustré. Il propose, en complément d'éléments de compréhension du système de gouvernance, des informations relatives à la situation du territoire, ses dynamiques et ses projets.

Dans la continuité de précédents travaux menés par les agences – l'Atelier parisien d'urbanisme et l'Institut Paris Région, en lien avec le Forum métropolitain du Grand Paris – il prend appui sur des ressources documentaires et des exploitations statistiques et cartographiques.

Le document s'organise en cinq grands chapitres. Le premier chapitre présente les grands jalons qui ont marqué le Grand Paris depuis le début des années 2000, présentés sous la forme d'une frise chronologique. Le deuxième chapitre restitue une sélection de travaux d'études menés par les agences, notamment en partenariat avec Paris Métropole puis le Forum métropolitain du Grand Paris, qui ont accompagné la construction du Grand Paris. Le troisième présente l'organisation institutionnelle actuelle du Grand Paris, en détaillant le fonctionnement, les acteurs impliqués, la répartition des compétences et de financement. Le quatrième chapitre décrit une sélection de grands projets qui contribuent à la dynamique métropolitaine, tels que les Jeux Olympiques ou le futur métro du Grand Paris Express. Le cinquième présente enfin un ensemble de chiffres clés autour des grands enjeux pour l'espace métropolitain, les tendances démographiques, économiques, sociales, environnementales et de mobilités.

Chronologie de la construction métropolitaine

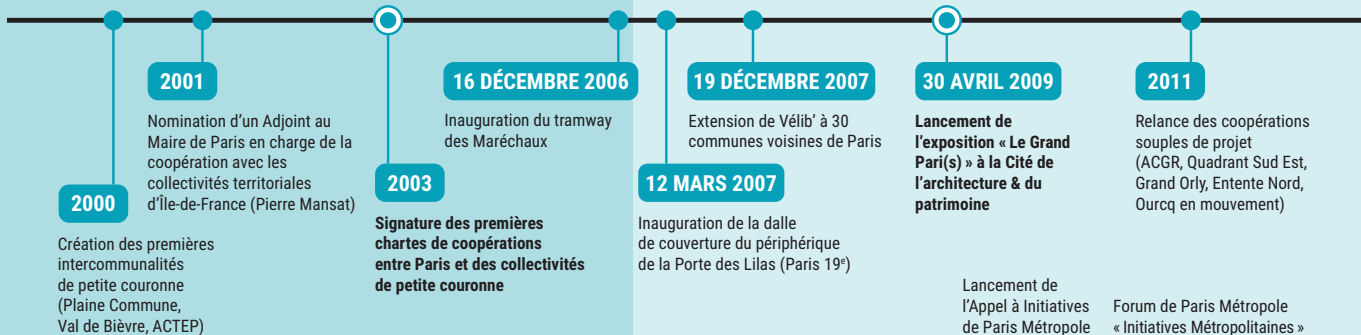
1999 - 2006

2007 - 2011

Les premières coopérations et la montée des enjeux métropolitains

Le retour de l'État et l'avènement de Paris Métropole

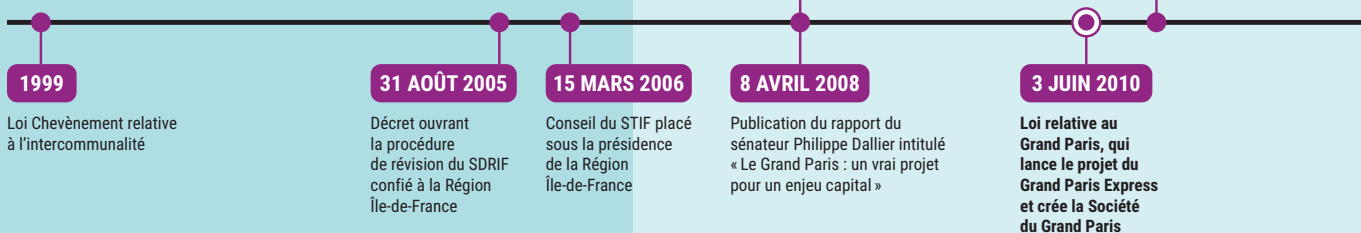
Coopérations bilatérales ou intercommunales



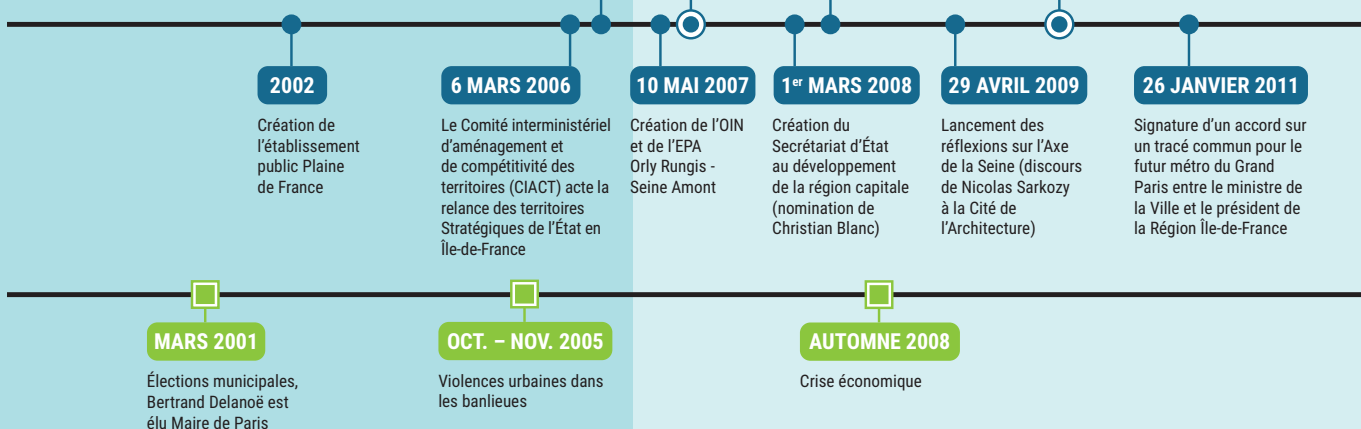
Dynamiques de coopération métropolitaine



Débats, décisions légales ou administratives



Actions de l'État

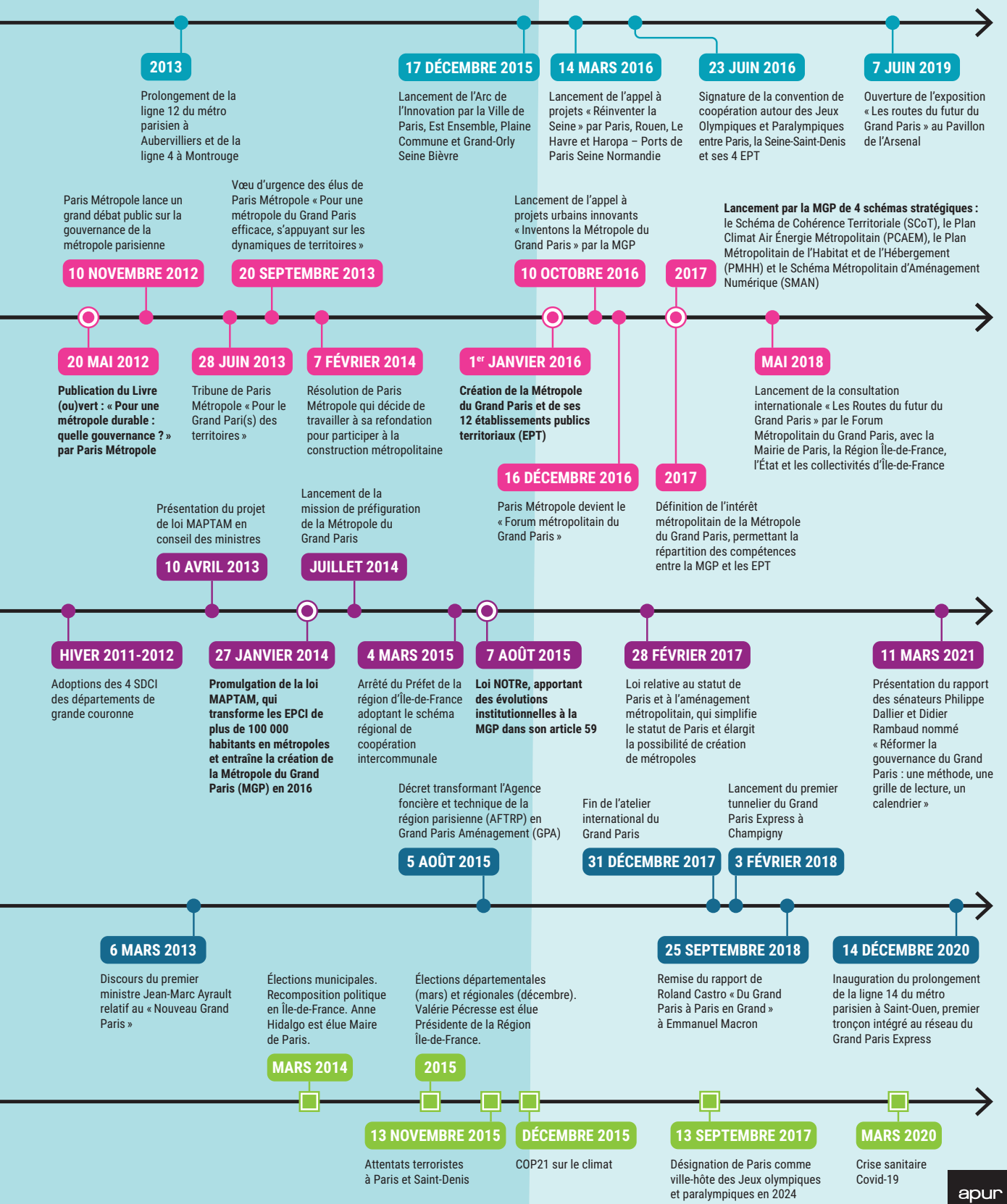


2012 - 2015

Le débat institutionnel

2016 - 2021

Le temps de la mise en œuvre



Le Grand Paris, une idée ancienne

Grand Paris. Ni le concept, ni le terme, ne sont des créations récentes. En 1936, André Morizet, maire de Boulogne-Billancourt, et Henri Sellier, maire de Suresnes et Président du Conseil général de la Seine, rédigeaient un rapport intitulé « *La Réforme administrative de Paris. Rapport relatif à la réforme administrative du Grand Paris* ». Leurs réflexions sur les coopérations et le développement des solidarités entre la capitale et ses voisines de banlieue furent le point d'orgue d'une période qui s'était ouverte dès l'immédiat après-guerre avec la prise de conscience des déséquilibres socio-économiques de l'agglomération parisienne, de son besoin d'équipement et d'ingénierie.

Au cours des années 60, dans la dynamique de l'État modernisateur des Trente Glorieuses, a été réactivée la recherche d'un aménagement cohérent et global pour le cœur économique de la France: planification, schémas directeurs d'aménagement, villes nouvelles, réseaux autoroutiers et ferrés. Les coopérations et la démocratie locale n'étaient pas au premier plan, mais il s'agissait bien de mobiliser les acteurs et de créer des outils innovants pour répondre à l'expansion démographique et économique de ce que l'on appelait désormais la Région parisienne.

En 1968, le département de la Seine, qui rassemblait 81 villes, est démantelé. Les départements de la Seine et de la Seine-et-Oise sont redécoupés en 7 départements. Trois villes deviennent préfetures dans les nouveaux départements: Nanterre (92), Bobigny (93) et Créteil (94). La Ville de Paris devient une collectivité à statut particulier ayant des compétences de nature communale et départementale. En 1977, Jacques Chirac est élu Maire de Paris aux premières élections municipales organisées à Paris depuis la Révolution française. Entre 1982 et 1983, trois lois de décentralisation, dites « lois Defferre », sont promulguées. Cet « Acte I de la décentralisation » met fin à la tutelle exercée par le préfet sur les collectivités locales et transfère certaines compétences étatiques aux communes, départements et régions (notamment en matière d'aménagement du territoire et de planification).

Une montée des enjeux métropolitains dans les années 1990

L'histoire des 20 dernières années s'inscrit dans ce temps long tout en présentant des singularités et une continuité. Comme le montre la frise chronologique qui a été établie sur cette période, l'avènement du débat sur le Grand Paris correspond à un regain d'intérêt et de mobilisation que l'on peut précisément dater du début des années 2000.

Dès la décennie précédente, la décentralisation connaît sa pleine montée en puissance avec des communes qui ne parviennent plus à leur échelle à répondre à toutes les at-

tentes qu'elles suscitent auprès des populations. La désindustrialisation est bien avancée et la mobilisation des territoires est rendue nécessaire tant pour redonner un nouveau souffle aux emprises délaissées (c'est le début de la reconversion des docks de Saint-Ouen, du secteur de l'île Seguin, Issy et Javel, ou encore de Paris Rive Gauche) que pour répondre aux enjeux sociaux. La transformation de la Plaine Saint-Denis est marquée en janvier 1998 par l'inauguration du Stade de France. La mondialisation des échanges et la financiarisation économique entraînent le phénomène de métropolisation, qui questionne notamment les dynamiques de développement de Paris en tant que ville-centre et capitale et ses relations avec ses périphéries. La préoccupation climatique et environnementale s'inscrit enfin à l'agenda politique après les sommets de Rio et Kyoto.

Les années 2000: plusieurs dynamiques de construction métropolitaine

Mais entre 1999 et 2001, un réel basculement s'opère avec l'affirmation d'une volonté de coopération d'abord intercommunale. L'élection à la tête de Paris de Bertrand Delanoë, qui a mis au cœur de sa stratégie la création de relations renouvelées avec les communes de première couronne, est assurément un jalon fondamental. En parallèle, certains territoires de banlieue se sont saisis au lendemain de la publication de la loi Chevènement des possibilités renforcées offertes en matière d'intercommunalité (même s'ils sont encore peu nombreux en petite couronne). Pour autant, dès cette période, les dynamiques viennent de plusieurs niveaux, qui sont présentés de la manière suivante:

- **les coopérations bilatérales** avec de nombreux partenariats entre la capitale et les communes et départements limitrophes, mais aussi au sein de territoires de projets entre villes de petite couronne;
- **la coopération métropolitaine** avec, très rapidement, la recherche d'un cadre collectif de réflexion, qui aboutit lors de la première Conférence métropolitaine en 2006 et préfigure Paris Métropole (*voir encadré*);
- **l'évolution du cadre normatif et administratif**: très vite, l'État aussi prend conscience de la montée des enjeux métropolitains et accompagne le renforcement des outils à sa disposition, mais également la montée en puissance de la Région (SDRIF) et des EPCI, et engage des travaux législatifs menant à une réforme institutionnelle de l'espace métropolitain;
- **les interventions de l'État**: en plus de son action normative, le niveau central redevient un acteur majeur de la stratégie et de la mise en œuvre opérationnelle du Grand Paris, d'abord à travers des procédures classiques (Opérations d'Intérêt National, Établissements Publics d'Aménagement) puis des réponses sur-mesure (Société du Grand Paris, Établissement Public d'Aménagement Paris Saclay).

De la Conférence métropolitaine au Forum métropolitain du Grand Paris, en passant par Paris Métropole

L'histoire du Forum métropolitain du Grand Paris est étroitement liée à celle de la construction métropolitaine de ce territoire. Faisant office d'agora du Grand Paris, cet espace d'échanges entre les élus de toute tendance politique, de toute strate, au-delà des frontières administratives, a accompagné les réflexions sur la construction métropolitaine et permet aux collectivités de discuter ensemble des enjeux de la métropole.

Les premiers échanges et la Conférence métropolitaine

Dès le 5 décembre 2001, la Ville de Paris, sous l'impulsion de Bertrand Delanoë, organise un colloque avec les collectivités territoriales du cœur de l'Île-de-France, afin de réfléchir en commun à des formes de coopérations. Par la suite, la première « Conférence métropolitaine » est organisée à Vanves, le 7 juillet 2006. Onze autres conférences sont organisées, ouvertes à l'ensemble des collectivités franciliennes, rassemblant notamment les mairies de Paris et des communes du centre de l'agglomération. Ces rencontres permettent d'échanger autour de sujets partagés et font ressortir le besoin de concrétiser ce dialogue.

La création de Paris Métropole

La création de Paris Métropole sous la forme d'un syndicat mixte d'études le 10 juin 2009 permet de formaliser la volonté des collectivités de travailler ensemble. Fin 2010, le syndicat mixte compte 160 collectivités et il rassemblera par la suite plus de 220 collectivités : Paris, la Région Île-de-France, tous les départements franciliens, une quarantaine d'intercommunalités et 95 % des communes de la petite couronne.

En décembre 2009, Paris Métropole organise son premier forum qui réunit 600 élus et acteurs de la société civile, autour de trois ateliers : habiter la métropole, les mobilités, le développement durable et solidaire. Deux autres forums sont organisés en décembre 2010 et 2011, consacrés à l'Appel à initiatives.

Le débat institutionnel

Alors que le devenir de la Métropole du Grand Paris est au centre des débats nationaux, Paris Métropole permet aux élus locaux d'exprimer leur vision du territoire et de ses futures institutions. Une réflexion collective, démarrée lors du séminaire de Sceaux les 27 et 28 mai 2011, aboutit en mai 2012 à l'adoption du « Livre (ou) vert : Pour une métropole durable, quelle gouvernance ? ». Si l'objectif de poursuivre par la rédaction d'un Livre Blanc de propositions concrètes sur la gouvernance institutionnelle n'est finalement pas atteint, faute de consensus, ce travail constitue un diagnostic partagé entre les élus membres de Paris Métropole.

Par la suite, le syndicat mixte apporte sa contribution majeure à la Mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris, créée en juillet 2014 et co-présidée par le Préfet de Région et le Président de Paris Métropole. En outre, Paris Métropole accompagne les collectivités de petite et de grande couronne durant le processus de métropolisation, notamment au travers d'études-clés sur le sujet des articulations entre institutions et territoires (par exemple sur les coopérations souples de projet ou les visions du Grand Paris).

Le Forum métropolitain du Grand Paris et les travaux thématiques

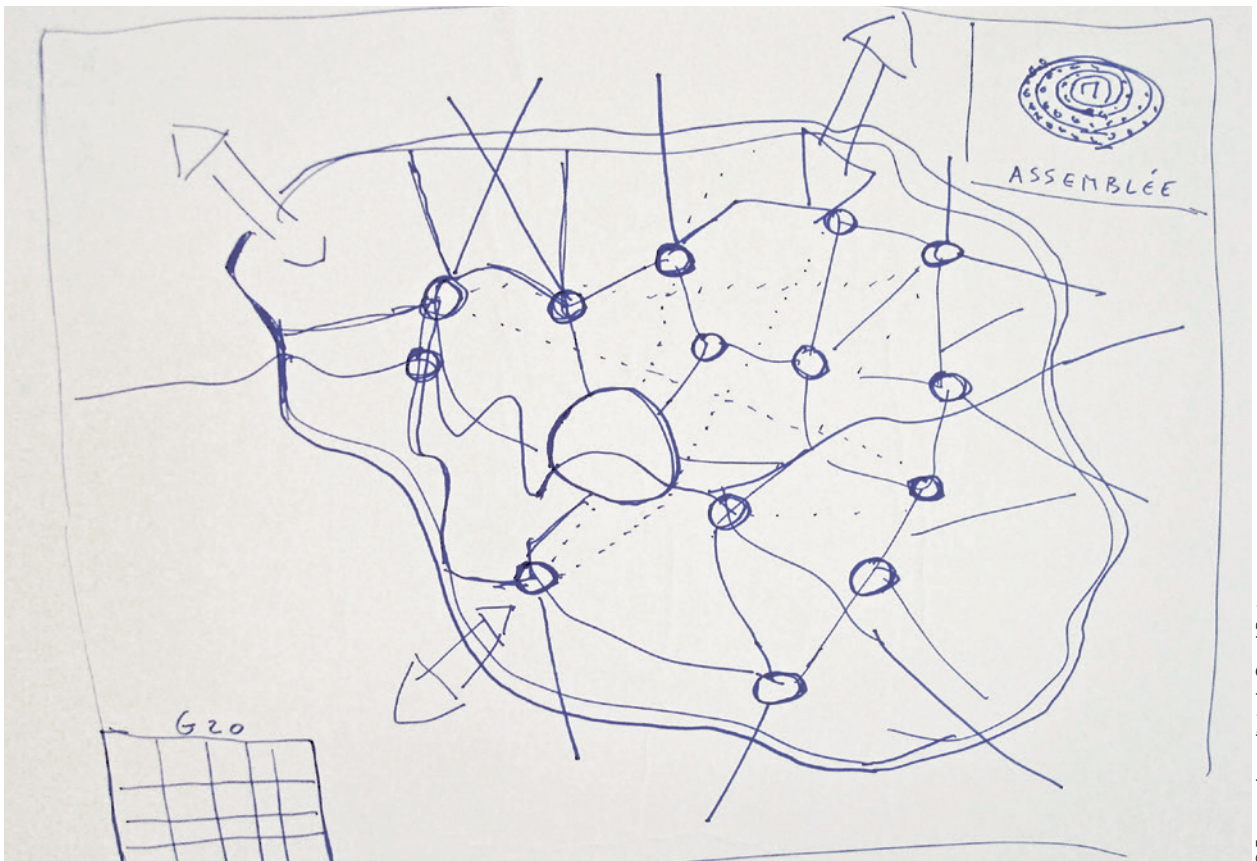
Après la création de la Métropole du Grand Paris, Paris Métropole change de nom pour éviter toute confusion et devient le Forum métropolitain du Grand Paris le 16 décembre 2016. Celui-ci continue sa mission d'analyse des institutions territoriales, notamment en fournissant, avec le soutien des agences d'urbanisme, des données-clés permettant de comprendre les enjeux (bilan de la réforme territoriale).

Au-delà de ces réflexions centrées sur la gouvernance, le syndicat mixte (Paris Métropole puis le Forum) mène aussi un important travail d'accompagnement des collectivités sur de nombreux sujets thématiques. On peut notamment citer les travaux sur les finances locales ou encore ceux sur les mobilités de demain. Après la publication d'un Livre Blanc des mobilités, une consultation internationale sur les Routes du Futur du Grand Paris a ainsi donné lieu à une exposition au Pavillon de l'Arsenal en 2019, qui a accueilli 45 000 visiteurs.



© Forum métropolitain du Grand Paris

Séminaire de Sceaux sur la construction institutionnelle du Grand Paris en mai 2011



© Forum métropolitain du Grand Paris

Séminaire de Sceaux sur la construction institutionnelle du Grand Paris en mai 2011

Entre 2000 et 2020 : quatre étapes clés pour le Grand Paris

La dynamique métropolitaine a été permanente durant les 20 années qui viennent de s'écouler. Mais les niveaux de mobilisation des différents acteurs et l'évolution des enjeux dessinent plusieurs périodes distinctes :

- **Entre 2000 et 2006, les premières coopérations et la montée des enjeux métropolitains :** les initiatives sont avant tout locales et attestent de la montée de la demande sociale identifiée par les élus ; en parallèle, l'État et la Région amorcent leur mobilisation pour un renouvellement de l'action stratégique en Île-de-France (SDRIE, CIIACT¹).
- **La période 2007-2011 marque à la fois le retour de l'État et l'avènement de Paris Métropole :** le président Sarkozy fixe un nouveau cap et une nouvelle ambition avec un secrétariat d'État dédié à la région capitale, la consultation internationale d'architectes et d'urbanistes, la préparation du nouveau réseau d'échelle métropolitaine Grand Paris Express et de la loi Grand Paris ; ces années marquent également le plein essor de la coopération métropolitaine (impulsée notamment par la Ville de Paris), à travers la création du syndicat mixte d'études Paris Métropole en 2009, qui devient le lieu central de réflexion et de débats entre élus sur les enjeux, les coopérations, le projet collectif et les besoins d'évolution institutionnelle.
- **De 2012 à 2015, ce débat institutionnel devient central :** le président Hollande souhaite relancer la décentralisation et une intense période de réflexion s'ouvre, accompagnée par Paris Métropole ; le cheminement de la loi Maptam (2014) corrigée par la loi NOTRe (2015) aboutira à la création le 1^{er} janvier 2016 de la Métropole du Grand Paris, avec en son sein les Établissements publics territoriaux en petite couronne, ainsi que des grandes intercommunalités en périphérie de l'agglomération. Cette période est également marquée par une profonde recomposition politique en Île-de-France, lors des élections municipales en 2014, suivies des départementales et des régionales en 2015. Des changements de majorité sont observés dans de nombreuses collectivités qui passent à la droite, dans un contexte de poursuite du recul de la « banlieue rouge ».
- **Depuis 2016 est venu le temps de la mise en œuvre :** au niveau institutionnel, les nouvelles intercommunalités, à commencer par la Métropole du Grand Paris, mettent en œuvre progressivement leurs compétences et définissent leurs actions prioritaires ; le Grand Paris Express et les grands projets du Grand Paris, en premier lieu la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, avancent résolument malgré les aléas. Au niveau de l'État, la grande réforme un temps annoncée par le président Macron n'intervient finalement pas.

La constitution d'une société civile du Grand Paris ?

En parallèle, la structuration du Grand Paris s'appuie aussi sur les initiatives des acteurs économiques, des associations et de la société civile. Une vision partagée du Grand Paris émerge de ces différentes démarches. Les exemples sont multiples : dans l'incitation à découvrir l'espace métropolitain d'un collectif comme Enlarge your Paris, les débats populaires organisés par l'association Métropop, les marches collectives organisées par Le voyage métropolitain, la chanson du rappeur Médine « Grand Paris » (et son refrain « c'est nous le Grand Paris »), les médias comme le Bondy blog spécialisé sur les questions des banlieues, la presse spécialisée sur le Grand Paris (Journal du Grand Paris créé en 2014, Objectif Grand Paris dès 2012), la chaire universitaire « Aménager le Grand Paris » de l'École d'urbanisme de Paris (EUP)²...

Dans les milieux économiques, le Grand Paris est un objet d'étude et de prospective, souvent identifié comme une opportunité par les entreprises de l'immobilier par exemple. Il existe plusieurs réseaux des acteurs économiques du Grand Paris, comme le club des Acteurs du Grand Paris (qui publie aussi un magazine annuel), Paris Île-de-France Capitale Économique (créé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris), ou encore Grand Paris Circulaire (regroupant les acteurs de l'économie circulaire).

Par ailleurs, l'émergence d'une société civile grand-parisienne se manifeste aussi lors de mobilisations citoyennes, notamment en faveur de certains projets urbains. On peut par exemple citer l'action du collectif vélo Île-de-France, réunissant 41 associations, qui promeut la pratique du vélo et développe des partenariats avec les pouvoirs publics pour contribuer aux politiques publiques métropolitaines (par exemple RER V, plan vélo métropolitain – voir partie 4). Enfin, le débat public sur le réseau du Grand Paris Express a contribué à rendre concret et réel le concept de « Grand Paris » pour une partie de ses habitants.

¹ — Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

² — L'Institut Paris Region, Brigitte Guigou (coord.), Emmanuèle Cunningham-Sabot (coord.), Marie Jussaume, Manon Le Bon, Arthur Le Moigne, Olga Suslova, Léo Fauconnet, *La Fabrique identitaire du Grand Paris : entre espaces symbolique et politique*. Actes du séminaire ENS-Institut Paris Région du 18 janvier 2019 sur les questions urbaines, octobre 2019

De la loi Maptam à la loi NOTRe, invention d'un modèle hybride de métropole

La Métropole, comme modèle d'intercommunalité très intégrée mis en œuvre dans les plus grandes agglomérations françaises, est une invention de la loi dite de Réforme des collectivités territoriales (RCT) du 16 décembre 2010. Pour autant, sa généralisation sous l'impulsion de l'État est l'un des aspects majeurs de « l'Acte III de la Décentralisation » voulu par le président Hollande et porté par le Gouvernement Ayrault. En son sein, la Ministre de la Décentralisation, Marylise Lebranchu, est chargée tout au long de l'année 2012 de mener les discussions avec les élus, notamment dans le contexte spécifique de la région capitale. En face d'elle, la réflexion est conduite dans le cadre de Paris Métropole, qui consulte largement, élabore un Livre Vert de la gouvernance du Grand Paris (*voir encadré précédent*) et présente ses hypothèses à l'exécutif.

Du scénario de la « marguerite³ » ...

Au sein du syndicat le consensus n'est pas total, ce qui empêche l'adoption formelle d'un Livre Blanc. Mais, chez les élus qui sont prêts à s'engager dans une institutionnalisation plus forte de la coopération, la préférence d'une très large majorité va au modèle de la « métropole fédérée ». Lequel est repris dans le projet de loi relatif à la « Modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation des métropoles » (PJJ Maptam) déposé sur le bureau du Sénat en avril 2013, qui prévoit, en effet, de généraliser des grands EPCI de plusieurs centaines de milliers d'habitants sur l'ensemble de l'agglomération parisienne et d'organiser leur action coordonnée, entre eux et avec la Ville de Paris, au travers d'une « Métropole de Paris » dont la forme évoque un Pôle métropolitain. Il s'agit d'un modèle de coopération finalement assez souple, qui s'inscrit dans la continuité du syndicat mixte d'études Paris Métropole, même si des mutualisations effectives de compétences sont prévues.

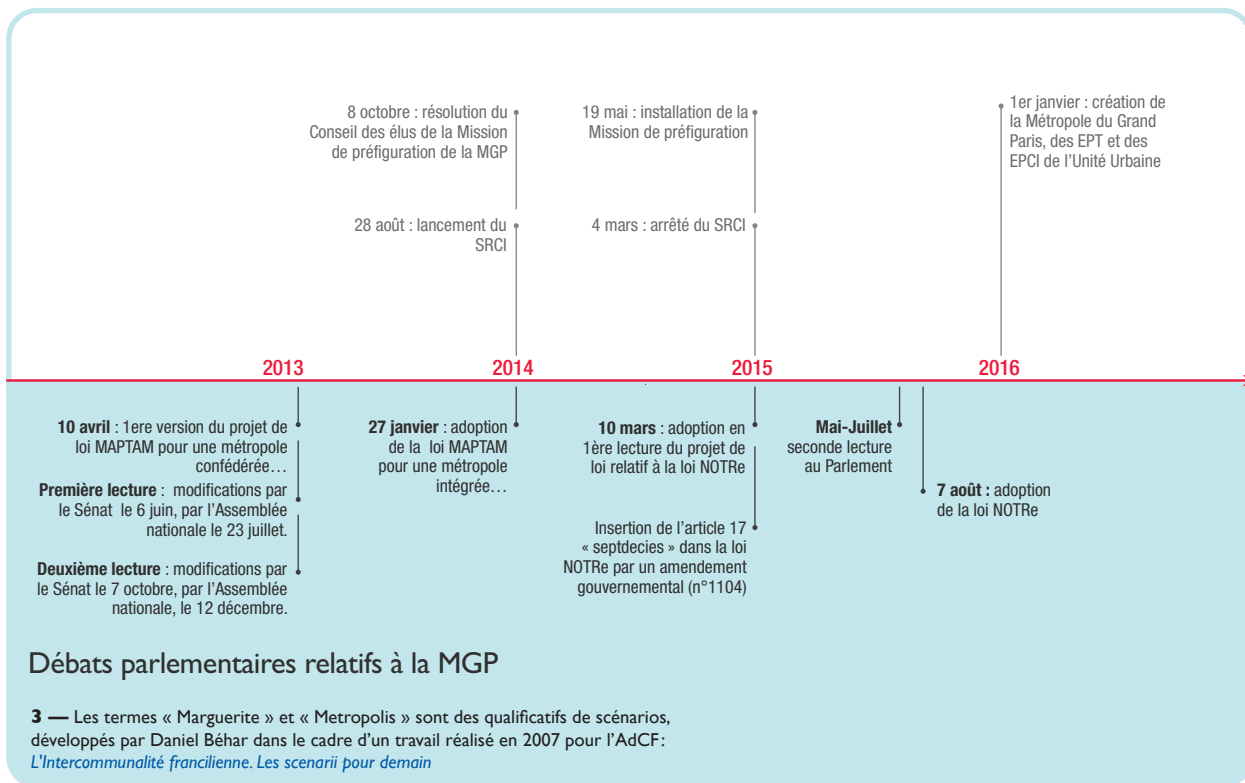
... au scénario « Métropolis »

Néanmoins, choisissant une stratégie d'opposition frontale à l'intégration intercommunale et métropolitaine dans l'espace du Grand Paris, les majorités du Sénat délibèrent en faveur de la suppression pure et simple du dispositif promu par le projet de loi. C'est donc une page blanche qui est présentée à l'Assemblée nationale début juillet 2013. Le Gouvernement, soutenu par des députés

franciliens dont le président Bartolone, décide de réécrire le dispositif en commission, optant pour un scénario très minoritaire dans les débats entre élus : la « métropole intégrée », concentrée au niveau de la petite couronne. Le texte qui sort du Palais Bourbon prévoit ainsi que la « Métropole du Grand Paris » sera l'unique EPCI à fiscalité propre sur le périmètre du cœur de l'Île-de-France et que les intercommunalités préexistantes auront vocation à disparaître au profit de territoires déconcentrés de la MGP. Des débats de périmètres, de compétences et de finances auront lieu tout au long de l'examen du projet de loi Maptam. Les oppositions et les alertes seront formulées par les collectivités rassemblées au sein de Paris Métropole. Mais c'est bien ce modèle qui est maintenu dans la version définitivement publiée le 27 janvier 2014.

Un résultat à mi-chemin

Pour autant, du fait de la complexité technique de la mise en place effective de la future MGP, la loi avait prévu une mission de préfiguration, dont les travaux devaient être orientés par une assemblée d'élus, représentant l'ensemble des collectivités concernées et présidée par le Préfet de Région et le Président de Paris Métropole. Elle travaille tout au long de l'année 2014 en lien étroit avec les administrations de l'État. La préparation des positions collectives des élus est assurée au sein du syndicat. L'opposition reste franche, formalisée dans une résolution très majoritaire du conseil des élus de la mission de préfiguration le 8 octobre 2014. Des aménagements sont progressivement introduits : le périmètre obligatoire d'adhésion est limité au cœur d'agglomération (même si des communes du pourtour peuvent décider d'intégrer la future métropole), le maintien d'une personnalité juridique pour les Territoires, le partage des compétences et de la fiscalité économique... La « réécriture » de la loi Maptam se fait en temps réel dans le cadre de l'examen du projet de loi portant « Nouvelle organisation territoriale de la République » (PJJ NOTRe) qui est finalement promulgué le 7 août 2015. Il en ressort un modèle « hybride » et progressif de métropole, finalement relativement intégrée mais cohabitant avec une fédération d'intercommunalités de proximité, les EPT. Les deux niveaux sont effectivement créés début 2016, en même temps que les grandes agglomérations du pourtour de l'agglomération parisienne, dont la gestation sous l'impulsion de l'État a été un processus, certes plus classique, mais également de longue haleine.



La confluence du canal de Saint-Denis avec l'écluse de la Briche et la Seine. Le quartier Pleyel et le Stade de France en arrière-plan. L'Île Saint-Denis à droite de l'image.

© Ph.Guignard/air-images.net

2. Chronologie des travaux d'études menés par les agences

2000 - 2006

Les premières coopérations et la montée des enjeux métropolitains

Engager le renouvellement urbain de la couronne de Paris. Un grand projet pour la capitale et le centre de l'agglomération parisienne. Mairie de Paris / Apur.

SEPTEMBRE 2001

Les Actes du séminaire du 5 décembre 2001 : « Paris et les collectivités du cœur de l'Île-de-France. Quelles formes de coopération ? ». Mairie de Paris / Région Île-de-France / Apur / IAU IdF.

DÉCEMBRE 2001

Mutations urbaines dans l'anneau central de l'agglomération. Apur.

JANVIER 2003

NOVEMBRE 2001

- Les seuils de la capitale. Étude de l'interface Paris-Petite couronne. Apur.

- Atlas Paris et l'agglomération centrale dans l'espace régional. Apur / IAU IdF.

MARS 2003

Franges des métropoles. Des territoires de projets. Les Cahiers de l'Institut n°136.

NOVEMBRE 2002

Aménagement de la couronne de Paris. Commerces et centralités. Interface Paris - première couronne. Apur.

NOVEMBRE 2004

Paris dans l'agglomération métropolitaine. Contribution pour la révision du Schéma de Développement Régional de l'Île-de-France. Apur.

La mobilité dans le centre de l'agglomération parisienne - Une contribution de l'Apur. Apur.

NOVEMBRE 2006

Politiques urbaines, tendances et évolutions du cœur de l'agglomération. Paris et les vingt-neuf communes limitrophes. Apur.

DÉCEMBRE 2004

2007 - 2011

Le retour de l'État et l'avènement de Paris Métropole



Grands projets urbains en Europe : conduire le changement dans les métropoles. Les Cahiers de l'Institut n°146.

MARS 2007

Le logement, une ambition pour la conférence métropolitaine. Apur.

JUILLET 2007

SEPTEMBRE 2007

Développement économique et emploi. Tensions et solidarités au cœur de l'agglomération. Éléments de diagnostic pour les travaux de la Conférence métropolitaine. Apur.

DÉCEMBRE 2007

Synthèse territoriale de la concertation préalable à la révision du SDRIF, Cahier sur la Partie centrale de l'agglomération. IAURIF.

FÉVRIER 2010

Paris Projet n°38 - Regards croisés - Métropoles européennes, Berlin, Londres, Madrid, Milan, Paris, la Randstad. Apur.

DÉCEMBRE 2008

JUIN 2009

- Initier des projets métropolitains : l'IBA, une pratique féconde. Apur / IAU IdF.

- Stratégies métropolitaines. IAU IdF.



MARS 2009

Paris Projet n°39 - Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne. Apur.



Le Bassin parisien, une méga-région ? IAU IdF.

Paris, métropoles. Le défi de la gouvernance. Apur.

DÉCEMBRE 2011

La Défense dans son territoire Contribution au groupe de travail de Paris Métropole « Métropolisons la Défense ». IAU IdF.

JUIN 2010

Gouvernance(s) et ingénieries métropolitaines. IAU IdF.

OCTOBRE 2011

Le logement : un champ d'étude et d'action pour Paris Métropole. IAU IdF / Paris Métropole.

JUILLET 2010

DÉCEMBRE 2010

Journal des initiatives. Paris Métropole / Apur / IAU IdF.



SEPTEMBRE 2010

Paris Projet n°40 - Paris, métropole sur Seine. Apur.



2012 - 2015

Le débat institutionnel

2016 - 2021

Le temps de la mise en œuvre

Paris Métropole, nouvel acteur du débat métropolitain. Synthèse de la table-ronde de la 32^e Rencontre de la FNAU. IAU IdF.

Préfiguration de l'observatoire des quartiers de gare du Grand Paris. Apur / Société du Grand Paris / DRIEA Île-de-France.

- Les solutions écologiques au cœur du Grand Paris. Paris Métropole.
- Un Plan Local Énergie pour la Métropole du Grand Paris – Contribution à l'élaboration du Plan Climat Air Énergie Métropolitain. Apur.

Regroupements intercommunaux de l'agglomération parisienne au 1^{er} janvier 2016 – Tome 2 - Les dynamiques communales. Paris Métropole / Apur / IAU IdF.

Cahier d'acteurs des élus du Forum métropolitain du Grand Paris pour les Assises nationales de la Mobilité. Forum métropolitain du Grand Paris / Association des Maires d'Île-de-France / Métropole du Grand Paris / Ville de Paris / Apur / IAU-IdF.

Atlas des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris. Apur.

DÉCEMBRE 2013

AVRIL 2016

DÉCEMBRE 2017

NOVEMBRE 2018

JUILLET 2019

AVRIL 2012

Enquête sur les projets de logements des collectivités adhérentes de Paris Métropole – Principaux résultats et commentaires. Apur / IAU IdF / Paris Métropole.

NOVEMBRE 2015

Les coopérations souples de projet – Un outil du Grand Paris de demain ? Paris Métropole / Apur / IAU IdF.

Bilan de la mise en œuvre de la réforme territoriale de l'espace métropolitain du Grand Paris. Forum métropolitain du Grand Paris / Apur / IAU IdF.



Lancement des Ateliers du Boulevard périphérique. Apur.



Mutations dans les quartiers de gare du Grand Paris Express - 35 gares mises en service d'ici 2025. Apur / Société du Grand Paris / DRIEA Île-de-France.

JUILLET 2012

Cahier des acteurs de la métropole. Paris Métropole.

JUIN 2015

Modes de gouvernance de régions-capitales en Europe. IAU IdF.

OCTOBRE 2017

Terres d'innovation. Paris, Métropole du Grand Paris, Région Île-de-France. Apur / IAU IdF.

Diagnostic du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement de la Métropole du Grand Paris. Apur / IAU IdF / Métropole du Grand Paris.

NOVEMBRE 2019

DÉCEMBRE 2012

MARS 2015

JUIN 2017

JUIN 2018

NOVEMBRE 2013

Paris Projet n°43 – Atlas du Grand Paris 2013. Apur.

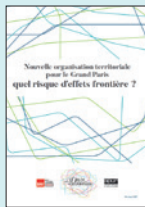


SEPTEMBRE 2015

Coupes et découps territoriales. Quelle réalité du bassin de vie ? Les Cahiers de l'Institut n°172.

FÉVRIER 2017

- Convergences métropolitaines – 10 principes pour répondre au défi métropolitain du Grand Paris. Forum métropolitain du Grand Paris / Acadie.
- Nouvelle organisation territoriale pour le Grand Paris : quel risque d'effets frontière ? Forum métropolitain du Grand Paris / Apur / IAU IdF.



SEPTEMBRE 2018

Colloque sur les finances locales franciliennes. Forum métropolitain du Grand Paris / Association des maires d'Île-de-France / France urbaine / AdCF / la Banque postale / IAU IdF.

OCTOBRE 2019

- Bilan de la mise en œuvre de la réforme territoriale de l'espace métropolitain du Grand Paris. Éléments complémentaires & actualisés. Forum métropolitain du Grand Paris / Apur / IAU IdF.
- Les routes du Futur du Grand Paris - Synthèse des propositions des 4 équipes de la consultation internationale. Forum métropolitain du Grand Paris / Apur / IAU IdF.



JUIN 2012

Étude relative à la mise en œuvre d'une autorité organisatrice du logement en Île-de-France. IAU-IdF.

SEPTEMBRE 2014

Abécédair de la future Métropole du Grand Paris – Carnet 1 : état des lieux thématique. Mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris / Apur / IAU IdF.



JANVIER 2016

Regroupements intercommunaux de l'agglomération parisienne au 1^{er} janvier 2016 – Premiers éléments cartographiques. Paris Métropole / Apur / IAU IdF.

SEPTEMBRE 2016

Visions du Grand Paris, Ateliers. Paris Métropole / Apur / IAU IdF.

MARS 2018

Livre Blanc « Vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France ». Forum métropolitain du Grand Paris / Association des maires d'Île-de-France / Ville de Paris / Métropole du Grand Paris / Apur / IAU-IdF.



SEPTEMBRE 2019

Les villes changent le monde. Les Cahiers de l'Institut n°176.



MAI 2012

Livre (OU)VERT. Paris Métropole / Apur / IAU IdF.



JANVIER 2015

Abécédair de la future Métropole du Grand Paris – Carnet 2 : une métropole de toutes les échelles. Mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris / Apur / IAU IdF.



Les travaux d'accompagnement des agences sur le Grand Paris

Depuis les années 1960, l'Atelier parisien d'urbanisme (Apur) et l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAU-IdF), devenu l'Institut Paris Region, documentent et accompagnent les évolutions urbaines et sociales de la capitale et de sa région. Dès les années 2000, les deux agences d'urbanisme collaborent régulièrement avec les acteurs clés de la construction métropolitaine: d'une part avec les instances d'échange et de coordination des élus grands parisiens qu'ont été la Conférence métropolitaine, Paris Métropole, puis aujourd'hui le Forum métropolitain du Grand Paris, d'autre part avec des institutions majeures comme la Métropole du Grand Paris et la Société du Grand Paris, enfin avec les collectivités, de la Ville de Paris à la Région, en passant par les départements et les intercommunalités.

La frise présente une courte sélection des travaux de l'Institut Paris Region et de l'Atelier parisien d'urbanisme accompagnant la construction du Grand Paris, souvent menés en lien avec ces acteurs clés. Elle permet de mettre en valeur la montée des enjeux métropolitains sur les deux dernières décennies, tout en illustrant la diversité et l'évolution des sujets de réflexion autour du Grand Paris. Ces études sont autant de jalons de la construction métropolitaine et accompagnent ou préfigurent les grandes dynamiques urbaines et institutionnelles.

Au-delà du travail d'accompagnement des deux agences, de nombreux travaux universitaires et ouvrages ont permis de documenter et participer à la construction du Grand Paris: récits historiographiques⁴, études universitaires sur la gouvernance⁵, ou encore contributions d'architectes-urbanistes⁶. Les travaux résultant de la consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », ou ceux de l'Atelier International du Grand Paris qui les a prolongés (*voir encadré*), ont aussi largement participé à la production riche et diverse sur le Grand Paris ces 20 dernières années.

Des travaux fondateurs dès les années 1980

Dès la fin des années 1980, plusieurs travaux d'étude abordent la question de la place de la capitale dans la région Île-de-France et ciblent en particulier le besoin de revalorisation des territoires situés de part et d'autre de la limite de Paris. C'est le cas notamment du *Schéma d'objectifs pour l'aménagement de la couronne dans Paris* (1988) et de l'étude sur *La Couronne de Paris, anneau central de l'agglomération* (1990), deux travaux clés menés par l'Apur et l'IAURIF, ainsi que du Livre blanc de l'Île-de-France (1990), produit en partenariat par les agences et la Direction régionale de l'équipement (DRE, service déconcentré de l'État).

La montée en puissance de l'échelle métropolitaine dans les années 2000

Si l'on observe une montée progressive des enjeux métropolitains dès les années 1980, les années 2000 marquent une vraie rupture. Au début des années 2000, les travaux métropolitains de l'Apur se concentrent en particulier sur la question de l'interface entre Paris et les communes limitrophe: les « seuils de la capitale » (2001), ou la « couronne de Paris » (2002), pendant que ceux de l'IAU-IdF s'intéressent aux « franges des métropoles » (2003).

À la suite des travaux qui accompagnent la première Conférence métropolitaine (2006) et la consultation internationale du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne (2008), les bases de données de l'Apur passent à l'échelle métropolitaine dès 2008. Les cartographies, bases de données, études et projets se déploient à l'échelle de la petite couronne, puis à partir de 2016 de la Métropole du Grand Paris (MGP). Quant à l'Institut Paris Region, ses travaux portent dès l'origine sur la Région Île-de-France, avec progressivement une attention spécifique portée au cœur de l'agglomération et ses spécificités, notamment dans le cadre des études préalables à la révision du SDRIF (2007).

Les travaux des agences sur le Grand Paris concernent ainsi différentes échelles: celle de la MGP, correspondant à la zone dense de l'agglomération, celle de la Région, ainsi que l'échelle intermédiaire de l'agglomération parisienne (ou unité urbaine⁷), correspondant à environ un quart de la surface du territoire régional. En outre, à partir de 2010, les agences d'urbanisme de Paris (Atelier parisien d'urbanisme, Apur), de Caen (AUCAME), de Rouen (AURBSE), du Havre (AURH) et de l'Île-de-France (Institut Paris Region) s'engagent dans un partenariat, toujours actif, sur le territoire de la Vallée de la Seine.

Des travaux qui préfigurent ou accompagnent changements institutionnels et grands projets

Les études des agences contribuent à la réflexion, préparent ou accompagnent la structuration institutionnelle et les projets qui ont marqué la métropole parisienne. *Le Livre (Ou) Vert*, publié en mai 2012, présente les réflexions des élus de Paris Métropole sur la gouvernance de la future Métropole du Grand Paris. Depuis la création de la MGP en 2016, la préparation de plusieurs documents de planification à l'échelle métropolitaine a été lancée, intégrant des travaux de diagnostic coproduits par les agences (SCOT métropolitain, PMHH, PCAEM⁸). Les études accompagnent aussi les grands projets métropolitains, comme le Grand Paris Express, dont les quartiers de gare font l'objet d'un observatoire au sein de l'Apur.

La consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » et l'Atelier International du Grand Paris (AIGP)

À l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'architecture et du patrimoine, le 17 septembre 2007, le président Nicolas Sarkozy annonçait le lancement d'une consultation internationale « pour l'avenir du Paris métropolitain », se donnant pour ambition de « réunir les éléments de connaissances et les propositions stratégiques d'aménagement conduisant effectivement à l'élaboration collective d'un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans ».

Cette consultation, « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », effectivement lancée en juin 2008, a mené à la présentation des scénarios de développement urbain de dix équipes internationales d'architectes-urbanistes à la Cité de l'architecture en novembre 2009⁹. Ces travaux exploratoires ont donné lieu à une production créatrice foisonnante, permet-

tant de participer au débat sur l'avenir de la métropole parisienne.

Ces travaux prospectifs sur le Grand Paris ont continué au sein de l'Atelier International du Grand Paris (AIGP), groupement d'intérêt public créé en 2009 pour prolonger ces réflexions. L'AIGP s'est construit comme un lieu d'échange, de travaux collectifs et de débats animés par plus de 500 professionnels, réunis autour des équipes invitées lors de la consultation. Il a contribué jusqu'en 2017 à nourrir les réflexions et à accompagner la construction métropolitaine au travers de ses recherches, débats, publications et expositions. On peut notamment citer ses travaux sur les infrastructures de transport, qui ont contribué à la définition du tracé du Grand Paris Express, ou encore ceux sur le logement, avec par exemple l'exposition « Habiter le Grand Paris » au Centquatre en 2013¹⁰.

Comparer et s'inspirer : Paris et les grandes métropoles internationales

De nombreuses publications font aussi ressortir la volonté de documenter d'autres exemples de dynamiques de métropolisation dans des villes étrangères comparables à Paris et au Grand Paris. Ces comparaisons internationales et travaux de benchmark révèlent le contexte de compétition entre grandes villes mondiales. Le lancement du projet du Grand Paris par Nicolas Sarkozy en 2007 affichait ainsi l'objectif d'accompagner le développement d'une métropole de rang mondial.

Des enjeux fondamentaux de la construction métropolitaine : logement, attractivité, mobilités, gouvernance

Dès la première Conférence métropolitaine, les agences d'urbanisme contribuent aux réflexions sur le futur du Grand Paris, s'interrogeant sur les enjeux clés de l'agglomération parisienne. En 2006 et 2007, les trois enjeux identifiés par la Conférence métropolitaine sont la mobilité, le logement et le développement économique. Ces trois grands enjeux, et tout particulièrement la thématique de la mobilité (autoroutes, boulevard périphérique, mobilités durables...) ne cessent de faire l'objet de tra-

voux, accompagnés d'un quatrième sujet fondamental : la gouvernance du Grand Paris.

Ces thématiques sont toujours celles qui font l'objet d'une attention particulière dans la période la plus récente, avec des travaux des agences contribuant par exemple au diagnostic du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (2018), portant sur l'innovation (2017), ou encore sur les mobilités et routes du futur (2018, 2019 – voir encadré ci-après).

4 — Par exemple, *Paris/Banlieues, conflits et solidarités* sous la direction de Annie Fourcaut, Emmanuel Bellanger et Mathieu Flonneau, Creaphis, 2017, ou encore la démarche de recherche pluridisciplinaire pilotée par Emmanuel Bellanger autour du séminaire historique « Inventer le Grand Paris » : www.inventerlegrandparis.fr/

5 — On peut notamment citer les travaux de Christian Lefèvre, Patrick Le Lidec ou Patrick Le Galès.

6 — Par exemple, *Paris métropole, formes et échelles du Grand Paris* de Philippe Panerai., éd. de la Villette, 2008.

7 — La notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants : il s'agit d'une commune ou d'un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2000 habitants.

8 — Schéma de Cohérence Territoriale métropolitain, Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement, Plan Climat Air Énergie Métropolitain.

9 — Apur, *Paris Projet n°39 - Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne*, mars 2009

10 — www.apur.org/fr/agenda/habiter-grand-paris

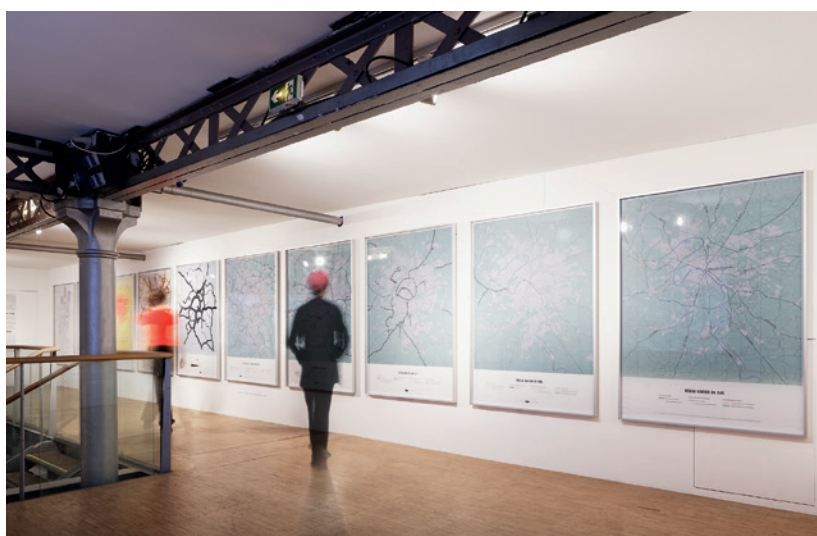
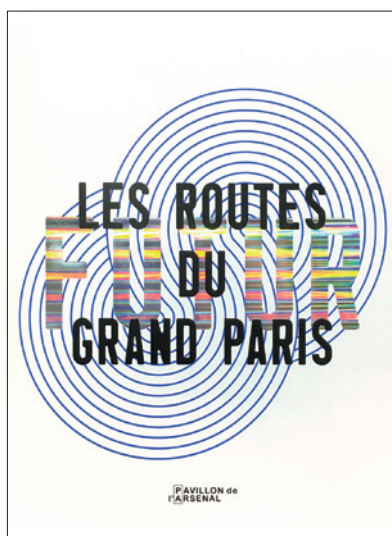
Une démarche inédite et partenariale, la consultation internationale sur les routes du futur du Grand Paris

En 2017, la réflexion sur les mobilités a pris une nouvelle ampleur au sein du Forum métropolitain du Grand Paris. Les propositions des élus se sont matérialisées dans le Livre Blanc vers des mobilités durables, intelligentes et optimisées à l'horizon 2030 en Île-de-France et ont nourri les travaux lors des assises nationales de la mobilité pour le volet francilien.

À la suite de ce travail, les élus ont souhaité poursuivre la réflexion autour de l'évolution des autoroutes urbaines et des voies rapides du Grand Paris. Pour mener à bien ce projet, ils ont réuni l'ensemble des parties-prenantes concernées (Ville de Paris, Région Île-de-France, Métropole du Grand Paris, Association des maires d'Île-de-France, départements et intercommunalités, citoyens et société civile). Accompagnée

par l'Institut Paris Région et l'Atelier parisien d'urbanisme, une consultation internationale a été lancée sur le modèle du « Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » (*voir encadré*). Ainsi 4 équipes internationales et pluridisciplinaires ont été chargées de formuler des propositions sur l'évolution des routes (Noé/D&A Devillers Associés; Collectif Holos, New Deal/SEURA Architectes; Sun/ Rogers Stirk Harbour & Partner). En parallèle, une concertation a été menée auprès des citoyens et de la société civile (conférence de citoyens, cahiers d'acteurs).

L'ensemble de ces réflexions a été présenté lors d'une exposition grand public au Pavillon de l'Arsenal et lors d'une exposition itinérante dans de nombreux territoires du Grand Paris à l'été et automne 2019.



- Exposition « Les Routes du Futur du Grand Paris » :
- Catalogue de l'exposition
- Pavillon de l'Arsenal, 2019.



© Forum métropolitain du Grand Paris

Présentation du bilan de la réforme territoriale devant Michel Cadot, préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris en 2017

3. Le Schéma institutionnel actuel du Grand Paris

Le Grand Paris: une organisation institutionnelle aux fortes spécificités

L'organisation institutionnelle de l'espace métropolitain du Grand Paris est basée sur les fondamentaux de la décentralisation française mais présente de nombreuses spécificités. Celles-ci sont issues, de manière ancienne, de la présence de la capitale nationale et, plus récemment, du développement métropolitain, c'est-à-dire de la montée d'enjeux propres aux grands espaces urbains et qui nécessitent des interventions particulières et une coordination des acteurs. Le système de gouvernance doit être approché par les normes issues du droit des collectivités mais aussi par la réalité de pratiques complexes de production multi-scalaires et multi-acteurs des politiques publiques.

Les collectivités franciliennes: le morcellement administratif d'un territoire métropolitain

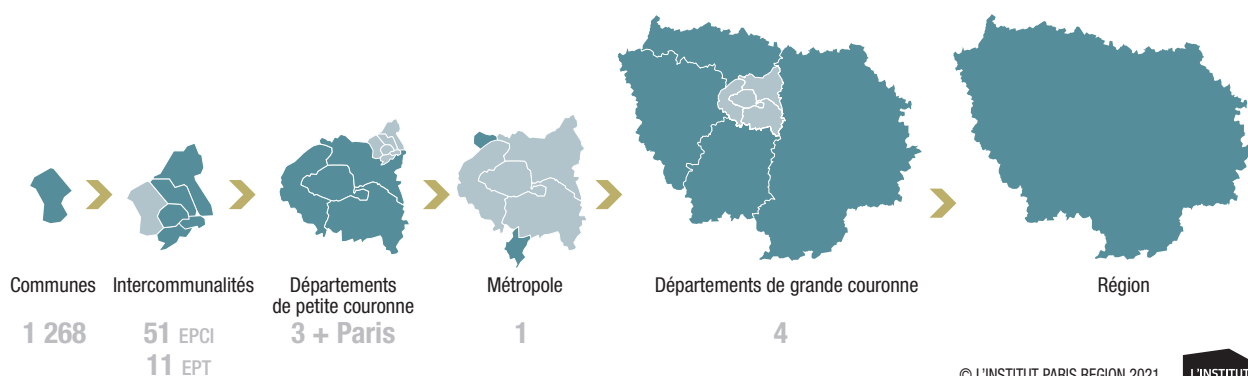
L'Île-de-France est marquée à la fois par le morcellement territorial (1 268 communes) et la multiplicité des niveaux administratifs décentralisés (4 en grande couronne, 5 en petite). Elle présente une configuration spatiale et d'acteurs très particulière:

- une Région de petite dimension (12 000 km², contre 47 500 km² en moyenne pour les autres régions de

France métropolitaine continentale) et aux compétences spécifiques (SDRIF¹¹, STIF¹²);

- une ville-centre extrêmement dense (21 000 hab./km²), dotée d'un statut spécial (Ville et Département) et d'arrondissements;
- un État très présent, dans la capitale (institutions et Préfecture de Police) mais aussi dans le Grand Paris (opérateurs, territoires stratégiques);
- des départements de petite couronne comptant peu de communes et qui ont, de ce fait, joué un rôle important de coordination de celles-ci et de portage de projets urbains (mobilités, aménagement, logement);
- des Syndicats de services urbains très structurés, qui ont aussi suppléé à la construction intercommunale;
- des communes, sur la zone dense, très peuplées (hors Paris, les communes de la MGP comptent en moyenne 37 000 habitants; c'est près de deux fois plus qu'à Bordeaux, deuxième métropole française par la démographie de ses communes-membres);
- une agglomération urbaine continue de plus de 10 millions d'habitants, qui concerne 409 communes, Paris et les 7 départements de la Région;
- des créations institutionnelles récentes uniques dans leur fonctionnement et compétences: la Métropole du Grand Paris et les 11 Établissements publics territoriaux (auxquels s'ajoute la Ville de Paris).

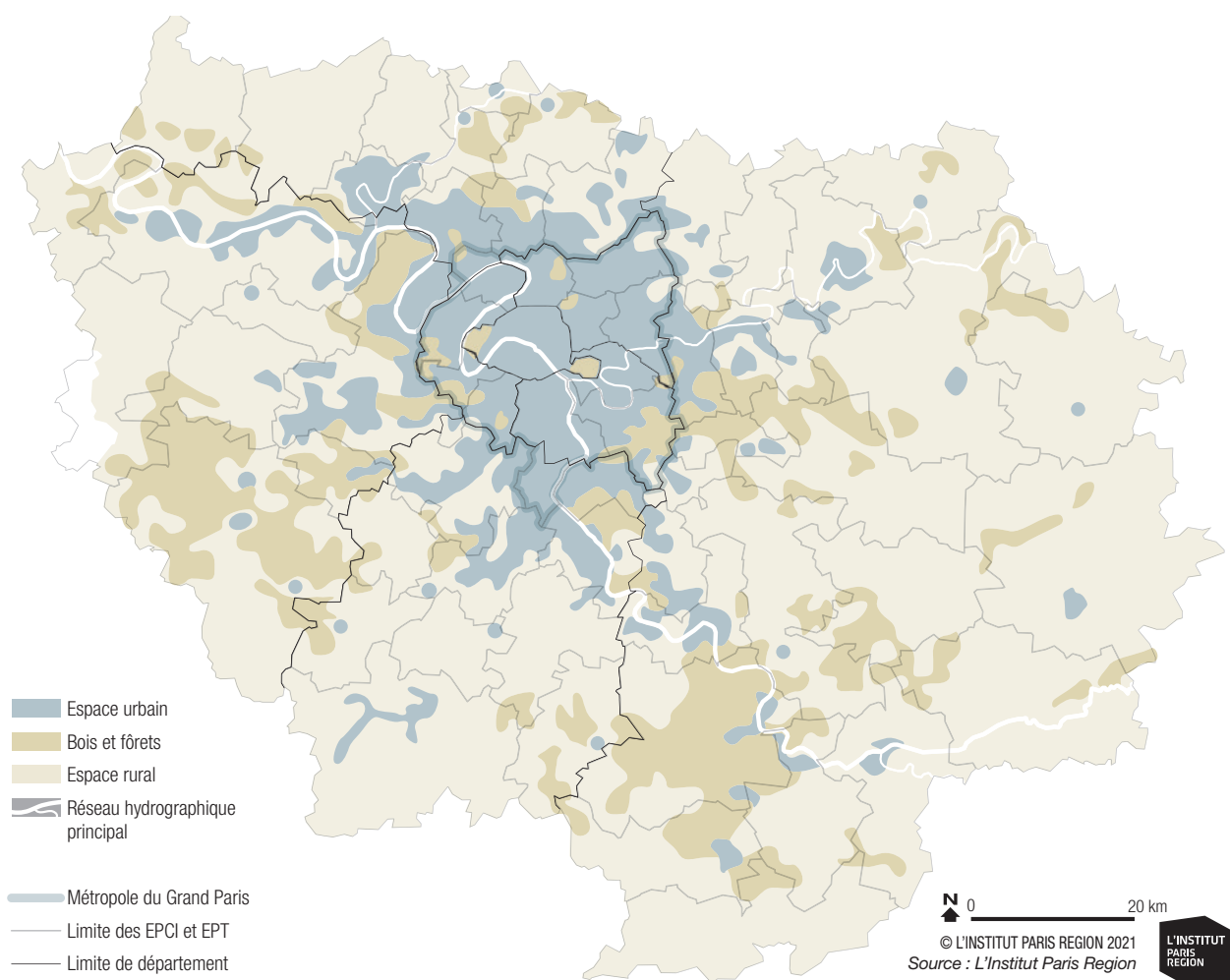
LES ÉCHELONS ADMINISTRATIFS EN ÎLE-DE-FRANCE



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Source : L'Institut Paris Region



GÉOGRAPHIE ET ORGANISATION TERRITORIALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE



11 — Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, seul document d'urbanisme d'échelle régionale en France doté d'une véritable opposabilité aux documents locaux et, pour ce faire, approuvé par décret en Conseil d'État.

12 — Syndicat des transports d'Île-de-France, nom officiel d'Île-de-France mobilités, seule autorité organisatrice des transports d'échelle régionale en France et qui chapeaute l'ensemble des modes : bus, tramway, métros, RER, Transiliens.

La répartition des compétences : un système peu hiérarchisé et des tentatives de rationalisation

La répartition des compétences entre collectivités en France est organisée autour des principes suivants :

- La commune est l'échelon de base. Elle dispose de la clause de compétence générale et intervient dans presque tous les domaines d'action publique : en premier lieu tous les services à la population mais également comme interlocutrice des acteurs économiques et facilitatrice de tous les projets, y compris ceux relevant des autres niveaux de collectivités.
- La Région et les Départements sont des échelons spécialisés : ils ne bénéficient pas de la clause de compétence générale et doivent intervenir principalement dans les domaines de compétences que la loi leur attribue. Dans la pratique, les deux niveaux interviennent dans de nombreux autres domaines, notamment pour accompagner les projets locaux, en particulier dans leur financement.
- Il n'y a pas de hiérarchie entre niveaux de collectivités (principe de libre-administration et de non-tutelle de l'article 72 de la Constitution). Pour autant, il existe des

formes de coordination de l'action collective. Les principaux dispositifs légaux sont de niveau régional – stratégies, planification, CPER¹³, Conférence territoriale de l'action publique – et cohabitent avec de nombreuses initiatives volontaires comme les contrats, les syndicats, etc.

- La réponse à la spécificité du morcellement communal a été apportée à travers le développement de l'intercommunalité. Elle s'est structurée progressivement dans les années 2000 puis fortement accélérée sous l'impulsion de l'État après 2010. Elle permet de mutualiser des actions et de transférer progressivement des compétences, moyens et personnels aux EPCI. En principe, il s'agit surtout de faire « à la place » des communes. Mais beaucoup d'actions interviennent en réalité « en plus » : les intercommunalités développent des politiques que les communes n'auraient pas pu porter « seules » ou qui sont d'un niveau plus stratégique que les services de proximité à la population.

Ces réponses concernent tous les territoires, des petites communes rurales souvent rassemblées dans des communautés de communes, aux plus grandes agglomérations qui bénéficient du statut de Métropoles, en passant par les niveaux intermédiaires des communautés d'agglomération et communautés urbaines.

13 — Contrat de plan État-région

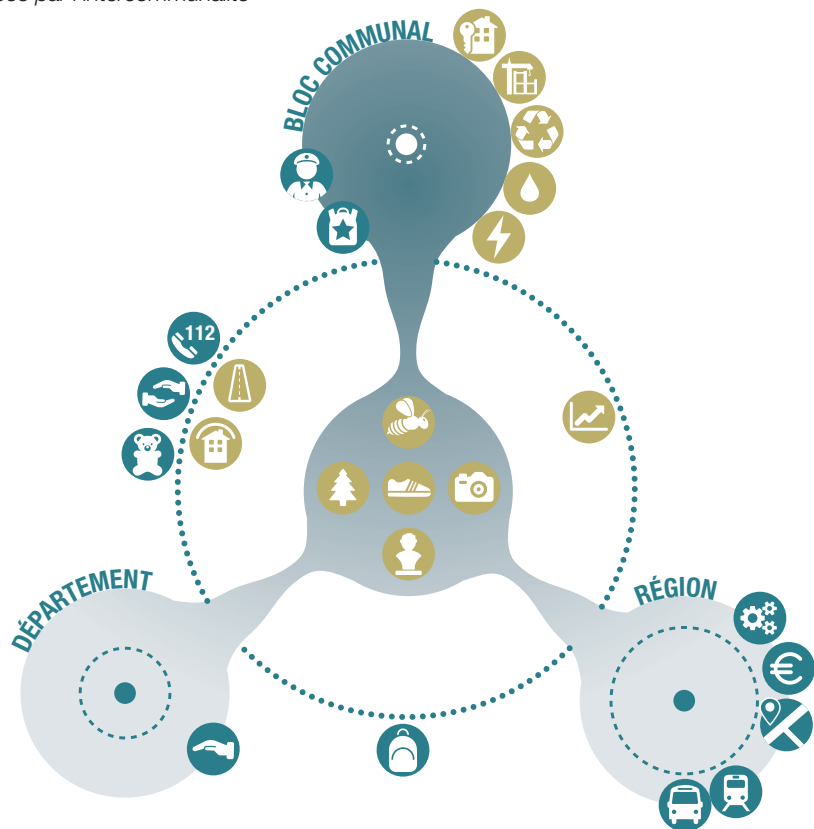


Courbevoie : le quartier du Faubourg de l'Arche, la Défense avec le Bois de Boulogne et Paris en arrière-plan

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE COLLECTIVITÉS TERRITORIALES EN ÎLE-DE-FRANCE

 Compétence susceptible d'être exercée par l'intercommunalité

-  Enseignement primaire
-  Sécurité
-  Urbanisme, aménagement, cadre de vie
-  Politique du logement
-  Collecte et traitement des déchets
-  Eau et assainissement
-  Distribution d'énergie
-  Secours
-  Action sociale
-  Petite enfance
-  Construction du logement social
-  Voirie
-  Développement économique
-  Sport
-  Culture
-  Tourisme
-  Espaces naturels
-  Environnement



-  aides sociales
-  Formation professionnelle et apprentissage
-  Aides économiques
-  Aménagement du territoire
-  Transports publics
-  Enseignement secondaire

La mise en place progressive des intercommunalités en Île-de-France

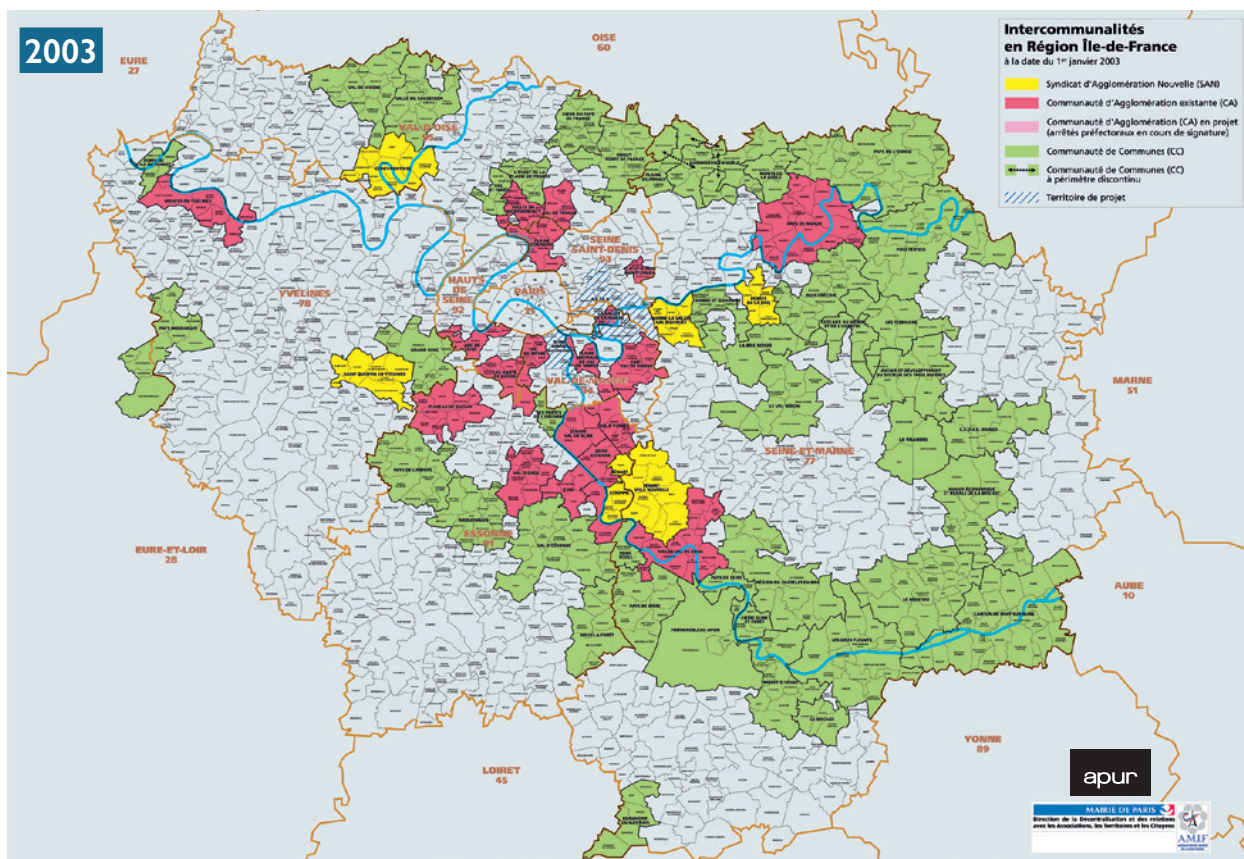
En Île-de-France, les évolutions des périmètres institutionnels des deux dernières décennies sont principalement liées à l'intercommunalité. En effet, les limites régionales n'ont pas été modifiées par la loi du 16 janvier 2015, tandis que la dynamique des communes nouvelles y est très faible, par comparaison avec d'autres régions. Concernant les intercommunalités, les réformes territoriales des années 2010 sont venues combler un retard dans leur mise en place en Île-de-France, en particulier dans le cœur de l'agglomération.

Les intercommunalités se sont ainsi mises en place progressivement au cours des 20 dernières années. À la veille de la loi de réforme des collectivités territoriales (RCT) de 2010, l'Île-de-France était une des régions de France où la couverture intercommunale était la plus faible. En outre, les intercommunalités étaient, pour la plupart, de petite taille. Dès 2011, la réorganisation de la carte intercommunale a lieu en grande couronne avec la mise en œuvre des schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI). Cependant, en 2015, 3 franciliens sur 10 vivaient encore dans une commune isolée. Ceux-ci se situaient exclusivement dans le cœur d'agglomération, qui n'était pas concerné par la loi RCT. La loi Maptam,

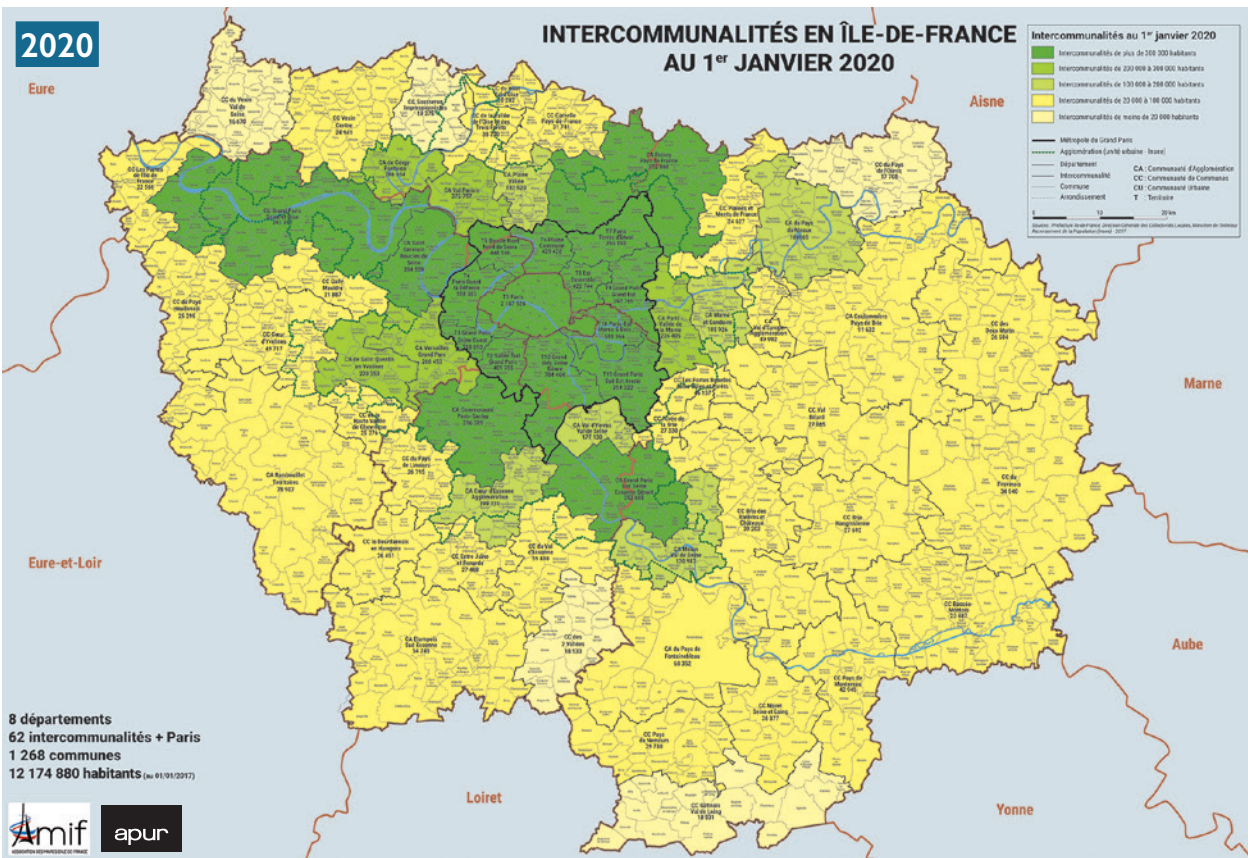
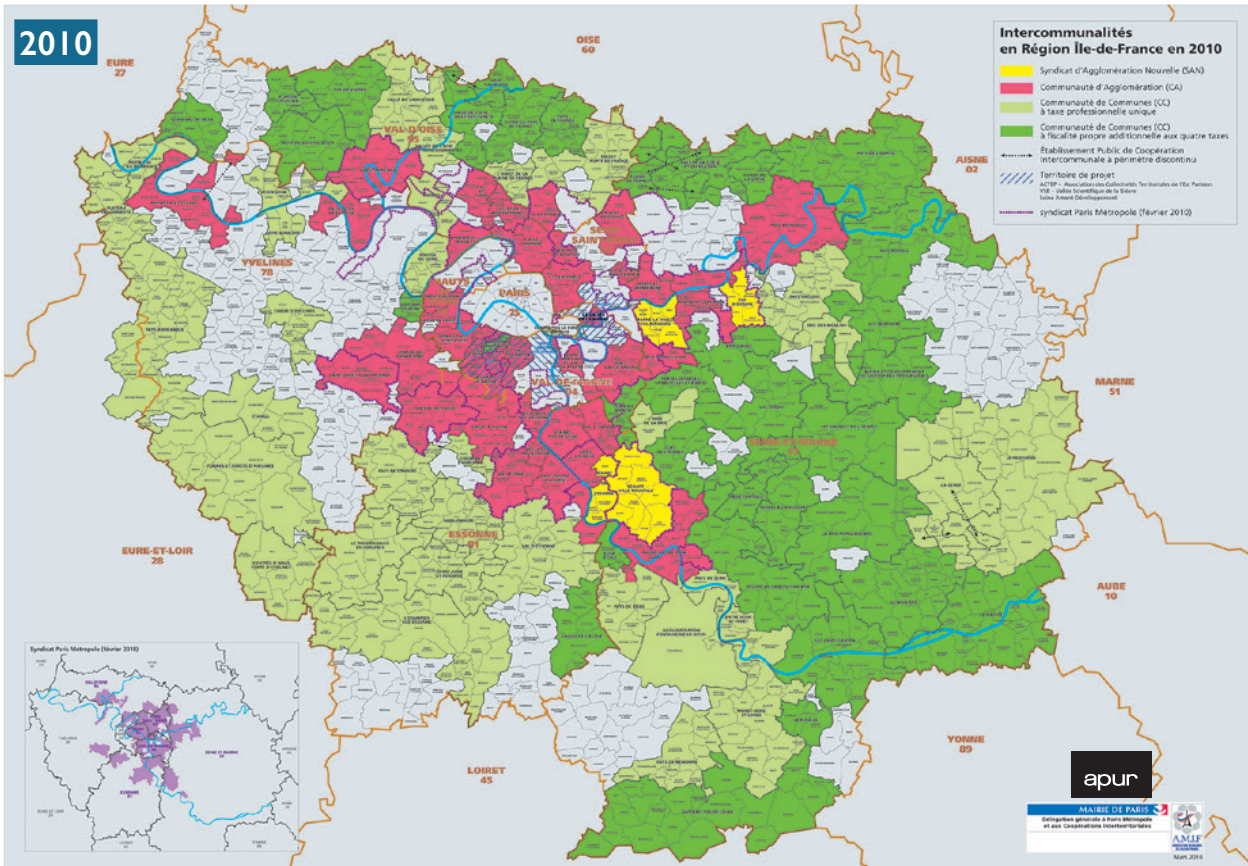
entraînant la création au 1^{er} janvier 2016 de la MGP et des 11 EPT, est venue finalement combler ce retard.

En parallèle, cette même loi mettait en place la procédure du Schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) qui a abouti à la création de grands EPCI sur le pourtour de l'agglomération parisienne, comptant pour la plupart plus de 200 000 habitants comme le prévoyait la loi. Une deuxième vague de SDCI en grande couronne est venue clore le mouvement en fusionnant, au 1^{er} janvier 2017, les EPCI comptant moins de 15 000 habitants.

Cette séquence est désormais achevée, toutes les communes sont rattachées à un EPCI à fiscalité propre. Si l'on compare la situation avant et après les lois Maptam et NOTRe, le nombre d'intercommunalités a été divisé par deux et leur taille moyenne (en nombre de communes et d'habitants) a été multipliée par deux. Au-delà de la moyenne, les différentes étapes de création des intercommunalités en Île-de-France ont abouti à la création d'intercommunalités de taille très différentes : tandis que l'unité urbaine de Paris compte une majorité d'établissements de plus de 200 000 habitants, en dehors de cet espace, rares sont les intercommunalités qui dépassent le seuil démographique des 50 000 habitants.



ÉVOLUTION DES INTERCOMMUNALITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE DE 2003 À 2020

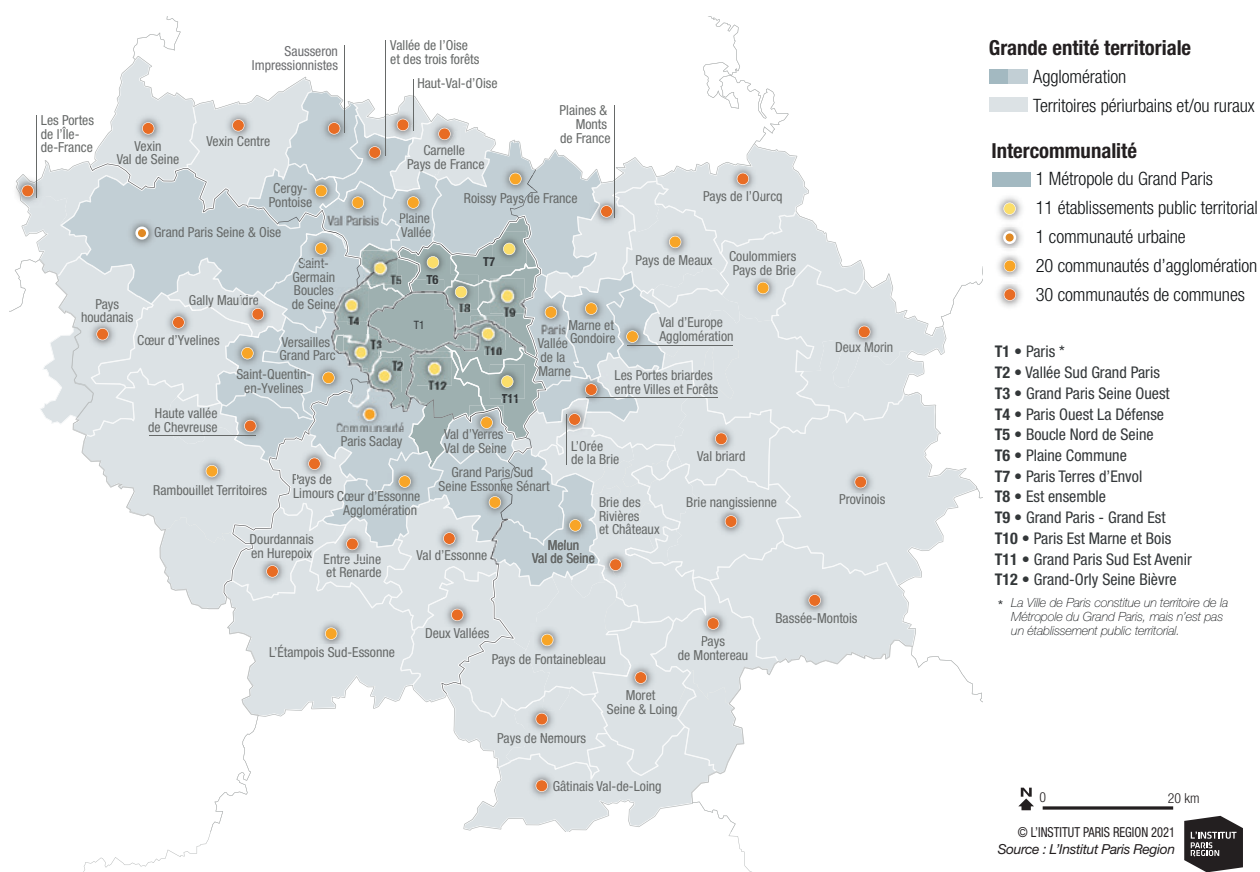


Le Grand Paris : un jeu d'acteurs métropolitains

Dans le système institutionnel français les métropoles prennent la forme d'intercommunalités. Elles visent, ainsi, à mettre en cohérence et mutualiser l'action communale et à développer une dynamique stratégique au niveau de cet échelon. La Métropole du Grand Paris (MGP) a été créée au 1^{er} janvier 2016 dans cette logique. Pour autant, la prise en charge des « enjeux métropolitains » dans le Grand Paris relève d'une pluralité d'acteurs, tous indépendants les uns des autres. La notion de « Grand Paris » renvoie principalement aux enjeux propres au cœur d'agglomération. Pour autant, les complémentarités sont

fortes avec la grande couronne, où prennent place également des acteurs qui participent au développement métropolitain. On pense notamment aux grands EPCI qui maillent le pourtour de l'agglomération, qui comptent chacun plusieurs centaines de milliers d'habitants et parfois plusieurs dizaines de communes, qui bénéficient de statuts divers (une communauté urbaine et surtout des communautés d'agglomération) mais qui exercent des compétences liées à des fonctions et à des projets stratégiques pour le Grand Paris (plateau de Saclay, plateforme de Roissy, etc.).

63 INTERCOMMUNALITÉS EN 2021



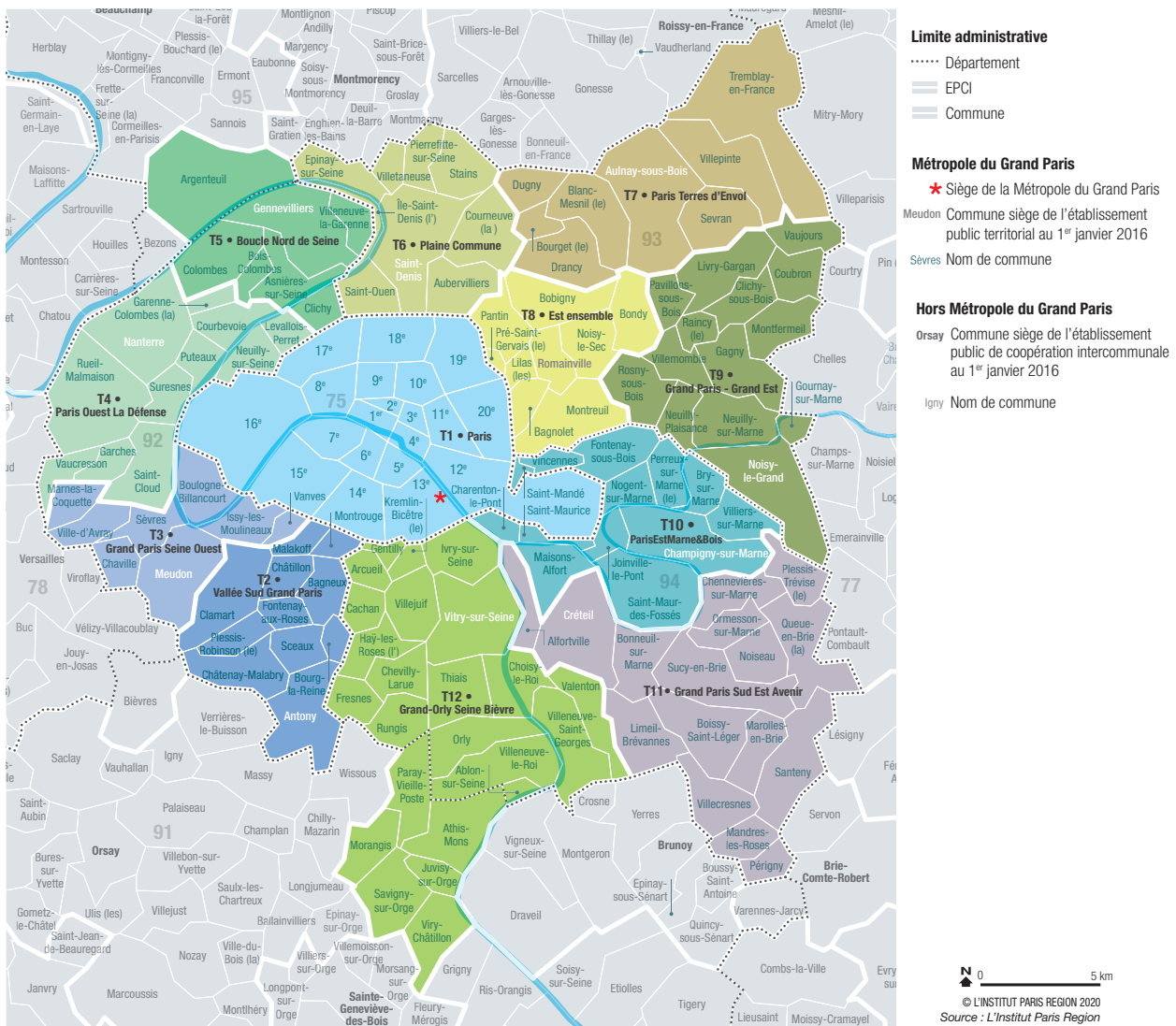
Communes, EPT, MGP : dans le cœur d'agglomération, un bloc local à 3 niveaux

La MGP est une intercommunalité à statut particulier, unique en son genre en France. Elle rassemble la Ville de Paris et 130 communes essentiellement situées en petite couronne. Elle diffère des métropoles de droit commun (on en compte 19, parmi les plus grandes villes françaises) qui sont des EPCI généralistes dont les compétences légales sont plus étendues. La Métropole de Lyon est un cas à part car elle dispose du plein statut de collectivité territoriale (et non d'établissement public) et s'est substituée au conseil départemental du Rhône sur son territoire. Le modèle le plus proche de la MGP est celui de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence : en effet, dans

les deux cas l'organisation institutionnelle comprend un niveau intermédiaire, celui des Territoires.

Pour autant, dans le cas d'Aix-Marseille-Provence il ne s'agit que de conseils de territoire politiques qui constituent, formellement, des échelons déconcentrés de la métropole. Le périmètre de la MGP comprend 12 Territoires : d'une part, la Ville de Paris avec son statut particulier et, d'autre part, les 11 Établissements publics territoriaux (EPT – voir carte) qui bénéficient d'une personnalité juridique. Ils sont légalement assimilés à des syndicats de communes mais disposent de nombreux attributs comparables aux EPCI à fiscalité propre. Les deux échelons, MGP et EPT, coexistent sans liens juridiques officiels entre eux, même s'il existe des initiatives en matière de gouvernance ou de coordination et, surtout, des relations financières complexes (voir plus bas).

TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



Néanmoins, les compétences des 3 niveaux du « bloc local métropolitain » – MGP, EPT, communes – sont étroitement imbriquées. La MGP intervient principalement dans 4 champs de compétences bien identifiés : l'aménagement de l'espace, le développement économique, l'environnement et l'habitat. Ses interventions sont assez strictement encadrées par la loi. Dans certains domaines, elle doit définir « l'intérêt métropolitain » : c'est-à-dire, dans les champs de compétences qu'elle exerce en partage avec les EPT, elle doit préciser la liste des actions ou les critères permettant de définir les interventions qui relèvent effectivement de sa responsabilité.




La mise en place des compétences de la MGP et des EPT est progressive. Du point de vue juridique, la loi prévoit que la majorité des interventions dans les champs de l'aménagement, du développement économique et de l'habitat ont vocation à être partagées entre la MGP et les EPT au détriment des communes. Cependant, comme le montre le tableau ci-contre, la réalité de la pratique veut que celles-ci continuent d'intervenir, souvent en premier ressort, dans la majorité des domaines de compétences locales. Les seuls champs où elles ont vocation à se retirer, au profit de compétences exclusives des niveaux supérieurs, sont la planification/stratégie et les services urbains. On voit également qu'il existe potentiellement de nombreux transferts de compétences des communes vers les EPT mais les situations diffèrent beaucoup d'un territoire à l'autre : certains, issus d'EPCI préexistants, interviennent dans des domaines variés et parfois se substituent aux communes ; d'autres, de construction plus récente, se structurent selon des priorités définies ; enfin, il existe des EPT qui n'exercent, pour l'heure, que très peu de compétences. Les EPT sont formellement dotés des compétences concernant les services urbains (collecte et traitement des déchets, adduction d'eau, assainissement) mais il est fréquent qu'ils les délèguent à un ou plusieurs syndicats qui prennent en charge, effectivement, ces services publics.

Concrètement, l'action de la MGP s'est mise en place prioritairement autour de la définition de ses documents de planification, qui sont des démarches qui permettent de partager un état des lieux territorialisé, d'ajouter les points de vue locaux pour ébaucher une vision commune et de fixer de premiers objectifs partagés. Le premier document adopté a été le Plan Climat Air Énergie métropolitain (PCAEM) en 2018 puis le Schéma métropolitain d'aménagement numérique (SMAN) en 2019. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) métropolitain et le Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH) connaissent une élaboration plus progressive autour d'arbitrages thématiques et territoriaux sensibles.

Plusieurs démarches de réflexions collectives ont été mises en place dans une logique de mise en œuvre directement opérationnelle, pour proposer des dispositifs de soutien à des actions locales concourant à une cohérence métropolitaine : c'est le cas par exemple du programme « Centres-villes vivants » ou du « Pacte pour une logistique métropolitaine ». L'appel à projets innovants « Inventons la MGP » a un statut comparable (*voir l'encadré page 64*). Le Fonds d'investissement métropolitain (FIM) définit également des critères pour le soutien à des projets communaux ou intercommunaux. Des actions plus structurantes, faisant appel à une maîtrise d'ouvrage propre de la MGP, ont été lancées, notamment dans les champs de la réduction de la pollution et la qualité de l'air (ZFE-m, *voir page 62*), la gestion des inondations (préfiguration d'équipements de lissage des crues), de l'aménagement (ZAC d'intérêt métropolitain) et de l'attractivité (piscine olympique).

En ce qui concerne les EPT, les actions sont également nombreuses et très diversifiées, en fonction du niveau d'intégration, des compétences transférées ou de la conception de l'intervention intercommunale, qui peut relever de la coordination des communes, de l'action conjointe, du soutien, de la fourniture de service, mais aussi de la maîtrise d'ouvrage directe. L'élaboration des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) a été lancée dans plusieurs territoires, ainsi que celles des Plans Climat Air Énergie territoriaux (PCAET). À titre d'exemple, en septembre 2021, 6 EPT ont adopté un PCAET, les 5 autres étant en cours d'élaboration (dont 3 au stade de la consultation après élaboration du projet de plan). Nombre d'EPT ont opté pour la priorité à une action directement opérationnelle et tangible, tant à travers l'abondement financier de projets communaux (en augmentant sensiblement les niveaux d'investissement dans des équipements locaux) et la mutualisation des achats, qu'en proposant une visibilité immédiate pour les habitants (sur les prix de certains services publics par exemple). Dans le domaine urbain, plusieurs EPT se sont vus transférer certaines opérations d'aménagement et la thématique de la politique de la ville est souvent investie, ainsi que celle du développement économique. La voirie est également pour partie prise en charge en termes de gestion. Mais les actions principales concernent la mutualisation de services et d'équipements, dans le domaine des déchets ou de l'eau, ainsi qu'en ce qui concerne les lieux de pratique sportive, culturelle, etc.

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES ENTRE COMMUNES, EPT ET MGP

				
		Communes	Établissements publics territoriaux	Métropole du Grand Paris
Sûreté	Police et secours		✗	✗
Enfance / éducation	Petite enfance		✗	✗
	École primaire		✗	✗
Action et développement social	Action sociale		Action sociale d'intérêt territorial	✗
	Politique de la ville		Politique de la ville	✗
Aménagement, urbanisme, cadre de vie et environnement	Planification et réglementation	Autorisations d'urbanisme	Plan local d'urbanisme intercommunal	Schéma de cohérence territoriale métropolitain
	Actions et opérations d'urbanisme et d'aménagement			Intérêt métropolitain : • Opérations d'aménagement • Actions de restructuration urbaine • Création de réserves foncières
	Espaces naturels			Actions de valorisation du patrimoine naturel et paysager de la biodiversité
	Prévention des risques		✗	Prévention des inondations
Habitat / logement	Planification	✗	✗	Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement
	Politique du logement			Programmes de construction et de rénovation de logements
	Amélioration de l'habitat			Intérêt métropolitain : • Amélioration du parc immobilier bâti • Réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre
	Logement social		Tutelle des offices publics de l'habitat	Aides financières et actions en faveur du logement social
	Publics spécifiques			Actions en faveur du logement des personnes défavorisées, Aires d'accueil des gens du voyage
Culture, sport et loisirs	Construction et fonctionnement des équipements locaux		Construction et fonctionnement des équipements culturels et sportifs d'intérêt territorial	Équipements nécessaires aux programmes de logements
	Mobilités			Mobilités durables, lutte contre la pollution et les nuisances sonores
	Organisation de la mobilité (hors transports)			
	Voirie			✗
Développement économique / tourisme	Attractivité			Grands équipements culturels et sportifs de dimension internationale ou nationale, Participation à la préparation des candidatures aux grands événements internationaux culturels, artistique, etc
	Action économique			Intérêt métropolitain : • Actions de développement économique • Zones d'activité économique
Climat / énergie	Planification	✗	Plan Climat-Air-Énergie territorial	Plan Climat-Air-Énergie métropolitain Schéma directeur des réseaux de distribution d'énergie métropolitains
	Actions en faveur du climat et de la maîtrise de l'énergie			Soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie
Services urbains	Propreté			✗
	Déchets	✗		✗
	Eau	✗		✗
	Assainissement	✗		✗

Compétence de la commune, de l'EPT et ou de la MGP

✗ Pas de compétence

© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Source : L'Institut Paris Region



Note de lecture du tableau:

Sont représentés ici les principaux champs d'intervention du bloc communal – qui regroupe l'ensemble formé par les 130 communes, la Ville de Paris, les EPT et la MGP – dans le cœur de l'agglomération parisienne. La Ville de Paris est néanmoins un cas particulier, puisqu'elle n'appartient pas à un EPT. Les cases sont colorées en bleu clair lorsqu'un niveau institutionnel dispose d'une capacité juridique (prévue par un code, une loi ou un règlement) à intervenir dans un champ donné. Les cases blanches avec une croix rouge correspondent donc aux cas où un niveau n'intervient pas ou plus dans un domaine. Une précision textuelle est mentionnée quand la capacité à intervenir du niveau concerné est limitée à certaines actions précises, soit parce que la loi l'a prévu comme tel, soit parce que les autres interventions dans le même domaine relèvent de la compétence exclusive d'un autre niveau. Les frontières entre domaines d'action ne sont pas étanches et il peut arriver qu'un niveau intervienne dans un domaine au titre de sa compétence dans un autre domaine. Par exemple, la MGP, sans être formellement compétente en matière de mobilités, intervient dans ce domaine au titre de ses compétences « environnementales ».

Paris, Lyon, Marseille: 3 modèles de métropoles à 3 niveaux

Les plus grands ensembles urbains, du fait de leur taille et de leur complexité, ont vu la création de niveaux intermédiaires, entre la commune et l'EPCI métropolitain, pour faciliter la prise en charge de certaines compétences et tenter de mieux représenter les territoires locaux. Ainsi, chacune des trois métropoles à statut particulier est dotée d'un système de gouvernance à trois niveaux, comprenant un échelon territorial que les métropoles de droit commun n'ont pas. Pour la Métropole du Grand Lyon, ces territoires sont les dix Conférences territoriales des maires (CTM), et la Métropole Aix-Marseille-Provence est divisée en six Conseils de territoire (CT). La Métropole du Grand Paris cohabite avec 11 Établissements publics territoriaux (EPT).

La situation de Lyon est unique puisque la Métropole est une collectivité territoriale à statut particulier, née en 2015 de la fusion de l'ancienne Communauté urbaine de Lyon (ou Grand Lyon) et du Département du Rhône. **La Métropole du Grand Lyon (MGL)** est une institution très intégrée qui a hérité des compétences du département – notamment les compétences sociales – en plus des compétences traditionnellement métropolitaines issues de l'intercommunalité préexistante. Les dix CTM, sans personnalité juridique, n'exercent pas de compétences et sont en fait des instances consultatives rassemblant les maires des communes comprises dans leur périmètre; elles sont définies comme des lieux d'échange, de réflexion et de coordination entre la Métropole et ses communes, créées avant tout pour des motifs politiques afin d'assurer les équilibres favorables au renforcement du niveau métropolitain. Elles apparaissent, en pratique, comme des entités presque virtuelles et dont les périmètres ne sont mobilisés qu'en tant que circonscriptions électorales (seule la circonscription Val de Saône correspond en fait à 2 CTM). Leurs réunions sont dans les faits très rares et leur fonctionnement est débattu¹⁴.

La Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP) a été créée en fusionnant six intercommunalités différentes, dont les degrés d'intégration étaient très variables et auxquelles on a donné le statut de Conseil de territoire. Ces organes déconcentrés de la MAMP ont conservé leurs anciens périmètres et leurs conseillers communautaires (jusqu'au renouvellement électoral par fléchage de 2020), ce qui a participé à maintenir leur légitimité politique en parallèle de la construction métropolitaine. À l'origine, les oppositions des présidents d'intercommunalités préexistantes et des Maires, réclamant une garantie d'indépendance des communes, ont donné lieu à des compromis qui se traduisent concrètement par une délégation maximale des compétences de la métropole, non seulement aux CT (qui bénéficient d'importantes dotations de gestion) mais aussi au niveau communal. Ainsi, bien que les Territoires n'aient pas de personnalité juridique (à l'instar de Lyon et au contraire de Paris), ce sont des instances à l'existence institutionnelle réelle et qui jouent un rôle dans le système de gouvernance (ce qui peut apparaître en contradiction avec l'esprit de la loi¹⁵). Outre l'opposition politique entre la majorité du Conseil métropolitain et celle de la ville-centre, ce jeu d'acteur qui repose sur un maintien artificiel des équilibres antérieurs à la création de la MAMP limite pour l'heure la capacité de cette dernière à jouer un véritable rôle.

Chacun de ces modèles est issu d'une histoire et d'une géopolitique qui lui est propre. Chaque expérience concrète laisse la place à une importante marge d'interprétation entre les textes qui régissent leur fonctionnement et leur application. Concernant les Territoires intermédiaires, la pratique montre que leur mobilisation politique et leur capacité à agir est, au moins pour partie, détachée de la question de leur existence comme personnes morales autonomes.

¹⁴ — Chambre régionale des comptes Auvergne-Rhône-Alpes, *Rapport d'observations définitives sur la Métropole de Lyon*, mai 2020.

¹⁵ — Chambre régionale des comptes Provence-Alpes-Côte d'Azur, *Rapport d'observations définitives sur la Métropole d'Aix-Marseille-Provence*, juin 2020.

La coopération intercommunale métropolitaine historique : les grands syndicats de services urbains du cœur d'agglomération

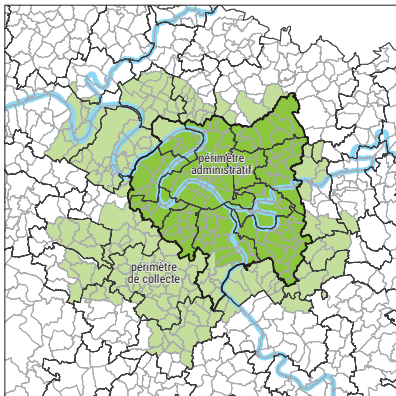
La construction intercommunale et métropolitaine récente dans le Grand Paris cohabite avec des formes de coopération thématiques beaucoup plus anciennes, bâties dès la première moitié du XX^e siècle. Les services urbains – collecte et traitement des déchets, adduction d'eau, assainissement, électricité et gaz, funéraire – sont pris en

charge par des syndicats de communes qui les traitent chacun dans son champ de compétence spécifique et son périmètre propre. Certains réunissent Paris et des communes de banlieue. Les débats législatifs préparatoires à la création de la MGP avaient envisagé des formes d'intégration de ces syndicats dans le futur EPCI mais ont échoué sur la difficulté technique et les enjeux financiers. Formellement, ces compétences sont exercées par les EPT qui, dans la pratique, les délèguent en majorité aux syndicats préexistants (dont le poids financier dans l'action intercommunale et métropolitaine reste déterminant - voir page 46).

LES GRANDS SYNDICATS URBAINS EN 2021

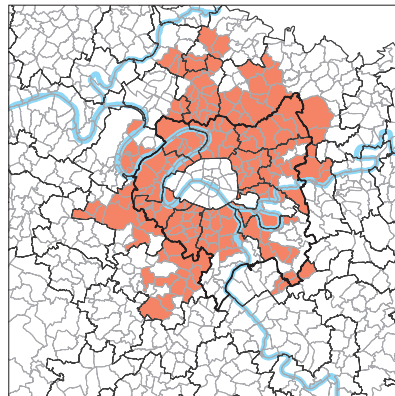
SIAAP - 287 communes

Périmètre administratif = départements 75, 92, 93 et 94 (124 communes)
Périmètre de collecte = 163 communes supplémentaires du 77, 78, 91 et 95
Assainissement



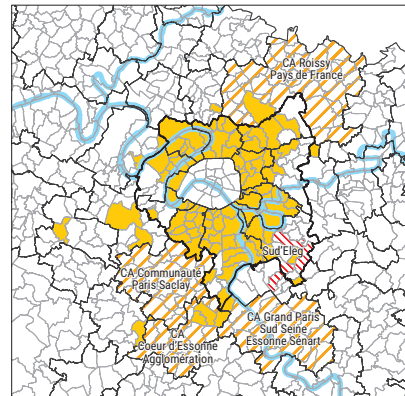
SIGEIF - 183 communes

Gaz et électricité



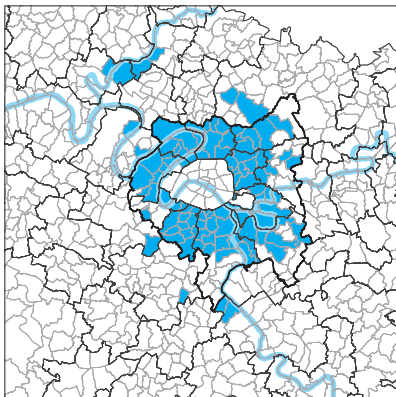
SIPPEREC - 109 communes (+ 1 syndicat et 4 EPCI)

Énergie et réseau de communication



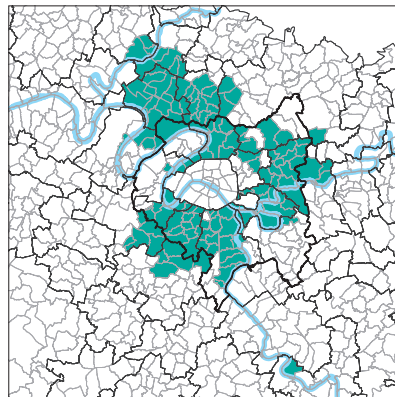
SIFUREP - 106 communes

Service public funéraire



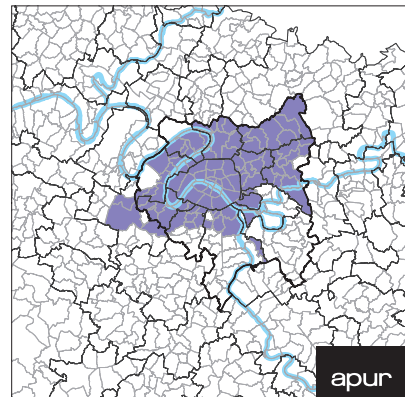
SEDIF - 143 communes

Alimentation en eau potable



SYCTOM - 85 communes

Traitement des déchets ménagers



— Commune — EPT, EPCI — Métropole du Grand Paris

La Ville de Paris : commune, département, capitale

La Ville de Paris a un statut singulier au sein de l'espace métropolitain du Grand Paris. Ville capitale, peuplée de plus de 2 millions d'habitants, elle concentre fonctions régaliennes et grandes administrations d'État, pôles universitaires et de recherche, quartier central des affaires, grands équipements de rayonnement national, sites culturels et touristiques mondialement connus. Elle accueille chaque jour sur son territoire 3,5 millions de personnes, dont plus d'un million d'actifs et 270 000 étudiants résidant hors de Paris, provenant de toute l'Île-de-France.

Dès 2001, la Ville s'est fortement impliquée dans les échanges qui ont contribué à la construction institutionnelle du Grand Paris, notamment au travers de la Conférence métropolitaine puis de Paris Métropole. Paris œuvre également depuis deux décennies à développer des coopérations avec les collectivités franciliennes pour favoriser un développement harmonieux de la métropole parisienne. D'abord noués avec les communes limitrophes, autour de sujets de proximité (entretien de l'espace public, questions foncières), les partenariats se sont ensuite élargis à d'autres communes et territoires et ont concerné des sujets de coopérations plus spécifiques et opérationnels (Jeux Olympiques et paralympiques de 2024, résorption de l'habitat insalubre), à différentes échelles (Arc de l'Innovation, Axe Seine). Dans le même temps, certains outils originellement parisiens ont acquis une ampleur métropolitaine, avec l'élargissement de leur échelle et l'entrée d'acteurs métropolitains dans leur gouvernance (notamment la Métropole du Grand Paris) : Vélib' Métropole, Paris & Métropole Aménagement (anciennement Paris Batignolles Aménagement), la Soreqa, la Semaest, Paris & Co...

Depuis le 1^{er} janvier 2019, en vertu de la loi du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain, Paris est une collectivité territoriale à statut unique, dénommée Ville de Paris. Elle exerce les compétences de la commune et du département de Paris. Au sein de la Métropole, la Ville de Paris constitue un territoire à elle seule. Étant une collectivité intégrée, aucune structure d'EPT n'a été créée à son niveau.

La Région Île-de-France, des responsabilités liées aux enjeux métropolitains

Comme les autres acteurs du Grand Paris, la Région présente des caractéristiques très spécifiques. Sa taille réduite s'explique par son histoire qui l'a vue créée dans la continuité

du District de la Région parisienne, lui-même mis en place par l'État dans les années 1960 pour organiser le développement de l'agglomération autour de la capitale. Elle exerce des compétences qui, dans les métropoles de province, sont dévolues aux grandes intercommunalités urbaines.

En premier lieu la planification stratégique, avec l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (SDRIF), en association avec l'État. Le document en vigueur, approuvé en 2013 et qui doit être révisé prochainement, s'impose aux documents réglementaires des intercommunalités et communes. Par ailleurs, la Région dispose des principaux leviers en matière de développement économique, avec l'organisation des aides directes aux entreprises, en lien avec les politiques d'attractivité, d'innovation, de formation et l'accompagnement de l'enseignement supérieur et de la recherche. Enfin, c'est au niveau de l'Île-de-France que se déploie le système de transports collectifs : la Région, qui exerce la compétence, préside l'autorité organisatrice des transports (Île-de-France Mobilités) au sein de la gouvernance et du financement de laquelle sont également fortement impliqués les Départements et la Ville de Paris, ainsi que, dans une moindre mesure, les intercommunalités.

Les Départements franciliens, entre proximité et action métropolitaine

Selon la même trajectoire historique que la Région, les départements en Île-de-France ont été positionnés comme des acteurs majeurs du développement et de l'aménagement de l'agglomération parisienne. La carte issue de la réforme mise en œuvre à partir de 1968 (qui a remplacé la Seine et la Seine-et-Oise par l'organisation actuelle) avait bien vocation à accompagner une vision multipolaire de la banlieue, dont les points d'appui étaient les nouvelles préfectures de petite couronne et celles des villes nouvelles. Les départements franciliens occupent, depuis lors, une place majeure dans la gouvernance des outils à dimension métropolitaine : certains syndicats techniques, les services liés aux risques et aux secours ou encore les politiques de mobilités (pour lesquelles leurs financements, mais aussi leur responsabilité domaniale sur le réseau secondaire, sont déterminants). Là où, ailleurs, les interventions dans le domaine de l'aménagement et du logement sont du ressort des agglomérations, en Île-de-France les opérateurs majeurs – SEM, SPL, OPH... - ont souvent un rattachement départemental. Récemment, les 7 conseils départementaux ont développé une approche de l'action métropolitaine axée autour des besoins de rééquilibrage en matière d'équipement des territoires en créant un Fonds de solidarité interdépartementale par l'investissement.

Un acteur qui reste très présent en Île-de-France: l'État

Paris est la capitale de la France et la locomotive économique du pays, l'Île-de-France représentant 18 % de la population du pays pour pour près d'un tiers de son PIB. Historiquement, l'État a joué un rôle d'organisateur du développement métropolitain de la région et garde un contrôle important sur ce territoire stratégique. Il a été moteur dans la relance du Grand Paris et a particulièrement redéveloppé ses outils durant les 20 dernières années (*voir partie 1*).

L'État a conservé des pouvoirs régaliens spéciaux dans le cœur de l'agglomération parisienne, liés à la présence des institutions nationales mais également à la décentralisation tardive et limitée de la capitale. Le Préfet de police de Paris intervient de fait sur le périmètre d'un Grand Paris de la sécurité, avec bien sûr les services de police qui ont autorité sur toute la petite couronne (depuis le décret du 24 juillet 2009), mais également de secours, la Brigade de sapeurs-pompiers de Paris intervenant sur ce même périmètre (en vertu de la loi du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile). Cette « métropolisation » des services de sûreté, relativement récente, constitue une forme de retour à la situation qui prévalait à l'époque du département de la Seine¹⁶.

Les outils opérationnels de développement et d'aménagement de l'Île-de-France remontent, eux, aux Trente Glorieuses. Les premières Opérations d'intérêt national (OIN) et les Établissements publics d'aménagement (EPA) ont été créés dans les années 1960 pour mettre en œuvre les villes nouvelles de grande couronne. Cette action a été relancée dès les années 1990 avec la reconversion des territoires frappés par la désindustrialisation (la Plaine de France autour du Grand stade et le Mantois) puis dans les années 2000 avec l'OIN de Seine-Amont et 2010 avec celle du Plateau de Saclay. Les nouveaux opérateurs ont été créés sur le modèle des outils existants. Certains, comme l'AFTRP¹⁷ transformé en Grand Paris Aménagement ont été modernisés. Leur gouvernance articule la tutelle administrative et technique de l'État avec une représentation des élus de toutes les strates de collectivités et EPCI concernés.

C'est également le cas de la Société du Grand Paris, établissement public à caractère industriel et commercial créé spécifiquement par la loi en 2010 pour réaliser le réseau de transport public du Grand Paris Express. L'envergure particulière de ce projet de métro automatique (*voir partie 4*), et son financement *ad-hoc* a justifié la maîtrise d'ouvrage de l'État, mais en articulation avec les prérogatives de l'autorité organisatrice des transports qui est décentralisée.

¹⁶ — L'Institut Paris Region, Virginie Malochet, *La gouvernance de la sécurité publique en Île-de-France*, novembre 2018.

¹⁷ — Agence foncière et technique de la région parisienne.



Vue aérienne de l'École polytechnique sur le plateau de Saclay à Palaiseau

Les modes d'élection, fondements de la légitimité des collectivités, toujours en chantier pour les intercommunalités

La démocratie locale, en Île-de-France comme ailleurs, repose sur quelques principes affirmés. En premier lieu, celui de l'élection au suffrage universel direct des membres des assemblées délibérantes des collectivités territoriales. Malgré la diversité des modes de scrutin, ce sont toujours ces élus qui désignent les exécutifs locaux et leurs chefs.

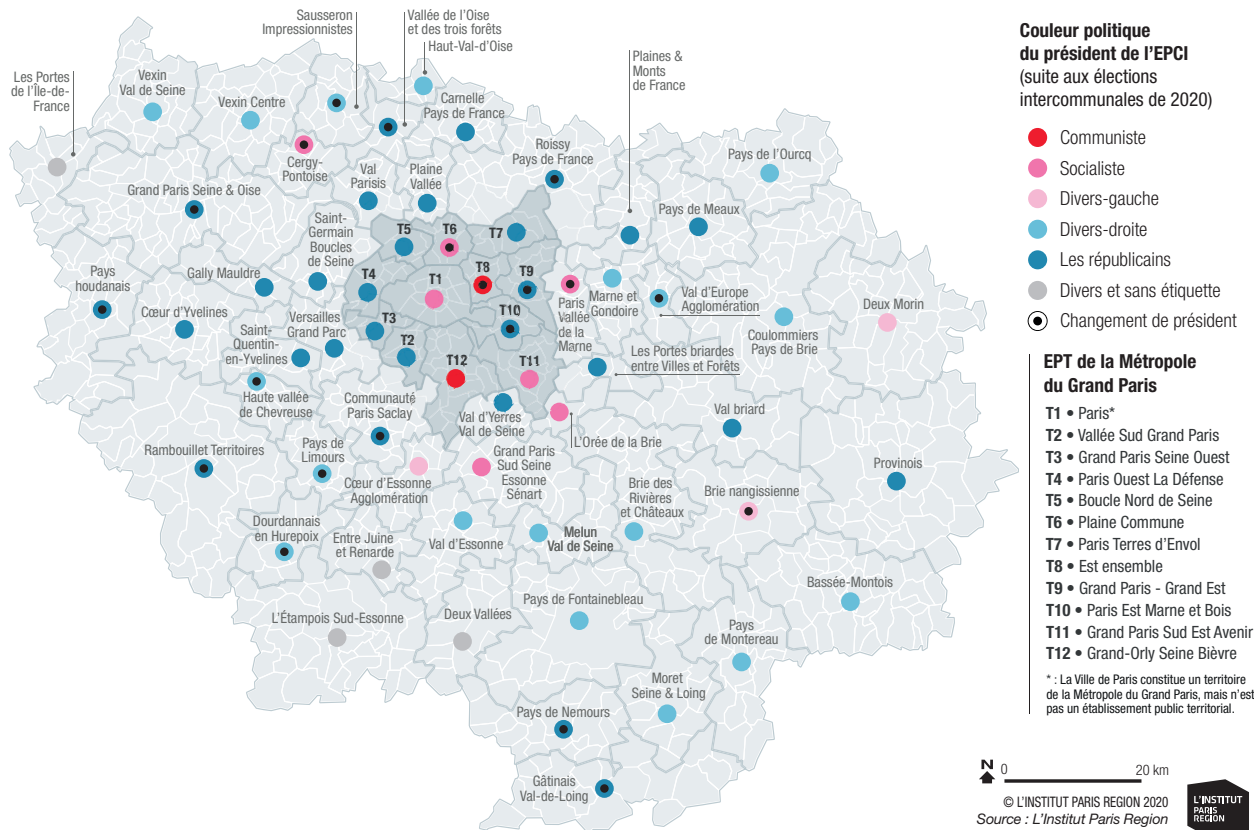
Renouvellement marqué des élus et évolution progressive des tendances

Le renforcement progressif des règles de non-cumul des fonctions exécutives locales entre elles, mais aussi avec les mandats nationaux a profondément modifié le paysage politique francilien. Entre le scrutin municipal de 2014 et celui de 2020, environ 15 % des maires franciliens ont quitté leurs fonctions. La dernière élection municipale a,

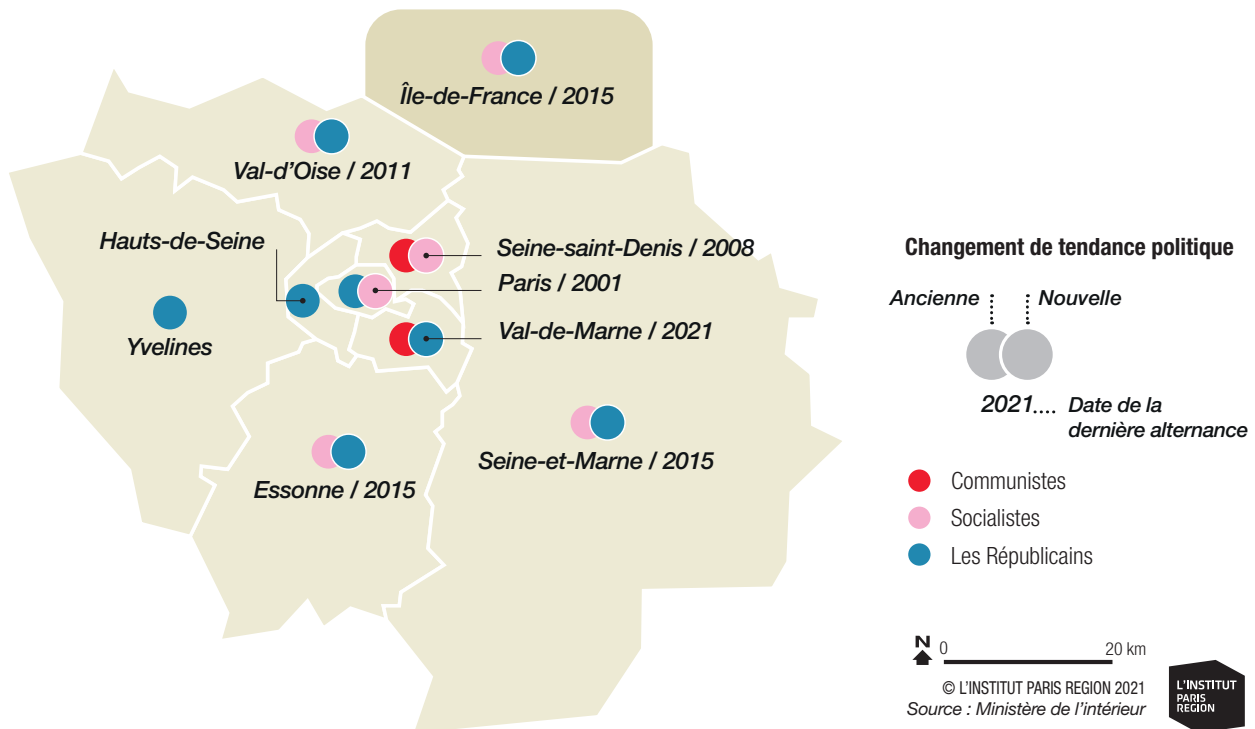
entraîné le changement de 36 % des premiers magistrats. Du côté des intercommunalités, le renouvellement des présidences a concerné près de 32 % des établissements. Les dernières élections, au niveau des assemblées des départements et de la Région en 2021, ont abouti à des évolutions encore plus marquées avec 43 % de nouveaux conseillers départementaux et 57 % de conseillers régionaux dont c'est le premier mandat¹⁸.

L'affirmation de la parité comme objectif a également produit ses effets, sans que la féminisation des fonctions exécutives ne se vérifie encore vraiment. S'il faut mentionner la Maire de Paris, la Présidente du Conseil régional d'Île-de-France et celle du Conseil départemental du Val d'Oise, en 2021 seulement 22 % des maires sont des femmes en Île-de-France; les vice-présidences d'intercommunalités restent masculines à 73 % et 56 EPCI sur 63 sont présidés par des hommes.

POLITIQUE INTERCOMMUNALE FRANCILIENNE



ÉVOLUTIONS POLITIQUES DES CONSEILS DÉPARTEMENTAUX ET DU CONSEIL RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE



Scrutin intercommunal : légitimité renforcée mais visibilité limitée

La représentativité démocratique s'étend désormais aux intercommunalités. Les règles concernant la proportionnalité entre population communale et nombre de représentants au sein de l'EPCI ont été harmonisées. Le cas de la MGP montre néanmoins la difficulté à articuler le poids de la ville-centre avec la représentation systématique de toutes les communes (*voir carte page suivante*) : Paris compte ainsi 60 conseillers métropolitains sur 208, soit près de 30 % de l'ensemble des conseillers métropolitains. Mais cela représente seulement 1 conseiller pour environ 37 000 habitants,

pour une médiane d'un peu moins de 31 000 habitants pour un élu métropolitain (et alors que les plus petites communes en comptent 1 pour quelques milliers d'habitants). Pour être représentée par 2 élus au sein de la MGP, une commune doit recenser plus de 75 000 habitants. Seules Boulogne-Billancourt, Saint-Denis et Argenteuil – chacune entre 110 000 et 120 000 administrés – bénéficient de 3 représentants¹⁹. Le conseil métropolitain, sur 149 représentants des communes de banlieue, réunit 102 maires. La fonction de premier magistrat connaissant une féminisation très progressive, il en résulte que l'assemblée de la MGP n'accueille pour la mandature 2020-2026 que 69 femmes (33 %) dont 29 parisiennes.

¹⁸ — Pour des données plus détaillées, voir les *Chroniques des communes franciliennes 2020* sur le site internet de L'Institut Paris Region.

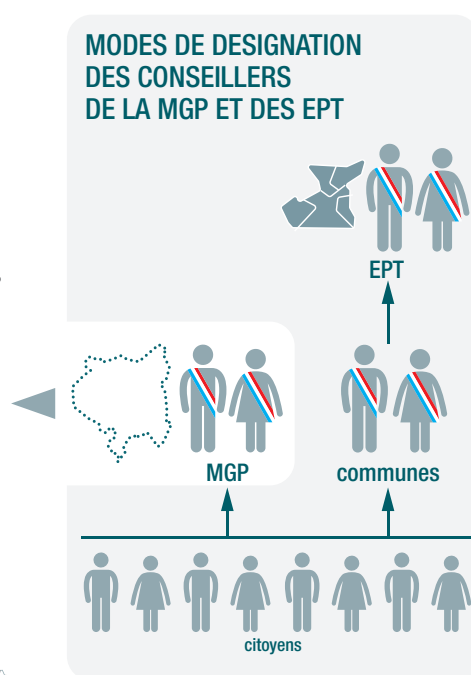
¹⁹ — Arrêté interpréfectoral n°75-2019-10-14-001 du 14 octobre 2019.

Mais la principale évolution provient du système du fléchage (*schéma ci-dessous*), appliqué dès 2014 pour les EPCI et qui a donc concerné la MGP pour la première fois lors du scrutin de 2020. Même si la désignation s'est déroulée dans le cadre de l'élection municipale, les élus métropolitains sont bien directement choisis par les citoyens: le bulletin de vote comprend désormais une liste pour l'élection au conseil municipal (ou d'arrondissement dans le cas de Paris), ainsi qu'une liste pour les représentants de la commune (ou de l'arrondissement) au conseil métropolitain, la deuxième étant nécessairement moins longue (c'est-à-dire n'intégrant que certains noms). Les maires ne siègent pas obligatoirement au niveau métropolitain (ou intercommunal) même si cela reste le cas la plupart du temps. Dans le système de gouvernement de la MGP (« gouvernance partagée » qui se traduit notamment par un exécutif

intégrant l'ensemble des sensibilités politiques en proportion de leur poids électoral, recherche de l'unanimité dans l'adoption des délibérations), le respect de la diversité et des équilibres politiques et territoriaux est particulièrement mis en avant.

Les EPT, même dotés de responsabilités et moyens importants, sont juridiquement assimilés à de simples syndicats. Ce statut, qui confère une autonomie plus limitée que dans le cas des EPCI à fiscalité propre, justifie le mode de désignation de leurs assemblées délibérantes. Celui-ci est en réalité hybride. Si une part de leurs conseillers sont élus au suffrage universel direct, puisque le ou les conseillers métropolitains d'une commune siègent de droit au conseil de territoire dont elle dépend, la majorité d'entre eux sont désignés au suffrage indirect, par les conseils municipaux.

RÉPARTITION DES CONSEILLERS DE LA MGP PAR COMMUNES ET ARRONDISSEMENTS



N 0 5 km

© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Source : L'Institut Paris Region



Tendances et enjeux des finances locales dans le Grand Paris

L'organisation des finances locales en France connaît des évolutions assez profondes depuis une décennie, principalement sous l'impulsion de l'État. Les périmètres et les affectations des taxes locales ont été profondément revus, entraînant des équilibres parfois modifiés entre territoires et entre niveaux de collectivités et s'accompagnant d'une complexification des circuits et des compensations. Une contrainte assez forte a été exercée sur les ressources, en particulier à travers la réduction puis la « conditionnalisation » des concours de l'État. Enfin, les enjeux de solidarité ont été mis en avant et ont modifié les différents mécanismes de péréquation. Cela s'est fait en parallèle d'une évolution du cadre de production des politiques publiques, avec les réformes touchant à l'organisation territoriale en général et à l'intégration intercommunale en particulier. L'Île-de-France, du fait de sa réalité socio-économique, ainsi que de sa gouvernance spécifique, est concernée de manière particulière.

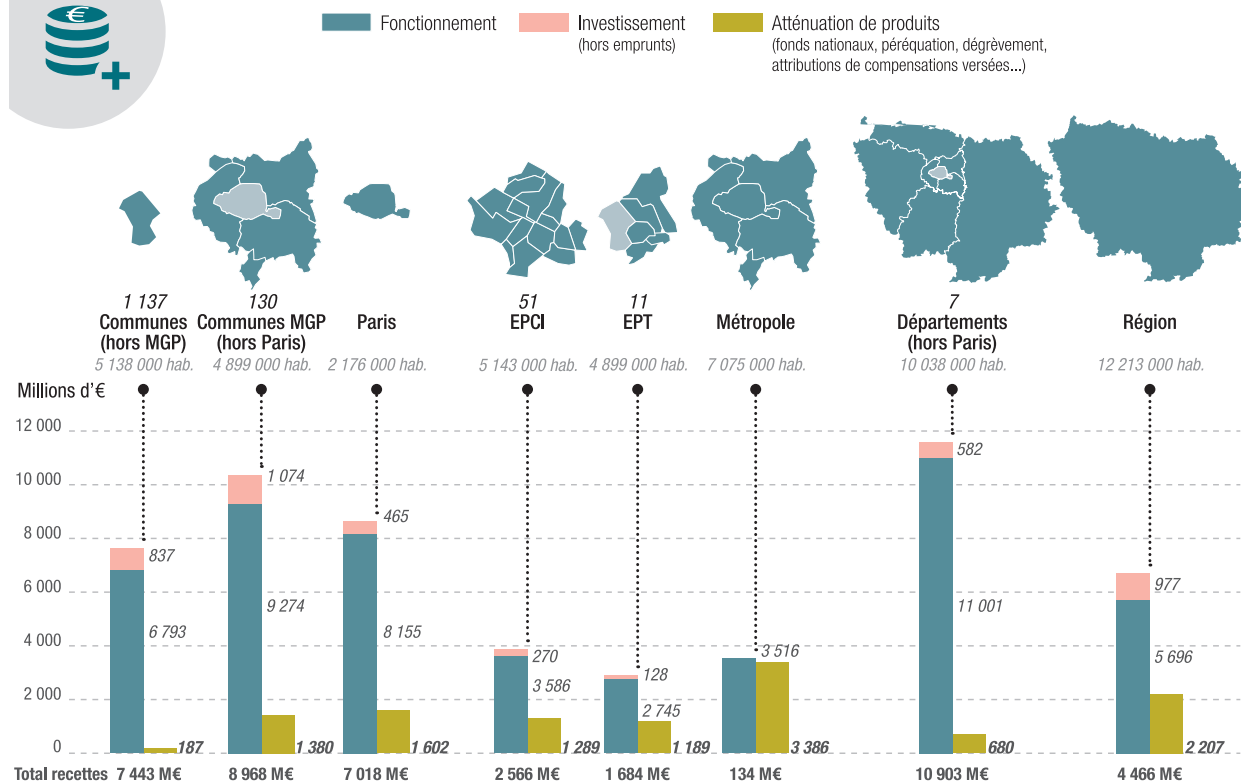
Les ressources des collectivités de l'espace métropolitain: des évolutions profondes et un partage complexe

Le financement des collectivités territoriales françaises a reposé, dès les prémices de la décentralisation, sur deux types de recettes principales: d'une part, la fiscalité dite locale assise sur les « quatre vieilles » (taxe d'habitation, taxes foncières sur le bâti et le non-bâti et taxe professionnelle) perçues par l'État mais entièrement affectées aux budgets locaux; d'autre part, les dotations de l'État aux collectivités, calculées en fonction du coût estimé des

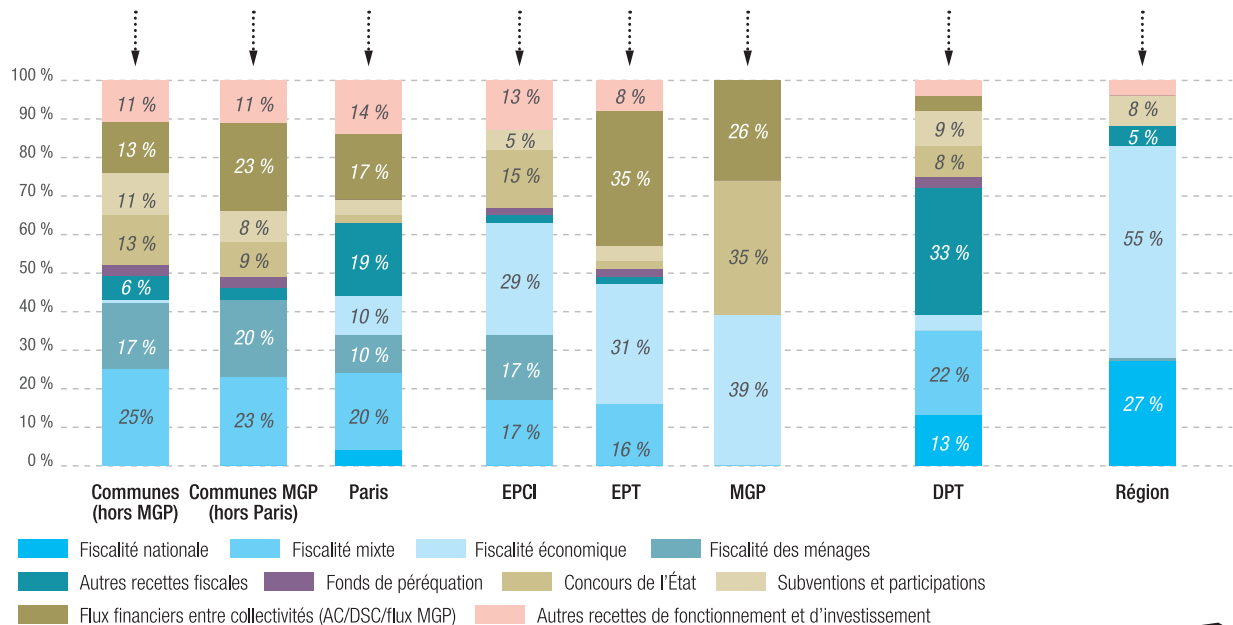
compétences transférées du niveau central aux échelons décentralisés. Les politiques publiques locales sont également financées par d'autres impositions plus spécifiques, ainsi que par des recettes directement générées par les services fournis aux habitants, entreprises, etc. Les trois niveaux de collectivités, auxquels sont venues s'ajouter les intercommunalités, étaient abondés de manière relativement homogène selon ces principes.

Avec la réforme de la taxe professionnelle au début des années 2010, s'est ouverte une phase de modification profonde de cette organisation. La recherche, à la fois, d'une diminution de la pression fiscale sur les acteurs économiques et d'une forme de neutralité sur les finances locales (par types de collectivités et de territoires) a entraîné un double mouvement de transferts de ressources entre niveaux de collectivités et de compensations, pour partie entre collectivités d'une même strate mais surtout de la part de l'État. Il s'ensuit une relativisation du caractère fiscal et autonome des recettes locales, qui se poursuit avec la réforme en cours de la taxe d'habitation. Cette dernière, ayant vocation à disparaître, doit à la fois être compensée, pour les communes, par un transfert de la fiscalité foncière départementale et, pour les départements et intercommunalités, par l'attribution de ressources de l'État (fractions de TVA). En parallèle, la volonté du Gouvernement de diminuer les impôts dits « de production » (en particulier, à travers la suppression de la part régionale de CVAE et la division par deux de l'assiette de taxation du foncier des entreprises) confirme cette tendance au financement des collectivités par la voie d'impôts nationaux, sans territorialisation et sans pouvoir de taux.

RECETTES DES COLLECTIVITÉS ET EPCI FRANCILIENS EN 2020



DÉCOMPOSITION DES RECETTES



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
 Source : Calculs, L'Institut Paris Region d'après Comptes des collectivités (OFGI)



Comme le montre le graphique, le niveau régional présente désormais une forte spécificité avec l'absence de financement, à la fois, par la voie des dotations d'État et par celle des impôts « ménages ». La Région est également en passe de perdre ses ressources liées à l'activité des entreprises de son territoire et sera bientôt financée très majoritairement par la TVA. La fiscalité économique locale abonde aujourd'hui principalement le niveau intercommunal. Cependant, avec la réforme des impôts de production, on estime que la part, aujourd'hui majoritaire des ressources fiscales des EPCI franciliens, devrait passer sous les 25 %. La structure des ressources des départements est également fortement en évolution : aujourd'hui relativement mixtes, quant aux types de recettes (dotations/fiscalité) et de contributeurs (ménages/entreprises), la réforme de la taxe professionnelle – aboutissant au transfert aux communes du foncier départemental et son remplacement par de la TVA – devrait faire passer de plus de 80 % à moins de 50 % les recettes fiscales de ce niveau. Au final, si les communes vont être relativement épargnées par ce mouvement de

limitation de leur autonomie fiscale, elles connaissent également une mutation profonde de la structure de leurs ressources : liens avec les ménages en atténuation avec la disparition de la taxe d'habitation et recul très fort, dans la décennie passée, de leurs dotations, à quoi s'ajoutent les transferts progressifs mais importants vers les intercommunalités.

Du point de vue des équilibres territoriaux, comme le montre le graphique, les ressources des différents ensembles de collectivités reflètent la densité des ménages et la concentration des entreprises sur le cœur de l'agglomération parisienne. À elles seules, Paris et les 130 communes du périmètre de la MGP représentent plus de 35 % de la totalité des ressources des collectivités et groupements franciliens (contre 14 % pour les 1 137 autres communes). Le rôle majeur des 7 départements est attesté par le fait qu'ils perçoivent encore plus de 20 % de recettes locales franciliennes. L'intercommunalité est montée en puissance mais garde un poids relatif.

Note de lecture du graphique relatif aux recettes des collectivités et groupements d'Île-de-France :

Les décompositions de recettes qui sont présentées (dans la partie inférieure du graphique) permettent d'avoir les parts relatives des différents types de ressources appliquées aux volumes (qui apparaissent en partie supérieure) correspondant à la somme des recettes de fonctionnement (barres verticales bleu foncé) et d'investissement (barres verticales roses). En pratique, ces sommes de recettes sont amputées d'un certain nombre de prélèvements que l'on appelle « atténuations de produits » (barres verticales jaune moutarde) : cela renvoie notamment aux dispositifs de péréquation (voir page 47 et suivantes) et aux attributions de compensation qui concernent principalement les intercommunalités (reversement des ressources trop perçues au regard de l'évaluation des charges effectivement transférées). Il faut comprendre que les ressources financières réellement perçues par les différents niveaux de collectivités et groupements sont obtenues en soustrayant ces atténuations de produits aux recettes (de fonctionnement et d'investissement) : ces sommes, qui constituent les moyens financiers annuels des institutions étudiées, apparaissent aux pieds de l'histogramme avec la mention « Total recettes ». Ces montants coïncident relativement à ceux des dépenses annuelles des collectivités et de leurs groupements : on les retrouve dans un graphique spécifique présenté plus bas (voir page 44).

Les principes de financement des intercommunalités et les spécificités du système métropolitain dans le Grand Paris

Les ressources traditionnelles des intercommunalités à fiscalité propre sont de deux natures :

- la dotation d'intercommunalité ;
- la fiscalité, principalement économique (contribution économique territoriale), à laquelle pouvait s'ajouter jusqu'à maintenant un peu de fiscalité ménage avec des parts de taxe d'habitation (mais qui est en cours de suppression et de remplacement par une fraction de TVA) et de taxe sur le foncier bâti.

En réalité, les intercommunalités ne conservent de ces mannes que la part nécessaire au financement des compétences qui leur ont été transférées par leurs communes-membres (et dont le montant est calculé dans le cadre du dispositif de la commission locale d'évaluation des charges transférées). La part restante est reversée aux communes-membres sous la forme d'« attributions de compensation ».

Dans le cadre de la création de la MGP, ce mécanisme a dû être adapté. Cela tient au fait que les situations préexistantes étaient très diverses avec des intercommunalités antérieures parfois relativement intégrées, parfois constituées juste avant la réforme métropolitaine et, souvent, pour 41 communes dont Paris, une absence de construction intercommunale préalable. Surtout, il s'est agi d'imaginer un mécanisme reposant à la fois sur une organisation à 3 niveaux, avec les EPT en plus des communes et de la MGP, et sur une notion de progressivité des transferts de compétences et donc des ressources correspondantes d'abord vers les EPT puis la MGP.

Il en résulte le dispositif décrit par le graphique ci-contre. Son application a été adaptée dans le temps. En particulier, l'horizon d'un transfert complet de la fis-

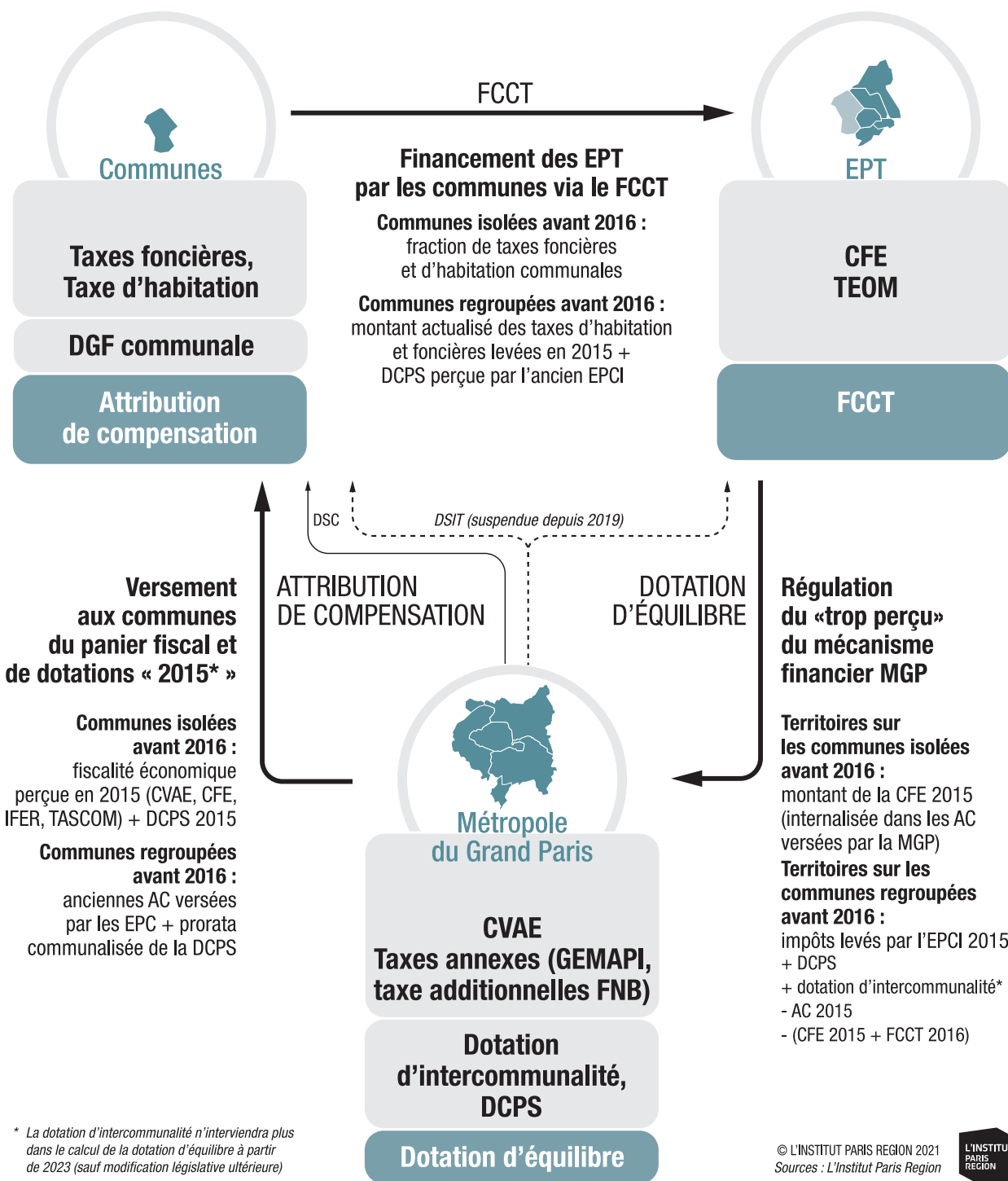
calité économique à la MGP, initialement prévu pour 2021, a été repoussé et les EPT revendiquent le maintien de ressources fiscales pérennes (CFE). En conséquence, chaque année la loi de finances prévoit des ajustements et la limitation de certains mécanismes de reversement comme la dotation de soutien à l'investissement territorial (DSIT).

À ce stade, les moyens alloués à la MGP ne lui permettent pas d'envisager une montée en puissance de ses politiques à la hauteur des ambitions que lui a confiées le législateur. Cela tient aux aléas conjoncturels sur la fiscalité économique et à l'objectif assumé de maintien de la neutralité financière pour les communes, qui lui a fait, par le passé, prendre entièrement à sa charge, sans les répercuter sur celles-ci, les baisses de dotations imposées par l'État. Sur ce point, il faut préciser que, dès l'origine de sa création, les concours de l'État qui lui ont été alloués se situent loin des standards des transferts accordés aux métropoles de province. Ainsi, en 2020, si la dotation d'intercommunalité observée sur la MGP n'est pas la plus basse de France (celle de Montpellier Méditerranée Métropole s'élevant à 6 €/habitant), avec 19 € par habitant elle bénéficie d'un montant 35 % inférieur à la moyenne observée sur les 22 métropoles françaises (29 €/habitant), loin du territoire le mieux doté, celui de la Métropole Aix-Marseille-Provence (58 €/habitant).

Dans le même temps, les EPT restent à la fois des pourvoyeurs de services à la population importants et coûteux et sont très dépendants du financement de leurs communes-membres. Cette équation non résolue semble appeler une réforme inévitable de ce système financier à l'avenir²⁰.

20 — Pour un état des lieux plus complet sur la situation financière du bloc communal du cœur d'agglomération en Île-de-France, voir : L'Institut Paris Region, Valentin Sauques, *Relations financières des établissements publics du cœur d'agglomération*, à paraître 2021.

SCHÉMA DE FINANCEMENT
COMMUNES / EPT / MGP



Note de lecture du schéma de financement communes / EPT / MGP :

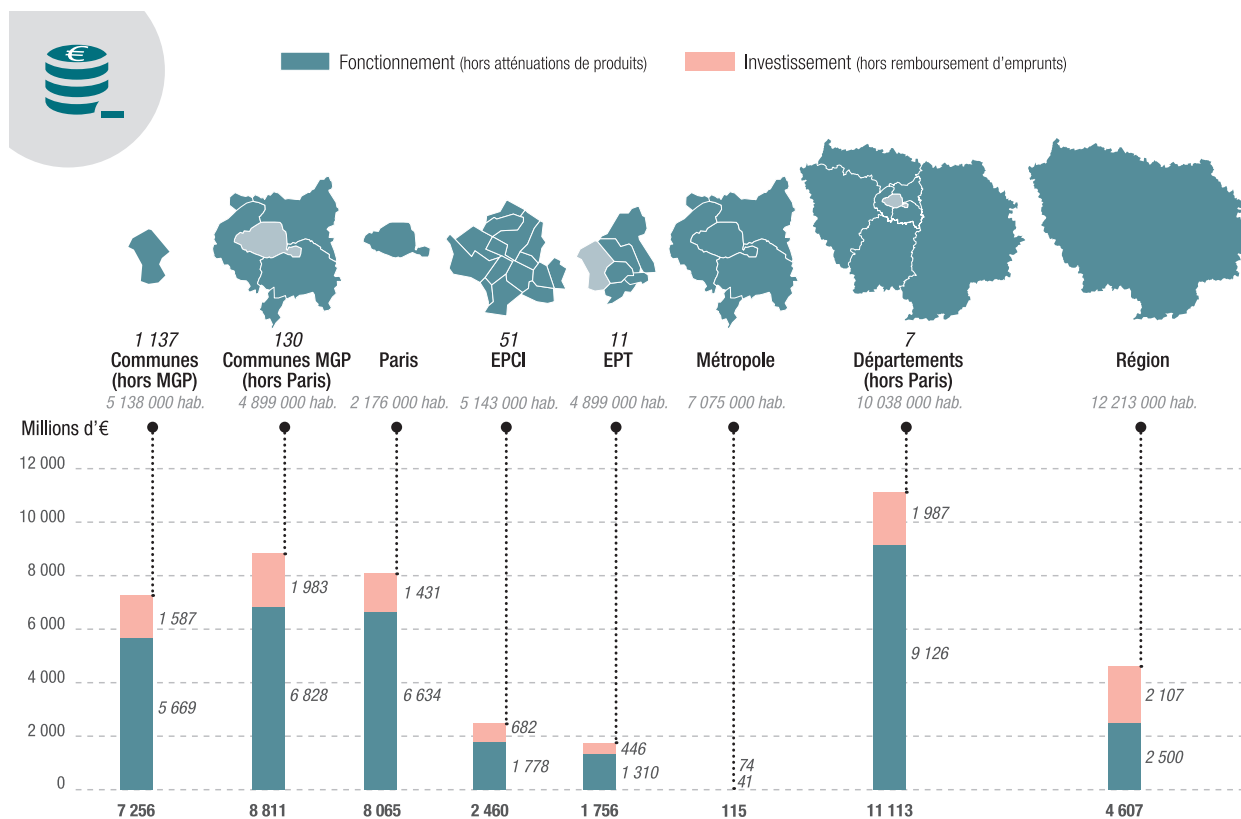
Les blocs qui apparaissent en gris correspondent aux ressources propres des différents niveaux. Les blocs bleus représentent les ressources qui résultent du transfert en provenance de l'un des autres niveaux.

Les interventions des collectivités vues à travers leurs dépenses

L'examen des dépenses des collectivités et groupements intercommunaux d'Île-de-France permet d'approcher une certaine réalité de l'action publique locale et de relativiser le poids des différents niveaux dans le jeu des acteurs métropolitains. Les équilibres sont cohérents avec ceux identifiés au niveau des ressources. Le niveau communal reste déterminant et l'intégration intercommunale très progressive, mais avec des situations territorialement contrastées. En effet, en grande couronne, les interventions des EPCI représentent 25 % du total des dépenses du bloc communal. En revanche, dans le cœur d'agglomération, les politiques mises en œuvre respectivement par la MGP et les EPT constituent moins de 10 % de tout ce que finance l'ensemble qu'ils forment avec Paris et les 130 communes « métropolitaines ». Les actions départementales restent très significatives. La Région n'apparaît pas comme bénéficiant des moyens d'un acteur dominant mais présente une structure budgétaire spécifique avec plus de 45 % de dépenses d'investissement.

Un zoom sur les dépenses des structures intercommunales montre que les moyens de ces échelons sont avant tout consacrés aux services directs nécessaires au fonctionnement urbain. En effet, si une approche juridique des domaines d'intervention intercommunaux a tendance à mettre en avant les compétences obligatoires « historiques » (l'aménagement, le développement économique, le logement...) et présente les EPCI avant tout comme des structures qui renforcent l'action communale par une approche stratégique et coordonnée du développement territorial, la dimension financière permet de comprendre que la mutualisation porte prioritairement sur les services urbains, qui sont incontournables et coûteux. Ainsi, les déchets, la propreté, l'eau et l'assainissement représentent plus du tiers des dépenses des EPCI à fiscalité propre en Île-de-France. En revanche l'aménagement et l'environnement mobilisent à peine plus de 10 % de ces financements et l'action économique moins de 5 %.

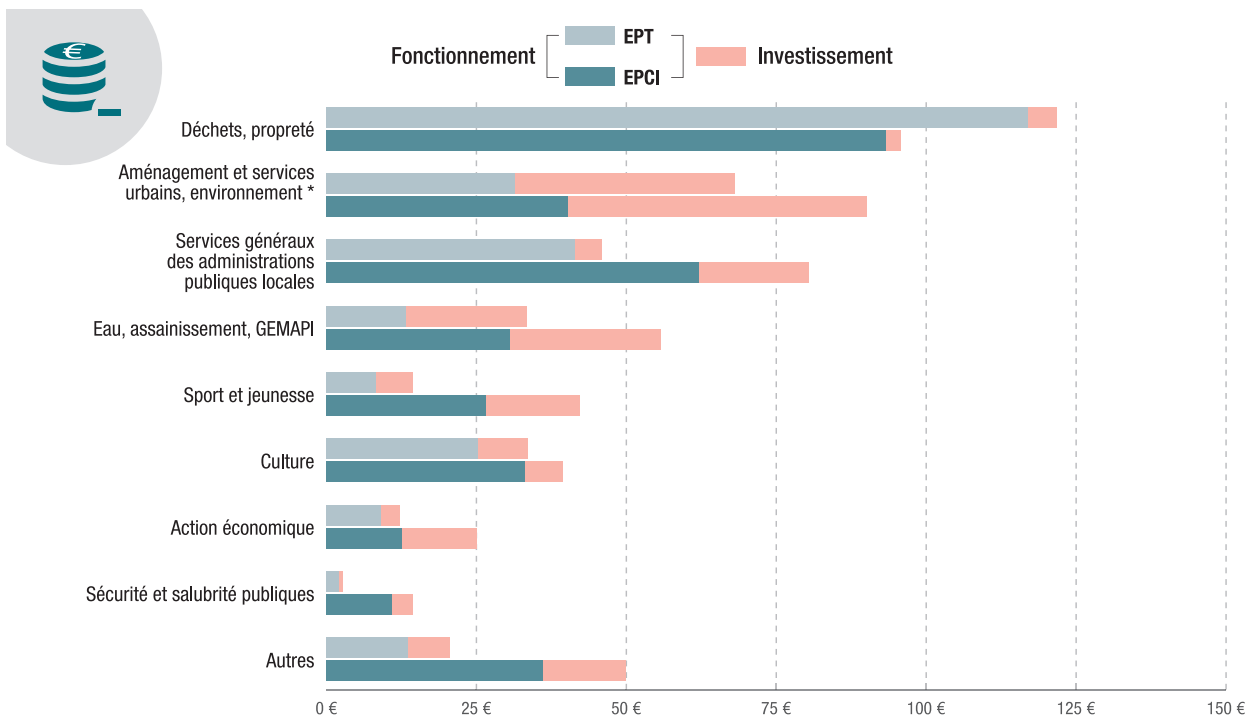
DÉPENSES DES COLLECTIVITÉS ET EPCI FRANCILIENS EN 2020



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Source : Calculs, L'Institut Paris Region d'après Comptes des collectivités (OFGL)



DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT PAR FONCTION DES EPT ET EPCI EN EUROS/HABITANTS, EN 2020

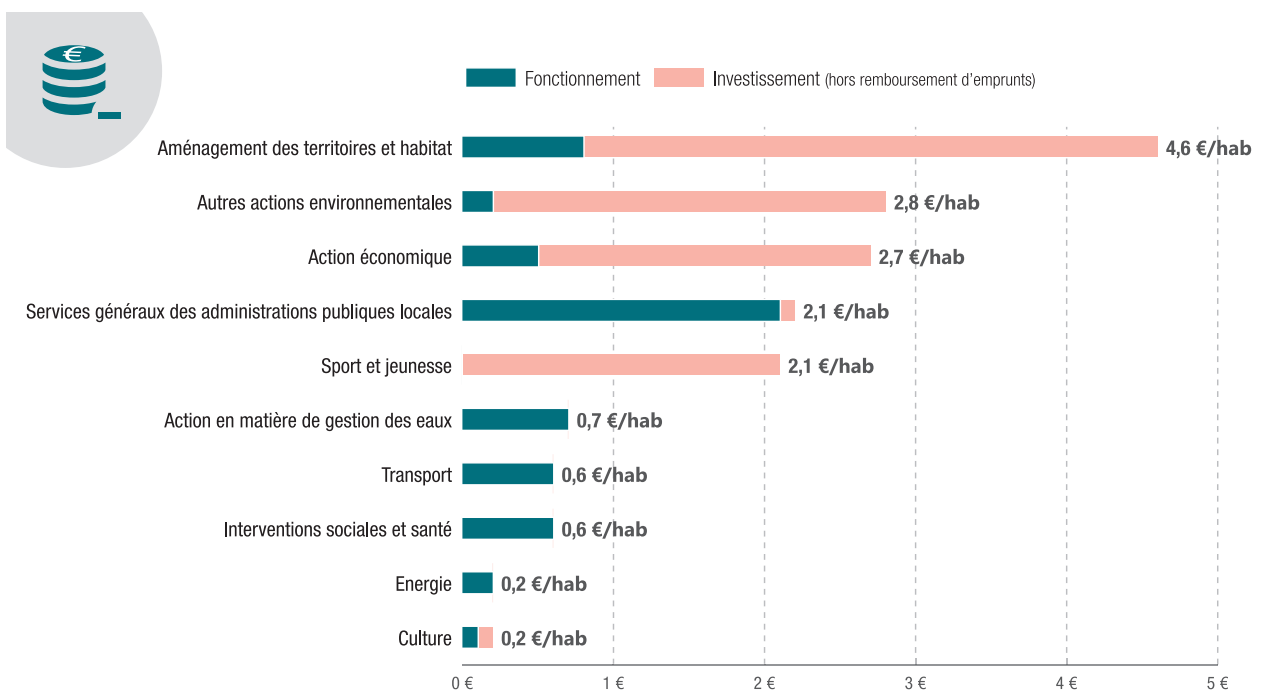


* hors déchets, eau, assainissement

© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Sources : Calculs L'Institut d'après données DGFIP
(dépenses croisées nature-fonction et balances comptables des EPCI et EPT)



DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'INVESTISSEMENT PAR FONCTION DE LA MGP EN EUROS/HABITANT, EN 2020



© L'INSTITUT PARIS REGION 2021
Sources : Calculs L'Institut d'après données DGFIP



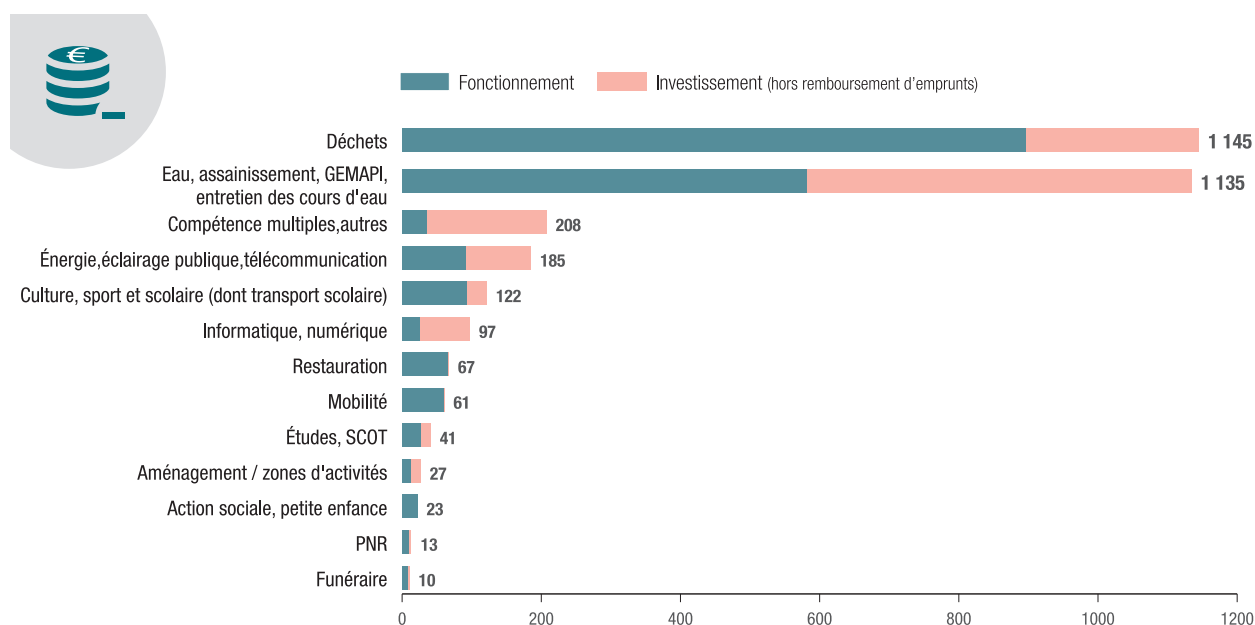
Au sein des acteurs intercommunaux, la MGP apparaît spécifique du point de vue de la typologie de ses dépenses. Les thématiques les plus investies sont cohérentes avec ses compétences prioritaires du point de vue légal : l'aménagement et l'habitat (les dépenses effectives relevant plutôt du premier champ), l'environnement, le développement économique. Cela traduit également la forte spécificité de la MGP, liée à son statut particulier, qui fait d'elle la seule métropole de France dépourvue de compétences dans le domaine des services urbains.

Il faut également voir qu'une part importante des interventions financées par les intercommunalités le sont,

dans la pratique, via l'adhésion à des syndicats intercommunaux spécialisés. Plus des deux-tiers du financement de ces structures sont concentrés dans la seule prise en charge des responsabilités en matière de collecte et traitement des déchets et dans le domaine de l'eau, dont les questions de l'adduction et de l'assainissement sont les composantes principales.

Ainsi, le Siaap (575 millions d'euros de dépenses hors remboursement d'emprunt), le Sycatom (545 millions d'euros) et le Sedif (130 millions d'euros) représentent, à eux trois, 40 % des dépenses engagées par l'ensemble de ces syndicats. Des parts parfois majoritaires de leurs budgets sont consacrées à l'investissement.

DÉPENSES TOTALES DES SYNDICATS MIXTES 3,1 MILLIARDS D'EUROS EN 2020*



Sources : L'Institut Paris Region d'après les données DGFiP (balances comptables des syndicats) et BANATIC (compétence des syndicats)

(*) : Chiffre établi sur 635 syndicats « actifs » (syndicats de communes ou syndicats mixtes) c'est-à-dire ayant enregistré des dépenses de fonctionnement sur l'exercice 2020.



La question des inégalités de richesse et de ressources, la solidarité et les mécanismes de péréquation financière

Les évolutions de l'organisation institutionnelle en général et la construction intercommunale et métropolitaine en particulier ont parmi leurs objectifs la réponse aux inégalités territoriales, qui sont plus marquées en Île-de-France que dans le reste du pays (voir page 74). En permettant une coordination des politiques publiques mais, aussi, en assurant directement des transferts et des mutualisations de moyens financiers.

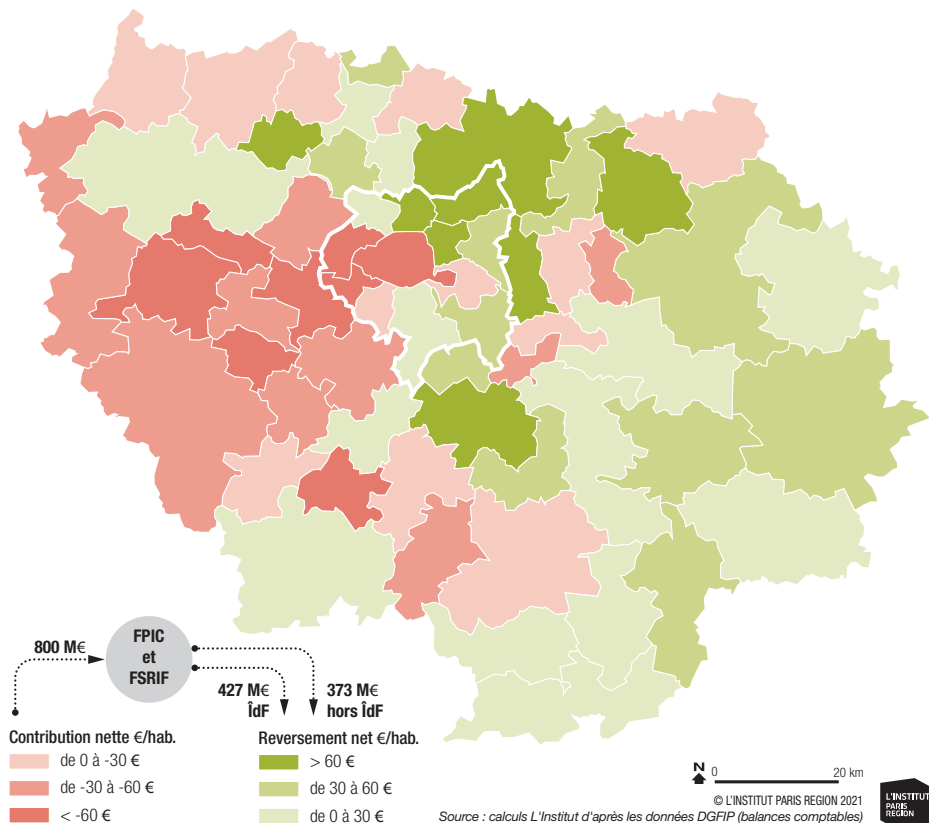
Les dispositifs de solidarité financière comportent, en premier lieu, la péréquation dite « verticale ». Elle est opérée par l'État dès le mécanisme de calcul des dotations aux collectivités territoriales, qui intègre la prise en compte des situations socio-économiques des différents territoires et assure un prélèvement d'une partie des dotations destinées à ceux qui sont favorisés pour permettre un reversement à ceux qui concentrent les difficultés. Au niveau des communes, la part occupée par les dotations de solidarité urbaine et rurale (DSU et DSR), dans l'enveloppe totale des concours de l'État, a eu tendance à augmenter dans les dernières années : les montants de cette péréquation verticale sont ainsi passés de 505 à 637 millions d'euros entre 2016 et 2020, soit une évolution de moins de 25 % à presque 40 % du total des dotations au bloc communal.

Ensuite, les dispositifs de péréquation horizontale visent des contributions budgétaires obligatoires, au sein d'une même catégorie de collectivités. Il en existe deux principaux en Île-de-France concernant le bloc communal : le Fonds de solidarité de la Région d'Île-de-France (FSRIF) entre communes de la région et le Fonds de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC) qui concerne les communes et les EPCI à fiscalité propre, ainsi que les EPT mais pas la MGP, selon un mécanisme de solidarité d'échelle nationale. Là aussi, les enveloppes ont eu tendance à croître, selon la volonté du législateur. Le montant global du FSRIF atteint 350 millions d'euros en 2020. Du point de vue du FPIC, le bloc communal francilien perçoit près de 77 millions d'euros mais contribue à hauteur de plus de 450 millions d'euros au profit des territoires du reste de la France. Les modes de calcul des montants prélevés et reversés au titre du FSRIF et du FPIC s'avèrent particulièrement complexes. Si le premier ne porte que sur les communes tandis que le second concerne les « ensembles intercommunaux » (commune et intercommunalité), ils ont comme dénominateur commun de s'appuyer sur :

- des indices mesurant l'écart de richesse des entités avec des valeurs de référence francilienne ou française ;
- un classement permettant de déterminer la liste des communes et intercommunalités bénéficiaires de ces fonds.

Des dispositions spécifiques à l'Île-de-France ont été prévues par le législateur pour plafonner le montant total alloué au titre de ces deux fonds.

CONTRIBUTION DES ENSEMBLES INTERCOMMUNAUX AU TITRE DE LA PÉREQUATION HORIZONTALE (FPIC, FSRIF)



Les contributions au FPIC des différents territoires ont connu de fortes évolutions, liées à l'achèvement de l'intégration intercommunale en Île-de-France et des arbitrages rendus au sein de chacun des EPCI.

Du point de vue des bénéficiaires, sans surprise les territoires de Seine-Saint-Denis reçoivent les reversements les plus importants avec (en prenant en compte le solde à la fois des contributions et reversements communaux au FSRIF et ceux des communes et EPCI au FPIC) 44 % du solde positif à l'échelle de l'Île-de-France perçu par les quatre EPT de ce département. Plaine Commune arrive en tête avec un solde positif de près de 50 millions d'euros et Est Ensemble juste derrière avec un peu plus de 40 millions d'euros en 2020 (données comptables). Au sein des contributeurs, la Ville de Paris occupe une place singulière avec un solde au titre du FSRIF et du FPIC qui s'établit à plus de 390 millions d'euros, soit 57 % des contributions positives à l'échelle de l'Île-de-France en 2020. L'EPT Paris Ouest La Défense est le deuxième contributeur principal, même si loin derrière, avec 135 millions d'euros (20 % du total 2020).

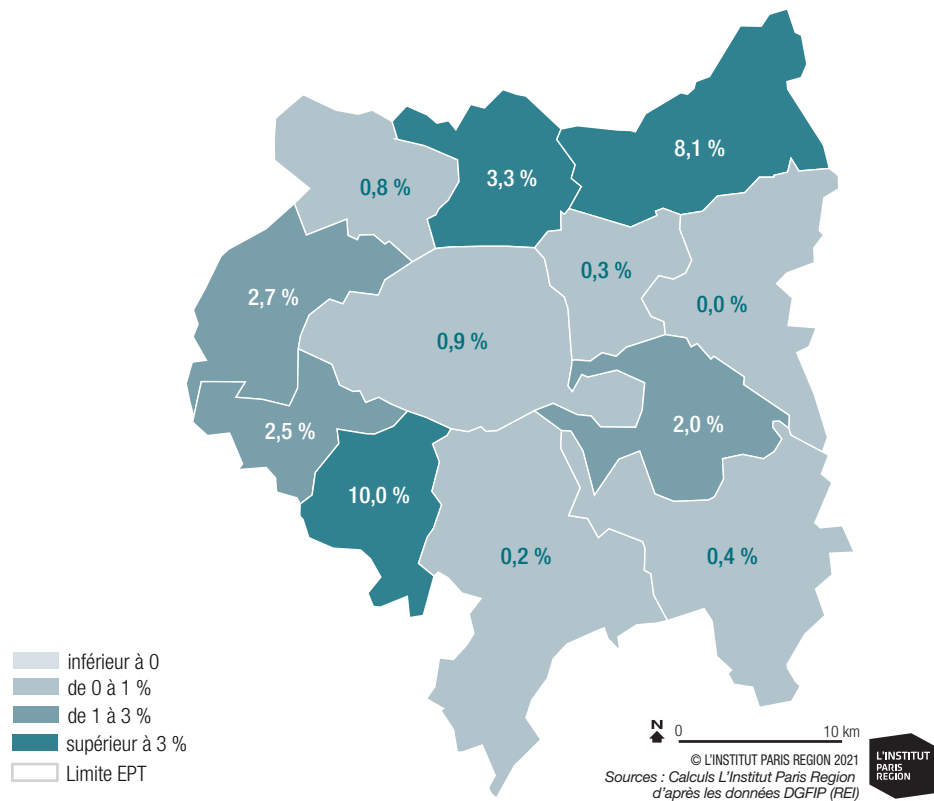
D'autres dispositifs de péréquation horizontale concernent la Région et les Départements. Ils portent principalement sur les recettes issues de la CVAE et des DMTO. D'application également nationale, ils aboutissent aussi à des contributions des collectivités franciliennes généralement supérieures à leurs attributions – à part dans le cas de la Seine-Saint-Denis – au bénéfice des collectivités de province et d'outre-mer.

Les mutualisations de moyens financiers sont également au cœur de l'organisation même des intercommunalités. Le droit commun prévoit la possibilité (et l'obligation pour certaines strates, dont les métropoles) de l'instauration de dotations de solidarité communautaire, qui consistent en des reversements à des communes-membres de parts de produits fiscaux, en prenant en compte des critères de potentiels financiers et fiscaux et de revenus des habitants. D'autres dispositifs existent, soit prévus par la loi – c'est le cas de la Dotation de soutien à l'investissement territorial (DSIT) que la MGP reverseait en prélevant une part de la croissance de CVAE – soit volontaires, comme peuvent l'être les fonds d'investissement. Il faut également citer le mécanisme spécifique lié à la mutualisation et à la convergence fiscale prévu dans le cadre de la construction intercommunale. Ainsi, l'attribution de la fiscalité économique à l'EPCI ne permet pas seulement la mise en commun de moyens mais s'accompagne également d'un dispositif de rapprochement des stratégies locales d'imposition. Dans toutes les intercommunalités les taux de CFE doivent progressivement converger vers un taux unique, ce qui a pour effet de gommer les effets de concurrence fiscale à l'implantation des entreprises et favorise un rééquilibrage au profit des territoires cumulant faibles ressources et taux d'imposition élevés. Dans le cœur de l'agglomération parisienne, cette mécanique est en œuvre à l'échelle de chaque EPT et devrait à terme laisser la place à un taux unique métropolitain.

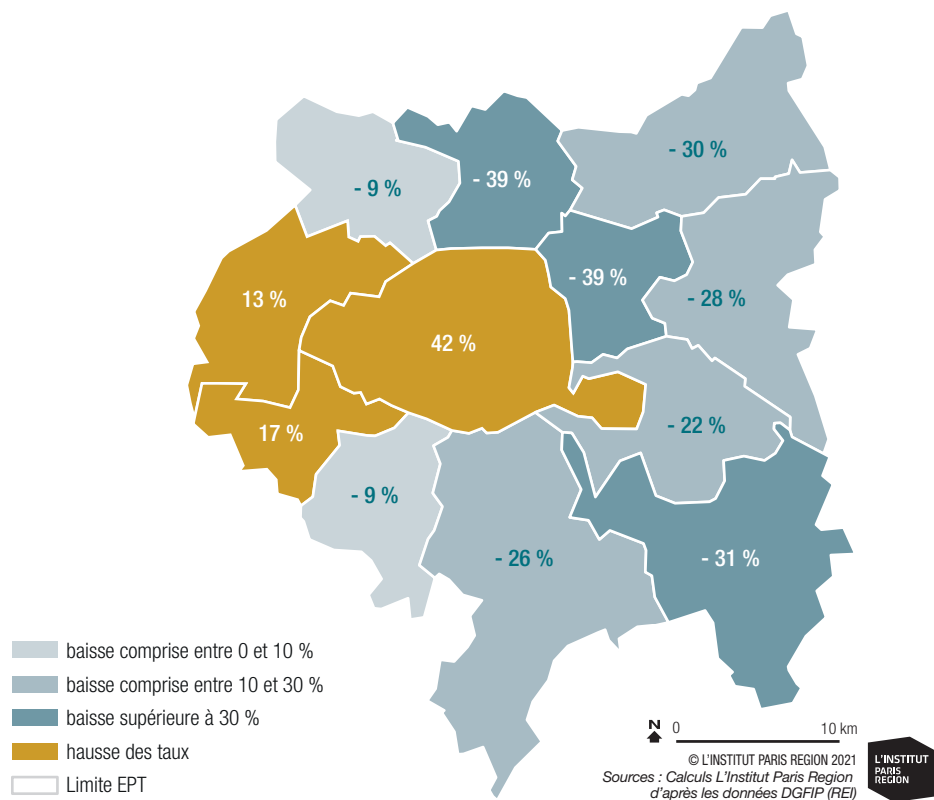


Maisons-Alfort - Saint-Maurice : l'autoroute A4, la Marne et l'échangeur avec l'autoroute A86

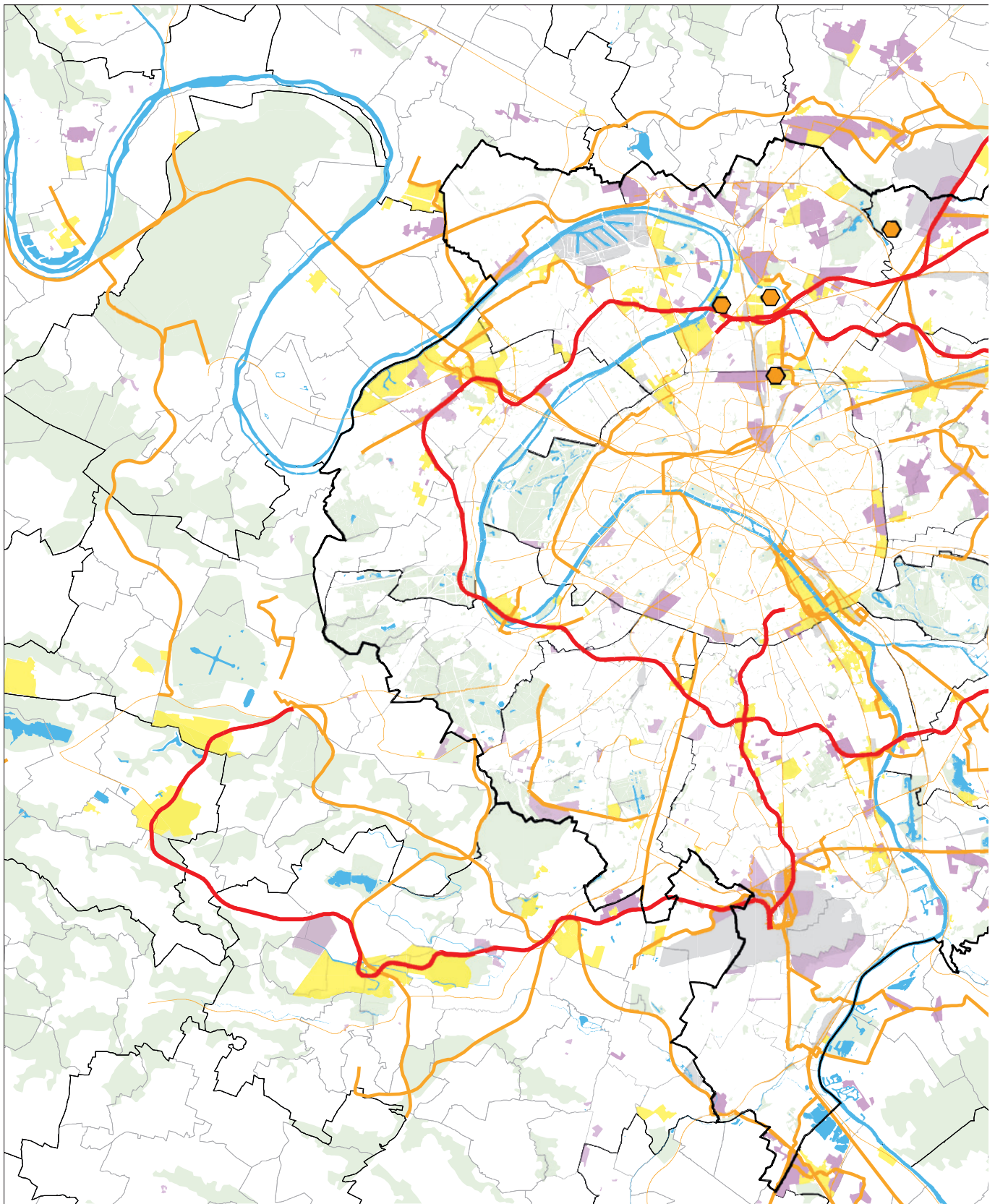
TAUX DE CROISSANCE ANNUEL MOYEN DU PRODUIT DE LA CFE ENTRE 2016 ET 2019



LES ÉVOLUTIONS DES TAUX DE CFE PAR EPT ET POUR LA VILLE DE PARIS POUR ATTEINDRE LA CONVERGENCE MÉTROPOLITAINE



4. Le Grand Paris des projets



Les projets du Grand Paris

De très nombreux projets à toutes les échelles et de toute nature se développent dans ce vaste territoire. Certains d'entre eux participent d'une construction collective et forment le socle des projets du Grand Paris. Il s'agit de projets présentant un rayonnement au-delà des limites administratives communales et qui contribuent à structurer ce vaste territoire, en améliorant l'accessibilité (projets de transports et mobilités), en renforçant l'offre d'équipements et contribuant à la construction de nouveaux quartiers (Jeux Olympiques et Paralympiques, opérations d'aménagement), en luttant contre les nuisances et pollutions (zone à faibles émissions) ou encore en impulsant des dynamiques de coopération entre les différentes parties prenantes (coopérations souples de projet). Cette partie présente une sélection, non exhaustive, de certains des projets qui structurent le Grand Paris.

Si tous les projets d'aménagement (renouvellement urbain ou construction neuve), qui figurent sur la carte ci-contre, ne sont pas, pris séparément, considérés comme des projets métropolitains, leur assemblage dessine une cartographie dense d'interventions dans un territoire qui évolue, se développe et se reconstruit sur lui-même.

LES PROJETS DU GRAND PARIS

PROJETS URBAINS EN COURS

- ZAC
- Autres secteurs d'opération (dont NPNRU)
- Sites des Jeux Olympiques 2024 (constructions neuves)

TRANSPORTS EN COMMUN

En projet

- Réseau du Grand Paris Express
- RER, métro, tramway, tram-train, TCSP

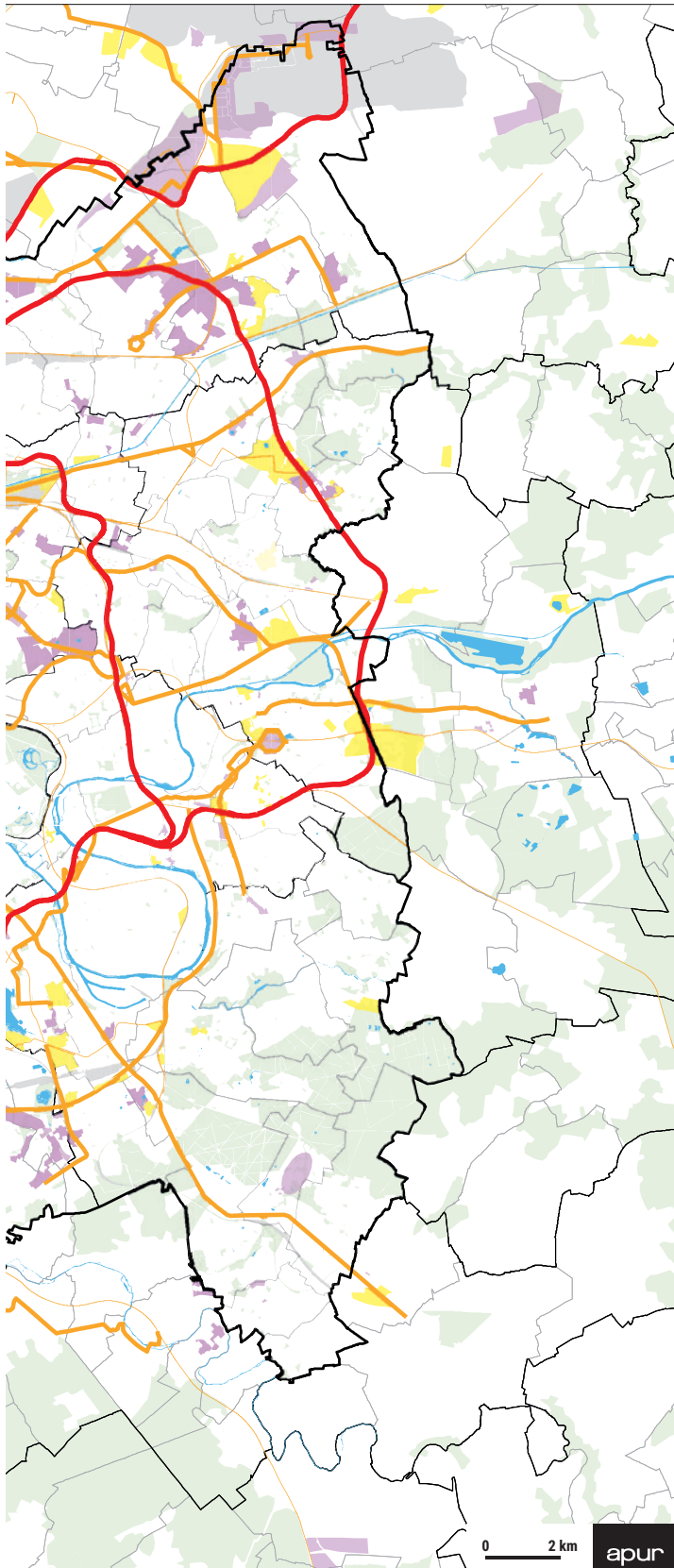
Existants

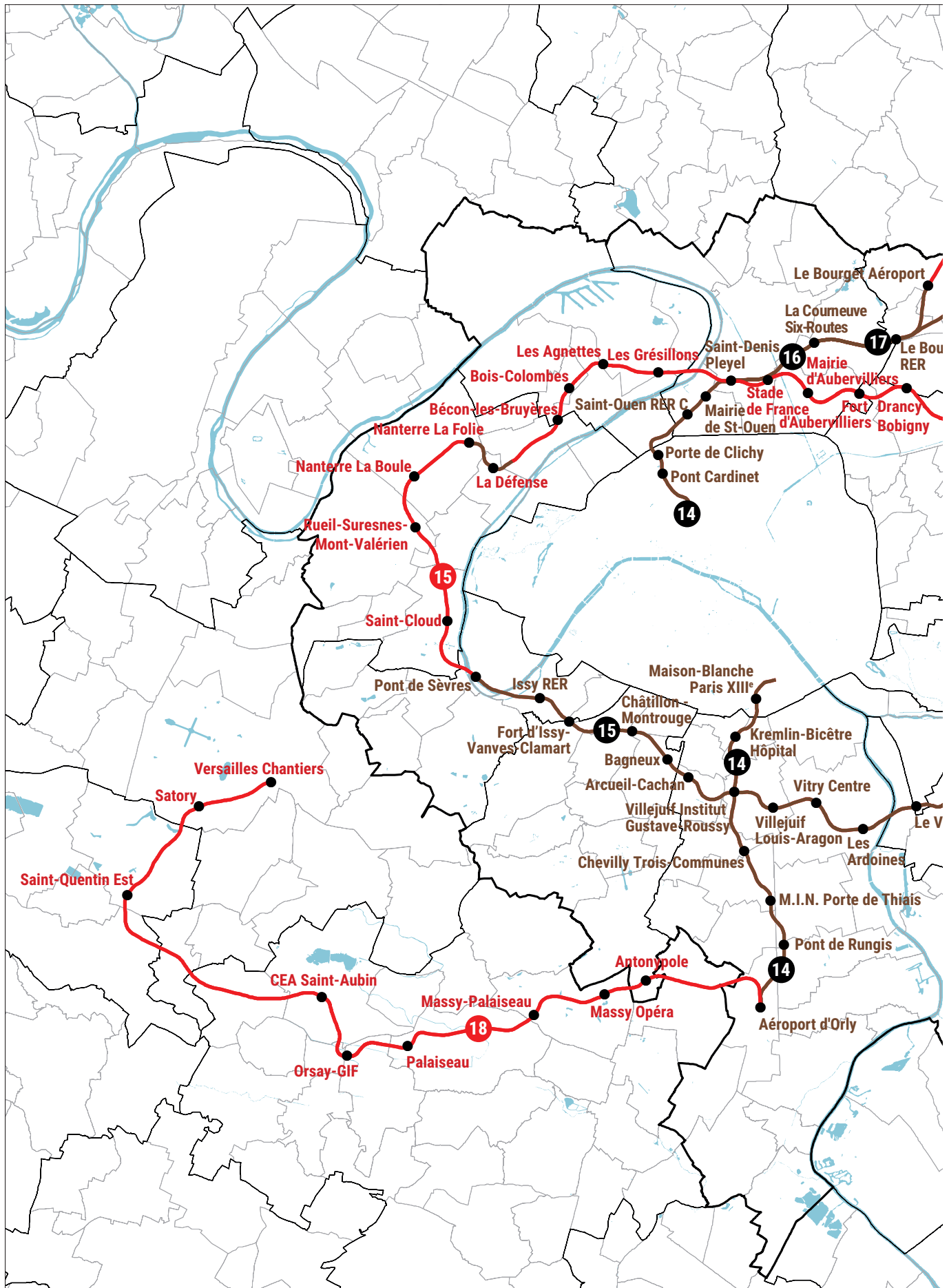
- RER, métro, tramway, tram-train, TCSP

- Bois, parcs et jardins
- Infrastructures de transport
- Plans d'eau

- Métropole du Grand Paris
- Établissement Public Territorial
- Commune

Source : Apur 2021, Ile-de-France Mobilités





Le Grand Paris Express

Le Grand Paris Express (GPE), décrit comme « le plus grand projet urbain d'Europe » par son maître d'ouvrage la Société du Grand Paris (SGP) est un projet de métro automatique en rocade, constitué de 200 kilomètres de lignes et 68 gares, sur 4 nouvelles lignes de métro (lignes 15, 16, 17 et 18) et une ligne prolongée (la 14). Sa réalisation est un élément central du projet du Grand Paris. Son tracé, déterminé par accord entre le Conseil régional d'Île-de-France et l'État le 26 janvier 2011, est le fruit de la fusion de leurs deux projets de métro en rocade. C'est un projet de longue haleine, les livraisons des différentes lignes s'étalant de 2020 (prolongement de la ligne 14 jusqu'à Saint-Ouen) à 2030 (certaines portions des lignes 15, 17 et 18).

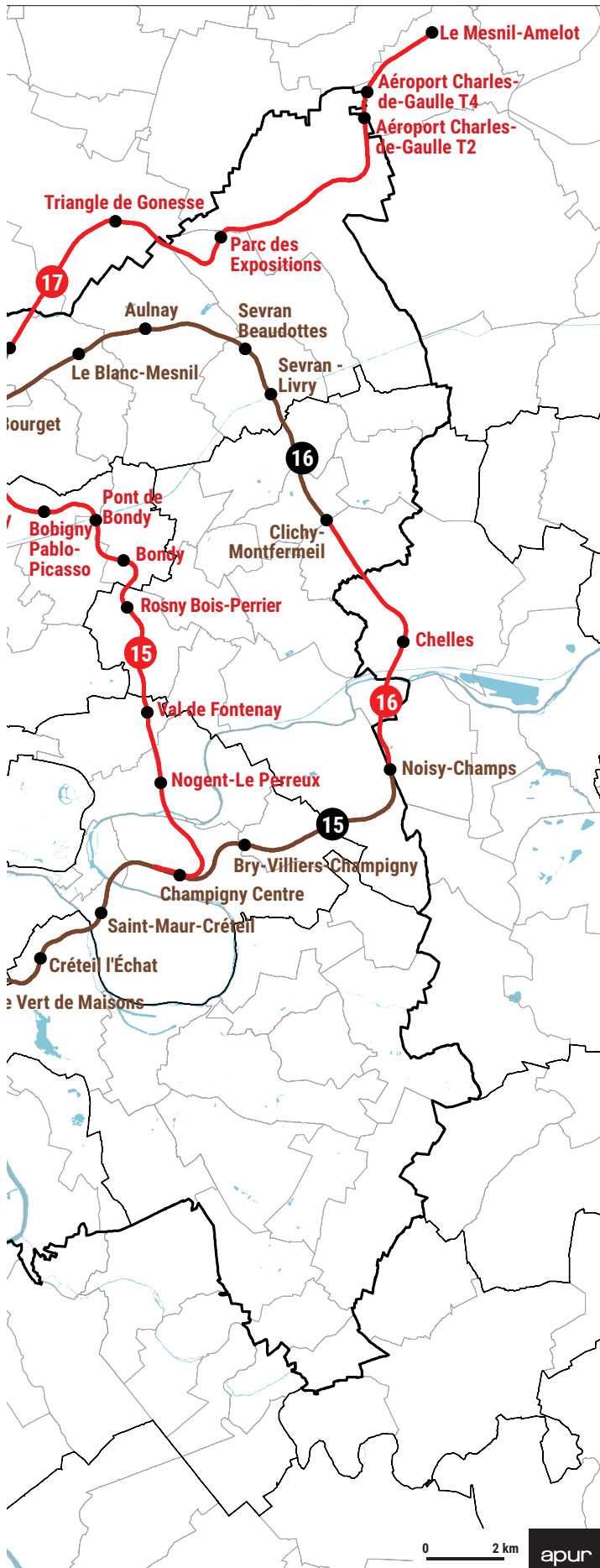
Il a pour double objectif de mieux relier les territoires et de développer l'attractivité de Paris comme ville mondiale en desservant les grands pôles d'activité autour de la capitale : aéroports, plateau de Saclay, centre d'affaires de la Défense, sites de compétition des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, etc. Il multiplie les interconnexions avec le réseau de transports en commun existant et relie des territoires actuellement moins bien desservis en transports en commun et doit ainsi permettre de rapprocher les résidents de l'offre d'équipements et de services de l'agglomération parisienne, créant des possibilités de mise en réseau et d'un meilleur « partage » des équipements au sein du Grand Paris¹. Le réseau du Grand Paris Express desservira notamment 53 quartiers de la politique de la ville (QPV). Il contribue aussi à augmenter le nombre d'emplois accessibles aux habitants grâce aux nouvelles gares. Une comparaison de l'accessibilité entre 2013 et 2030 indique que dans 16 des 68 quartiers de gare, le nombre d'emplois accessibles par un trajet de 45 minutes en transports en commun

¹ — Apur, *Grand Paris Express et lieux culturels*, juin 2015

LE GRAND PARIS EXPRESS

- Gares du Grand Paris Express
- Lignes du Grand Paris Express mises en service d'ici 2025
- Lignes du Grand Paris Express mises en service d'ici 2030
- Métropole du Grand Paris
- Intercommunalités
- Communes

Source : Apur 2021



augmentera de plus de 150 % (c'est le cas de la plupart des quartiers situés sur la ligne 18). Pour 24 autres quartiers de gare, le nombre d'emplois accessibles augmentera d'au moins 50 %, comme à Nanterre La Boule, Mairie d'Aubervilliers ou Sevran Beaudottes².

La SGP, établissement public industriel et commercial (EPIC) de l'État créé par la loi du 3 juin 2010, est chargée de la conception et de la réalisation du Grand Paris Express. La SGP est dirigée par un directoire, qui exerce ses fonctions sous le contrôle d'un conseil de surveillance, qui réunit 21 membres rassemblant des représentants de l'État et des collectivités territoriales (la Région Île-de-France ainsi que les 8 départements d'Île-de-France).

Les 68 gares du Grand Paris Express s'accompagnent de 353 projets urbains visant à la transformation des quartiers existants et à la construction de nouveaux quartiers mixtes associant logements, commerces, bureaux et équipements. Au total, plus de 32 millions de m² ont été programmés depuis 2013 dans les quartiers de gare du GPE (c'est-à-dire dans un rayon de 800 mètres autour de la gare), dont 19 millions restent encore à bâtir³. Sur

ces 32 millions de m², 42 % sont dédiés à l'habitat (ce qui représente près de 200 000 logements), 30 % des surfaces sont consacrées au bureau, 9 % aux équipements publics et 14 % à d'autres activités (industries par exemple). Les projets couvrent en moyenne un tiers de la surface de l'ensemble des quartiers de gare, ce qui traduit la profonde transformation engagée dans le Grand Paris.

Les études menées sur les mutations en cours et à venir dans les quartiers de gare ont montré que dans certains quartiers les transformations en cours ne donnaient pas une place suffisante aux espaces verts et aux espaces publics, et que, dans une dizaine de quartiers, des coupures urbaines limitaient l'accessibilité piétonne à la gare. Afin de tirer le maximum de bénéfices collectifs de la mise en place de ce réseau et des aménagements en cours dans les quartiers de gare, le préfet de la Région Île-de-France a lancé en octobre 2020 la démarche « Vitalisation des quartiers de gare ». Elle a pour objectifs de concerter et fédérer l'ensemble des acteurs régionaux autour de l'aménagement des quartiers de gare et d'accompagner au niveau local les collectivités qui le souhaitent dans la mise en œuvre de leur projet.

Des projets de transport en commun

Les lignes de transport en commun réalisées entre 2000 et 2021

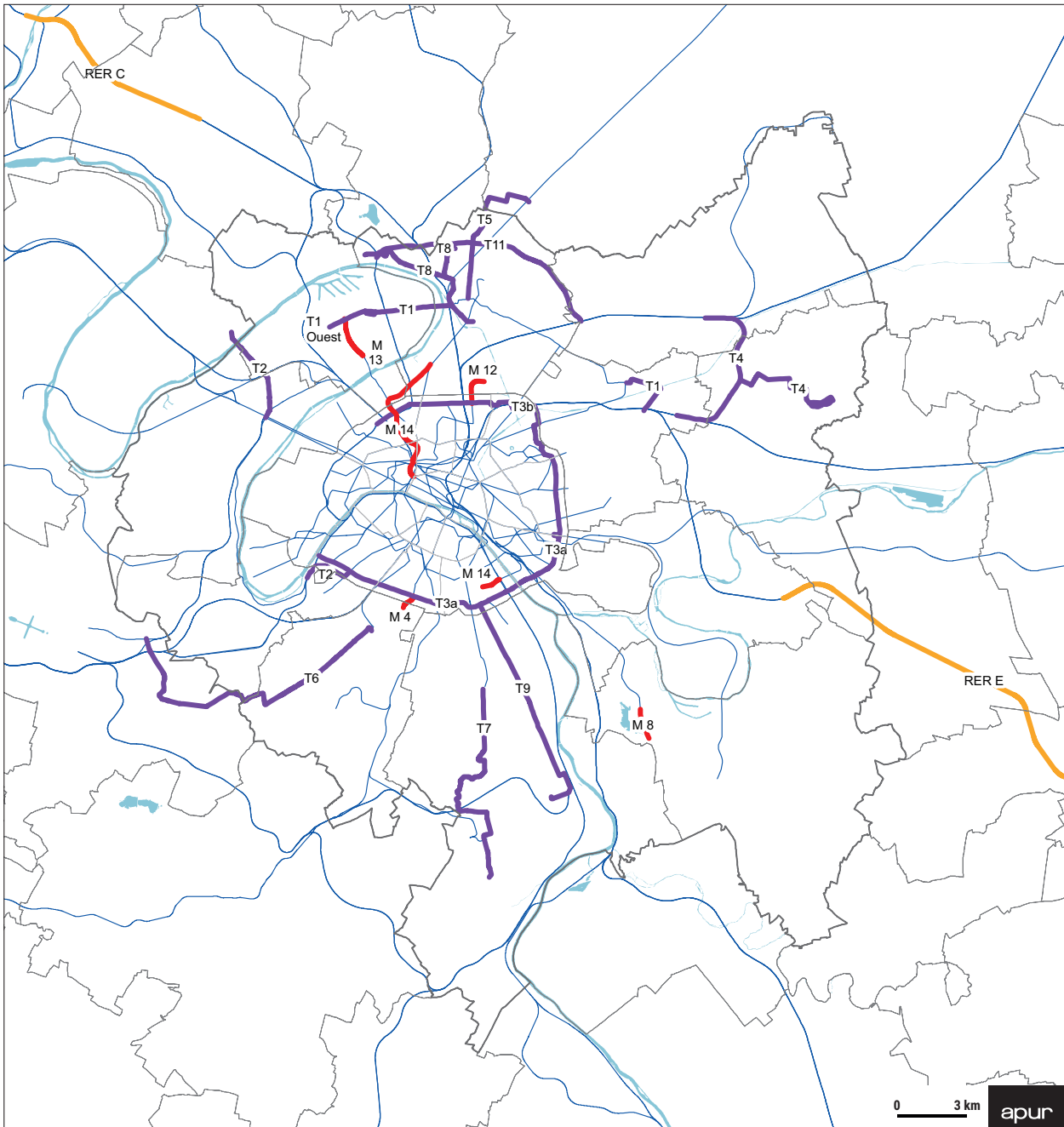
Desservies par le métro, Paris et sa proche banlieue bénéficient d'un système ferroviaire dense avec des stations proches. Au-delà des limites de la ville, la région est couverte par les lignes du RER et celles du Transilien, créant un réseau ferroviaire étendu. L'offre est complétée par un réseau de lignes d'autobus et de tramways, assurant un maillage plus local. Le réseau de transport est un élément central de l'attractivité de la métropole parisienne.

Il a bénéficié depuis 20 ans, au-delà du GPE, d'importants projets qui ont contribué à son développement. Réintroduit dans la région en 1992, le tramway apparaît en particulier comme un mode de transport particulièrement adapté pour assurer la desserte transversale, parfois manquante en banlieue. Entre 2000 et 2020, l'essentiel du réseau de tramway s'est constitué, avec la mise en service des lignes T3a et T4 en 2006, T3b en 2012, T5 et T7 en 2013, T6 et T8 en 2014 et T11 Express

en 2017. Ces nouvelles lignes de transports desservent de grands pôles d'activité à l'échelle de la région, à l'instar de l'aéroport d'Orly via le T7 ou du centre d'affaires de la Défense avec le T2. En 2021, les 19 stations de la ligne T9 ont vu le jour, renforçant l'offre de transport sur les villes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Thiais, Orly et Paris. De plus, d'importantes extensions de lignes ont été réalisées, notamment sur le T1, le T2, le T3 a et b, mais également sur le T4 ou le T6, permettant de desservir des territoires métropolitains parfois peu accessibles.

Enfin, le réseau de métro a également connu d'importantes prolongations, notamment avec l'extension de la ligne 14 au sud et au nord (qui fait partie du réseau du Grand Paris Express), reliant désormais la commune de Saint-Ouen au cœur de Paris et aux pôles ferroviaire majeurs que sont la gare de Lyon ou la gare Saint-Lazare. De même, les prolongements des lignes de métro 4 et 8 au sud et 12 et 13 au nord ont permis d'améliorer la mobilité des métropolitains en desservant de nouveaux territoires.

LES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN RÉALISÉES ENTRE 2000 ET SEPTEMBRE 2021



Ligne de transport en commun lourd mise en service entre 2000 et septembre 2021

- Transilien, RER
- Métro
- Tram-Train, tramway, téléphérique

Ligne de transport en commun lourd mise en service avant 2000

- Réseau existant

— Périmètre MGP

— Périmètre EPT / EPCI

Source : SGP, Ile-de-France Mobilités, IPR, Apur

2 — Apur, *Mutations dans les 68 quartiers de gare du Grand Paris Express - 33 gares mises en service d'ici 2030*, février 2021

3 — Apur, *Mutations dans les 68 quartiers de gare du GPE en 2021 - Projets urbains et Grand Paris Express*, mai 2021

Les lignes de transport en commun en projet

Pour faire face à la mobilité croissante des habitants de la métropole et aux défis de la mobilité de demain (mobilité plus propre, plus rapide, plus sûre, plus accessible, etc.), de nombreux autres projets de transport en commun sont en cours : prolongements ou mises en place de nouvelles lignes de train, RER, métro, tramway, bus. L'objectif est de compléter l'offre existante et de relier les territoires, en développant le maillage géographique et en améliorant l'accessibilité à cette offre. Cette offre de transports en commun permettra aussi de créer des interconnexions avec le réseau du Grand Paris Express.

Ainsi, de nouveaux prolongements de lignes de métro sont engagés, c'est le cas de la ligne 4, de Montrouge à Bagneux, de la ligne 11, de Mairie-des-Lilas à Rosny-Bois-perrier, de la ligne 12, de Front Populaire à Mairie d'Aubervilliers ou encore de la ligne 14, d'Olympiades à l'Aéroport d'Orly. D'autres extensions sont à l'étude, et notamment sur la ligne 1 du Château de Vincennes à Val-de-Fontenay, sur la ligne 11, de Rosny-Bois-Perrier jusqu'à Noisy-Champs, ou encore sur la ligne 10 de Gare d'Austerlitz jusqu'à Vitry-sur-Seine.



Gare de Créteil l'Échat en travaux en août 2020, Grand Paris Express ligne 15 Sud

Le prolongement du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, dit projet Eole, constitue un projet d'ampleur, puisqu'il permettra d'améliorer la desserte de l'ouest francilien en reliant notamment Haussmann Saint-Lazare à La Défense, offrant ainsi une alternative au RER A, très sollicité.

De même, le réseau de tramway va continuer de s'étendre, avec la création de nouvelles lignes prochainement comme le T10, entre Clamart et Antony, le T12, entre Massy et Évry-Courcouronnes, ou encore le T13, entre Saint-Cyr et Saint-Germain. De nouvelles extensions sont aussi en cours de réalisation sur le T1, entre Asnières et Colombes et entre Noisy-le-Sec et Val-de-Fontenay, mais également sur le T3b, le T7 ou le T8.

Le « Câble A Téléval », projet de téléphérique urbain, est en phase opérationnelle depuis mai 2021. Ce mode de transport innovant devrait relier Créteil à Villeneuve-Saint-Georges et permettra de connecter le territoire au cœur du département, à ses grands équipements, ainsi qu'au reste de la région Île-de-France.

Enfin, de nombreux projets visent également à améliorer la desserte en bus des territoires, notamment par la création de nouvelles lignes et la mise en place de voie dédiées, répondant ainsi aux besoins et attentes des habitants et accompagnant l'importante dynamique de la région.

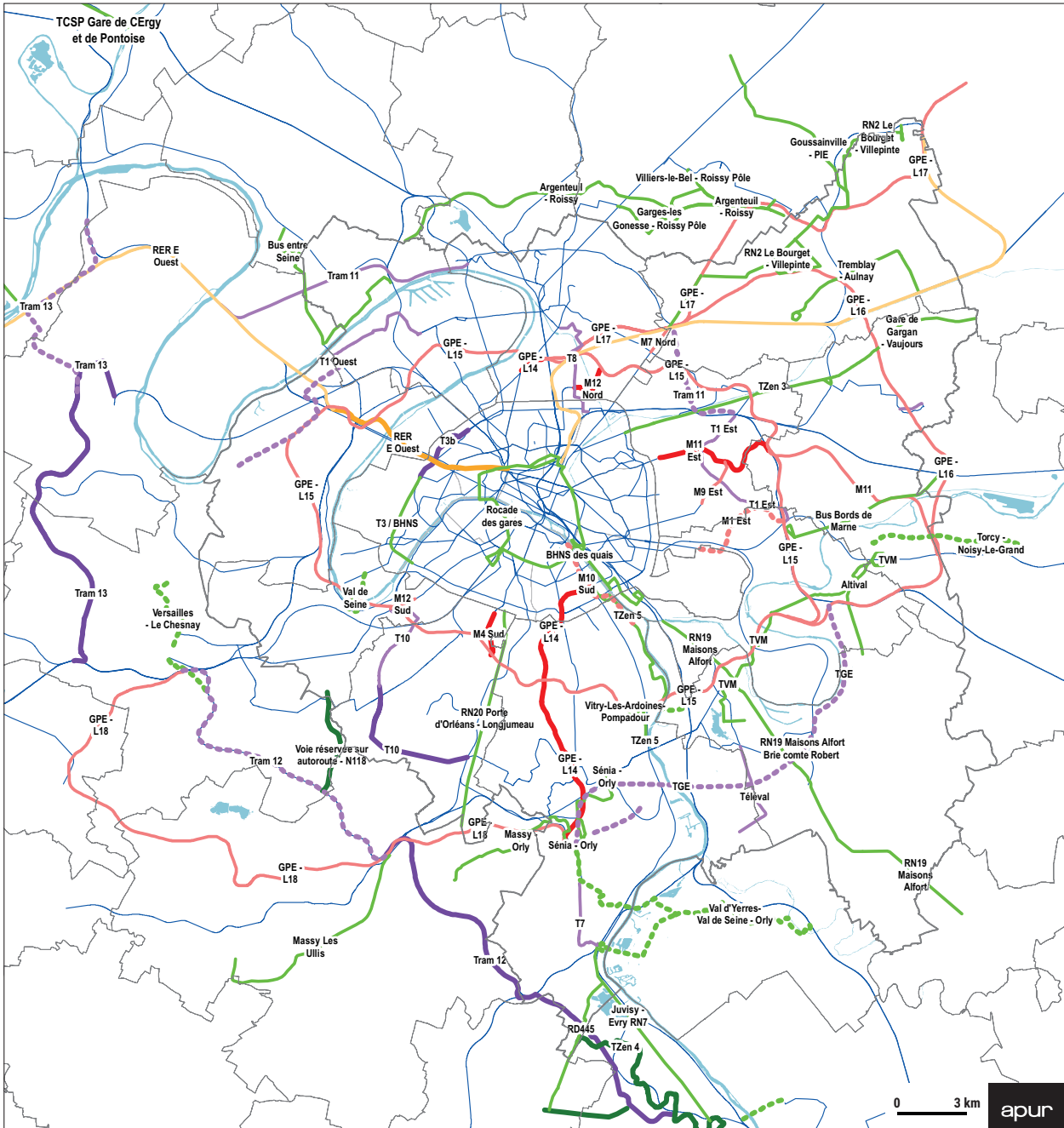


Station du tramway T9 Rouget-de-Lisle à Choisy-le-Roi, mise en service en avril 2021



Gare de Nanterre La Folie en travaux en juillet 2020, Grand Paris Express ligne 15 Ouest

LES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN EN PROJET



HORIZON DE MISE EN SERVICE :

D'ici à 2024

- Transilien, RER
- Métro
- Tram-Train, tramway, téléphérique
- Bus à Haut Niveau de Service

Entre 2025 et 2030

- Transilien, RER
- Métro
- Tram-Train, tramway, téléphérique
- Bus à Haut Niveau de Service

Après 2030 ou à l'étude

- - - Transilien, RER
- - - Métro
- - - Tram-Train, tramway, téléphérique
- - - Bus à Haut Niveau de Service

- Réseau existant
- Périmètre MGP
- Périmètre EPT / EPCI

Nombre de gares - stations

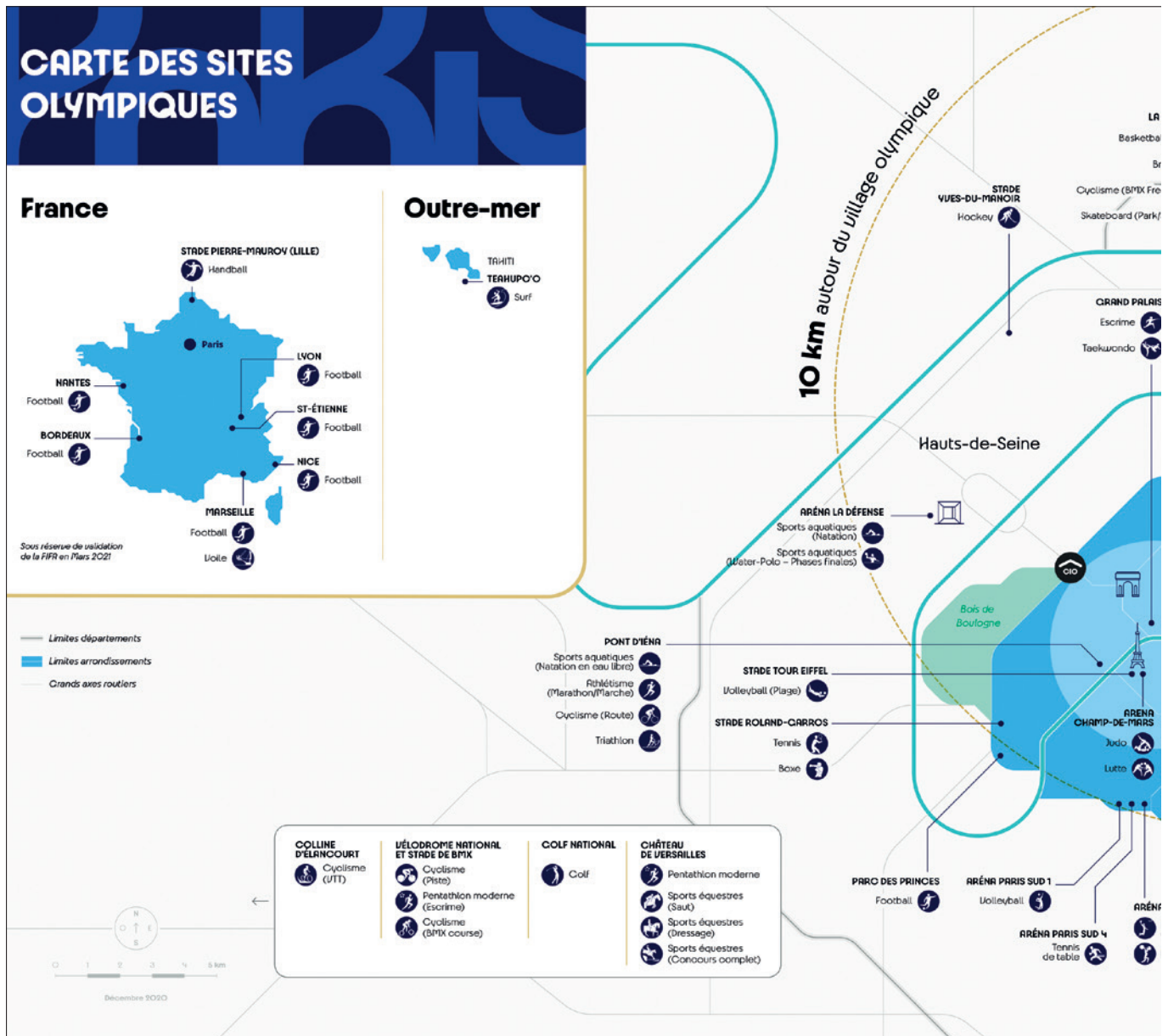
Mode de transport	2020	2024	2030
Transilien / RER	168	3	1
Métro	383	17	53
Tram-Train / Tramway / Navette/ Téléphérique	201	48	47

Sources : SGP, Ile-de-France Mobilités, IPR, Apur, octobre 2021

Les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

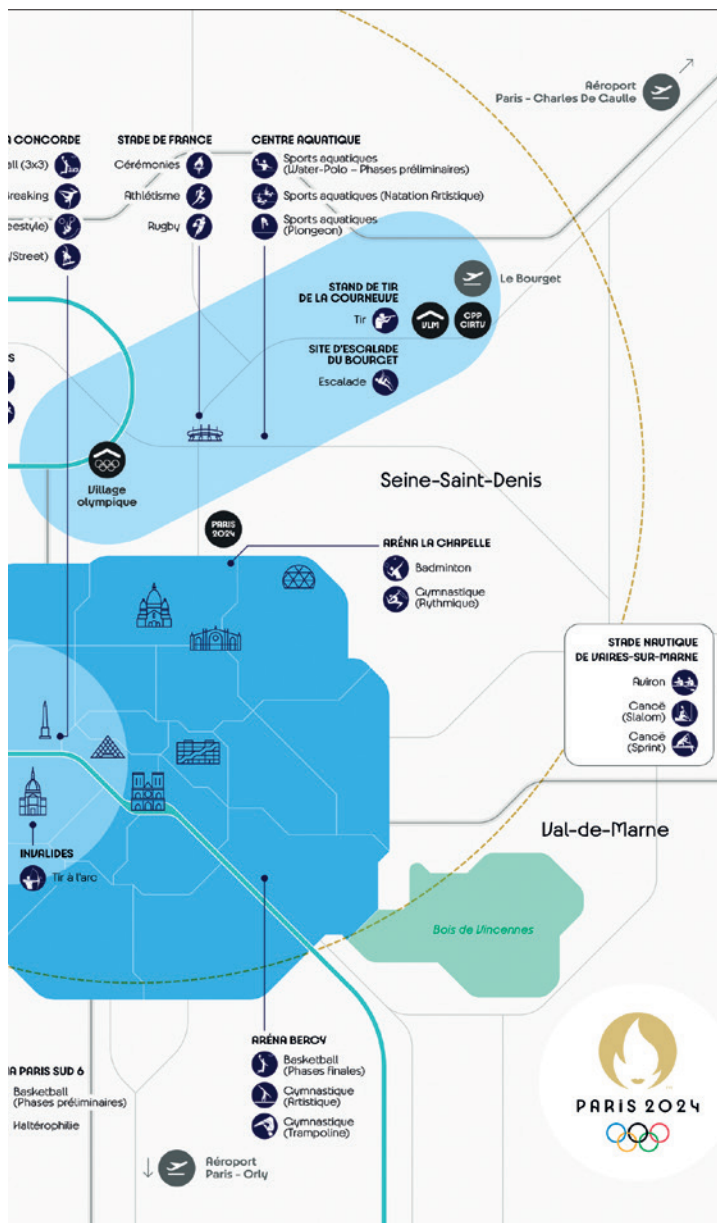
Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris se tiendront en 2024, de juillet à septembre - majoritairement à Paris et en Seine-Saint-Denis. Au-delà des compétitions sportives, l'événement est destiné à laisser un héritage urbain: deux nouveaux quartiers à proximité de gares du Grand Paris en Seine-Saint-Denis (le village olympique et le village des médias), un nouveau centre aquatique (Saint-Denis), une nouvelle salle polyvalente (l'Arena Porte de la Chapelle, Paris 18^e) et des équipements sportifs rénovés, métropolitains et de proximité.

À ce titre, le choix de concentrer l'essentiel des investissements au sein de la Plaine de France correspond à un objectif de rééquilibrage territorial⁴. Les Jeux s'appuient aussi sur des investissements déjà engagés, comme le Grand Paris Express. En outre, les JOP agissent comme un accélérateur de la mise en œuvre de certaines politiques publiques: boucles cyclables⁵, mise en accessibilité des espaces publics⁶ ou encore démarche environnementale en matière de logistique urbaine⁷.



L'organisation des jeux bénéficie d'un cadre législatif spécifique depuis la loi du 26 mars 2018. Elle s'appuie sur un ensemble de structures : le Comité d'organisation des jeux olympiques et paralympiques (Cojo), association créée en 2018, planifie et organise le fonctionnement des Jeux en dialogue avec le Comité international olympique (CIO), organisation internationale et autorité du mouvement olympique. Le Cojo finance également les aménagements temporaires nécessaires au fonctionnement des jeux. Afin de réaliser les équipements sportifs et les

projets d'aménagement relatifs aux JOP ou à leur héritage, un établissement public, la Société de livraison des ouvrages olympiques (Solideo) a aussi été créée par un décret du 27 décembre 2017. Elle centralise les financements publics et a pour mission de garantir la livraison, dans les délais et conditions fixés par le CIO et le Cojo, de l'ensemble des ouvrages et opérations d'aménagement nécessaires à l'organisation des jeux. De plus, une délégation interministérielle aux Jeux Olympiques et Paralympiques (Dijop) a été constituée afin d'accompagner la préparation des Jeux. Les territoires qui accueilleront les Jeux sont également mobilisés. Les collectivités et acteurs publics qui accueillent les Jeux participent au financement de la Solideo⁸. Celle-ci coordonne la réalisation des projets portés par 29 maîtres d'ouvrage différents, publics et privés. Toutes les directions des collectivités concernées assurent la cohérence du projet des Jeux avec les objectifs urbains des territoires. Celles-ci ont, pour la plupart, mis en place des entités dédiées, par exemple la Ville de Paris avec la direction générale des Jeux olympiques (DGJOP) en charge de gérer les infrastructures et les équipements intégrés au concept olympique. L'EPT Plaine Commune, qui accueille sur son territoire le village des athlètes ainsi que trois sites de compétition, mène aussi des actions, notamment via la Délégation à la stratégie territoriale et la Mission Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. En particulier, le territoire met en œuvre une stratégie visant à développer la pratique sportive : hausse de l'offre en équipements, ou encore projet de « trame active, ludique et sportive territoriale »⁹. De son côté, la MGP est maître d'ouvrage du Centre Aquatique Olympique et du franchissement piéton pour le relier au Stade de France. En dehors du cœur d'agglomération, la Région Île-de-France a porté le réaménagement de l'Île de loisirs de Vaire-Torcy pour y installer le stade nautique des Jeux.



4 — L'Institut Paris Region, Paul Lecroart, Karim Ben Meriem, "Paris 2024, quel projet pour la plaine de France ?", Cahiers de l'Institut Paris Region, n° 177, juillet 2020, pp.61-67.

5 — Apur, *Les boucles cyclables en héritage des Jeux Olympiques de Paris 2024*, mars 2020

6 — Apur, *Espaces publics inclusifs, un héritage des Jeux de Paris 2024, vers une accessibilité pour tous de Paris*, mars 2020

7 — Apur, *Les Jeux de Paris 2024, accélérateurs d'innovations durables pour la logistique urbaine*, janvier 2019

8 — L'État, la Ville de Paris, la Région Île-de-France, les conseils départementaux de Seine-Saint-Denis (93), des Hauts-de-Seine (92), des Yvelines (78), la MGP, les intercommunalités Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, ainsi que les communes de Marseille, Le Bourget et Dugny sont les cofinanceurs publics de la Solideo.

9 — L'Institut Paris Region, Claire Peuvergne, Florian Vaudois, "Une trame pour inscrire l'activité physique et sportive au cœur du développement urbain", Note rapide sur le sport, n°902, juillet 2021

Le RER Vélo et le plan vélo métropolitain

La pratique du vélo connaît un véritable essor. En 2018 ce sont 625 millions de déplacements qui sont quotidiennement réalisés à vélo dans Paris et la petite couronne, soit une augmentation de près de 300 % depuis 2001. Cette tendance se prolonge et semble s'être accentuée avec la crise sanitaire de 2020 comme le montrent les comptages réalisés ces derniers mois. Plusieurs dynamiques de projets sont engagées pour accompagner cette tendance et favoriser le développement d'infrastructures cyclables : de la pérennisation des coronapistes à des projets d'envergure métropolitaine et régionale.

Le Réseau Express Régional Vélo, ou RER V, est une proposition associative élaborée par le Collectif Vélo Île-de-France en 2020, visant à la constitution d'un large réseau d'aménagements cyclables à l'échelle régionale. Ce projet, porté par la région Île-de-France, vise à la mise en place de 9 itinéraires cyclables, représentant un total de 680 km, permettant de desservir les grands pôles de la région.

Les axes les plus stratégiques, qui représentent deux tiers du réseau proposé par les associations, pourraient être réalisés d'ici 2025, tandis que la deuxième phase est prévue d'ici 2030. Les premiers comités de pilotage du RER Vélo francilien ont été lancés en novembre 2020 et 5 axes prioritaires ont été ciblés : ligne A1 (Paris - La Défense - Cergy-Pontoise), ligne A2 (Paris - Marne-la-Vallée), ligne B3 (Paris - Massy - Saclay - Plaisir), ligne D1 (Paris - Saint-Denis - Le Mesnil-Aubry), ligne D2 (Paris - Choisy-le-Roi - Corbeil-Essonnes).

Ces itinéraires, reprenant en partie l'armature du réseau RER et du métro, visent à soulager les transports en commun du Grand Paris et à offrir aux habitants une alternative de déplacement efficace et agréable, en proposant des aménagements sûrs, confortables, continus,

efficaces, lisibles et capacitaires.

En complément du RER V, la Métropole du Grand Paris met en place au cœur de l'agglomération **un plan vélo métropolitain (ou « vélopolitain »)**, dont le tracé a également été réalisé en partenariat avec le Collectif Vélo Île-de-France. Ce plan vélo est destiné à réaliser la jonction de tous les plans vélo existant sur le territoire de la Métropole et identifie des continuités cyclables prioritaires. Il rassemble 8 axes sécurisés et continus sur 200 km de réseau, traversant 65 communes.

Ce plan s'insère dans une stratégie plus large portée par la Métropole pour atteindre la neutralité carbone en 2050 et améliorer la qualité de l'air, avec le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM). Les axes et lignes identifiés dans le plan vélo métropolitain reposent sur cinq enjeux principaux :

- Axes structurants d'échelle métropolitaine : liaisons de Paris vers la banlieue, ainsi qu'en rocade ;
- Axes répondant à une demande et un besoin des habitants métropolitains ;
- Axes en cohérence avec la planification des communes de la MGP ;
- Axes en complément de la démarche RER V ;
- Axes assurant la liaison de polarités urbaines et de centralités (gares, équipements, pôles d'emplois, etc.).

En parallèle de ces projets d'envergure métropolitaine, d'autres acteurs comme les départements mettent en œuvre des plans de développement de la pratique du vélo, notamment au travers des schémas départementaux des itinéraires cyclables (SDIC). Ces différents tracés sont complémentaires et se rejoignent parfois, le plan vélo métropolitain empruntant par exemple certains itinéraires départementaux.



Aménagement des bords du canal Saint-Denis : voie piétonne et piste cyclable



© Le CollectifVélo Île-de-France et la Métropole du Grand Paris



© Apur - Vincent Nouailhat

Piste cyclable temporaire aménagée pont Notre-Dame, Paris 4^e



© Christophe Belin - Ville de Paris

Réseau express vélo : quai de Montebello, Paris 5^e



© Le CollectifVélo Île-de-France et la Métropole du Grand Paris

La Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m)

À l'image des 230 « *low emission zones* » européennes créées depuis les années 1990, les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) constituent un outil réglementaire en France pour améliorer la qualité de l'air liée au trafic routier en différenciant la circulation de certains véhicules selon leur niveau de pollution. Les mesures de restriction de circulation correspondantes sont prises progressivement, à partir de la classification « Crit'Air » des véhicules, instaurée depuis 2016. L'objectif principal de ces mesures est l'accélération du renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins polluants.

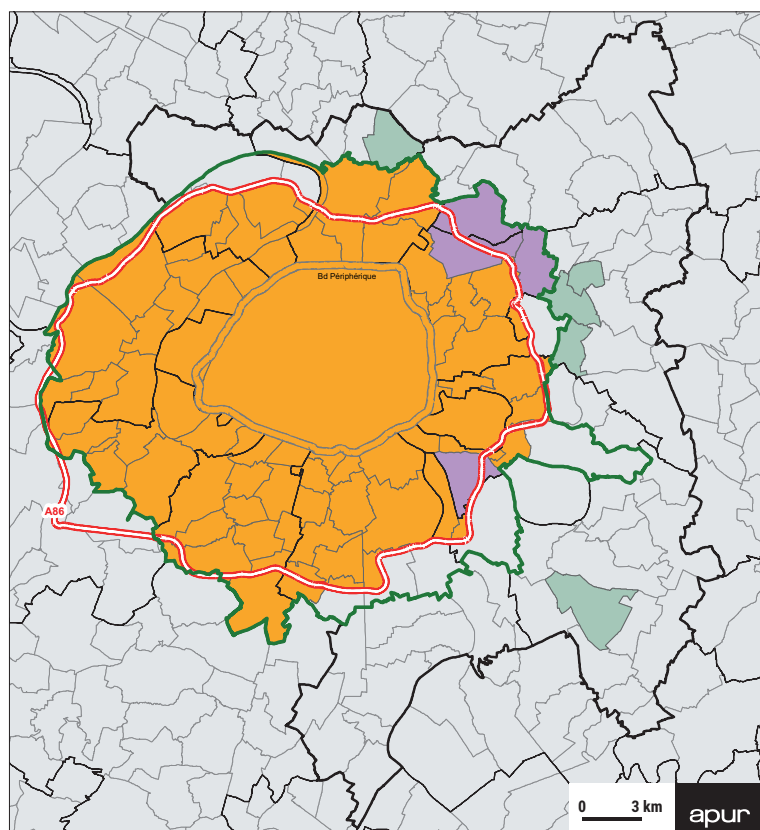
Pour lutter contre la pollution de l'air liée au trafic routier, la Ville de Paris met en place une ZFE-m depuis 2017, l'objectif fixé étant la sortie du diesel en 2024 puis celle du thermique en 2030. Depuis le 1^{er} juillet 2019, la Métropole du Grand Paris donne la possibilité aux 77 communes délimitées par l'autoroute A86 de créer une ZFE-m métropolitaine. Dès lors, la Ville et la Métropole

avancent de concert dans la préparation des étapes ultérieures. Jusqu'à présent, la MGP était à l'initiative et porteuse du projet, et le processus réglementaire pour la mise en place de la ZFE-m à la charge de chacune des communes. En octobre 2021, trois mois après la mise en place de l'étape 2 qui restreint la circulation aux véhicules jusqu'au Crit'Air 4, 73 communes sur 77 ont engagé une démarche pour rejoindre la ZFE-m, soit en engageant une consultation du public, soit en signant l'arrêté qui établit la ZFE-m. La loi Climat et résilience d'août 2021 transfère toutefois la compétence à la Métropole qui pourra alors prendre en charge le processus réglementaire.

En complément des dispositifs financiers (guichet unique, aides au renouvellement de véhicules), l'accompagnement de ces mesures de restriction passe aussi par les politiques d'aménagement (bornes de recharge, aménagements cyclables), le déploiement de modes de transport alternatifs et l'optimisation de l'intermodalité (applications numériques, covoiturage)¹⁰.

10 — Apur, ZFE-Mobilité dans la Métropole du Grand Paris, mars 2021

AVANCEMENT DE L'ENGAGEMENT DES COMMUNES DANS LA MISE EN PLACE DE LA ZFE-M MÉTROPOLITAINE





Restriction de circulation des véhicules

- Crit'Air 4, 5 et non classé
- Commune du périmètre non engagée à ce jour dans la ZFE-m
- Commune hors du périmètre souhaitant rejoindre la ZFE-m
- Périmètre ZFE-m
- Limite MGP
- Limite EPCI
- Limite communes

Sources : Apur, Métropole du Grand Paris juillet 2021

77 COMMUNES INCLUSES OU TRAVERSÉES

Restrictions des véhicules non classés et  
 Tous types de véhicules*
 De 8h à 20h
 Du lundi au vendredi pour les voitures, véhicules utilitaires légers et deux-roues motorisés
 7j/7 pour les poids lourds, autobus et autocars

* sauf dérogation

Les grands projets d'aménagement

Au-delà des modalités d'aménagement choisies (OIN, APUI, ZAC, ANRU...), le Grand Paris révèle une géographie de projets urbains, avec de grands territoires de mutations engagées depuis souvent 20 à 30 ans, et se déployant dans des cadres de gouvernance multiples et sur des fonciers le plus souvent contraints. Ces transformations vont se poursuivre dans les années à venir. Au sein de la MGP, en octobre 2021, on compte plus de 500 projets en cours et dont la réalisation est prévue à horizon 2030. Dans 420 opérations dont la programmation est connue, on dénombre 27 millions de m² restant à bâtir, correspondant à 13 300 000 m² de logements, 7 100 000 m² de bureaux, 3 200 000 m² d'activités, 1 300 000 m² de commerces, 500 000 m² d'hôtels et 1 900 000 m² d'équipements.

La Plaine Saint-Denis poursuit sa transformation, lancée dès les années 1980 en pleine désindustrialisation, et dans les années 1990 à travers le projet urbain et paysager du groupe Hippodamos. Après avoir saisi l'opportunité du Mondial de football de 1998 pour transformer l'image du territoire avec le Stade de France et la couverture d'une partie de l'A1, ce sont désormais les projets liés aux JOP 2024 et au GPE qui alimentent la dynamique de projet (*voir plus haut*). De nombreuses opérations de rénovation urbaine des quartiers populaires se poursuivent égale-

ment : du Clos Saint-Lazare à Stains aux Francs-Moisins à Saint Denis, en passant par Emile Dubois à Aubervilliers.

À l'Est de Paris, les mutations s'accroissent également le long de la RN3 et du canal de l'Ourcq, de Pantin à Bobigny, où les nouvelles opérations immobilières sont peu à peu livrées et proposent une nouvelle ambiance urbaine dans des secteurs anciennement industriels et peu mixtes. Le projet de Parc des Hauteurs se déploie des Buttes-Chaumont aux coteaux d'Avron en passant par la Corniche des Forts, et il est désormais prolongé par celui des Balcons de l'Est parisien jusqu'à Sevran et Vaujours. Il constitue une dynamique majeure articulant continuités écologiques et biodiversité, qualité de vie, promenade et rafraîchissement, santé environnementale et accompagnement du développement urbain. Ici aussi, de nombreux secteurs font l'objet de projets de rénovation urbaine : à Montreuil, Bondy ou encore Clichy-Montfermeil.

Le secteur élargi de la Défense témoigne, lui, d'une collaboration entre l'État et les communes qui s'amplifie, après des décennies d'aménagement dédié à la consolidation d'un pôle tertiaire d'échelle globale. La stratégie de transformation urbaine prend davantage en compte



Secteur Raymond Queneau, Ville de Pantin, Canal de l'Ourcq. Vue des opérations d'aménagement livrées en 2018

Les appels à projet urbains innovants, une nouvelle approche

Partenariats public-privé d'un nouveau type, les appels à projets urbains innovants (APUI) sont des procédures de consultation, lancées par un acteur public, dans l'objectif de céder des terrains ou des bâtiments à des opérateurs privés pour qu'ils y réalisent un projet répondant à des objectifs définis dans le cadre de la consultation. Le principe consiste à donner une large liberté aux équipes candidates sur la programmation et la gestion, tout en y associant une exigence d'innovation et en valorisant la présence de projets d'intérêt général. Les APUI offrent une large visibilité aux sites à aménager ainsi qu'aux territoires alentour. Ils permettent aux collectivités d'encadrer en partie le devenir des sites et de voir se construire des « équipements » privés sans avoir à financer leur réalisation. Du côté des opérateurs, l'effort d'innovation et de prise en compte de l'intérêt général est compensé par la visibilité et le prix réduit du foncier.

Lancés en 2014 par la Ville de Paris avec « Réinventer Paris », les APUI se développent rapidement en Île-de-France, avec « Inventons la Métropole du Grand

Paris » (IMGP) et « Réinventer la Seine » en 2016, puis l'APUI international « Reinventing Cities » (dont plusieurs sites sont localisés autour de Paris) en 2017. Deux autres éditions de Réinventer Paris et d'Inventons la Métropole du Grand Paris complètent la liste (dont les dernières sont encore en cours).

L'échelle des sites proposés dans le cadre de « IMGP » appelle à la réalisation de véritables projets urbains, voire de petits quartiers (à l'inverse de Réinventer Paris). En mars 2021, parmi les 54 projets lauréats de la première édition de l'APUI métropolitain (désignés en octobre 2017), une opération a été livrée à Pierrefitte-Stains (Atland), 36 projets sont en cours de réalisation, à différentes étapes (de la phase de mise au point du projet à la phase de travaux), 6 opérations sont retardées et 11 ont été abandonnées. En ce qui concerne les 23 lauréats de la deuxième édition (désignés en juin 2019), 20 opérations sont en cours de réalisation (les plus avancées ayant obtenu le permis de construire) et 3 opérations ont été retardées.

les questions de coutures entre le quartier d'affaires et les quartiers voisins, les besoins de mixité fonctionnelle et qualité des espaces publics, le tout dans un contexte particulier lié désormais aux mutations du marché de bureau francilien liées à la crise sanitaire de la Covid-19. Le prolongement de la dynamique de la Défense à l'Ouest sur le territoire de Nanterre s'organise autour de l'arrivée de la gare GPE des Groues, de la transformation des Papeteries en bord de Seine et des zones d'activités connexes.

Le secteur Orly Rungis Seine Amont s'inscrit également dans l'histoire de la désindustrialisation de la vallée de la Seine. Il se situe dans le faisceau des transformations menées sur la ZAC Paris-Rive Gauche et celles à venir sur Bercy-Charenton. Les projets urbains d'Ivry-sur-Seine, de Vitry ou de Choisy-le-Roi sont en cours de réalisation, dont certains sont livrés peu à peu (Ivry Confluences) quand d'autres sur des fonciers contraints s'inscrivent dans des horizons de réalisation plus lointains (ZAC des Ardoines, Campus Grand Parc). La ligne 14 prolongée à Orly sera achevée en 2024 tandis que la ligne 15 sud du GPE le sera un an plus tard. De très nombreux secteurs de projets ponctuent le territoire notamment autour de

l'aéroport d'Orly: écoquartier des Portes d'Orly, Senia, les 15 arpents; mais aussi autour des futures gares GPE (les Ardoines, Pont de Rungis, Villejuif Gustave Roussy par exemple). La rénovation urbaine constitue aussi une part importante des projets: quartier Gagarine-Truillot à Ivry, quartiers Balzac et centre-ville Mario Capra à Vitry, quartier Les Sorbiers- La Saussaie à Villejuif et l'Haÿ-les-Roses, ou centre-ville ancien et dégradé de Choisy-le-Roi. D'autres opérations sont portées notamment en lien avec la présence du fleuve, comme atout autant qu'aléa, avec la création d'un port urbain aux Ardoines, la renaturation des berges de l'Yerres ou la restauration de la zone humide de Villeneuve-Saint-Georges.

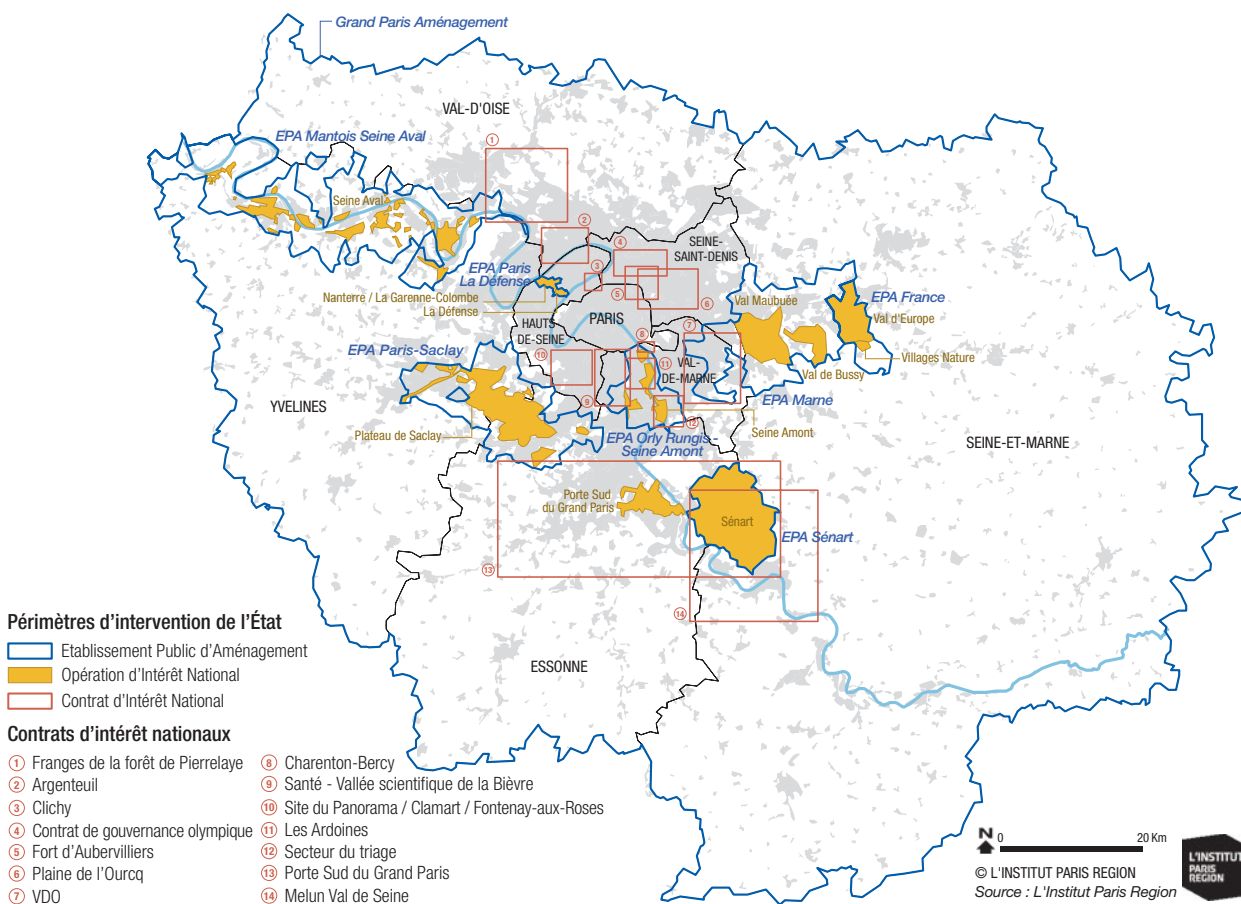
Si ces 4 territoires concentrent une intensité très importante de mutations et de diversité de projets, tous les territoires développent des projets, liés par exemple à l'eau (autour de la Bièvre, de la Vieille Mer, des berges de la Seine, de la Marne et des canaux), aux appels à projets urbains innovants (*voir encadré ci-dessus*), aux quartiers du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), ou encore aux quartiers de gare du réseau du Grand Paris Express (*voir plus haut*).

Les OIN et CIN en Île-de-France, des outils partenariaux permettant l'intervention de l'État

Dans la région capitale, l'État continue d'exercer un rôle important en matière d'aménagement du territoire. Il intervient directement dans la définition des secteurs de développement et le pilotage opérationnel des projets d'aménagement au travers d'établissements publics d'aménagement (EPA), dont 7 ont été mis en place à l'échelle de territoires spécifiques et auxquels il faut ajouter Grand Paris Aménagement (GPA) dont le ressort d'intervention est l'ensemble de l'Île-de-France (avec aussi des interventions ciblées, notamment sur la Plaine de France et la Seine-Amont). Les secteurs sur lesquels ces EPA sont positionnés comprennent au moins en partie des périmètres d'opérations d'intérêt national (OIN), créées à l'initiative de l'État dès les années 60-70, dans des zones considérées comme stratégiques (La Défense, Plateau de Saclay, abords de Disneyland...). Les collectivités territoriales ont été progressivement intégrées à la gouvernance des OIN. Plus récemment, le dispositif des contrats d'intérêt

national (CIN) a été promu, pour allier la recherche d'une émergence de projets d'envergure nationale avec un portage principalement par les acteurs locaux. Pour l'heure, 14 CIN ont été conclus, notamment sur la Plaine de l'Ourcq, les Ardoines, la Vallée scientifique de la Bièvre, etc. Les CIN ont parfois pris la suite de contrats de développement territorial (CDT), élaborés par les collectivités et l'État, en application de la loi Grand Paris de 2010, et qui avaient pour vocation première d'accompagner l'arrivée des gares du GPE. Si ces démarches ont suscité une mobilisation collective au niveau local, qui peut perdurer, elles n'ont pas fait l'objet d'une coordination globale, ni d'engagements financiers de la part de l'État. Par la suite, la MGP a labellisé des opérations d'intérêt métropolitain (OIM), au nombre de 5 (Plaine Saulnier en lien avec la future piscine olympique, mais aussi Noisy-Est ou Livry-Gargan), qui lui permettent d'entrer dans la gouvernance opérationnelle de projets d'aménagement.

LES TERRITOIRES D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUES DE L'ÉTAT EN ÎLE-DE-FRANCE



Les coopérations souples de projets

Au-delà des grands projets portés par chacun des acteurs institutionnels sur tout ou partie du territoire métropolitain, des partenariats et des coopérations entre acteurs se développent de manière moins formalisée, autour d'un projet d'aménagement ou de territoire. Ainsi, les coopérations souples de projet sont des formes de coopération faiblement institutionnalisées entre des collectivités locales ou des intercommunalités, impliquant éventuellement d'autres partenaires, qui leur permettent de porter en commun des réflexions, des préfigurations, des projets de territoires ou d'aménagement.

Ces coopérations souples de projet peuvent prendre plusieurs formes juridiques : alliance et convention de partenariat (sans référence juridique), conventionnement technique autour de mutualisation ou de conduite d'études (se basant sur les textes du Code général des collectivités territoriales ou encore de la commande publique : transfert de maîtrise d'ouvrage, ententes, conventions de gestion, coopération public-public...), ou encore association ou syndicat (qui possèdent une personnalité morale et un budget propre). Elles portent des projets ou des réflexions qui dépassent les limites institutionnelles : projets de transports, développement économique, éléments de grand paysage qui créent des continuités métropolitaines (canaux, rivières)...

Beaucoup de ces coopérations ont connu une période de latence à la suite des évolutions institutionnelles et à la mise en œuvre de la réforme territoriale dans le Grand Paris. Certaines ont été relancées, tandis que d'autres ne se réunissent plus sans être nécessairement dissoutes. La Métropole du Grand Paris a aussi créé plusieurs instances pour favoriser les collaborations et limiter les effets de seuils au-delà de son périmètre : une conférence des Présidents des Territoires, une conférence des Présidents des EPCI limitrophes de la MGP, et un partenariat avec les grands syndicats à travers la conférence des Présidents des Services publics urbains du Grand Paris. La Ville de Paris a relancé de son côté des coopérations souples avec certaines des collectivités limitrophes, pour accompagner et renforcer une dynamique de projets en devenir sur ses espaces d'interface (périphérique, bois, canaux...).

De nouvelles formes de coopérations très souples, sans aucun statut juridique, sont également apparues, tel que l'Arc de l'innovation qui rassemble les territoires de Paris, Est Ensemble, Plaine Commune et Grand-Orly Seine Bièvre. Ce projet initié en 2015 vise à accompagner, favoriser l'innovation et rééquilibrer les activités économiques dans le Grand Est Parisien.

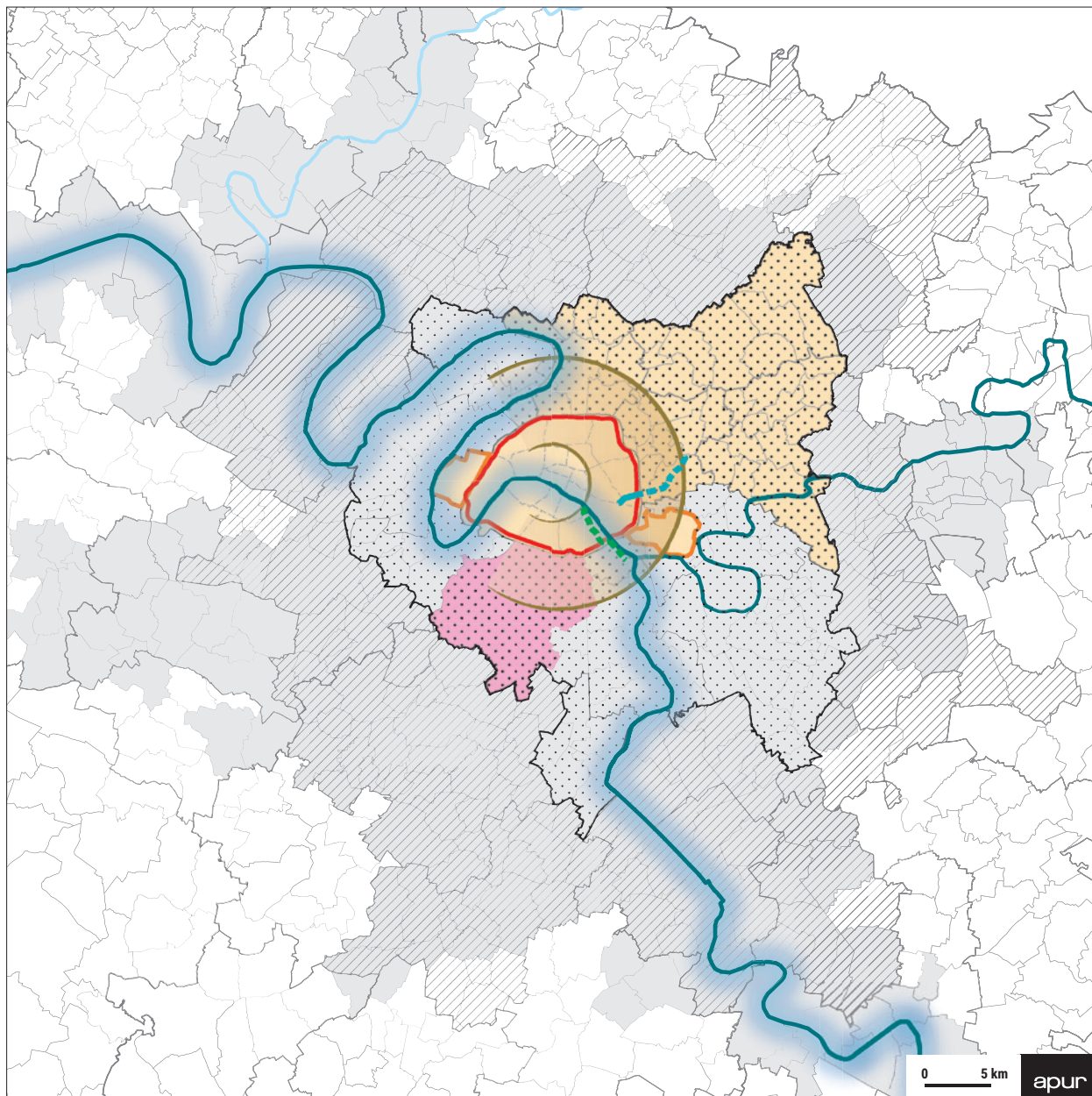
On peut distinguer deux formes majoritaires de coopérations souples. D'une part, les coopérations formées autour d'un projet d'aménagement, qui préfigurent des projets amenés à se concrétiser et souvent à être pris en charge par un autre acteur (par exemple, les prolongements de ligne de métro, ou encore la constitution de Contrats d'Intérêt National comme la Plaine de l'Ourcq ou la gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges). Ainsi, certaines coopérations se sont terminées car le projet qu'elles portaient s'est concrétisé. C'est le cas par exemple de l'association qui promouvait le prolongement de la ligne 11. D'une autre manière, la démarche de l'Entente Seine a permis de nourrir le projet Seine de Plaine Commune, qui en assure la maîtrise d'ouvrage.

D'autre part, certaines coopérations qui sont avant tout des dynamiques d'échange autour d'un sujet commun, de politiques publiques convergentes, ou d'intérêt partagé, et peuvent s'inscrire dans une temporalité plus longue sans s'institutionnaliser (par exemple l'Arc de l'innovation).

Dans la période récente, certaines coopérations se sont achevées car l'objectif à l'origine de leur partenariat a été atteint, d'autres sont en sommeil, tandis que d'autres encore ont été créées. Parmi les nouvelles initiatives, on peut noter la coopération autour des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et de leur héritage urbain entre Paris, le département de Seine-Saint-Denis, et les quatre EPT de Seine-Saint-Denis (Plaine Commune, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Paris Terre d'Envol), ou encore le lancement en 2019 des Ateliers du Boulevard périphérique qui visent à échanger sur l'avenir du Périphérique et auxquels prennent part Paris, les communes limitrophes, les territoires et les départements riverains, ainsi que la MGP, la Région et l'État. Ce sont parfois des moyens de réunir et coordonner l'action de maîtres d'ouvrage de nature très diverse, concourant à un objectif commun et dont les compétences requises sont partagées, comme l'objectif de baignade en Seine et en Marne, dont le comité de pilotage regroupe près de trente acteurs.

On peut également considérer le syndicat d'études Paris Métropole, puis le Forum métropolitain du Grand Paris, comme une forme de coopération souple entre les différents niveaux de collectivités, parties prenantes du Grand Paris. Enfin, à une plus large échelle, l'Axe Seine est un projet qui donne lieu à plusieurs types de coopérations plus ou moins institutionnalisées (*voir ci-après*).

LES COOPÉRATIONS SOUPLES DE PROJET



Coopérations souples de projet

- Conférence des projets de la Vallée Scientifique de la Bièvre
- Convention JOP-2024
- Paris - Seine-Saint-Denis
- Alliance des Territoires

Arc de l'Innovation

- Ateliers du Boulevard Périphérique
Paris, les 21 communes, 8 EPT et 3 départements limitrophes, la MGP et la Région Ile-de-France

- Ateliers des Bois
Paris, les 12 communes, 2 départements limitrophes, la MGP et la Région Ile-de-France

- Plan qualité de l'eau et baignade en Marne et en Seine

- Coopération autour de l'Axe Seine

Dont prolongements de ligne

- L9
Montreuil, Les Lilas, Rosny-sous-Bois, Noisy-le-Sec, Bagnolet, Fontenay-sous-Bois, St-Mandé, T8 et CD93 (membres fondateurs), Paris et Mairie du 20^e (membres associés)

- L10
Paris, Ivry-sur-Seine, T12, CD94

Dont instances de coopérations mises en place par la MGP

- Conférence des Présidents des Territoires
- Conférence des Présidents des EPCI limitrophes

Conférence des Présidents des Services publics urbains du Grand Paris

Cette coopération qui rassemble la Métropole du Grand Paris, le SEDIF, le SIAAP, le SIFUREP, le SIGEIF, le SIPPPEC, le SYCTOM et l'EPTB, n'est pas représentée sur la carte.

Limites administratives et géographiques

- Unité urbaine
- Périmètre de la MGP
- Département
- Intercommunalité
- Commune

Cette carte est non exhaustive et ne figure que des coopérations qui incluent plus de 2 partenaires.

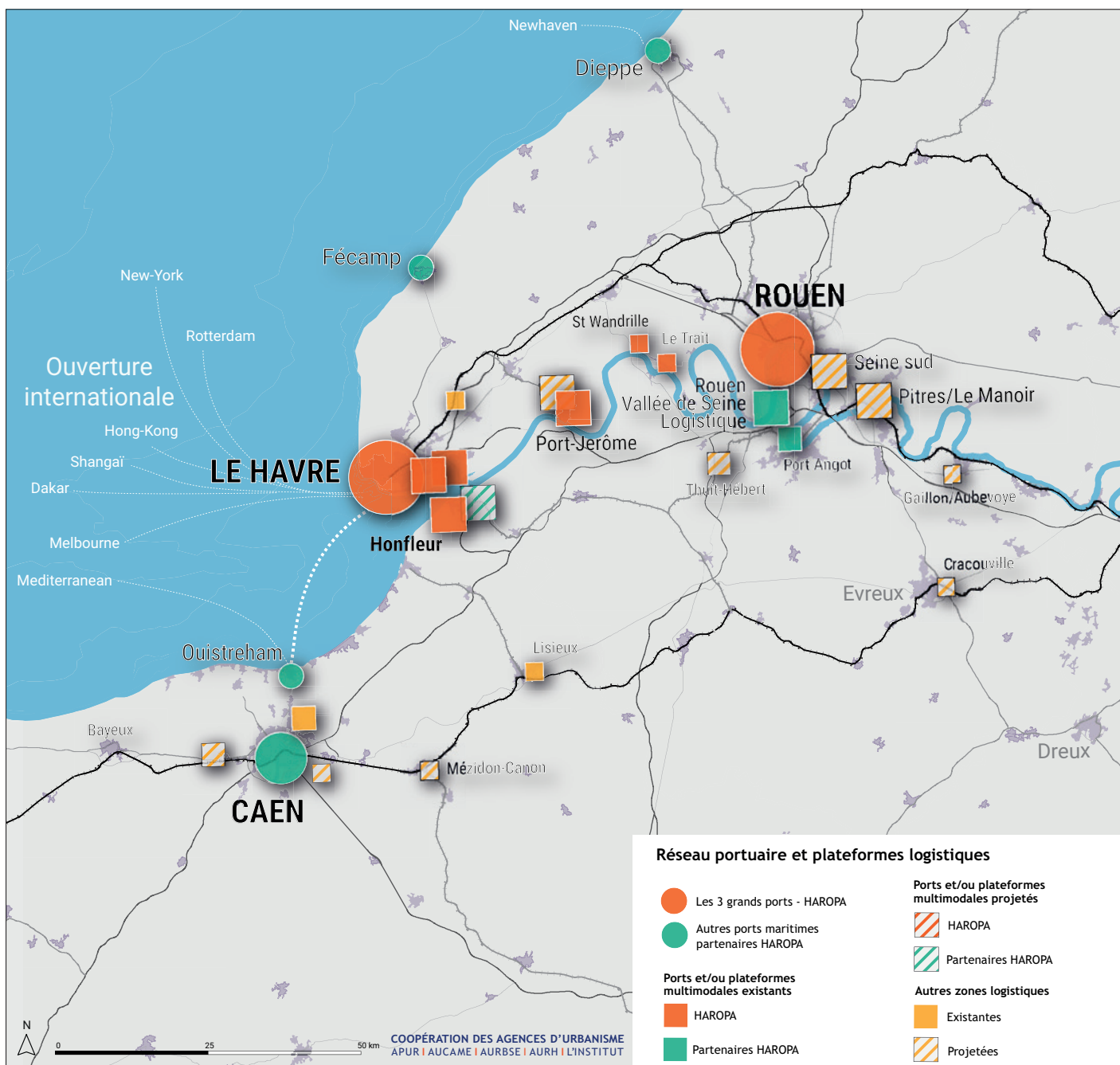
Sources: Apur, Institut Paris Région, Forum métropolitain du Grand Paris (Novembre 2021)

L'Axe Seine

En 2007, lorsque le Président de la République Nicolas Sarkozy, relance le projet du Grand Paris, il affirme qu'il « n'y aura pas de France forte et ambitieuse si l'Île-de-France se recroqueville sur elle-même », ouvrant la voie à un Grand Paris ouvert sur le reste de la France. En 2008, la consultation internationale « le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne » concrétise cette idée dans le concept de l'Axe Seine. Parmi les dix propositions retenues, le projet « Seine Métropole » de l'architecte Antoine Grumbach décrit un Grand Paris qui s'étend jusqu'au Havre, le long de la vallée de la Seine.

Depuis, plusieurs dynamiques collectives se sont mises en place autour de la Seine, illustrant la pertinence de cette échelle sur de nombreux sujets. Sur le transport fluvial, un rapprochement a été opéré entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, qui se sont réunis au sein d'un Groupement d'Intérêt Économique (GIE) en 2012, puis ont fusionné en 2021 en un établissement public portuaire unique (EPIC), nommé Haropa.

Afin de renforcer la connaissance de ce vaste territoire, les cinq Agences d'urbanisme de Paris (Atelier parisien d'urbanisme, Apur), Caen (Aucame), Rouen (AURBSE), le Havre (AURH) et Île-de-France (Institut Paris Region) se sont rapprochées dès 2010. En novembre 2014, les cinq agences ont ensuite précisé les modalités d'organi-



sation de leur partenariat dans la « charte de coopération des Agences de la Vallée de la Seine ».

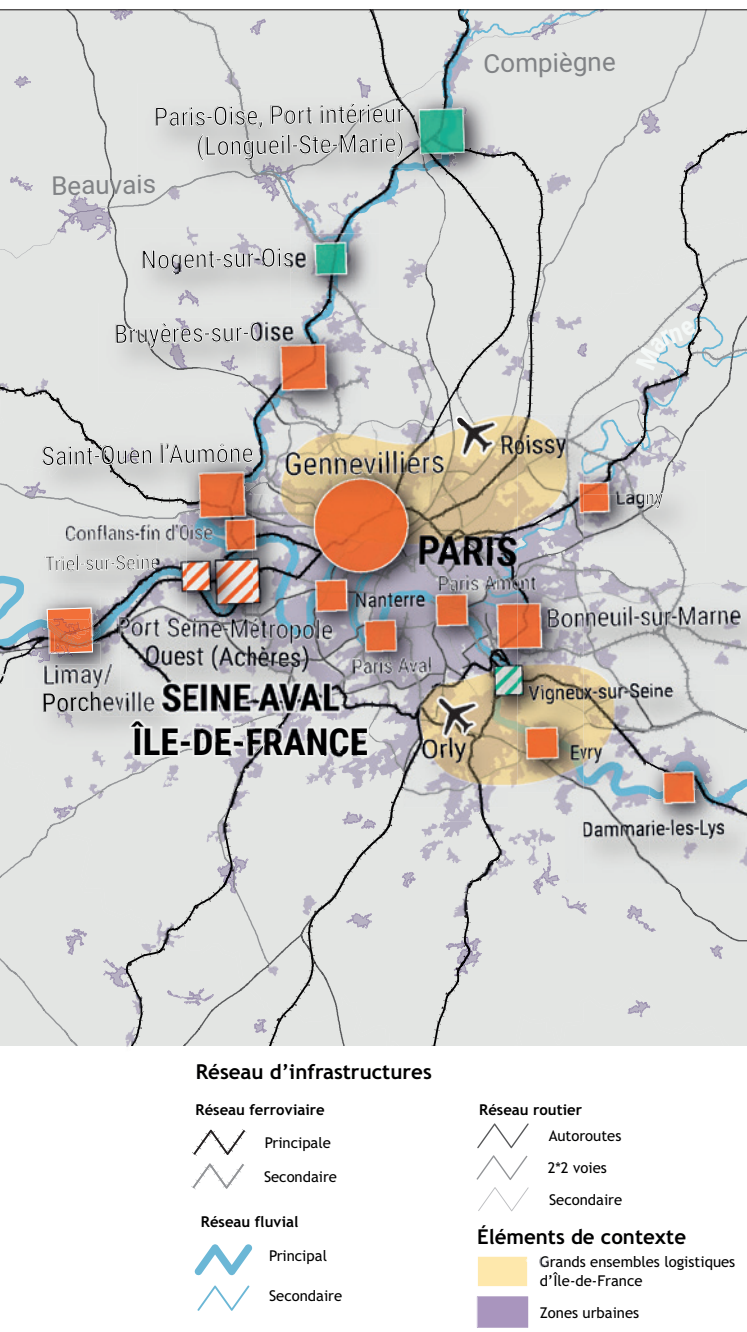
Un travail partenarial a également émergé en 2013 dans le cadre de la démarche « Vallée de la Seine », réunissant l'État ainsi que les régions Normandie et Île-de-France. Cette ambition de réfléchir et d'agir ensemble sur ce territoire s'est concrétisée en 2015 au travers du contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) Vallée de la Seine 2015-2020. Ce plan, prolongé en 2021, développe une stratégie autour de trois sujets principaux: la gestion de l'espace et le développement durable, la maîtrise des flux et des déplacements, ainsi que le développement économique, l'enseignement supérieur et la recherche. Concrètement, il regroupe différentes approches et axes de travail:

- Une démarche permanente d'observation, étude et prospective, visant à développer la connaissance de l'espace de la Vallée de la Seine, en particulier à travers un accompagnement par les agences d'urbanisme, dont la démarche de coopération a été intégrée au CPIER;
- Des actions sur les grands projets d'infrastructures, notamment d'importants investissements dans les transports fluviaux et ferroviaires (dont le projet de ligne nouvelle Paris Normandie, LNPN et la liaison Serqueux-Gisors);
- Des dynamiques de coopération par filière, comme le tourisme ou l'environnement.

D'autres acteurs se mobilisent aussi pour favoriser les coopérations à cette échelle. Une association, l'Adas (Association des Départements de l'Axe Seine) a été créée en 2016, regroupant les départements du Val-d'Oise, la Seine-Maritime, les Hauts-de-Seine, les Yvelines, l'Eure et le Calvados. Son projet principal est la création de l'itinéraire cyclable « la Seine à vélo » de Paris au Havre.

La Ville de Paris, la Métropole Rouen-Normandie, la Communauté de l'Agglomération Havraise (Codah) et Haropa se sont également associés, en lien avec les agences d'urbanisme, pour lancer l'appel à projets urbains innovants « Réinventer la Seine » en 2016.

Enfin, les villes et les métropoles de Paris, Rouen et Le Havre se rencontrent pour organiser leur coopération. Après une première rencontre le 11 février 2021, l'acte 2 des rencontres Axe Seine s'est tenu le 31 mai, réunissant les maires et présidents des intercommunalités de Paris, Rouen et Le Havre, ainsi qu'une trentaine d'acteurs publics et privés, autour de la thématique du développement de la logistique fluviale, avec des propositions d'actions concrètes. Les premiers axes de travail identifiés concernent plus généralement le développement et la décarbonation du transport fluvial, le tourisme fluvial et fluvestre (sur les rives), l'agriculture durable, la gestion des milieux aquatiques, ainsi que l'énergie, thème de l'acte 3 qui s'est tenu le 26 octobre à Paris. Lors de cette troisième rencontre, la constitution d'une société d'économie mixte (SEM) « Axe Seine Énergie », ainsi que le lancement d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) et d'un label « Axe Seine Énergies Renouvelables » ont été annoncés, dans le but d'accélérer la transition énergétique dans la vallée de la Seine. En outre, les collectivités ont décidé de la création d'une « Entente de l'Axe Seine », un format d'association permettant d'approfondir la coopération en mutualisant certaines ressources humaines et financières et mener ainsi des projets structurants autour des énergies renouvelables. C'est cette même Entente qui définira par exemple la feuille de route de la SEM Axe Seine Énergie.



5. Les dynamiques du Grand Paris - Sélection de chiffres-clés

Cette partie présente une sélection de chiffres-clés autour des grands enjeux de l'espace métropolitain. Ces données de contexte visent à illustrer les dynamiques à l'œuvre dans le Grand Paris dans les deux dernières décennies, afin d'éclairer les enjeux actuels.

La sélection de sujets traités, loin d'être exhaustive, comprend des éléments relatifs aux tendances démographiques, sociales, économiques, environnementales, de mobilités et de logement. Celles-ci sont approchées à partir de données à différentes échelles, ainsi que de représentations graphiques et cartographiques.

Évolution de la population

Une population concentrée dans le centre de l'agglomération

La population francilienne est extrêmement concentrée dans le cœur de l'agglomération, très dense. Ainsi, 58 % de la population régionale est regroupée dans les limites de la MGP (c'est-à-dire sur 7 % du territoire régional), tandis que 31 % des Franciliens résident dans la partie de l'unité urbaine parisienne située en grande couronne (soit 89 % des habitants au total situés dans 24 % du territoire régional).

Sur les 20 dernières années, la population augmente dans l'ensemble des départements franciliens. La Région gagne près de 1,3 million d'habitants, dont près

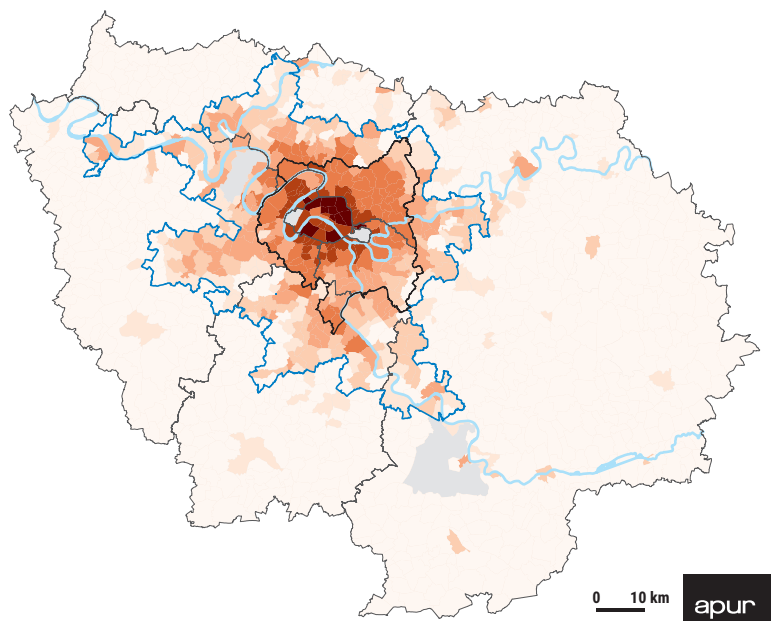
de 700 000 dans le périmètre de la MGP. Sur la dernière période (2013-2018), la croissance démographique se concentre dans l'unité urbaine (hors Paris et Hauts-de-Seine), en particulier vers l'Est de la petite couronne et les communes dynamiques de grande couronne voisines (plus de la moitié de la croissance démographique sur cette période dans les départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne). La Seine-Saint-Denis est le département dont la population croît le plus rapidement avec 1 % de croissance annuelle (+80 000 habitants entre 2013 et 2018). D'après les projections, ce sont les départements de petite couronne qui devraient accueillir la plus forte croissance de la population et de l'emploi en Île-de-France d'ici à 2035¹.

	Paris	MGP	Unité urbaine	Île-de-France
Population, 2018	2 176 000	7 075 000	1 081 6 000	12 213 000
Évolution de la population, 1999-2018	+2 %	+11 %	+11 %	+12 %
Variation annuelle de la population, 1999-2008 (%)	+0,4%	+0,7%	+0,7%	+0,7%
Variation annuelle de la population, 2008-2013 (%)	+0,2%	+0,4%	+0,5%	+0,5%
Variation annuelle de la population, 2013-2018	-0,5 %	+0,3 %	+0,4 %	+0,4 %
Densité de population à l'hectare, 2018	206	87	38	10

Source: Insee, recensement de la population

¹ — Voir Apur, IAU-IdF, *Forum métropolitain du Grand Paris. Bilan de la mise en œuvre de la réforme territoriale dans l'espace métropolitain du Grand Paris. Éléments complémentaires et actualisés*, 2019.

DENSITÉ DE LA POPULATION

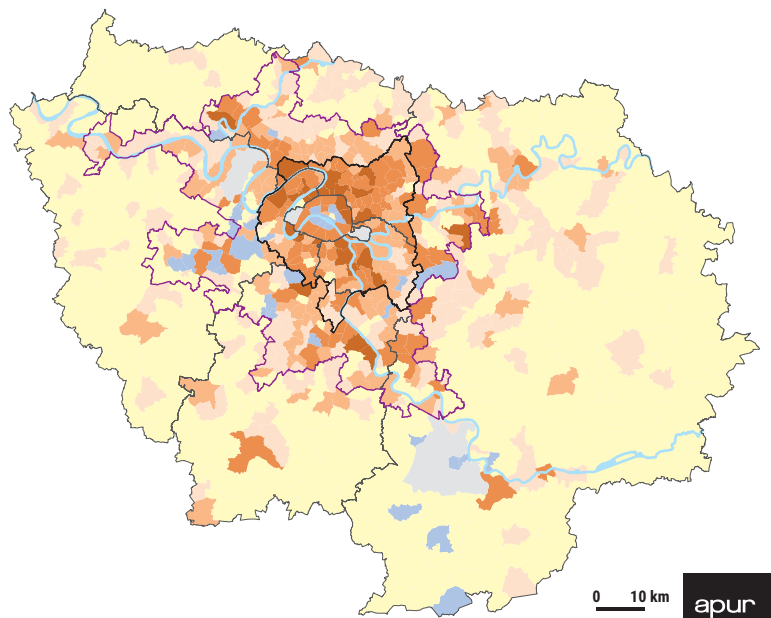


Nombre d'habitants à l'hectare

- plus de 250
 - de 100 à 250
 - de 50 à 100
 - de 25 à 50
 - de 10 à 25
 - de 5 à 10
 - moins de 5
- limite MGP
— limite Unité Urbaine
— limite département

Source : Recensement de la Population (Insee) 2018

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET 2018

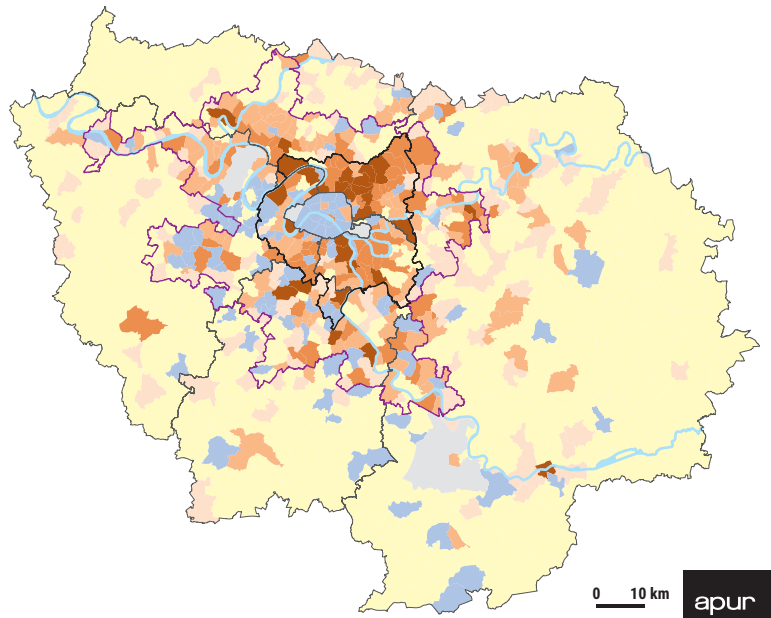


Évolution du nombre d'habitants entre 1999 et 2018

- HAUSSE**
- plus de 10 000
 - de 3 000 à 10 000
 - de 1 000 à 3 000
 - de 300 à 1 000
- STABILITÉ**
- de -300 à +300
- BAISSE**
- plus de 300
- limite MGP
— limite Unité Urbaine
— limite département

Source : Recensement de la Population (Insee) - 1999 et 2018

ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2013 ET 2018



Évolution du nombre d'habitants entre 2013 et 2018

- HAUSSE**
- plus de 3 000
 - de 1 000 à 3 000
 - de 300 à 1 000
 - de 100 à 300
- STABILITÉ**
- de -100 à +100
- BAISSE**
- plus de 100
- limite MGP
— limite Unité Urbaine
— limite département

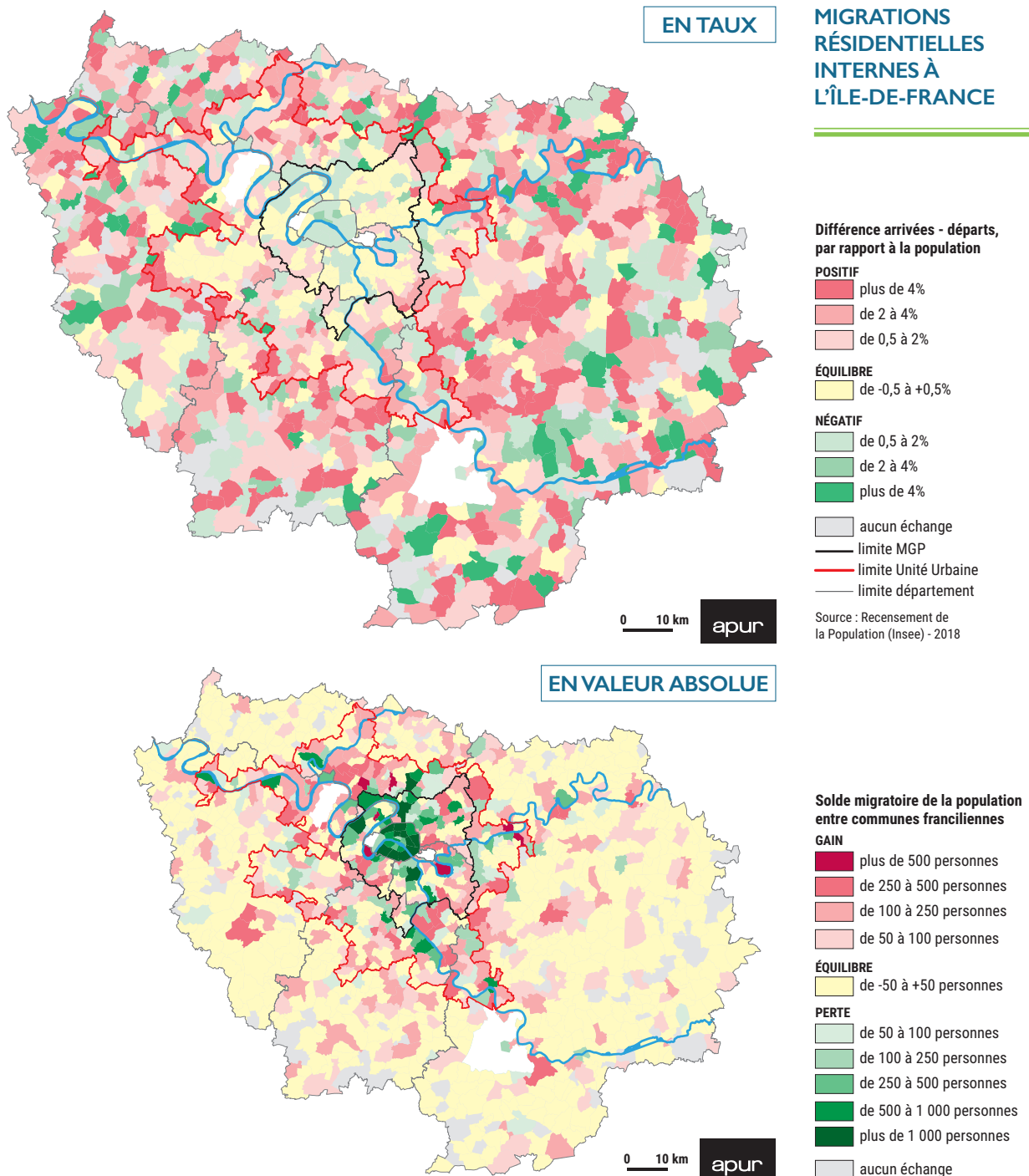
Source : Recensement de la Population (Insee) - 2013 et 2018

Une croissance de la population due au solde naturel positif, un solde migratoire négatif

La hausse de population en Île-de-France est due à un solde naturel positif, tandis que le solde migratoire apparent est négatif: -1,1 % annuel à Paris entre 2013 et 2018, -0,6 % à l'échelle de la Métropole du Grand Paris et -0,5 % en Île-de-France.

En ce qui concerne les déplacements internes à l'Île-de-France, en 2018, 635 000 personnes ont quitté une commune

francilienne pour aller s'installer dans une autre commune de la région. En volume, la plupart des départs se situent dans les communes du centre de l'agglomération: Paris et certaines communes des EPT limitrophes du Nord (Paris Ouest La Défense, Boucle Nord de Seine, Plaine Commune et Est Ensemble) ou du Sud (Grand Orly Seine-Bièvre). Les communes excédentaires qui reçoivent un nombre élevé d'arrivants se situent surtout dans l'agglomération parisienne, en dehors de la MGP. Paris et les départements de petite couronne sont légèrement déficitaires, tandis que les départements de grande couronne gagnent des habitants.

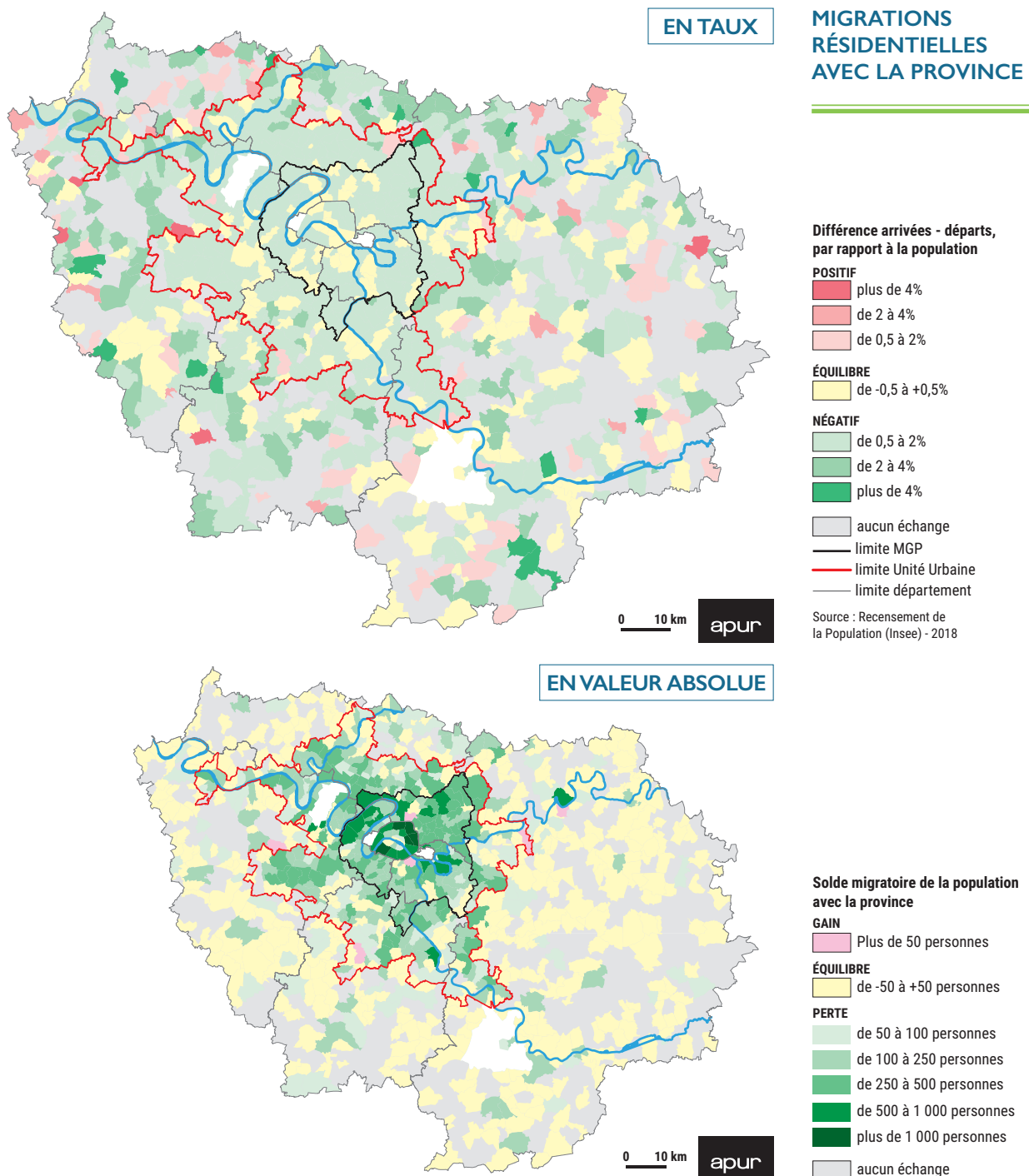


En ce qui concerne les migrations résidentielles entre l'Île-de-France et les autres régions, tous les départements franciliens sont déficitaires, chaque département perdant entre 0,6 % et 1,3 % de sa population au profit de la province en 2018. En volume, ce sont les communes du cœur de l'agglomération, plus peuplées, qui affichent un déficit plus élevé. Au total, 238 000 personnes sont parties s'installer en province et 140 000 sont venues s'installer en Île-de-France en 2018. La crise sanitaire liée à la Covid-19 et les différentes périodes de confinement ont poussé certains citoyens à réinterroger leurs choix résidentiels et ont parfois renforcé leurs

aspirations à plus de nature et d'espace. Si l'on ne dispose pas pour l'instant de données sur la période récente, il est possible que cette hausse ressentie de l'attractivité des territoires ruraux, alliée au développement du télétravail, renforce les évolutions démographiques récentes. Celles-ci ont été marquées à la fois par une légère baisse de la population dans la ville centre de l'agglomération, notamment due à la croissance du parc de logement inoccupé², et une hausse des départs de l'Île-de-France vers les régions limitrophes³.

2 — Apur, 2 175 601 habitants à Paris au 1^{er} janvier 2018, février 2021

3 — L'Institut Paris Region, Mariette Sagot, « L'attractivité des franges de l'Île-de-France confirmée bien avant la crise sanitaire », *Les Franciliens - Territoires et modes de vie*, 4 mars 2021



Disparités de revenus

Un revenu en hausse mais des inégalités exacerbées en Île-de-France

L'analyse de la géographie sociale et de son évolution sur la période récente montre l'existence de fortes inégalités sociales et territoriales en Île-de-France. Celles-ci sont particulièrement marquées dans le cœur de l'agglomération qui accueille le département où les revenus sont les plus faibles de France, la Seine-Saint-Denis, et les deux départements les plus aisés, Paris et les Hauts-de-Seine. Entre 2001 et 2018, le revenu médian déclaré augmente en Île-de-France (+36 %) comme à Paris (+50 %)⁴. Cependant, le taux de pauvreté demeure à un niveau élevé, en particulier dans la MGP (18 %, contre 15 % en moyenne en France métropolitaine). L'Île-de-France est la région qui affiche le rapport interdécile le plus élevé (7,8, contre 5,8 en France métropolitaine), en particulier dans le cœur d'agglomération, illustrant les fortes disparités de revenus.

En 2018, la carte des revenus à l'échelle régionale montre une géographie encore fortement marquée par la distinction Est-Ouest. La majorité des communes des Hauts-de-Seine et des Yvelines, ainsi que les arrondissements de l'Ouest parisien, affichent ainsi un revenu médian très supérieur à la médiane régionale. Inversement, la grande majorité des communes de Seine-Saint-Denis présentent un revenu médian déclaré largement inférieur à la médiane régionale (34 communes sur 40). De manière générale, les communes périphériques, situées hors du cœur de l'agglomération, présentent un niveau de revenu plus proche de la médiane régionale.

Une tendance au renforcement des écarts dans les deux dernières décennies

Les deux dernières décennies sont marquées par un renforcement des écarts, avec d'une part, une consolidation des espaces aisés par enrichissement et diffusion dans les territoires limitrophes un peu moins aisés (dans

l'Ouest de l'Île-de-France et de la MGP), et d'autre part, une paupérisation de certains secteurs, notamment dans les territoires du Nord-Est et du Sud de la Métropole. À l'intérieur du périmètre de la MGP, les quartiers les plus centraux et les plus accessibles sont marqués par des évolutions sociales témoignant de l'arrivée de populations disposant de niveaux de revenus plus élevés dans des communes qui restent globalement populaires. L'impact des projets d'aménagement et de transports semble important localement, favorisant ces dynamiques.

L'analyse de l'évolution du revenu médian dans les communes franciliennes, et de l'évolution de l'écart du revenu médian de chaque commune à celui de la Région, montre que dans la plupart des cas, les écarts restent stables ou s'accroissent. Dans 528 communes sur 1 243 communes pour lesquelles les données sont disponibles, soit dans 42 % des communes, l'écart à la médiane régionale reste stable entre 2001 et 2018. Dans 378 communes, soit dans près d'un tiers des communes (30 %), les écarts s'accroissent.

C'est le cas en particulier à Paris et dans les départements de Petite Couronne : dans 66 communes des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis et arrondissements parisiens, les écarts s'accroissent, c'est-à-dire dans 46 % des communes et arrondissements de ces départements. Au total, les écarts s'accroissent ou restent stables dans 82 % des communes et arrondissements de Paris et de petite couronne.

À l'échelle régionale, dans 171 communes l'écart se réduit (14 % de l'ensemble des communes), c'est-à-dire que le revenu de ces communes se rapproche de la médiane régionale. C'est notamment le cas dans les communes de l'Est de la Seine-et-Marne, ou, dans le cœur d'agglomération, dans certaines communes au niveau de revenu inférieur à la moyenne régionale situées au nord-ouest de Paris. Enfin, 134 communes (11 % des communes) qui se situaient en dessous de la médiane régionale ont désormais un revenu supérieur à la médiane (l'écart devient positif), et 32 communes (3 % des communes) qui se situaient au-dessus de la médiane régionale sont maintenant en dessous de la médiane (l'écart devient négatif).

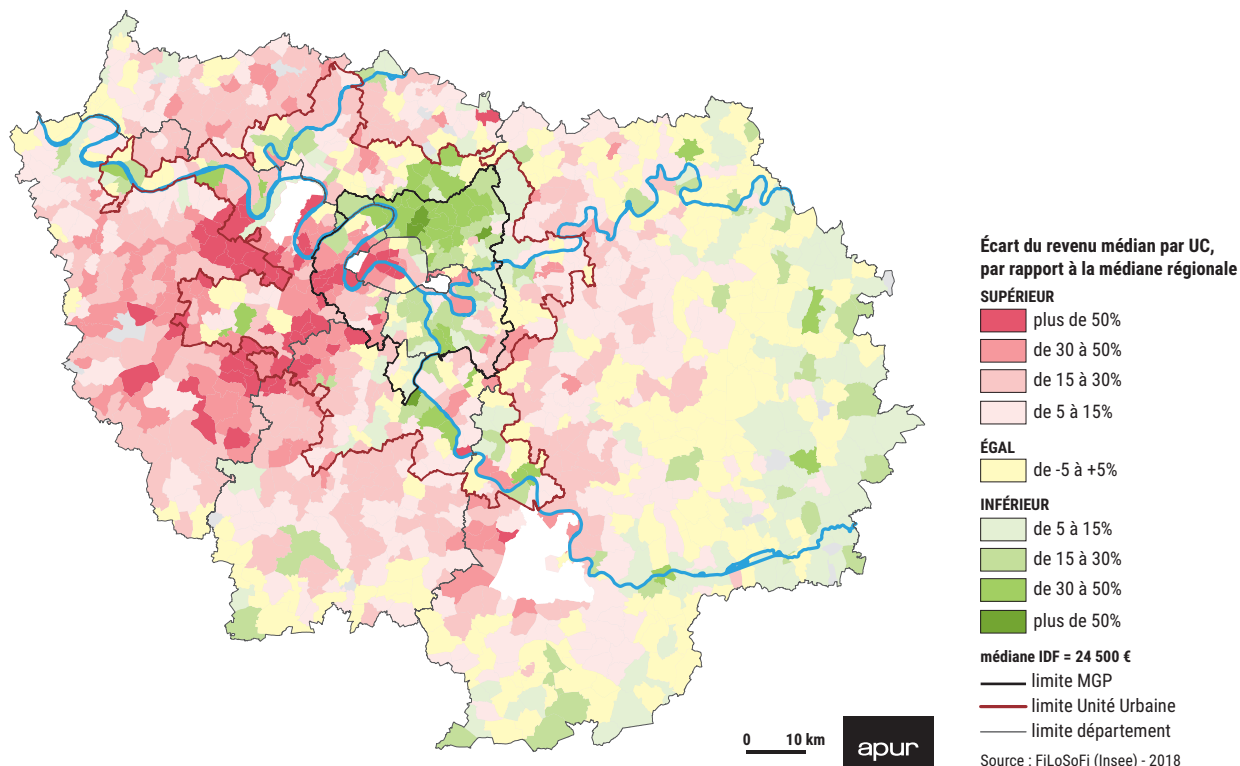
	Paris	MGP	Unité urbaine	Île-de-France
Revenu déclaré médian, 2018	30 150 €	24 210 €	24 300 €	24 500 €
Taux de pauvreté, 2018	15 %	18 %	17 %	16 %
Part de cadres / ouvriers, 2017	45 % / 7 %	33 % / 12 %	29 % / 13 %	28 % / 14 %
Part de cadres / ouvriers, 1999	33 % / 8 %	23 % / 13 %	21 % / 14 %	20 % / 15 %
Rapport interdécile ⁵ , 2018	11,3	9,8	8,4	7,8

Source : Insee, recensement de la population

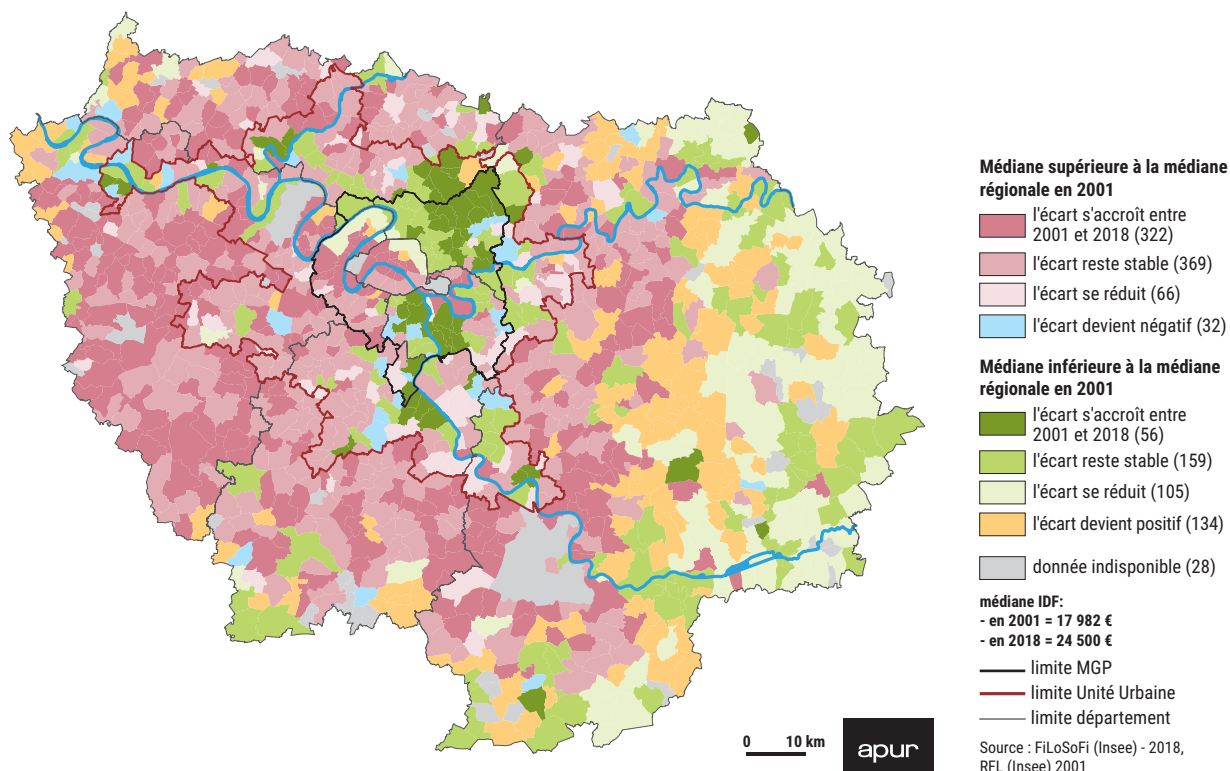
⁴ — Ce taux d'évolution est une estimation, calculée sur la base de deux sources différentes en 2001 (Insee, RFL) et en 2018 (Insee, Filosofi).

⁵ — Le rapport interdécile présenté ici est calculé sur le revenu déclaré. Il est donc plus élevé en comparaison d'un rapport interdécile calculé sur la base du revenu disponible (c'est-à-dire après impôts et versements des prestations sociales).

REVENU MÉDIAN (ÉCART À LA MÉDIANE RÉGIONALE)



REVENU MÉDIAN (ÉVOLUTION DE L'ÉCART À LA MÉDIANE RÉGIONALE)



Dynamiques d'emplois

Une région qui représente 31 % du PIB national, une géographie des emplois très polarisée

L'agglomération parisienne occupe une place économique centrale à l'échelle nationale. Elle concentre les grandes administrations et les lieux de décisions économiques, des pôles universitaires et de recherche majeurs, des grandes écoles et des sites culturels et touristiques mondialement connus. L'Île-de-France, qui réunit 18 % de la population française, représente 31 % du PIB national en 2018, dont plus des deux tiers sont compris dans la MGP. La région compte aussi près de 5,8 millions d'emplois, ce qui correspond à 22 % du total national.

La géographie des emplois en Île-de-France est extrêmement polarisée. 69 % des emplois régionaux se situent dans la Métropole et 93 % d'entre eux sont compris dans l'unité urbaine parisienne, la concentration des emplois étant ainsi encore plus forte que celle de la population. La tertiarisation de l'économie renforce cette polarisation. Dans le cœur de l'agglomération, les emplois sont concentrés dans Paris et les communes limitrophes, principalement à l'Ouest de Paris vers les arrondissements périphériques et les communes de proche couronne.

Alors que plus d'un emploi sur deux est un emploi de bureau dans la Métropole du Grand Paris, le parc de bureaux sur ce territoire est estimé à 40 millions de m², soit les trois quarts du parc francilien. Le parc de bureaux de la MGP est fortement concentré à Paris (42 % de l'offre) et dans les Hauts-de-Seine (34 %).

Un nombre d'emplois en hausse, notamment en petite couronne

Sur les 20 dernières années, c'est dans les départements de petite couronne que le nombre d'emplois augmente le plus rapidement (+18 % entre 1999 et 2018) et dans l'unité urbaine en général (+15 % sur la même période). Le nombre d'emplois augmente aussi, mais moins rapidement, à Paris (+11 %, soit une hausse de 186 000 emplois) et dans les franges de l'Île-de-France (+10 % pour l'Île-de-France

hors unité urbaine, soit une hausse de 35 000 emplois). Les dynamiques d'emploi montrent que la géographie a peu évolué, malgré l'émergence d'une nouvelle polarité au nord (Saint-Denis) et un desserrement des emplois dans Paris.

Par ailleurs, de nombreuses constructions de bureaux sont en projet, en particulièrement au sein de la MGP. La répartition de ces projets de bureaux montre une recherche de rééquilibrage à l'échelle du territoire métropolitain. Toutefois, parmi les programmes situés dans les quartiers de gare du Grand Paris Express notamment, on observe que ceux situés à l'ouest de la métropole se développent beaucoup plus vite qu'à l'est, confortant les disparités existantes⁶.

L'Île-de-France plus touchée par la crise que le reste du territoire national

L'épidémie de Covid-19 a provoqué en France une crise économique brutale et intense, amortie par les différents dispositifs de soutien mis en place par l'État. L'Île-de-France a été particulièrement touchée en raison des spécificités de son économie. Parmi toutes les régions, elle enregistre en 2020 la plus forte baisse de l'emploi salarié en un an (-1,7 %, soit 103 000 emplois détruits). Le tertiaire marchand, surreprésenté et plus particulièrement les secteurs de l'hébergement et restauration, les services aux entreprises et le commerce, totalisent le plus de pertes.

Paris et les Hauts-de-Seine concentrent la majeure partie de la baisse d'emplois sur la période (respectivement -2,5 % et -2,3 %). Inversement, dans le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et l'Essonne, l'emploi résiste nettement mieux à la crise que dans les cinq autres départements de la région. En lien avec les pertes d'emploi observées, le nombre de demandeurs d'emploi a augmenté plus fortement en Île-de-France qu'en France (catégorie A: +15,4 % contre +7,5 et catégories A, B et C: +8,6 % contre +4,5 %).

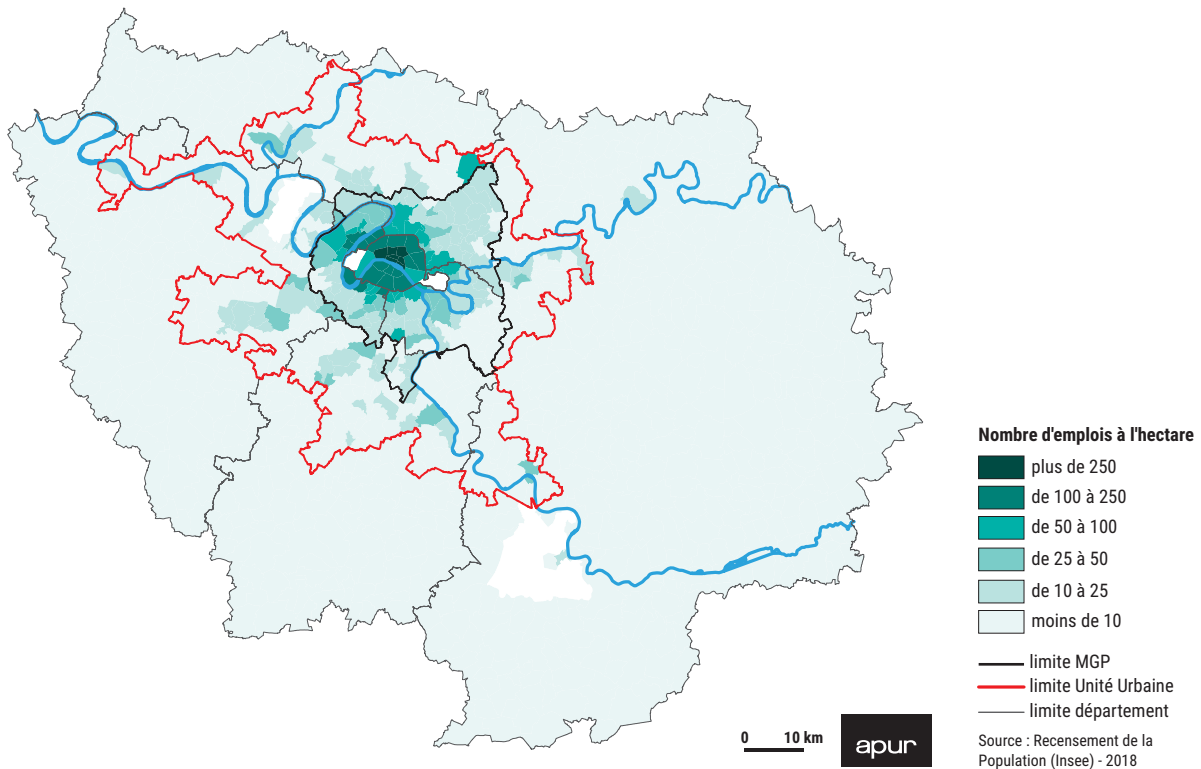
Les restrictions dues à la crise de la Covid-19 ont eu en particulier des conséquences très fortes sur le tourisme francilien qui semble perdurer. L'absence des clientèles internationale et d'affaires a lourdement pesé sur l'activité hôtelière, qui chute de 67,9 % en 2020 (contre -51,5 % en France).

⁶ — Apur, *Plus d'un emploi sur deux est un emploi de bureau dans la Métropole du Grand Paris*, décembre 2020

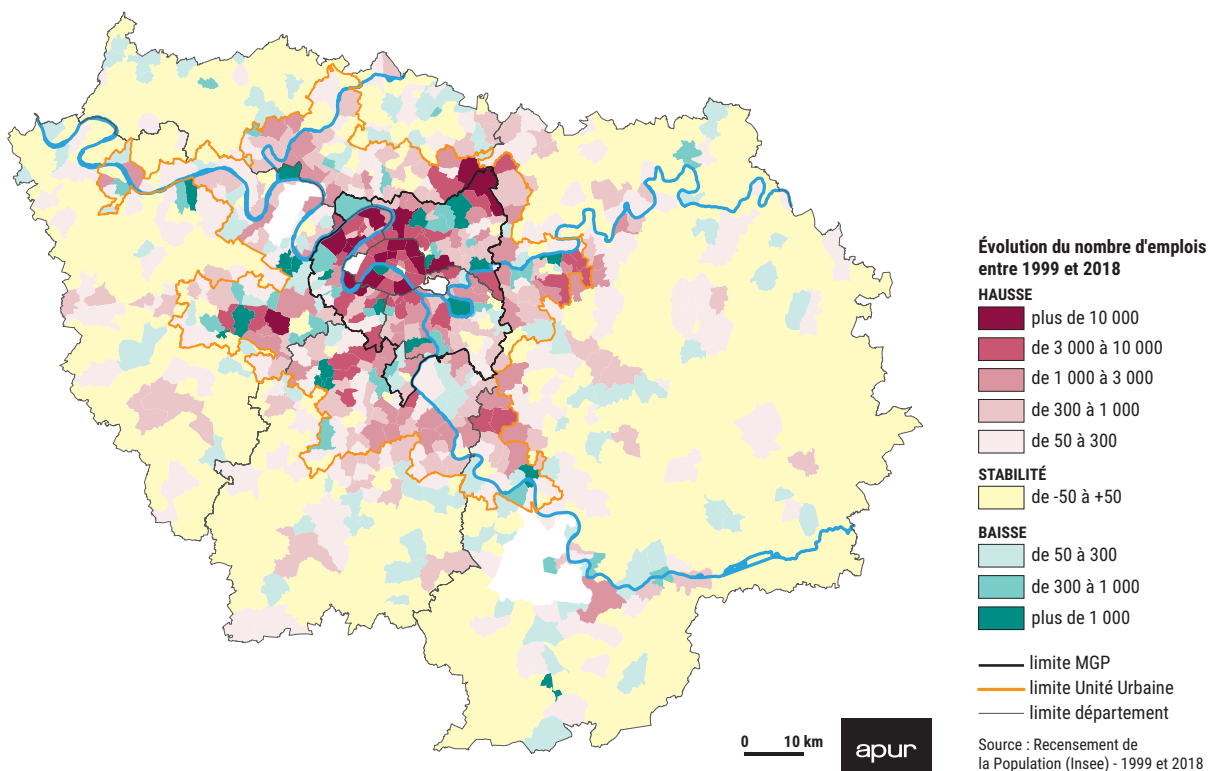
	Paris	MGP	Unité urbaine	Île-de-France
Nombre d'emplois, 2018	1 842 000	3 970 000	5 380 000	5 760 000
Taux d'évolution du nombre d'emplois, 1999-2018	+11 %	+15 %	+15 %	+14 %
Évolution du nombre d'emplois, 1999-2018	+ 186 000	+503 000	+689 000	+724 000

Source: Insee, recensement de la population

DENSITÉ D'EMPLOIS



ÉVOLUTION DES EMPLOIS ENTRE 1999 ET 2018



Évolutions des pratiques de mobilité

Des déplacements de plus en plus nombreux

Les pratiques et habitudes de mobilités du quotidien ont largement évolué ces dernières années et sont actuellement questionnées par le contexte de la crise sanitaire. La mobilité des franciliens augmente depuis le début des années 1990, pour atteindre près de 43 millions de déplacements quotidiens tous modes confondus en 2018 (+22 % entre 2001 et 2018). Cette augmentation des déplacements est constatée dans tous les territoires et toutes les liaisons, bien que toutefois plus marquée pour les déplacements internes à la grande couronne, à la petite couronne et à Paris. La hausse se relie à la fois à la croissance de la population et, depuis les années 2000, à l'augmentation de la mobilité individuelle.

Des évolutions dans les pratiques de mobilité, une baisse de l'usage de la voiture en cœur d'agglomération

À partir de 2001, on observe un changement profond dans les pratiques de mobilité, qui se prolonge actuellement avec une baisse de l'usage de la voiture et une augmentation de la mobilité à pied, en transports en commun (après 3 décennies de quasi-stagnation) et même, sur l'ensemble de la période, à vélo. En 2001, la voiture constituait le mode de déplacement majoritaire, avec 44 % des déplacements en Île-de-France, contre seulement 34 % en 2018. En 2018, c'est la marche qui est devenue le mode

principal de déplacement à l'échelle régionale (40 % des déplacements), notamment du fait de sa forte utilisation dans les déplacements de proximité.

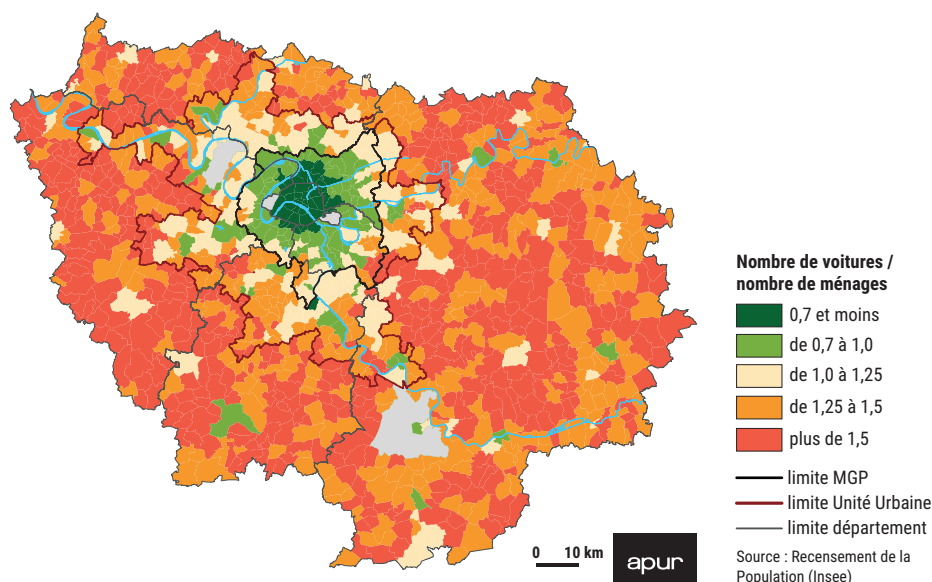
Entre 2001 et 2018, non seulement la part des déplacements en voiture baisse à Paris (de 22 % à 10 %) et en petite couronne (de 44 % à 30 %), mais le nombre de déplacements utilisant ce mode diminue aussi dans ces territoires. En grande couronne, le nombre de déplacements en voiture semble plafonner, tandis que leur part dans l'ensemble des déplacements est en légère baisse (de 62 % en 2001 à 57 % en 2018).

Cette baisse de la mobilité automobile en cœur d'agglomération s'accompagne d'une diminution du taux de motorisation des ménages⁷, particulièrement visible à Paris (de 0,50 en 1999 à 0,39 en 2017) et en petite couronne (de 0,87 à 0,81). En grande couronne, le nombre moyen de véhicules par ménage continue d'augmenter jusqu'en 2007 et semble arrivé à un plateau (1,19 voiture par ménage en 2017).

Des enjeux actuels liés à la crise sanitaire: essor du télétravail, développement du vélo, extension de l'offre de transports en commun

La crise sanitaire a eu des répercussions sur les choix de mobilité des métropolitains, avec une forte accélération de l'usage du vélo en particulier, favorisée par la mise en place d'aménagements temporaires, souvent amenés à être pérennisés. Le développement du télétravail a égale-

TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES



ment contribué à réduire la fréquentation des transports en commun aux heures de pointe, même s'il subsiste des interrogations quant aux effets durables à attendre de ces nouvelles pratiques professionnelles. Dans la Métropole du Grand Paris, on estime qu'entre 1,1 million et 2,3 millions de trajets par semaine pourraient être évités grâce à un télétravail régulier plus développé⁸.

Une baisse du nombre de trajets, cumulée à l'extension de l'offre (métro du Grand Paris Express, projets de tramway, etc.) pourrait ainsi contribuer à réduire la

congestion sur certaines lignes, alors que la saturation du réseau constitue encore un enjeu majeur. En outre, les nombreux projets de transports en commun (voir partie 4) correspondent à un besoin d'extension et d'évolution de l'offre, alors que la durée d'un trajet domicile-travail moyen en Île-de-France est passée de 36 minutes en 2001 à 42 minutes en 2018. La crise a enfin fait émerger un enjeu de financement des transports en commun, qui ont perdu beaucoup de recettes du fait des baisses de fréquentation, notamment toutes celles liées aux touristes.

	Paris	Paris + PC ⁹	Île-de-France
Nombre de déplacements par jour, 2018 (évolution 2001-2018)	13,2 millions (+26 %)	27,4 millions (+23 %)	42,7 millions (+22%)
Part marche, 2018 (évolution 2001-2018)	45 % (+10 pts)	45 % (+9 pts)	40 % (+6 pts)
Part voiture, 2018 (évolution 2001-2018)	10 % (-12 pts)	21 % (-13 pts)	34 % (-10 pts)
Part TC, 2018 (évolution 2001-2018)	41 % (+1 pt)	30 % (+4 pts)	22 % (+3 pts)
Part deux-roues motorisés, 2018 (évolution 2001-2018)	1 % (-1 pt)	1 % (-1 pt)	1 % (=)
Part vélo, 2018 (évolution 2001-2018)	2 % (+1 pt)	2 % (+1 pt)	2 % (+1 pt)
Part autres modes mécanisés, 2018 (évolution 2001-2018)	1 % (=)	1 % (+1 pt)	1 % (+1 pt)
Taux de motorisation, 2017 (1999)	0,39 (0,5)	0,66 (0,73)	0,87 (0,9)

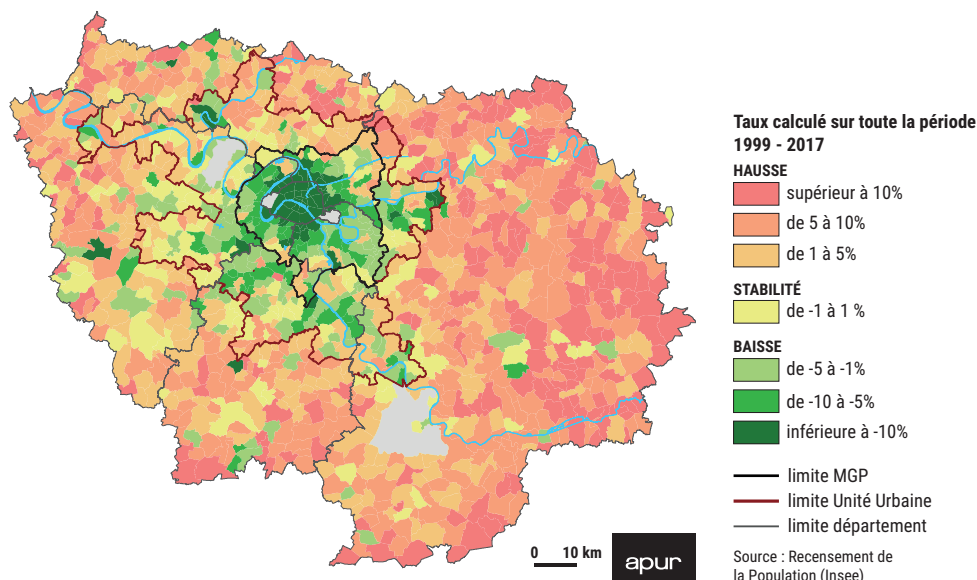
Source: EGT H2020, Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

Note de lecture du tableau:

Pour le nombre de déplacements et les parts modales, les déplacements pris en compte sont les déplacements intéressant le territoire et non pas seulement les déplacements internes au territoire. Ainsi, pour Paris, les déplacements pris en compte sont les déplacements Paris-Paris, mais aussi Paris-petite couronne et Paris-grande couronne. Les chiffres EGT ne tiennent compte que d'une partie de la mobilité sur le territoire: ils n'intègrent pas les déplacements des non-résidents (touristes), les livraisons, transport de marchandises, flux de transit, etc.

- 7 — Le taux de motorisation est le nombre moyen de voitures par ménage.
- 8 — Apur, *Télétravail et mobilité dans le Grand Paris – Quel impact demain sur les réseaux de transport ?* juillet 2020.
- 9 — PC: petite couronne. Les données de l'Enquête Globale Transport ne sont pas disponibles à l'échelle de la MGP, ni à l'échelle de l'unité urbaine.

ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES ENTRE 1999 ET 2017



Construction de logements

Les objectifs de construction : 70 000 logements par an en Île-de-France dont 38 000 dans la MGP

La pénurie de logements en France métropolitaine est un enjeu majeur, particulièrement en Île-de-France. Dans le cœur d'agglomération, notamment à Paris, la rareté de l'offre a conduit à une hausse des prix de l'immobilier qui restreint la capacité de nombreux ménages à se loger. Ainsi, entre 2000 et 2020, les prix de vente des appartements anciens ont été multipliés par 2,3 en grande couronne, par 3 en petite couronne et par 3,7 à Paris.

Alors que 1,2 million de Franciliens sont mal-logés en 2019 (selon la Fondation Abbé Pierre), des objectifs ambitieux de construction de logements ont été énoncés en 2010 dans la loi relative au Grand Paris, ainsi que dans le SDRIF. Ces textes définissent un objectif de 70 000 logements à construire chaque année en Île-de-France, dont 38 000 logements par an dans la MGP. De plus, le SDRIF approuvé en 2013 promet l'objectif d'atteindre en moyenne 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc régional à l'horizon 2030.

Des objectifs atteints sur la dernière période mais un déficit de logements pas encore comblé

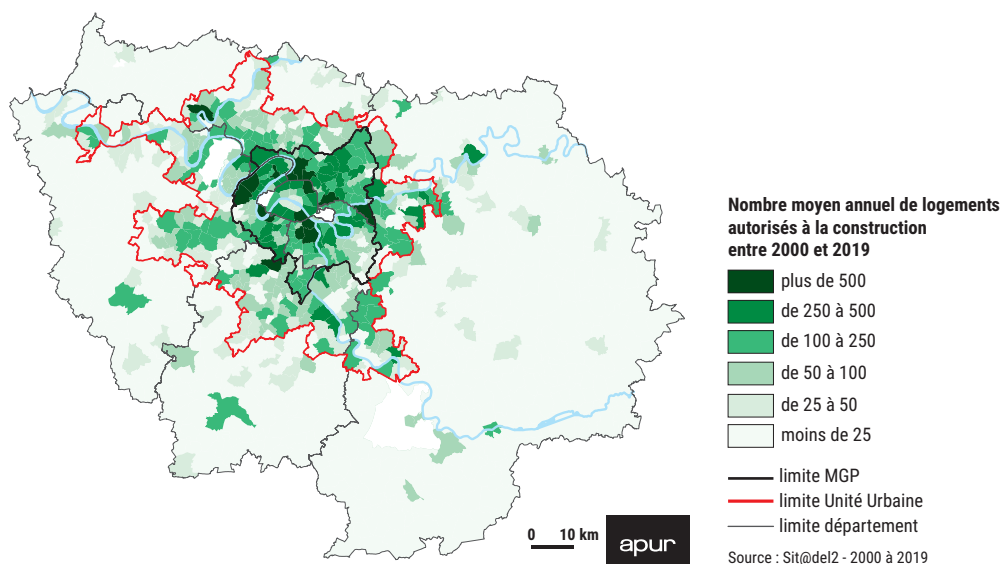
De 2000 à 2020, plus de 1,2 million de logements ont été autorisés à la construction en Île-de-France. En moyenne,

près de 45 000 logements par an ont été autorisés entre 2000 et 2010 (dont 22 000 par an dans la MGP). Puis, de 2011 à 2020, 74 000 logements ont été autorisés chaque année en moyenne, dont près de 40 000 dans la MGP, ce qui correspond à un niveau très légèrement supérieur aux objectifs de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

En effet, si entre 2011 et 2014, le nombre de logements autorisés est légèrement en dessous des objectifs (34 100 dans la MGP et 65 800 en Île-de-France en moyenne chaque année), le volume de construction s'intensifie fortement entre 2015 et 2019. Le nombre annuel de logements autorisés atteint ainsi 83 500 à l'échelle régionale et près de 45 400 dans la MGP sur cette période. Au sein de la MGP, les niveaux de construction sont particulièrement élevés dans les territoires Est Ensemble, Grand Paris-Grand Est et Paris-Est-Marne et Bois.

Cependant, malgré ce mouvement de rattrapage sur la dernière période, le déficit de logements n'a pas encore été comblé. Les efforts de construction se poursuivent, bien que la pandémie ait marqué un coup d'arrêt à partir de mars 2020. Dans l'année qui a suivi le début de la pandémie (d'avril 2020 à mars 2021), le nombre de logements autorisés a baissé de 20,5 % en Île-de-France. Ce recul est particulièrement élevé en grande couronne (-26 %), et plus limité à Paris et en petite couronne (-15,3 %)¹⁰.

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS À LA CONSTRUCTION (2000-2019)



Plus de la moitié des logements construits en Île-de-France situés dans la MGP

Plus de la moitié des logements autorisés de 2000 à 2020 en Île-de-France se situent dans le périmètre de la MGP (52 %), tandis que 87 % des logements se concentrent dans l'unité urbaine. Cette forte concentration est toutefois légèrement moins marquée que celle de la population (58 % de la population régionale se concentre dans la MGP et 89 % dans l'unité urbaine).

La carte des logements autorisés entre 2000 et 2019 illustre cette concentration dans le centre de l'agglomération. Quant à la carte du taux de logements autorisés à la construction, elle fait ressortir certaines communes situées aux frontières de l'unité urbaine, notamment dans le périmètre des « villes nouvelles » Marne-la-Vallée (comme Bussy-Saint-Georges ou Montvèrain) et Sénart (comme Lieusaint, Tigery ou Saint-Pierre-du-Perray).

La création de nouveaux quartiers ou la transformation de quartiers existants à proximité des gares du Grand Paris Express représente une opportunité pour accroître l'offre de logements dans des quartiers desservis par les transports en commun (voir partie 4). Dans les 68 quartiers de gare du GPE, les projets urbains prévoient la construction de près de 200 000 logements, auxquels s'ajoutent de nombreuses constructions dans le diffus.

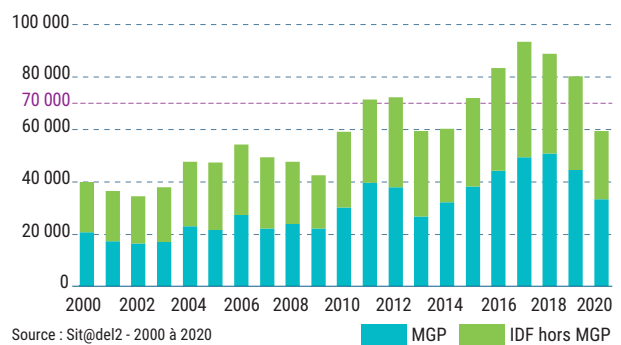
Au-delà des enjeux quantitatifs de construction de logements, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a fait ressortir la problématique de la qualité des logements construits et de leur superficie notamment. Ainsi, dans la MGP, en 2016, 434 000 ménages vivent en situation de suroccupa-

tion (1,8 million de personnes)¹¹. Avec plus de 30 % de logements suroccupés, Plaine Commune et Est Ensemble sont les territoires les plus touchés par cette forme de mal logement. Par ailleurs, le développement du télétravail, s'il venait à s'amplifier, pourrait également questionner la localisation des projets immobiliers.

¹⁰ — Source: Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France, Note de conjoncture trimestrielle - Résultats au 1^{er} trimestre 2021

¹¹ — Apur, 1,8 million d'habitants du Grand Paris à l'étroit dans leur logement, avril 2020

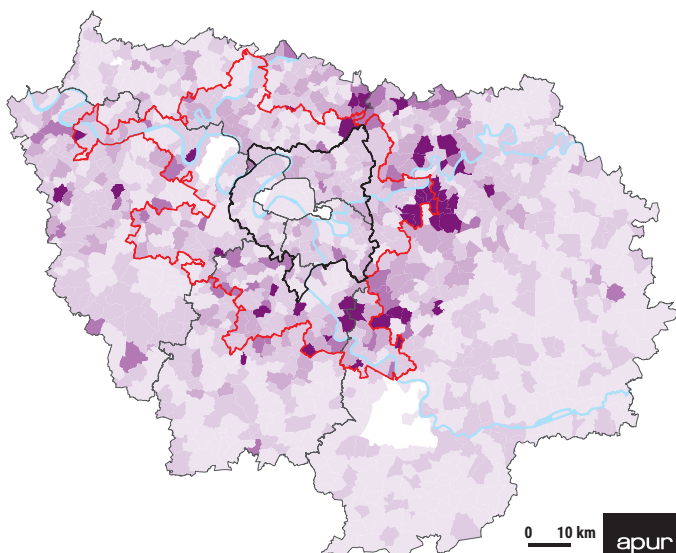
LOGEMENTS AUTORISÉS PAR AN EN ÎLE-DE-FRANCE



Nombre de logements autorisés, 2000-2020	Paris	MGP	Unité urbaine	Île-de-France
Chaque année en moyenne	3 760	30 380	51 250	58 860
Nombre total	79 000	638 000	1 076 300	1 236 000

Source : Sit@del2 - 2000 à 2020

TAUX DE LOGEMENTS AUTORISÉS À LA CONSTRUCTION (2000-2019)



Nombre de logements autorisés à la construction entre 2000 et 2019, rapporté au total des logements

- plus de 80 %
- de 60 à 80 %
- de 40 à 60 %
- de 20 à 40 %
- moins de 20 %

- limite MGP
- limite Unité Urbaine
- limite département

Source : Sit@del2 - 2000 à 2019, Recensement de la Population (Insee) - 1999

Création de logements sociaux

Un parc de logements sociaux concentré dans l'agglomération parisienne

Le parc social francilien (au sens de l'Insee et non selon la définition de la loi SRU¹²) comprend près de 1 154 000 logements sociaux, constituant ainsi environ 22 % des résidences principales. Près de 3 millions de personnes résident dans ces logements¹³. Ce parc se caractérise par son inégale répartition géographique. Ces logements sont très majoritairement situés dans les communes de l'unité urbaine, et, en dehors de celle-ci, dans les communes les plus peuplées (67 % des logements sociaux d'Île-de-France se situent dans la MGP et 95 % sont localisés dans l'unité urbaine). En outre, au sein de l'agglomération parisienne, le parc de logements sociaux est très inégalement réparti entre les communes. À elles seules, les 42 communes franciliennes les plus dotées concentrent plus de la moitié des logements sociaux de la région.

Les départements de petite couronne sont ceux qui présentent la plus forte part de logements sociaux : 25 % dans les Hauts-de-Seine (territoire très disparate), 27 % dans le Val-de-Marne et 32 % en Seine-Saint-Denis. En grande couronne, les logements sociaux constituent 16 % des logements de Seine-et-Marne, 19 % dans les Yvelines et en Essonne, et 23 % dans le Val-d'Oise.

Une part de logements sociaux en hausse et une certaine dynamique de rééquilibrage en cœur d'agglomération

Sur les 20 dernières années, le nombre de logements sociaux est en augmentation (ou stable) dans la quasi-totalité des communes. Il est en hausse de 10 % au total en Île-de-France entre 1999 et 2018. Cependant, du fait de

l'importante dynamique de construction de logements sur la même période, la part de logements HLM parmi l'ensemble des résidences principales est en légère baisse à l'échelle régionale. En particulier, on observe au cœur de l'agglomération une certaine dynamique de rééquilibrage entre les territoires qui accueillent peu de logements sociaux, dont la part de logements sociaux augmente (par exemple les arrondissements les moins dotés de Paris, ou certaines communes des territoires Paris-Ouest-La Défense ou Grand-Paris Seine-Ouest situées au sud-ouest de Paris) et les territoires fortement dotés en logements sociaux, dans lesquels leur part diminue (Nanterre, communes des territoires du nord-est comme Plaine Commune et Est Ensemble par exemple). La production reste, pour autant, concentrée dans un petit nombre de communes.

Des disparités qui demeurent et une demande de logement social en hausse

Les disparités demeurent extrêmement fortes, même au sein d'un même département, par exemple dans les Hauts-de-Seine entre les communes de Neuilly-sur-Seine (6 % de logements sociaux) et Nanterre (46 %). Au regard de la loi SRU, qui impose aux communes urbaines des territoires tendus de disposer de 25 % de logements sociaux, 232 communes d'Île-de-France doivent encore atteindre ce taux légal¹⁴. Par ailleurs, la demande de logement social reste forte et a augmenté de manière continue, pour atteindre un total de 742 000 demandeurs de logements sociaux en décembre 2020 en Île-de-France. La mobilité résidentielle des ménages occupants du parc social a diminué au fur et à mesure de l'envolée des prix du marché privé, ceci contribuant à limiter l'offre pour les nouveaux ménages.

	Paris	MGP	Unité urbaine	Île-de-France
Part de logements sociaux (résidences principales HLM), 2018	18 %	24 %	23 %	22 %
Nombre de logements sociaux, 2018	204 200	768 900	1 096 400	1 154 000
Taux d'évolution du nombre de logements sociaux, 1999-2018	+10 %	+9 %	+10 %	+10 %
Évolution de la part de logements sociaux, 1999-2018 (points)	+1,2 pts	-0,7 pts	-1,1 pts	-1,3 pts

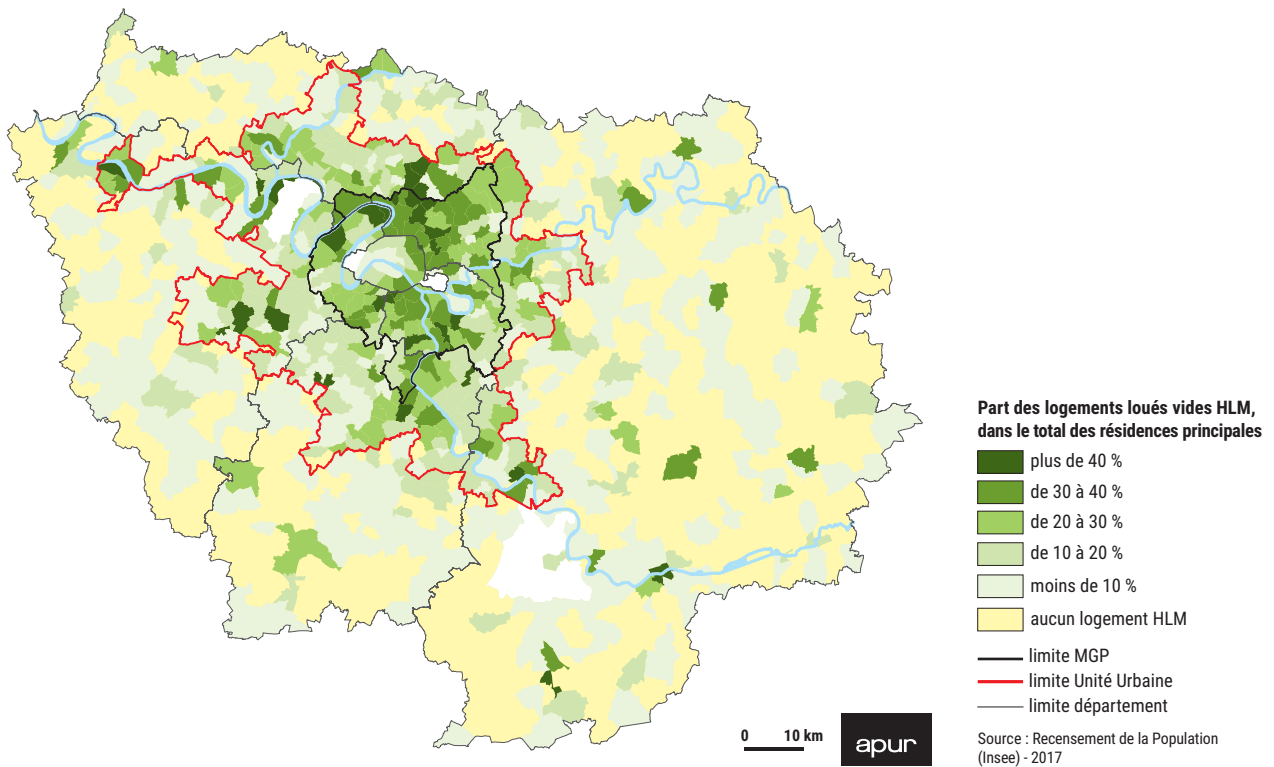
Source : Insee, recensement de la population

12 — La part de logements sociaux calculée ici correspond à la part de résidences principales HLM au sens de l'Insee dans l'ensemble des résidences principales. La définition est différente de celle retenue dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), et la part estimée de logements sociaux n'est donc pas la même.

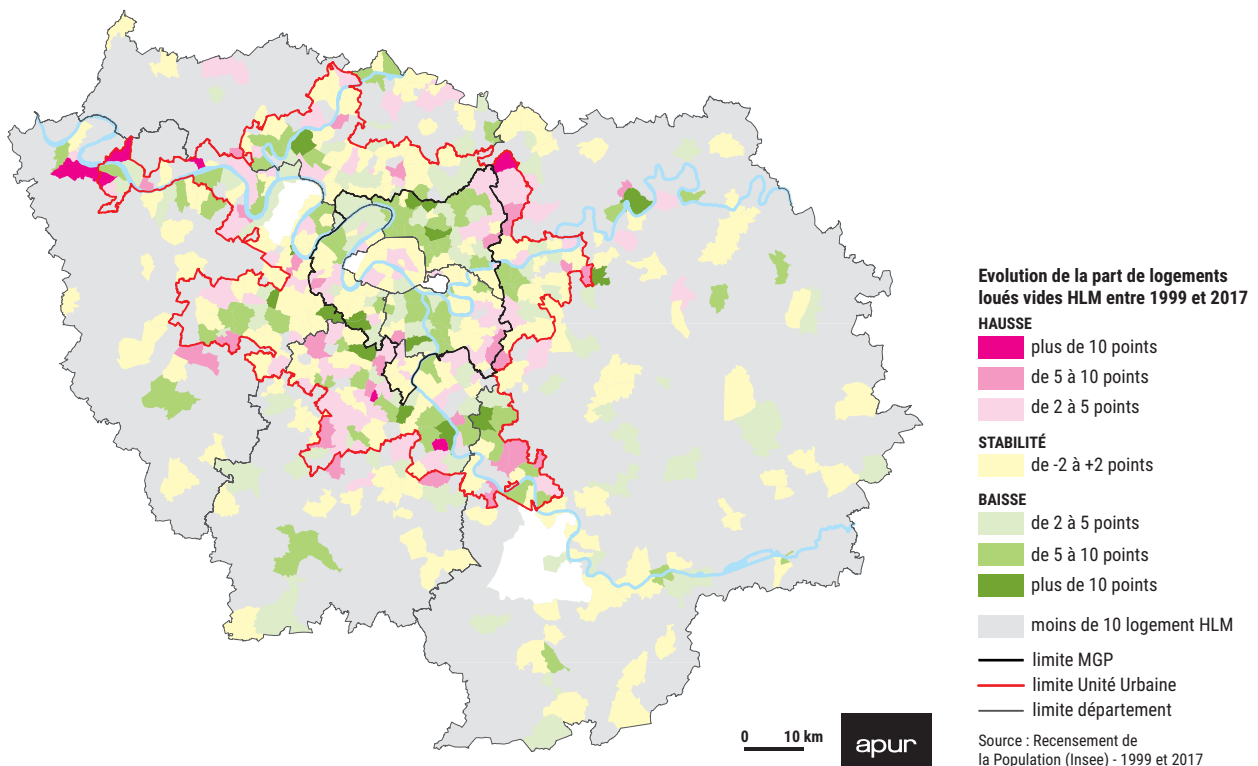
13 — D'après AORIF, *Chiffres-clés du logement social*. Édition régionale Île-de-France 2019.

14 — L'Institut Paris Region, Hélène Joinet, Philippe Pauquet et Anne-Claire Davy, *La loi SRU : avoir 20 ans en 2020*, Chroniques du Logement, n° 8, 10 décembre 2020

LOGEMENTS HLM



ÉVOLUTION DE LA PART DE LOGEMENTS HLM ENTRE 1999 ET 2017



Climat, air, énergie

Des effets du changement climatique marqués en cœur d'agglomération

Le 25 juillet 2019, Paris enregistrait un nouveau pic de chaleur record avec 42,6 °C. Ce record, tout comme les périodes de canicules observées récemment, témoignent des effets du changement climatique déjà sensibles en Île-de-France. À Paris, la température moyenne a augmenté de +1,1 °C entre 1985 et 2020 et au total de +2,3 °C depuis l'ère préindustrielle¹⁵. Concernant les décennies à venir, les différentes simulations menées convergent en soulignant l'aggravation des épisodes de chaleur dont l'intensité et la durée devraient progresser au cours des prochaines décennies. D'ici 2050-2070, les températures moyennes annuelles vont continuer à augmenter entre +2° et +4 °C, l'été caniculaire de 2003 devenant un été « normal » en 2040. Les pluies violentes et les orages seront en hausse; des sécheresses et des tensions sur l'usage de la ressource en eau sont aussi à prévoir. Les secteurs urbains, soumis aux effets d'îlot de chaleur urbain¹⁶, sont particulièrement affectés par ces évolutions (les différences de température peuvent atteindre 8 à 10 °C par rapport aux zones naturelles environnantes).

La végétalisation de ces espaces, la désimperméabilisation, et une gestion de l'eau adaptée constituent les principaux leviers d'adaptation des espaces urbains. La réduction de l'étalement urbain doit aussi contribuer à l'atteinte de l'objectif national de « Zéro artificialisation nette » et ainsi également favoriser la préservation de la biodiversité. En Île-de-France, malgré un ralentissement sur la période récente (2012-2017), la consommation d'espace s'élève à 590 hectares par an en moyenne, principalement sur des terres agricoles. À l'échelle de la MGP, ce sont plus de 2000 hectares d'espaces ouverts qui ont disparu au profit d'espaces bâtis entre 1990 et 2017 avec là aussi un ralentissement, le rythme annuel de consommation d'espaces agricoles passant de 68 hectares entre 2003 et 2008 à 13 entre 2012 et 2017.

Une diminution de la consommation d'énergie destinée à s'accélérer

Entre 2005 et 2018, la consommation totale d'énergie a baissé de 16 % en Île-de-France et de 18 % en cœur d'agglomération, dans le périmètre de la MGP. À l'horizon 2050, les objectifs de durabilité, résilience et neutralité en carbone reposent en partie sur une réduction importante des consommations d'énergie (de 40 à 50 % d'ici 2050) malgré de nouveaux usages en plein essor (numérique, mobilité électrique, etc.). Ils s'appuient aussi sur la décarbonation des énergies utilisées avec le verdissement d'une part importante du mix énergétique (plus de 60 % dans la MGP) grâce à la mobilisation des énergies renouvelables et de récupérations locales ou extérieures, qu'elles soient d'origine fatales, solaires ou souterraines. Au-delà des enjeux énergétiques, il s'agit aussi de revoir profondément les modes de fonctionnement de la société actuelle pour faire baisser les émissions indirectes avec, entre autres, le développement des circuits courts, du réemploi, le recours aux matériaux biosourcés bas carbone, et surtout de la sobriété dans chaque prise de décision¹⁷.

Une qualité de l'air en progrès mais toujours loin des objectifs

La qualité de l'air s'est améliorée depuis la fin des années 1990 mais les niveaux de dioxyde d'azote (NO₂), de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) et de benzène restent problématiques en termes de dépassement de valeurs limites. En 2019, ce sont environ 500 000 Franciliens qui sont potentiellement exposés au dépassement de la valeur limite annuelle en NO₂ (40 µg/m³). Les Franciliens résidant à proximité du trafic et dans le cœur de l'agglomération sont les plus touchés. Depuis l'abaissement récent (septembre 2021) des niveaux seuils de l'OMS, l'ensemble des Franciliens est exposé à des niveaux de pollution en ozone et en PM_{2,5}, 95 % au NO₂ et 75 % aux particules PM₁₀.

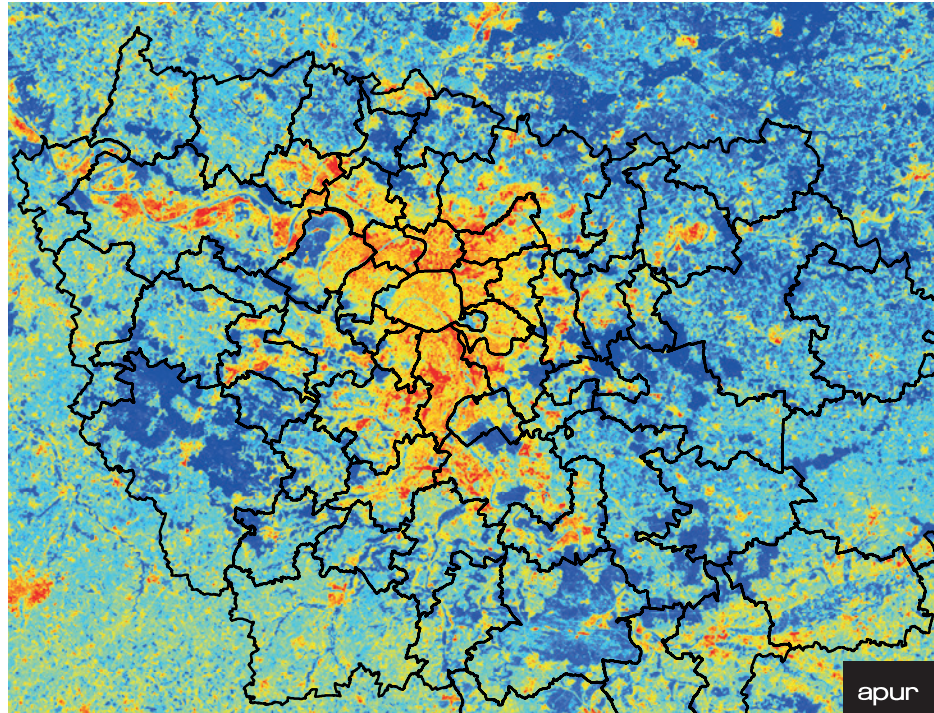
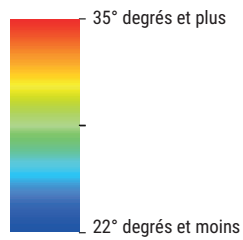
	Paris	MGP	Île-de-France
Consommation d'énergie annuelle (TWh, 2018)	32	103	205
Émissions GES locales (scopes 1+2, MteqCO ₂ ^e), 2018	5	18,5	41,2
Émissions GES indirectes (scope 3, MteqCO ₂ ^e)	17,2 (2018)	60 à 70 (2012)	
Part de la population située dans une maille carencée en espaces verts, selon l'AEV*	17 %	20 %	17 %
Nombre de personnes concernées par un dépassement de la valeur limite annuelle en NO ₂ (seuil de 40 µg/m ³ , 2019)	250 000	400 000	500 000

Sources : ENERGIF/ROSE, Bilan carbone Paris (2020), PCAEM (2015), MNE MNTInter Atlas (2018), Airparif (bilans 2019)

*: Part de la population résidant dans une maille carrée de 500 m de côté considérée comme carencée au regard des critères retenus par l'Agence des Espaces Verts (AEV) en 2020:
 • la population de la maille est située en moyenne à plus de 600 m à pied (soit 10 minutes environ) du plus proche espace vert ou de nature d'au moins 1 hectare ouvert au public;
 • la maille ne présente pas plus d'un des trois facteurs atténuants suivants:
 - présence d'au moins 50 % d'espaces fortement végétalisés au sein des espaces urbains au MOS 2017 de la maille;
 - présence d'au moins de 50 % d'espaces agricoles, boisés et naturels au MOS 2017 dans l'environnement de la maille (un disque de 9 km² centré sur la maille);
 - présence d'au moins 5 km de chemins et sentiers par km² dans l'environnement de la maille (un disque de 9 km² centré sur la maille).

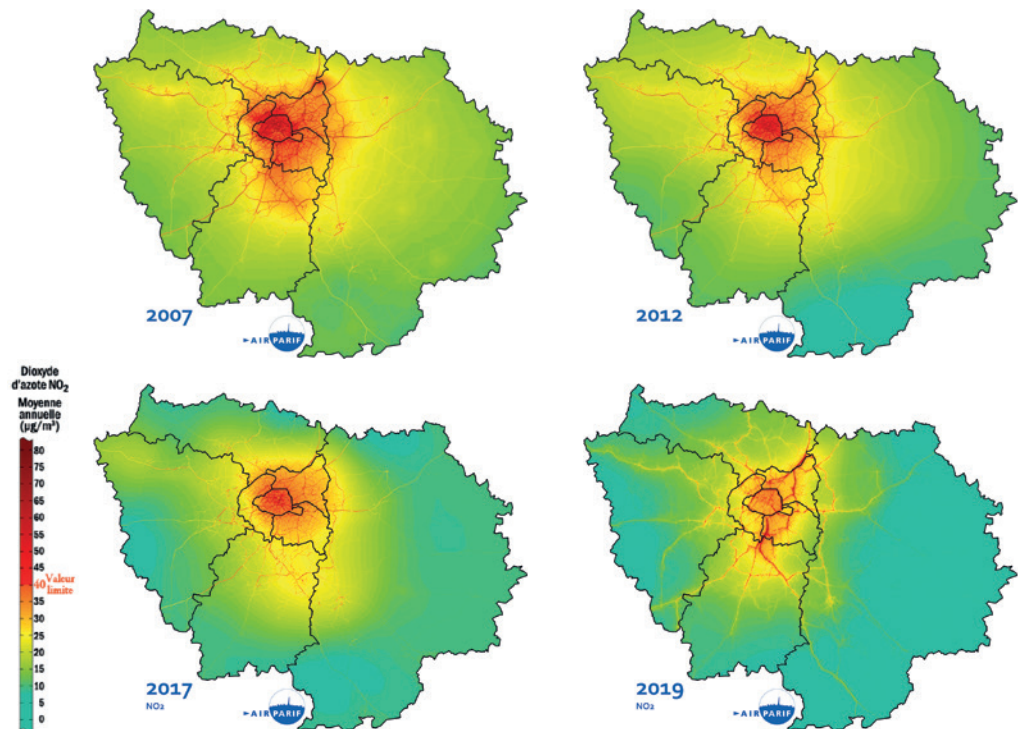
THERMOGRAPHIE DU 4 JUILLET 2019

Thermographie du 4 juillet 2019 en Île-de-France



Source: Landsat

CONCENTRATIONS MOYENNES ANNUELLES DE NO₂ DE 2007 À 2019 EN ÎLE-DE-FRANCE



15 — Apur, *Paris face aux changements climatiques*, septembre 2021

16 — Apur, *Les îlots de chaleur urbains à Paris – Cahier n° 1*, décembre 2012

17 — Apur, *Grammaire pour une ville neutre en carbone et résiliente – Observatoire de la ville durable – Paris*, avril 2019



CONCLUSION

Le Grand Paris, moins qu'un projet, est une dynamique protéiforme, complexe, qui prend ses racines dans le temps long du développement de l'agglomération parisienne et de la région francilienne, mais qui a connu une vivacité, une créativité et une mobilisation très fortes dans les 20 dernières années. Pour autant, si le concept a fait florès, sa définition reste floue. Et ce, d'autant que les enjeux métropolitains, et les objectifs que l'on peut assigner à la construction métropolitaine, semblent avoir profondément évolué.

Au début des années 2000, les métropoles apparaissaient comme les espaces gagnants de la mondialisation. Les inégalités et les déséquilibres sous-jacents n'ont jamais été passés sous silence mais le développement attendu a souvent été pensé comme un levier pour répondre aux enjeux notamment sociaux. Deux décennies plus tard, la critique de la métropolisation trouve un écho plus général. Du fait de la géopolitique mondiale et des crises : économiques, climatique, sanitaire... Du fait aussi des aspirations sociales et des nouvelles possibilités offertes par la révolution numérique. Dans le même temps, la question des territoires périphériques et leurs liens avec les grands centres urbains s'est imposée dans le débat collectif.

La métropole apparaît aussi de plus en plus comme un espace vécu au quotidien, une ressource commune pour ses habitants, à l'heure où le fait métropolitain est devenu une évidence. Le Grand Paris existe à de multiples échelles, non seulement sous une forme institutionnelle, mais avant tout en tant que territoire, dont les dynamiques (sociales, économiques, urbaines) sont nombreuses et contribuent à le structurer. Les aspirations à la proximité réinterrogent aussi les formes que prendront les métropoles de demain.

La dimension de la qualité de vie semble ainsi plus que jamais au cœur d'une stratégie d'attractivité et de transition en contexte métropolitain. De ce point de vue, les réalisations du Grand Paris apparaissent contrastées. Le domaine des transports et des mobilités a été largement investi, avec bien sûr le projet phare du Grand Paris Express, mais aussi la zone à faibles émissions, le développement de l'usage du vélo... L'aménagement connaît une recrudescence des projets depuis le début du millénaire, mais sans coordination d'ensemble et de garanties pour les équilibres territoriaux. Le logement a bénéficié d'un regain de mobilisation, qui s'est traduit sur les volumes de production mais sans effet massif en termes de rééquilibrage du parc social. L'environnement a été mis au cœur de l'agenda politique mais reste une compétence objectivement éclatée entre l'ensemble des strates du millefeuille métropolitain. Le social, ou même l'éducation, sont peu traités à l'échelle métropolitaine.

Pour ce qui est de la dimension strictement institutionnelle, du chemin a été parcouru en 20 ans. Une culture de dialogue a été forgée, une compréhension du jeu d'acteurs et des outils disponibles s'est mise en place. La généralisation intercommunale a été menée territorialement mais la mise en place des structures est très progressive et contrastée. La recherche d'une organisation métropolitaine a permis de créer une émulation entre les nombreuses parties prenantes de ces politiques. Cependant, les objectifs à l'origine de cette réforme ne semblent pas tous avoir été atteints.

Quelle vision et quelles évolutions pour la métropole grand-parisienne ? Cette question d'un espace politique métropolitain est directement liée à celle d'une identité, d'une ambition et d'une citoyenneté reconnues pour ce territoire.

GLOSSAIRE

AC: Attribution de compensation

ADAS: Association des départements de l'axe Seine

AEV : Agence des espaces verts de la Région Île-de-France

AFTRP: Agence foncière et technique de la région parisienne (ancien nom de Grand Paris Aménagement – voir GPA)

AiGP: Atelier international du Grand Paris

AMI: Appel à manifestation d'intérêt

ANRU: Agence nationale pour la rénovation urbaine

APUI: Appel à projets urbains innovants

Apur: Atelier parisien d'urbanisme

AUCAME: Agence d'urbanisme de Caen Normandie Métropole

AURBSE: Agence d'Urbanisme de Rouen et des Boucles de Seine et Eure

AURH: Agence d'urbanisme Le Havre Estuaire de la Seine

CDT: Contrat de développement territorial

CFE: Contribution foncière des entreprises (composante de la CET – Contribution économique territoriale)

CIACT: Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires

CIN: Contrat d'Intérêt National

CIO: Comité international olympique

CPER: Contrat de plan État-Région

CPIER: Contrat de plan interrégional État-Régions

CODAH: Communauté de l'agglomération Havraise

COJO: Comité d'organisation des jeux olympiques et paralympiques

CT: Conseil de territoire (Métropole d'Aix-Marseille-Provence)

CTAP: Conférence territoriale de l'action publique

CTM: Conférence territoriale des maires (Métropole de Lyon)

CVAE: Contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (composante de la CET – Contribution économique territoriale)

DCPS: Dotation de compensation de la suppression de la part salaire de la taxe professionnelle

DIJOP: Délégation interministérielle aux jeux olympiques et paralympiques

DGF: Dotation globale de fonctionnement

DGJOP: Direction générale des jeux olympiques et paralympiques (Ville de Paris)

DMTO: Droits de mutation à titre onéreux

DSC: Dotation de solidarité communautaire

DSIT: Dotation de soutien à l'investissement territorial

DSR: Dotation de solidarité rurale

DSU: Dotation de solidarité urbaine

EPA: Établissement public d'aménagement

EPAPS: Établissement public d'aménagement Paris Saclay

EPCI: Établissement public de coopération intercommunale

EPIC: Établissement public industriel et commercial

EPT: Établissement public territorial

EUP: École d'urbanisme de Paris

FCCT: Fonds de compensation des charges territoriales

FIM: Fonds d'investissement métropolitain

FMGP: Forum métropolitain du Grand Paris

FPIC: Fonds de péréquation communal et intercommunal

FSRIF: Fonds de solidarité des communes de la Région Île-de-France

Gemapi: Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations

GIE: Groupement d'intérêt économique

GPA: Grand Paris Aménagement

GPE: Réseau de transport public du Grand Paris Express

IAU-îdF: Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (précédemment IAURIF et désormais L'Institut Paris Region)

IDFM: Île-de-France Mobilités

IFER: Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (composante de la CET – Contribution économique territoriale)

IPR: Institut Paris Region

JOP: Jeux Olympiques et Paralympiques

LNP: Ligne nouvelle Paris Normandie

Maptam: loi de Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (27 janvier 2014)

MAMP: Métropole Aix-Marseille-Provence

MGL: Métropole du Grand Lyon

MGP: Métropole du Grand Paris

NOTRe: loi relative à la Nouvelle organisation territoriale de la République (8 août 2015)

NPNRU: Nouveau programme national de renouvellement urbain

OIM: Opération d'intérêt métropolitain

OIN: Opération d'intérêt national

OPH: Office public de l'habitat

PC: Petite couronne

PCAEM: Plan Climat-Air-Énergie métropolitain

PCAET: Plan Climat-Air-Énergie territorial

PLU(i): Plan local d'urbanisme (intercommunal)

PMHH: Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement

QPV: Quartier de la politique de la ville

RCT: loi de Réforme des collectivités territoriales (16 décembre 2010)

RER: Réseau express régional (ferroviaire)

RER V: Réseau express régional vélo

SCoT métropolitain: Schéma de cohérence territoriale métropolitain

SDCI: Schéma départemental de coopération intercommunale

SDIC: Schéma départemental des itinéraires cyclables

SDRIF: Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

SEDIF: Syndicat des eaux d'Île-de-France

SEM: Société d'économie mixte

SEMAEST: Société d'économie mixte d'animation économique au service des territoires

SGP: Société du Grand Paris

SIAAP: Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne

SIFUREP: Syndicat intercommunal funéraire de la région parisienne

SIGEIF: Syndicat interdépartemental pour le gaz et l'électricité en Île-de-France

SIPPEREC: Syndicat intercommunal de la périphérie de Paris pour les énergies et les réseaux de communication

SMAN: Schéma métropolitain d'aménagement numérique

SOLIDEO: Société de livraison des ouvrages olympiques

SOREQA: Société de requalification des quartiers anciens

SPL: Société publique locale

SRCI: Schéma régional de coopération intercommunale

SRU: Solidarité et renouvellement urbain

STIF: Syndicat des transports d'Île-de-France (nom officiel d'Île-de-France mobilités – voir IDFM)

SYCTOM: Syndicat mixte central de traitement des ordures ménagères

TASCOM: Taxe sur les surfaces commerciales

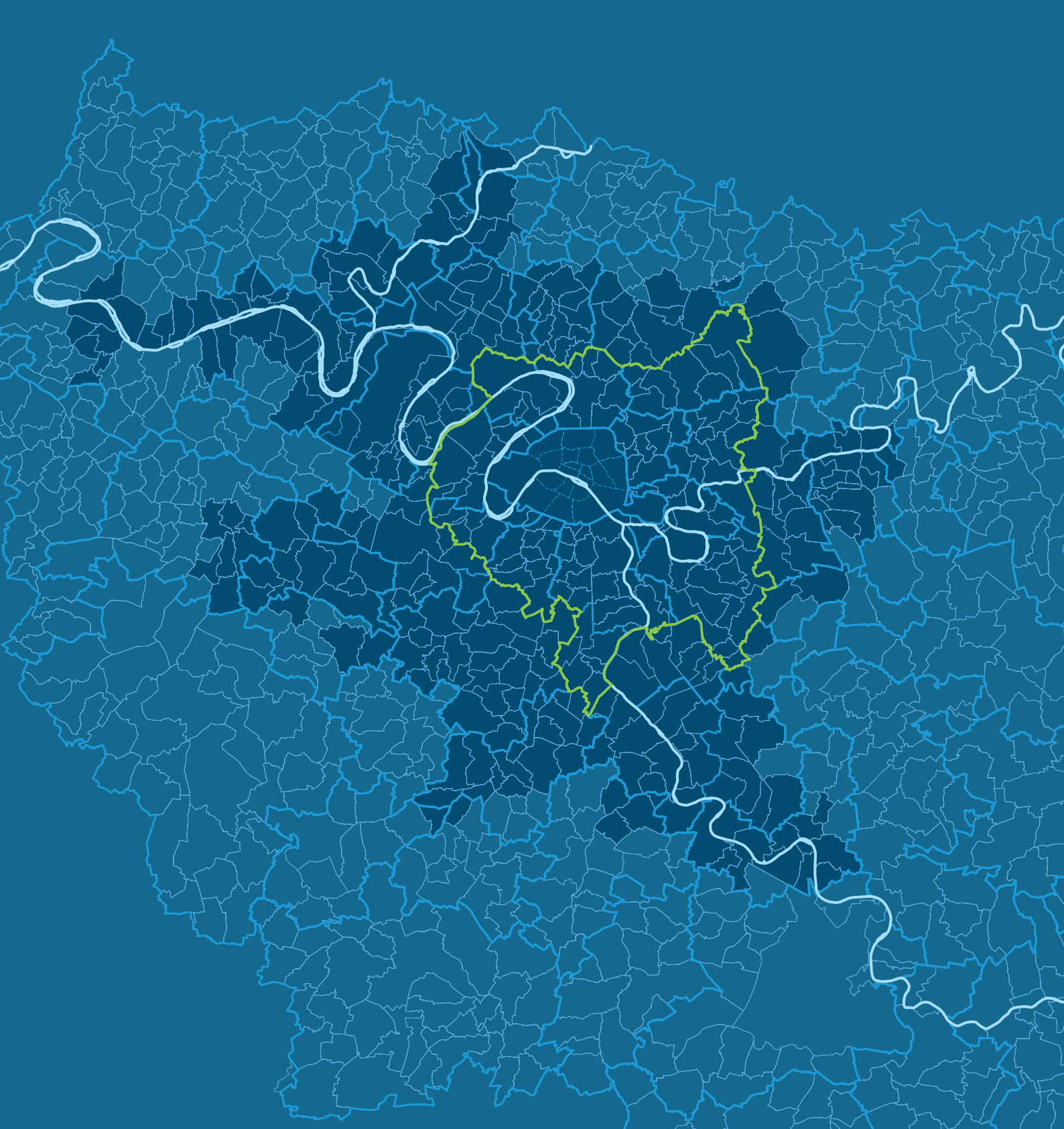
TC: Transports en commun

TEOM: Taxe d'enlèvement des ordures ménagères

ZAC: Zone d'aménagement concerté

ZFE-m: Zone à faibles émissions mobilité

GRAND PARIS
HISTOIRE, ENJEUX, PROJETS
2000-2021



GRAND PARIS

HISTOIRE, ENJEUX, PROJETS

2000-2021

