



Atlas du Grand Paris

Une métropole en mutations

Sous la direction de
Daniel Béhar et Aurélien Delpirou

autrement

Atlas du Grand Paris

Les auteurs

Daniel Béhar est professeur à l'École d'urbanisme de Paris et chercheur au sein du laboratoire Lab'Urba. Il anime la Chaire « Aménager le Grand Paris » ainsi que le cycle de formation post-master « Grand Paris ». Il est par ailleurs consultant à la coopérative Acadie. Ses travaux portent, au niveau national, sur les questions de stratégies territoriales, de planification spatiale et de gouvernance, confrontées aux enjeux de la métropolisation. Impliqué à de multiples titres dans le projet du Grand Paris depuis la consultation internationale de 2009, il travaille aujourd'hui sur les effets territoriaux du futur métro et sur les transformations de la production urbaine.

Aurélien Delpirou est maître de conférences à l'École d'urbanisme de Paris (université Paris-Est Créteil), chercheur au sein du laboratoire Lab'Urba et associé de l'agence Ville Ouverte. Ses travaux portent sur la gouvernance et les politiques de mobilité dans les grandes métropoles européennes, ainsi que sur les mutations de l'action publique territoriale en France et en Italie. Il a publié, pour le compte des éditions Autrement, l'*Atlas historique de Rome* (2013, direction) et l'*Atlas de l'Italie contemporaine* (2019, avec Stéphane Mourlane). Il a participé, en tant que chercheur, expert ou consultant, à plusieurs projets au sein du Grand Paris.

Les cartographes

Paul Gallet est géographe-cartographe indépendant. Il accompagne différents acteurs dans le domaine de la recherche en sciences sociales. Il intervient notamment dans les domaines de la valorisation des data, des systèmes d'information géographique et de l'analyse stratégique au service des territoires.

Hugues Piolet est journaliste indépendant, spécialisé dans la communication par l'image. Diplômé de l'École Estienne, il a réalisé un grand nombre d'infographies pour la presse, l'édition ou la publicité. Collaborateur de longue date des mensuels *GEO* et *Historia*, il est aussi chargé de l'adaptation en français des illustrations du *National Geographic Magazine*. Ses domaines de prédilection sont la géopolitique, l'écologie, l'histoire, les arts visuels et les voyages.

Remerciements

Les auteurs remercient tout particulièrement l'Institut Paris Région (IPR) et l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), dont les travaux statistiques et cartographiques ont amplement nourri les productions de l'atlas.

CHAIRE
AMÉNAGER
le GRAND
PARIS

ÉCOLE
D'URBANISME
DE
PARIS

Illustrations : p. 45 © Céline Orsingher - APUR

Maquette : Twapimoa

Coordination éditoriale : Anne Lacambre

Lecture-correction : Carol Rouchès

ISBN 978-2-7467-5562-8

© Autrement, un département de Flammarion, 2020.

87, quai Panhard et Levassor, 75647 Paris Cedex 13

www.autrement.com

Dépôt légal : février 2020

Imprimé et relié en janvier 2020 par l'imprimerie Pollina, France.

Tous droits réservés. Aucun élément de cet ouvrage ne peut être reproduit, sous quelque forme que ce soit, sans l'autorisation expresse de l'éditeur et du propriétaire, les Éditions Autrement.

Atlas du Grand Paris

Sous la direction
de Daniel Béhar et Aurélien Delpirou

Cartographie
de Paul Gallet et Hugues Piolet



Atlas du Grand Paris

7 Préface

La chaire « Aménager le Grand Paris »

8 Introduction

11 Une métropolisation singulière

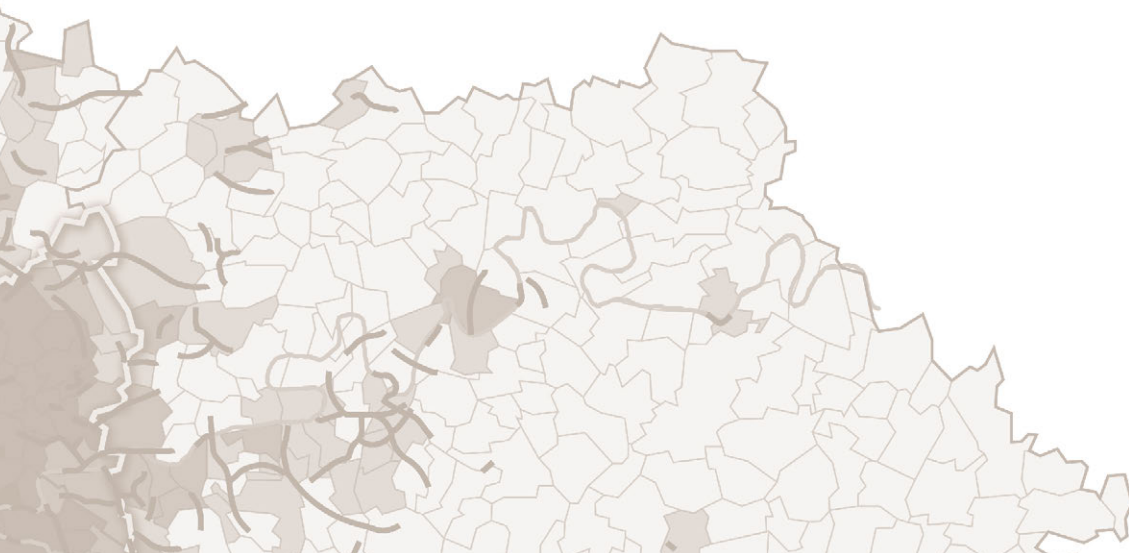
- 12 Une région dans l'ombre de l'État
- 14 Une gouvernance fragmentée
- 16 Une métropole structurée par ses réseaux
- 18 Une économie généraliste et polarisée
- 20 Une métropole inégalitaire
- 22 Une extension urbaine en fin de cycle
- 24 Une métropole à vitesses plurielles
- 26 Paris : une ville globale comme une autre ?

29 Une histoire longue de la mutation urbaine

- 30 Un siècle de « mise en projet » : la métropole en plans
- 32 Le polycentrisme à l'épreuve de l'extension urbaine
- 34 Les infrastructures : du tropisme parisien au réseau régional
- 36 Entre ville ordinaire et grands projets
- 38 Le Grand Paris des communes

41 Une transformation urbaine généralisée

- 42 Les grandes opérations de l'État : construire et expérimenter
- 44 Paris face à la transformation métropolitaine
- 46 La rénovation urbaine : de la mixité à la mobilité ?
- 48 Le métro, levier des mutations urbaines ?
- 50 Petite et grande couronnes : un foisonnement de projets
- 52 Les appels à projets urbains : une nouvelle méthode ?



- 54** Le pavillonnaire, opportunité pour les promoteurs
- 56** Gérer l'incertitude : l'urbanisme transitoire
- 58** La concertation citoyenne : initiatives et impasses

61 Aménager la métropole ou développer la ville-monde ?

- 62** Les transports, entre rattrapage et grands projets
- 64** Le logement : une tension extrême
- 66** L'offre commerciale : emballage et obsolescence
- 68** L'immobilier tertiaire : un marché ultra sélectif
- 70** Les campus du Grand Paris : des marqueurs métropolitains
- 72** La santé, une restructuration au défi des inégalités
- 74** Le tourisme : de Paris au Grand Paris ?
- 76** Quel Grand Paris du sport au-delà des JO ?
- 78** Vers un Grand Paris de la culture ?

81 Une métropole face aux transitions

- 82** La transition écologique : initiatives et impasses
- 84** Urbanisation et inondation : risques et résilience
- 86** La difficile transformation des rapports ville-agriculture
- 88** Quel Grand Paris en 2050 ?

Conclusion

- 90** Le Grand Paris au-delà des projets

Annexes

- 92** Bibliographie
- 93** Sitographie
- 94** Glossaire
- 95** Les auteurs

LES MEMBRES DE LA CHAIRE « AMÉNAGER LE GRAND PARIS »



PRÉFACE

La chaire « Aménager le Grand Paris »

Cet atlas est réalisé dans le cadre de la chaire « Aménager le Grand Paris », au sein de l'École d'urbanisme de Paris (EUP). Située au cœur du campus de la cité Descartes à Marne-la-Vallée, issue de la fusion entre l'Institut d'urbanisme de Paris (université Paris-Est Créteil) et l'Institut français d'urbanisme (université Paris-Est Marne-la-Vallée), l'EUP est la première formation académique en urbanisme en France et l'une des plus importantes d'Europe.

Adossée à trois laboratoires de recherche, elle rassemble une cinquantaine d'enseignants-chercheurs et accueille chaque année environ 400 étudiants de niveau master et doctorat. La chaire « Aménager le Grand Paris » en mobilise les ressources, tant en matière de recherche que de formation et d'activités pédagogiques. Tous les auteurs de cet atlas y enseignent, sous des formes et des statuts divers. En retour, l'École bénéficie de ce partenariat dans la recherche d'une meilleure articulation avec les mondes professionnels de l'aménagement.

La chaire a été créée en 2017 avec les principaux opérateurs publics et parapublics du Grand Paris (Caisse des dépôts, CDC Habitat, Grand Paris Aménagement, Établissement public foncier d'Île-de-France et Société du Grand Paris). Elle s'est élargie depuis à d'autres acteurs publics et privés de l'aménagement du Grand Paris, qu'ils soient aménageurs, promoteurs ou investisseurs. Elle s'est donnée pour objet l'observation et l'analyse des mutations de la métropole, en privilégiant une entrée par la transformation urbaine.

Par leur ampleur et leur diversité, les projets du Grand Paris concentrent et exacerbent à la fois les principaux enjeux contemporains de l'aménagement des grandes villes. S'y déploient tout autant les questions relatives à la conception architecturale et urbaine, aux exigences de sobriété et de solidarité, que celles qui ont trait aux pratiques de l'urbanisme, aux évolutions des modes de faire et des métiers.

Ainsi, les opérations « XXL » de grande couronne, les nouveaux investisseurs urbains, la transformation des programmes de logements dans les opérations d'urbanisme, la dimension environnementale de l'aménagement, les appels à projets urbains innovants, la comparaison internationale de l'impact des grands événements, la place du numérique dans la conception urbaine sont autant de sujets placés au cœur des travaux de la chaire. Chacun d'entre eux est abordé sous le prisme de regards croisés, complémentaires et parfois contradictoires, entre les professionnels partenaires de la chaire, les enseignants-chercheurs et les étudiants, doctorants et post-doctorants de l'École.

La réalisation de cet atlas fait écho à cette posture compréhensive et de débat. Produit par des universitaires, il a été initié et imaginé au travers des échanges avec les membres de la chaire et enrichi par de nombreux travaux d'étudiants. Il se veut à la fois un outil de valorisation de travaux scientifiques, dans la diversité des disciplines et des points de vue des auteurs, et un outil au service des acteurs du Grand Paris – et plus largement de toutes celles et tous ceux qui le font et qui le vivent.

Introduction

Le Grand Paris des superlatifs

Chacun peut le constater aujourd'hui au quotidien : l'agglomération parisienne est en plein bouleversement. Des gares du Grand Paris Express aux sites olympiques, du périphérique à la grande couronne, les grues et les chantiers se succèdent, attestant de l'entrée de la région capitale dans un cycle accéléré de transformation.

Depuis 2007 et le (re)lancement du projet par le président de la République de l'époque, Nicolas Sarkozy, le « Grand Paris » s'est imposé dans le débat public, au point de faire l'objet de tous les superlatifs. Au-delà du doublement du réseau de métro (200 kilomètres) et de l'investissement qu'il représente (35 milliards d'euros), l'ensemble des opérations en cours formerait « le plus grand projet urbain d'Europe ». Les résultats espérés sont tout aussi démesurés : 100 000 emplois et 100 milliards d'euros de PIB venant s'ajouter à la croissance tendancielle de la première région économique européenne.

Mais le Grand Paris suscite des critiques à la hauteur de ces objectifs. « Erreur du siècle » pour certains, ce projet serait non seulement beaucoup trop dispendieux en regard de son utilité sociale, mais aussi dangereux en ce qu'il aggraverait deux dynamiques : d'une part, à l'échelle nationale, la concentration de la population et des activités au sein de la région capitale ; d'autre part, à l'échelle de la métropole, l'éviction des couches populaires du centre vers la périphérie.

Cet atlas ne prétend pas entrer dans ce débat et encore moins l'arbitrer. En revanche, loin de proposer simplement un panorama monographique, il a pour ambition d'éclairer les controverses en rendant compte du Grand Paris non tel qu'on l'imagine (ou on le fantasme) mais que tel qu'il se transforme.

Cette exploration des mutations en cours, adossée aux travaux pluridisciplinaires les plus récents des chercheurs de l'École d'urbanisme de Paris, mais aussi aux cartes et données des experts de l'Institut Paris Région et de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR), constitue le corps de l'ouvrage.

Un projet emblématique de la question métropolitaine

En dépit de nombreuses singularités – et en particulier celles induites par son statut de région capitale de la France – le Grand Paris et ses projets ne sauraient être observés et analysés uniquement pour eux-mêmes. Ils sont emblématiques d'une dynamique plus large : non pas celle de l'émergence ou de la montée en puissance des métropoles, mais celle de la métropolisation généralisée des sociétés contemporaines. Après avoir été cantonnée, pendant une vingtaine d'années, dans le champ de la description scientifique, la métropolisation est désormais envisagée de manière récurrente comme l'expression de choix volontaires des acteurs publics et privés, au point de faire

l'objet de vives controverses dans les sphères académique et politique.

L'ouvrage se tient à distance tant de ceux qui, avec irénisme ou opportunisme, font l'apologie de ce modèle de développement, que de ceux qui y voient, de manière souvent caricaturale, l'émergence d'une nouvelle « barbarie ». En documentant les mutations du Grand Paris et leurs enjeux, il n'en donne pas moins des clés de lecture et de compréhension de ces débats.

Au cœur de la complexité contemporaine

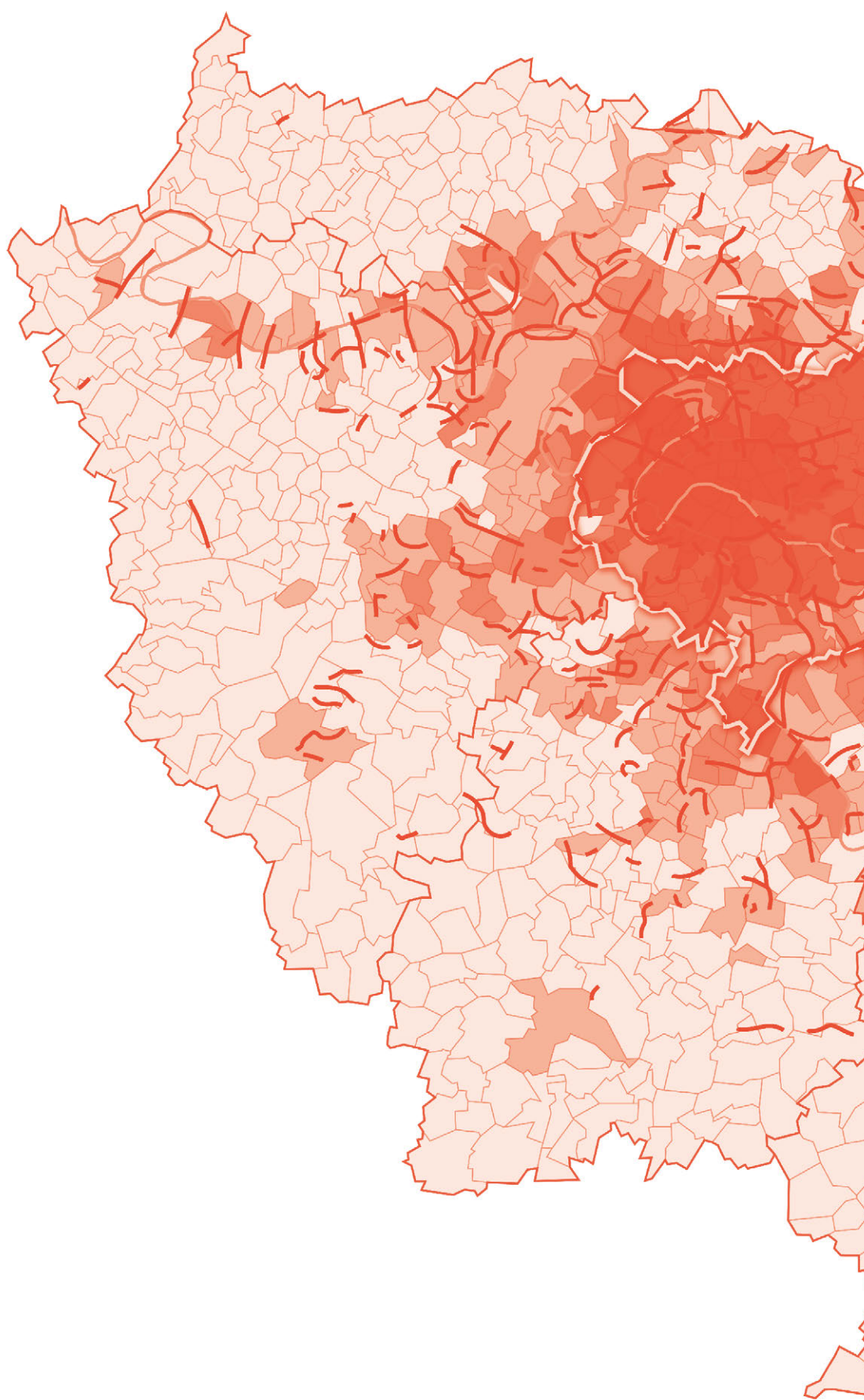
En regard de cette double question du Grand Paris et de la métropolisation, une thèse ressort néanmoins des analyses déroulées au fil de cet atlas : celle de la complexité des mutations en cours. Ainsi, si la montée en puissance du Grand Paris semble amplifier le retournement tendanciel de l'étalement urbain, elle ne se réduit pas pour autant à la densification de Paris et de la première couronne. De la même manière, si le projet privilégie la polarisation urbaine autour des gares, il transforme aussi largement le tissu urbain diffus. Sur un autre plan, l'accroissement des inégalités sociales et territoriales semble moins lié à l'aggravation des grandes fractures préexistantes qu'à leur démultiplication à toutes les échelles. Sur le registre de la gouvernance, enfin, le pilotage direct par l'État et ses grands commis (Paul Delouvrier) semble révolu, au profit

notamment de l'émergence des territoires. Mais peut-on pour autant voir dans le Grand Paris un projet uniquement sous l'emprise des acteurs privés ? Assurément non.

C'est dans la compréhension et la maîtrise de cette complexité et des contradictions dont sont porteuses les dynamiques du Grand Paris que résident les principaux défis à relever pour l'ensemble des acteurs concernés et au premier chef pour l'action publique. Cet atlas rencontrera son objectif s'il contribue, même modestement, à les y aider.

NOTE

Tout au long de cet ouvrage, les auteurs emploient le terme Grand Paris pour désigner, bien au-delà du ou des projets, une représentation collective qui unit Paris et sa banlieue, dans la diversité des territoires et des pratiques de leurs habitants. On prend ainsi acte que cette notion tend à se substituer, dans le langage commun, à celle d'agglomération parisienne. Ainsi, même si cela peut sembler paradoxal pour un atlas, Grand Paris ne renvoie ni à un périmètre géographique précis, ni à une limite fonctionnelle (unité ou aire urbaines), ni à un territoire institutionnel (région, métropole) – ces derniers étant néanmoins définis plus loin (p. 14-15).





Une métropolisation singulière

Le Grand Paris se transforme selon des dynamiques à l'œuvre aussi bien dans les principales villes mondiales que dans certaines métropoles régionales françaises.

La montée en puissance des inégalités sociales et territoriales se conjugue avec la polarisation de l'activité économique, tandis que les pratiques de mobilité se complexifient.

Ces évolutions amplifient les interdépendances territoriales au sein de la région capitale, mais aussi entre celle-ci et l'extérieur, tout en bousculant les agencements spatiaux établis (l'organisation en couronnes concentriques, le clivage est/ouest).

La métropolisation parisienne s'inscrit toutefois dans un contexte singulier, qui tient notamment à un modèle de gouvernance qui associe une place prépondérante de l'État et la persistance du poids des communes. Mais elle réside aussi dans une certaine résilience de la structure urbaine du Grand Paris, entre densité et intensité des réseaux.

Une région dans l'ombre de l'État

Le Grand Paris n'est pas seulement une métropole ; c'est aussi la région capitale de la France, qui concentre des fonctions stratégiques pour tout le pays. À ce titre, elle a été placée depuis sa création sous un régime d'exception. Longtemps resté le principal acteur de son aménagement et de ses transformations, l'État continue à influencer voire à contrôler, sous de multiples formes, les mutations en cours.

Une décentralisation tardive

L'Île-de-France n'a pas profité comme les autres régions des lois de décentralisation des années 1980 : les principaux leviers en matière d'aménagement – les transports et la planification urbaine – ne lui ont été transférés par l'État qu'au début des années 2000. Jusqu'en 2013, toute opération d'urbanisme devait être compatible avec le schéma directeur élaboré par l'État en 1994, qui avait pourtant été rejeté par l'ensemble des collectivités locales.

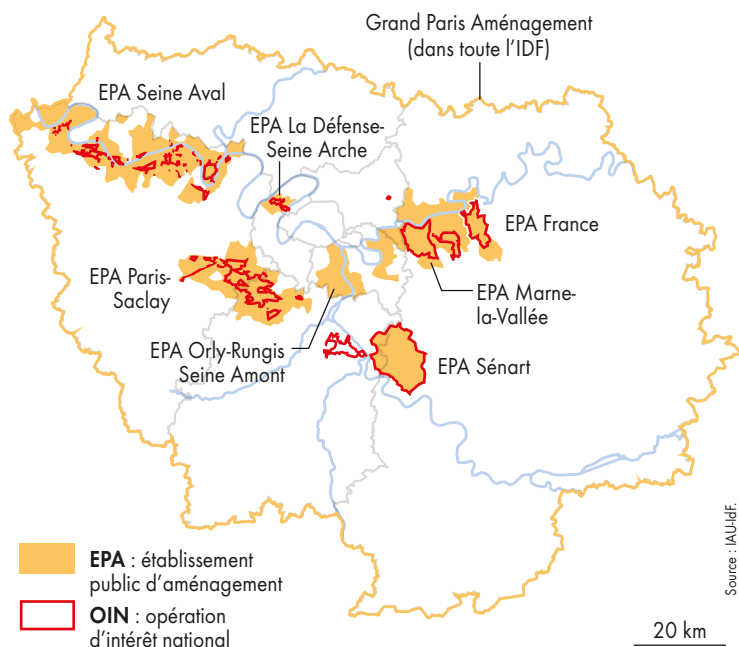
L'État stratège du Grand Paris

Cette décentralisation est, par ailleurs, restée inachevée. Ainsi, l'État contrôle des opérations d'intérêt national (OIN) concernant de grands secteurs stratégiques : les aéroports de Roissy et d'Orly, la vallée de la Seine en amont et en aval de Paris, le faisceau nord de Paris à Roissy et enfin le plateau de Saclay. Dans ces cadres d'exception, c'est le préfet et non le maire qui délivre les permis de construire. Le cas de Saclay est exemplaire : projet historique de l'État lancé par l'implantation du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) en 1945, suivie par celle de Polytechnique (1967) et d'autres grandes écoles, il est érigé en OIN en 2006 et doté d'un établissement public d'aménagement par la loi du Grand Paris en 2010. En contrepartie de ce projet, 2 300 hectares d'espaces naturels et agricoles du plateau sont préservés de l'urbanisation. C'est encore l'État qui décide de créer une ligne dédiée du Grand Paris Express (18) pour desservir le site en 2027. En dépit de ce volontarisme

pour créer un véritable « morceau de ville », les élus locaux résistent et ont notamment obtenu la réduction du nombre de logements sociaux et le ralentissement de plusieurs projets. Un autre exemple d'interventionnisme concerne le premier schéma directeur élaboré par la région (SDRIF, 2008) : l'État refuse de l'approuver et exige notamment un accroissement de l'objectif de production de logements jusqu'à 70 000 unités par an. L'année suivante, le gouvernement impulse la démarche du Grand Paris par le biais d'une consultation internationale d'architectes. En 2010,

il promulgue la loi relative au Grand Paris qui confie le pilotage de la construction du Grand Paris Express à un opérateur *ad hoc*, la Société du Grand Paris (SGP), dont le président du directoire est nommé par décret. La SGP dispose également de prérogatives d'aménagement autour des gares. La région, pourtant autorité organisatrice des transports depuis 2000, est ainsi prise en tenaille entre la SGP et les deux principaux exploitants du réseau francilien (la SNCF et la RATP), qui relèvent tous les trois de l'État !

Les périmètres d'intervention de l'État en 2019



Un État à la fois opérateur et arbitre

L'État est aussi impliqué directement dans l'aménagement de la métropole. Hérités de la réalisation des villes nouvelles, les établissements publics d'aménagement (EPA) demeurent, en effet, des acteurs majeurs de la production de logements, notamment en deuxième couronne. Ainsi, Grand Paris Aménagement, en intégrant en 2015 l'historique Agence foncière

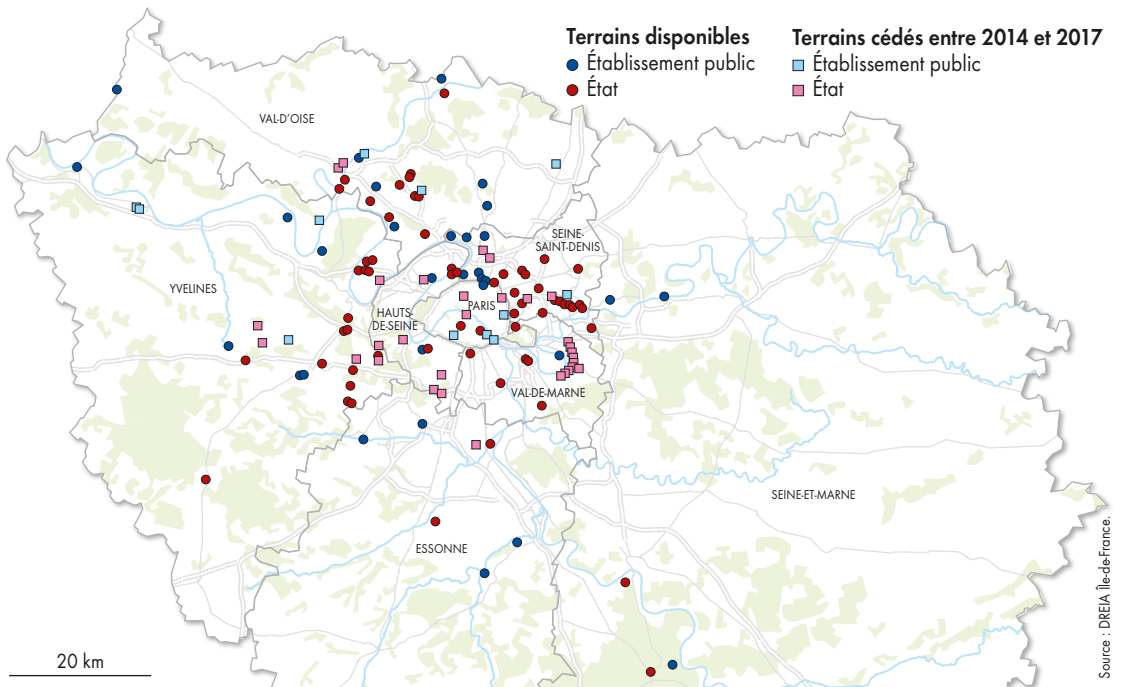
et technique de la région parisienne (AFTRP), détentrice du patrimoine foncier des villes nouvelles, et deux EPA (Plaine de France au nord et Orly Seine Amont), s'est imposé comme un opérateur incontournable. Enfin, l'État joue un rôle d'arbitre. En 2019, le gouvernement décide d'abandonner le projet de complexe récréatif Europacity au nord de Paris, qui avait pourtant le soutien des élus locaux.

Producteur du cadre réglementaire, propriétaire foncier, opérateur d'aménagement, investisseur dans les grands équipements et les infrastructures, régulateur politique partout et sur tous les plans, l'État reste à la manœuvre en Île-de-France. Cela signifie-t-il pour autant qu'il en pilote les mutations ? Rien n'est moins sûr.

Les acteurs de l'aménagement du Grand Paris

	1982 Lois de décentralisation. Loi d'orientation pour les transports intérieurs				2010 Loi relative au Grand Paris (création de la Société du Grand Paris - SGP)		2015 Loi NOTRe (création de la métropole du Grand Paris - MGP - et des établissements publics territoriaux)	
Planification		1994 Révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) par l'État	1995 Transfert de la responsabilité de l'élaboration du SDRIF à la région Île-de-France	2004 Révision du SDRIF par la région Île-de-France	2010 Avis négatif du Conseil d'État sur le projet de SDRIF révisé	2013 Approbation par l'État du SDRIF révisé		2018 Élaboration du schéma de cohérence territoriale (SCOT) de la MGP
Aménagement			1996 Création de l'Établissement public d'aménagement du Mantois Seine-Aval (EPAMSA)	Entre 2000 et 2002 Dissolution des établissements publics d'aménagement (EPA) des villes nouvelles d'Évry, de Cergy et de Saint-Quentin-en-Yvelines. Maintien de ceux des EPA de Marne-la-Vallée et de Sénart	2010 Capacité d'aménagement confiée à la SGP dans un rayon de 500 m autour des gares du Grand Paris Express. Création de l'établissement public d'aménagement Paris-Saclay (EPAPS)		2016 Création de Grand Paris Aménagement , regroupement de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (1962), de l'EPA Plaine de France (2002) et de l'EPA Orly, Rungis - Seine Amont (2007)	
Transports	Transfert aux régions de la fonction d'autorité organisatrice des transports à l'exception de l'Île-de-France		2000 Trois exploitants : RATP, SNCF et Optile (regroupement d'entreprises privées)	2005 Transfert au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) de la fonction d'autorité organisatrice des transports	2010 Réalisation et maîtrise d'ouvrage du Grand Paris Express confiées à la SGP			2017 Création d'Île-de-France Mobilités

Le foncier mobilisable par l'État pour la production de logements



Une gouvernance fragmentée

Comme dans la plupart des métropoles mondiales, la transformation de la gouvernance du Grand Paris est difficile. La volonté de réduire la complexité institutionnelle s'est traduite par la création d'une nouvelle institution à l'échelle de la ville dense, la métropole du Grand Paris (MGP). Mais ce modèle « intégré » se heurte à la réticence de la plupart des acteurs locaux, qui privilégient une gouvernance davantage pluraliste et ouverte.

Un empilement de niveaux institutionnels sans emboîtement

En Île-de-France se superposent les échelons classiques de la commune, du département et de la région. S'y ajoutent, depuis 2016, deux niveaux d'intercommunalité couvrant Paris et la petite couronne : les 13 établissements publics de territoire (EPT) et la métropole du Grand Paris (MGP). Ces structures ne sont toutefois pas emboîtées entre elles, chacune constituant une forme parallèle de représentation des communes.

Ce véritable millefeuille entraîne des concurrences entre les différentes instances en matière de compétences et de légitimité. Ainsi, la plus récente d'entre elles, la MGP, ne dispose pas de l'assise politique suffisante pour exercer effectivement l'une des principales prérogatives que lui donne la loi : la maîtrise d'ouvrage des zones d'aménagement d'intérêt métropolitain. En revanche, elle a initié avec succès deux appels à projets urbains (« Inventons la métropole du Grand Paris » 1 et 2) auprès des communes et de groupes d'investisseurs – pour lesquels

elle n'a assuré toutefois qu'une fonction de marketing.

Confrontés à une hypothèse récurrente de disparition, les sept conseils départementaux ont créé un fonds de solidarité interdépartemental doté de 150 millions d'euros, afin que les plus riches d'entre eux (Hauts-de-Seine et Yvelines, dont la fusion est envisagée) contribuent aux projets des plus pauvres (Seine-Saint-Denis). Mais cette initiative reste symbolique en regard des disparités de ressources entre collectivités au sein de la métropole.

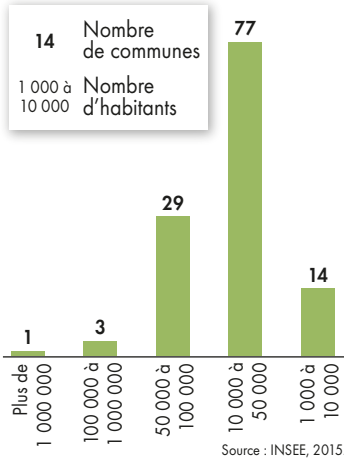
Les périmètres fonctionnels et institutionnels de la métropole (2016)



Un pilotage de fait par les communes

Au-delà de cette complexité, le rôle des communes demeure majeur, particulièrement en matière d'urbanisme, à travers leurs prérogatives relatives au droit des sols et à la délivrance des permis de construire. Les intercommunalités sont par construction des émanations des communes et la MGP elle-même s'est affirmée comme « la métropole des maires ». Ce tropisme communal s'enracine dans une histoire longue ; il est d'autant plus prégnant que les municipalités de taille importante sont nombreuses en Île-de-France : une quarantaine d'entre elles ont plus de 50 000 habitants. Ce poids leur confère une capacité politique et technique significative, bien que restant insuffisante pour être à la hauteur des enjeux métropolitains. Malgré plusieurs initiatives récentes, la plus importante d'entre elles – Paris et ses 2,2 millions d'habitants – se vit encore largement comme auto-suffisante, comme en ont témoigné les difficultés à prendre en compte

La taille des communes (Paris et sa première couronne)



les usagers de banlieue lors de la fermeture à l'automobile des voies sur berges en 2016-2018.

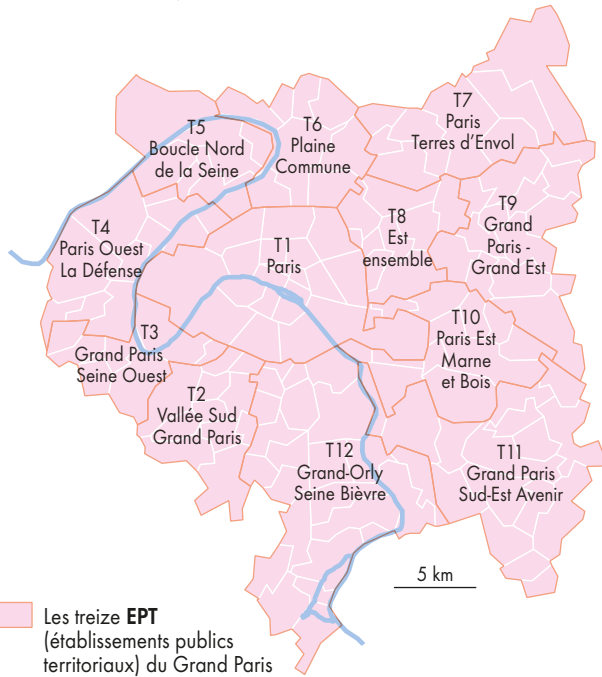
Un leadership régional empêché

Le Grand Paris bénéficie pourtant de l'existence d'une institution, la région Île-de-France, quasiment « à la bonne échelle ». À l'exception de l'Oise, elle englobe l'essentiel de l'aire urbaine et offre l'intérêt d'intégrer des espaces agricoles et naturels susceptibles d'organiser un écosystème métropolitain.

Progressivement, la région s'est dotée des instruments susceptibles de lui donner une capacité d'intervention déterminante dans le champ de l'aménagement. Elle contrôle depuis une dizaine d'années l'autorité organisatrice des transports Île-de-France Mobilités et préside l'opérateur foncier d'envergure régionale (l'EPFIF). Depuis 2018, elle préside aussi le principal établissement public d'aménagement de la métropole (Grand Paris Aménagement), émanation de la création des villes nouvelles par l'État il y a un demi-siècle, ainsi que l'EPA en charge du plateau de Saclay.

En dépit de tous ces atouts, la région doit partager le *leadership* métropolitain. Cela tient sans doute à son régime électoral (listes départementales), qui l'incite à un prudent équilibre entre les huit départements et entérine la déconnexion avec le niveau communal, ainsi qu'à sa faible autonomie financière.

Les intercommunalités d'Île-de-France (EPCI et EPT) en 2019



Source : Ministère de l'Intérieur, DGCI, 2019.

Une société civile émergente ?

Longtemps, le développement et l'aménagement de la région capitale ont pu apparaître comme une responsabilité exclusive de la sphère publique, laissant les acteurs socio-économiques à l'écart. La dynamique du Grand Paris change progressivement la donne. On observe une mise en mouvement des premiers concernés (investisseurs, promoteurs), mais

aussi des grands groupes privés de services urbains, qui créent des « missions Grand Paris ». Avec le développement d'une presse spécialisée et la multiplication des initiatives associatives, assiste-t-on à l'émergence d'une société civile métropolitaine ? Celle-ci pourrait-elle contribuer à faire évoluer la gouvernance du Grand Paris vers un modèle davantage pluraliste, horizontal et coopératif ?

Une métropole structurée par ses réseaux

Le fonctionnement quotidien de la métropole dépend de grandes infrastructures et fonctions techniques de support. Organisées de longue date en réseaux à différentes échelles, ces fonctions font l'objet d'une attention renouvelée dans un contexte de transitions industrielle, énergétique et environnementale. Elles posent également les questions de l'organisation et de la gestion des services publics dans une ville globale.

La logistique en Île-de-France : un système complexe

200 millions

de tonnes de marchandises transportées chaque année en Île-de-France



0,73 livraison et/ou enlèvement par emploi et par semaine en Île-de-France, ou 0,66 dans la métropole



400 000

emplois salariés en Île-de-France (en 2010)



90 %

du tonnage de ces marchandises transporté par route



51 % des opérations réalisées en Île-de-France par des professionnels des transports



16 millions de m²

d'entrepôts en Île-de-France dont 3 millions dans la métropole



4,4 millions

de mouvements de marchandises chaque semaine en Île-de-France, dont 62 % sur le territoire de la métropole du Grand Paris



54 % des mouvements de marchandises opérés en Île-de-France par des véhicules utilitaires légers (moins de 3,5 t PTAC)



120 000 m² pour les plus grands entrepôts en Île-de-France

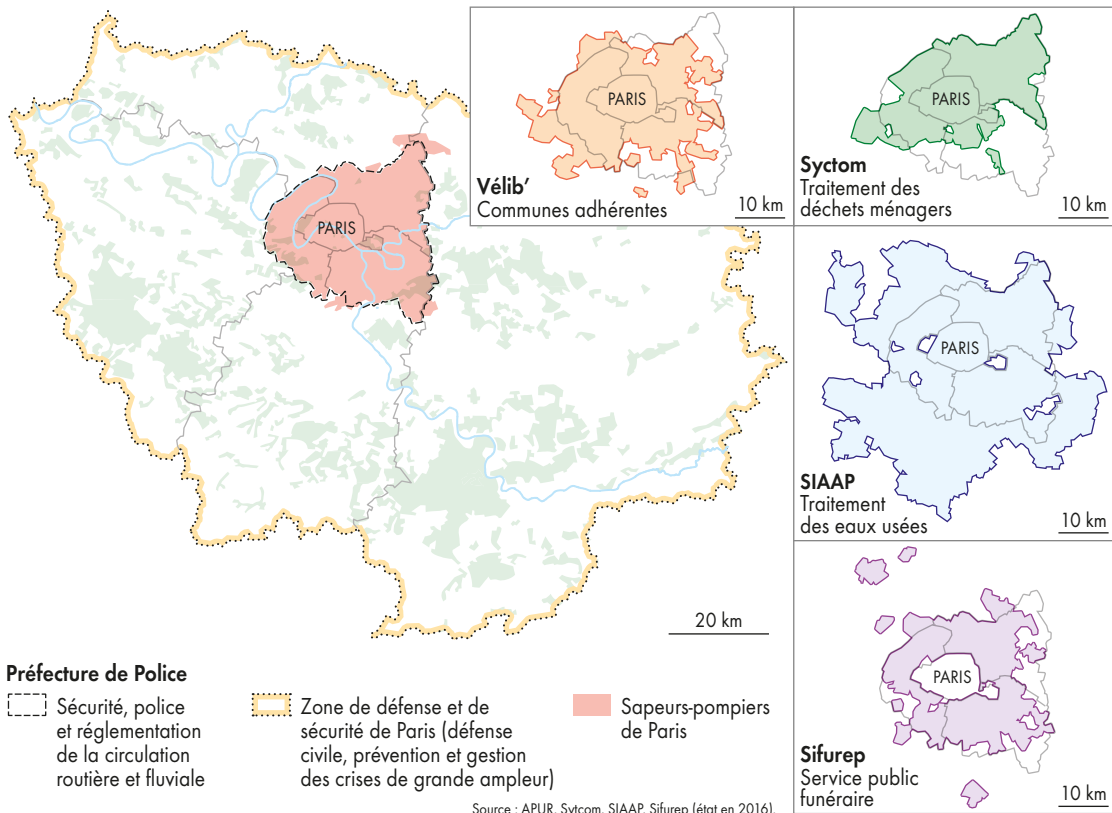
200 m² pour les plus petits entrepôts



Source : HAROPA, 2018.

La sécurité, la police et la réglementation de la circulation de Paris et de la petite couronne ne sont pas assurées par les maires et les préfets, mais par le préfet de police. Ce dernier est également en charge de services techniques dits de « soutien » (armement, informatique, communications, etc.), ainsi que de la prévention et de la gestion des crises de grande ampleur (climatiques, sanitaires, industrielles). La dimension technique de la métropole se traduit par l'existence

Les multiples dimensions techniques de l'intercommunalité



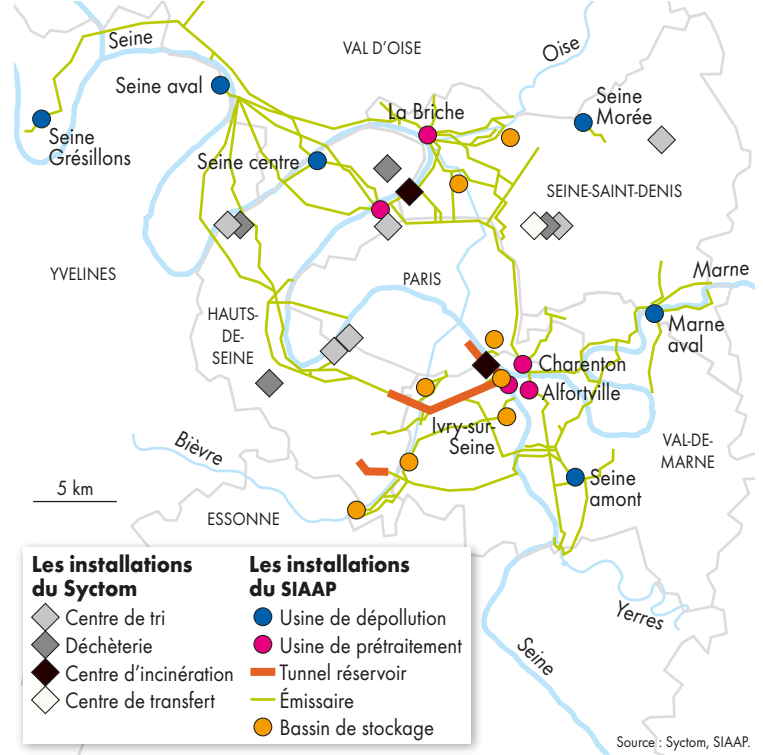
ancienne de structures intercommunales de traitement des déchets (le Sycotm, présent dans 85 communes, récolte 2,3 millions de tonnes d'ordures ménagères, de déchets alimentaires et d'objets encombrants, dont 31 % sont recyclés en de nouveaux matériaux) ou de gestion des eaux usées, pluviales et industrielles (le SIAAP lave l'eau de près de 9 millions de Franciliens). Ces filières économiques sont aujourd'hui confrontées aux enjeux de la transition écologique. À une échelle plus large, la région-capitale est au cœur d'un puissant système logistique (300 000 emplois), adossé à un ensemble de d'entrepôts et de plates-formes multimodales (dont 646 de plus de 5 000 m²), particulièrement concentrés au nord de Paris, sur un arc d'une vingtaine de kilomètres entre Gennevilliers et Tremblay-en-France, le long des corridors autoroutiers.

L'axe Seine, entre les ports de Paris, Rouen et Le Havre, constitue un élément majeur de ce système et fait aujourd'hui l'objet de

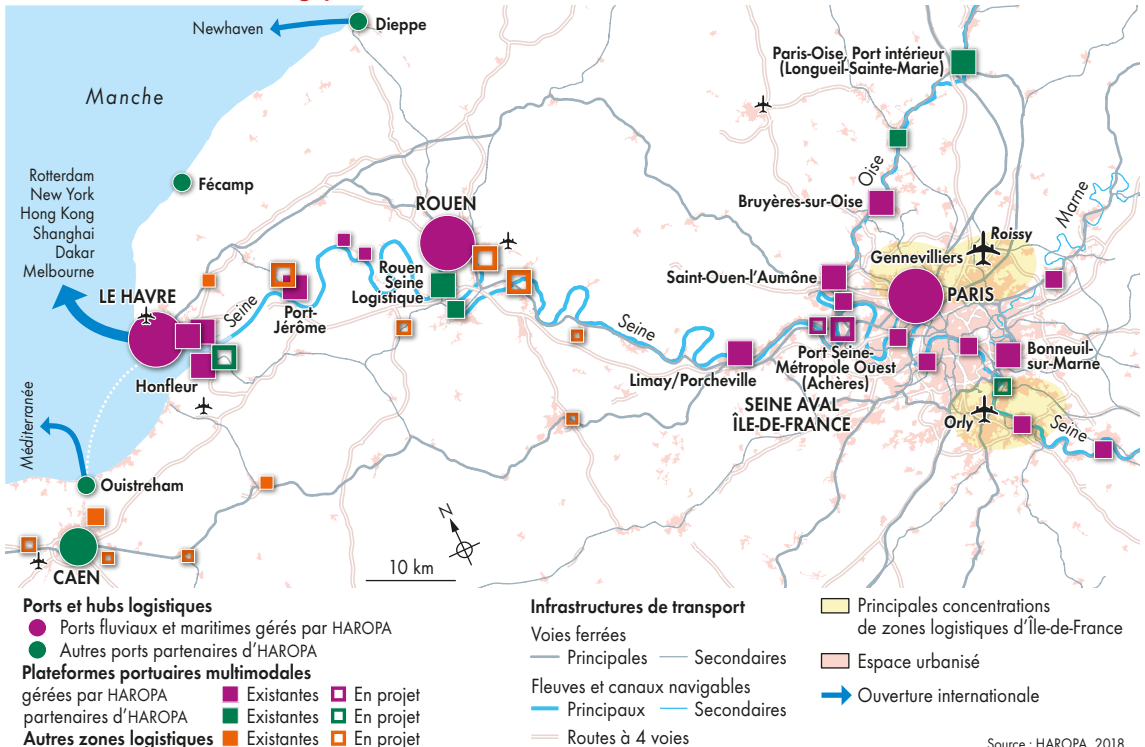
nombreux projets de modernisation pour améliorer tant les liaisons fluviales que la prise en charge des

livraisons urbaines jusqu'au « dernier kilomètre ».

Assainir la métropole: le traitement des déchets et des eaux usées



L'axe Seine: un couloir stratégique



Source : HAROPA, 2018.

Une économie généraliste et polarisée

L'économie de la métropole francilienne est la première de France et une des plus puissantes en Europe. Contrairement à d'autres systèmes économiques métropolitains, son dynamisme repose sur un bouquet d'activités larges, diversifiées et souvent complémentaires. Si les fonctions à forte valeur ajoutée se concentrent dans la zone centrale de la région, notamment dans Paris et ses abords immédiats, les activités « supports » connaissent un desserrement bien au-delà.

Une économie globalisée de premier plan

Avec un PIB en valeur de presque 670 milliards d'euros en 2015, en augmentation de 50 % depuis 1990, l'Île-de-France représente 31 % du PIB de la France métropolitaine et 4,6 % de celui de l'Union européenne. Au-delà de son poids, la région affiche des performances remarquables en matière de PIB/habitant : 50 900 euros en 2017, soit 176 % de la moyenne européenne. Après un léger repli consécutif à la crise de 2008, la richesse produite est repartie à la hausse, selon un rythme plus soutenu que celui de la moyenne des autres régions et que celui de l'économie nationale.

La région capitale concentre 6,3 millions d'emplois salariés et non-salariés et près de 1,1 million d'entreprises. Tombé à 6,3% en 2008, le taux de chômage a atteint un pic en 2015 (8,9%), avant d'amorcer une lente décrue (7,6 % fin 2018). Dans ce domaine aussi, l'économie francilienne a profité plus que toutes les autres économies régionales de la sortie de crise. Ces évolutions illustrent la singularité du système productif d'une ville-monde fortement intégrée dans les dynamiques de la globalisation.

Une économie diversifiée, innovante et tertiarisée

Le système économique francilien relève de deux modèles pouvant être qualifiés de « généraliste » et de « multi-spécialiste ». D'une part, l'économie régionale est largement diversifiée, caractéristique d'une capitale économique nationale et continentale, ce qui lui confère une résilience

certaine aux aléas de la conjoncture. D'autre part, la base généraliste sert de levier au développement de secteurs innovants et spécialisés. Ainsi, l'Île-de-France concentre à la fois 40 % des chercheurs publics et privés de France et 40 % des dépenses en recherche-développement. Elle est reconnue internationalement comme étant l'un des territoires les plus attractifs du monde pour les investissements étrangers liés à l'innovation. Les retombées bénéficient à de nombreux secteurs : aéronautique, espace et militaire ; automobile ; énergie ; santé, médecine et biotechnologies. Si la région a maintenu une activité productive, 87 % de la valeur ajoutée francilienne est réalisée en 2017 par le secteur tertiaire (contre 79 % en France). Cette tertiarisation se traduit dans la décomposition des emplois marchands par secteurs : de 2005 à 2017, les emplois liés à la construction ont augmenté de 13 % et ceux du tertiaire marchand de 11 %, alors

que l'emploi industriel chutait de presque 20 %.

Une géographie économique différenciée

Le système économique francilien est fortement polarisé par la partie centrale de l'agglomération parisienne : la zone dense capte plus de 90 % de l'emploi régional.

La ville de Paris reste le pôle économique dominant ; l'activité y est concentrée dans le quartier central des affaires à l'ouest (QCA, composé de parties des 1^{er}, 2^e, 8^e, 9^e, 16^e et 17^e arrondissements) et dans certains secteurs de projets récents, comme le quartier Paris Rive Gauche, autour de la Bibliothèque nationale François Mitterrand, à l'est.

En dehors de Paris, ce sont les pôles les plus proches, anciens et récents, qui rassemblent le plus d'emplois : Boulogne et Issy-les-Moulineaux (audiovisuel et médias) à l'ouest ; la Plaine Saint-Denis (sièges sociaux

La croissance du PIB francilien (1990-2015)

