

Métropole du Grand Paris et mobilité. Quels impacts ? Quels enjeux ?



Bernard Suard/MEDEE-MLET

MÉTROPOLIE

DU GRAND PARIS

Pour comprendre l'étendue de la réforme territoriale et les changements dont elle est porteuse, l'IAU idF publie une série de documents permettant une compréhension facilitée des enjeux liés à la création de la métropole du Grand Paris.

Cette *Note rapide* aborde la réforme sous l'angle des démarches d'articulation urbanisme/transport, des interactions de la MGP avec les échelons régionaux et territoriaux, dans le cadre d'un intérêt métropolitain à définir.

L'ensemble des *Note* et travaux (cartes, données, graphiques, etc.) est disponible sur le site de l'IAU idF : www.iau-idf.fr

Le Grand Paris a d'abord été celui des transports et de la compétitivité. Aujourd'hui, il entre dans une nouvelle phase avec la préfiguration de la métropole, qui devra préciser les conditions d'exercice de ce nouvel acteur francilien. Analyse de ses missions sous l'angle de la mobilité et des déplacements.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam)⁽¹⁾ prévoit la création au 1^{er} janvier 2016 de la métropole du Grand Paris (MGP). Ce nouvel EPCI⁽²⁾ à fiscalité propre et à statut particulier aura des compétences en aménagement de l'espace métropolitain, en politique locale de l'habitat, en politique de la ville, en développement et aménagement économique, social et culturel,

ainsi qu'en protection et mise en valeur de l'environnement. Or, les actions menées par la métropole dans ces domaines peuvent avoir des impacts sur la demande en déplacements, l'espace public ou la qualité de vie en général. Elles concernent donc la mobilité des personnes et des biens, quoique la MGP n'ait pas de compétence explicite dans le domaine des transports.

Par ailleurs, si la loi s'appliquait dans sa forme actuelle⁽³⁾, la métropole se substituerait aux

EPCI à fiscalité propre (communautés d'agglomération ou communautés de communes) existants sur son territoire. Parmi les compétences exercées aujourd'hui par ces établissements, certaines pourront ne pas relever de l'intérêt métropolitain et être rétrocédées aux communes en l'absence de relais territorial intermédiaire. L'élaboration et le suivi des plans locaux de déplacements, la gestion de la voirie d'intérêt communautaire et l'organisation des transports urbains de proximité constituent des exemples de compétences dont l'intérêt métropolitain pourrait être discuté.

Une diversité d'intervention des collectivités actuelles

Aujourd'hui, la proche couronne parisienne est constituée de 41 communes isolées et de

19 structures intercommunales, qui n'ont pas toutes le même degré de maturité : leurs dates de création s'échelonnent en effet de 1997 (Clichy-sous-Bois/Montfermeil) à 2013 (CA Seine Amont). Chacune de ces collectivités propose un niveau d'intervention sur la mobilité qui lui est spécifique.

Concernant les communautés d'agglomération, celles-ci exercent plusieurs compétences en lieu et place des communes membres. Ces compétences peuvent être obligatoires (transférées automatiquement),

(1) Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014.

(2) Établissement public de coopération intercommunale.

(3) L'articulation entre métropole et EPCI pourrait être prochainement infléchie pour donner plus de place aux « territoires » reprenant certaines fonctions des EPCI. Cela suppose la révision de l'article 12, actuellement à l'étude.

optionnelles (choisies au sein d'une liste fixée par la loi), voire facultatives.

Les compétences obligatoires concernent l'aménagement de l'espace communautaire, l'équilibre social de l'habitat, le développement économique et la politique de la ville. Elles intègrent, par exemple, la création et la réalisation des opérations d'aménagement d'intérêt communautaire ou l'élaboration et le suivi des plans locaux de déplacements. Certaines compétences optionnelles choisies par les collectivités peuvent également impacter la mobilité: gestion de la voirie et des parcs de stationnement d'intérêt communautaire, maîtrise de la demande en énergie, lutte contre la pollution de l'air et les nuisances sonores, etc.

Ainsi, le niveau d'intervention de la structure intercommunale dans le domaine de la mobilité peut être extrêmement variable, en fonction des compétences retenues et de la définition de l'intérêt communautaire.

À titre d'exemple, la communauté d'agglomération de Val de Bièvre a choisi de disposer d'un plan local de déplacements (PLD), d'être autorité organisatrice de proximité⁽⁴⁾ par délégation du Stif, et de mettre en place son propre réseau de navettes intercommunales.

Quant à la communauté d'agglomération Plaine Commune, elle gère et entretient depuis 2002 l'ensemble des voies appartenant aux communes sur son territoire.

A *contrario*, d'autres groupements de communes impactés par la MGP interviennent peu aujourd'hui sur la planification locale des déplacements et n'ont pas pris en charge la compétence voirie.

Cette diversité se retrouve dans les répartitions budgétaires des intercommunalités. En effet, les niveaux de dépenses annuelles affectées à la voirie et aux transports urbains locaux par les groupements à fiscalité propre peuvent s'échelonner de 0 à 15%⁽⁵⁾.

Les impacts de la MGP sur la mobilité

La métropole du Grand Paris est constituée en vue d'améliorer le cadre de vie de ses habitants et de réduire les inégalités entre les territoires qui la composent. Elle devrait proposer une approche plus coordonnée, solidaire et transversale de l'aménagement au sens large.

Les orientations de sa politique seront définies dans un « projet métropolitain » participant à la mise en œuvre du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif). Ce projet, alimenté par les travaux de la mission de préfiguration, identifiera les domaines d'intervention prioritaires de la MGP. Sans préjuger de son contenu, il est d'ores et déjà assuré que les compétences de la MGP fixées par la loi auront des impacts sur la mobilité.

Les impacts sur la demande en déplacements

En premier lieu, les compétences métropolitaines en aménagement de l'espace, en politique de l'habitat ou en développement économique pourront agir sur la localisation de certains pôles générateurs de déplacements et moduler la structure actuelle des flux en zone urbaine dense. Ces actions peuvent se traduire par la poursuite du rééquilibrage territorial des zones d'habitat et d'emploi, par l'affirmation de pôles de compétitivité ou par une mixité et une densité accrues aux abords des gares. Elles ont une incidence sur la localisation et la temporalité de la demande, sur les motifs de déplacement et sur les modes utilisés.

Les impacts sur l'offre

Par sa compétence en aménagement de l'espace, la MGP pourra définir, créer et réaliser des opérations d'intérêt métropolitain: zones d'aménagement concerté,

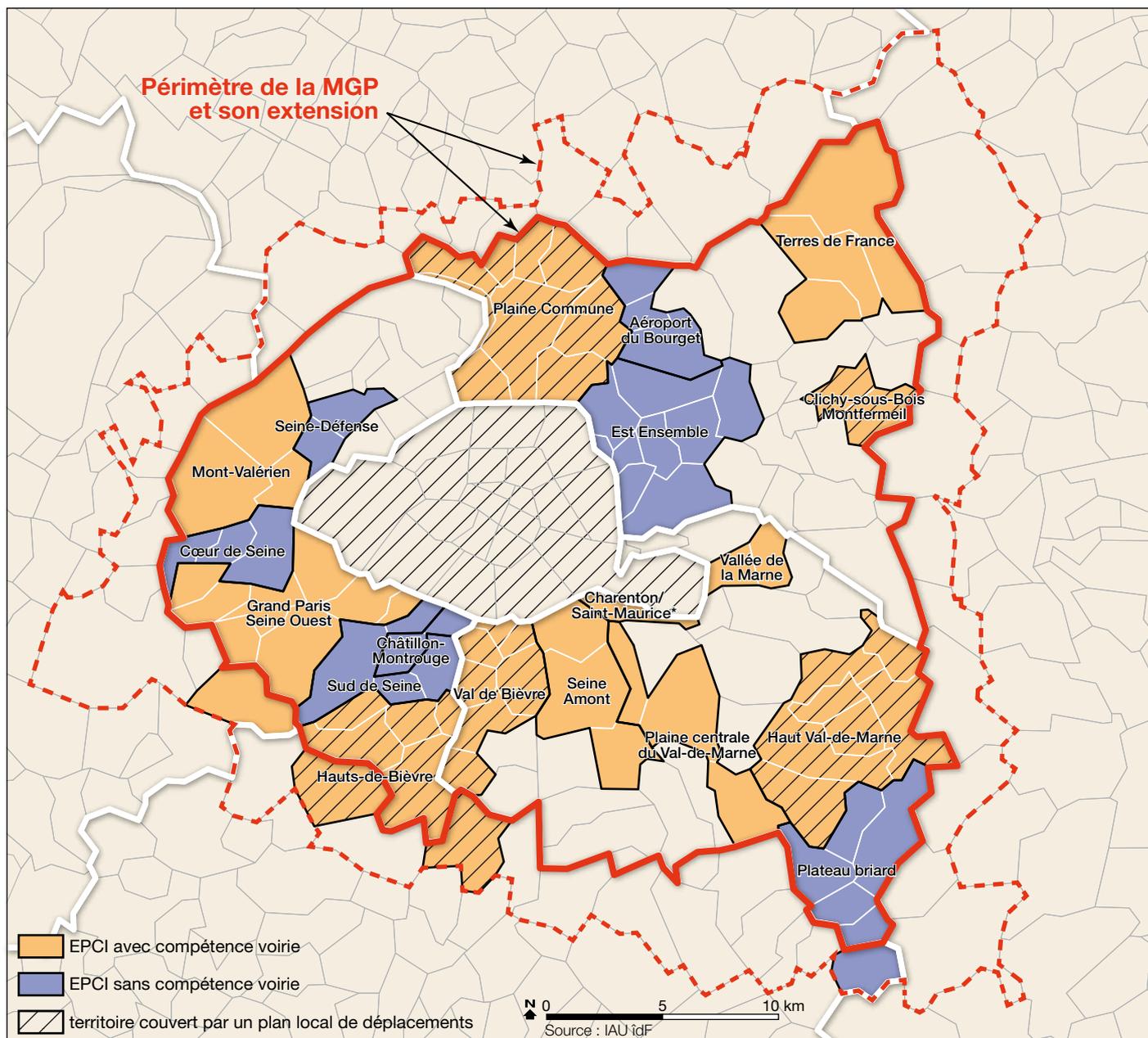
(4) Cf. encadré « L'organisation actuelle des transports en Île-de-France ».

(5) Source: budgets primitifs 2014 des EPCI (partie principale), hors répartition de la masse salariale.

Détail des compétences « mobilité » des 19 EPCI de la première couronne francilienne

	Nombre d'habitants (2011)	Date de création	Démarche plan climat	Plan local de déplacements	Compétence voirie	Gestion de la voirie communale	Autorité organisatrice de proximité	Navettes locales
CA Plaine Commune	407 007	1999	✓	✓	✓	✓		
CA Est Ensemble	397 977	2010	✓				✓	✓
CA Grand Paris Seine Ouest	328 811	2009	✓		✓	✓	✓	✓
CA Mont-Valérien	216 207	2008	✓		✓	✓	✓	✓
CA de Val de Bièvre	204 395	1999	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CA Seine Amont	185 915	2013			✓			
CA les Hauts-de-Bièvre	183 747	2002		✓	✓			✓
CA Plaine centrale du Val-de-Marne	155 741	2000	✓		✓			
CA Sud de Seine	144 789	2004						✓
CA Seine-Défense	133 213	2010						
CA Terres de France	120 355	2010			✓			✓
CA du Haut Val-de-Marne	105 173	2000	✓	✓	✓		✓	✓
CA de l'aéroport du Bourget	92 396	2006						
CC de Châtillon-Montrouge	82 115	2004						✓
CA de la Vallée de la Marne	65 009	1999			✓			
CA Cœur de Seine	55 924	2004						✓
CA Clichy-sous-Bois/Montfermeil	55 798	1997		✓	✓			
CC Charenton/Saint-Maurice	44 148	2003			✓			
CC du Plateau briard	27 443	2002						✓

Diversité des interventions des 19 EPCI actuels dans le domaine de la mobilité



L'exemple des plans locaux de déplacements

Le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUiF) est le document de référence en matière de planification des politiques de transport à l'échelle régionale. Sa dernière version a été approuvée par le conseil régional en juin 2014 et est compatible avec le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), approuvé en décembre 2013. L'échelle régionale du PDUiF nécessite de préciser son contenu au niveau local par l'intermédiaire des plans locaux de déplacements (PLD), spécificité francilienne prévue par le code des transports (art. L1214-30 et suivants).

Ces PLD peuvent proposer des interventions spécifiques à chaque mode de déplacement et à chaque usage. Ils intègrent également des préconisations pour encourager les pratiques vertueuses : information des usagers, conseil en mobilité, développement des plans de déplacements des entreprises, chartes d'aménagement, observatoires des déplacements, etc. À titre d'exemple, le PLD de la CA de Val de Bièvre, élaboré en 2006, proposait la création d'un réseau de navettes à l'échelle de l'agglomération en capitalisant sur les navettes communales préexistantes. Aujourd'hui, ce réseau de proximité,

dénommé Valouette, comprend sept lignes de bus gratuites et enregistre une fréquentation de 1,2 million de passagers par an (source : CAVB).

Autre type d'action, autre mode de déplacement : le PLD de Plaine Commune a impulsé la conception d'un « plan vélo » présentant une politique globale en matière de stationnement, de services et d'information pour les cyclistes. La collectivité y a notamment défini un projet de réseau cyclable hiérarchisé, associé à des configurations types de la voirie. À l'été 2014, 57 km d'aménagements spécifiques sont réalisés, sur un total de 220 km prévus à terme (source : CAPC). Dernier exemple, la reconquête progressive des voies sur berges ou le développement des stations de vélo en libre-service faisaient partie des pistes recensées dans le plan de déplacements adopté par le conseil de Paris en 2007.

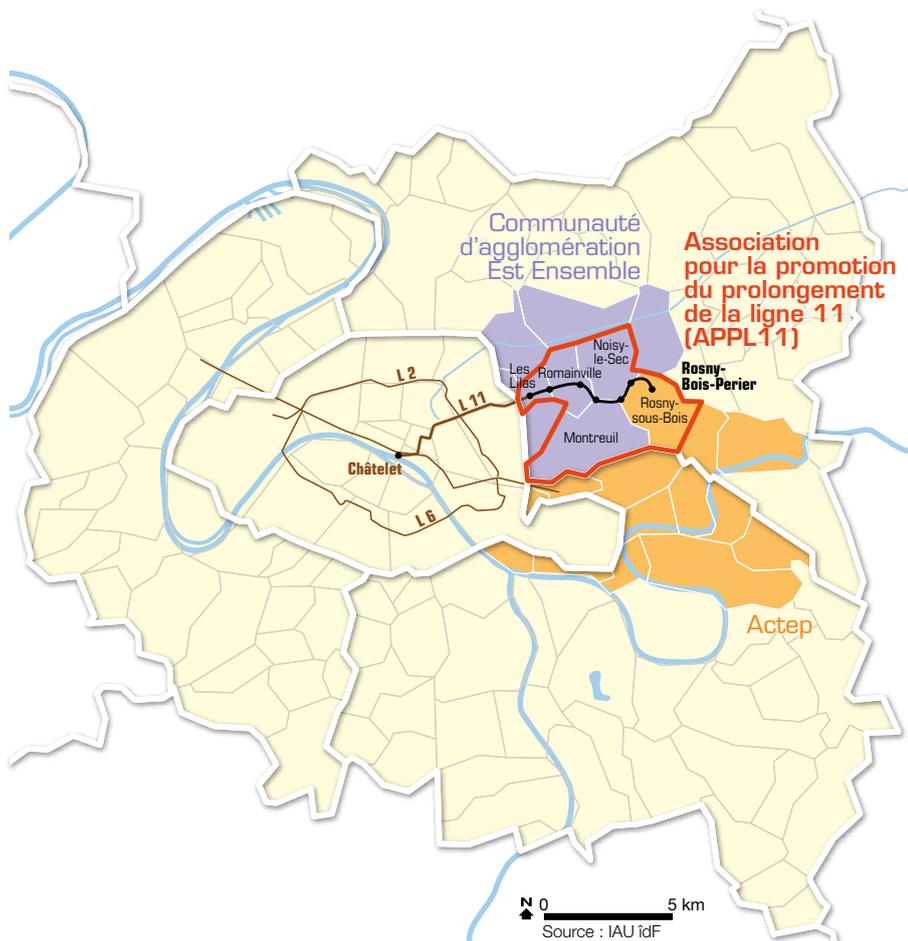
Ainsi, en associant des actions locales pour la qualité de l'air, la santé publique ou l'accessibilité pour tous, les plans locaux de déplacements permettent de décliner et d'affirmer, sur chaque territoire, une nouvelle manière de se déplacer en Île-de-France.

Quand les transports rapprochent les collectivités...

	Regroupements de collectivités	Exemples de démarches « transport »*
	Syndicat intercommunal d'études et de projets du territoire des deux Seine. Villes de Courbevoie, La Garenne-Colombes, Nanterre, Rueil-Malmaison et Suresnes.	Cahier d'acteurs du Siep dans le cadre des débats publics pour les projets de réseau de transport public du Grand Paris et Arc Express (2010). Objectif : construire une stratégie commune sur la desserte future en transports collectifs à grande capacité, à une échelle territoriale élargie du Mont-Valérien à la Défense.
	Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (Actep). Regroupement de 14 communes et du département du Val-de-Marne.	Étude de transformation de l'autoroute A4 en avenue métropolitaine (2012-2014). En partenariat avec l'État, la région Île-de-France, la mairie de Paris, le département de Seine-Saint-Denis et le département de Seine-et-Marne. Objectif : construire une vision commune de l'infrastructure autoroutière et proposer des potentiels de transformation en lien avec les projets urbains en cours.
	Association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11). Villes des Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil-sous-Bois et Rosny-sous-Bois.	Charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro 11 (2009). En partenariat avec la région Île-de-France, le Stif, le département de Seine-Saint-Denis, la mairie de Paris, l'EPFIF, la Caisse des dépôts et l'IAU idF (voir la présentation ci-dessous).
	Syndicat d'équipement et d'aménagement des pays de France et de l'Aulnoye (Seapfa). Villes d'Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte.	Rénovation du pôle gare de Sevran-Beaudottes (2010-2012). En partenariat avec la communauté d'agglomération Plaine de France, la région Île-de-France, l'État, l'EPA Plaine de France, le Stif, l'Anru, Réseau ferré de France et les exploitants. Objectif : restructurer le pôle de transport et réaménager les espaces publics afin de favoriser le désenclavement des quartiers voisins.
	Syndicat mixte pour la gestion du réseau de transport de l'Ouest parisien (Smirtop). Communautés d'agglomération Cœur de Seine, Mont-Valérien et Grand Paris Seine Ouest.	Protocole d'accord avec le Stif pour le réseau de navettes locales Traverciel (2011). Objectif : participer au suivi de l'exploitation des lignes de bus locales et contribuer au volet financier du contrat de type II conclu entre le Stif et l'exploitant de certaines lignes.

Des réflexions en amont des actions

* Liste non exhaustive.



L'exemple de l'association pour la promotion du prolongement de la ligne 11 (APPL11)

- **Contexte :** projet de prolongement de la ligne de métro 11, entre Mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier.
- **Objectif de la démarche :** faire en sorte que le développement du territoire s'effectue en cohérence avec le projet de transport public, sur un périmètre dépassant les limites institutionnelles.
- **Originalité :** grâce à une démarche partenariale et expérimentale innovante en Île-de-France, les collectivités se rassemblent pour anticiper les impacts du projet de transport sur l'urbanisme et l'organisation de la mobilité. La coordination, le dialogue et le travail transversal guident ce dispositif qui engage les acteurs sur le long terme.
- **Organisation :** ce rapprochement des acteurs du transport et de l'urbanisme se fait autour d'une instance politique, d'une instance technique et d'une équipe projet dédiée. Il a permis la signature d'une « charte » commune en avril 2010 engageant chacun des acteurs. La deuxième étape, en cours, vise à élaborer et signer un « contrat aménagement/transport », dont les actions feront l'objet d'un système de suivi de leur mise en œuvre.

grands projets urbains, écoquartiers, espaces logistiques, etc. Dans le cadre de ces projets, elle sera en mesure d'intervenir sur l'équilibre de l'offre entre les différents modes de déplacement et sur la qualité des espaces publics : voies réservées, pistes cyclables, confort des circulations piétonnes, etc. L'ampleur des infrastructures concernées dépendra forcément des choix faits quant à l'intérêt métropolitain des projets urbains.

D'autre part, la MGP pourra agir sur l'approbation des plans locaux d'urbanisme, pouvant inclure des spécifications sur les normes de stationnement, la place du vélo dans la ville, etc. Enfin, la MGP pourrait prendre en charge les compétences des anciens EPCI en matière de voirie communautaire. Or pour certaines communautés d'agglomération, celles-ci impliquent un linéaire de voies et des moyens techniques et humains importants.

Les impacts sur la planification

La MGP sera compétente en matière de protection et de mise en

valeur de l'environnement, et en politique du cadre de vie sur son territoire. Sur cette thématique, la loi Maptam identifie clairement que la métropole aura un rôle à jouer dans l'action publique pour la mobilité durable⁽⁶⁾.

Ainsi, via l'élaboration de son plan climat-énergie territorial (PCET), elle sera en mesure de peser dans les choix liés à la mobilité en cœur d'agglomération : zones à trafic limité, mesures de protection de l'atmosphère, intégration des nouveaux véhicules urbains, politique de stationnement, etc. Ses actions participeront alors aux objectifs du plan de déplacements urbains d'Île-de-France ou du plan de protection de l'atmosphère, par exemple.

Les interrogations soulevées par la création de la MGP

L'analyse des compétences de la MGP souligne la présence transversale de la mobilité dans plusieurs domaines d'intervention métropolitaine. Or plusieurs pistes de réflexion peuvent être proposées afin d'en améliorer la portée et la cohérence.

L'organisation actuelle des transports en Île-de-France

Île-de-France bénéficie d'un statut spécifique : le conseil régional définit la politique des déplacements sur l'ensemble de son territoire, y compris dans l'agglomération centrale. En association avec l'État et à l'initiative du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif), la région élabore ou révisé le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), principal outil de planification et de programmation pour la mobilité des Franciliens. Ce PDUIF peut être décliné à l'échelle locale par les structures intercommunales et par la ville de Paris sous la forme de plans locaux de déplacements (PLD).

Le Stif est l'autorité organisatrice des transports sur l'ensemble de la région. Pour les services de transports publics réguliers, il étudie les projets de nouvelles infrastructures, décide des liaisons à desservir, désigne les exploitants, définit les modalités techniques d'exécution et est responsable de la politique tarifaire. Il s'appuie pour cela sur les décisions des collectivités locales prises au sein de son conseil d'administration. Le Stif peut déléguer tout ou partie de ses attributions, hormis la politique tarifaire, à des collectivités territoriales devenant alors des autorités organisatrices de proximité (AOP) sur des périmètres ou pour des services définis d'un commun accord : lignes de transport local, services de transport à la demande, etc.

Afin d'encadrer les activités des exploitants (RATP, SNCF et opérateurs privés réunis au sein de l'Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France/Optile), le Stif établit des contrats de service public définissant l'offre attendue, la rémunération de l'exploitant et les mécanismes d'intéressement financier liés à l'offre réelle et à la qualité de service. Certains de ces contrats, notamment ceux touchant aux lignes de bus, peuvent être gérés et financés en partenariat avec des communes ou des structures intercommunales.

Comment structurer la planification locale des déplacements ?

L'ampleur du territoire couvert par la MGP, et son poids démographique et économique, interrogent la nature de ses relations avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Est-il par exemple souhaitable que la MGP intègre le conseil d'administration de l'autorité organisatrice, au même titre que les EPCI actuels ? La MGP pourrait-elle être autorité organisatrice de proximité ? Devra-t-elle élaborer un plan local de déplacements ?

À titre d'exemple pour illustrer ce dernier point, rappelons qu'il existe actuellement cinq PLD en proche couronne, auxquels s'ajoute le plan de déplacements de Paris⁽⁷⁾. Ces outils opérationnels et territorialisés ont permis d'identifier les axes de travail prioritaires et d'engager une dynamique forte autour de la mobilité.

Dans le cadre de la création de la MGP, il serait intéressant de poursuivre ces actions engagées au niveau local, et l'échelle des « conseils de territoires » semble être la plus pertinente pour assurer le relais des anciens EPCI. Ainsi, de la même manière que pour le plan local d'urbanisme métropolitain, les conseils de territoires pourraient élaborer un « plan territorial de déplacements », cohérent avec le projet métropolitain. L'ensemble de ces plans alimenterait la déclinaison métropolitaine du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et assurerait une vision ascendante de la mobilité durable, depuis le vécu local jusqu'à la planification régionale.

Quel avenir pour la voirie structurante ?

La planification locale des déplacements s'enquiert des moyens dont disposerait la métropole pour appuyer son action dans ce domaine, par exemple en termes d'infrastructures routières.

Aujourd'hui, le réseau de voirie public peut être décomposé en voies gérées par l'État, par les départements, par les intercommunalités et par les communes.

Demain, la MGP aurait-elle intérêt à prendre en charge une partie de la voirie sur son territoire ? Cette analyse peut s'appuyer sur les dispositifs existants ou prévus pour les autres grandes villes françaises. Actuellement, les communautés urbaines gèrent la quasi-totalité de la voirie communale sur leur territoire. Étant également compétentes en matière d'organisation de la mobilité, elles peuvent alors mieux articuler leurs stratégies en termes d'aménagement et de transports urbains. Demain, les métropoles de droit commun géreront également les routes départementales dans leur périmètre (art. 43 de la loi Maptam), étendant ainsi leurs compétences à la voirie structurante.

Le cas de la MGP sera particulier car elle ne sera pas compétente sur les questions de transport, la planification des déplacements étant réalisée à l'échelle régionale. Or le projet de loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (OTR) renforce le rôle de la région pour cet aménagement, en proposant notamment de lui confier la voirie relevant actuellement des départements.

La gestion de cette voirie structurante sur le territoire de la MGP est donc posée : devrait-elle être prise en charge par la région compétente en matière de transport ou par la MGP compétente en matière d'aménagement métropolitain ?

Quelle que soit l'option retenue, la coordination entre l'échelon régional et l'échelon métropolitain sera essentielle. Elle devra permettre d'articuler les actions de deux acteurs aux compétences complémentaires sur un même territoire et assurer une cohérence entre un périmètre de transport urbain étendu à la région entière, et un périmètre métropolitain reposant sur des limites administratives sans lien avec l'aire urbaine ou les bassins de déplacements.

(6) Art. L.5219-1.V.

(7) D'autres démarches ont également été mises en place par certaines communes, dans le cadre de leur agenda 21, par exemple.

Comment gérer les transports urbains de proximité ?

La prise en charge de la voirie nous fournit un premier exemple de compétence dont l'intérêt métropolitain sera questionné. La gestion des transports urbains de proximité en est un deuxième. Aujourd'hui, des navettes locales ou des renforts d'offre sur les lignes de bus régulières peuvent être pris en charge par des EPCI ou gérés par des syndicats intercommunaux. Cinq groupements de communes sont également autorités organisatrices de proximité. Or la création de la MGP reconsidère le devenir de ces différents dispositifs sur son territoire. Même si la majorité des besoins est couverte par les lignes régulières, souvent exploitées par la RATP en proche couronne, les services urbains de proximité représentent 60 lignes de bus environ, gratuites et payantes.

Si l'intérêt métropolitain de ces lignes n'est pas avéré et si une gestion communale n'est pas souhaitée, la loi Maptam propose différents outils permettant aux villes d'exercer en commun certaines compétences : conventions, organismes publics de coopération, syndicats ou ententes. En termes de cadrage géographique, ces outils doivent prendre en compte l'organisation de la métropole en « territoires » (entités d'au moins 300 000 habitants), et les

syndicats créés ne pourront pas avoir un périmètre inférieur à celui d'un territoire.

Cette thématique des transports urbains de proximité, en apparence anecdotique, illustre toute la complexité de la mise en œuvre de la métropole. Les différents exemples proposés incitent à prendre appui sur l'expérience des structures existantes et sur les possibilités de coopération inscrites dans la loi.

Des défis à relever et des clarifications nécessaires

La MGP pourrait être la garante d'une meilleure articulation entre les politiques urbaines et la gestion de la mobilité. En effet, elle portera des projets majeurs d'aménagement ou d'équipement, générant de nombreux déplacements. Sur un territoire à l'urbanisme dense, elle sera en mesure d'agir sur la programmation et les normes inscrites aux plans locaux d'urbanisme. Autour des gares, elle mettra en application le concept de ville intense, mixte et fonctionnelle, favorisant les modes alternatifs à la voiture particulière. Sur ce point, la MGP pourrait se rapprocher de la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage de certaines infrastructures de transport, pouvant également conduire des opérations d'aménagement autour des gares. En tant que collectivité territoriale,

la MGP confierait également à la Société du Grand Paris des missions d'intérêt général⁽⁸⁾ et prendrait ainsi part à la dynamique des projets de transport menée par cet établissement.

Pour alimenter les réflexions sur ces démarches d'articulation urbanisme/transport, la métropole pourrait également s'inspirer des expériences actuelles en Île-de-France, comme les contrats de développement territorial (CDT), les chartes aménagement/transport initiées par la région (dont celle autour du prolongement de la ligne 11 du métro) ou les démarches autour des RN20 et RN7 portées par les collectivités locales.

En somme, le rôle de la MGP pourrait être particulièrement fort dans l'évolution des pratiques de mobilité, par l'ampleur du territoire qu'elle couvrira et par les facilités de coopération intercommunale qu'elle proposera. Néanmoins, cette analyse sous l'angle des déplacements souligne un besoin de précision des compétences métropolitaines pour y parvenir, notamment dans les interactions de la MGP avec les échelons régionaux et territoriaux. Afin d'apporter cet éclairage, une mission de préfiguration de la MGP a été mise en place à l'été 2014⁽⁹⁾. Elle est notamment chargée de préparer la définition de l'intérêt métropolitain ainsi que les conditions juridiques et budgétaires de ce nouvel EPCI. À n'en point douter, les transports et la mobilité feront à nouveau partie de l'équation...

Nicolas Boichon ■

De quel Grand Paris parle-t-on ?

La métropole du Grand Paris est un EPCI créé après les annonces du Nouveau Grand Paris. Elle n'a donc pas de relation directe avec celui-ci.

Le Nouveau Grand Paris, présenté par le Premier ministre le 6 mars 2013, rassemble les projets d'amélioration à court terme des transports en Île-de-France, de modernisation et d'extension du réseau existant, ainsi que le Grand Paris Express. Il est le fruit d'un travail interministériel, en coordination avec la région Île-de-France, le Stif et la Société du Grand Paris.

Le Grand Paris Express est un projet de réseau de métro automatique comprenant 200 km de lignes créées ou prolongées, associées à 72 gares. Il intègre notamment le prolongement de la ligne 14 de métro entre Saint-Denis et Orly, et la création d'une ligne de métro de rocade, en proche couronne parisienne. Il est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris, établissement public de l'État. Le Stif est associé au projet en tant qu'autorité organisatrice.

(8) Article 7 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

(9) Groupement d'intérêt public prévu par le décret n°2014-508 du 19 mai 2014.

Pour en savoir plus

- BOULEAU Mireille, METTETAL Lucile, « La mobilité dans le périurbain : désir d'ancrage et nouvelles proximités », *Note rapide*, n° 646, IAU îdF, mars 2014.
- BOULEAU Mireille, *Voyages franciliens. Étude des déplacements longue distance émis et reçus par la région Île-de-France*, IAU îdF, février 2014.
- BRETT-VISSET Flora, « La métropole du Grand Paris : décryptage(s) », *Note rapide*, n° 644, IAU îdF, mars 2014.
- LOPES Marie-Angèle, *Les aménagements cyclables en Île-de-France. Bilan et évolutions récentes 2007-2012*, IAU îdF, juin 2014.
- <http://www.iau-idf.fr>
Dossier « La Métropole du Grand Paris » dans la rubrique Débats & enjeux :



Directrice de la publication :
Valérie Mancret-Taylor

Auteur : Nicolas Boichon
Sous la direction d'Élisabeth Gouvernal

Rédactrice en chef : Isabelle Barazza
Maquette : Vay Ollivier

Cartographie : Jean-Eudes Tillou
Sous la direction de Frédéric Theulé

Diffusion par abonnement
80 € par an (= 40 numéros) - 3 € le numéro

Service diffusion-vente
Tél. : 01 77 49 79 38
15, rue Falguière 75015 Paris

ISSN 1967 - 2144
ISSN ressource en ligne 2267-4071

www.iau-idf.fr