

Communication sur la métropole

Conseil de Paris, juin 2019

I – Paris, métropole en partage

Paris au service de la construction métropolitaine depuis presque 20 ans

Depuis 2001, la municipalité a œuvré à sortir Paris de son isolement institutionnel. Pour la première fois, en 2001, Bertrand Delanoë nommait un adjoint chargé des relations avec les collectivités d'Île-de-France, Pierre Mansat, marquant la reconnaissance par la Ville du fait métropolitain et sa volonté de créer des liens avec son agglomération.

Le dialogue rétabli, les premières conventions de coopération sont rapidement conclues, par exemple avec Montreuil, le département du Val-de-Marne et Clichy-sous-Bois. Parallèlement, la Ville pose avec d'autres communes les bases d'un dialogue multilatéral inédit, avec la création en 2006 de la Conférence métropolitaine : 33 maires, élus départementaux et le Président de la Région, de toutes tendances politiques, instaurent un nouvel espace de dialogue. La Conférence devient alors l'instance politique de réflexion, de coordination et d'échange pour tracer les lignes forces d'un projet métropolitain. En 2008 un pas décisif est franchi : la Conférence se transforme en syndicat mixte, « Paris Métropole », fondé sur le principe « à chaque collectivité une voix ». De ce dialogue renoué à l'initiative de Paris naîtront aussi les premiers projets métropolitains, notamment l'extension du premier Vélib' à 30 communes de la petite couronne.

Paris est aussi au rendez-vous de l'impulsion donnée par l'État dès 2007 au projet du Grand Paris. D'abord celle de son versant architectural et urbain, avec la Consultation du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne autour de 10 équipes d'architectes, qui se conclut par une exposition à la Cité de l'architecture et du patrimoine dont le succès témoigne déjà de l'intérêt des citoyens pour la question métropolitaine. Ensuite, la Ville s'associera en 2011 avec l'État, la Région, l'Amif et Paris Métropole pour poursuivre la réflexion sur le projet urbain de la métropole avec la création de l'Atelier International du Grand Paris, présidé par Pierre Mansat. Enfin, sur le volet transport, avec la loi de 2010 créant la Société du Grand Paris, Paris a aussi été au rendez-vous. La Ville a soutenu de longue date l'idée d'un métro en rocade autour de Paris au service des habitants pour faciliter les déplacements « banlieue à banlieue » sans passer par Paris. Elle a ainsi participé avec la région et les autres collectivités de l'agglomération à faire évoluer le projet soutenu par l'État qui privilégiait les liaisons entre les seuls grands pôles économiques. Paris est partie prenante de l'accord intervenu en 2011 entre l'État, la Région et les collectivités pour arrêter la configuration et le financement du Grand Paris Express.

À côté des projets, la Ville soutient la nécessité de créer une institution intercommunale pour la zone dense que constitue le cœur de la métropole. Jusqu'alors, les communes de la petite couronne avaient échappé au principe national posé en 2010 de couverture du territoire par les intercommunalités. Mais les élus de Paris Métropole, en première ligne pour mener la réflexion, se sont accordés sur le fait que des sujets comme le logement ou la qualité de l'air appellent une organisation à cette échelle. Néanmoins, s'ils se rejoignaient sur le constat, ils n'ont pas réussi à se mettre d'accord sur la forme institutionnelle. Finalement, après la création par la loi Maptam de 2014 d'une métropole dépourvue d'échelon intermédiaire autonome entre elle et les communes, la Ville a soutenu la création des territoires par la loi Notre. Les projets portés par des agglomérations comme Plaine-Commune, Est-Ensemble ou Grand-Paris-Seine-Ouest, notamment à travers les contrats de développement territoriaux, ont montré tout l'intérêt d'avoir un échelon intermédiaire pour

la consolidation d'une métropole polycentrique. Les fondations posées, la Métropole du Grand Paris et les 11 territoires sont effectivement créés le 1^{er} janvier 2016. Parallèlement, Paris a continué à développer des coopérations à travers des protocoles bilatéraux et multi-acteurs comme avec l'Arc de l'innovation ou la baignade en Marne et en Seine.

Depuis près de 20 ans, la participation de la Ville à la construction de la Métropole repose ainsi sur un triptyque coopérations bilatérales, coopérations multi-acteurs et construction d'une institution métropolitaine spécifique à la zone dense de l'agglomération parisienne. Ces trois outils complémentaires forment le socle de la gouvernance partagée, de l'espace de discussion et de délibération indispensable au développement du projet métropolitain.

Au terme de ces 20 ans, nous pouvons constater le chemin parcouru (Plan de mobilisation pour les transports, candidature Paris-Seine-Saint-Denis au JOP...). Jamais la Ville n'a été si ouverte sur la métropole, et jamais elle n'a joué un rôle aussi moteur pour des projets collectifs métropolitains.

Paris, ville-centre ouverte sur la métropole

Paris est une ville en partage, qui fait partie de la vie quotidienne de nombreux-mes métropolitain-es. On y vient pour y travailler, étudier, se cultiver, manifester, y faire des achats ou simplement flâner dans ses rues. En tant que ville-centre, elle a donc la responsabilité d'être accessible aux habitant-e-s de la métropole. Au-delà des usages, cette ouverture de Paris aux métropolitain-es, et la prise en compte par les Parisien-ne-s du fait métropolitain sont essentiels à l'avènement d'une citoyenneté métropolitaine. **Cette responsabilité engage la Ville politiquement et financièrement, vis-à-vis des usagers et des collectivités voisines.**

Une ville qui accueille tous les habitants de la métropole et cherche à effacer les frontières

Si Paris est la capitale des Français, elle est une ville en partage pour les métropolitain-es. Elle se doit d'être accessible, ouverte et accueillante. C'est dans cet esprit que la Ville conçoit ses événements et ses équipements. **Paris Plage, la Fête des jardins et de l'agriculture urbaine, les festivals de musique ou les compétitions sportives ont ainsi acquis une dimension métropolitaine.** C'est également le cas des équipements comme la Philharmonie, le centre Hip Hop La Place, l'école de création numérique Tumo (36% d'utilisateur-s sont issu-e-s du Grand Paris) ou les musées. Les grands bois sont très largement fréquentés par des habitants de proche couronne : c'est le cas pour près de la moitié des visiteurs pour le bois de Boulogne et pour les deux tiers s'agissant du bois de Vincennes. C'est également dans cet esprit que le 5 octobre 2019, la Ville de Paris organisera, avec la Métropole, la toute **première Nuit Blanche métropolitaine.**

Pour favoriser l'égalité d'accès, la Ville s'attache à ce que, Parisien-nes ou non, **tous les usagers bénéficient de la gratuité des bibliothèques et des musées rattachés à la Ville.** La **Maison des initiatives étudiantes** de la Ville accueille tou-te-s les étudiant-e-s dont l'association ou le lieu de formation est domicilié à Paris et s'adresse ainsi à de nombreux-mes étudiant-e-s de la Métropole. La Ville participe aussi à la **construction du nouveau campus Condorcet**, situé à cheval entre le nord de Paris et la Seine Saint-Denis, avec un apport de 23 M€ et du foncier.

Cette volonté de donner accès se traduit par d'importantes **charges de centralité, estimées à plus de 700 M€ annuels**, mais elle est indispensable à **l'ouverture aux autres, à la mixité sociale et à l'émergence d'une citoyenneté métropolitaine.**

Cette ouverture se traduit aussi en matière de transports. Rappelons que la Ville a consenti en 2015 à une **augmentation du coût du Pass Navigo pour les Parisien-nes, afin qu'un tarif unique dans toute la Région Ile-de-France puisse être créé.** Ainsi entre 2014 et 2015, les abonnés de la zone 1-2, soit Paris et la proche couronne, ont ainsi vu les tarifs augmenter de près de 40€ par an quand dans le même temps les abonnés de la zone 1-5, soit pour l'ensemble territoire régional, ont bénéficié d'une baisse de près de plus de 430 € par

an. Ce « dézonage », qui est une mesure de justice sociale et écologique, est un facteur essentiel de l'effacement des frontières au sein de la Métropole. Dans cet esprit, la Ville participe aussi directement au **financement du prolongement des lignes de métro ou RER** avec les communes riveraines : prolongement et adaptation de la ligne 11 du métro, prolongement de la ligne 14 du métro, prolongement du RER Eole... La Ville de Paris est également le principal financeur du tramway T3 (plus de 60 %), dont le dernier prolongement de la Porte de La Chapelle à la Porte d'Asnières a été inauguré le 24 novembre 2018, et dont les travaux vers Porte Dauphine sont déjà lancés : un usager sur deux de ce tramway est en provenance ou à destination d'une commune riveraine de Paris.

L'ouverture de la Ville aux habitants de la métropole se traduit aussi dans l'espace public, avec les efforts déployés ces dernières années pour **effacer la frontière que peut représenter le périphérique, revaloriser les secteurs faubouriens et créer des continuités piétonnes ou cyclables**. De nombreux projets d'interface impliquant les acteurs du territoire ont été mis en œuvre, à l'image des passerelles du Millénaire, de l'Avre et du Cambodge, mais également de nouvelles continuités cyclables, dont certaines ont été inscrites au pacte État-métropole signé en 2016. Parmi toutes les actions de cette mandature, la transformation et la revalorisation des portes parisiennes dans le cadre du programme « **Portes en place** » modifient progressivement et profondément les interactions entre Paris et les communes limitrophes à l'image par exemple de la porte de Clichy. **20 portes connaissent en ce moment des transformations majeures**, avec des opérations d'aménagement ambitieuses, des projets architecturaux audacieux. Elles offriront demain une **diversité de services avec des espaces publics transformés au profit de modes de déplacements doux et d'une végétalisation renforcée**. Le **protocole entre Paris et Est-Ensemble** donne pour l'avenir des objectifs d'embellissement et de réaménagement ambitieux pour la Porte de la Villette et la Porte de Bagnole où les concertations sont déjà engagées. Les situations sont parfois difficiles, comme à la Porte de La Chapelle, mais nous travaillons collectivement à ces transformations.

Les canaux de la Ville de Paris, Ourcq et Saint Denis, sont aussi essentiels pour créer des continuités métropolitaines. S'ils ont accompagné l'essor industriel des villes traversées (Saint-Denis, Aubervilliers, Pantin, Bondy, etc.) grâce au fret fluvial, ils offrent aujourd'hui à ces mêmes villes la possibilité de créer de nouveaux quartiers d'habitation. Dans ce cadre, **les coopérations autour du canal de Saint-Denis et de l'Ourcq ont connu un développement sans précédent, que la convention relative aux Jeux Olympiques et Paralympiques vise à prolonger** par l'élaboration d'opérations d'aménagement et d'animation communes. Le protocole de coopération avec Est-ensemble nous permettra d'aller plus loin pour faire du canal de l'Ourcq le trait d'union du Nord-Est de la Métropole.

La **convention actualisée avec le Département et les quatre EPT de Seine-Saint-Denis autour des JOP 2024** accélérera également les programmes d'amélioration des berges du canal Saint-Denis, pour en faire un axe symbolique et fédérateur de célébration des JOP. Ce nouveau partenariat permettra d'organiser des événements et des animations au bénéfice direct de la population, et donc de constituer un héritage commun et durable pour Paris et la Seine-Saint-Denis.

Pour effacer les frontières et forger une « conscience métropolitaine » la Ville soutient aussi les **nouvelles signalétiques métropolitaine** (projet FAIRE Paris), les **randonnées urbaines**, les **parcours sportifs métropolitains** ou des événements comme « La transhumance du Grand Paris ».

Le **développement d'un tourisme local, facilité par le dézonage du Pass Navigo**, est aussi essentiel à la rencontre entre métropolitain-es pour forger une communauté de destin qui est le socle d'une citoyenneté métropolitaine.

Paris assume son rôle de ville-centre en étant solidaire financièrement et en jouant un rôle moteur dans la coopération métropolitaine

Paris contribue d'abord fortement à la solidarité financière métropolitaine. En premier lieu par une **contribution significative et croissante aux dispositifs de péréquation** : la Ville a ainsi versé aux autres

collectivités franciliennes 209 millions d'euros en 2018, et chaque année elle alimente à elle seule 55 % du **fonds de solidarité des communes de la région Île-de-France**. En second lieu, en contribuant de façon importante au fonctionnement de services par nature métropolitains : c'est le cas en particulier des transports, avec 390 millions d'euros versés à **Île-de-France Mobilités** en 2018, soit bien plus que les contributions cumulées des autres départements franciliens. Le renforcement ces dernières années de cette solidarité locale est un élément fondamental du rééquilibrage territorial en faveur des collectivités métropolitaines les plus en difficulté. Dans cet esprit, la Ville participera au **Fonds de Solidarité Interdépartemental pour l'Investissement** à travers une convention de coopération entre la Ville et le Fonds.

Paris assume aussi son rôle de ville-centre également d'un point de vue politique. La Ville a vocation à jouer un **rôle moteur dans la coopération métropolitaine**, qu'elle soit bilatérale, multilatérale ou à travers la Métropole du Grand Paris.

Ces dernières années, Paris a ainsi passé des conventions avec de nombreuses collectivités. A l'occasion de ce conseil, **neuf protocoles de coopération seront actualisés, renouvelés ou ajoutés à ceux existants**, avec les communes de Charenton-le-Pont, Clichy-sous-Bois, Fresnes, Ivry-sur-Seine et Malakoff, les établissements publics territoriaux (EPT) Est Ensemble et Paris Est Marne et Bois, le départements du Val-de-Marne ainsi qu'une nouvelle convention d'accompagnement des Jeux olympiques et paralympiques avec le département et les 4 EPT de Seine-Saint-Denis. Un avenant à la convention avec la Seine-Saint-Denis vous est également présenté, ainsi qu'une déclaration d'intention s'agissant du pont-aqueduc de Colombes. Pour deux autres collectivités, la commune de Vincennes et l'établissement public territorial Grand Paris Seine Ouest, l'accord du conseil est sollicité pour, en accord avec ces collectivités, engager une démarche de rapprochement et d'élaboration de convention de coopération.

La transition écologique, l'innovation, le développement des pistes cyclables, la transformation des portes de Paris et la politique de la jeunesse sont au cœur de ces protocoles qui marquent une **rupture avec la conception des territoires voisins comme territoires servants**. La Ville s'est ainsi attachée à montrer que si un héritage historique demeure, par exemple avec les cimetières extra-muros, elle considère la co-construction et l'échange avec ses voisins comme fondateurs pour **construire un territoire en commun**.

La profonde évolution de la **gestion du foncier parisien**, et des « blocs d'habitation sociale » de bailleurs parisiens situés en dehors des frontières de la Ville, marque ce changement radical d'état d'esprit. À Ivry-sur-Seine ou encore pour la Plaine de Pierrelaye dans le Val-d'Oise, l'action foncière de la Ville de Paris sur ses propriétés hors de Paris a contribué au développement de nouveaux quartiers, ou à la réalisation de projets environnementaux d'envergure menés par les communes partenaires.

La **candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024** a été l'occasion d'affirmer cette **volonté de coopération multilatérale entre Paris, la Seine-Saint-Denis et les 4 établissements publics** territoriaux du département. Pour la Ville, cette coopération active et le partage d'un héritage à l'échelle métropolitaine était même une des conditions de la candidature. Il s'agit de construire un héritage commun au service des habitant·e·s.

Cette démarche illustre la **volonté de la Ville de soutenir les politiques pour les quartiers populaires au-delà de son territoire et même des communes limitrophes**.

La **convention avec Clichy-sous-Bois**, renouvelée trois fois depuis 2005, en est le symbole, avec la **création des Ateliers Médicis**. Cet équipement culturel de dimension métropolitaine et nationale, ouvert et ancré sur le territoire, a autant une vocation culturelle et artistique, qu'éducative, sociale, économique et d'aménagement du territoire. Cette année, l'établissement en préfiguration mènera des actions selon trois axes : soutenir la création, et notamment par un apport en production à des créations en lien avec Paris et ses équipements, la circulation des publics entre Paris et Clichy-Montfermeil et enfin la circulation des œuvres.

Dans le domaine social, la **Mission Métropolitaine de Prévention des Conduites à Risques** créée en juillet 2013 avec le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis, illustre cette volonté de travailler ensemble. De

vocation transdisciplinaire, la MMPCR constitue aujourd'hui une ressource pour les deux territoires. Située à Pantin, elle intervient à la croisée des champs de la cohésion sociale, de l'éducatif, de la santé, de l'insertion, de la justice, pour promouvoir la prévention des conduites à risques, dont les conduites addictives font partie. Elle réunit les équipes de la Mission de prévention des toxicomanies de la Mairie de Paris et la Mission de prévention des conduites à risques du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Une coopération a également été engagée pour lutter contre les violences faites aux femmes. En réaction à l'état des lieux ayant montré que les jeunes femmes (18-25 ans) présentent un taux de victimation supérieur à leurs aînées et qu'elles sont sur-représentées sur certaines typologies de violences, **l'Observatoire Parisien des violences faites aux femmes s'est associé à l'Observatoire des violences envers les femmes de Seine-Saint-Denis, la Ville de Bagnolet et le Service de Droits des Femmes et à l'Égalité pour créer l'unique accueil de jour en France dédiée aux jeunes femmes victimes de violences (15-25 ans)** qui sera gérée par l'association FIT.

Le soutien de la Ville à la construction métropolitaine passe également par **l'appui donné par l'administration parisienne aux projets de la Métropole du Grand Paris**. La Ville a ainsi mis à disposition plusieurs de ses services en matière de comptabilité, de stratégie environnementale et de prévention des inondations. Elle a également apporté son appui technique à la création de la zone à faibles émissions, à l'appel à projets urbains « Inventons la Métropole » mais aussi à Vélib', dont le service s'est considérablement élargi grâce au volontarisme de la MGP.

L'ouverture aux collectivités métropolitaines des opérateurs de la Ville

Cette démarche permet de forger des stratégies métropolitaines communes et de procéder à des mutualisations. Elles sont autant de moyens d'action au service des politiques publiques des collectivités qui les intègrent. C'est d'abord le cas de **l'Apur, qui travaille aujourd'hui avec de très nombreux acteurs publics présents dans la métropole dont 27 sont à ce jour partenaires adhérents**. Accompagnant déjà les acteurs métropolitains sur de nombreux sujets, l'Apur a également vocation à accompagner les projets de coopération entre Paris et les autres collectivités : il sera proposé d'inscrire ce point dans ses missions lors du prochain Conseil d'administration.

La Ville a également ouvert à d'autres collectivités la **SOREQA** pour **résorber l'habitat insalubre**. Cette société publique intervient ainsi à Plaine commune, Est Ensemble et à Nanterre. Son ouverture prochaine à la métropole lui permettra de mener davantage de programmes de résorption de l'habitat indigne.

En matière d'animation commerciale, la **SEMAEST** agit sur le territoire métropolitain et travaille étroitement avec certaines communes pour des opérations de conseil pour la mise en œuvre des politiques de revitalisation commerciale, via notamment le programme de la MGP « **Centres Villes Vivants** ». Est Ensemble est par ailleurs présente au conseil d'administration de la SEMAEST.

Pour accompagner les projets urbains métropolitains, Paris a également souhaité ouvrir à la Métropole du Grand Paris l'établissement Paris Batignolles Aménagement, devenu à cette occasion **Paris & Métropole Aménagement**. Cette participation pourrait également s'étendre aux EPT (établissements publics territoriaux) intéressés. P&M Aménagement aura aussi vocation à réaliser des études prospectives et pré-opérationnelles, notamment dans le cadre de coopérations entre Paris et des collectivités voisines, et en lien avec l'Apur. De même, l'entrée de la métropole dans **Paris&Co** viendra en soutien de ses politiques de développement économique et de rééquilibrage territorial avec le projet de l'Arc de l'innovation, et son entrée dans la **Maison des Canaux** accompagnera le développement métropolitain des économies circulaires et solidaires.

Les protocoles de coopération entre Paris et Fresnes, commune qui abrite le Centre de Production Horticole de la Ville, et entre Paris et Clichy-sous-Bois marquent la volonté de la Ville d'ouvrir **l'École Du Breuil** à la Métropole.

Enfin, **la Ville de Paris ouvre ses Établissements publics de coopération culturelle** aux villes et aux départements de la Métropole. La **Maison des Métaux** accueillera par exemple bientôt le Conseil

départemental du 93 dans son conseil d'administration, et la Ville de Gentilly siègera à celui de la **Maison des Pratiques artistiques amateurs**.

Paris présente à tous les rendez-vous de la métropole des projets

Avec la Métropole du Grand Paris et l'ensemble des collectivités métropolitaines, Paris a montré que **la coopération par projet est efficace et porteuse de solutions au service des habitants** et du développement territorial. La Ville y tient un rôle d'impulsion, ou y est impliquée en bonne coordination, aux côtés ou en soutien de la Métropole du Grand Paris, des autres collectivités et de l'État.

C'est bien sûr le cas du **projet olympique et paralympique**, qui doit beaucoup à l'unité dont ont fait preuve l'ensemble des acteurs institutionnels impliqués. C'est la première fois qu'un projet de cette ampleur initié par Paris s'inscrit dans une démarche résolument métropolitaine. Il sera vecteur de transformation territoriale, et aura des retombées économiques et sociales massives sur l'activité locale grâce à la création de 150 000 emplois. S'ajoutant aux initiatives portées par le comité d'organisation des Jeux et de la SOLIDEO, **la Ville de Paris, le département et les 4 établissements publics de Seine-Saint-Denis – Plaine Commune, Est-Ensemble, Paris Terres d'Envol et Grand Paris Grand Est – ont souhaité coopérer pour profiter de l'effet levier du projet, au service des politiques sociales, culturelles et sportives et de l'accélération des mutations urbaines**. Après la convention signée en 2016 dans le cadre de la candidature, ce nouvel outil plus resserré sur des objectifs d'héritage durable s'inscrit pleinement dans une volonté partagée de faire de cet événement une occasion de rapprochement de nos territoires. Au-delà des transformations du territoire qu'ils doivent générer, les Jeux offrent également à Paris et la Seine-Saint-Denis l'opportunité de construire des projets éducatifs et culturels communs, à l'instar des **Jeux sportifs scolaires ou de l'olympiade culturelle**.

C'est aussi le cas du projet de lignes de métro **Grand Paris Express**, indissociable dans beaucoup d'esprits de l'expression même de « Grand Paris ». Il mobilise l'ensemble des collectivités métropolitaines et est fortement appuyé par la Ville, et ce depuis le projet Arc Express. Le GPE ne se résume pas à de nouvelles lignes de transports en rocade dont la plupart des lignes ne traverseraient pas Paris. C'est un projet de transformation urbaine profonde qui incarne à lui seul la montée en puissance de polarités nouvelles ou déjà anciennes du Grand Paris. Il sera le principal levier du développement polycentrique de la Métropole.

Inventons la Métropole, appel à projets inspiré de Réinventer Paris, est un autre exemple emblématique de la coopération métropolitaine. Sa coordination par la Métropole du Grand Paris a contribué à rendre efficace une démarche collective qui n'aurait pas rencontré le même succès si elle avait été la somme de démarches individuelles. Une deuxième édition est en cours, après une première qui **permettra de créer plus de 14 000 logements, 13 ha d'espaces verts supplémentaires, 870 000 mètres carrés de surface dédiée à l'activité économique, et de pourvoir 65 000 emplois sur les chantiers** sur une durée projetée de 7 ans.

Cet appel à projets a donné corps au territoire métropolitain en le mettant en mouvement, en révélant sa richesse, sa diversité urbaine, paysagère et patrimoniale. Avec plus d'un tiers des sites à proximité des futures gares du réseau Grand Paris Express, cet appel à projets prépare ces territoires à l'accueil des gares en renforçant leur potentiel économique, social et environnemental. À côté de ces « lieux » métropolitains névralgiques, il a également donné de la visibilité à des secteurs qui sans cela n'auraient que difficilement pu être valorisés.

Dans un contexte de forte pression foncière, la Ville a également soutenu le **développement à Paris ou hors Paris d'occupations temporaires par des collectifs de citoyens et d'artistes**. Paris poursuivra cette dynamique, notamment **Porte de la Villette**, en préfiguration du réaménagement de la porte qui doit se dérouler dans les prochaines années.

La **zone à faibles émissions métropolitaine** constitue également une démarche historique de coopération pour la qualité de l'air dans l'agglomération parisienne, qui reflète pleinement la mobilisation de la

Métropole du Grand Paris et témoigne de la volonté des maires sur ce sujet. À ce jour, **une quarantaine de communes se coordonnent pour mettre en place des restrictions de circulation dans une grande partie du territoire compris dans l'A86** au 1^{er} juillet prochain. Les aides aux particuliers comme aux professionnels pour le remplacement de leurs véhicules polluants sont essentielles. À cet égard, la Ville travaille avec la Métropole et l'État à la **mise en place d'un guichet unique** pour donner une meilleure visibilité et un meilleur accès aux différents dispositifs existants ou en développement.

L'arrivée du **nouveau Vélib' métropolitain**, qui a considérablement élargi son périmètre par rapport au premier Vélib', grâce au soutien de la Métropole du Grand Paris, a également démontré le souhait des communes d'avancer ensemble en matière de mobilité durable au sein du Syndicat Vélib' Métropole. Les 400 stations Vélib' situées en dehors de Paris, dans 60 communes métropolitaines qui ont choisi d'adhérer au service Vélib', seront très prochainement pleinement opérationnelles. Elles vont **accélérer la transition vers des mobilités plus douces en Métropole**, en particulier grâce à l'arrivée des Vélib' à assistance électrique.

Des coopérations de projet ont également prospéré en matière de développement économique. **L'Arc de l'innovation**, initiative de la Ville lancée fin 2015 en partenariat avec Plaine commune, Est ensemble et Grand-Orly Seine Bièvre, auquel la Métropole vient d'adhérer, est un **outil de coopération au service du rééquilibrage territorial en matière d'innovation et de développement économique**. Un appel à projets est actuellement en cours pour favoriser l'installation d'entrepreneurs dans ces territoires, en particulier ceux de l'économie sociale et solidaire.

La démarche commune en matière d'économie circulaire constitue également un exemple de réflexion précoce à l'échelle métropolitaine. Dès 2015, les **États Généraux de l'économie circulaire**, impulsés par la Ville, ont été l'objet d'une démarche métropolitaine convaincante : 21 collectivités et une centaine de structures du Grand Paris ont permis de co-construire une stratégie métropolitaine de long terme, qui a pu se décliner depuis à Paris et sur d'autres territoires.

Le **fleuve et les canaux**, sont aussi vecteurs de coopérations multiples.

Depuis 2014, la Ville de Paris travaille à la **reconquête de la qualité des eaux de la Seine avec l'objectif de créations de baignades urbaines en plein cœur de la cité**. Le comité de pilotage **Baignade en Marne et Seine** regroupe aujourd'hui près de trente collectivités différentes dont la Seine-Saint-Denis, la Val-de-Marne, plusieurs EPT, la Métropole du Grand Paris, le SIAAP, l'Agence Régionale de Santé, Haropa-Port de Paris, VNF et l'APUR autour de la Ville de Paris et de la Préfecture de Région d'Île-de-France représentant l'État. Un **protocole de coopération pour atteindre la qualité baignade en 2024 et préparer l'héritage pour 2025** sera soumis à ce Conseil.

L'appel à projet **Réinventer la Seine**, lancé en 2016, a quant à lui été porté par une alliance inédite de partenaires publics convaincus que ce territoire dit de l'Axe Seine et structuré par le fleuve est essentiel à la construction d'une métropole durable et d'envergure internationale. Ainsi, la Ville de Paris, les établissements publics territoriaux Est ensemble, Plaine commune, Grand-Orly-Seine Bièvre, le Conseil départemental de Seine Saint Denis, la Métropole de Rouen Normandie, la communauté d'agglomération Havraise, la communauté d'agglomération Seine-Eure et l'alliance des Ports de Paris - Haropa, voies navigables de France ont proposé au total 35 sites pour réinterroger les interfaces Ville-fleuve, valoriser ses atouts et révéler ses potentiels économiques, logistiques, écologiques, récréatifs, ...

Dans le domaine de l'**attractivité économique**, la Ville de Paris s'est associée à la Métropole du Grand Paris ainsi que l'État via Business France, la Région, la CCI Paris Ile-de-France pour créer, dans le contexte du Brexit, une équipe entièrement dédiée au service des entreprises étrangères qui souhaitent se maintenir dans l'Union européenne. Ce **guichet unique « Choose Paris Region »** a permis d'accompagner plus de 100 projets d'implantation, avec notamment la relocalisation de grands groupes financiers et industriels. Depuis sa création en 2016, plus de 4000 postes ont ainsi été relocalisés ou emplois créés.

Dans le domaine de l'attractivité touristique, la Ville de Paris la Région, le CD 94, Chevilly-Larue, Rungis, Orly, Thiais sont les membres fondateurs du syndicat porteur du **projet de « Cité de la gastronomie Paris-Rungis »** qui doit ouvrir en 2024 à Rungis. Ce projet culturel et touristique met à l'honneur la gastronomie,

atout incontournable de la Destination Paris, et le repas des français, inscrit au patrimoine immatériel de l'humanité par l'Unesco. Afin de **renforcer encore le projet qui doit rentrer dans sa phase de réalisation** concrète, le Syndicat s'est ouvert à **la Métropole du Grand Paris et à l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre**.

II – Quelle métropole pour demain ?

Les avancées réelles des dernières années et leur accélération depuis 2012 ne doivent pas occulter que sur plusieurs sujets majeurs pour la qualité de vie des habitants, en particulier le logement et la réduction des inégalités, des progrès significatifs sont encore nécessaires.

Ainsi, en matière de **gouvernance des transports** on constate un manque de coordination dans l'organisation des déplacements de surface. Le **retard dans le développement du Grand Paris Express** est durement ressenti par les par les élu-e-s qui doivent anticiper la construction de la ville en lien avec le développement de ces infrastructures, et les habitant.e.s qui attendent cette infrastructure pour réduire leurs temps de déplacement.

Nous devons aussi accélérer la **transformation des voies rapides** pour accueillir plus de mobilité partagée et réduire les nuisances en particulier dans le cœur de la métropole. En effet, encore en 2018, près d'un million d'habitants de l'agglomération était exposé au dépassement de la valeur limite annuelle de dioxydes d'azote, dont 1 parisien.ne.s sur 3.

L'installation d'une nouvelle **gouvernance partagée de ports fluviaux et de l'occupation des berges** doit également être engagée.

Des progrès sont par ailleurs à faire pour préserver les PME PMI et **favoriser le retour de la fabrication et du commerce en ville**.

Qualité de l'air, transition énergétique, gestion des risques et en particulier du risque d'inondation majeure, baisse attendue des niveaux d'étiage de la Seine et de ses affluents... Sur tous ces sujets, la Ville s'engage avec de nouveaux partenariats. C'est aussi le cas en matière d'alimentation, avec l'engagement d'un dialogue et de partenariats entre Paris et les territoires ruraux et de Grande couronne. Une **métropole rayonnante et durable** doit placer au centre de ses préoccupations les questions sociales et environnementales, indissociables l'une de l'autre.

Enfin, la Métropole se trouve aujourd'hui dans une **impasse budgétaire** que seul le législateur peut résoudre.

La baisse des dotations versées par l'État combinée à la fluctuation de la part de fiscalité économique dont elle bénéficie placent la MGP dans une situation d'impasse budgétaire. **Depuis sa création, la Métropole a ainsi subi une perte de Dotation globale de fonctionnement (DGF) de plus de 150 M€**. Cette baisse n'a pas été compensée par l'évolution des recettes de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), dont l'évolution est fluctuante et pour laquelle la MGP ne dispose d'aucun pouvoir de taux. Le circuit financier complexe de la MGP, combinant attributions de compensation et dotations d'équilibre, en associant communes et territoires, ne facilite pas la lisibilité du budget de la Métropole. **L'harmonisation de la fiscalité économique** s'appliquant aux entreprises, qui interviendra à compter de 2021, offrira une clarification supplémentaire.

Compte tenu de l'insuffisance des ressources de la MGP, il est indispensable qu'elle puisse bénéficier d'une dotation spécifique permettant son plein déploiement et le développement des compétences dont elle a la charge. Pour ce faire, il est urgent que l'État prévoie une initiative en ce sens lors de la présentation du projet de loi de finances pour 2020. **Cette évolution ne pourra s'effectuer au détriment des budgets des territoires ou contre les communes**, mais nécessite d'associer l'ensemble des collectivités concernées au premier rang desquelles figure la Métropole elle-même. C'est en dotant la MGP des moyens à la hauteur de ses ambitions qu'elle pourra au mieux être le moteur de l'équité entre nos territoires.

Nous appelons aussi à clarifier cette situation, à travers un véritable **pacte financier et fiscal**, des flux entre métropole, établissements publics territoriaux et communes. C'est la condition pour sécuriser les ressources de chaque niveau institutionnel au regard des compétences effectivement transférées.

Relier – Réapproprier

En matière de **mobilité**, l'organisation que nous connaissons convenait à une époque aujourd'hui révolue. Le développement accéléré des mobilités douces et de la multi mobilité nous obligent à revoir en profondeur la gouvernance des modes de déplacement.

La Métropole du Grand Paris et ses communes sont confrontées à une particularité spécifique à la région parisienne : elles ne disposent pas de la compétence en matière de transports en commun, alors que ceux-ci sont des leviers essentiels pour mener à bien les projets urbains et la transition écologique. Les transports collectifs relèvent d'Île-de-France Mobilités, le Syndicat des transports de la Région Ile-de-France, au sein duquel la Région Ile-de-France est majoritaire et où sont représentés, en minorité, les départements franciliens et la Ville de Paris, mais pas la Métropole du Grand Paris. Le bloc communal est pourtant en première ligne, disposant des compétences de voirie, de police, de circulation et d'urbanisme, et Paris en particulier finance massivement les transports franciliens (premier financeur après la Région). Cette situation est problématique en particulier pour les réseaux de surface, puisque **la desserte en bus ou tramway est indissociable de l'aménagement de la ville. Par ailleurs, il est manifeste que l'échelon régional n'est pas pertinent pour réguler le développement des mobilités douces** (marche à pied, trottinettes et vélos), et du dernier kilomètre.

La loi sur les mobilités, en cours d'examen au Parlement, devrait clarifier les autorités compétentes pour ces différentes nouvelles mobilités. Paris propose de **créer des autorités organisatrices des transports de second rang**, notamment pour gérer l'ensemble des réseaux de surface, bus et tramway, et les mobilités douces, dont chacun sait qu'elles sont au cœur du défi à relever sur le territoire de la Métropole. La Métropole du Grand Paris pourrait ainsi s'emparer des thématiques de mobilité concernant la zone dense : aides à la mobilité, transport de marchandises et, éventuellement, taxis et VTC. À un plus petit échelon, les communes et EPCI pourraient par exemple gérer la mobilité plus locale, free-floateurs, vélos, covoiturage.

Dans cette perspective, la Ville propose de **faire évoluer le Conseil Parisien des Mobilités vers un Conseil Métropolitain des Mobilités**. À l'instar du Conseil Parisien il fédérerait tous les acteurs publics et privés et de la mobilité (des constructeurs aux exploitants, en passant par les institutions publiques, les fournisseurs d'énergie et de services, ou encore des experts des déplacements).

La Gouvernance métropolitaine doit également évoluer en matière de **transport fluvial et d'affectation des berges**. Un rééquilibrage au profit d'un nouveau partenariat entre HAROPA-Port-de-Paris et les collectivités est nécessaire. En l'espace de quinze ans, nous sommes passés de villes où les berges avaient été confisquées par la route ou délaissées, à des villes où le fleuve est redevenu un élément structurant de la vie quotidienne, du développement économique et de la résilience face au changement climatique. C'est pourquoi **nous souhaitons que la nouvelle gouvernance des ports fasse une place plus importante aux représentants de leurs collectivités d'implantations, afin de distinguer les sujets d'intérêt local des autres**. Dans cet esprit, la Maire de Paris et 36 maires, présidents d'EPCI et de départements ont récemment écrit au Premier ministre pour lui demander cette évolution.

L'évolution des mobilités et la diminution de la place du véhicule, particulier dans la ville, doivent s'accompagner d'un effort important de **développement des transports en commun. Il est à cet égard indispensable que le nouveau calendrier du Grand Paris Express soit respecté**. Sans cela, c'est tout le processus de construction de la ville autour des prochaines gares qui est menacé. Par ailleurs, la Ville

demande que le prolongement de certaines lignes qui tardent à voir le jour soit acté ou mis en œuvre dans les meilleurs délais. C'est le cas notamment du prolongement de la ligne 8 du tramway mais aussi des lignes 1 et 10 du métro, ainsi que du bus à haut niveau de service sur les quais de Seine, qui doit permettre de traverser Paris d'Est en Ouest de façon confortable. Dans le cadre de ses **protocoles avec Charenton-le-Pont, Paris Est Marne&Bois et Ivry-sur-Seine**, la Ville s'engage à mettre tout en œuvre pour convaincre Île-de-France-Mobilités et l'État de l'impérieuse nécessité de développer ces projets.

Le développement des mobilités durables est également un enjeu métropolitain essentiel dans un territoire qui souffre d'une trop grande place accordée à la voiture et de nombreuses ruptures de continuités. Nous appelons à **mettre en place un réseau cyclable important, à la fois pratique et transfrontalier, avec un aménagement protégé, continu et à double sens**. Une concertation sur le sujet pourrait avoir lieu, associant communes et départements ; elle pourrait être orchestrée par la Métropole du Grand Paris, comme pour la zone à faibles émissions.

Le partenariat avec le Département et les 4 EPT de Seine-Saint-Denis a notamment permis de faire émerger le **projet de boucles olympiques cyclables**, qui permettra de desservir l'ensemble des sites olympiques à vélo, et constituera à terme un réseau cyclable interdépartemental au bénéfice direct des habitants. Le projet pourra s'étendre jusqu'à Roissy, pour renforcer une desserte alternative des travailleurs-euses du pôle d'activités, aujourd'hui limitée aux déplacements motorisés.

Il faut également souligner l'enjeu du **développement de la mobilité électrique** dans la métropole, qui ne peut avoir lieu que si les usager-e-s disposent de bornes de recharge, au domicile ou dans les entreprises en premier lieu, mais aussi dans l'espace public. Le maillage du territoire métropolitain par des bornes doit se faire de manière coordonnée. Pour ce faire, la Ville participe actuellement à un dialogue avec la MGP et les principaux syndicats intercommunaux d'énergie de la métropole, le Sipperec et le Sigeif, afin d'étudier les modalités de cette coordination, en particulier dans le contexte de la fin du service Autolib' et du devenir des anciennes bornes.

Pour l'**avitaillement en hydrogène**, la Ville mène, avec le **Syndicat intercommunal de la périphérie de Paris pour les énergies** et les réseaux de communication (SIPPEREC), ainsi que l'ADEME, une étude sur le développement de la filière en Ile-de-France. De même, dans le domaine du développement des infrastructures d'avitaillement au **Gaz Naturel pour Véhicule (GNV)**, autre alternative au diesel, la Ville a signé dès 2014, avec la Région Ile-de-France et le **Syndicat intercommunal pour le gaz et l'électricité en Île-de-France (SIGEIF)**, une **convention visant à coordonner et appuyer le développement de stations GNV sur le territoire métropolitain**.

La Ville est également partie prenante du **Pacte d'optimisation de la Logistique Urbaine lancé en septembre 2018 par la MGP avec 47 partenaires**. Qui prévoit le « déploiement des bornes de recharge électrique et des stations d'avitaillement pour GNV, BioGNV, hydrogène ».

Enfin, pour réduire la pression sur les transports en commun et le trafic routier pendant les heures de pointe, et ainsi améliorer la qualité de vie et de déplacements des voyageurs pendulaires, le développement de **centres de travail partagé en grande couronne et à proximité des hubs de transports** en commun devra être encouragé.

Réparer – Rééquilibrer

En dehors des lignes de transports en commun et des infrastructures routières, l'aménagement du cœur métropolitain ne s'est jamais inscrit dans le cadre d'un plan d'ensemble. C'est l'objet du **Schéma de cohérence territoriale métropolitain**, dont la rédaction est actuellement engagée par la Métropole du Grand Paris. L'adoption d'un Schéma ambitieux et prescriptif est indispensable au développement harmonieux du territoire et à l'amélioration de la qualité de vie des habitant-e-s.

Il s'agit de **poser les bases d'une densification raisonnée, qui doit être guidée par la valorisation de notre patrimoine collectif, c'est-à-dire des 360 millions de mètres carrés produits au cours des siècles passés.**

Dans les dernières décennies, s'est développée une spécialisation de l'occupation des sols, qui a accru la dépendance des habitants à la voiture. Cette ville « zonée » n'est aujourd'hui ni conforme aux impératifs de transition écologique, ni aux souhaits des habitants qui veulent disposer de services, d'équipements publics, de commerces de proximité et de transports. Il est donc nécessaire de **stopper l'étalement urbain** et de favoriser une densification raisonnée, avec un cadre de vie apaisé et une forte présence de la nature, en priorité dans les quartiers bien desservis en transports en commun. Cette démarche participera à la préservation des terres agricoles.

Ces questions sont indissociables de celle de l'accès au logement. S'il faut se féliciter du dynamisme de la construction dans la métropole ces dernières années, ainsi que des avancées en faveur d'un rééquilibrage métropolitain en matière d'hébergement dans le premier projet de Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), **des résistances persistent quant au développement territorialement équilibré de l'offre de logement social de tous types.** Ces résistances sont un point de blocage pour l'adoption du PMHH.

L'amélioration de l'accès au logement et la dynamisation du parcours résidentiel, dans une agglomération qui connaît une pression foncière exceptionnelle impactant fortement la qualité de vie, sont pourtant parmi les missions premières de la métropole. Elles doivent aller de pair avec la **lutte contre les phénomènes ségrégatifs**. Ces sujets doivent faire l'objet d'un dialogue à l'échelle métropolitaine pour que l'ensemble des communes travaillent ensemble et prennent leur part dans le développement du logement social, et notamment pour les ménages les plus pauvres.

Enfin, agir contre la crise du logement doit aussi passer par **l'encadrement des loyers** et par le développement de dispositifs de limitation des coûts tels que la subvention publique par dissociation du foncier et du bâti. La Ville de Paris a été l'une des premières agglomérations à prendre des mesures en ce sens, et ce dès l'été 2015. Ce dispositif, qui avait donné des résultats significatifs pour les Parisien·ne·s, a toutefois été remis en cause en 2017. Grâce à de nouvelles bases législatives, il va à nouveau pouvoir s'appliquer prochainement. Des prescriptions inscrites au PMHH permettraient également de prioriser la construction de logements, notamment **l'instauration d'un seuil minimal de surface dédiée au logement dans toute zone d'aménagement concertée**, qui serait par ailleurs à même de garantir la mixité fonctionnelle des nouveaux quartiers.

Le PMHH devrait également être particulièrement ambitieux s'agissant de la **résorption de l'habitat insalubre et la rénovation énergétique** du bâti. **L'ouverture prochaine de la Soreqa à la métropole** et la structuration progressive des agences du climat métropolitaines ainsi que la mutualisation de certains de leurs outils, comme le **Coachcopro de l'Agence parisienne du climat**, constituent une première étape.

En matière économique également, la métropole souffre encore d'un trop grand **déséquilibre territorial, en particulier dans l'offre de bureaux**. Environ 1,3 million de m² de bureaux ont été agréés en 2018 dans les Hauts-de-Seine, soit plus que l'ensemble des autres départements de la métropole, Paris y compris. Une partie importante de ces bureaux sont par ailleurs concentrés sur le site de la Défense. Or, la concentration des emplois, déconnectée de celle des logements, contribue à la fois à l'allongement des temps de trajet domicile-travail, à la saturation de certaines lignes de transports en commun et à l'absence de mixité fonctionnelle et commerciale de la ville.

C'est dans cet objectif que **Paris soutient la convergence des taux de fiscalité sur les entreprises dans la Métropole du Grand Paris**, qui devrait intervenir à partir de 2021 comme le prévoit la loi Notre. Les taux préexistants devront à cette date converger et permettre ainsi de corriger les inégalités fiscales pour les entreprises au sein de la métropole. Par ailleurs, cette convergence pourra permettre de dégager des moyens supplémentaires pour mener des actions de rééquilibrage territorial.

La diversité du tissu économique est un point fort de la métropole parisienne. Il apporte une résilience économique et sociale au territoire. Les entreprises industrielles sont cependant confrontées au coût du foncier et à la rareté des surfaces adaptées à leurs activités. **La métropole doit être un territoire productif.** C'est l'objet de l'étude sur l'immobilier productif menée dans le cadre de l'Arc de l'innovation, en partenariat avec le territoire Grand-Orly-Seine Bièvre. Les acteurs institutionnels doivent se coordonner pour créer les conditions d'accueil de ces entreprises dans une perspective de **rééquilibrage métropolitain des lieux d'activité économique.**

L'**Arc de l'innovation**, est un levier essentiel de cette coopération au service du développement des économies innovantes et de ce rééquilibrage. Il doit aussi être mobilisé dans le domaine de l'économie circulaire et de l'économie sociale et solidaire. Nous devons aller plus loin dans le soutien aux entreprises et associations de ces secteurs, qui sont essentiels d'un point de vue social et environnemental, mais dont la rentabilité est par nature plus fragile. À l'image des outils créés à Paris avec Paris Initiative Entreprises, le développement économique et le changement d'échelle des entreprises doit être pensé au niveau métropolitain avec des outils spécifiques, tant au niveau foncier que financier.

Ce rôle d'accompagnement et de régulation doit également être mis en œuvre pour le **commerce de proximité.** Beaucoup de quartiers sont encore éloignés de tout commerce et certains centres villes connaissent des difficultés, avec des taux de vacance commerciale importants. La proximité et la diversité de l'offre sont des éléments importants de la qualité de vie dans un quartier. Mais comme ailleurs en France, **les centralités urbaines ont souffert de l'installation en périphérie de grands pôles commerciaux.** Ce modèle est de plus en plus remis en cause, par l'essor du commerce en ligne, mais aussi la recherche de proximité, de diversité et de convivialité des habitants, et la volonté de préserver le foncier, les espaces naturels, les couloirs d'aération et les terres agricoles. C'est un sujet dont s'est emparé la Métropole à travers son **appel à projets « Centres Villes Vivants »**. Une enveloppe financière de 5 millions d'euros a ainsi été consacrée à cette action dès 2018.

Respirer – Renaturer

Bien qu'elles soient très utiles aux mobilités, à l'évitement des centres urbains et au développement économique, les voies routières rapides font souffrir les métropolitain.e.s. Elles sont des sources majeures de dégradation de la qualité de vie. Une action concertée est indispensable pour dégager des solutions communes qui nous permettront d'atténuer les nuisances de ces axes et d'en faire des ressources pour le développement des trames vertes et des mobilités douces ou partagées.

À cet égard, les conclusions, tant de la **Mission d'information et d'évaluation du Conseil de Paris en ce qui concerne le boulevard périphérique** (limitation de la vitesse, réduction du nombre de voies à 3 maximum, voies réservées pour les transports en communs, le covoiturage et les véhicules non polluants), que celles de la **consultation internationale sur le devenir des voies rapides du Grand Paris menée par le Forum métropolitain**, doivent donner lieu à des réponses coordonnées et ambitieuses au service de l'évolution des mobilités métropolitaines, de la diminution des pollutions atmosphériques et sonores, et de l'apaisement des espaces publics, pour une meilleure qualité de vie.

La coopération avec les territoires permettra d'amorcer une mise en œuvre opérationnelle sur certains secteurs, notamment dans le partenariat avec Est Ensemble, ou avec le Département de la Seine-Saint-Denis et ses 4 EPT dans la convention de coopération autour des JOP. Elle nous permettra aussi de préfigurer, à l'horizon 2024, des mesures phares comme la **limitation de la vitesse à 50km/h** ou la **création de voies réservées pour véhicules collectifs et véhicules non polluants.**

Pour ce faire, nous lancerons un **Atelier du boulevard périphérique.** Coordonné par l'APUR dans le cadre du programme partenarial, il associera l'ensemble des collectivités parties prenantes pour **établir une vision commune sur la transformation du boulevard périphérique, de ses portes et de ses abords.**

Ces évolutions participeront à l'atteinte de l'objectif de **neutralité carbone en 2050**.

Pour y arriver, les collectivités, la Métropole et la Ville de Paris doivent aussi tout mettre en œuvre pour accélérer les programmes d'économie d'énergie et de production d'énergies renouvelables. **Les gisements d'énergie propre sont nombreux dans la métropole**, particulièrement en matière de géothermie et d'énergie solaire. Cette production peut être réalisée sur le territoire de la Ville, en partenariat avec d'autres collectivités, comme le fait la Ville à travers Eau de Paris avec la centrale photovoltaïque construite sur le toit de l'usine d'Eau de Paris à l'Haÿ-les-Roses. La Ville participe aussi au développement de **projets entre territoires ruraux et urbains** comme avec une usine de production de bio méthane située à Dammarie-les-Lys et dont elle est actionnaire.

La Ville continuera à soutenir la **rénovation énergétique des logements** pour lutter contre la précarité énergétique et diminuer les émissions de GES, comme elle l'a fait avec la **mutualisation avec les agences locales de l'énergie de la métropole de l'outil Coach copro développé par l'Agence parisienne du climat**. Un plan métropolitain de rénovation des copropriétés pourrait être adopté sur le modèle du Plan 1000 immeubles porté par la Ville.

La Ville de Paris et la Métropole engagent également une réflexion sur la création d'une **plateforme de compensation carbone** qui permettra de compenser les émissions résiduelles incompressibles produites par la métropole à l'horizon 2050. C'est dans cette logique de compensation que la Ville soutiendra la construction d'un parc urbain situé à la confluence de la Marne et de la Seine à Ivry.

Au cœur de la transition écologique métropolitaine se trouve aussi **l'objectif de renaturation**.

En plus d'améliorer le cadre de vie, elle contribue à **lutter contre les îlots de chaleur**, à préserver la biodiversité et à limiter le rejet des eaux pluviales dans le réseau, évitant ainsi leur saturation et le rejet d'eaux usées dans les rivières. Les **cours Oasis**, dont la Ville a partagé les données techniques – et est disposée à conseiller les communes de la MGP qui le souhaitent – illustrent cet objectif. Il en est de même en matière d'agriculture urbaine, avec les appels à projets **Parisculteurs** dont la Ville a soutenu l'ouverture à trois sites métropolitains – à Pantin et Saint-Denis – dès la deuxième édition. La troisième édition, lancée début 2019, a poursuivi cette dynamique, en association étroite avec le Département de la Seine-Saint-Denis et des communes du Val-de-Marne, avec des sites candidats à Fresnes, Vitry-sur-Seine, Ivry-sur-Seine, Montreuil, Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve ou Pantin. Le protocole avec Fresnes, s'appuyant sur la présence dans la commune du Centre de production horticole parisien, est également en grande partie dédié à cet objectif.

Le **projet de Parc des hauteurs**, que la Ville soutient à travers son protocole avec Est-ensemble, sera aussi un maillon essentiel du développement de la ceinture verte, en ce sens qu'il reliera par une promenade écologique trois départements (Paris, la Seine-Saint-Denis et le Val de Marne) et dix communes (Paris, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Nogent-sur-Marne, Montreuil et Bagnolet).

Le **Schéma de cohérence territoriale de la Métropole** doit porter une ambition forte sur ce sujet, y compris au niveau réglementaire, via des outils de type **coefficient de biotope et de couverture en pleine terre**. Cette renaturation est un élément essentiel de mise en œuvre des objectifs du plan climat et de la résilience de la Métropole.

Cette renaturation a aussi un lien avec la politique de **prévention des inondations**.

La Métropole est en effet particulièrement vulnérable au **risque inondation**, comme l'ont rappelé les épisodes de crue du printemps 2016 et de l'hiver 2018. Et elle l'est tout autant face au risque de baisse du niveau d'étiage lors de sécheresses répétées, dont les conséquences pour le territoire seront tout autant néfastes. Au-delà du projet à l'étude de casier expérimental de stockage des eaux au niveau de la Bassée dans le Sud de la Seine-et-Marne, la Ville soutient **la reconquête du lit majeur des fleuves, en amont du territoire, et la lutte contre l'artificialisation des sols**, pour retrouver un fonctionnement plus naturel du fleuve et de ses affluents, dans le cadre du Programme d'Actions et de Prévention des Inondations (PAPI) de la Seine et Marne Francilienne. Construire une nouvelle infrastructure de stockage sans changer en

profondeurs nos modes d'aménagement urbain et nos politiques de prévention serait couteux et inefficace. C'est pourquoi la Métropole et la Ville ont développé une approche plus large avec la **Stratégie résilience** adoptée en 2017, et la **convention tripartite avec l'Association des Maires Ruraux de France**.

Il s'agit de **renouveler le dialogue entre Paris et les territoires amont, et de renforcer la coopération avec les communes, les agriculteurs et l'ensemble des acteurs du bassin versant**.

Une **convention de coopération entre la Ville et l'Établissement Public Territorial de Bassin Seine Grands Lacs** permettra à la Ville et l'EPTB de favoriser la complémentarité et la synergie de leurs actions respectives afin de **transformer les risques liés au fleuve en opportunités** pour développer des projets de territoire et renforcer la culture du fleuve. Cette action sera réalisée en articulation avec la Métropole du Grand Paris, qui devra, avant le 1^{er} janvier 2020, avoir décidé avec les départements et l'EPTB des modalités de mise en œuvre de sa compétence GEMAPI pour les années à venir.

Dans ce domaine, la Ville et la MGP ont souhaité, en lien avec l'État et la **Chambre d'agriculture d'Ile-de-France**, trouver des solutions pour **faciliter la création de zones d'expansion de crue** tout au long des cours d'eau, comprenant une indemnisation des agriculteurs dont les terres serviraient à un tel usage. Son financement s'appuiera avant tout sur la taxe Gemapi.

Comment y parvenir ? Engager des projets - Réinventer le dialogue

Tous les défis métropolitains décrits ci-haut tels que l'amélioration de la qualité de l'air, le rééquilibrage en matière de logements sociaux, l'apaisement de la mobilité, la préservation des paysages, la maîtrise des risques, et qui ont trait à la **gestion des commons métropolitains**, ne pourront être relevés que par une **coopération accrue au sein de la Métropole**.

S'ajoutent également à ces défis les valeurs que nous portons pour la **réduction des inégalités** et le **rééquilibrage territorial** : les inégalités sont concentrées au niveau de cette zone dense (contrairement à la théorie répandue qui consiste à opposer une zone dense riche à des périphéries en souffrance), avec certains territoires connaissant des taux de pauvreté très importants. Un grand nombre de frontières y existent encore, telles que le périphérique, mais pas seulement. La promotion du polycentrisme, de la densification raisonnée et la valorisation du « déjà là » (patrimoine matériel, immatériel et naturel) doivent nous permettre d'effacer ou de dépasser les frontières et de **rééquilibrer le développement du territoire de l'Ouest vers l'Est**.

Pour la Ville, c'est le triptyque coopérations bilatérales, coopérations multi-acteurs et renforcement d'une institution métropolitaine dédiée à la zone qui permet d'**instaurer la gouvernance partagée indispensable au développement du projet métropolitain**. Il ne s'agit pas de choisir entre ces trois outils, mais de les actionner tous à la fois pour **créer un choc de coopération** et apporter rapidement des réponses concrètes aux besoins des métropolitain-es.

Le succès de projets qui s'appuient sur cet état d'esprit, tels que l'appel à projets « Inventons la métropole du Grand Paris », l'Arc de l'innovation, la baignade dans les canaux ou en Marne et en Seine, prouve que la combinaison de ces trois formes de dialogue permet d'**inventer des nouvelles formes de coopération**.

Nous n'avons ainsi pas besoin d'attendre une solution qui viendrait d'en haut, ou un nouveau redécoupage des compétences pour agir : ni les transports, ni l'attractivité économique ne peuvent « être gérés » à une seule échelle. Il est donc illusoire de penser que l'on pourrait arriver à un découpage parfaitement rationnel, tel un jardin à la française, des thématiques entre les différents niveaux institutionnels. **L'air, l'énergie, l'accès à la nature, l'adaptation au changement climatique, la résilience, recourent une grande diversité**

de compétences qui doivent s'articuler à travers une gouvernance partagée. Nous pouvons agir de façon concertée, rapide et efficace pour des projets de coopération qui améliorent la qualité de vie.

C'est d'ailleurs cette gouvernance partagée qui avait fait le succès de Paris Métropole, et fait naître des dialogues entre différentes échelles. Il ne s'agit pas de revenir à cette seule institution, car aussi bien avec l'adoption de son Plan climat, la création de la ZFE, l'exercice de la compétence GEMAPI, et les appels à projets Inventer la Métropole ou « Centres villes vivants », en à peine trois ans, **la Métropole du Grand Paris a montré toute sa pertinence, toute son utilité, dans un contexte d'incertitudes politiques qui n'a pourtant pas facilité sa mise en place.**

D'ailleurs, ces appels à projets démontrent que les **démarches négociées, qui réunissent différents échelons dans un même processus de délibération**, sont plus dynamiques et originales que les projets imposés par une autorité supérieure. La gouvernance partagée ne signifie ainsi pas que chacun fait ce qu'il veut chez lui et que chaque territoire se gouverne de façon égoïste et aut centrée. Elle se fonde sur des procédures qui incitent les territoires à coopérer entre eux, et finissent par intégrer ceux qui avaient une préférence pour l'isolement ou l'entre soi.

Il faut donc **continuer à développer des projets partenariaux qui dépassent les frontières administratives** : des communautés d'acteurs comme l'Arc de l'Innovation, des Ateliers sur les sujets qui connaissent une multiplicité d'acteurs (comme cela est fait actuellement à Paris pour la Seine), des grandes consultations d'urbanisme qui permettent de dégager une vision partagée, à l'image de celle menée sur les routes du futur par le Forum Métropolitain, des appels à projets urbains innovants pour partager les outils qui fonctionnent (tels qu'Inventons la Métropole et Réinventer la Seine).

D'autre part, il nous faudra inventer de **nouvelles formes de gouvernance inscrites dans le temps**, afin que l'ensemble des parties prenantes se retrouvent régulièrement autour de la même table. Ainsi, une **Conférence des parties** pourrait être organisée à l'échelle métropolitaine.

Comme les COP pour le climat, elle pourrait se réunir chaque année, sous la co-présidence du Préfet de région et du Président de la Métropole du Grand Paris, afin de **créer les conditions d'une discussion permanente et institutionnalisée**. Cette Conférence des Parties prenantes mobiliserait la zone dense et des périmètres élargis, selon les projets discutés (ex : discussions sur l'Axe Seine). Des séquences limitées dans le temps permettent de poser une obligation de résultat et de coopération. Elles sont aussi l'occasion de réunir au-delà des seuls responsables politiques, **en associant la société civile, les partenaires sociaux et les entreprises, les associations, les collectifs de citoyens**, afin qu'ils prennent part au débat et organisent des événements pendant cette période. Chaque Conférence des Parties donnerait lieu à l'adoption d'un programme d'actions, mis en œuvre en partenariat entre l'État et les collectivités locales. Au regard des urgences à traiter **nous proposerions que ses premières réunion soit dédiée aux transports, à l'avenir du périurbain et au logement**. La Ville est disponible pour accueillir ces réunions.

Cette volonté d'inclure la société civile **pour rendre compte annuellement des résultats de l'action publique**, le principe d'échelle variable et l'accréditation, feraient de la conférence des parties prenantes la clef de voute de cette gouvernance partagée.

Cette conférence ne remettrait pas en cause l'organisation intercommunale de la zone dense telle que la Ville l'a soutenue depuis le départ et qui s'est concrétisée avec la Métropole du Grand Paris. **Tout système qui ne s'appuierait pas sur les communes et leurs maires, et dont le mode d'élection serait séparé du scrutin municipal, serait voué à l'échec. L'échelon municipal est un repère pour les citoyen·nes. Il est en cela crucial.** Les maires doivent toujours être associés à l'élaboration des politiques métropolitaines afin de les rendre compréhensibles par toutes et tous, et de pouvoir les mettre en œuvre au plus près des habitant.e.s.